



Lydia Peeters: 'Ruim de helft van de fietsinfrastructuur aan gewestwegen

voldoet niet eens aan onze eigen normen van het vademecum fietsvoor-

zeningen, met een rapport van vierenhalf op tien kom je liever niet thuis.'

Vlaams minister Lydia Peeters

‘Voortdoen zoals in het verleden is geen optie.’

Volgend jaar investeert Vlaanderen 335 miljoen euro in fietsinfrastructuur. De forse budgetverhoging is nodig, beseft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken **Lydia Peeters**. ‘Minder dan de helft van de fietsinfrastructuur op gewestwegen voldoet aan onze eigen normen. Dat is gewoon een slecht rapport. Als bevoegd minister schaam ik me als ik sommige fietspaden zie.’

TEKST BART VAN MOERKERKE BEELD STEFAN DEWICKERE

Vlamingen willen betere fietsinfrastructuur en meer degelijke fietsenstallingen. Dat is een van de belangrijkste conclusies van FietsDNA, het tweejaarlijkse onderzoek van Fietsberaad Vlaanderen. Minister Lydia Peeters kan zich vinden in de vraag naar betere fietsvoorzieningen. ‘Fietsveiligheid is een absolute topprioriteit van de Vlaamse regering. Eind september hebben we het economisch relanceplan “Vlaamse Veerkracht” voorgesteld, voor een totaal bedrag van 4,3 miljard euro. Daarvan gaat de komende twee jaar in totaal 885 miljoen euro naar mobiliteit en openbare werken. We trekken ongeveer 300 miljoen euro uit voor fietsinfrastructuur en even veel voor verkeersveiligheid, wat uiteraard ook de fietsers ten goede zal komen. Het budget voor fietsinfrastructuur stijgt van 180 miljoen euro dit jaar naar 335 miljoen in 2021. In 2022 zal het in dezelfde grootteorde liggen. Dat

betekent dat we enkele jaren voorsprong nemen op het groeipad dat we bij de start van de regeerperiode hadden afgesproken en waarbij we in 2024 tot 300 miljoen euro zouden komen. Die versnelling is ook echt nodig, want de verkeersveiligheid neemt sinds enkele jaren niet meer toe, zeker niet voor fietsers. Voortdoen zoals in het verleden is geen optie.’

Kijkt u dan vooral naar nieuwe infrastructuur of ook naar de bestaande?

‘Naar beide. Ruim de helft van de fietsinfrastructuur aan gewestwegen voldoet niet eens aan onze eigen normen van het vademecum fietsvoorzieningen, met een rapport van viereenhalf op tien kom je liever niet thuis. Ik kom soms op plekken waar de fietsinfrastructuur zo ontoereikend is dat ik me schaam dat ik er als minister verantwoordelijk voor ben.

Dus ja, we moeten de bestaande infrastructuur absoluut verbeteren. Maar tegelijkertijd hebben we nieuwe fietsinfrastructuur nodig. We moeten *missing links* wegwerken. We moeten blijven investeren in fietssnelwegen. Vandaag hebben we bijna 1500 kilometer gerealiseerd, maar het doel is 2500 kilometer. Het is dus en-en. Daarnaast blijven ook sensibilisering en educatie erg belangrijk. Verkeersveiligheid gaat altijd over twee zaken: het gedrag van de weggebruiker en de infrastructuur.'

Het vademecum fietsvoorzieningen wordt op dit ogenblik herzien. Wanneer moeten de nieuwe normen er zijn en wat wordt de rode draad?

'In het voorjaar van 2021 zal het vernieuwde vademecum klaar zijn. Het Agentschap Wegen en Verkeer en alle *stakeholders* zijn ermee bezig. Het streefdoel zijn fietspaden die toekomstbestendig zijn, voor alle soorten fietsen. We moeten naar bredere fietspaden. De twee meter, die we vandaag nog niet overal hebben liggen, is niet meer voldoende. Zeker niet op fietssnelwegen.'

Bredere fietspaden, terwijl de ruimte naast gewestwegen vaak beperkt is. Wil dat zeggen dat de auto minder plaats moet krijgen?

'Dat moet telkens ter plaatse bekeken worden. Soms is het makkelijk. Op wegen met drie rijstroken kun je er

eenvoudig één schrappen en de vrijgekomen ruimte aan de fietser geven. Aan gewestwegen waar de woningen iets verder van de weg af staan en waar een brede pech- of parkeerstrook is, kun je met wat schilderwerken perfect het fietspad verbreden. En waarom zou je ook niet een stukje van de berm innemen? Vaak is de berm gereserveerd voor de nutsleidingen en is verharding verboden, ook een fietspad. Dat moeten we toch eens herbekijken. Het is uiteraard ook niet de bedoeling de auto overal te bannen, maar toch moeten we zorgen voor ruimte voor de hele fietsfamilie. Dat zal telkens weer maatwerk vragen van onze administratie.'

Het budget neemt fors toe. Zult u die extra middelen allemaal besteed krijgen? Realisaties laten soms lang op zich wachten.

'Niemand begrijpt dat van de lijst met zwarte punten uit 2002 er nog altijd een dertigtal niet zijn weggewerkt. Natuurlijk kunnen onteigeningen lang aanslepen en soms wordt er gewacht op de aanleg van nieuwe riolen en andere nutsvoorzieningen om een weg onder handen te nemen, maar daar wil ik me niet langer achter verschuilen. In afwachting van een grondige heraanleg kun je op gevaarlijke punten al maatregelen nemen om de veiligheid te verhogen. Het moet allemaal veel sneller. Ik heb de administratie gevraagd het tempo op te drijven. Ga ter plaatse, kijk wat er snel kan gebeuren om

INTERVIEW Daan Schalk, voorzitter Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA)

MORA wijdt haar mobiliteitsverslag aan de fiets

De Mobiliteitsraad Vlaanderen is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Voorzitter Daan Schalk, CEO van North Sea Port, is blij met de forse toename van het Vlaamse investeringspakket voor de fiets. 'We hebben in ons jaarlijkse mobiliteitsverslag benadrukt dat de fiets een echte game changer kan zijn, dat blijkt in coronatijden. De Vlaamse regering zit op dezelfde lijn. Het is goed dat de minister het niet enkel heeft over fietspaden en fietssnelwegen, maar dat het ook gaat over fietsparkeren, oplaadpunten voor elektrische fietsen, fietsveiligheid. De minister benadrukt kortere realisatietijden voor fietsinfrastructuur, ook dat is zeer belangrijk. Een begroting is één ding, de zaken gedaan krijgen is natuurlijk

essentieel. Ook de coördinatie bij het realiseren van fietsinfrastructuur is voor de MORA een aandachtspunt. We denken dat de vervoerregio's daar een belangrijke rol in kunnen spelen. Tot nu toe hebben zij zich geconcentreerd op de openbaarvervoerplannen. Ze zouden ook een taak kunnen opnemen in de coördinatie tussen de verschillende bestuursniveaus die met fietsinfrastructuur bezig zijn. Fietssnelwegen lopen over verschillende gemeenten, er moeten aansluitingen zijn met het lokale netwerk, kruisingen met gemeente- en gewestwegen moeten veilig zijn. Het netwerk als een geheel bekijken vraagt coördinatie. De vervoerregio's zouden die taak kunnen opnemen, omdat alle partners op dat niveau samen aan de tafel zitten.'



North Sea Port/Tid/Haenens

‘VERKEERSVEILIGHEID IS DOORSLAGGEVEND ALS WE MEER KINDEREN OP DE FIETS NAAR SCHOOL WILLEN.’

LYDIA PEETERS



de verkeersveiligheid meteen te verhogen. Voor die *quick wins* heb ik 80 miljoen euro klaar staan en nog eens 20 miljoen euro om kruispunten conflictvrij te maken. In juli had ik al een voorafname verkregen op het relanceplan, 75 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. Ik heb de entiteiten van het departement MOW – AWV, de Vlaamse Waterweg, Lantis en de Werkvennootschap – meteen gevraagd naar voorstellen voor snelle investeringen. Die oefening is gebeurd, nu kunnen bestekken worden gemaakt en aanbestedingsprocedures worden klaargemaakt om vanaf 1 januari 2021 te gunnen.’

‘Tegelijkertijd willen we ons investeringsplan zo snel mogelijk af hebben. Met het oog op een snellere realisatie van infrastructuurprojecten is ook een ander element van “Vlaamse Veerkracht” belangrijk: hervormen. We moeten onze procedures – onze

gunningsprocedures, onze administratieve procedures – versnellen. Waarom moet er voor sommige types werkzaamheden in elk district afzonderlijk een aanbestedingsprocedure opgestart worden? Kunnen we waar mogelijk niet veel beter met raamcontracten werken? Kunnen we geen mobiele ploegen oprichten die klachten of meldingen over fietspaden meteen opvolgen en mankementen direct herstellen? Ik heb echt een realisatiegerichte manier van werken gevraagd aan de administratie om de middelen snel te kunnen besteden.’

Het fietsgebruik neemt toe. Enkel in de woon-school-verplaatsingen neemt het aandeel van de fiets af. Hoe wilt u die trend keren?

‘Verkeersveiligheid is doorslaggevend als we meer kinderen op de fiets naar school willen. Tot nu toe hebben we ons toegespitst op veilige schoolomgevingen.

Bedrijven maken de omslag

Cruciaal voor de MORA en de sociale partners die er deel van uitmaken, is dat de fiets een nog veel grotere rol speelt in het woon-werkverkeer. De coronacrisis heeft getoond dat dit potentieel er is, nu moet worden doorgezet. Daan Schalck: ‘Het fietsnetwerk moet absoluut ook op de economische poorten worden gericht. Dat zijn zones die, op de luchthaven van Zaventem na, doorgaans zeer slecht bereikbaar zijn met openbaar vervoer. Denk aan onze havens. Sommige economische poorten sluiten al redelijk goed aan op het fietsnetwerk, andere hebben extra aandacht nodig. Ik stel vast dat bedrijven steeds meer aandacht hebben voor de fiets in hun vervoerplannen en in hun beleid met betrekking tot bedrijfswagens. Bij

North Sea Port bijvoorbeeld hebben we een fietsplan. 57 procent van onze medewerkers heeft een leasefiets en die kan gecombineerd worden

‘DE FIETS IS EEN GAME CHANGER IN HET WOON-WERKVERKEER.’

DAAN SCHALCK

met een bedrijfswagen. Ook met een leasefiets krijgen medewerkers een kilometervergoeding. Die toenemende bedrijfsinitiatieven moeten ook op politiek niveau worden vastgepakt, met infrastructuur maar ook met wat

de minister *quick wins* noemt. De snelle uitbouw van goed uitgeruste mobipunten aan economische knooppunten en zones met veel werkgelegenheid bijvoorbeeld kan een groot effect hebben.’

Ervaringsdeskundige

Daan heeft dit jaar om en bij de 5000 kilometer afgelegd met zijn elektrische bedrijfsfiets. ‘Ik heb de mentale omslag gemaakt. Ik zit veel liever een uur op de fiets dan een halfuur in de auto, met de kans dat ik vaststa in de file. Ik fiets naar drie verschillende kantoren. Twee routes zijn veilig, aan de derde is nog wat werk. Ik neem overigens altijd de veiligste weg, niet de kortste. Ik kom ’s morgens vol energie aan op het werk en ’s avonds kom ik fris weer thuis. Ik kan het iedereen aanraden.’



‘HOE MEER ER WORDT OVERGESCHAKELD OP DE FIETS, HOE MINDER AUTOPARKEERPLAATSEN ER NODIG ZIJN. DIE EVOLUTIE VOLTREKT ZICH NU AL.’

LYDIA PEETERS

Voor elke euro die lokale besturen daarin investeren, legt Vlaanderen een euro bij. Sinds ik minister ben, hebben we al 4,47 miljoen euro geïnvesteerd in 632 veilige schoolomgevingen in 150 gemeenten. Maar we moeten verder kijken dan de honderd meter rond de schoolpoort en ook de belangrijkste schoolroutes veilig maken.’

Hoe wilt u dat doen?

‘Veel scholen en lokale besturen zijn die routes nu al in kaart aan het brengen of hebben dat al gedaan. Voor de schoolroutes of delen van schoolroutes op gewestwegen heb ik de administratie gevraagd te onderzoeken wat we al snel kunnen doen. Voor de schoolroutes op gemeentewegen willen we de lokale besturen financieel ondersteunen. We werken nu aan een nieuw, laagdrempelig subsidiereglement, in de lijn van de regeling voor schoolomgevingen. Volgend jaar trekken we voor de schoolroutes op gemeente- en gewestwegen samen 30 miljoen euro uit.’

De voorbije maanden zijn mensen meer gaan fietsen. Denkt u dat die omslag blijvend is?

‘Tijdens de *lockdown*periode hebben velen het fietsen herontdekt. Het aantal fietsers is zichtbaar toegenomen, de speedpedelecs *boomen*, de fietsleasecontracten zitten in de lift. Tegelijkertijd is de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid in volle gang. Begin 2022 wordt een echt kantelpunt. Dan gaat het hertekende openbaar vervoer van start, zoals is uitgewerkt in de mobiliteitsplannen van de vervoerregio’s. Op dat moment zullen we ook al heel wat Hoppinpunten of mobipunten hebben waar mensen zeer snel kunnen overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Fietsinfrastructuur wordt zeer belangrijk op die knooppunten: een goede fietsparking voor alle maten van fietsen, fietslockers, deelfietsen, oplaadpunten voor elektrische fietsen. Begin 2022 wordt ook de mobiliteitscentrale operationeel die reizigers via de app of telefonisch verschillende mogelijkheden aanbiedt om van punt A naar punt B te gaan. Misschien nemen ze eerst de eigen fiets of de deelfiets, aan een knooppunt stappen ze over op de bus, een klein busje of een taxi, en het laatste stukje doen ze te voet, met

de deelstep of de deelfiets. Ze zullen via de centrale meteen een ticket kunnen kopen voor de hele rit en bijvoorbeeld ook voor de huur van een fietslocker aan een Hoppinpunt. We willen en moeten dus absoluut voorkomen dat iedereen die nu de fiets gebruikt voor het woon-werk- of woon-schoolverkeer, straks weer naar de auto grijpt.’

Hoe zal de uitrol van Hoppinpunten verlopen?

‘Er zijn vijf verschillende types van Hoppinpunten: interregionale, regionale, lokale en twee types van buurtknooppunten. We willen in deze bestuursperiode duizend van die knooppunten realiseren. Drie vierde zullen lokale of buurtknooppunten zijn, waarvoor we de lokale besturen volledig subsidiëren. Aan die buurtmobipunten is er naast een halte van openbaar vervoer een hele reeks fietsvoorzieningen, er zijn deelsteps. In Leuven zijn al veertien knooppunten gerealiseerd. Ze werken, veel jongeren doen hun auto van de hand en kiezen voor openbaar vervoer, fiets en deelmobiliteit.’

Hoe ver staat de mobiliteitscentrale?

‘We zitten in de aanbestedingsfase. Er waren initieel negen kandidaten, daarvan zijn er nu nog vijf over. Begin 2021 weten we wie de mobiliteitscentrale zal ontwikkelen. Een jaar later, begin 2022 moet ze van start gaan.’

Meer fietsen vraagt meer en betere fietsenstallingen. Moet er een nieuw evenwicht komen tussen fiets- en autoparkeren?

‘Voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen zijn een absolute must. Aan die vraag willen we onder andere met de Hoppinpunten tegemoet komen. Er zal voldoende plaats zijn om een fiets veilig te stallen. En hoe meer er wordt overgeschakeld op de fiets, hoe minder autoparkeerplaatsen er nodig zijn. Die evolutie voltrekt zich nu al.’

Tot slot, wat betekent fietsen voor u?

‘Fietsen is gezond en plezierig. De wind, de zuurstof, op de fiets heb ik altijd een lach op mijn gezicht en voel ik me gelukkig.’