

# Het provinciebestuur: partner in het lokaal fietsbeleid

Gedeputeerde Patrick Van Gheluwe, namens de Vereniging van Vlaamse Provincies  
Fietscongres, 20 september 2011

Dames en heren,

U kent de provincies als hét fietsbestuur, het bestuur van de knooppuntenroutes en de bovenlokale fietsroutes. Regelmatig krijg ik dan ook de vraag te horen van burgers, gemeentelijke mandatarissen of zelfs van provincieraadsleden: “en député, wanneer zijn die fietsroutenetwerken nu afgewerkt, jullie werken daar toch al zeker 10 jaar aan?” En dan antwoord ik: “Als de minister van openbare werken het wegennet in Vlaanderen afgewerkt heeft; zij en haar voorgangers zijn al wel al meer dan 150 jaar aan bezig”.

Dit maar om te zeggen dat fietsinfrastructuur, net zoals gewone weginfrastructuur, nooit klaar zal zijn, en dat fietsbeleid een continu beleid is dat steeds opnieuw aangepast moet worden aan de noden van de tijd. De tijd van vandaag dicteert een meer gestructureerd fietsbeleid, op Vlaams niveau, op bovenlokaal - provinciaal niveau, maar zeker ook op lokaal niveau.

## Het belang van een goed uitgebouwd fietsbeleid

Dames en heren, gezien uw aanwezigheid op dit fietscongres hoef ik u waarschijnlijk niet meer te overtuigen, maar een goed uitgebouwd lokaal fietsbeleid is van het grootste belang voor onze steden en gemeenten.

Bereikbaarheid en verkeersleefbaarheid worden immers een doorslaggevend criteria in de aantrekkingskracht van een stad of gemeente.

Steden en gemeenten zonder sturend parkeerbeleid, geplaagd door dagelijkse files op de invalswegen en met een fietsbeleid dat zich uitsluitend op verkeersveiligheid richt, zullen in de toekomst terrein verliezen: Bedrijven investeren liever op plaatsen met een keuze van vervoersmogelijkheden, handelaars zien klanten en toeristen verdwijnen naar meer bereikbare concurrenten, nieuwe actieve gezinnen gaan niet in steden wonen met een onleefbare verkeersstroom door de straten. En waar de kinderen en jongeren gaan, volgen de scholen.

Bij het zoeken naar oplossingen voor bereikbaarheid mogen we ons niet laten verleiden door oude recepten: meer invalswegen, bredere invalswegen, meer ondergrondse parkeerplaatsen in het stadscentrum... Wat in de jaren 1960-1970 het ideale ontsluitingsconcept was, werkt 50 jaar later

nog amper; vanaf morgen zal het tégenwerken. Meer auto-infrastructuur weegt zwaar op de gemeentefinanciën en leidt tot meer autoverkeer, meer onleefbaarheid en meer stadsvlucht. Steden en gemeenten met een grote autoafhankelijkheid zullen in de toekomst bestraft worden door hoge brandstofprijzen en door de invoering van de kilometerheffing, die er, ook voor personenwagens, onvermijdelijk aankomt.

Neen, gemeenten die hun bereikbaarheid en leefbaarheid willen veilig stellen kiezen niet voor de wapens van de vórige oorlog. Zij kiezen resoluut voor een multimodale aanpak: fiets en openbaar vervoer waar het kan, de auto als het moet. En niet omgekeerd zoals nog op veel plaatsen het geval is. Voor lokale beleidsmakers zijn er nog meer belangrijke redenen voor de uitbouw van een structureel fietsbeleid:

1) Ten eerste is er het grote potentieel: meer dan 50% van onze verplaatsingen zijn minder dan 5 km, perfect fietsbaar. Hoeveel van dit soort verplaatsingen staat dagelijks in de file op uw invalswegen en in uw doortocht? De actieradius van de fiets voor woon-werkverplaatsingen zal trouwens nog toenemen door de elektrische fiets. Met zo'n marktpotentieel zijn relatief snel resultaten te boeken.

2) Ten tweede weegt fietsbeleid en fietsinfrastructuur in vergelijking met auto - infrastructuur aanzienlijk minder op de gemeentefinanciën. Als u de aanleg van een fietspad of zelfs van een fietstunneltje afzet tegenover de heraanleg van enkele kilometers van de gemiddelde invalsweg of van een ondergrondse parkeergarage is de rekening gauw gemaakt.

3) Ten derde, en dat is ook niet onbelangrijk, heeft de gemeenteraad de sleutels voor het lokaal fietsbeleid in grote mate zelf in handen. Fietsbeleid en fietsinfrastructuur vergen maar beperkte coördinatie met de hogere overheid of met openbaar vervoeraanbieders. De investeringsbeslissing, de flankerende maatregelen, de planning worden grotendeels bepaald vanuit het college en de gemeentelijke administratie.

Samenvattend kunnen wij stellen dat lokaal fietsbeleid niet alleen prioritair is voor het mobiliteitsbeleid, maar dat er voor lokale bestuurders veel voordelen aan verbonden zijn: snellere resultaten, minder kosten, minder afhankelijkheid van andere instanties.

### **Elementen van en goed lokaal fietsbeleid**

Als men dan overtuigd is van het belang van een sterk lokaal fietsbeleid, wat moet dat dan inhouden hoor ik u vragen. De meeste gemeenten staan natuurlijk positief tegenover fietsen: bij de heraanleg van de weg worden fietspaden voorzien, aan het begin van het schooljaar gaat de politie op pad voor fietscontroles en misschien doet de gemeente in het voorjaar wel mee aan de actie "Met belgerinkel naar de winkel". Maar als hier straks het startschot gegeven wordt voor het concours "Fietsgemeente van 2012" hopen wij dat de het bekroonde fietsbeleid op het einde van dat jaar ietsje meer mag zijn dan enkel sympathie en verkeersveiligheid.

Het nieuwe recept voor een goed uitgebouwd lokaal fietsbeleid omvat ons inziens toch zeker volgende ingrediënten:

1. Het fietsbeleid moet een geïntegreerd lange termijn beleid zijn. Zoals hier in het begin aangehaald: een fietsbeleid is nooit afgewerkt. De beleidsopties moeten ingebed zijn in het gemeentelijk mobiliteitsplan en in het ruimtelijk structuurplan.
2. Als leidraad voor de aanleg van fietsinfrastructuur kunnen de lokale en bovenlokale fietsroutenetwerken fungeren. Zij geven de prioritaire routes aan en garanderen een systematische investeringsplanning.
3. Fietsmanager Jan Pelckmans heeft zojuist een pleidooi gehouden voor een algemeen integraal fietsbeleid, maar dit geldt evenzeer op lokaal vlak. De ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente, van bedrijventerreinen en verkavelingen, van nieuwe stadsdelen, of te renoveren wijken moet ook bekeken worden vanuit het fietspotentieel en fietsverbindingen.
4. Een essentieel ingrediënt is het gericht sensibiliseren van doelgroepen. Scholieren zijn een voor de hand liggende doelgroep. Maar denk ook aan de benadering van buurtbewoners, bedrijven en werknemers, het winkelpubliek, toeristen.
5. Lokaal fietsbeleid is hét instrument om te werken aan fietscomfort, misschien het doorslaggevende detail dat de autosolist voor de fiets doet kiezen. Een fietsroute die er op de kaart perfect uitziet, kan immers volledig teniet gedaan worden door een oude kasseistrook of een lugubere fietstunnel. Andere details van fietscomfort zijn kleine doorsteekjes, schokvrije op - en afritten, afscherming tegen overheersende westenwinden, bewaakte fietsenstallingen, strooi-en ruimplannen voor 's winters, aandacht voor de problematiek van kwalitatieve herstellingen. Items die onder meer aan bod kwamen op de Ontmoetingsdag Kwaliteitsvol Fietsbeheer die de provincie Vlaams Brabant begin mei organiseerde.

U kunt zelf ook nog wel een aantal elementen van goed fietsbeleid bedenken, maar als ik er nog één mag noemen dan is dat de noodzaak aan toegewijde mensen. Een goede fietsambtenaar, of voor kleinere gemeenten minstens een mobiliteitsambtenaar, wordt onmisbaar. Het beleid vergt een voltijds coördinator, een specialist, een trekker, een waakhond soms, die de andere gemeenteambtenaren, het schepencollege en de provinciale en Vlaamse administraties bij de les houdt en doet focussen op de prioriteiten van het fietsbeleid. Ook in de communicatie naar inwoners, buurtbewoners en handelaars betaalt zo'n personeelslid zichzelf terug. Mensen overtuigen van de noodzaak voor een nieuw verplaatsingsgedrag is immers niet gemakkelijk. Parttime krachten leveren ook maar een parttime resultaat.

“Allemaal gemakkelijker gezegd dan gedaan”, denkt u nu, “ook fietsinfrastructuur is duur, elk bouwproject is een procedureslag en er zijn nog veel andere prioriteiten voor steden en gemeenten”. Om die hinderpalen te neutraliseren kunnen wij u de ondersteuning van de provincie aanbevelen.

### **De provincie ondersteunt lokaal fietsbeleid**

Dames en heren, al van in een ver verleden, toen er nog geen fietsvergoeding bestond, geen fietsfonds en zeker geen fietscongres, al zo ver terug in de tijd voerden de provincies een beleid rond fietsen. Dat beleid is gestart in kinderschoenen, maar na veel vallen en opstaan beginnen wij ook stilaan te weten wat werkt en wat niet werkt in fietsbeleid. Zo voorzag het provinciaal fietsbeleid in de jaren 1980 en 90 al in vormen van subsidiëring voor steden en gemeenten: kleine subsidies voor

fietspaden, voor recreatieve fietspaden, voor fietsenstallingen, voor bovenlokale fietspaden. Met de invoering een echt mobiliteitsbeleid door de Vlaamse overheid vanaf 1996, hebben de provincies hun fietsbeleid meer gestructureerd en ook beter afgestemd op het beleid van Vlaanderen. Vanaf die periode kwam er ook meer aandacht voor functionele fietsverplaatsingen woon - werk, woon - school en woon - winkel en hebben de provincies ook geïnvesteerd in personeel. Het mobiliteitbeleid introduceerde fietsroutenetwerken om de investeringen te sturen naar de meest kritische en de meeste zinvolle trajecten en de provincie richtte zich op het bovenlokaal fietsroutenetwerk, gericht op verbindingen tussen kernen en gemeenten en voorstadsverbindingen. Al snel werd duidelijk dat een meer integrale aanpak nodig was voor het bijeenbrengen van financiële middelen. De provincies waren dan ook pleitbezorgers voor het samenbrengen van provinciale en Vlaamse subsidies voor de uitbouw van het bovenlokaal fietsroutenetwerk. Vanaf 2006-2007 is op die manier het fietsfonds van start gegaan en na 4 jaar denk ik heeft dit instrument zijn nut al bewezen. Op die relatief korte tijd zijn er tientallen fietspaden op gemeentewegen bijgekomen in Vlaanderen en er zitten er nog ruim 100 projecten in de pijplijn voor de komende jaren. Een fietspad waar elke ochtend 200 fietsers passeren, houdt minstens 150 auto's uit de spits: op die manier houden we onze steden bereikbaar.

Aansluitend op hetgeen Jan Pelckmans zoeven al aanhaalde worden momenteel drie belangrijke stappen gezet naar een meer structureel fietsbeleid:

1. In het vernieuwde mobiliteitsdecreet dat dit najaar voorgelegd wordt aan het parlement, wordt het Fietsfonds verankerd en de procedures vereenvoudigd. Het is budgettechnisch niet eenvoudig om met twee portemonnees te werken, maar doordat de provincies de pre - financiering van het volledige subsidiebedrag op zich zullen nemen, zal de gemeente sneller rechtszekerheid hebben en kan er ook sneller aanbesteed worden.
2. Het verankerde Fietsfonds biedt gemeenten en provincies rechtszekerheid en meer mogelijkheden voor een investeringsplanning op lange termijn. Wij kunnen hier ook al meegeven dat de procedures voor het Fietsfonds zullen vereenvoudigen. Vorig jaar heeft de minister het Fietsteam opgericht. Het is een overleg dat fietsinvesteringen over de instellingen heen moet coördineren. Het laat toe om budgetten meer flexibel in te zetten, zodat administratief/financiële hindernissen bij bepaalde projecten kunnen opgeruimd worden.
3. Ten slotte zijn er de andere taakafspraken inzake mobiliteit die gemaakt werden met de provincies in het kader van de interne staathervorming. Het gaat over het fietsbeleid in het algemeen, bedrijfsvervoerplanning, sensibilisering en gebiedsgerichte mobiliteitsprojecten, waar de provincie het voortouw neemt ter uitvoering van de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Die drie elementen vormen de structuur waarbinnen de samenwerking rond fietsbeleid tussen gemeenten en de provincies verder uitgebouwd kan worden. En het is belangrijk dat fietsbeleid kan steunen op duurzame systemen en structuren die lange termijnperspectieven mogelijk maken en die het enthousiasme van de individuele ambtenaar, schep en burgemeester, gedeputeerde of minister overstijgen.

Concreet kunnen wij de gemeenten bij de herziening van de beleidsplannen aan het begin van een nieuwe legislatuur (volgend jaar bijvoorbeeld) aanbevelen om een stand van zaken op te maken van hun lokaal fietsbeleid, een aantal beleidslijnen uit te tekenen en na te gaan welke rol de provincie hierin kan opnemen. Het gaat dan uiteraard om infrastructuursubsidies, maar het kan ook om veel meer gaan: hoe de werknemers naar het bedrijventerrein meer laten fietsen?, welke actuele sensibiliseringcampagnes voor de scholen zijn er beschikbaar?, welke plaats moet de fiets krijgen bij de herinrichting van de stationsomgeving?, hoe te werken aan meer detailcomfort voor fietsers? Vragen waarbij de kennis van de provincies zeker kan bijdragen aan het lokaal fietsbeleid.

En die ondersteuning kan zo ver gaan als de gemeente en de provincie in kwestie dat zelf bepalen. Sommige provincies dragen nu al bij, financieel of materieel, bij de aanleg van bepaalde projecten van recreatieve fietsinfrastructuur. Is het denkbaar dat de provincie meewerkt aan het lokaal fietsbeleidsplan of dat de provincie in de toekomst ook de aanleg van lokale fietspaden ondersteunt? Of zou dat de verantwoordelijkheden meer vertroebelen? De provincies denken graag mee met de steden en de gemeenten over de noden van het fietsbeleid in de toekomst en welke methodes het meest praktisch voor zijn. Eén van de belangrijke taken van de provincie blijft trouwens het ondersteunen van de lokale besturen en het fungeren als openbaar kenniscentrum in een juridisch-technische omgeving die steeds complexer wordt. Ik nodig u graag uit, als u even tijd heeft vandaag, om de stand van de provincies in de foyer te bezoeken. Een selectie van activiteiten en projecten wordt er voorgesteld, waardoor u een meer concreet idee krijgt van wat er bruikbaar kan zijn voor het lokaal fietsbeleid.

### **Tot slot**

Dames en heren, de provincies weten goed wat er leeft en werkt in steden en gemeenten. Veel deputatieleden hebben zelf gemeentelijke mandaten bekleed en we weten dat de omschakeling naar een nieuwe, meer duurzame mobiliteit, naar een echt ambitieus lokaal fietsbeleid veel inspanningen en veel middelen vergt. Maar u staat er niet alleen voor. Of wij zo onmisbaar zijn als aangekondigd, laat ik in het midden, maar ik hoop u vandaag er toch van te overtuigd te hebben dat het mét de provincies een stuk makkelijker gaat om resultaten te behalen in het fietsbeleid, of het nu om een Vlaams fietsbeleid of een lokaal fietsbeleid gaat.

<b>Datum</b>	<b>11.09.2011</b>
<b>Referentie</b>	EDP/N/MOB/110909.130