

Fietsbeleid

1. Samenvatting

Mochten we in Vlaanderen evenveel fietsen als in Nederland in 2007, dan halen we met de modal shift richting fiets 2,9% van de CO₂ uitstoot inzake niet ETS-wegverkeer¹.

Als we een reductie van 15% willen behalen in deze sector, halen we met de vooropgestelde modal shift dus 19,33% van de vooropgestelde reducties.

Vermits personenvervoer 60% van de uitstoot uitmaakt inzake wegtransport, zorgt de significante transfer van autoverkeer naar fietsverkeer voor 32,22% van de vooropgestelde vermindering CO₂ emissies inzake personenvervoer over de weg.

Door het behalen van één derde van de doelstellingen met één enkele modus wordt het bijzonder belangrijk om voldoende middelen vrij te maken om de fiets alle kansen te geven.

Bovendien zijn er bijkomend op vlak van mobiliteit, gezondheid, luchtkwaliteit en economie bijkomende positieve effecten te verwachten.

2. Beschrijving maatregel

Fietsbeleid houdt een palet aan maatregelen in, dat moet bestaan uit push- en pullmaatregelen. Binnen deze fiche beperken we ons tot het beleid wat betreft aanleg fietsinfrastructuur. De reden hiervoor is dat binnen- en buitenlandse voorbeelden tonen dat de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur een absolute en noodzakelijke voorwaarde is voor een succesvolle modal shift.

Fietsinfrastructuur alleen is evenwel niet voldoende om het aantal fietsers significant te doen stijgen, zo blijkt uit de cijfers van het OVG. In Vlaanderen worden er sinds jaren bijkomende fietspaden aangelegd, en toch stagneert het fietsgebruik. Dit wijst er enerzijds op dat de investeringen te laag en/of te weinig gefocust zijn, en toont anderzijds de noodzaak aan om ook in te grijpen op het vlak van ruimtelijke ordening en fiscaliteit.

2.1. Doelstelling van de maatregel:

Onderstaande tabel geeft de huidige cijfers (uit OVG 4.2.) en onze streefcijfers weer voor het gebruik van de fiets op verschillende verplaatsingsafstanden. De streefcijfers zijn gebaseerd op het fietsgebruik in Nederland in 2007.

Verplaatsingsafstand in km	2012 (in %)		2020 (in %)	
	fiets	auto	fiets	auto
1,1 tem 3	20	50	45	25
3,1 tem 5	10	60	30	40
5,1 tem 10	9,5	60	20	50
10,1 tem 15	4	60	10	54
15,1 tem 25	2,5	70	5	67,5

¹ Bron: Berekening uitgevoerd door het VITO, nav stakeholdersoverleg Vlaams Klimaatplan in de MORA, april 2012

2.2. Technische stappen om de maatregel te realiseren:

Sinds enkele jaren stagneert het fietsgebruik in Vlaanderen. Om de beoogde doelstellingen te realiseren zijn er, naast andere push- en pullmaatregelen (zie inleiding), versnelde en gerichte investeringen nodig voor de aanleg van fietsinfrastructuur.

2.2.1. Versnelde aanleg van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.

Wat betreft het BFF kunnen we amper spreken van missing links, maar moeten we het hebben over een missing network. Vlaanderen heeft een Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) van ongeveer 12.000 kilometer, waarvan slechts ongeveer een derde is voltooid. Op dit ogenblik wordt er gemiddeld een kleine 400 km fietspad² per jaar aangelegd. Aan dit tempo duurt het nog minstens 20 jaar vooraleer het volledige netwerk is aangelegd. Het tempo van deze investeringen moet dus naar omhoog, en de investeringen moeten ook gericht gebeuren – in de economische ruit en in en rond de centrumsteden – omdat daar het grootste rendement valt te verwachten.

Kijken we naar het Fietspadenrapport 2012³, dan zien we dat de meerderheid van de centrumwegen erg slecht ontsloten is voor het fietsverkeer. Ook hier gaat het enkel over gewestwegen, maar deze wegen zijn erg belangrijke invalsroutes. Het gebrek aan goed ingerichte fietspaden is er een ernstige handicap voor het fietsgebruik.

2.2.2. Werk maken van fietssnelwegen in en naar de stedelijke gebieden.

Fietssnelwegen zijn veilig, uniform, niet gedeeld met andere weggebruikers en conflictvrij. Ook hier kan een hoog rendement worden gehaald:

- Van de in- en uitgaande verplaatsingen in grootstedelijk gebied (Gent & Antwerpen) gebeurt ruim 80% met de wagen. Het aandeel van de fiets bedraagt slechts 4%.
- Van de in- en uitgaande verplaatsingen in regionaal stedelijk gebied (overige centrumsteden) gebeurt 83% met de wagen, en slechts 6% te voet of met de fiets.

Deze cijfers tonen aan dat de steden onvoldoende bereikbaar zijn met de fiets. Barrières zijn ringwegen die soms als effectieve muren de stad afschermen van het fietsverkeer, of grote gewestwegen die de fietsdoorgang belemmeren. Een combinatie van fietssnelwegen en aparte doorgangen (bruggen & tunnels) of aangepaste lichtenfasering kan de fietsbereikbaarheid gevoelig vergroten.

Zeker in combinatie met de elektrische fiets hebben fietssnelwegen erg veel potentieel. Met de elektrische fiets kunnen gemakkelijk afstanden van 10 tot 15 km worden afgelegd.

2.2.3. Autoluwe stads/dorpskernen

Fietsbeleid is in hoofdzaak een lokale aangelegenheid.

In de stadsrand zijn vrijliggende fietspaden of fietssnelwegen nodig om het fietsverkeer veilig naar de stad te brengen, terwijl de stadskernen bij voorkeur autoluw en daardoor erg fietsvriendelijk zijn. In dit stedelijk gebied is er echter vaak geen ruimte om vrijliggende fietspaden aan te leggen.

² Daarvan wordt jaarlijks ongeveer de helft langs gewestwegen aangelegd. Vlaanderen financiert samen met de provincies via het Fietsfonds ook fietspaden langs gemeentewegen gelegen op het BFF, goed voor een kleine 200 km (= optimistische schatting).

³ Onderzoek uitgevoerd door Agentschap Wegen en Verkeer van de Vlaamse Overheid. Zie <http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Rapport%20staat%20en%20inrichting%20van%20de%20fietspaden%20langs%20gewestwegen%20in%20Vlaanderen%282%29.pdf>

Fietsstraten kunnen missing links in hoofdfietsassen wegwerken en zo de continuïteit van een fietsroute garanderen.

Het Vlaamse gewest kan hier een faciliterende en ondersteunende rol spelen: koppelen van het fietsfonds aan het stedelijk beleid met een ruimer pakket van fietsmaatregelen dan enkel fietspaden: gamma van infrastructuurmaatregelen op lokaal niveau (fietsstraten, fietspaden langs gemeentewegen, bewegwijzering...).

2.3. Kostprijs

Zowel de Vlaamse overheid, als de provinciale en de lokale overheid moeten de investeringen in fietsinfrastructuur dragen.

Fietsen bespaart kosten voor de infrastructuur, want fietspaden, fietssnelwegen en fietsstraten zijn erg goedkoop vergeleken met de faciliteiten die nodig zijn voor de auto en het openbaar vervoer.

Bovendien spelen er terugverdieneffecten, zodat zelfs op korte termijn de aanleg van fietsinfrastructuur kostenbesparend is.

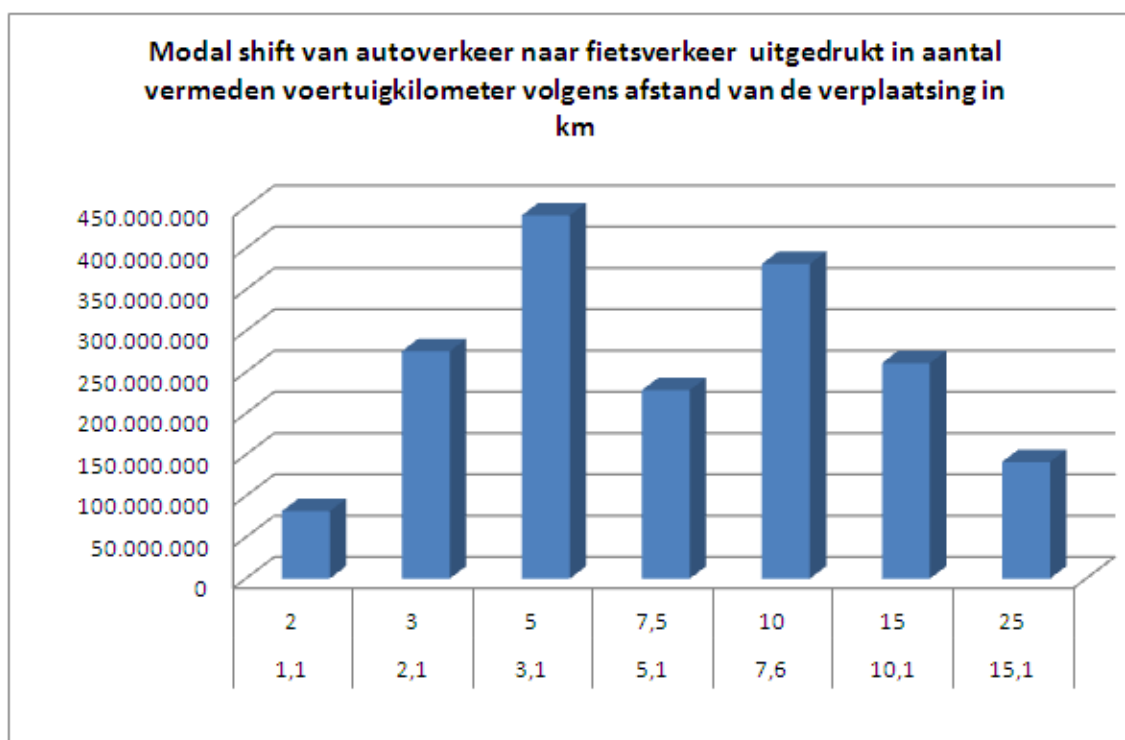
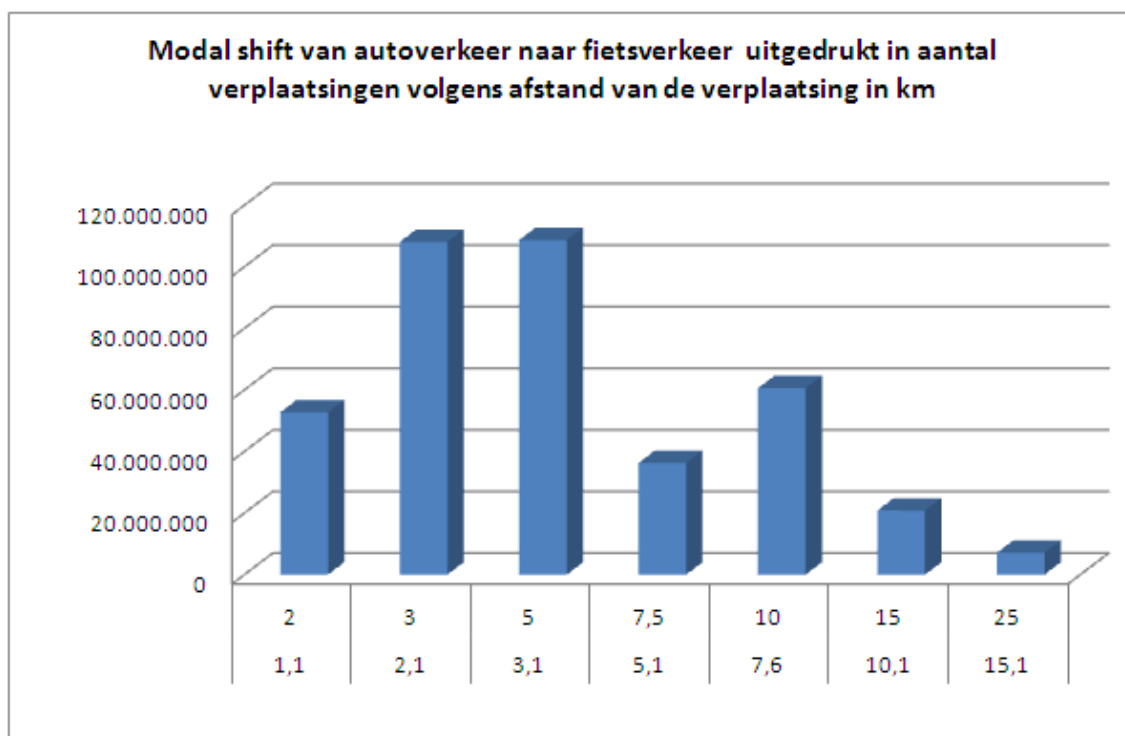
2.4. Effecten

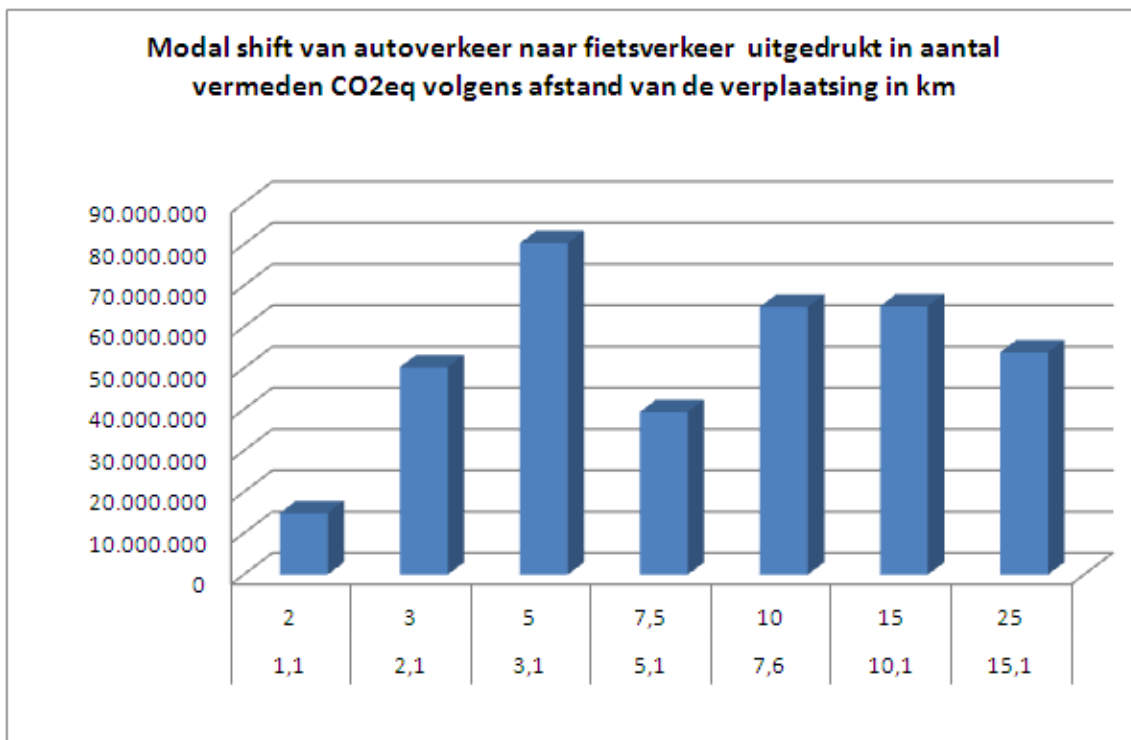
De fiets kan de auto enkel op korte afstanden vervangen. Een groot deel van de korte ritten gebeurt echter in stedelijk gebied, waar vaak moet worden gestopt en weer opgetrokken. Daarom is het brandstofverbruik van de auto in de stad relatief hoog, en ook de CO₂-uitstoot per kilometer, die daaraan gekoppeld is. Als je een kilometer in de stad met de fiets aflegt in plaats van met de auto, is de hoeveelheid CO₂-uitstoot die je vermijdt dus verhoudingsgewijs groot.⁴

Dit geeft volgende shift in aantal verplaatsingen met de wagen, op basis van de hoger omschreven streefcijfers:⁵

⁴ Hendriksen I. & van Gijlswijk R., Rapport- Fietsen is groen, gezond en voordelig. Onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen, TNO, januari 2010, blz. 18

⁵ Berekening uitgevoerd door het VITO, nav stakeholdersoverleg Vlaams Klimaatplan in de MORA, april 2012





Raming onder de assumptie dat 100% van de autoverplaatsingen onder 5 km 100% op gemeentewegen plaatsvinden en vanaf 5 km 75% via gemeentewegen en 25% via gewestwegen. We nemen aan dat autopassagiers ook te voet of met de fiets gaan.

De totale emissiebesparing in CO₂ equivalenten als deze doelstellingen gerealiseerd worden : 368 Kton of 2,9% van de emissies van wegtransport in 2020. Ongeveer 40% van dit potentieel kan worden bereikt op de afstanden tot en met 5 km. 60% wordt gerealiseerd op de verdere verplaatsingen (dit zijn minder verplaatsingen in aantal maar het aantal vermeden voertuigkilometer per verplaatsing is groter).

We halen met de Modal shift richting fiets 2,9% van de CO₂ uitstoot inzake niet ETS-wegverkeer (bron Vito), als we een reductie van 15% willen behalen in deze sector, halen we met de vooropgestelde modal shift dus 19,33% van de vooropgestelde reducties.

Vermits personenvervoer 60% van de uitstoot uitmaakt inzake wegtransport, zorgt de significante transfer van autoverkeer naar fietsverkeer voor 32,22% van de vooropgestelde vermindering CO₂ emissies inzake personenvervoer over de weg.

Door het behalen van een derde van de doelstellingen met één enkele modus wordt het bijzonder belangrijk om voldoende middelen vrij te maken om de fiets alle kansen te geven.

2.5. Bijkomende positieve effecten

2.5.1. Mobiliteit

De fiets verbetert de bereikbaarheid op korte afstand. Fietsen hebben zowel tijdens de rit als bij het parkeren, beduidend minder ruimte nodig dan een wagen.

Vooral korte autoritten zullen worden vervangen door de fiets en mits bijkomende fiscale maatregelen zal de economische verliestijd in de file afnemen. De bereikbaarheid binnen de steden en economische attractiepolen zal hierdoor verbeteren.

2.5.2. Luchtkwaliteit

De lucht in de stedelijke omgeving wordt properder als mensen overschakelen van wagen naar fiets, en er daardoor minder kilometers per auto worden afgelegd.

2.5.3. Economie

Werknemers die fietsen naar het werk zijn minder afwezig dan hun niet-fietsende collega's (resp. 7,4 en 8,7 dagen per jaar). Onder fietsers is een grotere groep is die zich nooit ziek meldt. In hetzelfde Nederlandse onderzoek is berekend dat 1% toename in het aantal regelmatige fietsers werkgevers een besparing van 27 miljoen euro op kan leveren.⁶ Voor Vlaanderen vallen gelijkaardige resultaten te verwachten.

2.5.4. Gezondheid

- Directe effecten op gezondheid: lichaamsbeweging in de vorm van fietsen vermindert de kans op hartkwalen, diabetes, hoge bloeddruk en problemen verbonden aan obesitas. Volgens de WHO zou zelfs kleine verschuiving in de modal split zou al aanzienlijk schelen in het aantal doden en zieken.⁷
- Een Deense studie uit 2000 onder 30 000 mensen wees uit dat degenen die niet naar het werk fietsten een 40% hogere sterftkans hadden dan zij die dat wel deden.⁸
- Een Noorse studie uit 2002 laat zien dat de kosten van investeringen in fietsgebruik worden terugverdiend in de vorm van besparingen in de gezondheidszorg.⁹
- Doordat fietsen een bewegingsvorm is die door veel ouderen en chronisch zieken ook gedaan kan worden, kan het in deze groepen een grote bijdrage leveren aan een goede gezondheid en daardoor de kosten van de zorg beperken.¹⁰
- Meer algemeen: fietsen heeft een bewezen positief effect op de mentale gezondheid en het algemeen welbevinden.¹¹

Ook hier ontbreken op dit moment Vlaamse cijfers, maar de terugverdieneffecten van de aanleg van fietsinfrastructuur op vlak van een betere gezondheid zijn ontegensprekelijk.

⁶ Hendriksen I. & van Gijlswijk R., Rapport- Fietsen is groen, gezond en voordelig. Onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen, TNO, januari 2010, blz. 18

⁷ www.fietsberaad.nl < Kennisbank: Effecten op gezondheid en beweging

⁸ idem

⁹ idem

¹⁰ Hendriksen I. & van Gijlswijk R., Rapport- Fietsen is groen, gezond en voordelig. Onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen, TNO, januari 2010, blz. 18

¹¹ Hendriksen I. & van Gijlswijk R., Rapport- Fietsen is groen, gezond en voordelig. Onderbouwing van 10 argumenten om te fietsen, TNO, januari 2010, blz. 18