

DE VLAAMSE MINISTER VAN Mobiliteit, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN
EN DE VLAAMSE MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: erkenning aanleg netwerk van fietssnelwegen: dwingende redenen
van groot openbaar belang**

1. INHOUDELIJK

1.1. Belang van de fietssnelwegen voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid

De Vlaamse overheid zet, in samenwerking met de lokale overheden sterk in op een doorgedreven fietsbeleid. In het kader hiervan werd het Vlaams Fietsbeleidsplan in 2016 opgemaakt. Dit fietsbeleidsplan is volop in uitvoering en heeft de ambitie om het fietsgebruik te stimuleren door het realiseren van een veilig en comfortabel fietsroutenetwerk met de focus op de versnelde realisatie van het fietssnelwegennetwerk.

De fietssnelwegen werden vastgesteld een ministerieel besluit dd 15 maart 2018 (bijlage 1).

Fietssnelwegen bieden een volwaardig mobiliteitsalternatief voor verplaatsingen tussen en in stedelijke gebieden. De opmars van fietsen met elektrische trapondersteuning geeft het potentieel een extra boost, gezien nog grotere afstanden overbrugd kunnen worden. Op het vlak van mobiliteit leveren fietssnelwegen een groot voordeel op. Een hoger fietsgebruik voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer leidt tot een daling in het aantal autoritten en het aantal autokilometers, wat een impact heeft op congestie wat tevens een impact heeft op de CO₂ uitstoot. Inzetten op de realisatie van fietssnelwegen past in de realisatie van de klimaatdoelstellingen van de Vlaamse Regering.

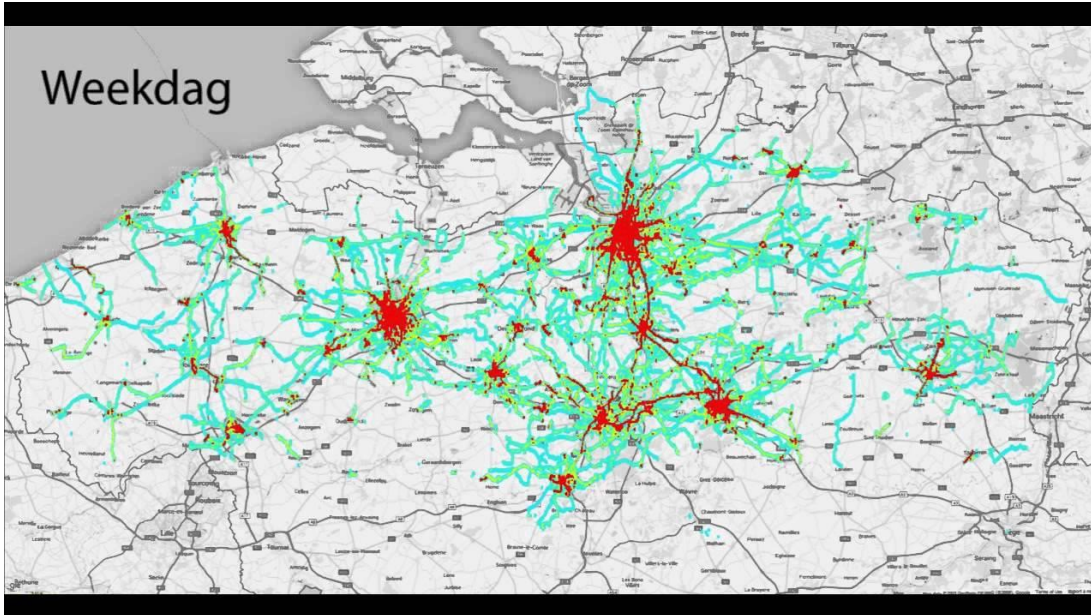
Naast een impact op de mobiliteit en op het klimaat, zijn er ook economische voordelen verbonden aan een hoger fietsgebruik. De toename van fietsritten zorgt er voor dat de reistijd tijdens de spitsuren af neemt, wat kan leiden tot een besparing van miljoenen euro's per jaar.

Cijfermatige onderbouwing

Er zijn 119 fietssnelwegen aangeduid in Vlaanderen. Deze komen overeen met een totaal van 2.650 kilometer routes. Op een aantal gerealiseerde fietssnelwegen wordt het fietsgebruik geregistreerd door fietstellers. Daarnaast zijn er provinciale enquêtes die inzicht geven in de afgelegde fietsafstanden en de frequentie van het fietsen.

Uit de resultaten van de Vlaamse FietsTelWeek 2018, uitgevoerd door Fietsberaad Vlaanderen, blijkt dat het fietsverkeer op twee jaar tijd fors gegroeid is in Vlaanderen.

De heatmap van de Vlaamse FietsTelWeek toont grote concentraties fietsers in en rond de stedelijke polen. Bovendien blijkt dat wanneer deze polen met elkaar verbonden zijn door een fietssnelweg, ook deze routes oplichten, zelfs in minder dicht bevolkte gebieden.



Het fietsgebruik zit in de lift. Dankzij de verkoop van elektrische fietsen en speed pedelecs worden grotere afstanden binnen een zelfde tijdsbestek mogelijk, zeker indien deze fietsers gebruik kunnen maken van een fietssnelweg. Bovendien zijn de meeste woon-werkafstanden binnen het potentieel van de (elektrische) fiets (0-15 km).

1.2. Inrichting van fietssnelwegen

Om nog meer mensen te overtuigen om de fiets te nemen blijft een actief investeringsbeleid in de fietsinfrastructuur essentieel. Belangrijke kwaliteitskenmerken van fietssnelwegen zijn conflictarm, comfortabel, veilig, leesbaar en een hoge belevingswaarde.

Ontwerpprincipes

Zowel bij de tracékeuze als bij de uitwerking van de ontwerpplannen dienen een aantal ontwerpprincipes in acht genomen te worden. Hierbij worden de richtlijnen en principes, zoals beschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen, als uitgangspunt genomen. Het vademecum omschrijft kwaliteitseisen voor het netwerk, de routes en de infrastructuur. Daarnaast bevat het aanbevolen en minimale vereisten voor de breedte, de materiaalkeuze, verlichting, onderhoud, enz.

Routekwaliteit

Fietssnelwegen bieden ruimte aan de fiets en zorgen ervoor dat een fietser vlot, veilig en comfortabel kan doorfietsen. Daarvoor is er meer nodig dan "technische kwaliteit" (comfortabel wegdek, ruime breedte...). Er moet ook "routekwaliteit" worden nagestreefd: het geheel van de fietssnelweg moet kwalitatief zijn – aangenaam om te fietsen, zo conflictvrij mogelijk en zonder onnodige omwegen. Ideaal moet een fietser

van A naar B kunnen rijden aan een constante snelheid met weinig oponthoud bij kruispunten, hindernissen of conflicten met andere weggebruikers.

De belangrijkste elementen voor routekwaliteit zijn directheid en omgeving. Wegen langs kanalen en spoorlijnen, zowel oude spoorzates als mogelijke fietsroutes langs functionerende spoorwegen, komen vaak in aanmerking als fietssnelweg.

Ontwerprichtlijnen

Fietssnelwegen worden ontworpen en uitgevoerd in overeenstemming met hoge kwaliteitsnormen. Het gaat hier onder andere over de breedte, de bochtstralen, materiaalkeuze en het kruispuntontwerp. Fietssnelwegen bieden ruimte aan de fiets en zorgen ervoor dat een fietser vlot, veilig en comfortabel kan doorfietsen. Ze onderscheiden zich van de 'gewone' fietspaden zoals de autosnelweg zich van de 'gewone' secundaire wegen onderscheidt: met een ambitieuze ontwerpsnelheid en een minimum aan conflicten en oponthoud.

- Ontwerpsnelheid: de ontwerpsnelheid voor fietssnelwegen bedraagt momenteel 30 km/u.
- Breedte: afhankelijk van de huidige en de potentiële intensiteit van de fietssnelweg kan de keuze gemaakt worden om hetzij drie fietsers (één fietser kruist twee fietsers in de tegenovergestelde richting of haalt twee fietsers in die in dezelfde rijrichting fietsen), hetzij vier fietsers (2 fietsers per rijrichting) als maatgevend profiel te gebruiken. Voor een fietssnelweg met als maatgevend gebruik 4 fietsers, bedraagt de minimale breedte 4,00m. Wanneer het maatgevend gebruik 3 fietsers is, bedraagt de minimale breedte 3,00m.
- Boogstraal: in bochten moet een boogstraal van 35 m worden toegepast. Voor de aansluitingen, de zogenaamde op- en afritten naar de fietssnelweg, geldt een lagere ontwerpsnelheid van 20 km/u. De minimale boogstraal voor de aansluitingen bedraagt dan ook 15 m.
- Wegdek: de voorkeur gaat uit naar asfaltverharding.
- Hellingen: hellingen moeten beperkt zijn. Het maximale en aanbevolen hellingspercentage is afhankelijk van de lengte van de helling. Ook hierover zijn richtlijnen uitgewerkt.
- Kruispunten: de kwaliteit van een fietssnelweg wordt in belangrijke mate bepaald door de inrichting van de kruispunten met andere wegen. Conflicten moeten in de mate van het mogelijke worden geminimaliseerd door infrastructurele ingrepen of innovatieve verkeerslichtenregelingen.

1.3. Probleemstelling rond vergunningen voor fietssnelwegen

Binnen dit fietssnelwegennetwerk zijn er nog een aantal verbindingen waarvoor het exacte tracé nog moet worden bepaald. Hiervoor dient een tracéonderzoek plaats te vinden, waarbij het meest geschikte tracé gezocht wordt uit de verschillende mogelijke varianten. In het kader van het tracéonderzoek worden allerhande actoren betrokken en wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de regelgeving, eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden.

Indien het tracé van de fietssnelweg raakt aan VEN-gebied mag in toepassing van art. 26bis, §1 van het Decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (verder DN) de overheid geen toestemming of vergunning verlenen voor een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken.

Het DN voorziet in art. 26bis, §3 in een afwijkingsmogelijkheid. Een activiteit die onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken, kan bij afwezigheid van een alternatief, toch worden toegelaten of uitgevoerd om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. In dat geval dienen alle schadebeperkende en compenserende maatregelen genomen te worden.

Indien het tracé van de fietssnelweg raakt aan een SBZ mag in toepassing van art. 36ter, §4 DN de overheid die over een vergunningsaanvraag, een plan of programma moet beslissen, de vergunning slechts toestaan indien geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszone kan veroorzaakt worden.

In afwijking op deze bepalingen laat het §5 toe dat een vergunning verleend wordt

- a) nadat is gebleken dat er voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen zijn en
- b) omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

In beide gevallen oordeelt de Vlaamse regering over het bestaan van een dwingende reden van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Het alternatievenonderzoek en het compensatiedossier kunnen enkel concreet, op het niveau van een welbepaald stuk van de fietssnelwegen, getoetst en onderbouwd worden. Daarvoor is een voorafgaandelijke globale beslissing niet mogelijk. De beoordeling van de aanwezigheid van dwingende redenen van groot openbaar belang kan wel op een meer globaal niveau gebeuren.

Het gehele netwerk kan - in vergelijking met losse onderdelen - beschouwd worden als een plan/project dat voortvloeit uit dwingende redenen van groot openbaar belang. Het zal de afwijkingsprocedure voor de losse segmenten vereenvoudigen. De besluitvorming kan dan steunen op de globale, voorafgaande, beslissing van de Vlaamse regering die de dwingende redenen van groot openbaar belang aanvaardt.

De beslissing kan echter ook niet verder strekken dan dat. Voor elk concreet dossier moet dan nog steeds worden aangetoond dat er geen (minder schadelijke) alternatieven zijn, dat de dwingende redenen van groot algemeen belang prevaleren op de concrete aantasting en dat de schade volledig gecompenseerd wordt. Daartoe moeten nog steeds de nodige beslissingen genomen worden, overeenkomstig de voorziene procedures.

1.4. De aanleg van fietssnelwegen: dwingende redenen van groot openbaar belang

De beoogde beslissing van de Vlaamse regering vereist in de eerste plaats dat de aanleg van de fietssnelwegen is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Het begrip 'dwingende redenen van groot openbaar belang'

Voor de uitleg van het begrip 'dwingende redenen van groot openbaar belang' wordt verwezen naar een document van de Europese Commissie uit 2000¹. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2007 richtsnoeren opgesteld waarin uitleg wordt gegeven aan o.a. de invulling van 'dwingende redenen van groot openbaar belang'².

De Commissie stelt samenvattend, zowel in het document uit 2000 als in de richtsnoeren van 2007:

¹ Europese Commissie, "Beheer van 'Natura 2000'-gebieden; de bepalingen van artikel 6 van de habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG)

² Richtsnoeren voor toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG); verduidelijking van de volgende begrippen: alternatieve oplossingen, dwingende redenen van groot openbaar belang, compenserende maatregelen, algehele samenhang. Advies van de Commissie, januari 2007.

“a) Het openbaar belang moet dwingend zijn: dit betekent dat niet om het even welk openbaar belang van sociale of economische aard een afdoende rechtvaardiging biedt, met name niet in het licht van de zeer grote belangen die door de Richtlijn worden beschermd (zie in dit verband bijvoorbeeld de vierde overweging, die verwijst naar „het natuurlijk erfgoed van de Gemeenschap”) (zie bijlage I, punt 10).

b) In dit verband mag redelijkerwijs worden gesteld dat alleen op lange termijn persistente openbare belangen dwingend kunnen zijn. Economische belangen op korte termijn en andere belangen die voor de samenleving alleen voordelen op korte termijn opleveren, lijken prima facie niet te kunnen opwegen tegen het behoud op lange termijn van de natuurwaarden die door de richtlijn worden beschermd.”

Men mag redelijkerwijs aannemen dat de „dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard” betrekking hebben op situaties waarin de voorgenomen plannen of projecten aantoonbaar onontbeerlijk zijn:

- in het kader van maatregelen of beleidsopties die gericht zijn op de bescherming van voor het leven van de burger fundamentele waarden (gezondheid, veiligheid, milieu);*
- in het kader van fundamentele beleidsmaatregelen voor de staat en de samenleving;*
- in het kader van de uitvoering van economische of maatschappelijke activiteiten waardoor specifieke openbare dienstverplichtingen worden nagekomen.”*

Concrete voorbeelden:

- De (uitzonderlijk) hoge werkloosheid in een gebied kan als dwingende reden dienen³.
- De activiteiten in het gebied vormen één van de hoekstenen van de economie van de lidstaat⁴.
- Er kan ook sprake zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang als het belang voor de regio en de Europese (luchtvaart)industrie groot is⁵.
- Als het project door de Europese Raad is verkozen tot prioritair (infrastructuur)project, kan van een dwingende reden sprake zijn.⁶
- Het open houden van een bedrijf (in casu een kolenmijn) kan een dwingende reden van groot openbaar belang vormen vanwege het belang van een continue energievoorziening, het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie en de economische en sociale gevolgen voor de regio (banenverlies).⁷

³ Advies van de Commissie van 18 december 1995 over de aanleg van de geplande autosnelweg A 20 (Bondsrepubliek Duitsland) door het Dal van de Peene, PB L 006, 9/1/1996, p. 14-18).

⁴ Project Mainport Ontwikkeling Rotterdam. De haven is een essentieel multimodaal kruispunt in het TENT-netwerk en bijgevolg van communautair belang. Het project zorgt voor het behoud van de concurrentiepositie. De voordelen (te weten minder uitstoot broeikasgassen, minder luchtvervuiling en minder verkeersdruk) moeten bij de beoordeling van onderwerpen van openbaar belang in aanmerking worden genomen. Zie ook: schriftelijke vraag E-1670/03 van María Sornosa Martínez (PSE) aan de Commissie. Toestemming van de Europese Commissie voor projecten die schadelijk zijn voor Netwerk Natura 2000 (PB C 78E van 27/03/2004, p. 41-42).

⁵ projecten Daimler Chrysler Aerospace Airbus in Duitsland. Hierbij was van belang dat niet alleen de economische en sociale situatie in de aangrenzende gebieden, maar ook het concurrentievermogen van de Europese (luchtvaart)industrie er baat bij zou hebben. Het grote aantal nieuwe, hooggekwalificeerde banen zou een tegengewicht vormen voor de aanzienlijke werkgelegenheidsdaling in de plaatselijke industrie.

⁶ Bij het project TGV-Est in Frankrijk was relevant dat het project positief was ontvangen tijdens de Raad van ministers van de Europese Gemeenschap in 1990 en in 1994 door de Europese Raad werd verkozen tot prioritair project, mede dankzij de beslissingen van de EU inzake de prioriteit van uit te voeren infrastructuurprojecten.

⁷ De uitbreiding van het algemene operationele plan ('Rahmenbetriebsplan') van de Prosper Haniel-kolenmijn in Duitsland vormde een dwingende reden van groot openbaar belang. De voortzetting van de activiteiten met haar typische kenmerken op het gebied van geologie en infrastructuur, draagt bij tot de verwezenlijking van de algemene doelstellingen van het Duitse langetermijnbeleid inzake energie op federaal en nationaal niveau, met name wanneer het gaat om de continue energievoorziening en het behoud van de leidende positie van de Europese energietechnologie op het gebied van mijn- en kolenindustrie. De sluiting van deze mijn zou onaanvaardbare rechtstreekse en onrechtstreekse economische en sociale gevolgen hebben voor de regio, zoals onmiddellijk banenverlies in de mijnsector, de toeleverende industriële bedrijven en de dienstleveringsondernemingen verderop in de keten.

- Het leveren van voldoende water voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw kan een dwingende reden van groot openbaar belang zijn.⁸
- voor de loutere verwezenlijking van een administratief centrum (in functie van een luchthaven) kan er in beginsel geen sprake zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang, in voorkomend geval van sociale of economische aard.⁹

De specifieke omstandigheden van het geval spelen steeds een belangrijke rol bij de beoordeling. Niet elk openbaar belang kan dienen. Het belang moet zowel “openbaar” als “groot” zijn en uitstijgen boven de in het geding zijnde natuurbelangen, waaraan op zich reeds een zeer groot gewicht toegekend wordt.

Fietssnelwegen - dwingende redenen van groot openbaar belang

Wat het netwerk van fietssnelwegen betreft kunnen vanuit verschillende invalshoeken, die raken aan zowel het algemeen maatschappelijk belang als aan belangen van eerder sociale en economische aard op lange termijn (bv. mobiliteit, veiligheid, klimaat, luchtkwaliteit, geluid, gezondheid), dwingende redenen van groot openbaar belang worden ingeroepen. Tevens kan dit gelinkt worden aan bestaande Europese doelstellingen en Vlaamse kaders in uitvoering hiervan.

Globaal kan worden verwezen naar missie en doelstellingen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid in het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid.

“Art. 3. Het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund wordt.

Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.

Art. 4. Ter uitvoering van het mobiliteitsbeleid beogen het Vlaamse Gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse Gewest belast zijn met taken van openbaar nut, de volgende doelstellingen:

- 1° vraaggericht investeren in bereikbaarheid;
- 2° vervoersnetwerken klaarmaken voor de toekomst;
- 3° een multimodaal vervoersysteem uitbouwen waarbij zoveel als mogelijk uitgegaan wordt van het STOP-principe;
- 4° het realiseren van een slachtoffervrij vervoersysteem;
- 5° verleiden, motiveren, prikkelen tot gedragsverandering;
- 6° Vlaanderen een gangmaker maken in innovatie;
- 7° basisbereikbaarheid regionaal en integraal aanpakken;
- 8° zorgen voor een vlotte doorstroming van elke vervoersmodus”

Het artikel 8 van hetzelfde decreet bepaalt de definities van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk en van fietssnelwegen, die gelinkt zijn aan deze doelstellingen:

⁸ Het doel van het project voor het La Breña II-reservoir in Spanje was voldoende water te leveren voor menselijk verbruik, industrieel gebruik en de landbouw. Het Guadalquivirbekken kan in de huidige toestand niet in deze behoeften voorzien.

⁹ HvJ EG 16 februari 2012, C-182/10, *M en R* 2012/73, m.nt. Jesse en Verschuuren (*Solvay e.a.*).

“... bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk: het netwerk voor gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur in het Vlaamse Gewest, dat het gewenste fietsrouten netwerk weergeeft dat woonkernen en attractiepolen verbindt.

... fietssnelweg: de ruggengraat van het bovenlokale functionele fietsrouten netwerk, namelijk potentieel intensief te gebruiken doorgaande fietsroutes tussen steden en belangrijke attractiepolen, die met kwalitatief hoogwaardige infrastructuur worden uitgerust. Verplaatsingen met de fiets over de fietssnelweg bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto. Op fietssnelwegen, die herkenbaar zijn, kunnen fietsers veilig en comfortabel doorrijden over langere afstanden.”

Het ministerieel besluit van 15 maart 2018 houdende aanwijzing van de fietssnelwegen, bevestigt op een concreter niveau de onderdelen van dit samenhangend netwerk.

Een goede multimodale bereikbaarheid stimuleert de bereikbaarheid in Vlaanderen. Uitgangspunt is combimobiliteit. Combimobiliteit is multimodaal reisgedrag waarbij personen voor hun verplaatsingen verschillende vervoersmiddelen combineren. De beschikbaarheid van verschillende vervoersmodi (en geschikte infrastructuur) maakt het mogelijk vlot te schakelen tussen verschillende vervoersmiddelen.

Een goede afstemming binnen een transparant opgebouwd, gelaagd vervoersnet is dan ook cruciaal. Hierbij staat de uitwerking van een sterk, globaal kernnet over verschillende modi heen centraal. Daarbij is het belangrijk los te komen van het unimodale denken: de oplossing van de structurele file naar het bedrijventerrein lost zich misschien niet op door een extra rijstrook aan te leggen, maar eerder door investeringen in beter OV- en fietsverbindingen.

Het Fietssnelwegennetwerk vormt de ruggengraat van het fietsnetwerk. Het vormt samen met het primaire en hoofdwegennet en het kernnet van het openbaar vervoer het hoofdnetwerk van strategisch belang op niveau van het Vlaamse Gewest.

Het fietsgebruik kent nog een zeer groot groeipotentieel. Op basis van onderzoek kan geconcludeerd worden dat van de woon-werkafstanden die minder dan 7,5 kilometer bedragen, nog steeds 56% afgelegd worden met de wagen. Deze afstanden zijn perfect overbrugbaar met de fiets. Dankzij de verkoop van elektrische fietsen en speed pedelecs worden nog grotere afstanden binnen een zelfde tijdsbestek mogelijk, zeker indien deze fietsers gebruik kunnen maken van een fietssnelweg, waarop het aantal stops tot een minimum beperkt wordt. 60% van de afgelegde woon-werkafstanden valt binnen het potentieel van de (elektrische) fiets (0-15 km).

De aanleg van een fietsrouten netwerk, met de nadruk op fietssnelwegen, wordt verder in verschillende Vlaamse beleidsplannen, zoals het Vlaams Fietsbeleidsplan van 28 april 2016, de Strategische Visie Ruimte, het Vlaams Milieubeleidsplan, het ontwerp Klimaatbeleidsplan, het ontwerp Luchtkwaliteitsplan en het Vlaams Jeugd- en Kinderrechtenbeleidsplan naar voor geschoven als een antwoord op een diversiteit aan concrete, grote maatschappelijke uitdagingen.

Het ontwerp Klimaatbeleidsplan stelt zo dat een modal shift naar meer fietsverplaatsingen leidt tot een significante inspanning op het vlak van reductie van de CO₂-uitstoot. Vlaanderen zet in op de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk en op de realisatie van fietssnelwegen.

De fiets en de fietsinfrastructuur heeft in vergelijking met de meeste andere vervoersmiddelen veel minder impact op de ruimte. Het ruimtebeslag van de fiets is zeer klein. Dit leidt tot het feit dat de capaciteit van fietsinfrastructuur tot 14 maal hoger is dan de capaciteit van een autoweg.

Fietsen is duurzaam en draagt bij aan alle VN-doelstellingen voor duurzame ontwikkeling. De belangrijkste effecten situeren zich op vlak van gezondheid en klimaat. Fietsnetwerken redden levens zowel op het vlak van morbiditeit als mortaliteit. Vito becijferde dat elke geïnvesteerde euro in fietsinfrastructuur, twee tot veertien euro oplevert enkel en alleen al aan gezondheidseffecten. Geen enkele andere investering kan zulke sterke cijfers als return on investment voorleggen.

Fietsen draagt ook bij aan het behalen van de doelstellingen tot CO₂- en fijnstofreductie. De omslag maken naar minder CO₂-uitstoot niet mogelijk zonder de fiets. Een pendelaar met een woon-werkafstand van 10 km (20 km in totaal) die eenmaal per week de fiets neemt in plaats van de auto, zal op jaarbasis gemiddeld 168 kg minder CO₂ uitstoten.

De verschillende motieven samen in acht genomen worden, kan de aanleg van het fietssnelwegennetwerk worden aanzien als een fundamentele, dwingende beleidsmaatregel van groot openbaar belang. Er kan worden verantwoord dat de uitbouw van het netwerk kadert in een aantal belangrijke, strategische doelstellingen van de Vlaamse Regering die een aantal persistente, lange termijn belangen nastreven, onder meer het voorzien in een vlotte en duurzame mobiliteit, zowel op economisch als sociaal vlak, naast de bescherming van de gezondheid en het welzijn van de burgers, de veiligheid, het leefmilieu en de leefkwaliteit in Vlaanderen.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

Het voorstel heeft geen financiële weerslag op de begroting van de Vlaamse gemeenschap.

Het (gunstig) advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 30/04/2019.
Het begrotingsakkoord werd verkregen op 14/05/2019.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Dit besluit houdt geen regelgeving in.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist dat de aanleg van het netwerk van fietssnelwegen, zoals bepaald in het Ministerieel Besluit van 15 maart 2018, is ingegeven door dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, zoals vermeld in art. 26bis, §3 en art. 36ter, §5 van het decreet van 21/10/1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

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

Ben Weyts

De Vlaamse minister van Omgeving, Natuur en Landbouw

Koen Van den Heuvel

Bijlagen:

- het Ministerieel Besluit houdende de aanwijzing van de fietssnelwegen
- het advies van de Inspectie van Financiën dd 30/04/2019.
- Het begrotingsakkoord.