



Vlaams
Parlement

stuk **1714** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 18 juli 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over het rapport ‘Staat en inrichting van de fietspaden
langs gewestwegen in Vlaanderen. Meetjaar 2011’
van het Agentschap Wegen en Verkeer

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Tine Eerlingen

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	4
2. Uiteenzetting door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV..	4
2.1. Staat van de fietspaden	4
2.2. Inrichting van de fietspaden	4
2.3. Beleidsconclusies	5
3. Bespreking.....	6
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken wisselde op 10 mei 2012 van gedachten met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over het rapport ‘Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen. Meetjaar 2011’¹.

De gezamenlijke presentatie van minister Crevits en de heer Tom Roelants is te vinden op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* stelt dat alle fietspaden die in beheer zijn van het Vlaamse Gewest (6740 km), in de zomer van 2011 gecontroleerd werden op de algemene onderhoudstoestand en op de conformiteit van de inrichting met het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen². De resultaten van die laatste toetsing zijn niet verrassend te noemen, maar het is wel de eerste keer dat een dergelijke toetsing in het verslag wordt opgenomen. Bij de renovatie van een fietspad wordt het vademecum gehanteerd als leidraad. Bij een algemene onderhoudsbeurt van een gewestweg met aanliggend fietspad dat niet conform is, krijgt het fietspad ook een onderhoudsbeurt. Dan is er een goede score voor de staat van het fietspad, maar niet voor de inrichting.

2. Uiteenzetting door de heer Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV

De heer *Tom Roelants*, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, geeft een overzicht van de resultaten van het onderzoek. Het rapport dat hij vandaag toelicht is het derde. Dit derde rapport gaat niet alleen meer over de staat van de fietspaden maar ook over de inrichting ervan. Mensen hechten immers niet alleen belang aan de goede staat van het fietspad, maar ook aan de veiligheid ervan.

2.1. Staat van de fietspaden

De staat van het fietspaden wordt gemeten op basis van een visuele inspectie. Er worden twee parameters gehanteerd. Voor de onderhoudsparameter wordt nagegaan of er hindernissen aanwezig zijn op het fietspad, bijvoorbeeld door de waterafvoer of door overgroeiingen of andere obstakels. Voor de structuurparameter wordt nagegaan of er oneffenheden zijn, lokaal, globaal en in langsricting. De algemene beoordeling is de combinatie van beide inspectieresultaten. Het is de derde keer dat de fietspaden op basis van die twee parameters worden beoordeeld. Er werden meer dan 6700 kilometer fietspaden beoordeeld en iets minder dan negentig percent daarvan heeft voldoende of beter dan voldoende gescoord. De provincie Oost-Vlaanderen zit ongeveer op dat gemiddelde, Antwerpen en Limburg scoren beter en Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen scoren minder goed³.

2.2. Inrichting van de fietspaden

De inrichting van de fietspaden werd getoetst aan de richtlijnen van het Vlaamse Vademecum Fietsvoorzieningen. Er werden zes parameters gehanteerd. Voor de eerste parameter, de wegcategorie, werd er een onderscheid gemaakt tussen de fietspaden langs de secundaire wegen en de fietspaden langs de primaire wegen. Voor de tweede parameter, het type fietspaden, is er een onderscheid tussen een aanliggend of een vrij eenrichtingsfietspad en een vrijliggend tweerichtingsfietspad. De andere parameters zijn het snelheidsregime, de breedte van de fietspaden, de breedte van de tussenstrook tussen het fietspad en de rijbaan

¹ < [http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Rapport%20staat%20en%20inrichting%20van%20de%20fietspaden%20langs%20gewestwegen%20in%20Vlaanderen\(2\).pdf](http://www.fietsersbond.be/sites/default/files/Rapport%20staat%20en%20inrichting%20van%20de%20fietspaden%20langs%20gewestwegen%20in%20Vlaanderen(2).pdf) >.

² <<http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>>.

³ Zie de tabel met de resultaten in de bijlage.

en het feit of er al of niet een fysiek verticaal scheidingselement is tussen het fietspad en de rijbaan.

Bij de beoordeling is men vrij strikt geweest⁴. De beoordeling van de primaire wegen gebeurde bijvoorbeeld aan de hand van vier criteria: de minimale breedte van een eenrichtingsfietspad (1,5 m vereist), de minimale breedte van het tweerichtingsfietspad (2 m vereist), de minimale breedte van de tussenstrook (2 m) en de aanwezigheid van een verticaal scheidingselement. Als aan een van die vier criteria niet voldaan is, dan is het fietspad niet conform met de inrichtingsprincipes. Ook voor de niet-primaire wegen, met een snelheidsregime tussen vijftig en negentig kilometer per uur en voor de niet-primaire wegen met een lager snelheidsregime werden de criteria opgelijst.

Uit de tabel⁵ blijkt dat 37 percent van de 6700 kilometer fietspaden in het beheer van de Vlaamse overheid voldoet aan alle inrichtingsprincipes. Vlaams-Brabant komt hier nageenog aan het gemiddelde, Antwerpen en West-Vlaanderen doen het beter en Limburg en Oost-Vlaanderen blijven onder het gemiddelde. Heel wat fietspaden dateren natuurlijk van lang voor het opstellen van dat vademecum.

De analyse van de inrichting van de fietspaden gebeurde op basis van de wegendatabanken en van de GIS-kaarten (geografisch informatiesysteem)². Daardoor konden er nauwkeurige resultaten worden bereikt. In de toekomst zal dat beoordelingssysteem nog worden verbeterd. Er wordt gewerkt aan mobiele toepassingen, zodat men van op het terrein rechtstreeks gegevens zal kunnen inbrengen in de databanken.

2.3. *Beleidsconclusies*

Minister *Hilde Crevits* merkt op dat de verschillende plattegronden met de toestand en de inrichting van de fietspaden per provincie te vinden zijn in het rapport.

Het heeft haar verrast dat de Limburgse fietspaden zeer goed scoren voor de algemene onderhoudstoestand, maar niet voor de conformiteit. Dat kan te maken hebben met het feit dat heel wat fietspaden in Limburg al lang geleden werden aangelegd, nog vóór het opstellen van het vademecum. In West-Vlaanderen is men later begonnen met het aanleggen van de fietspaden.

Wat de inrichting betreft, gaat het nu eigenlijk om een nulmeting. In de afgelopen vijf jaar zijn er bijna duizend kilometer vernieuwde of nieuwe fietspaden aangelegd langs gewestwegen. Zo kan men berekenen van waar men komt. Nieuwe fietspaden worden zonder uitzondering getoetst aan het vademecum. In sommige gevallen zullen er binnen de gemeentelijke of de provinciale begeleidingscommissie compromissen afgesloten zijn. Soms is het bijvoorbeeld mogelijk om een vrijliggend fietspad aan te leggen op voorwaarde dat het iets smaller is. Men gaat echter niet systematisch afwijken van de normen. Het merendeel van de nieuwe fietspaden voldoet volledig aan de richtlijnen.

Het streefdoel is dat de helft van de fietspaden langs gewestwegen tegen eind 2015 conform zou zijn aan het vademecum. Als men aan het huidige tempo kan doorwerken, dan zal dat nipt haalbaar zijn. Het meerjareninvesteringsprogramma impliceert namelijk dat er in deze regeerperiode gemiddeld honderd miljoen euro per jaar wordt geïnvesteerd. De budgetten zijn natuurlijk apart vrijgemaakt bij elk van de beheerders. Het gaat niet alleen om het AWW, maar ook om De Lijn en Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). Veel zal echter te maken hebben met de snelheid waarmee men kan onteigenen.

⁴ Zie de overzichtstabel in de bijlage.

⁵ Zie de tabel met de resultaten in de bijlage.

Dit rapport gaat alleen over de fietspaden langs de gewestwegen. Het totale fietspaden-netwerk is ongeveer 12.000 kilometer lang. Ook lokale overheden kunnen beslissen om een fietspad opnieuw aan te leggen. Als het fietspad op het bovenlokaal functioneel fiets-routen netwerk ligt, kan de gemeente steun krijgen van de provincie en van de Vlaamse overheid.

De minister heeft een aantal foto's meegebracht van oude en nieuwe fietspaden⁶. Vroeger ging het vaak om een strookje naast de weg, al dan niet in een aangepaste kleur. Nu wordt er gekozen voor vrijliggende fietspaden. Er wordt ook steeds vaker geïnvesteerd in fiets-tunnels die de verkeersveiligheid soms sterk kunnen verbeteren. Dat voorbeeld moet ook aantonen hoe groot de budgettaire uitdaging is.

Het rapport is gebaseerd op het meetjaar 2011. Om de twee jaar zal er een opvolgings-rapportage worden opgemaakt. Bij de bespreking van de volgende opvolgingsrapportage zullen de effecten van het meerjareninvesteringsprogramma zichtbaar zijn op de kaarten.

3. Bespreking

De heer *Marino Keulen* stelt vast dat de fiets de voorbije dertig jaar een belangrijke plaats heeft verworven in de samenleving. Daarom hechten de mensen nu ook veel meer belang aan fietspaden.

De minister beschikt over budgetten voor fietspaden. De plannen voor de heraanleg van de rioleringen vormen echter vaak een probleem. Dat is een bevoegdheid van de minister van Leefmilieu. Op dat vlak zou er een afstemming moeten komen. Soms wordt de aanleg van een fietspad uitgesteld omdat er geen geld is voor de rioleringen die daaronder moeten liggen. Soms krijgt men een bouwvergunning, maar geen milieuvergunning. Door dergelijke toestanden komt de geloofwaardigheid van de overheid in het gedrang.

De heer *Steve D'Hulster* vraagt zich af of de uitgebreide inspectie tot nieuwe bevindingen heeft geleid. Zit het vademecum goed in elkaar of moet het nog wat worden bijgestuurd?

De conformiteit met de voorwaarden van het Vlaams vademecum fietspaden is een van de voorwaarden om steun te krijgen van het Fietsfonds. De fietspaden die werden aange-legd met de steun van het Fietsfonds werden echter niet gecontroleerd. Denkt men erover na om die fietspaden ook te controleren? Op basis van het meetfietsproject, eerst van de Fietsersbond en daarna in opdracht van de Vlaamse overheid, werd er een aantal nieuwe richtlijnen geformuleerd voor de fietspaden. Zijn er nog plannen om de meetfietsen in te zetten, bijvoorbeeld door ze aan te bieden aan gemeentebesturen? In hoeverre gaan de investeringen in fietspaden ook echt naar het fietspad?

De veiligheid van het fietspad is een cruciaal element. Dat is volgens mevrouw *Tine Eerlingen* de reden waarom sommige mensen twijfelen om hun kinderen met de fiets naar school te laten gaan. Een groot deel van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk – ongeveer 60 percent – ligt langs gemeentewegen. Ook daar zou ongeveer 200 kilometer fietspad heraangelegd worden per jaar. Het zal dus nog een tijdje duren eer alle fietspaden heraangelegd zullen zijn. Hoeveel van die wegen zijn er volgens de criteria van het vade-mecum heraangelegd? Welke impact heeft de Vlaamse overheid daarop? Er worden pas subsidies verleend als er voldaan wordt aan de voorwaarden van het vademecum, maar misschien zijn er ook gemeenten die verkiezen om daar geen rekening mee te houden.

⁶ Zie de bijlage.

De doorlooptijd van onteigeningsprocedures zou moeten kunnen worden ingekort. In het aangepaste Convenantendecreet⁷ dat op 1 januari 2013 in voege zal treden, is de procedure korter. Als er een consensus is binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC), hoeft het dossier niet meer voorgelegd te worden aan de provinciale auditcommissie (PAC). Hoe schat de minister de tijdswinst in? Het is de bedoeling dat de helft van de fietspaden tegen eind 2015 conform is met de richtlijnen. Is dat realiseerbaar? In het kader van de staatshervorming zal de onteigeningsprocedure deels overgedragen worden aan de aankoopcomités. Hoe kan de efficiëntie van die procedure verbeterd worden? Dat is namelijk belangrijk voor de aanleg van de fietspaden.

Op de plattegronden in het rapport staat er voor sommige wegen gewoon een zwart dun lijntje. Wat betekent dat? Bepaalde provincies hinken achterop waar het gaat om de staat van hun fietspaden. Wat is de reden voor de achterstand in Vlaams-Brabant?

Op dit ogenblik is ongeveer 90 percent van de fietspaden in goede staat. Tegen eind 2015 zou de helft van de fietspaden conform moeten zijn met de richtlijnen. Welke prioriteiten worden er daarbij gelegd? Worden de 10 percent fietspaden die in slechte staat zijn, het eerst aangepakt? Zullen er naar aanleiding van dit onderzoek nog verschuivingen gebeuren?

Mevrouw *Griet Smaers* sluit zich aan bij de vraag naar de haalbaarheid van het vooropgestelde streefcijfer tegen eind 2015. Is het vooropgestelde budget voldoende? Over welk extra budget dient men eventueel te beschikken om die streefwaarden te bereiken? Welke prioriteiten worden er gehanteerd?

Wordt het Vlaams Vademecum Fietsvoorzieningen, dat in 2002 werd opgesteld, nog aangepast? Wordt er altijd rekening gehouden met de best beschikbare technieken?

Bij de volgende rapportage, over twee jaar, zouden er ook tablet-pc's en mobiele applicaties worden ingezet. Vanaf wanneer kunnen die nieuwe systemen in gebruik genomen worden? Tegen wanneer zou het integraal fietsinvesteringsprogramma klaar zijn? Wordt er bij het bepalen van de prioriteiten voor de nieuwe investeringen ook rekening gehouden met het woon-werkverkeer, en niet alleen met het recreatieve aspect van fietsen?

Mevrouw *Karin Brouwers* heeft begrepen dat er de voorbije vijf jaar ongeveer 1000 kilometer fietspaden aangelegd of heraangelegd zijn. Ze wil weten hoe groot het aandeel van de nieuwe fietspaden daarin is.

De heer *Lukas Van Der Taelen* stelt vast dat het over het algemeen levensgevaarlijk is om van Vlaams-Brabant naar Brussel te fietsen. Mensen die op een tiental kilometer van Brussel wonen, zouden kunnen geneigd zijn om de fiets te nemen, om files te vermijden. Nu doen ze dat echter niet omdat het te gevaarlijk is. De fietsknooppuntroutes kunnen een tijdelijke oplossing bieden. Die routes kan men echter moeilijk gebruiken als men niet over een kaart beschikt. Het plaatsen van wegwijzers kan een oplossing bieden.

Minister *Hilde Crevits* verwijst naar het Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI)⁸. Dat is een rollend programma. De behandeling van het fietsbeleid is evenwaardig met die van het wegenbeleid. In het IFI komen drie elementen aan bod: het renoveren van bestaande fietspaden, het aanleggen van nieuwe fietspaden, wat onteigeningen vergt, en de bouw van fietsbruggen en fietstunnels. In dat laatste geval krijgt men soms de indruk dat er veel geld wordt uitgegeven voor een beperkt traject. Dergelijke projecten hebben echter een grote

⁷ Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1275/1-5.

⁸ < <http://www.mobielvlaanderen.be/ifi/> >

functionele en recreatieve meerwaarde en dragen sterk bij tot de verkeersveiligheid. Er bestaat geen vaste verdeelsleutel tussen die drie soorten projecten.

Het is niet altijd mogelijk om het project dat het dringendst lijkt, het eerst te realiseren. Vaak moeten er immers veel onteigeningen gebeuren. In werkelijkheid worden er vooral diverse projecten gerealiseerd die klaar zijn om gerealiseerd te worden, met een reserveprogramma voor het geval een bepaald project geblokkeerd zit. Door de mogelijkheid die door W&Z wordt geboden om jaagpaden te gebruiken, kan er natuurlijk een grote winst worden geboekt. Die jaagpaden vormen vaak een veilig alternatief voor de smalle fietsstrookjes langs gewestwegen. Als alle dossiers in het meerjareninvesteringsprogramma ook effectief kunnen gerealiseerd worden, dan kan het streefcijfer worden gehaald. Als het gaat om dure projecten, dan dreigt men minder kilometer te realiseren. Als men veel quick wins kan maken, dan scoort men beter. Voor de realisatie van de modules dertien spelen ook de prioriteiten van de nieuwe gemeentebesturen een rol.

De meetfietsen zijn voor deze studie niet ingezet. De minister beschikt namelijk over slechts vijf meetfietsen en die worden ingezet voor het lokale wegennet. De dossiers van het Fietsfonds worden in dit rapport niet besproken. Uiteraard moeten ook voor deze dossiers de richtlijnen van het vademecum worden gevolgd. Het vademecum is geen statisch document. Het wordt zelfs niet meer gedrukt: de laatste versie ervan is terug te vinden op de website van Mobiel Vlaanderen. Er worden echter geen spectaculaire wijzigingen doorgevoerd. Het blijft mogelijk om de globale conformiteit te toetsen.

In het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zitten zowel gewestwegen als lokale wegen. Ook daar zijn er heel wat oudere fietspaden. Bovendien is er niet overal een fietspad. Ook daarvan is ongeveer 30 percent van de fietspaden conform. De term niet-conformiteit wordt niet alleen gebruikt voor de fietspaden die niet conform zijn, maar ook voor de wegen zonder fietspaden.

De doelstelling is haalbaar, maar het blijft een enorme uitdaging. Minister Crevits vindt dat de overheid zichzelf doelstellingen moet opleggen. Als men aan het huidige tempo kan doorwerken, zal men het streefdoel toch wel benaderen.

Het meerjareninvesteringsprogramma is geënt op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het gaat om een functioneel fietsroutenetwerk. Die fietspaden hebben dus geen louter recreatieve functie. Ze moeten ook gebruikt kunnen worden om naar het werk of naar school te gaan.

De rioleringen vormen inderdaad een probleem. Het is vooral een budgettaire kwestie. In samenwerking met het kabinet Leefmilieu en met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG) laat de minister onderzoeken welke dossiers er geblokkeerd zitten. De Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) bepaalt haar prioriteiten voor de rioleringsdossiers op basis van het aantal IE's (inwonersequivalenten) dat kan worden afgekoppeld. Als er voor een noodzakelijk fietspad toevallig slechts een klein aantal IE's kan worden gerealiseerd door de rioleringswerken, dan moet men naar een compromis zoeken. Ze vindt dat men beter geen splinternieuwe fietspaden aanlegt boven een verouderde rioleringsinfrastructuur. Dan is de kans namelijk groot dat het fietspad enkele jaren later opnieuw opengedoken moeten worden. Ze hecht veel belang aan metingen. Als er duidelijkheid is over de urgentie, dan kan men de zaken ook gericht aanpakken.

De minister verduidelijkt dat er in sommige zones van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gewoon geen fietspad ligt. Het investeringsprogramma is gericht op het glo-

bale bovenlokale netwerk. De prioriteiten hebben niet alleen te maken met de urgentie van de investering, maar ook met de mogelijkheid om op korte termijn iets te realiseren.

Met de nieuwe procedures zal men voor eenvoudige fietspadprojecten niet meer de logge procedure moeten doorlopen. Op dit ogenblik is het echter nog onduidelijk hoe groot de tijdswinst precies zal zijn. De onteigeningscomités die op dit ogenblik nog federaal zijn, zullen na de staatshervorming overgeheveld worden naar het Vlaamse niveau. In de tussenperiode moet men voorkomen dat ze volledig ontvolkt raken. Daarom heeft AWV een bestek in de markt gezet om landmeters aan te wijzen die de onteigeningscomités kunnen helpen. De eventuele tijdswinst zal afhangen van de samenwerking met de onteigeningscomités. Die werkwijze, die nu al gehanteerd wordt door de lokale besturen, heeft een toegevoegde waarde.

Minister Crevits zal rekening houden met de suggestie van de heer Van Der Taelen over de bewegwijzering van de fietsknooppunten. Ze zal dat doen in samenwerking met minister Geert Bourgeois. Ze merkt op dat de foto's die ze heeft getoond, verband houden met een aantal zwarte strookjes op de kaart. Intussen is die verbinding echter een stuk veiliger geworden. Het is ook mogelijk geworden om de snelweg over te steken.

De heer *Tom Roelants* zegt dat men uit deze studie zeker dingen heeft kunnen leren. Het vademecum is een levend document. Als een aanpassing noodzakelijk blijkt, wordt ze ook doorgevoerd. In 2012 zal het vademecum zelfs in zijn totaliteit gescreend worden.

Op de vraag van de heer D'Hulster antwoordt hij dat men bij het realiseren van een door-tocht ervan uitgaat dat een bepaald gedeelte van het budget bestemd is voor de fietsinfrastructuur. Achteraf gebeurt er een rapportering aan de hand van het contract met de aannemer. Daaruit blijkt de reële kostprijs van het fietspad.

Alles wat gemeten werd, is ook weergegeven op de kaartjes. Sommige fietspaden zijn in diverse kleuren, afhankelijk van de variërende staat van het fietspad langsheen het traject. Voor de conformiteit zijn er twee kleuren. Een weg zonder fietspad heeft geen kleur gekregen.

Het is de bedoeling in 2013 de vaststellingen op het terrein rechtstreeks in te geven in de databanken. Zo zal de conformiteit in 2013 vlotter en accurater kunnen worden vastgesteld.

De *voorzitter* feliciteert de minister en haar medewerkers met het uitwerken van dit objectieve instrument waarmee het beleid kan worden onderbouwd.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Tine EERLINGEN,
verslaggever