Persdossier: onderzoek investeringsbeleid in fietsinfrastructuur
1 juli 2016

PERSBERICHT

Helft fietspaden in Vlaanderen is oncomfortabel. Gemeenten én fietsers ontevreden.
Onderzoek bewijst dat subsidies niet aangepast zijn aan de realiteit van vandaag.

Ruim de helft van de fietspaden in Vlaanderen is oncomfortabel en heeft een laag trilcomfort. De subsidies houden enkel rekening met breedte en afscheiding van de weg. Maar de fietser van vandaag is kritischer en wil niet alleen meer maar ook betere, lees: comfortabelere, fietspaden én meer ruimte. Dat bevestigt onderzoek bij 2.500 fietsers en 173 gemeenten. De Fietsersbond vraagt een aanpassing van de subsidieregeling met aandacht voor trilcomfort, extra geld voor de bestaande fietspaden én meer transparantie in de verdeling van de middelen.

De Fietsersbond en hogeschool Odisee ondervroegen 2.500 fietsers en 173 gemeenten over de kwaliteit van de fietspaden en de manier waarop geïnvesteerd wordt en zou moeten worden. Fietsers vandaag zijn kritischer dan pakweg 10 jaar geleden. Onder meer door de opkomst van elektrische fietsen leggen ze immers vaak langere afstanden dan vroeger af. Die fietser wil meer en betere fietspaden. Beter staat dan gelijk aan meer trilcomfort en meer ruimte zoals afscheiding van de weg. Deze subjectieve ontevredenheid over comfort bevestigt de resultaten van de audits door de Meetfiets van de Fietsersbond, goed voor zowat 4.000 km fietsinfrastructuur in Vlaanderen. De score: 4,86/10, beduidend laag dus.

Hoe komt het nu dat een gemeente een goed trilcomfort niet kan garanderen? Omdat er voor een voldoende breed en afgescheiden fietspad in slechte staat geen subsidies zijn. En de financiering ervan dus voor 100% ten laste van de gemeenten valt, in financieel moeilijke tijden vaak geen prioriteit. 1/5 van de ondervraagde gemeenten zit met dergelijke dossiers die ze wel wil maar niet kan aanpakken. En ook andere factoren spelen mee.

“Gemeenten zijn zich wel degelijk bewust van het probleem. En ze weten bijvoorbeeld dat asfalt meer comfort geeft, maar kiezen dan toch voor pakweg klinkers of cementbeton om esthetische of onderhoudsredenen. Studiebureaus en nutsbedrijven hebben hier heel wat invloed in.” Aldus onderzoeker Bruno Coessens.

Bovendien zijn er ook middelen nodig voor andere infrastructuur zoals fietsstraten of verbreding van fietspaden met druk fietsverkeer. De Fietsersbond vraagt dan ook een aanpassing van de subsidieregeling die eveneens rekening houdt met het comfort van een fietspad. Er is ook extra geld nodig, bovenop de door Vlaanderen voorziene 100 miljoen, voor de aanpak van bestaande fietsinfrastructuur in slechte staat. En er is nood aan meer transparantie in de verdeling van middelen, want vandaag is het vaak onduidelijk waar al het geld precies naar toe gaat en hoe het wordt besteed.

Kortom: Subsidies zijn dus duidelijk niet aangepast om de realiteit van vandaag aan te pakken. Komt er geen aanpassing van de situatie en bijkomende investeringen, dan zijn we nog ver weg van het fietsland dat we willen zijn. De bestaande fietspaden zullen er immers niet op verbeteren. Hoog tijd voor een subsidiebeleid voor fietsinfrastructuur geënt op de noden van haar gebruikers.

CONTACT VOOR DE PERS

- Bruno Coessens (onderzoek), bruno.coessens@fietsersbond.be 0476 26 51 76
- Anne De Smet, communicatie Fietsersbond, 0473 27 20 81
- Beeldmateriaal en persdossier : www.fietsersbond.be/oncomfortabelefietspaden
- Op vraag kunnen locaties aangegeven worden die visueel sterke opnames opleveren alsook interviews met de onderzoeker of bevraagde ambtenaren geregeld worden.

OVER DE FIETSERSBOND

De Fietsersbond komt op voor alle fietsers in Vlaanderen en Brussel. De vereniging ijvert voor betere infrastructuur, verkeersregels op maat van de fietser en een eerlijke fiscaliteit. De Fietsersbond is actief in meer dan 100 gemeenten en verenigt meer dan 23.500 leden.

Fietsers hebben een duidelijke visie waar en hoe moet geïnvesteerd worden. Het subsidiebeleid voor fietsinfrastructuur moet verder aangepast worden.

1. Aanleiding van het onderzoek

Het herverdelen van de verkeersruimte ten voordele van de fietser zoals het verkeersarm maken van straten, wordt binnen het fietsbeleid steeds belangrijker. Maar tevens blijft ook de uitbouw van een kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur - bv. fietspaden langs drukkere wegen of fietswegen in eigen bedding en dus los van elk ander gemotoriseerd verkeer - een hoeksteen van het fietsbeleid.

Elk jaar proberen zowel de gewestelijke, provinciale als gemeentelijke overheden om 150 tot 200 miljoen te investeren in die fietsinfrastructuur in Vlaanderen.

Het is een hele tijd geleden dat:

- fietsers bevraagd werden naar hun tevredenheid van die fietsinfrastructuur en hun visie hoe en waar moet geïnvesteerd worden en
-gemeenten werden bevraagd naar hun aanpak en hun ervaring met de huidige subsidiëringspolitiek.

Ook werd nooit nagegaan in een enquête welke de impact is van de huidige moeilijke financiële situatie van gemeenten op de huidige en toekomstige fietsinvesteringen.

De Fietsersbond heeft, in samenwerking met Hogeschool Odisee, naar al deze aspecten uitgebreid onderzoek gevoerd (januari – juni 2016) waarbij enerzijds 173 gemeenten verspreid over heel Vlaanderen deelnamen aan het onderzoek en waarbij anderzijds zowat 2500 fietsers werden bevraagd.

Het grootste deel van de bevraagde fietsers (86%) zijn fietsers die meer dan 3 dagen per week fietsen en die de huidige fietsinfrastructuur vrij goed kennen door hun frequente fietsgedrag. Een deel gebruikt de fiets ook (deels) als vervoersmiddel voor woon-werk. Voor details zie bijlage 1.

Bij gemeenten werden vooral de mandatarissen verantwoordelijk voor mobiliteit of de mobiliteitsambtenaren bevraagd. De gemeenten die deelnamen aan het onderzoek waren geheel verspreid over de 5 provincies.

2. Resultaten van het onderzoek

Uit beide enquêtes kunnen een aantal interessante resultaten worden afgeleid voor Vlaanderen. De resultaten van de meer technisch gerichte vragen over aanleg of materiaalkeuze zijn niet opgenomen in dit persdossier, maar zullen verspreid worden naar de gemeenten die hebben deelgenomen.

1.Tevredenheid fietsers: er is nog werk aan de winkel!

De kwaliteitseisen van fietsers zijn uiteraard hoger dan vroeger en zeker fietsers die de fiets/elektrische fiets voor langere afstanden (8-25 km) gebruiken zijn kritischer voor de fietsinfrastructuur. Toch is de verkregen feedback bijzonder interessant omdat Vlaanderen die fiets niet enkel voor lokale verplaatsingen wil promoten (2-5 km) maar ook voor middel- lange verplaatsingen en de kwaliteit van de fietsinfrastructuur daarop moet richten.

Twee eerste belangrijke conclusies kunnen worden gemaakt inzake feedback van fietsers :

Beschikbare ruimte voor fietsers:

Globaal genomen is er duidelijk nog werk aan de winkel inzake de uitbreiding van die beschikbare ruimte voor fietsers:

- 65% is 'eerder niet tevreden' of 'niet tevreden' met de voor fietsers beschikbare ruimte (fietspaden, fietswegen, fietsstraten, verkeersarme straten enz).
- 35% van de bevraagde fietsers is 'eerder tevreden'/'tevreden'. Voor details zie bijlage 2.

Het verder terugdringen van sluipverkeer, het verder opsplitsen van het verkeersnetwerk in enkel 'lokaal' versus 'zowel lokaal als doorgaand verkeer', het opmaken van een autoplan zoals de stad Gent doet zijn maatregelen die kunnen helpen en die vaak weinig kosten maar wel visie vereisen en nog te weinig op het terrein zijn gerealiseerd.

Kwaliteit fietspaden en fietswegen

Er is minstens evenveel werk aan de winkel als het gaat over de verdere verbetering van de kwaliteit van fietspaden en fietswegen. Slechts zowat 29% van de respondenten (minder dan 1 op 3 bevraagde fietsers) is tevreden over de huidige kwaliteit. Voor details zie bijlage 3.

De 71% fietsers die niet tevreden is (35% 'eerder niet tevreden' en 36% 'niet tevreden' of 'helemaal niet tevreden') wijst in de eerste plaats op het probleem van te weinig trilcomfort, m.a.w. de fietspaden geven teveel schokken en trillingen in vergelijking met de rijweg. Deze schokken worden ervaren zowel op het fietspad zelf als bij de talrijke overgangen met zijstraten.

Deze subjectieve ontevredenheid over het trilcomfort bevestigt de resultaten van de talrijke audits met de meetfiets van zowat 4000 km fietspaden en fietswegen in Vlaanderen. Deze metingen geven voor trilcomfort een slechte, globale score van 4,86/10, veel lager dan de score voor de afscheiding van de rijweg (6,77/10) en breedte (7,14/10).

In de tweede plaats wijzen bevraagde fietsers toch ook naar te weinig afscheiding van de rijweg. Fietsers ervaren de huidige normen voor afscheiding die in het fietsvademecum staan en die gebruikt worden door de overheid bij ontwerp en aanleg en die tevens gebruikt werden bij de evaluatie door de meetfiets niet als voldoende.

Andere redenen voor ontevredenheid zoals breedte, te veel vuil op het fietspad, of te weinig fietspaden in eigen bedding worden ook aangehaald maar globaal genomen in veel mindere mate. Voor details zie bijlage 4.

2.Mening van fietsers over hoe en waar moet geïnvesteerd worden in fietsinfrastructuur.

Fietsers werden ook bevraagd waar en hoe zou moeten geïnvesteerd worden op basis van de door hen ervaren noden. Voor de resultaten van de enquête in tabellen zie bijlage 5.

Opmerkelijk is dat gemiddeld de verdeling van de investeringen voor fietsers quasi gelijkwaardig moet zijn tussen enerzijds de aanleg van nieuwe fietspaden en fietswegen (50,7% van de middelen) en anderzijds het opwaarderen van de bestaande fietspaden en fietswegen (49,3% van de middelen). Die keuze is wellicht te koppelen aan de ontevredenheid met de huidige kwaliteit van heel wat fietspaden, in de eerste plaats trilcomfort.

Verder zijn fietsers ook heel duidelijk dat de verdeling van de investeringen ook vrij gelijk moet zijn voor enerzijds fietspaden langs wegen (51,9% van de middelen) en anderzijds fietswegen in eigen bedding, zoals bv langs een spoor, door een veld (48,1% van de middelen).

Dit is een zeer opmerkelijke keuze want dat laatste type infrastructuur heeft lang weinig aandacht gekregen en amper 10% van de beschikbare fietsinfrastructuur is van dit type (fietswegen, jaagpaden). De huidige keuze van de Vlaamse overheid om sterk op fietssnelwegen in te zetten sluit perfect aan bij de huidige noden en wensen van fietsers.

3. Mening van fietsers en gemeentelijke wegbeheerders inzake subsidiëring van oncomfortabele fietspaden

Fietsers willen een wijziging van de huidige Vlaamse subsidiepolitiek inzake opwaardering van bestaande fietspaden. Er zijn op dit ogenblik geen subsidies mogelijk om fietspaden te verbeteren die zeer oncomfortabel zijn, m.a.w. veel trillingen en schokken geven, als deze voldoen aan minimale criteria voor breedte en afscheiding. Onvoldoende breedte en afscheiding kunnen een reden zijn tot subsidiëring en dat is goed voor de Fietsersbond maar een zeer slecht trilcomfort is geen reden zijn tot subsidiëring en dat is niet meer aanvaardbaar in een netwerk waar ondertussen heel wat fietspaden 40 jaar of ouder zijn.

57% van de bevraagde fietsers komt dit type fietspad nochtans regelmatig tegen en begrijpt niet dat niet minstens een deel van de totale subsidies kan gebruikt worden om deze fietspaden te vernieuwen. 36.5 % komt dit fietspad minder vaak tegen maar heeft evenmin begrip voor de huidige beperking inzake subsidiëring. Voor de resultaten van de enquête in tabellen zie bijlage 6.

Uit de audits met de meetfiets blijkt bovendien dat er op de 4000 km ge-audite fietspaden liefst 280 km fietspaden zijn (7%) die nog redelijk scoren voor breedte en afscheiding (5 of meer dan 5/10) maar minder dan 2/10 scoren (tussen -13/10 en 1,9/10) scoren voor trilcomfort en dus bijzonder oncomfortabel zijn. Van die 280 km zijn er 108 km die liefst 7.5/10 scoren voor breedte (dus de minimumnorm voor breedte halen van 150/200 cm voor 1R/2R fietspaden) en meer dan 7/10 voor afscheiding maar minder dan 2/10 scoren voor trilcomfort. Het gaat meestal om oudere fietspaden die er soms al 60 jaar bij liggen. Geëxtrapoleerd naar heel Vlaanderen zijn dat verschillende honderden kilometers fietspaden die bijzonder oncomfortabel zijn maar waarvan de opwaardering niet kan worden gesubsidieerd.

22% van de 173 bevraagde gemeenten vraagt eveneens om de subsidieregel voor bovenvermeld type fietspad te wijzigen en dat is meteen de belangrijkste gevraagde wijziging inzake subsidiëring vanuit de gemeenten. 1/5 van de gemeenten heeft in het verleden of heeft vandaag dergelijke dossiers gehad en kan hiermee geen kant uit. Voor details zie bijlage 7.

Bij contact met deze gemeenten blijkt dat zij vaak aan fietsers niet uitgelegd krijgen dat ze dit type dossier niet kunnen realiseren tenzij ze zelf alle middelen ophoesten hetgeen budgettair niet mogelijk is. Gemeenten lappen deze zeer oncomfortabele fietspaden nu op zonder dat er echt een structurele verbetering mogelijk is en dit kost hen toch een deel van hun middelen.

De overige opmerkingen die 27% van de gemeenten deed i.v.m. de subsidieregeling waren van diverse aard. We geven de belangrijkste aan:

- Sommige gemeenten vragen ook regelmatig dat subsidies voor fietsinfrastructuur ook de kosten voor het inrichten van fietsstraten (F111), het afsluiten van wegen tvv fietsers enz zouden omvatten.
- Sommige gemeenten merken op dat er een groot onderscheid bestaat tussen bovenlokale en lokale fietspaden qua subsidiëring en vragen meer armslag om lokale fietspaden te subsidiëren , zeker als deze intensief worden gebruikt door fietsers.
- Sommige gemeenten vragen dat de subsidieregeling voor breedte rekening houdt met een aantal andere factoren zoals fietsintensiteit. Tenzij als fietssnelweg kunnen geen subsidies verkregen worden om fietspaden die aan de norm van breedte voldoen te verbreden.
- Sommige gemeenten vragen ook minder strenge regels voor het verkrijgen van subsidies.

4. Groeiend besef bij gemeenten van het belang van trilcomfort als criterium voor kwaliteitsvolle aanleg

Als fietsers zich ergeren aan het slechte trilcomfort op heel wat fietspaden, is de keuze voor het juiste materiaaltype een belangrijke factor om dat trilcomfort te verbeteren.

In vroegere enquêtes is regelmatig gepeild naar de voorkeur van fietsers voor bepaalde materiaaltypes. Uit die enquête bleek altijd een grote voorkeur voor asfalt (bv fietsroute enquête Fietsersbond 2014 bij 4000 fietsers).

Ook de metingen met de meetfiets (4000 km fietspaden/fietswegen) geven aan dat dit materiaaltype fietsers een veel grotere meerwaarde biedt. Hoewel slechts 26% van de Vlaamse fietspaden en fietswegen in asfalt zijn aangelegd en dit percentage veel lager is dan in Nederland waar meer dan 50% van de fietspaden in asfalt zijn aangelegd, scoort asfalt op fietspaden in Vlaanderen gemiddeld 6.7/10. Het verschil in trilcomfort blijkt duidelijk uit de veel lagere cijfers voor trilcomfort van fietspaden in cementbeton (4.28/10) of klinkers (globale score variërend tussen 3.1/10 en 4.7/10 afhankelijk van het type klinker). Asfalt heeft ook een lagere rolweerstand en zorgt naast comfortabeler fietsen ook voor makkelijker fietsen. Ook bij nieuwe fietspaden scoort asfalt gemiddeld het best (8.1/10), veel beter dan nieuwe cementbeton (6.1/10) of nieuwe klinkers (3.5-5/10).

Criteria bij materiaalkeuze die doorwegen bij gemeenten

Uit de enquête bij de 173 gemeenten blijkt dat er een groeiend bewustzijn is bij gemeenten inzake het belang van trilcomfort en de hogere kwaliteit die asfalt biedt aan fietsers.

Het verband tussen materiaalkeuze en trilcomfort wordt door gemeenten goed ingeschat. Uit de enquête blijkt dat vanuit de gemeenten de grootste voorkeur gaat naar asfalt (37%): Deze 37% is verdeeld over ‘asfalt op alle fietspaden’ (28%) en ‘asfalt buiten de bebouwde kom’ (9%). Gemeenten schatten ook goed het verschil in trilcomfort in tussen de verschillende materialen. Voor details zie bijlage 8. Toch blijft de keuze voor cementbeton ook nog altijd verrassend hoog (eveneens 37%) verdeeld over ‘cementbeton op alle fietspaden’ (25%) en ‘cementbeton buiten de bebouwde kom’ (12%).

Uit de enquête blijkt dat gemeenten trilcomfort ook als het belangrijkste criterium nemen en dat is een belangrijke positieve evolutie t.o.v. 10 jaar geleden toen dit aspect geen essentieel criterium was voor wegbeheerders.

Maar andere aspecten zijn bijna even belangrijk bij de keuze van gemeenten voor een bepaalde aanleg. Die andere aspecten zijn deels ook de reden van de huidige lage scores voor trilcomfort op vele fietspaden. Voor details hierover zie bijlage 9.

Esthetiek blijkt het tweede belangrijkste criterium in de materiaalkeuze. In Vlaanderen wordt dit meestal vertaald als de keuze voor een ander materiaaltype dan het materiaal op de rijweg. Spijtig genoeg moet de Fietsersbond vaststellen dat dit vaak voor de fietser geen keuze voor asfalt betekent vermits die rijweg meestal in asfalt is aangelegd. Een rood-bruine kleuring van asfalt met ijzeroxide creëert volgens de Fietsersbond nochtans een perfect onderscheid tussen rijweg en fietspad en moet in onze esthetische visie op wegenbouwcultuur absoluut veel meer worden ingebed.

In dorpscentra kan de keuze voor esthetiek - vertaald als de keuze voor klinkers en kleinschalige elementen - wel zin hebben, maar dan dient voor de Fietsersbond zowel de rijweg als het fietspad in klinkers te worden aangelegd: esthetiek van het straatbeeld gaat van gevel tot gevel. De vele dorpsstraten in asfalt met een fietspad in betonklinkers zijn geen voorbeeld van een terecht gevoel

voor esthetiek. Die keuze voor betonklinkers op het terrein is echter minstens evenveel ingegeven door de wil om ingrepen door nutsmaatschappijen te vergemakkelijken (5e belangrijkste criterium bij gemeenten inzake de materiaalkeuze)

Uit het onderzoek blijkt immers ook dat -naast de subsidiërende overheid- studiebureaus (27%) en nutsmaatschappijen (18%) effectief hun invloed uitoefenen op de keuze voor een bepaald materiaaltype. Voor details zie bijlage 10.

Nutsmaatschappijen vragen vooral klinkers hoewel gemeenten heel goed weten dat de herstellingen ondermaats zijn en de kwaliteit van de aanleg niet ok. Liefst 68% van de bevraagde gemeenten geeft in de enquête aan niet tevreden te zijn over de herstellingen na nutsingrepen. Voor details zie bijlage 11.

Studiebureaus opteren nog te vaak voor cementbeton (22+12%=34%) en minder voor asfalt (26%) hoewel de keuze ook erg projectafhankelijk is.

De keuze voor het vermijden van onderhoud en in die zin de keuze voor cementbeton is voor gemeenten trouwens het derde belangrijkste criterium voor materiaalkeuze , maar is voor de Fietsersbond geen juist criterium. Cementbeton geeft van aanvang lagere trilcomfortscores, degradeert ook in kwaliteit en leidt op termijn tot fietspaden die niet comfortabel zijn en die niet meer kunnen opgewaardeerd worden tenzij aan hoge kost. Talloos zijn de rijwegen in de Vlaanderen waar de bovenlaag vernieuwd is en bijzonder comfortabel is met een score 9/10 maar waar het oude fietspad in cementbeton onaangeroerd is gelaten want 'onderhoudsvrij' maar de fietser een minderwaardig comfort biedt van 4/10 of minder. Talloze gemeentelijke en gewestelijke fietspaden lijden aan dit euvel en de fietser lijdt in stilte. Voor voorbeelden zie bijlage 12. Zie ook filmpje van de Fietsersbond.

Een aantal gemeenten heeft zitten door hun keuze voor cementbeton volgens de Fietsersbond met een intussen achterhaalde visie vermits fietspaden in asfalt met weinig kosten kunnen opgewaardeerd worden net zoals bij de rijweg waar de bovenlaag wordt vernieuwd. Bovendien worden fietspaden in asfalt –in tegenstelling tot de rijweg- niet of zelden belast en hebben ze daardoor een lange levensduur.

De keuze voor laagste prijszetting (eveneens derde belangrijkste criterium voor de bevraagde gemeenten) sluit wel aan bij de keuze voor asfalt vermits deze meestal de goedkoopste oplossing is.

Besluit is dat gemeenten zich steeds meer bewust zijn van het belang van trilcomfort en het feit dat asfalt die het best biedt maar nog teveel andere, soms onterechte criteria mee de materiaalkeuze laten bepalen. Er is werk aan de winkel om daar bewustzijn te creëren.

3. Wat vraagt de Fietsersbond?

De Fietsersbond liet al eerder weten dat 100 miljoen subsidies vanuit het gewest onvoldoende is maar is wel tevreden met een aantal verbeteringen die recent door de minister werden aangebracht aan de subsidiëringsregels voor fietssnelwegen, met name de 100% financiering van materiaal en aanleg door bovenlokale overheden. Toch zijn verdere aanpassingen dringend nodig op basis van dit onderzoek en de uitgebreide terreinervaring van de Fietsersbond. De Fietsersbond doet 6 duidelijke aanbevelingen die zowel gelden voor gemeentelijke als gewestelijke fietspaden en fietswegen:

1.-subsidiëring voor de vernieuwing van zeer oncomfortabele fietspaden moet mogelijk zijn.

Een dringende aanpassing is nodig van de subsidieregels voor fietspaden/fietswegen die voor breedte en afscheiding goed scoren maar onaanvaardbaar laag scoren op vlak van schokken en trillingen. Deze fietspaden, waarvan sommigen al meer dan 50 jaar oud zijn, kunnen niet blijven liggen en dienen vernieuwd. De Fietsersbond stelt daarom voor een subsidie te voorzien om ook deze fietsinfrastructuur eindelijk eens aan te pakken. Uiteraard dienen deze fietspaden te voldoen aan de minimale eisen voor breedte en afscheiding om subsidieerbaar te zijn. Van dit type fietspaden zijn er meerdere honderden kilometers op het terrein aanwezig.

2.-fietspaden moeten voldoende comfortabel worden aangelegd om te kunnen worden gesubsidieerd

De invoering van een conformiteitregel voor trilcomfort, minstens voor fietspaden in buitengebied is vereist. Om de kwaliteit van het trilcomfort eindelijk substantieel te verhogen vraagt de Fietsersbond dat er net als voor breedte en afscheiding een duidelijke conformiteitsregel komt. Het bestaan van die regels voor breedte en afscheiding heeft ervoor gezorgd dat wegbeheerders, studiebureaus, ingenieurs en aannemers aandacht geven aan die aspecten en dat de scores voor die aspecten veel beter zijn dan voor trilcomfort dat gemiddeld nog altijd geen score van 5/10 haalt. Dit vereist uiteraard dat de overheid het trilcomfort objectief kan meten en dat kan ook. Er bestaat een vlakheidsnorm in het Standaardbestek sinds april 2012 en de meetfiets meet het trilcomfort eveneens op objectieve wijze. Richtlijnen zijn ook al opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

3- meer samenhang en balans in het fietsbeleid is vereist maar ook grotere transparantie inzake projecten en begrote kost.

Als minister Weyts geen uitbreiding voorziet van de 100 miljoen, het geen de Fietsersbond erg zou betreuren, dan dient goed nagegaan te worden hoe en waar de huidige 100 miljoen wordt geïnvesteerd. De Fietsersbond ziet de volgende problemen:

- De meerderheid van de fietspaden en fietswegen in Vlaanderen ligt op gemeentelijke wegen (zowat 55%) maar van de 100 miljoen subsidies vanuit het gewest gaat slechts 10 miljoen naar gemeentelijke wegen via het Fietsfonds. De Fietsersbond vraagt een betere balans.
- Er is een groot gebrek aan transparantie inzake de 30 miljoen euro die uit het fietssubsidiegeld komt en aan Waterwegen en Zeekanaal wordt gegeven. Het is de Fietsersbond totaal onduidelijk waar die 30 miljoen wordt geïnvesteerd en in welke mate die echt ten voordele van de fietser gebeurt. Die 30 miljoen zijn nochtans belangrijk want passen in de vraag van de fietser om 50% te investeren in verkeersvrije zones. Jaagpaden kunnen aanzien worden als een quasi verkeersvrije zone. De Fietsersbond vraagt hier betrokkenheid bij de planning en een jaarlijkse rapportering.
- Er is onduidelijkheid wat de zowat 60 miljoen euro betreft die door Agentschap Wegen en Verkeer wordt uitgegeven. Het is de Fietsersbond niet duidelijk welk deel van kosten van

vernieuwingsprojecten voor kruisingen en rijwegen met fietspaden wordt betaald door het subsidiegeld voor fietspaden.

De Fietsersbond ondersteunt ten volle de wens van de minister voor meer samenhang in het fietsbeleid en roept op dat alle betrokken partners overleggen: Fietsberaad Vlaanderen, Agentschap Wegen en Verkeer, de provincies en de Fietsersbond. Fietsersbond vraagt ook transparantie inzake regels of richtlijnen die gebruikt worden om de projecten te bepalen en die helpen bepalen welk deel van de kosten voor een totaalproject (bv vernieuwing weg en fietspad) wordt toegeschreven aan fietspaden alsook een transparante jaarlijkse rapportering.

4- Onteigeningsproces en -kosten bij aanleg van gemeentelijke fietspaden niet door de gemeenten laten gebeuren/betalen

Een betere balans inzake subsidiëring tussen enerzijds gemeentelijke en anderzijds gewestelijke fietspaden kan gebeuren door het proces en de kosten van grondinnames op gemeentelijke wegen niet door de gemeente te laten gebeuren maar te laten financieren vanuit de hogere overheid. Die grondinnames of in het ergere geval onteigeningen zijn problematisch in heel wat dossiers en zorgen voor grote vertraging van projecten of het eenvoudig niet uitvoeren van noodzakelijke verbeteringen aan de fietsinfrastructuur.

De kost voor de grondinnames is voor gemeenten vaak te hoog en gemeenten staan ook te dicht tegen hun burgers om die grondinnames te willen doorduwen gezien de mogelijke electorale consequenties. Op dit ogenblik financiert het fietsfonds de aanleg van fietspaden met geld van de niet-lokale overheid en wordt het fietspad nadien een gemeentelijk fietspad. De Fietsersbond ziet niet in waarom die financiering zich enkel tot het materiaal en de aanleg zou beperken.

5.Vermijden van voorfinanciering door de gemeenten

De Fietsersbond vraagt ook aanpassingen van de subsidieregeling via de samenwerkings-overeenkomsten met de gemeenten om een versnelde verbetering van de bestaande fietsinfrastructuur mogelijk te maken. Zelfs waar –zoals voor fietssnelwegen- uiteindelijk de gewestelijke en provinciale overheden de kosten nadien terugbetalen is de huidige regeling met voorfinanciering een probleem voor een aantal gemeenten en belemmert ze de vooruitgang van projecten.

Gezien de verplichting van gemeenten om vooral de planning van de rioleringswerken te volgen die het grootste deel van hun budget voor openbare werken opeist, hebben gemeenten weinig budget over om de voor de fietser echt belangrijke projecten te realiseren. Ook vereist de voorfinanciering een tijdrovende administratieve oefening voor de gemeenten.

Bovendien blijkt uit de recente enquête bij de gemeenten dat er bij bijna 1 op 4 gemeenten een serieuze negatieve impact van de moeilijke financiële gemeentelijke situatie is op de fietsinvesteringen (21%) of de investeringen quasi zijn stopgezet (3%) . Bij 39% van de bevraagde gemeenten was en is er een beperkte negatieve impact. Bij slechts 38% was en is er geen enkele impact geweest.

Wat de toekomst betreft verwachten vele gemeenten ook geen verbetering: 54% is somber gestemd: 39% verwacht een blijvende impact, 4% verwacht een nog slechtere situatie dan nu en 10% merkte tot nog toe geen impact maar ziet de moeilijke financiële situatie nu pas in de toekomst zijn effect hebben (10%). Anderzijds zijn 46% van de gemeenten wel positief gestemd: 32% ziet ook geen impact in de toekomst en 14% ziet een verbetering t.o.v. de huidige situatie. De gegevens in tabellen zijn beschikbaar in bijlage 13.

6.Visie van de Fietsersbond op andere kritische commentaren van gemeenten op de subsidieregeling.

De Fietsersbond steunt de vraag van gemeenten om ook subsidies te krijgen voor bv inrichting van fietsstraten enz maar vraagt dat dit geld niet wordt weggetrokken uit de voorziene subsidies voor fietspaden en vraagt ook dat subsidiëring enkel mogelijk is na goedkeuring van deze projecten. Enkel bepaalde straten lenen zich als fietsstraat.

De Fietsersbond sluit zich ook aan bij de opmerking dat bepaalde tracés indien heel erg befietst subsidies moeten kunnen krijgen om verbreed te worden, ook als zij op dit ogenblik aan de minimale breedtenormen voldoen.

De Fietsersbond volgt de gemeenten niet in de andere bemerkingen. Fietstracés die lokaal zijn en veel worden befietst, kunnen via de geijkte procedures als bovenlokaal worden ingetekend en aldus toch de normale subsidies krijgen voor bovenlokale fietspaden.

Ook staat de Fietsersbond weigerachtig tegen het minder strikt toepassen van de normen voor breedte. Vanaf 160 cm biedt een fietspad de mogelijkheid voor fietsers om naast elkaar te fietsen en een grotere breedte biedt ook een grotere veiligheid en comfort. Wel pleit de Fietsersbond ervoor om tijdelijke maatregelen te nemen op fietspaden die bijzonder oncomfortabel zijn indien deze niet zullen heraangelegd worden de komende 10 jaar. Een goed voorbeeld hiervan is de N290 op grondgebied Merchtem waar het fietspad bijzonder oncomfortabel was maar ook niet aan de normen voor breedte voldeed. De bovenlaag van de cementbeton werd afgefreesd en een asfaltlaag werd toegevoegd. 3 jaar na datum is deze tijdelijke ingreep nog altijd een grote verbetering gebleven en het aantal fietsers is daar erg toegenomen.

Bijlagen

Bijlage 1: profiel van de ondervraagde fietsers

1.Woonplaats van de fietsers

#	Antwoord	Staaf	Antwoord	%
1	In de stad		579	23.12%
2	In de stadsrand of verstedelijkt gebied		901	35.98%
3	In een dorp		845	33.75%
4	Echt op de buiten		179	7.15%
	Totaal		2504	100.00%

Gemiddelde gefietste afstand per week in de periode mei-oktober

#	Antwoord	Staaf	Antwoord	%
1	0-20km		350	13.98%
2	20-50km		641	25.60%
3	50-100km		732	29.23%
4	100-250km		612	24.44%
5	+250km		169	6.75%
	Totaal		2504	100.00%

Bijlage 2: tevredenheid ruimte fietsers

Hoe tevreden bent u over de grootte van de ruimte voor de fietsers? Met ruimte bedoelen we fietspaden, fietswegen, verkeersarme of verkeersvrije straten, fietsstraten enz.

#	Antwoord	Staaf	%
1	Helemaal tevreden		0.58%
2	Tevreden		7.35%
3	Eerder tevreden		27.11%
4	Eerder niet tevreden		32.63%
5	Niet tevreden		21.78%
6	Helemaal niet tevreden		10.54%
	Totaal		100.00%

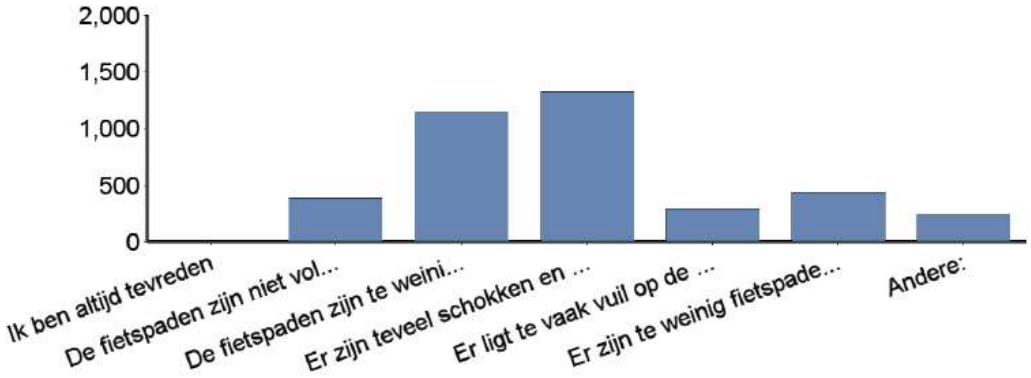
Bijlage 3: tevredenheid kwaliteit fietspaden/fietswegen

Hoe tevreden bent u in het algemeen als fietser over de kwaliteit van de fietspaden (zowel fietspaden langs de weg als fietspaden door het veld/bos, langs het spoor)?

#	Antwoord	Staaf	%
1	Helemaal tevreden		0.27%
2	Tevreden		4.55%
3	Eerder tevreden		24.00%
4	Eerder niet tevreden		35.51%
5	Niet tevreden		25.24%
6	Helemaal niet tevreden		10.42%
	Totaal		100.00%

Bijlage 4: aandachtspunten kwaliteit fietspaden/fietswegen

Wat vindt u dat vooral verbeterd moet worden? Geef het hoogste cijfer 2 aan het belangrijkste verbeterpunt en cijfer 1 aan het tweede meest belangrijke verbeterpunt.



#	Antwoord	Min. waarde	Max. waarde	Gemiddelde waarde	Standaardafwijking
1	Ik ben altijd tevreden	0	1	0.00	0.06
2	De fietspaden zijn niet voldoende breed	0	2	0.32	0.59
3	De fietspaden zijn te weinig afgescheiden van de rijweg	0	2	0.92	0.86
4	Er zijn teveel schokken en trillingen op de fietspaden of bij overgangen aan zijstraten	0	2	1.06	0.84
5	Er ligt te vaak vuil op de fietspaden en de fietspaden zijn nog te vaak overgroeid	0	2	0.24	0.53
6	Er zijn te weinig fietspaden in eigen bedding (door het veld, langs het spoor) in vergelijking met fietspaden langs de weg	0	2	0.36	0.66
7	Andere:	0	2	0.19	0.53

Bijlage 5: keuzes inzake investeringen in fietsinfrastructuur

Welk deel van de investeringen bestemd voor fietspaden moet volgens u gaan naar de verbetering van bestaande fietspaden en welk deel naar aanleg van nieuwe fietspaden.

#	Antwoord	Min. waarde	Max. waarde	Gemiddelde waarde	Standaardafwijking
1	Verbeteren van huidige fietspaden	0	10	4.93	1.83
2	Aanleggen van nieuwe fietspaden	0	10	5.07	1.83

Welk deel van de investeringen bestemd voor fietspaden moet volgens u gaan naar de aanleg en onderhoud van fietspaden langs wegen en welk deel naar fietspaden in eigen bedding (langs een spoorweg, door een veld, langs water), m.a.w. zonder een weg ernaast?

#	Antwoord	Min. waarde	Max. waarde	Gemiddelde waarde	Standaardafwijking
1	Aanleg en onderhoud van fietspaden langs wegen	0	10	5.19	1.91
2	Aanleg en onderhoud van fietspaden in eigen bedding	0	10	4.81	1.91

Bijlage 6: mening fietsers over huidige ontbrekende subsidieregeling voor

Sommige fietspaden zijn voldoende breed en afgescheiden van de rijweg maar zijn tevens zeer oncomfortabel, m.a.w. ze geven veel trillingen en schokken. De Vlaamse subsidiepolitiek voor fietspaden voorziet op dit ogenblik geen subsidies/geld om dergelijke fietspaden te verbeteren. Wat is uw mening hierover?

#	Antwoord	Staaf	%
1	Ik ga akkoord, ik kom deze fietspaden nooit of zelden tegen		6.44%
2	Ik ga niet akkoord, Ik kom deze fietspaden niet zo vaak tegen maar vind dat minstens een deel van het geld voor fietspaden moet gebruikt worden om deze fietspaden te verbeteren		34.94%
3	Ik ga niet akkoord, Ik kom deze fietspaden toch wel regelmatig tegen en eigenlijk te vaak en minstens een deel van het geld voor fietspaden moet gebruikt worden om deze fietspaden te verbeteren		57.21%
4	Ik heb hierover geen mening		1.41%
	Totaal		100.00%

Bijlage 7: mening gemeenten over de huidige subsidieregeling voor fietsinfrastructuur.

14. 10.Vindt u dat aan de huidige subsidieregeling voor fietsinfrastructuur iets dient gewijzigd of verbeterd te worden en zo ja wat?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Geen suggestie		89	51%
2	b. Ja, er is geen subsidieregeling voor fietspaden die voldoende breed zijn en voldoende afgescheiden maar ondermaats in trillingscomfort.		38	22%
3	c. Voorstel tot andere aanpassingen/verbeteringen: (max 250 karakters)		46	27%
	Total		173	

Bijlage 8: mening gemeenten over materiaaltypes en comfort

3. 1. Als uw gemeente/stad nieuwe fietsinfrastructuur aanlegt of een fietspad volledig vernieuwt, heeft de gemeente/stad dan een duidelijke voorkeur voor een bepaald materiaaltype?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Nee, er is geen echte voorkeur		23	13%
2	b. Altijd of zoveel mogelijk asfalt		48	28%
3	c. Altijd of zoveel mogelijk cementbeton		44	25%
4	d. Altijd of zoveel mogelijk betonklinkers of ander kleinschalig materiaal		4	2%
5	e.In het centrum of de bebouwde kom betonklinkers, elders zoveel mogelijk asfalt		16	9%
6	f. In het centrum of de bebouwde kom betonklinkers, elders zoveel mogelijk cementbeton		21	12%
7	g. Andere optie: Gelieve te specificeren		17	10%
	Total		173	

12. 8. Hoe schat u het trillingscomfort in (uitgedrukt als score op 10 punten) voor de volgende materiaaltypes? Hoe hoger de score die u geeft hoe comfortabeler dat materiaal volgens u is.

#	Answer	Min Value	Max Value	Average Value
1	a. Cementbeton (ter plaatse gegoten beton)	2.00	10.00	7.54
2	b. Asfalt	1.00	10.00	8.91
3	c. Betonklinkers 22/22	1.00	8.00	5.11
4	d. Tegels 30/30	1.00	10.00	4.91
5	e. Betonklinkers 11/22	1.00	8.00	4.63
6	f. Asfalt met slemlaag	1.00	10.00	7.68

Bijlage 9: criteria die doorwegen bij materiaalkeuze bij gemeenten

#	Answer								Total Responses
1	a. Prijszetting: we gaan voor het materiaal met de laagste prijs	15	15	33	44	21	15	3	146
2	b. Visuele en esthetische impact van het materiaal op de omgeving (impact op het straatbeeld). Dit omvat ook de wens om een ander materiaaltype te hebben dan wat op de rijweg ligt	19	34	27	47	16	9	1	153
3	c. Vergemakkelijken van ingrepen of net bemoeilijken van ingrepen door nutsmaatschappijen, ook vermijden van visuele impact na de ingrepen	24	25	41	24	12	7	2	135
4	d. Streven naar fietscomfort voor fietsers inclusief het verkrijgen van een goed comfortniveau bij overgangen	81	37	22	10	3	8	4	165
5	e. Visie op onderhoud: beton blijft jaren goed –geen onderhoudswerken nodig	24	37	36	19	22	6	4	148
6	f. Vermijden van opstuwing door boomwortels en/of geven van lucht aan boomwortels	2	22	14	24	18	31	3	114
7	g. Andere : specificeer	8	3	0	5	0	4	9	29
	Total	173	173	173	173	92	80	26	-

Bijlage 10: stakeholders die keuze van materiaal beïnvloeden

5. 3.Welke externe partner heeft volgens u de grootste invloed op uw finale beslissing inzake materiaalkeuze?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Studiebureau		47	27%
2	b. Nutsmaatschappijen		20	12%
3	c. Nutsmaatschappijen maar enkel bij projecten in bebouwde zones		10	6%
4	d. Fietsorganisaties		5	3%
5	e. Subsidiërende overheid (bv provincie)		68	39%
6	f. Andere: specificeer		23	13%
	Total		173	

4. 2. Indien u met een studiebureau werkt, welke is in de meeste gevallen het advies inzake materiaalkeuze vanuit het studiebureau?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a.Er zit geen lijn in het advies, het is afhankelijk van het studiebureau		34	20%
2	b. Meestal asfalt		27	16%
3	c. Meestal cementbeton		38	22%
4	d. Meestal betonklinkers of ander kleinschalig materiaal		10	6%
5	e. In het centrum of binnen de bebouwde kom meestal betonklinkers of ander kleinschalig materiaal, elders meestal asfalt		17	10%
6	f. In het centrum of binnen de bebouwde kom meestal betonklinkers of ander kleinschalig materiaal, elders meestal cementbeton		21	12%
7	g. Er zit geen lijn in het advies: de materiaalkeuze varieert bij elk project en dit onafhankelijk waar de aanleg plaatsvindt (bebouwde kom of niet)		26	15%
	Total		173	

Bijlage 11: tevredenheid van gemeenten over de kwaliteit van herstellingen na nutsingrepen.

10. 6. Bent u in het algemeen tevreden over de kwaliteit van de herstellingen na nutsgrepen (geen verzakking na verloop van tijd, geen bulten...)?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Zeer tevreden		0	0%
2	b. Eerder tevreden		56	32%
3	c. Eerder ontevreden		100	58%
4	d. Meestal ontevreden		17	10%
	Total		173	

Bijlage 12: voorbeelden van rijwegen die vernieuwd werden zonder aanpak van het minder comfortabele fietspad.

N17 Buggenhout. Voorbeeld van één van deze talloze projecten waarbij de bovenlaag van de rijweg volledig werd vernieuwd maar het fietspad ongemoeid werd gelaten vermits het in cementbeton was aangelegd en zogezegd onderhoudsvrij en conform is (voldoende breed en voldoende afgescheiden). Score trilcomfort van de rijbaan 9,6/10. Score van het fietspad 4/10.

Bijlage 13: impact moeilijke financiële situatie gemeenten op fietsinvesteringen

15. 11. Heeft de moeilijke financiële situatie die voor vele gemeenten tot beperkingen heeft geleid in investeringen ook in uw gemeente een negatieve impact gehad op uw geplande uitbreiding of opwaardering van de fietsinfrastructuur?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Er is geen financieel moeilijke situatie of indien die er wel is, is er geen enkele impact geweest		65	38%
2	b. Er was en is een beperkte mindering van projecten		67	39%
3	c. Er is toch wel een serieuze beperking geweest in de investeringen		36	21%
4	d. De investeringen zijn quasi stopgezet – alleen kleine dringende dingen worden nog gerealiseerd		5	3%
	Total		173	

16. 12. Zal de financiële situatie de komende jaren nog een impact blijven en leiden tot een beperkte investering?

#	Answer	Bar	Response	%
1	a. Nee, geen impact		56	32%
2	b. De situatie is al aan het verbeteren en de impact wordt steeds minder		24	14%
3	c. Ja, we verwachten de eerstkomende jaren een blijvende impact		68	39%
4	d. De situatie zal nog erger worden dan nu		7	4%
5	e. Tot nu toe was er weinig of geen impact maar die impact zal nu pas duidelijk worden de komende jaren		18	10%
	Total		173	