



JERRY DE BRUE

Comfort van fietspaden

Het Agentschap Wegen en Verkeer en de Fietzersbond voerden recent overall in Vlaanderen metingen uit om het comfort op fietspaden in kaart te brengen. Probleempunten kunnen zo objectiever in kaart gebracht en doelgericht aangepakt worden. Ook de richtlijnen voor de (her)inrichting van een fietspad houden steeds meer rekening met comforteisen.

Interview

“Het is belangrijk dat we samen onze schouders zetten onder het fietsbeleid”

“Het fietspadenbeleid is een belangrijk speerpunt van mijn beleid. Als fietspaden er comfortabel en goed ingericht bij liggen, dan grijp je vlugger naar de fiets.”
Dat zegt Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits.

Hoe integreert u het comfort van fietspaden in uw beleid?

“Comfort op fietspaden is belangrijk, vandaar dat we samen met de Fietzersbond een proefproject met meetfietsen op het getouw hebben gezet (zie pag. 3). In 15 steden en gemeenten is de toestand van alle fietspaden gemeten. De meetgegevens worden opgeslagen en geanalyseerd in een webapplicatie die voor de gemeentebesturen een goed hulpmiddel is om eerst de minst goede fietspaden aan te pakken. Met een goed onderbouwd rapport kan je de hoogste noden op het vlak van onderhoud eerst oplossen. In het Vademecum Fietsvoorzieningen is heel recent nieuwe concrete informatie over comforteisen van fietspaden opgenomen (zie pag. 4). Een jaar geleden is de vlakheidsnorm voor fietspaden in het Standaardbestek 250 opgenomen, en

dat voor het eerst.”

“We wonnen ook bijkomende informatie in over de staat en de inrichting van de fietspaden langs de gewestwegen in het recente rapport ‘Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen.’ (zie pag. 2). Dat cijfermateriaal is noodzakelijk om de juiste keuzes te maken en om evoluties op te volgen. Voor de verkeersveiligheid is de aanleg van fietstunnels en fietsbruggen ook belangrijk. Tijdens de winter gaat er ook almaar meer aandacht naar het sneeuwvrij maken van de fietspaden.”

Welke conclusie uit het recente rapport is u het meest opgevallen?

“Eerste vaststelling: de staat van de fietspaden is goed. Ongeveer 90% van de fietspaden ligt er goed tot uitstekend bij. Tweede vaststelling: voor de allereerste keer is nu ook de inrichting van de fietspaden langs de gewestwegen gemeten. Ruim 37% van de fietspaden voldoet aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Dat percentage lijkt laag, maar is wel te verklaren. Er zijn de oudere fietspaden die dateren van voor de invoering van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Die pakken we stap voor stap aan. De nieuwe fietspaden voldoen natuurlijk wel allemaal aan de richtlijnen. Daarnaast gaat deze studie over gewest-

wegen, terwijl fietsers toch wel vaak alternatieve routes kiezen. Tegen 2015 willen we dat percentage rond de inrichting naar 50% optrekken. Gemiddeld investeren we 100 miljoen euro per jaar in de aanleg van nieuwe fietspaden en de verbetering van de bestaande fietspaden. Dat investeringsbedrag is de laatste vijf jaar met bijna de helft gestegen.”

Op welke manier kunnen lokale overheden meewerken aan een beter comfort op de fietspaden?

“Het is belangrijk dat we samen onze schouders onder het fietsbeleid zetten en dat gemeenten gebruik maken van het Fietsfonds. Gemeenten kunnen ook het meldpunt fietspaden beter bekend maken via de gemeentelijke website of het informatieblad. Ik stel tot mijn tevredenheid eveneens vast dat steeds meer gemeenten bij de Vlaamse overheid (OVAM) aankloppen voor subsidies voor de aankoop van een veegmachine. Afsluitend niet vergeten dat we binnenkort voor het eerst samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde de fietsstad en fietsgemeente 2012 verkiezen.”

“Gemiddeld investeren we 100 miljoen euro per jaar in de aanleg en verbetering van fietspaden.”

Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken



PAUL DE GLOEDT

Een uitgebreidere versie van dit interview kunt u lezen op www.mobielvlaanderen.be (lokale overheden – Mobiliteitsbrief 133).

“We hebben nu objectieve argumenten voor toekomstige investeringen”

Voor de derde keer heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) alle fietspaden langs de gewestwegen visueel geïnspecteerd. Administrateur-generaal Tom Roelants geeft tekst en uitleg.



“De nieuwe inspectiemethode geeft ons een vollediger inzicht in de globale toestand van de fietspaden. Voor het eerst is nu ook de inrichting gemeten.”

Tom Roelants, administrateur-generaal AWV

De derde inspectie van de fietspaden door AWV is achter de rug. Wegentoezichers van het agentschap fietsten alle fietspaden langs de gewestwegen af en noteerden hun bevindingen voor in totaal 6739,5 km fietspad. Het derde rapport is uitgebreider dan de twee vorige. Er werd immers een tweede luik gebreed aan het rapport met cijfers over de ‘inrichting’ van de fietspaden. Tom Roelants: “Daardoor krijgen we een beter inzicht in de staat van het fietspad zelf: ‘Hoe goed ligt het fietspad erbij?’”



JERRY DE BRIE

De meest recente inspectie van fietspaden toonde aan dat in Vlaanderen ongeveer 37% van de fietspaden langs gewestwegen conform zijn aan de aanbevelingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. 63% van de bestaande fietspaden verdienen nog extra aandacht. Deze grootteordes liggen in de lijn der verwachtingen, aangezien gelijkaardige cijfers tot uiting komen bij de fietspaden op het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk, dat gedeeltelijk gelegen is op gewestwegen.

Maar de inrichting van het fietspad geeft ook aan of het fietspad al dan niet conform is aan de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.”

Parameters

De inspectie van de fietspaden gebeurt aan de hand van zes parameters: belemmerde waterafvoer, overgroeiing, obstakels, lokale onvlakheden, globale onvlakheden en langse gebreken. Deze parameters worden omgevormd tot twee algemene cijfers, namelijk de score op de onderhoudsparameters (parameters 1-3) en de score op de structuurparameters (parameters 4-6). Tot slot wordt de informatie kort en krachtig weergegeven in een globale index of parameter voor de staat van het fietspad. Deze wordt voorgesteld aan de hand van klassen, gaande van uitstekend, goed, voldoende, slecht tot zeer slecht (zie tabel). Zo worden de gegevens van elke hectometer geïnspecteerd fietspad cijfermatig verzameld, in klassen ingedeeld én op kaart weergegeven. Roelants: “Dit levert ons nuttige informatie op, omdat we zo de grootste noden overzichtelijk op kaart kunnen brengen. Indien gewenst kunnen we ook zeer gedetailleerd, aan de hand van de gegevens in een GIS-omgeving inzoomen en tot op hectometerniveau nagaan wat de score per parameter was en welke problematiek voornamelijk speelt. Zo kunnen we gericht enkele probleemlocaties verhelpen, bijvoorbeeld enkele putten wegwerken of obstakels verwijderen. Maar we kunnen ook op een gefundeerde basis beslissen om bijvoorbeeld een langer traject in één adem aan te pakken en grondig te hernieuwen. De globale parameter is nog steeds zeer bevredigend: ongeveer 90% bevindt zich in de klasse voldoende of beter.”

Inrichting van de fietspaden

De recente gegevens uit het rapport werden ook voor het eerst in de wegendatabank ingevoegd. Daardoor werd het mogelijk om de inrichting van het fietspad te beoordelen aan de hand van een GIS-analyse. Tom Roelants: “Dit levert ons meer concrete informatie op, bijvoorbeeld waar een verbreding van het fietspad wenselijk is of waar een bijkomend scheidend element tussen fietspad en rijweg aangewezen is. Ook deze deelinformatie is nuttig om toekomstige investeringen te onderbouwen, aangezien de noden opnieuw objectief en overzichtelijk worden weergegeven. We mogen natuurlijk ook niet de nog ontbrekende fietspaden vergeten.”

Tabletcomputers

Een volgende inspectie is gepland voor 2013. Aan de methode voor rapportering zal ondertussen nog geschaafd worden. “Het comfort van fietspaden meten is een continu leerproces”, aldus Tom Roelants. “We willen daarbij ook inspelen op nieuwe ontwikkelingen op technologisch vlak. We zullen hiervoor inzetten op een verdere automatisering en uitbouw van ons databeheer. Enerzijds zullen we een fietspadprofilometer aankopen waarmee de langsvlaktheid, een belangrijke indicator voor het comfort, opgemeten kan worden. Anderzijds hopen we tegen 2013 ook ernstige stappen te zetten in de richting van ‘mobiel werken’. We hebben de intentie om de wegentoezichers die op het terrein inspecties uitvoeren, te kunnen uitrusten met tabletcomputers zodat zij rechtstreeks hun data, inclusief georeferentie, kunnen inladen in onze databanken.”

Meer info: het uitgebreide rapport van de inspectie fietspaden langs gewestwegen kunt u bekijken op www.wegenenverkeer.be.

	Uitstekend	Goed	Voldoende	Slecht	Zeer slecht
Vlaanderen (2011)	75.2%	9.6%	5.1%	4.1%	6.1%
Vlaanderen (2009)	75.1%	9.8%	5.5%	3.7%	5.8%
Vlaanderen (2007)	72.1%	11.0%	5.8%	4.4%	6.7%

Globale parameters voor het comfort van fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen.

Fietsersbond: “Comfort is meetbaar”

De afgelopen vier jaar voerde de Fietsersbond twee meetfietsprojecten uit: één proefproject en één project in opdracht van de Vlaamse overheid. De resultaten werden verwerkt in aangepaste richtlijnen voor het ontwerp en de uitvoering van fietspaden.

“De Fietsersbond is er al jaren van overtuigd dat naast veiligheid ook het comfort van fietspaden belangrijk en nog voor verbetering vatbaar is. Maar het was moeilijk om een subjectief gevoel te objectiveren en meetbaar te maken. Daarom begon de Fietsersbond samen met de KU Leuven in 2008 zelf een proefproject om het comfort van fietspaden in 31 gemeenten te meten met meetfietsen. Een van de opvallendste conclusies was dat nieuwe fietspaden niet altijd comfortabeler waren dan de oude fietspaden. Maar zeker even belangrijk: met het rapport toonden we aan dat comfort van fietsen wel degelijk objectief meetbaar en rapporteerbaar was.”

Professionele meting

Na het eerste meetfietsproject sprong ook de Vlaamse overheid op de kar. Enerzijds werd de normering aangepast, zodat comfort meer aandacht krijgt bij het ontwerp en de uitvoering van fietspaden. De opvallendste aanpassing was de invoering van een vlakheidsnorm. Anderzijds wilde men de audits ook professionaliseren en verderzetten. In opdracht van de Vlaamse overheid kon de Fietsersbond dan ook een tweede meetfietsproject uitvoeren. “Voor het nieuwe project maakten we gebruik van de tweede generatie meetfietsen, die we samen met de KUL op punt gesteld hebben. Deze meetfietsen zijn fietseronafhankelijk en geven zowel globale



JERRY DE BRIE

“Met deze vernieuwde meetfietsen kunnen we het comfort zeer goed inschatten. De onderzoeksmethode is een van de beste in Europa.”

Bruno Coessens, Fietsersbond

resultaten als detailresultaten per 12,5 m fietstracé. Daarnaast werd in samenwerking met de Hogeschool Universiteit Brussel een specifieke applicatie geschreven voor smartphone die toelaat om de omgevingsfactoren

van het fietspad te registreren en te koppelen aan gps-gegevens. De methode die we in dit project gebruikt hebben, hoort bij de meest geavanceerde in Europa.”

De metingen werden verleden jaar afgerond. Alle meetgegevens werden geïnventariseerd, per gemeente in een databank gegoten en de gemeenten in kwestie kunnen de resultaten en de afgeleide statistieken consulteren. Naar aanleiding van de metingen in het tweede project worden er opnieuw een aantal richtlijnen in het Vademecum Fietsvoorzieningen aangepast (zie pag. 4).

Toekomst

“In een eventuele volgende fase willen we de data op kaart beschikbaar maken. Dat geeft gemeenten nog een sterker zicht op de staat waarin de fietspaden zich bevinden. Maar dat is voorlopig nog toekomstmuziek”, aldus Coessens.

Beveren

“Monolithische verharding was goede keuze”



BEVEREN

Schepen van Mobiliteit
Raf Van Roeyen

Beveren was een van de gemeenten die deelnamen aan het meetfietsproject van de Fietsersbond. Schepen van Mobiliteit Raf Van Roeyen: “We namen deel aan dit project onder het motto ‘meten is weten’. De resultaten liggen in de lijn van de verwachtingen en waren relatief goed. Een paar jaar geleden namen wij een belangrijke beslissing: we wilden geen betonstraatstenen meer gebruiken voor de aanleg van fietspaden, maar monolithisch materiaal. Uit de meting blijkt nu dat dat een goede keuze was. Positieve verrassing was ook dat het beste fietspad van Vlaanderen in Beveren ligt. Negatieve verrassingen waren er niet echt. Wat er slecht bijligt, wisten we. We willen de meetresultaten nu analyseren en gebruiken voor ons toekomstig beleid om bij te sturen waar het nodig is. In de toekomst willen we zeker ook een nieuwe meting uitvoeren.”

Update Vademecum Fietsvoorzieningen: nieuwe richtlijnen voor trillingscomfort

De bevindingen uit de diverse metingen leidden tot nieuwe inzichten en dus ook tot nieuwe ontwerprichtlijnen voor fietspaden. De nieuwe richtlijnen werden opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen en zijn raadpleegbaar op www.mobiellvlaanderen.be.

Eind april werd in Hoofdstuk 4 van het Vademecum Fietsvoorzieningen een extra luikje geïntegreerd met ontwerprichtlijnen rond trillingscomfort. Eerst wordt er ingegaan op de oorzaken en het meten van trillingscomfort. Nadien volgen de aanbevelingen rond ontwerp- en aanlegvereisten. We vatten ze kort samen.

Juiste verharding

Om fietspaden comfortabel (opnieuw) aan te leggen, moet in de eerste plaats een juiste keuze worden gemaakt van het verhardingsmateriaal. Voor nieuwe fietspaden wordt asfalt aanbevolen, vermits de fietspaden in asfalt stabiele scores konden voorleggen in het recente meetfietsproject (onderzoek op 600 km nieuwe fietspaden). In het vademecum worden voor elke materiaalkeuze ook tips gegeven voor de aanleg.

Nutsleidingen, putdeksels en waterroosters

Bij een nieuwe weginrichting wordt aanbevolen om de nutsvoorzieningen niet onder het fietspad aan te leggen. Bij vernieuwing van fietspaden wordt geadviseerd om nutsleidingen die onder het fietspad liggen, te verleggen. Is die mogelijkheid er niet, dan moeten de nutsleidingen zoveel mogelijk aan de buitenkant van het fietspad geplaatst worden zodat de putdeksels zo weinig mogelijk de middellijn op het fietspad kruisen.

Waterroosters mogen niet dwars over het fietspad aangelegd worden.

Indalingen

Bij de kruising van een verhoogd fietspad en rijweg moet een zo laag mogelijk dalingspercentage worden voorzien (max. 2% = 2 cm per meter). Ook indalingen – bijvoorbeeld ter hoogte van garage-inritten – zijn te vermijden. Een constante verhoging van een fietspad met 6,5 tot 7 cm in combinatie met een schuin afgekante boordsteen ter hoogte van een garage-inrit garandeert het comfort voor zowel de autobestuurder als de fietser en is dus aan te bevelen.



Een constante verhoging van het fietspad in combinatie met een schuin afgekante boordsteen aan een garage-inrit is ideaal.

Asverschuivingen

Hoeken in het ontwerp bij verlegging van de as van fietspaden – bijvoorbeeld omwille van een bushalte – zijn te vermijden.



Naadloze aansluiting van fietspad en rijweg.

Naadloze aansluiting

Het doortrekken van het verhardingsmateriaal van het fietspad – zonder enige onderbreking – over de rijweg bij kruising van zijstraten zonder voorrang is vanuit comfort- en veiligheidsoogpunt de voorkeursoplossing. Is dit niet mogelijk, dan moet het verhardingsmateriaal van het fietspad naadloos en op gelijk niveau aansluiten op het verhardingsmateriaal van de rijweg. Dit moet ook zo blijven na een vernieuwing van de bovenlaag van de rijweg. Dit betekent onder meer dat het ontwerp geen boordsteen voorziet ter hoogte van de kruising. Ook goten zijn te vermijden.

De volledige tekst vindt u in het Vademecum Fietsvoorzieningen op www.mobiellvlaanderen.be

Goed om weten

TRUCKVEILIG charter

Op 12 april lanceerden de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Vlaamse overheid, met steun van Assuralia, het TRUCKVEILIG charter. Het TRUCKVEILIG charter ondersteunt transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders die zich inzetten voor veiliger verkeer.



Transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders kunnen tot 15 augustus terecht op www.truckveilig.be om het charter te ondertekenen.

Deinze wint Beleidsprijs Publieke Ruimte

'Welke Vlaamse stad of gemeente voert het beste beleid rond openbare ruimte?' Om het antwoord op die vraag te kennen, lanceerde het kenniscentrum voor publieke ruimte Steunpunt Straten vorig jaar een oproep voor lokale overheden. Tien steden en gemeenten dienden een dossier in. Deinze kwam als winnaar uit de bus. De prijs werd op 29 maart uitgereikt op de Trefdag van de VVSG.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op www.mobiellvlaanderen.be/overheden

Nieuwsbrief KOMIMO digitaal

De driemaandelijks gedrukte nieuwsbrief van KOMIMO (Koepel Milieu en Mobiliteit vzw) werd vervangen door een tweewekelijks e-zine 'Nieuwsbrief duurzame mobiliteit' waarmee ze sneller op de actualiteit willen inspelen. De nieuwsbrief richt zich tot alle professionals die rechtstreeks of onrechtstreeks met mobiliteit te maken hebben.

Inschrijven kan gratis via www.komimo.be

Website: www.mobiellvlaanderen.be/overheden. Abonnement: www.mobiellvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactie en vormgeving: Kluwer. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. Redactieraad: Dominique Ameele (Dep.MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Karen Landuydt (Dep.MOW), Kurt Marquet (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (Dep.MOW). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2012 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden. Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. Wie een gratis abonnement wenst, kan zich inschrijven via de website: www.mobiellvlaanderen.be/overheden (Publicaties - Mobiliteitsbrief)



MIX
Papier van
verantwoorde
herkomst
FSC® C014767

