



OPINIE MOBILITEIT

Onderstaande tekst is ook verschenen in De Standaard op maandag 30 mei 2022 en ondertekend door:

Carl Hanssen Schepen voor mobiliteit in Sint-Niklaas, Erik Rombaut Schepen voor mobiliteit in Sint-Gillis-Waas, [em.] assistent-professor ecologie en milieukunde [KU Leuven], Dirk Lauwers Prof. ir. departement Bouwkunde [Ugent], Willy Miermans Professor [em.] Mobiliteitswetenschappen [UHasselt].
https://www.standaard.be/cnt/dmf20220529_97607602?utm_source=s

VLAANDEREN MOET EEN KANS GEVEN AAN BREDE FIETSLANEN !

Lokale besturen krijgen meestal geen subsidies voor de aanleg van brede fietslanen, met fietsverkeer in dubbele richting. Ten onrechte.

Het Vlaamse 'vademeccum fietsvoorzieningen' is aan herziening toe. Dat is nodig om het ontwerp van de fietspaden aan te passen aan de steeds meer diverse vormen van fietsgebruik.

Het huidige fietsvademeccum kiest als subsidievoorwaarde aan de lokale besturen voor de aanleg van twee aparte fietspaden, aan beide zijden van de weg, met een breedte van slechts 1,75 meter.

Waarom trekken we niet voluit de kaart van subsidies voor de aanleg van riante dubbelrichtingsfietspaden (fietslanen), langs verbindingswegen tussen de dorpskernen. Dubbelrichtingsfietspaden zijn **breder** (minimum drie meter), zodat de toenemende snelheidsconflicten tussen fietsers, elektrische fietsers, bakfietsen, steps en speedpedelecs beter kunnen worden op-

gevangen dan op enkelrichtings- fietspaden.

Bredere fietsen

Ook de fietsen worden breder, met bakfietsen en fietskarren in allerlei formaten. Zeker op verbindende wegen tussen dorpskernen zijn de conflicten tussen fietsers meer te wijten aan dit verschil in type fietsers en aan het verschil in snelheid, dan aan de drukte op het fietspad. Een fietspad van drie meter biedt alle ruimte om deze conflicten op te vangen.

Een fietspad van drie meter breed biedt alle ruimte om conflicten tussen fietsers, elektrische fietsers, bakfietsen, steps en speedpedelecs op te vangen. Dergelijke fietslanen zijn zuiniger in oppervlakte dan twee aparte fietspaden. Hierdoor kunnen (vaak

FIETSLANEN

*in de stad
en op het
platteland*

*veilig,
breed en
comfortabel*

Maak er werk van!!

dure) onteigeningen worden voorkomen en wordt bijkomende verharding in het versteende, voor water ondoordringbaar Vlaanderen zo veel mogelijk vermeden. In sommige dossiers ligt de kostprijs van de onteigening trouwens hoger dan de subsidie die voor het fietspad in de wacht wordt gesleept. Fietslanen hebben bovendien minder terugkerende onderhoudskosten dan twee aparte fietspaden. Het gaat om een halvering van de veegkosten en de maaikosten van de bermen.

Subsidies misgelopen

Vele gemeenten overwegen dergelijke fietslanen in het openruimtegebied tussen de dorpskernen, afgescheiden van de rijbaan door een groenblauwe bufferstrook, aan de zijde met zo weinig mogelijk lintbebouwing en zo weinig mogelijk kruispunten en zijwegen. Uiteraard vragen dergelijke fietslanen een speciale zorg aan kruispunten met dwarsstraten. Daarom zijn ze minder geschikt voor stedelijke gebieden met veel zijstraten, inritten en erftoegangen. Kruisingen verdienen trouwens altijd een bijzondere zorg, dat geldt ook voor enkelrichtingsfietspaden.

Zowel Sint-Niklaas als Sint-Gillis-Waas werden in het recente verleden -geconfronteerd met een negatieve beoordeling door de Vlaamse en provinciale administratie. Er was geen subsidie mogelijk voor de brede fietslanen die beide gemeenten voorstelden. De misgelopen subsidiebedragen zijn fors: 800.000 euro in Sint-Gillis-Waas en 1,2 miljoen in Sint-Niklaas. Dat zijn zeer aanzienlijke bedragen voor steden en gemeenten. Geld dat we hadden kunnen inzetten voor andere fietsvoorzieningen. Maar de ambtenaren van de provincie Oost-Vlaanderen en van het Vlaams departement Mobiliteit en Openbare Werken stelden dat we door onze keuze voor dubbelfietspaden – met meer veiligheid en meer infiltratie en groen – formeel niet voldoen aan de strikte interpretatie van het huidige fietsvademeccum. Zonder de concrete plannen op hun onmiskenbare merites te beoordelen.

Heel wat lokale besturen – die de situatie en gevoeligheden ter plekke het beste kennen – worstelen met deze patstelling. Twee aparte fietspaden tussen dorpskernen zijn vaak niet haalbaar zonder tijdrovende onteigeningen. Ze zijn te

smal en duurder in onderhoud. Maar een zuiniger oplossing, met lanen in dubbele richting, krijgt vrijwel altijd het oordeel 'niet subsidieerbaar'. Laat deze brief een oproep zijn voor meer pragmatiek in het beleid en voor meer vertrouwen in de gemeenten en steden. Zij kennen de knelpunten, zij zoeken draagvlak en zij zullen degenen zijn die de gewenste fietssprong écht een boost kunnen geven.


We appreciëren het voluntarisme van de ministers Lydia Peeters en Bart Somers en zijn dankbaar voor de extra fietsbudgetten die ze vrijmaken. Maar we zijn er niet van overtuigd dat die bedragen op deze manier echt voor een snelle inhaalbeweging inzake fietsinfrastructuur kunnen zorgen.

We zijn er wel van overtuigd dat er meer toekomstbestendige fietsprojecten zullen worden gerealiseerd in het landelijk gebied, tussen de dorpskernen in, als **het vernieuwde fietsvademeccum** minder dogmatisch wordt geïnterpreteerd en meer ruimte laat voor de subsidiëring van brede dubbelrichtingsfietspaden, in afwijking op de standaardregels. Op voorwaarde dat dit verkeersveilig kan, na onderzoek van de concrete situatie op het terrein.

Uit het parlementair debat van woensdag 1 juni 2022 [zie link hieronder of via de KLIK-pagina] bleek dat ook minister Lydia Peeters vond dat het fietsvademeccum slechts een leidraad is voor de beoordelende (en subsidiërende) ambtenaren, en dus geen rigide beleidsdocument dat te nemen of te laten is. En dat de minister inderdaad beaamde dat de lokale expertise en terreinkennis dient te worden meegenomen in de projectstuurgroepen.

verwijzing naar het debat in Vlaamse parlement : <https://www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/plenaire-vergaderingen/1640640/ver-slag/1642912>

Meer info:

 www.hetgroenewaasland.be/klik