

KLANKBORDGROEP FIETSSNELWEGEN 15 september 2017

Aanwezigen:

Xavier Boonman (VOKA), Fabienne Boucau-Mineur (Wezembeek-Oppem), Inge Caers (Fietsberaad), Brigitte Lossy en Jelle Vercauteren (De Werkvennootschap), Francine De Prins (Vilvoorde), Bram De Raeve (Lennik), Dirk De Wulf (Machelen), Luc Deconinck (Sint Pieters Leeuw), Tom Dehaene (Provincie), Katleen Delbeke (Zemst), Johan Deleu (Opwijk), Annelies Janssens, Kris Lambrechts en Joris Van Damme (provincie), Willy Price en Sofie Neyens (Verkeersplatforms vzw), Serge Tordeur (Beersel), Marleen Van De Wiele (Kampenhout), Paul Van Den Eynde (Merchtem), Eritia Van der Perre (Wemmel), Johan Van Win (Grimbergen), Rudy Vander Elst (Kraainem), Walter Vansteenkiste (Wemmel), Michael Verbruggen (Haviland) Wim Verdoodt (Wemmel), Hans Verhaegen (Overijse), Hugo Vleugels (Boerenbond) , Cil Cuypers en Jo Discart (Toekomstforum)

Verontschuldigd

Paul Couck en Kenneth De Man (Liedekerke), Paul Hermans (Grimbergen), Maurits Lauwers (Machelen), Dieter Loddewyck (Zaventem), Stijn Quaghebeur (Dilbeek)

1. Welkom door Luc Deconinck, voorzitter van Themawerkgroep Mobiliteit
Toekomstforum Halle-Vilvoorde verzamelt alle burgemeesters met het oog op eensgezinde standpunten naar hogere overheden ten gunste van de regio. Themawerkgroep Mobiliteit heeft een uitgebreid actieplan want mobiliteit is van groot belang voor het streekbeleid. Zij ijveren voor versnelde en concrete realisaties. Belangrijk hierbij is de EN –EN aanpak, initiatieven betreffende verschillende modi tegelijkertijd.

Er was in het verleden bijvoorbeeld al een Klankbordgroep waar Vlaamse plannen werden afgetoetst en een Praktijkdag Parkeerbeleid. In die klankbordgroep zetelen schepenen, ambtenaren en deskundigen.

Fietssnelwegen zijn een onderdeel van mobiliteitsoplossing. Fietsen is een hefboom voor de modal shift: 50% van werknemers woont op fietsbare afstand van werk. De voorzitter overloopt de agenda met de verschillende sprekers.

2. Annelies Janssens van provincie Vlaams-Brabant

Algemeen kader fietssnelwegen

Fietssnelwegen op kaart (dikke rode lijnen) zijn “wenswegen”

Film over definitie van snelwegen

Over heel Vlaanderen: 110 wegen met uniek nummer, 2400 km, 58% gerealiseerd

Fietssnelwegen kennen stijging tot 6%

Aandacht voor medegebruikers: voetgangers, voortbewegingstoestellen, helpdiensten, onderhoudsdiensten, aangelanden

3. Inge Caers van Fietsberaad, kenniscentrum fietsbeleid

Over fietsgedrag op fietssnelwegen: fietstelwegen, gemiddelde triplengte en gemiddelde snelweg stijgt, fietsvademecum hanteert gemiddelde snelheid van 20km/u=minimumwaarde!

Onderzoek naar voorrang op basis van logische eenduidige inrichting met proefopstellingen en cameraregistratie

Vooral kruising lokale weg met fietssnelweg bijvoorbeeld via stopstreep, rode coating, verhoging!

4. Joris van Damme van provincie

Over leesbaarheid van fietssnelwegen

Daartoe is gewerkt aan een 'routetaal' met thermoplasten en borden, informatie, fietsplezier, sensibiliseren, veiligheid

5. Kris Lambrechts van provincie

Over procesverloop aanleg fietspaden

Bijvoorbeeld wenslijnen verankeren in gemeentelijke beleidsplan? Shared space en 'autobeleid is beste fietsbeleid': sturende maatregelen ten gunste van fietsers

F1-projecten in Vilvoorde; F20 Kanaalroute Halle-Brussel; F3 wegwerken knikjes in Kortenberg, verbreding fietspad Nossegem, S-bocht met aansluiting op luchthaven en fietstoegang cargozone, spoorfietsroute Haren-Machelen-Vilvoorde

Aanbevelingen: geïntegreerde aanpak, autobeleid is beste fietsbeleid, juridische ruimtelijke verankering, actieplan kruising met (gewest)wegen

6. Brigitte Lossy van De Werkvennootschap

Omvorming Via-Invest, multidisciplinair, inhouse studiebureau, RvB en toezicht Vlaams Gewest, NV van publiek recht

Werken aan de Ring, omwille van weefbewegingen en sluipverkeer, rekening houdend met ontwikkeling van de rand: fietsnetwerk, Brabantnet, wegenis

Fietsnetwerk graag in orde voor de werken aan de R0 starten

7. Jelle Vercauteren van De Werkvennootschap

Over geplande fietssnelwegen: OMA-B, doorsteek ter hoogte van Laarbeekbos, A12, Kanaalroute, HST-route (Kouterveld, Keiberg, luchthaven), A201, R22 Woluwedal, E40-route

Voorbeeld Kanaalroute Noord

Veiligheid, continuïteit, snelheid, beleving

8. Vragen

- Vloerstickers anti-slip? Ja, tijdens de testperiode zijn er geen melding geweest van problemen. Maar natuurlijk volgt de provincie dit nog verder opgevolgd. De vloerstickers mogen ook bij regenweer geen gevaar betekenen voor de fietsers.
- Wie plaatst borden/signalisatie?
Provincie betaalt en organiseert de plaatsing en draagt ze over aan de gemeenten. Het zijn de gemeenten die dan instaan voor het onderhoud. Hierover is nog niet het laatste gezegd. Het zal zeker verder opgevolgd worden en waar nodig worden bijkomende afspraken uitgewerkt.
- Ook op de jaagpaden van Waterwegen en Zeekanaal? Ja daare geldt hetzelfde principe. Maar er gelden specifieke regels voor de jaagpaden. Maar eender welke weggebeheerder wordt aangesproken, het is de bedoeling om het hele netwerk op dezelfde manier te organiseren en zichtbaar te maken.
- Wordt er voldoende 'Park & Bike' voorzien?
Er is daartoe een onderzoek op Vlaams niveau waar de Park & Ride (autolocaties) worden bekeken. In dit onderzoek worden ook de Park & Bike bekeken. Voldoende overstappen van auto naar bike (o.a. ifv last mile) is effectief een aandachtspunt.
- Wordt gemeente geprikkeld tot veilige aantakkingen (toeleidingen)? Wie is hiervoor initiatiefnemer.

Gepaste toeleiding staat mee garant voor het succes van een fietssnelweg. De zijn de

gemeenten die in hun fietsbeleid opnemen. Ook op de bovenlokale fora wordt dit besproken. De provincie bekijkt hoe zij hierin een ondersteunende rol kunnen opnemen.

- Is er op de fietssnelwegen verlichting op aanvraag, ook in groen of natuurgebieden? Verlichting is essentieel voor een kwalitatieve uitbouw van de fietssnelweg. De aanpak in natuur en bos wordt met ANB besproken. Het is duidelijk dat er niet één uniforme oplossing is. Maatwerk is aangewezen. Bijvoorbeeld tijdens bij spits betere verlichting, maar ook oplichtende belijning is mogelijke remedie. Een combinatie van een aantal maatregel is meestal aangewezen. Het is belangrijk om alle fietssnelwegen op de een of andere manier verlicht te krijgen.
- Oma B route? Stukje Asse en grens met Oost-Vlaanderen wat gebeurt daarmee? Verbinding tussen Asse en Brussel, maar ook Merchtem/Opwijk en Aalst? Bestaat de kans dat ook de Werkvennootschap optreedt als uitvoerder? De opdrachten voor werkvennootschap zijn bepaald, en zijn gelinkt aan optimalisering ring. Het signaal is gehoord. Provincie Vlaams-Brabant wil het volledige traject bestuderen en realiseren. Dit is al jaren een ambitie. Het is belangrijk dat er een nieuwe wind waait bij lokale besturen om het rond te kunnen krijgen.
- Voorrangsregel zal belangrijk worden. Merchtem heeft ook een proefproject. De verantwoordelijkheid weegt hier zwaar. Op bepaalde punten zijn extra infrastructuurmaatregelen nodig, zoals een verhoogde aansluiting bij kruispunten met lokale wegen. Coördinatie tussen de gemeenten is belangrijk, en ook financieel-budgettair? Dergelijke aansluitingen kunnen perfect meegenomen worden in fietssnelwegdossier. Twee aandachtspunten hierbij: er is een minimum bedrag bepaald om de investering te kunnen laten subsidiëren? (Kruisingen van) gewestwegen zijn niet voor provincie ...
- Snelheidsbeperking voor fietssnelwegen?
De gebruikers zijn van 9 tot 99 jaar oud (zeer divers). Eén element is de comfortabele breedte van het fietspad. Hoe breder hoe makkelijker het gebruik door verschillende soorten gebruikers. Het is interessant om alternatieven te bieden aan wandelaars. Ook al worden er ervaringen opgebouwd, er blijft een bezorgdheid voor gemend gebruik en meer specifiek de snelle speedpedelec. KU Leuven doet onderzoek naar gebruikers van speedpedelec. Blijkt dat de gemiddelde snelheid eerder 30KM/u is (ipv 45km/u). De verschillen tussen de gebruikers zullen vermoedelijk nog toenemen. Het komt er op aan om maximaal toekomstgericht te werken/te ontwerpen. Bijvoorbeeld, de fietssnelwegen in Nederland gaat naar 7m breedte. Kanaal Leuven-Mechelen geeft zondags problemen. Alle verkeersdeelnemers moeten zich houden aan gepast rijgedrag. Er wordt voorgesteld om de jaagpaden nog breder maken? Voor recreatief wandelen en fietsen? Het blijft de vraag of er hiervoor consequent ruimte kan gemaakt worden.? Als er ruimte is...
- Betreffende de kaarten met fietssnelwegen als wenslijnen: zijn de tracés definitief? Kunnen de gemeenten bij het uitvoeren van werken hiermee rekening houden? Ga je bijvoorbeeld werken uitvoeren (fietspaden aanleggen) waarvan je weet dat deze in de toekomst moeten worden heraangelegd in functie van de fietssnelwegen? Bijvoorbeeld Diegem-Vilvoorde? Is er geen mogelijkheid om bij vastliggende tracés werken te kunnen doen waarbij rekening kan worden gehouden met de toekomstige ontwikkelingen. Tracé-studies zijn zeer belangrijk als basis voor investeringen omdat op deze manier effectieve lijnen worden vastgelegd. Zeker financieel maakt het een groot verschil voor de lokale besturen. Ook hier wordt de vraag gesteld dat De Werkvennootschap deze onderzoeken wil meenemen! De provincie is altijd bereid om hierover overleg te plegen. Voor fietssnelwegen zijn voor reeds bepaalde routes 100% subsidiëring voorzien. Hiermee kan ook rekening gehouden worden.
- Er wordt aan de provincie gevraagd om de prioritaire fietsroutes uit te breiden.
- Bepaalde aanpassingen aan subsidieregeling zitten er aan te komen, het zal in principe een

betere subsidiëring zijn. Het is alvast de bedoeling met de aangepaste regeling de aanpak en aanleg van fietssnelwegen (en functionele fietspaden) te versnellen.

- Er is een vraag over de aanleg van een gewoon fietspad op een verbindingsweg tussen 2 gemeenten. De nieuwe norm van 1.75m geeft een probleem want inwoners verzetten zich omwille van bomenrij maar de politie adviseert negatief.

9. De Voorzitter besluit

- Het is duidelijk dat er veel beweegt! De 'mental map' zit al in de hoofden.
- Er is een zelfversterkende cyclus. De routekaart moet worden bijgestuurd. Er is een groot draagvlak en veel initiatief.
- De burger kiest voor comfort, meer bepaald voordelen qua tijd en qua beleving. Belevingswaarde mag niet worden onderschat.
- Dank ook gastheer Haviland die ook betrokken partij is bij F20.

10. Gedeputeerde Tom Dehaene

- Provincie trekt en heeft goed personeel, maar kan dit niet alleen. De lokale besturen moeten meewerken.
- De ontwikkeling van het logo maakt herkenbaarheid, zet product in de markt, vergroot draagvlak.
- Er komt een aanpassing van het subsidiereglement, in afstemming met Vlaanderen.
- Mobiliteit is grootste uitdaging van de regio. Het mag niet onze grootste handicap worden want dat heeft een weerslag op
- Vlaams-Brabant kent laagst aantal fietsers 6%, Vlaanderen 16%. R0 en verstedelijking spelen ons parten.
- Maatschappelijk waardevol beleid: 1 euro investering bespaart 5 euro gezondheidskosten.

De presentaties zijn te vinden op de website van het Toekomstforum:

Link:

Voor verslag: Cil Cuypers en Jo Discart