

INTERVIEW MET ANNE FROIDMONT, VOORZITSTER FEBESTRAL

“GENUANCEERD NADENKEN OVER DE MATERIAALKEUZE VAN FIETSPADEN IS EEN MUST”



Over de ideale verharding voor de aanleg van fietspaden is al veel inkt gevloeid. Sommigen zweren bij asfalt, voor anderen zijn kleinschalige verhardingen de ultieme oplossing om fietspaden in hun omgeving te integreren. Is het simpelweg een kwestie van het ene versus het andere materiaal of is het verhaal genuanceerder? We vroegen het aan Anne Froidmont. Zij is de voorzitter van FEBESTRAL, de beroepsvereniging van fabrikanten van prefab betonelementen.

In sommige gemeenten zijn slechte fietspaden schering en inslag. De oorzaak van de problemen ligt zelden bij de gebruikte materialen, maar eerder bij een ondeskundige aanleg of een gebrek aan onderhoud. Toch worden kleinschalige verhardingen hardnekkig ondergewaardeerd tegenover monolietverhardingen, die vereenzelvigd worden met een beter rijcomfort. Klopt dit cliché? Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) deed in 2008 met een trillingsmeter onderzoek naar het comfort van fietspaden in heel Vlaanderen en kwam tot de bevinding dat geen enkel materiaal superieur is. Anne Froidmont: “Het OCW-onderzoek toont aan dat kleinschalige verhardingen de vergelijking met asfalt of cementbeton met glans kunnen doorstaan. In sommige opzichten scoren ze zelfs beter. Een fietspad in Zutendaal van zes jaar oud met betonstraatstenen behaalde zelfs de beste score”.

Er zijn toch vaak klachten over fietspaden in betonstraatstenen?

“Die zijn er zeker, vooral op oudere en slecht onderhouden fietspaden. Daarom hebben we de laatste jaren sterk ingezet op productinnovatie en kennisverspreiding over de aanleg van fietspaden. Vroeger werden die doorgaans in 30 x 30 tegels aangelegd, maar tegenwoordig zijn er straatstenen op de markt die speciaal voor fietspaden ontwikkeld zijn.

Jan Vilain,
Steunpunt Straten

“De basisprincipes voor de aanleg van fietsostrades gaan uit van snelheid, veiligheid en comfort voor de fietser”

Die hebben een zeer kleine vellingkant, zodat ook de voegbreedte tot een minimum wordt herleid. In combinatie met een halfsteens legverband in lengterichting zorgt dat voor een minimale rolweerstand voor fietsers. Bovendien krijgt onkruid in kleinere voegen geen kans. Al die factoren dragen ertoe bij dat het rijcomfort voor fietsers op fietspaden in kleinschalige verhardingen sterk is verbeterd.”

Volgens het OCW-onderzoek zijn er alvast geen verschillen op het vlak van comfort. Onderscheiden fietspaden in kleinschalige materialen zich dan op andere vlakken van fietspaden met een monolietverharding?

“Het veiligheidsaspect speelt zeker mee. Fietspaden in betonstraatstenen zijn iets stroever dan asfalt, maar dat hoeft geen nadeel te zijn. Integendeel: bij regenweer, en zeker bij ijzel, hebben fietspaden in klein-



© Studio R&A Dupont / Stradus Infra

“DE MATERIAALKEUZE VAN EEN FIETSPAD HANGT AF VAN DE CONTEXT EN NIET VAN EEN ALGEMEEN WAARDEOORDEEL OVER ASFALT OF KLEINSCHALIGE VERHARDINGEN”

schalige elementen een hogere slipweerstand. Er treedt ook minder plasvorming op, waardoor fietsers in het donker minder last hebben van lichtreflectie. Vergelijk het met een automobilist, die bij nachtelijke regen ook moeite heeft om de wegmarkeringen te herkennen. Zeker binnen de bebouwde kom suggeren we daarom om de markering en belijning van fietspaden in witte betonstraatstenen uit te voeren. Witte stenen blijven hun volledige levensduur kleurvast, wat bij geschilderde of thermoplastmarkeringen niet zo is. Die moeten elke twee jaar vervangen worden, wat hogere onderhoudskosten met zich meebrengt. Wegmarkeringen in witte stenen gaan levenslang mee.”

Straatstenen kunnen variëren in kleur en vorm. Is dat laatste ook wenselijk voor fietspaden?

“Wanneer de klassieke, langwerpige betonstraatsteen in lengterichting volgens een halfsteensverband wordt gelegd, geeft dat de beste resultaten. Dat neemt niet weg dat andere formaten soms beter aansluiten bij het materiaalgebruik in de omgeving. Een voorbeeld: in de schoolomgeving Heilig Hart in Tessenderlo werden de voet- en fietspaden in wildverband aangelegd. Zo begrijpt de fietser meteen dat hij door verblijfsgebied rijdt. Een onderscheid in kleur en niet in formaat of legverband heeft een harmonieus en samenhangend straatbeeld als resultaat.”

Hoe kan een blijvende kwaliteit van fietspaden in kleinschalige verhardingen worden gegarandeerd?

“Bij ter plaatse gestorte monolietverhardingen gebeurt de kwaliteitscontrole na uitvoering van de werken. Eventuele fouten en onef-

Door een uniforme aanleg in formaat en legverband krijgt de fietser het signaal dat het fietspad niet los van de omgeving staat. (Schoolomgeving Heilig Hart, Tessenderlo)

fenheden worden pas vastgesteld wanneer het fietspad al in gebruik is en kunnen niet meer worden weggewerkt. Tekortkomingen worden met een verwaarloosbare boete afgehandeld, terwijl de fietsers met de problemen blijven zitten. De productie van prefab betonstraatstenen gebeurt daarentegen onder geconditioneerde omstandigheden. Elke steen die de fabriek verlaat, voldoet aan het BENOR-keurmerk. Het materiaal wordt daarenboven twee keer gecontroleerd: voor en na de plaatsing. Mochten zich toch problemen voordoen, dan kunnen die ter plaatse naadloos worden hersteld vóór de oplevering van de werken. Die zekerheid draagt bij tot een beter comfort voor de fietser. Een goed aangelegd fietspad gaat dertig jaar mee. Waar we minder vat op hebben, is de kwaliteit na latere herstellingswerken. Veel problemen treden op na werken aan nutsleidingen. In theorie zijn losse straatstenen nadien naadloos terug te plaatsen in de oorspronkelijke verharding. In de praktijk gebeurt dat vaak slordig en er is nauwelijks controle. Dààr ligt de oorzaak van heel wat problemen. FEBESTRAL dringt enerzijds aan op een betere afstemming tussen diverse





- 1 Een nieuw fietspad langs de Kanaalweg in Heusden-Zolder is aangelegd met stenen met een kleine vellingkant, die in lengterichting zijn geplaatst. Deze combinatie biedt de beste resultaten op het vlak van comfort.
- 2 Wegmarkeringen in witte betonstraatstenen blijven hun volledige levensduur kleurvast. (Goffinlaan, Sint-Agatha-Berchem.)

werkzaamheden in het openbaar domein en anderzijds op een betere controle na de werkzaamheden.”

Bij de inrichting van openbare ruimten gaat tegenwoordig steeds meer aandacht naar duurzaam materiaalgebruik en respect voor het milieu. Past beton in dat verhaal?

“Die vraag krijgen we wel meer. Beton is wel degelijk duurzaam, omdat het een lange levensduur heeft en ook voor honderd procent recycleerbaar is. Bovendien gebeurt zowel de grondstofwinning als de productie ervan lokaal. In België zijn er meerdere producenten, verspreid over het land. Zij zorgen voor heel wat lokale werkgelegenheid en dus minder transport. Ook op productniveau dragen we bij aan de milieudoelstellingen. Er zijn diverse types van waterdoorlatende betonstraatstenen, waarvan de poreuze stenen het best geschikt zijn voor de aanleg van fietspaden. Regenwater wordt in de steen en de fundering ervan gebufferd, waardoor het vertraagd afgevoerd wordt naar de ondergrond. Zo is er minder risico op wateroverlast en verdroging van de grondla-

“Elk soort verharding heeft haar bestaansredes: vooral de juiste implementatie en het onderhoud ervan zijn belangrijk”

gen en blijft het grondwater op peil. In een aantal gevallen kan door het gebruik van waterdoorlatende stenen zelfs bespaard worden op de kosten voor riolering of regenwaterafvoer.”

U heeft heel wat vooroordelen over kleinschalige verhardingsmaterialen weerlegd. Houdt FEBESTRAL een pleidooi om deze materialen overal toe te passen voor de aanleg van fietspaden?

“FEBESTRAL stapt niet mee in de polemiek over ‘betere’ of ‘slechtere’ materialen. Elk materiaal heeft zijn plaats in de openbare ruimte. Zo heeft weinig zin om fietsstrades te vergelijken met fietspaden in de bebouwde kom, gezien de verschillende context en verwachtingen. Buiten de bebouwde kom zijn monolietverhardingen perfect op hun plaats. We pleiten wel voor het gebruik van kleinschalige verhardingen binnen de bebouwde kom en op wegen met lintbebouwing. De objectieve voordelen zijn duidelijk: het fietscomfort is niet lager dan bij andere materialen en daarenboven is er winst op vlak van veiligheid en esthetiek. Nogmaals: de perceptie dat asfalt of ter plaatse getrokken beton beter zou zijn dan kleinschalige verhardingen is nergens op gestoeld”. ■