



CHARTER FIETSINFRASTRUCTUUR LANGS HET SPOOR EN OP VOORMALIGE SPOORLIJNEN

CONTEXT

Fietsen is een gezonde, vlotte en leuke manier van verplaatsen. Als meer mensen de auto inruilen voor de fiets, is dat goed nieuws voor de hele maatschappij. Fietsen biedt namelijk vele voordelen voor de volksgezondheid, de economie, het klimaat en de luchtkwaliteit. Verplaatsingen met de fiets – zowel functioneel als recreatief – moeten dan ook worden aangemoedigd en vergemakkelijkt.

Om het nog aantrekkelijker te maken voor meer mensen om zich vaker met de fiets te verplaatsen, is een uitgebreid en coherent netwerk van veilige en kwalitatieve fietspaden en -routes essentieel. Een tracé langs het spoor is daarvoor vaak bijzonder geschikt. In de meeste gevallen vormt het immers een rechtstreekse verbinding tussen twee gemeenten of steden. Ook voormalige spoorlijnen zijn vaak geschikt voor de aanleg van fietsinfrastructuur, zeker als ze heuvelachtig terrein doorkruisen.

Met dit charter bevestigen de Federale, de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse Minister van Mobiliteit alsook Infrabel en de NMBS hun gemeenschappelijke ambitie om het potentieel van bestaande en voormalige spoorlijnen voor de aanleg van fietsinfrastructuur te benutten.

HISTORIEK

In de jaren 90 bedacht het Waals Gewest het concept 'RAVeL' om buiten gebruik gestelde spoorwegen en buurtspoorwegen om te vormen tot recreatieve fiets- en wandelinfrastructuur. Ook het jonge Brusselse Gewest begon met de aanleg van een soortgelijk netwerk, al bleven de meeste spoorlijnen er in gebruik en was er ook door de dichte bebouwing minder mogelijkheid voor dit soort fietsinfrastructuur. Ook in het Vlaamse gewest werd snel dit soort fietsinfrastructuur aangelegd, maar lag de focus steeds meer op snelle en brede fietsverbindingen naast bestaande spoorlijnen. Zeker de laatste jaren kwam er in Vlaanderen een stroomversnelling, met de goedkeuring van een ambitieus netwerk van fietssnelwegen dat kleine en grote Vlaamse steden met elkaar verbindt. In het hele land ligt er samengeteld momenteel meer dan 1.200 km fietsinfrastructuur langs spoorlijnen en op buiten gebruik gestelde spoorlijnen. De gronden zijn of waren vaak eigendom van Infrabel of de NMBS.

Die vele kilometers fietsroutes werden gerealiseerd op initiatief van de bevoegde overheden, maar ze zouden niet bestaan zonder een constructieve houding en een gepast grondbeleid van Infrabel en de NMBS. De twee bedrijven hebben de ontwikkeling van het al bestaande, ruime netwerk mee mogelijk gemaakt.

AFSPRAKEN OM EEN VERSNELLING HOGER TE SCHAKELEN

Er bestaan al een reeks formele overeenkomsten met betrekking tot dit soort fietsinfrastructuur op terreinen van de spoorwegen, zoals een kaderovereenkomst tussen Infrabel en het Waalse en het Brusselse Gewest. In Vlaanderen heeft de provincie Oost-Vlaanderen een gelijkaardige overeenkomst gesloten met Infrabel.

Door bijkomende kaderovereenkomsten op te maken, kan de aanleg van fietsinfrastructuur op buiten gebruik gestelde spoorlijnen en langs spoorwegen in dienst verder worden gefaciliteerd. Zeker voor deze laatste zijn de veiligheidsaspecten en operationele aspecten belangrijke randvoorwaarden om een veilige en aangename fietsinfrastructuur te kunnen ontwerpen en realiseren.

In 2021 en 2022 kwam de Interfederale Fietscommissie meerdere keren samen om dit thema verder uit te diepen en concrete beleidsdoelstellingen uit te werken. Aan die bijeenkomsten namen vertegenwoordigers deel van de Federale, Vlaamse, Waalse en Brusselse overheden, de grootste fietsverenigingen en fietskenniscentra van het land, Beliris, de NMBS en Infrabel.

Op de gemeenschappelijke vraag van de vier ministers van Mobiliteit heeft de Interfederale Fietscommissie concrete aanbevelingen geformuleerd, die in dit charter verder zijn uitgewerkt. De NMBS en Infrabel waren telkens als klankbord aanwezig en hebben actief bijgedragen tot het resultaat.

Dit charter is een intentieverklaring, bestaande uit acht afspraken:

1. De NMBS, Infrabel en het Waalse Gewest hebben de intentie om een kaderovereenkomst op te stellen voor fietsinfrastructuur langs de spoorwegen en op voormalige spoorlijnen, zoals de RAVeL-kaderovereenkomst met de NMBS van 2017.

Het Waalse Gewest heeft al een RAVeL-kaderovereenkomst met de NMBS (2017) en Infrabel (2019) gesloten, waarin de belangrijkste principes op een algemene manier worden uiteengezet. Er bestaat echter nog geen kaderovereenkomst voor fietsinfrastructuur langs de spoorwegen en op voormalige spoorlijnen buiten het RAVeL-kader.

2. De NMBS en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de intentie om een kaderovereenkomst op te stellen voor fietsinfrastructuur langs de spoorwegen en op voormalige spoorlijnen.

Infrabel heeft sinds 2018 een kaderovereenkomst met het Brussels Gewest voor de aanleg van fiets- en voetgangersvoorzieningen langs het spoor, die bepaalt dat voor elk project een specifieke overeenkomst wordt opgesteld. De NMBS heeft echter met het Brussels Gewest nog geen kadercontract of algemene regeling voor fietsinfrastructuur langs het spoor.

3. De NMBS, Infrabel, het Vlaams Gewest en de Vlaamse provincies hebben de intentie om kaderovereenkomsten op te stellen voor fietsinfrastructuur langs het spoor en op voormalige spoorlijnen.

Momenteel bestaat er geen overkoepelende kaderovereenkomst tussen de NMBS en Infrabel enerzijds en het Vlaams Gewest en/of alle Vlaamse provincies (die in Vlaanderen een belangrijke rol opnemen bij de aanleg van fietssnelwegen) anderzijds. Er bestaat alleen een zonale overeenkomst (2014) tussen het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de provincie Vlaams-Brabant en Infrabel betreffende het fietssnelwegennetwerk in en rond Brussel (oorspronkelijke 'FietsGEN' genoemd). Daarnaast heeft Infrabel een overeenkomst met de provincie Oost-Vlaanderen.

4. De Federale Minister van Mobiliteit heeft de intentie om een coördinerende rol te vervullen tussen de verschillende betrokken overheden en, als voogdijminister, met Infrabel en de NMBS.

De Minister vergemakkelijkt de dialoog tussen de partners door hen een forum voor uitwisseling te bieden. Tegelijkertijd zal hij toezien op de naleving van de (wettelijk vastgelegde) missies en openbare diensten van de twee spoorwegmaatschappijen, en op de veiligheid van het spoorverkeer, die niet mag

worden belemmerd door een grondbeleid in het kader van de ontwikkeling van fietsinfrastructuur.

5. Alle ondertekenaars van dit charter hebben de intentie om bij te dragen tot een centraal online register voor alle vaste contactpersonen bij alle betrokken actoren van fietssnelwegprojecten langs het spoor, dat ook systematisch actueel gehouden wordt.

Er zijn nog bepaalde onduidelijkheden over wie de juiste contactpersoon is bij sommige actoren, wat door een centraal online register kan worden verholpen.

6. De verschillende beleidsniveaus die bij dit charter betrokken zijn, hebben de intentie om samen informatie uit te wisselen over goede praktijken, op basis van de praktische ervaring die in elk gewest/ elke provincie is opgedaan, met inbegrip van, indien van toepassing, de praktische toepassing van partnerschappen en financiële of juridische regelingen. Infrabel en de NMBS zijn van plan om mee te werken aan deze informatie-uitwisseling.

Het is voor sommige actoren betrokken bij de aanleg van fietsinfrastructuur langs het spoor niet altijd duidelijk welke mogelijkheden er zijn voor de aanleg en wat in een specifiek geval de beste optie is voor een snelle en kwaliteitsvolle realisatie.

7. De drie gewestelijke ministers van Mobiliteit hebben de intentie om een jaarlijkse vergadering te houden met drie centrale contactpersonen van de gewesten (zonder Infrabel en de NMBS) om het beleid betreffende fietssnelwegen langs het spoor (en in de omgeving van de intermodale knooppunten die de stations vormen) op elkaar af te stemmen naar Infrabel en de NMBS toe.

Deze samenwerking zou nuttig zijn om op een coherente manier Infrabel en de NMBS te kunnen benaderen over hun grondbeleid met betrekking tot fietsinfrastructuur.

8. De ondertekenaars van dit charter hebben de intentie om aan een jaarlijkse vergadering deel te nemen over alle voorstellen voor toekomstige fietsinfrastructuur langs het spoor en over de langetermijnstrategie van de NMBS en Infrabel op dat vlak, om zodanig het beleid op elkaar af te stemmen en de samenwerking, zoals vastgelegd in de kaderovereenkomsten, te evalueren.

Verschillende actoren die bezig zijn met fietsinfrastructuur langs het spoor geven aan dat het wenselijk is om tijdig op de hoogte te zijn van de plannen en de langetermijnstrategie van de spoorwegbedrijven, om de samenwerking op het vlak van grondbeleid te verbeteren. Daarnaast wensen de NMBS en Infrabel regelmatig op de hoogte te worden gehouden van de plannen van de verschillende overheden voor de aanleg van fietssnelwegen op spoorwegeigendom.

INTENTIEVERKLARING

De Federale, de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse Minister van Mobiliteit, alsook Infrabel en NMBS erkennen de grote meerwaarde van het principe om kwalitatieve fietsinfrastructuur aan te leggen langs het spoor en op voormalige spoorlijnen. Zij erkennen ook dat samenwerking en uitwisseling van informatie daarvoor

essentieel zijn. Hiermee verklaren zij dan ook hun intentie om zich open en constructief in te zetten voor de verdere realisatie van fietsinfrastructuur langs het spoor en op voormalige spoorlijnen, met inachtneming van de autonomie van de overheidsbedrijven betreffende het grondbeheer en onroerende goederen, en in overeenstemming met hun bedrijfsdoel.

De Federale Minister van Mobiliteit
Georges GILKINET



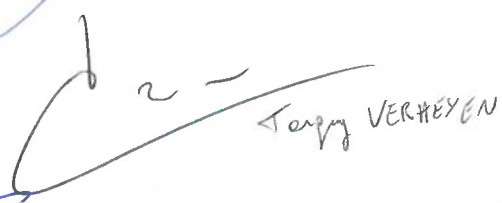
De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Mobiliteit, Openbare Werken en
Verkeersveiligheid
Elke VAN DEN BRANDT

De Waalse Minister van Mobiliteit
Philippe HENRY



De Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Lydia PEETERS

Voor de NMBS



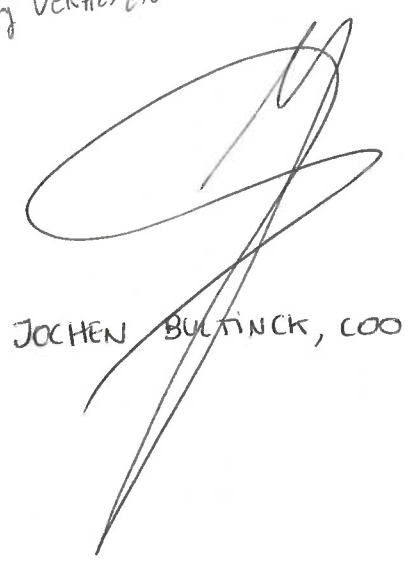
Torgny VERHEYEN

Voor Infrabel



Benoît Gilson, CEO

Brussel, op 23.04.2024



JOCHEN BULTINCK, COO



CHARTRE
INFRASTRUCTURES CYCLABLES LE LONG DES VOIES
ET SUR LES ANCIENNES LIGNES DE CHEMIN DE FER