

## HOOFDSTUK 3 DEFINIËRING EN TOEPASSINGSGEBIED VAN FIETSVOORZIENINGEN BINNEN HET GLOBAAL VERKEERSCONCEPT

### 3.1

#### DEFINIËRING VAN FIETSVOORZIENINGEN

Een juist gebruik van termen en definities is van het groot belang om tot een uniform fietsroutenetwerk met bijbehorende fietsvoorzieningen te komen. Voor we de aard van de fietsvoorzieningen koppelen aan het wegbeeld, geven we daarom een overzicht van de gebruikte terminologie in het vademecum.

#### 3.1.1

##### Fietspad

###### *Juridisch*

Het deel van de openbare weg dat voor het verkeer van fietsers en tweewielige bromfietsen klasse A is voorbehouden door de verkeersborden D7, D9 (Art. 2.7, verkeersreglement).



*Figuur 3.1 Gebodsbord D7: verplicht fietspad*



*Figuur 3.2 Gebodsbord D9: deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en tweewielige bromfietsen klasse A*

Het deel van de openbare weg dat afgebakend is door twee evenwijdige overlangse witte onderbroken strepen en dat niet breed genoeg is voor het autoverkeer (Art. 74, Verkeersreglement).

Een fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan. De rijbaan is het gedeelte van de openbare weg dat ingericht is voor voertuigenverkeer (Art. 2.1, Verkeersreglement).

###### *Fysiek*

Het gedeelte van de openbare weg dat langs een rijbaan gelegen is en dat tot doel heeft verplaatsingen met de fiets of bromfiets (klasse A) op een veilige, comfortabele en eenduidige manier te laten verlopen. Het fietspad kan aanliggend of vrijliggend van de rijbaan liggen.

###### *Aanliggend fietspad*

Fietspad waarvan de verharding (vrijwel) onmiddellijk aansluit bij deze van de rijbaan. Er kan nog een onderscheid gemaakt worden tussen:

- **Aanliggend verhoogd fietspad:** hier is het fietspad fysiek gescheiden van de rijbaan door een niveauverschil van minstens 5 cm.



Foto 3.1 Aanliggend verhoogd fietspad – Meeuwen-Gruitrode

- **Aanliggend gelijkgronds fietspad:** fietspad dat direct en zonder niveauverschil aansluit op de rijbaan. Er is een visuele scheiding tussen rijbaan en fietspad door een afvoergoot, onderbroken evenwijdige witte lijnen of een afwijkende kleur of materiaal. Het gebruik van gelijkgrondse fietsstroken dient vermeden te worden. De aanbevelingen in het vademecum maken dan ook geen melding meer van *aanliggende gelijkgrondse fietspaden*.

### **Vrijliggend fietspad**

Fietspad waarvan de verharding fysiek gescheiden is van de rijbaan door een veiligheidsstrook van minimaal 1 m die niet door rijdend verkeer mag of kan worden gebruikt (verhoogde berm, groenstrook, parkeerstrook...).



Foto 3.2 Vrijliggend fietspad - Zutendaal

Van een vrijliggend fietspad kan ook gesproken worden wanneer de veiligheidsstrook een beperkte breedte heeft, maar voorzien is van een duidelijke verticale fysieke scheiding (haag, scherm, muurtje, vangrails...) die de overschrijding door rijdend verkeer verhindert. *Let wel: het gaat hier over definities, voor ontwerprichtlijnen (b.v. minimumbreedtes) wordt verwezen naar hoofdstuk 4.1 Maatvoering en afscherming.*

### **Tweerichtingsfietspad – eenrichtingsfietspad**

Zowel bij een aanliggend als vrijliggend fietspad kan er sprake zijn van tweerichtings- of eenrichtingsfietspad. Wanneer beide rijrichtingen gesignaleerd worden op het fietspad, spreken we van een tweerichtingsfietspad. Op een tweerichtingsfietspad moeten fietsers mekaar zonder problemen kunnen kruisen. De situaties wanneer een tweerichtingsfietspad aangewezen is, worden verder in het vademecum behandeld.



Foto 3.3 Tweerichtingsfietspad

### 3.1.2

#### Deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers – D10

##### Juridisch

Het deel van de openbare weg dat wordt aangeduid met het verkeersbord D10 is voorbehouden voor het gemengd verkeer van voetgangers en fietsers.



Figuur 3.3 Gebodsbord D10: deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers.

Zie artikels 9, 40, 42 en 69.3 in het verkeersreglement en artikel 10 van het reglement van de wegbeheerder.

Voetgangers en fietsers zijn verplicht om het D10-pad te gebruiken. Fietsers mogen voetgangers niet in gevaar brengen. Bromfietsers (klasse A en B) mogen het D10-pad niet gebruiken.

Het reglement van de wegbeheerder bepaalt dat D10 wordt gebruikt wanneer geen gebruik kan worden gemaakt van het verkeersbord D9:

- wanneer de ruimte te gering is om het verkeer van fietsers en voetgangers te scheiden en de veiligheid van de fietsers aldus beter gewaarborgd is over korte wegvakken of openbare wegen, wanneer er veel verkeer op de rijbaan is en de toegestane maximumsnelheid ten minste 50 km per uur is;
- wanneer het nodig is de voetgangers en de fietsers te verplichten wegen of weggedeelten te volgen die veiliger zijn, zonder dat het mogelijk of nodig is het deel van de weg dat voor hen is voorbehouden, te onderscheiden.

##### Toepassing

- De toepassing van D10-borden geldt als een uitzonderingsmaatregel.
- D10 wordt toegepast als de scheiding van het fietsverkeer t.o.v. het autoverkeer noodzakelijk is omwille van verkeersveiligheidsredenen (intensiteit en snelheid van het autoverkeer).
- D10 wordt binnen de bebouwde kom of ruimer, in de bebouwde omgeving, toegepast. Buiten de bebouwde kom en/of bebouwde omgeving geniet D7 (fietspad) de voorkeur.
- D10 kan in overweging worden genomen als andere wijzigingen in het dwarsprofiel, die beogen plaats te winnen voor de afwikkeling van voetgangers en fietsers (bv. rijbaanversmalling, instellen eenrichtingsverkeer, opheffen parkeren, onteigeningen, ...) om verkeerskundige of planologische redenen geen goede opties zijn.

- D10 kan in overweging worden genomen als het gebruik van het D9-bord (min. breedte fietspad is 1,50m) niet mogelijk is; waarbij o.a. rekening moet gehouden worden met de algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer (BVR van 29/04/1997).
- D10 wordt toegepast bij lage fietsintensiteiten en lage voetgangersintensiteiten. Op belangrijke loop- of fietsroutes kan het gebruik van D10 het risico op onderlinge conflicten verhogen.
- De lengte van een D10-pad wordt beperkt tot de noodzakelijke lengte. Een typisch voorbeeld is de toepassing op een smalle brug met op de toeleidende wegen gescheiden voorzieningen voor voetgangers en fietsers, die over de brug uit plaatsgebrek niet kunnen doorgetrokken worden. Maar langere afstanden zijn - waar noodzakelijk - niet uitgesloten.
- De toepassing van D10 voor fietsverkeer in twee richtingen is niet onmogelijk, maar moet beperkt blijven tot de gevallen waar een tweerichtingsfietspad en naastgelegen voetpad noodzakelijkerwijs over korte afstand samengevoegd moeten worden.

### **Inrichting**

Bij de aanleg van een D10-pad moet gestreefd worden naar een redelijke breedte waarop voetgangers (in 2 richtingen) en fietsers zich kunnen verplaatsen, zonder elkaar in gevaar te brengen. Een breedte van 2,00m wordt aanbevolen, rekening houdende met het profiel van vrije ruimte voor een voetganger (1,00m) + de breedte van een fietser (0,75m) + de nodige schuwafstand (0,25m). Een bredere aanleg is wenselijk maar vanaf 3,00 m moet geopteerd worden voor de scheiding van voetgangers en fietsers. Langs een gesloten gevelrij met directe toegang tot huizen moet men bij de aanleg van een D10-pad ermee rekening houden dat fietsers 1,00m afstand houden t.o.v. de gesloten wand.

De andere inrichtingseisen (o.a. tussenstrook, bochtstralen, comforteisen, ...) die gelden voor fietspaden, zijn van toepassing.

### **3.1.3**

#### **Weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers - fietsweg**

##### **Juridisch**

Een fietsweg wordt bij voorkeur aangeduid als een weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers, en indien gewenst voetgangers en ruiters. Het betreft een openbare weg waarvan het begin aangeduid is met het verkeersbord F99a of F99b, en het einde met het verkeersbord F101 of F101b. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorie(ën) van weggebruiker(s) die tot deze weg is (zijn) toegelaten. Wanneer de verkeersborden F99b en F101b aangebracht zijn, wordt op het verkeersbord aangeduid welk deel van de weg bestemd is voor de verschillende categorieën weggebruikers. Ook dit verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorie(ën) van weggebruiker(s) die tot deze weg is (zijn) toegelaten.



*Figuur 3.4 Aanwijzingsbord F99a: weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters*



*Figuur 3.5 Weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers*



*Figuur 3.6 Aanwijzingsbord F101a: einde weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers*



*Figuur 3.7 Aanwijzingsbord F99b: weg voorbehouden voor verkeer van voetgangers en fietsers met aanduiding van het deel van de weg dat bestemd is voor de verschillende categorieën van weggebruikers*



*Figuur 3.8 Aanwijzingsbord F101b: einde van de weg voorbehouden voor verkeer van voetgangers en fietsers met aanduiding van het deel van de weg dat bestemd is voor de verschillende categorieën van weggebruikers*

Een andere manier van aanduiding bestaat uit verbodsbord C3, verboden toegang in beide richtingen voor ieder bestuurder, aangevuld met onderbord M2 uitgezonderd fietsers. De aanduiding met het aanwijzingsbord F99a of F99b, en het einde met het verkeersbord F101 of F101b.



*Foto 3.4 Fietsweg aangeduid met verbodsbord C3 en onderbord M2*

### **Fysiek**

Een fietsweg is een in eigen bedding aangelegd tracé, geheel onafhankelijk van het tracé van een verkeersweg met tweerichtingsfietsverkeer (b.v. fietsweg op verlaten spoorwegbeddingen, jaagpad...). Aandachtspunten vormen hier de oversteekbeveiliging aan kruisende verkeerswegen en de sociale veiligheid (vooral 's avonds). Bij een scheiding van de categorieën verkeersdeelnemers (verkeersbord F99b, F101b) dient dit fysiek verduidelijkt te worden door een markering, verschillend kleurgebruik of een niveauverschil. Uiteraard dient er in voorkomend geval voldoende ruimte te zijn om conflicten tussen de verschillende categorieën van weggebruikers te vermijden.



*Foto 3.5 Fietsweg met ongelijkgrondse kruising verkeersweg-*



*Foto 3.6 Fietsweg op spoorroute - Kortrijk Brugge*

### 3.1.4

#### Fietsstraat

##### Juridisch

Zie artikel 22novies en art. 71.2 in het verkeersreglement (ingevoerd bij wet van 10/01/2012 en KB van 4/12/2012)

- Verkeersborden F111 en F113 duiden respectievelijk het begin en einde van een fietsstraat aan.



Figuur 3.9 Aanwijzingsbord F111: begin van een fietsstraat



Figuur 3.10 Aanwijzingsbord F113: einde van een fietsstraat

- Fietsers mogen de hele breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze enkel opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde als de rijbaan is opengesteld in beide richtingen.
- Motorvoertuigen hebben toegang tot de fietsstraat. Zij mogen fietsers evenwel niet inhalen en hun snelheid mag niet hoger liggen dan 30 km/u.

##### Toepassing

Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied, die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Het autoverkeer kan beperkt aanwezig zijn, maar is duidelijk ondergeschikt aan het fietsverkeer.

- Onderdeel van een bovenlokale of een lokale functionele fietsroute; kan ook een straat met druk fietsverkeer zijn (bv. schoolomgeving waar het autoverkeer wordt geweerd).
- In een bebouwde omgeving waar de verblijfsfunctie dominant is.
- Uit de verkeerscirculatie (of het verkeerscirculatieplan) moet blijken dat doorgaand autoverkeer (zonder herkomst/bestemming in de straat) maximaal wordt geweerd; sluipverkeer is niet compatibel met het concept van de fietsstraat.
- Streefdoel is dat de fietsers in aantal groter zijn dan de gemotoriseerde weggebruikers, met aandacht voor volgende principes:
  - o De geloofwaardigheid van het concept hangt af van het aantal fietsers dat in spitsuur of gedurende de dag gebruik maakt van de fietsstraat, waarbij er rekening dient gehouden dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen.
  - o Voor het autoverkeer kan 2.000 voertuigen/etmaal als bovengrens voor een fietsstraat gehanteerd worden.
  - o  $I_{\text{fiets}} \geq 2 * I_{\text{auto}}$  is de ideale verhouding voor dominantie fietsverkeer.
- Enkel plaatselijk vrachtverkeer (herkomst/bestemming in de straat); geen bediening van winkelcentra of grootdistributie.
- Openbaar vervoer met lage frequentie is toegelaten.
- Langsparkeren buiten de rijloper(s) is mogelijk; wanneer links in de rijrichting wordt geparkeerd moet een veiligheidsstrook langs de geparkeerde voertuigen (manoeuvrerruimte buiten de rijloper) in acht worden genomen.

### **Inrichting**

- 3 typeprofielen worden gesuggereerd:
  - o Bij eenrichtingsverkeer of BEV: 1 rijloper.
  - o Bij tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsen:
    - Voorkeur voor twee rijlopers, gescheiden door een overrijdbare middenstrook (max. breedte 0,30 m);
    - 1 centrale rijloper met asmarkering is mogelijk, maar het risico op overtreding van het inhaalverbod voor auto's neemt toe.
- Per rijrichting moeten fietsers over min. 1,75 m (2,00 m is aanbevolen) rijbaan beschikken
- Optionele kantstroken (0,50-0,75 m) aan weerszijden zorgen voor:
  - o visuele vernauwing die snelheidsremmend werkt;
  - o fietsers die een meer centrale positie op de rijbaan innemen, in overeenstemming met hun bevoorrecht statuut; inhaalmanoeuvres door auto's worden zo bemoeilijkt;
  - o fietsers die afstand houden t.o.v. openslaande autoportieren en parkeer manoeuvres.
- Rood wegdek kan de rijloper voor de fietser aanduiden, maar is niet noodzakelijk over de hele lengte; kan ook beperkt worden tot bijvoorbeeld stroken bij begin en einde van de fietsstraat en de accentuering van conflictzones (o.a. kruispunten). Het aanbrengen van een rood wegdek is geen verplichting (in historische stadscentra immers niet evident).
- Het gebruik van fietslogo's op het wegdek bij het begin van de fietsstraat en op regelmatige afstanden in de straat benadrukt de aanwezigheid van fietsers; geeft ook de continuïteit van een fietsroute aan.
- Snelheidsremmers zijn wenselijk bij het begin van de fietsstraat, als poorteffect en om de snelheid van 30 km/u af te dwingen; in de fietsstraat kunnen snelheidsremmers gebruikt worden, maar deze moeten het fietsverkeer ontzien; een poorteffect bij het einde van een fietsstraat kan aan de fietsers duidelijk maken dat zij terug in een situatie komen waar het autoverkeer opnieuw kan inhalen en fietsers rechts moeten aanhouden.
- Indien mogelijk heeft de fietsstraat op kruispunten in de straat voorrang op de zijstraten; om redenen van uniformiteit met andere kruispunten in een zone kan ook geopteerd worden voor voorrang van rechts; de voorrangsregeling moet duidelijk uit de inrichting blijken.
- Fietsstraten hebben bij voorkeur een beperkte lengte; wanneer het autoverkeer onderweg wordt onderbroken of de rijrichting wordt omgekeerd – auto's slaan dan verplicht af - kan de fietsstraat verlengd worden. Belangrijk is dat het verbod op het inhalen van fietsers door auto's wordt gerespecteerd.

#### **3.1.5**

#### **Fietssuggestiestrook**

##### **Juridisch**

Niet opgenomen in het verkeersreglement. Een fietssuggestiestrook maakt deel uit van de rijbaan.

##### **Fysiek**

Strook op de rijbaan, visueel aangeduid door afwijkende kleur en/of materiaal. Juridisch is dit geen exclusief fietspad maar een vorm van menging waarbij de hele rijbaan inclusief suggestiestroken, door alle weggebruikers mag gebruikt worden. Ze worden meestal gebruikt op plaatsen waar geen ruimte is voor een echt fietspad, of bij de overgang van fietspad naar gemengd verkeer. *(zie verder toepassingsgebied onder 3.2.1.3 en maatvoering onder 4.1.6)*



Foto 3.7 Fietssuggestiestrook – Kruibeke/Bazel

### 3.1.6 Fietsopstelstrook (FOS)

#### *Juridisch - Fysiek*

Op kruispunten die uitgerust zijn met verkeerslichten maakt de inrichting van een opstelvak het voor tweewielers mogelijk zich tijdens de roodfase op te stellen vóór de wachtende auto's (verhoging van het comfort en de veiligheid; tijdwinst). Wanneer het licht op groen springt zijn de tweewielers goed opgesteld om linksaf te slaan of rechtdoor te rijden.

Fietsopstelstroken (FOS) worden aangeduid door middel van witte doorlopende strepen en het verkeersbord F14.



Foto 3.8 Fietsopstelstrook – Aarschot

### 3.1.7 Jaagpaden

Op jaagpaden is het Algemeen Scheepvaartreglement van toepassing. Het verkeer op jaagpaden wordt in het bijzonder geregeld in artikel 93 van dit reglement, waaruit kan afgeleid worden dat jaagpaden geen fietspaden zijn maar fietsen er ook niet is verboden.

Hoewel jaagpaden langs waterwegen in de strikte zin dus geen fietspaden (kunnen) zijn, is fietsen op jaagpaden in principe toegestaan en worden jaagpaden veelvuldig gebruikt, zowel voor recreatief als voor functioneel fietsverkeer.

Een jaagpad dient in eerste instantie om de waterwegen te beheren en te onderhouden. Dit houdt in dat dienstverkeer regelmatig van het jaagpad gebruik maakt.



Langs waterwegen vindt op tal van plaatsen belangrijke overslag van goederen tussen wal en schip plaats. De overslagactiviteiten en het fietsen op jaagpaden kunnen in plaats en tijd met elkaar interfereren en zelfs conflicteren. Ter hoogte van terreinen waar watergebonden (overslag)activiteiten plaatsvinden mogen geen barrières aanwezig zijn tussen de waterweg en het bedrijventerrein om bedrijven de mogelijkheid te bieden optimaal gebruik te maken van de waterweg. Het combineren van fietsverkeer met laad- en losactiviteiten op dezelfde plaats houdt impliciet in dat beide activiteiten hinder en beperkingen van elkaar (kunnen) ondervinden, wat zoveel mogelijk dient te worden vermeden. Het omleiden van het fietsverkeer ter hoogte van bedrijventerreinen is in vele gevallen de meest veilige en duurzame optie.

Rekening houdend met het streven naar multifunctioneel beheer en gebruik van de waterwegen en hun aanhorigheden in het algemeen, en het gebruik van het jaagpad door fietsers in het bijzonder, is het noodzakelijk om voortdurend na te gaan op welke wijze kan bijgedragen worden aan het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer, evenwel zonder dat er beperkingen ontstaan voor de andere functies van het jaagpad. Hierbij mag echter, rekening houdende met de eigenheid van jaagpaden, niet verwacht worden dat overal het comfort- en veiligheidsniveau van een officieel fietspad wordt bereikt.

Karakteristieken van jaagpaden:

- De breedte van de jaagpaden is doorgaans 2,50 m. Lokaal kunnen afwijkingen voorkomen, waarbij het jaagpad smaller of breder is. Jaagpaden zijn voor het (fiets)verkeer opengesteld in 2 richtingen.
  - Gezien hun functie als exploitatieweg horende bij een waterweg, volgen de jaagpaden ook meestal de waterweg (vb. bij een aantal bedrijventerreinen loopt het jaagpad rond de bedrijven). Bij bochten of lokale uitwijkingen is de kromtestraal afhankelijk van de lokale omstandigheden.
  - Het jaagpad is doorgaans uitgevoerd in beton of asfalt. Lokaal kunnen jaagpaden ook in halfverharding zijn uitgevoerd of volledig onverhard zijn. De waterwegbeheerder doet inspanningen om een voldoende kwaliteit van de jaagpadverharding te bereiken zodat comfortabel fietsen mogelijk is. Het fietsverkeer moet plaatselijk rekening houden met schade en zand, grind, ... ten gevolge van het laden en lossen van schepen.
  - Het kruisen van jaagpaden met andere wegen gebeurt in de meeste gevallen niet conflictvrij: het jaagpad sluit onmiddellijk aan op de weg. Gebruikers van het jaagpad dienen dan ook de openbare weg te kruisen. Bij deze kruising heeft de fietser geen voorrang; het jaagpad is dus steeds ondergeschikt aan de kruisende weg. In een aantal gevallen zijn er wel conflictvrije kruisingen, waarbij het jaagpad doorloopt onder de brug van de kruisende weg.
  - Jaagpaden zijn doorgaans niet verlicht.
  - Op jaagpaden wordt niet gestrooid wegens het risico op watervervuiling. In overleg met de lokale overheden kunnen afspraken gemaakt worden over sneeuwruimen van geïntegreerde trajecten.
  - Jaagpaden zijn niet aangesloten op een riolering, zodat plasvorming aan de randen mogelijk is.
  - Het jaagpad is doorgaans, gezien zijn ligging naast de waterweg, vrij vlak. Ter hoogte van de aansluiting van het jaagpad met bruggen is de hellingsgraad afhankelijk van de lokale mogelijkheden.
  - De bermen van de jaagpaden worden onderhouden conform het bermbesluit van 27 juni 1984 en de bijhorende omzendbrieven.
  - Een jaagpad is niet het exclusieve domein voor een fietser, noch heeft een fietser op het jaagpad voorrang op andere jaagpadgebruikers. Naast fietsers maken ook andere zachte weggebruikers gebruik van het jaagpad.
  - Dienstwagens van de waterwegbeheerder, privé-voertuigen (met vergunning) en technische voertuigen ten behoeve van de waterweg (kranen, vrachtwagens, hakselaars,...) mogen eveneens op het jaagpad rijden.
- Deze regelgeving wordt op het terrein zichtbaar gemaakt door het plaatsen van de volgende signalisatieborden:
- o bord C3: verboden toegang voor alle voertuigen
  - o onderbord: blauw bord met witte tekst: JAAGPAD, aangelanden, uitgezonderd vergunninghouders, rijwielen en bromfietsen klasse A.
  - o de gebruikte signalisatie houdt o.a. in dat fietsers rechts in de rijrichting moeten rijden

- De snelheid van voertuigen mag volgens de huidige regelgeving 30 km/u niet overschrijden in het open veld. In de bebouwde kommen, bij het kruisen van wegen, op de sluisvallen, alsook in de nabijheid van bochten waar het uitzicht belemmerd is, is de snelheid beperkt tot 10 km/u.
- Op een jaagpad is er geen scheiding tussen de verschillende zachte gebruikers. Fietsers, wandelaars, skaters,... maken gebruik van het volledige jaagpad, zonder fysieke scheiding en ongeacht de richting waarin ze zich bewegen.
- In principe worden op jaagpaden geen paarden toegelaten.

### **Nieuwe ontwikkelingen**

#### **Tractorsluis**

Landelijke wegen maken vaak deel uit van fietsroutes. Om conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer te voorkomen kunnen tractorsluizen worden aangewend. Met deze maatregel (zie foto hieronder) houdt men de auto's uit het landelijk gebied maar hebben landbouwvoertuigen en fietsers vrije doorgang.



Foto 3.10 Tractorsluis - Budel

## 3.2

### TOEPASSINGSGEBIED VAN FIETSVOORZIENINGEN

In hoofdstuk 3.1 werden de verschillende soorten fietsvoorzieningen gedefinieerd. Omdat een fietspad in de meeste gevallen slechts een onderdeel is van de totale inrichting van het publieke domein, willen we in dit hoofdstuk nagaan welk het toepassingsgebied is van de verschillende soorten fietsvoorzieningen en in welke mate de keuze wordt beïnvloed door ruimtelijke en verkeerskundige factoren.

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen is het belangrijk dat de leesbaarheid van de omgeving en de infrastructuur wordt verduidelijkt. Het is bijgevolg van belang dat naast de analyse van de verkeersstructuur ook de ruimtelijke structuur mee wordt onderzocht. Op die manier kunnen de infrastructuur en de ruimtelijke omgeving op elkaar worden afgestemd en ontstaat voor de weggebruiker de noodzakelijke duidelijkheid.



Foto 3.11 Aanliggende fietspaden komen niet overeen met functie en ruimtelijk beeld - primaire weg - Nazareth



Foto 3.12 Gescheiden fietsvoorzieningen en ongelijkgrondse kruising fietspad - primaire weg - Peer

Hierna worden eerst een aantal ruimtelijke en verkeerskundige aspecten besproken die een belangrijke invloed hebben op de keuze en de vormgeving van de fietsvoorzieningen. Als besluit van deze analyse wordt vervolgens een beslissingstabel voorgesteld die als leidraad kan worden gehanteerd bij de bepaling van het toepassingsgebied en de vormgeving van fietsvoorzieningen.

#### 3.2.1

##### Ruimtelijke context

De ruimtelijke omgeving en de stedenbouwkundige inpassing van fietsvoorzieningen vormen een belangrijk criterium. Bij de analyse van de ruimtelijke context met betrekking tot de keuze van de gewenste fietsvoorzieningen wordt een onderscheid gemaakt tussen verkeersgebieden en verblijfsgebieden.

Bij infrastructuur in verkeersgebieden wordt zoveel mogelijk gestreefd naar een beperking van het aantal conflicten door een scheiding van de verkeerssoorten. In verblijfsgebieden worden de mogelijke conflictpunten juist onder de aandacht van de verschillende weggebruikers gebracht.

Het is belangrijk dat voor elk type omgeving de juiste informatie aan de weggebruiker wordt meegegeven. Het ruimtelijke beeld van de weg wordt gevormd door de wegomgeving maar ook in belangrijke mate door de inrichting van het publieke domein zelf. Een juiste fietsvoorziening ondersteunt bijgevolg de leesbaarheid van het omgevingsbeeld.

### 3.2.1.1

#### **Fietsvoorzieningen in verkeersgebieden**

Afhankelijk van de functie van de weg (zie 3.2.2 *Categorisering van het wegennet*) zijn voor de verkeersgebieden parallelvoorzieningen (ventwegen) of vrijliggende fietspaden aangewezen.

#### **Parallelvoorzieningen**

Bij primaire wegen zijn parallelvoorzieningen het meest aangewezen. Parallelvoorzieningen bestaan uit ventwegen of fietswegen die op een sterke manier afgescheiden zijn van de rijbaan<sup>1</sup>. Indien in de onmiddellijke omgeving een alternatief traject aanwezig is, kan dit eventueel als parallelvoorziening worden ingericht.

De uitvoeringsvorm is vooral afhankelijk van de ruimtelijke omstandigheid, het verkeersveiligheidsaspect en de kosten. Met het oog op de verkeersveiligheid is een oplossing met aan weerszijden van de rijbaan een ventweg / fietsweg de beste oplossing. De verschillen in veiligheid worden vooral bepaald door het aantal erfaansluitingen en kruispunten. Bij primaire wegen is het wenselijk tweerichtingsfietsverkeer te voorzien aan beide zijden om op die manier gevaarlijke oversteken tot een minimum te beperken. Kruispunten worden op een bijzondere manier beveiligd.



Foto 3.13 Parallelvoorziening voor de fietser in de omgeving van primaire weg - Hasselt

#### **Vrijliggende fietspaden**

Bij de overige wegen in verkeersgebieden met een snelheidsregime van 90 of 70 km/uur dient omwille van de hoge snelheidsverschillen tussen fietsers en auto's het gebruik van vrijliggende fietspaden veralgemeend te worden. De buffer tussen rijbaan en fietspad is voldoende groot (zie hfst. 4.1 *maatvoering*) en wordt bij voorkeur ingericht als een plantstrook met bomen. Het kappen van bomen voor de aanleg van fietspaden dient absoluut vermeden te worden. Op lange termijn weegt de kostprijs voor het onteigenen van een strook achter de bomen niet op tegen de verhoogde onveiligheid en het te brede wegbeeld zonder bomen.



Foto 3.14 Secundaire weg met vrijliggende fietspaden - Meeuwen-Gruitrode

<sup>1</sup> Rijbaan : het gedeelte van de openbare weg dat bestemd is voor voertuigenverkeer.

Met het gebruik van tweerichtingsfietspaden aan één zijde van de weg dient behoedzaam te worden omgesprongen : zie hoofdstuk 3.2.4.1. Aanliggende fietspaden zijn niet gewenst en kunnen slechts hoogst uitzonderlijk worden toegepast bij versmallingen (vooruitgeschoven woning, smalle brug...). Op deze plaatsen wordt best een snelheidsverlaging tot maximum 50 km/uur ingesteld.

### 3.2.1.2

#### ***Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden van maximum 50 km/uur***

Binnen verblijfsgebieden geldt het algemene principe dat fietsverkeer meer zichtbaar moet zijn in het straatbeeld. Omdat in een dergelijk gebied omwille van de vele aanpalende functies en erftoegangen nu eenmaal meer potentiële conflictpunten voorkomen, is het veiliger de snelheid van het autoverkeer af te remmen tot 50 km/uur en de potentiële conflicten duidelijk te presenteren. De fietser wordt meer in de aandacht van de automobilist gebracht.

Anderzijds laat 50 km/uur nog geen menging toe. Fietsvoorzieningen blijven noodzakelijk. De keuze wordt bepaald door de plaatselijke ruimtelijke context en de verkeerskenmerken.

#### **Aanliggende verhoogde fietspaden**

Voor een ideale conflictpresentatie zijn in normale omstandigheden in verblijfsgebieden (50 km/uur) aanliggende verhoogde fietspaden aangewezen. Het is wenselijk dat tussen het aanliggende verhoogde fietspad en de rijbaan een veiligheidsstrook van minstens 25 cm wordt voorzien (zie verder onder 4.1.5).

Naast een parkeerstrook wordt eveneens een strook van 50 cm voorzien om conflicten met opendraaiende portieren te voorkomen. De verhoogde boordsteen houdt rekening met een soepele bereikbaarheid van het fietspad en een goede oversteekbaarheid voor voetgangers, rolstoelgebruikers e.d. Op de voor- en nadelen van aanliggende ten opzichte van vrijliggende fietspaden wordt dieper ingegaan onder 3.2.4.2.



*Foto 3.15 Aanliggend verhoogd fietspad*

#### **Vrijliggende fietspaden**

In bepaalde situaties kan omwille van de ruimtelijke context ook in deze gebieden de aanleg van vrijliggende fietspaden verantwoord zijn. Zoals b.v. bij bepaalde laan- en boulevardtypes waarbij vrijliggende fietspaden achter een groene tussenberm met bomen worden voorzien. Met het oog op een goede conflictpresentatie dient het vrijliggende fietspad in dit geval op voldoende afstand voor elk kruispunt aanliggend gebracht te worden.



Foto 3.16 Vrijliggend fietspad achter laanbeplanting - Brasschaat

### 3.2.1.3

#### **Fietsvoorzieningen in verblijfsgebieden van maximum 30 km/uur**

In verblijfsgebieden met ontwerpsnelheid van maximum 30 km/uur, meestal centrumgebieden, geldt als basisprincipe dat zoveel mogelijk gestreefd wordt naar een menging van verkeerssoorten. Gezien de ruimtelijke omgeving (concentratie van activiteiten en functies) vragen deze gebieden om een hoge verblijfskwaliteit. De lineariteit wordt hier zoveel mogelijk doorbroken door dwarsverbanden en een eenvormige inrichting van het publieke domein van gevel tot gevel. In centrumgebieden wordt de meestal beperkte ruimte gelijktijdig opgeëist door diverse verkeersdeelnemers en verblijfsactiviteiten. De inrichting van het openbare domein moet hier dan ook gericht zijn op een meervoudig ruimtegebruik, flexibiliteit en doorgedreven conflictpresentatie. Dit uitgangspunt heeft uiteraard ook consequenties voor de vormgeving van fietsvoorzieningen in deze zones.

#### **Gemengd verkeer**

Het mengen van fietsers met autoverkeer in centrumgebieden wordt door de publieke opinie dikwijls met argwaan onthaald. Dit heeft meestal te maken met een onaangepaste maatvoering, waardoor de rijnsnelheden van auto's nog te hoog zijn en/of de fietsers in de knel geraken. Nóchans zijn er voldoende argumenten die pleiten voor menging onder welbepaalde voorwaarden:

- meer flexibiliteit voor fietsers (veel bestemmingen op korte afstand van elkaar);
- zichtbare aanwezigheid van fietsers in het straatbeeld;
- betere conflictpresentatie, vooral aan kruispunten;
- meervoudig ruimtegebruik...

Daarnaast speelt in veel gevallen de vaststelling dat er eenvoudigweg geen ruimte is voor een apart fietspad, tenzij men die zou afnemen van de nodige voetgangersruimte. Maar er zijn ook verkeerskundige voorwaarden (zie 3.2.3). De keuze tussen menging of scheiding wordt in belangrijke mate mede bepaald door de intensiteit van het autoverkeer en het snelheidsverschil.



Foto 3.17 Gemengd verkeer - Turnhout

## Fietssuggestiestroken

Fietssuggestiestroken zijn een vorm van verkeersmenging waarbij de plaats van de fietser op de rijbaan gesuggereerd wordt. Deze stroken hebben tot op heden geen juridische waarde, ze zijn enkel een verkeerstechnisch hulpmiddel. De suggestiestroken, aangebracht in een ander materiaal en/of kleur, maken volwaardig deel uit van de rijbaan en mogen gebruikt worden door alle verkeersdeelnemers. Wanneer een automobilist een fietser in wil halen, maakt hij gebruik van de centrale rijloper (rijbaangedeelte tussen de suggestiestroken). Hij respecteert beter de nodige afstand tot de fietser en kan gemakkelijker inschatten of het inhaalmanoeuvre verantwoord is bij tegenliggend verkeer.

Bij een juiste maatvoering en vormgeving (zie hoofdstuk 4.1) hebben fietssuggestiestroken volgende voordelen:

- duidelijke plaats en zichtbaarheid van de fietser op de rijbaan;
- snelheidsremming door de optische versmalling van de rijbaan;
- daardoor een groter gevoel van comfort en veiligheid voor de fietser;
- duidelijkere conflictpresentatie bij kruisings- en inhaalbewegingen;
- fietsers worden minder in de goot gedruimd.

Nadelen zijn:

- de fietser heeft niet het alleengebruik op de suggestiestrook: gemotoriseerd verkeer mag er ook gebruik van maken <sup>2</sup>;
- op een rijbaan met fietssuggestiestroken wordt geen aslijn gemarkeerd; gemotoriseerd verkeer heeft daardoor de neiging meer het middengedeelte van de rijbaan te gebruiken, waardoor de kans op conflicten met tegemoetkomend verkeer lichtjes toeneemt;
- dit betekent ook dat er op de rijbaan (en dus ook op de fietssuggestiestrook) mag geparkeerd worden, tenzij dit wordt verboden door verkeersborden; daardoor dreigt de continuïteit van de fietsstroken verloren te gaan.

Om te vermijden dat op fietssuggestiestroken geparkeerd wordt, verdient het dan ook aanbeveling het parkeren te organiseren op afgebakende parkeerstroken buiten de rijbaan en het parkeren op de rijbaan te verbieden. *(Zie verder onder 3.2.3.3)*

Het gebruik van fietssuggestiestroken is onder duidelijk bepaalde voorwaarden een bruikbare overgangsvorm tussen gescheiden en volledig gemengd verkeer. Evenwel dient er omzichtig gebruik van gemaakt te worden.

Fietssuggestiestroken worden in Vlaanderen vooral toegepast **binnen de bebouwde kom (aanloop- en centrumgebieden** in landelijke of stedelijke kernen, doortochten en invalswegen, lokale verbindingswegen en wijkontsluitingswegen).

<sup>2</sup> Dit is niet zozeer een nadeel, dan wel een consequentie van de keuze voor gemengd verkeer, waar de fietser rekening mee moet houden.

**Nieuwe ontwikkelingen** : fietssuggestiestroken op **smalle landelijke wegen** buiten de bebouwde kom

Het Nederlandse SWOV publiceerde in 2003 een evaluatiestudie over gedragseffecten van fietssuggestiestroken op smalle landelijke wegen buiten de bebouwde kom<sup>3</sup>. In Nederland zijn dit wegen waar een snelheidsbeperking geldt tot 60 km/uur. Uit een zestal deelonderzoeken (vergelijking voor- en nasituaties) blijkt dat zowel automobilisten als fietsers meestal de bedoelde 'kanaliserende' werking van de suggestiestroken ook in deze gebieden goed accepteren:

- de fietser gebruikt 'zijn' strook ten volle en laat zich minder in de goot wegdrücken;
- de auto gebruikt bij het inhalen van een fietser de centrale rijloper, terwijl hij op een weg zonder fietssuggestiestroken meestal de tegenoverliggende rijstrook zou gebruiken.

Deze twee vaststellingen maken dat de afstand tussen fietser en auto lichtjes verkleint. Dit wordt echter gecompenseerd door een lichte verlaging van de rijnsnelheid. Hoewel bijkomend onderzoek nodig is om het effect van beide fenomenen juist te kunnen inschatten, luidt de voorzichtige conclusie dat de verkeersveiligheid enigszins verbeterd door een betere leesbaarheid. Om die reden adviseert de SWOV deze vorm van markering voor alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom in Nederland.

Hoewel dergelijk onderzoek in Vlaanderen nog niet werd uitgevoerd, kan ook hier met de nodige omzichtigheid gesteld worden dat in bepaalde situaties het gebruik van fietssuggestiestroken op landelijke wegen (met een breedte van 5 tot maximaal 6 meter) verantwoord kan zijn, mits volgende beperkingen:

- wegen voor beperkt, louter lokaal en landbouwverkeer (lokale wegen type III);
- waar de aanleg van fietspaden om gebruiks- of landschappelijke redenen niet opportuun is;
- maximumsnelheid 50 km/uur;
- mits verzorgde maatvoering: *zie hoofdstuk 4.1.6.*

### 3.2.2

#### Categorisering van het wegennet

Voor de categorisering van het wegennet wordt, vanuit een langetermijnperspectief, uitgegaan van de gewenste (hoofd)functie van de weg ten aanzien van de bereikbaarheid enerzijds en de leefbaarheid anderzijds. Dit heeft heel wat gevolgen voor de ontwikkelingsperspectieven van de geselecteerde wegen. Ook de aard van de fietsvoorzieningen wordt onder andere mede bepaald door de plaats van de weg in de weg hiërarchie.

##### 3.2.2.1

#### Primaire wegen

Volgens de richtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden op primaire wegen enkel gemotoriseerde weggebruikers toegelaten. Dit betekent dat voor de fietsers moet gezocht worden naar alternatieve oplossingen in de vorm van parallelvoorzieningen:

- een fietsweg met tweerichtingsfietsverkeer, sterk afgescheiden (min. 5 m) van de rijbaan van de primaire weg, gesignaleerd als weg voorbehouden voor verkeer van fietsers (F99a, F99b);
- een ventweg (erfontsluiting en fietsers), sterk afgescheiden van de rijbaan van de primaire weg;
- een alternatief traject.

<sup>3</sup> 'Enkele gedragseffecten van suggestiestroken op smalle rurale wegen'  
SWOV, Leidschendam – R-2003-17.



**3.2.2.2****Secundaire wegen**

In principe zijn bovenlokale fietsvoorzieningen aangewezen langs nagenoeg alle secundaire wegen type I, II en III, omdat deze trajecten meestal ook logische fietsverbindingen zijn (zie ook de gebiedsbedekkende bovenlokale fietsroutenetwerken die door elke provincie in opdracht van het Vlaamse Gewest werden opgesteld).

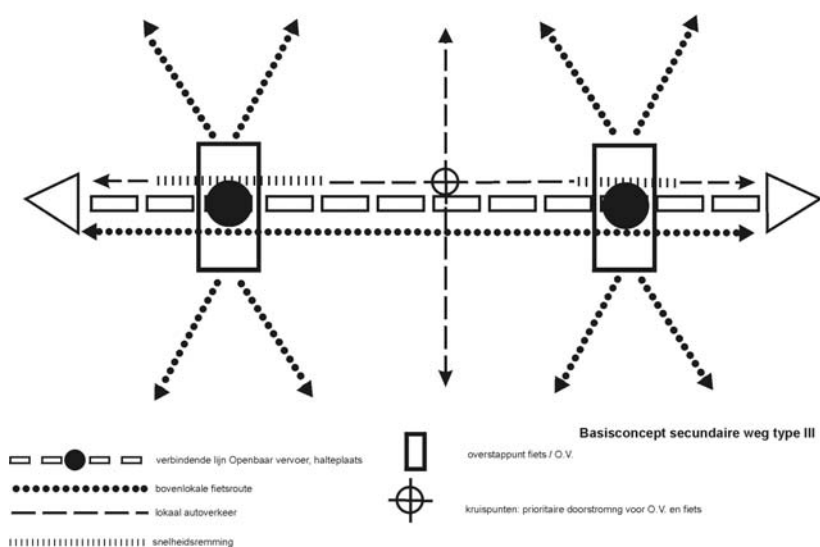
**Secundaire wegen type I en II**

- Vrijliggende eenrichtingsfietspaden: in principe overal bij snelheden hoger dan 50 km/uur (buiten bebouwde kom); voor de keuze tussen één- of tweezijdige fietspaden wordt verwezen naar hoofdstuk 3.2.4.1;
- aanpak leefbare doortochten in bebouwde gedeelten met aangepaste fietsvoorziening in relatie tot snelheidsregime en ruimtelijk-functionele omgeving.

**Secundaire wegen type III**

Deze wegen spelen een belangrijke rol in het bovenlokale functioneel fietsroutenetwerk, omdat ze in eerste instantie uitgebouwd worden als verbindende assen voor openbaar vervoer en fietsverkeer. Leefbaarheid primeert op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Tussen de (deel)kernen worden fietspaden voorzien. In de kernen wordt menging van het gemotoriseerde en fietsverkeer vooropgesteld afhankelijk van de intensiteiten en snelheden. Het gemotoriseerde verkeer wordt afgeremd ten gunste van het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

Volgende conceptschets geeft het principe weer van een secundaire weg III.



Figuur 3.8 Principe secundaire weg type III

**3.2.2.3****Lokale wegen**

Alle andere wegen zijn lokale wegen.

Ook hier worden drie types onderscheiden:

- type I: lokaal verbindend;
- type II: lokale gebiedsontsluiting;
- type III: lokale erfontsluiting (woonstraten, landelijke wegen...).

Op de lokale wegen primeren de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid boven de afwikkelingssnelheid. Bij snelheden hoger dan 50 km/uur zijn hoe dan ook vrijliggende fietspaden aangewezen. In de dorpskernen kan, bij snelheden van 50 km/uur of minder en lagere verkeersintensiteiten, overgegaan worden naar aanliggende verhoogde fietspaden of gemengd verkeer.

WEGTYPE	FIETSVOORZIENING
Primair I	Fietsweg, ventweg of alternatief traject Enkel ongelijkgrondse kruisingen
Primair II	Fietsweg, ventweg of alternatief traject Enkel ongelijkgrondse kruisingen of verkeerslichten
Secundair I Verbindend	Vrijliggende fietspaden in het buitengebied Leefbare doortocht in kernen met aanliggende fietspaden of gemengd verkeer i.f.v. intensiteiten en snelheden
Secundair II Ontsluitend	Idem als secundair I sterkere menging
Secundair III As openbaarvervoer en fiets	Idem als secundair I Gemotoriseerd verkeer sterker afgeremd ten gunste van openbaar vervoer en fietsverkeer
Lokale wegen lokaal verbindend en -ontsluitend	Leefbaarheid primeert op doorstroming Fietspaden of gemengd verkeer i.f.v. intensiteiten en snelheden

### 3.2.3

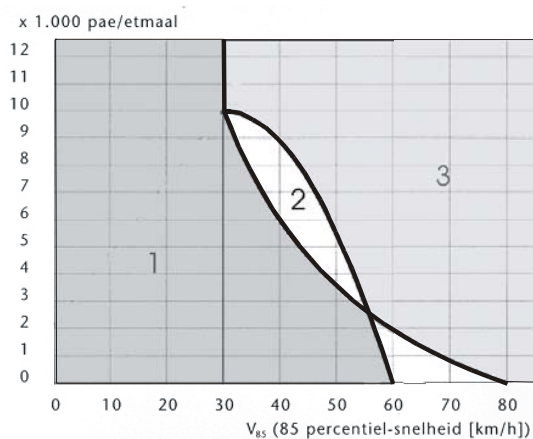
#### Verkeerskundige context

##### 3.2.3.1

##### Intensiteiten en snelheid gemotoriseerd verkeer

Intensiteit en snelheid van gemotoriseerd en fietsverkeer zijn belangrijke factoren bij de keuze van fietsvoorzieningen. De intensiteiten bepalen het aantal kruisingen en inhaalbewegingen - ook 'maatgevend conflict' genoemd. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer heeft een belangrijke impact op de verkeersveiligheid.

In onderstaande grafiek (op basis van *Tekenen voor de fiets* – CROW) wordt de mate van scheiding tussen fietsers en auto's bepaald aan de hand van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer (85 percentielwaarde, of de snelheid waar 85% van het gemotoriseerde verkeer onder blijft), en de intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, uitgedrukt in pae (personenauto-equivalent). De intensiteit van het fietsverkeer wordt niet beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt. Hier volgt men de redenering dat het gevaar op een weg niet wordt veroorzaakt door fietsers en dat een weg die veilig is voor weinig fietsers, dat ook is voor veel fietsers.



Figuur 3.9 Scheiding of menging in functie van snelheid en intensiteit

Mate van scheiding tussen fietsers en auto's bij verschillende snelheid-intensiteitcombinaties (eigen interpretatie op basis van *Tekenen voor de fiets* - CROW, p. 80-81)

##### Toelichting bij de grafiek

De horizontale as van de grafiek geeft de werkelijk gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer weer, dus niet de wettelijk toegestane snelheden of de ontwerp-snelheden.

**Gebied 1:** Een gemengd profiel (weginrichting zonder fietspaden) is wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken (b.v. subjectieve veiligheid of de continuïteit van het fietsnetwerk) kunnen fietspaden wenselijk zijn.

**Gebied 2:** Fietspaden zijn wenselijk.

Afhankelijk van andere verkeers- en ruimtelijke kenmerken is een gemengd profiel of een profiel met fietssuggestiestroken aanvaardbaar.

**Gebied 3:** Fietspaden altijd noodzakelijk.

Geen uitzondering omwille van de hoge snelheden en auto-intensiteiten.

Het is belangrijk te beseffen dat intensiteit en snelheid niet de enige bepalende factoren zijn. Wat de beste oplossing is wordt mee bepaald door andere ruimtelijke, planologische en verkeerskenmerken.

### 3.2.3.2

#### **Continuïteit van het fietsroutenetwerk**

In sommige gevallen is het wenselijk dat een bepaalde fietsvoorziening wordt doorgetrokken om de continuïteit en herkenbaarheid van het hiërarchisch opgebouwde fietsroutenetwerk te verzekeren. Zo kan het bijvoorbeeld wenselijk zijn dat een fietspad wordt doorgetrokken, ook al blijkt het omwille van andere verkeerskundige randvoorwaarden niet strikt noodzakelijk.



Foto 3.18 Fietsroute over plein in centrumgebied – Brugge

### 3.2.3.3

#### **Parkeren**

Ook de parkeerdruk heeft een invloed op de keuze van de soort fietsvoorziening. Vooral bij de toepassing van gemengd verkeer of fietssuggestiestroken is het wenselijk de parkeerdruk in de omgeving te kennen.

Vermits **fietssuggestiestroken** volgens de huidige wetgeving geen juridisch statuut hebben, kan het parkeren op deze stroken op zich niet verboden worden. In de praktijk leidt dit echter tot conflict-situaties. Zeker brede fietssuggestiestroken nodigen uit tot parkeren. Daarom verdient het aanbeveling de toepassing van fietssuggestiestroken steeds te combineren met afgebakende parkeerstroken naast de rijbaan of een parkeerverbod. Indien geen alternatief kan geboden worden naast de rijbaan of in de onmiddellijke omgeving en er toch een parkeerbehoefte bestaat, dan kan beter geopteerd worden voor gemengd verkeer zonder fietssuggestiestroken.

Indien wordt geopteerd voor parkeren op een rijbaan met **gemengd** verkeer, dient er rekening gehouden te worden met de vereiste minimale maten (zie hfdst. 4.1 *Maatvoering*). Parkeren op de rijbaan mag niet ten koste gaan van de benodigde ruimte voor voetgangers, fietsverkeer (in twee richtingen) en rijdend autoverkeer (een of twee richtingen). Bij onvoldoende beschikbare ruimte moet een keuze gemaakt worden (b.v. parkeerverbod of beperkt eenrichtingsverkeer).

Vermits het juridisch verboden is op een **fietspad** te parkeren, speelt de parkeerdruk in dit geval een beperktere rol. Wel kan het wenselijk zijn verscherpt toezicht te houden in zones met een hoge parkeerdruk.

Bijzondere aandacht dient te gaan naar de aanliggende fietspaden die tussen de parkeerstrook en de rijbaan gelegen zijn (ook wel tussenliggende fietspaden genoemd). Hier dient een bijkomende tussenstrook te worden voorzien (min. 0.5 m) tussen het fietspad en de parkeerstrook om ongevalen als gevolg van openslaande portieren te voorkomen.

### 3.2.4

#### Specifieke aandachtspunten – actuele discussies

##### 3.2.4.1

##### *Tweerichtings- of eenrichtingsfietspaden?*

De aanleg van fietspaden aan weerszijden van een weg stuit dikwijls op heel wat moeilijkheden. Zeker als het gaat om vrijliggende fietspaden die onteigeningen vergen, wordt het een dure en tijdrovende aangelegenheid. Om deze reden wordt wel eens gekozen voor een goedkoper alternatief: de aanleg van een tweerichtingsfietspad aan een zijde van de weg.

Op zich kan een dergelijk fietspad, onafgezien van de reeds vermelde financiële en procedurele voordelen, nuttig zijn in welbepaalde omstandigheden. Maar in een ruimer kader gezien kan dit echter voor nieuwe problemen zorgen.

##### **Argumenten voor tweerichtingsfietspaden**

- De fietser moet de rijbaan niet oversteken indien hij in tegenrichting wenst te fietsen. Dit is een belangrijk voordeel bij belangrijke (primaire) verkeerswegen.
- Ook in andere specifieke situaties kunnen redenen bestaan om een tweerichtingsfietspad aan te leggen, b.v. wanneer slechts aan één zijde ruimte kan gevonden worden, of wanneer zich aan de ene zijde minder zijwegen of opritten (= veiliger) bevinden dan aan de andere. Daar staat dan tegenover dat fietsers de rijbaan op deze wegvakken moeten oversteken om bestemmingen aan de overzijde te bereiken.

##### **Argumenten tegen tweerichtingsfietspaden**

- Ter hoogte van kruispunten en inritten komen fietsers uit een onverwachte richting, wat gevaarlijke situaties oplevert. Buiten de bebouwde omgeving zijn deze conflictpunten minder talrijk, maar wel ernstiger van aard.
- Het doortrekken van een tweerichtingsfietspad door woonkernen is meestal niet mogelijk wegens ruimtegebrek, tenzij dit gebeurt ten koste van voetgangersruimte.
- Het probleem van continuïteit: in woonkernen geldt meestal tweezijdig of gemengd verkeer. Dit leidt bij het begin en eind van woonkernen tot gevaarlijke oversteekbewegingen, die zeer moeilijk op te lossen zijn.

##### **Afweging**

Na afweging van de voor- en tegenargumenten kunnen volgende ontwerprichtlijnen vooropgesteld worden:

- **Binnen de bebouwde omgeving** is de keuze voor tweerichtingspaden in de meeste situaties onverantwoord. Deze optie geniet dan ook geen voorkeur, tenzij in uitzonderlijke omstandigheden en met bijzondere aandacht voor mogelijke conflictpunten (kruispunten, inritten, overgang naar tweezijdig fietsverkeer: zie verder).  
B.v.: bij drukke viervakswegen zorgt de beperkte oversteekbaarheid voor sterke barrièrewerking en soms grote omwegen. Om bepaalde voorzieningen langs dergelijke weg (school, zwembad, supermarkt...) voor fietsers optimaal bereikbaar te maken voor fietsers, zonder de verplichting tweemaal een gevaarlijke oversteek te maken, kan het nuttig zijn het fietsen in twee richtingen aan één zijde van de weg plaatselijk of over de hele lengte toe te laten. De wetgever laat dit enkel toe wanneer het bord D7 in beide richtingen aanwezig is.

- Voor belangrijke fietsroutes (fietswegen) waar, ook bij de kruispunten, een sterke scheiding van de verkeerssoorten wordt toegepast, bieden tweerichtingsfietspaden belangrijke voordelen op voorwaarde dat bijzondere aandacht wordt besteed aan de mogelijke conflictpunten.
- Ook **buiten de bebouwde omgeving** blijft tweezijdig fietsen de algemene regel. Uitzonderlijk kunnen er redenen zijn om hier te opteren voor een eenzijdig dubbelrichtingsfietspad, wanneer dit soort asymmetrisch gebruik logisch voortvloeit uit de ruimtelijke of landschappelijke context. B.v. indien het fysiek onmogelijk is een fietspad aan de overzijde aan te leggen (geen ruimte, zelfs niet mits onteigeningen, kwetsbaar natuurgebied...) of wanneer dit beter past in een ruimer concept (minder conflictpunten, betere aansluitingen, betere landschappelijke inpassing...).
- Dubbelrichtingsfietspaden ter hoogte van **op- en afritten** van snelwegen : zie 3.2.5.
- In hoofdstuk 4.5.4.1 wordt gesteld dat het toepassen van een dubbelrichtingsfietspad op een rotonde zoveel mogelijk moet vermeden worden. De aanwezigheid van een rotonde kan dus een bijkomend argument zijn om niet te kiezen voor een eenzijdig fietspad op een traject dat leidt naar deze rotonde.

### Randvoorwaarden bij aanleg dubbelrichtingsfietspad

- De nodige continuïteit dient verzekerd te zijn (geen herhaalde wisselingen van een- naar tweezijdig).
- Elk dubbelrichtingsfietspad dient wat betreft dimensionering en afscherming te voldoen aan de normen, gesteld onder *hoofdstuk 4.1.3 en 4.1.4*.
- Het dubbelrichtingsfietspad wordt zo weinig mogelijk gekruist door zijstraten en inritten. Aan de vormgeving van deze potentiële conflictpunten wordt veel aandacht besteed: voldoende zichtbaarheid, waarschuwingsbord M9 dat wijst op dubbelrichtingsfietspad (aan kruispunten en belangrijke inritten, b.v. van supermarkt of bedrijventerrein), stopstreep voor fietspad, liefst verhoogde aanleg van het dubbelrichtingsfietspad ter hoogte van de kruising...
- De overgang van eenzijdige naar tweezijdige fietsvoorziening wordt op een verzorgde manier gesitueerd en vormgegeven. *Zie hoofdstuk 4.10.3.*



Foto 3.19 Tweerichtingsfietsverkeer op fietsroute met sterke scheiding van verkeerssoorten – Leuven  
Uitwerking oplossing kruispunten, inritten, overgang naar tweezijdig fietsverkeer

**3.2.4.2*****Fietspad aanliggend of vrijliggend in centrumgebied ?***

In een verblijfsgebied - en zeker in centrumgebieden - zijn fietsers best zo zichtbaar mogelijk aanwezig in het straatbeeld, omwille van een betere conflictpresentatie.

Dit uitgangspunt lokt heel wat discussies uit. Zeer begrijpelijk gezien de relatief hoge snelheden in nog niet heraangelegde centrumgebieden. Een op het eerste zicht logisch lijkende opvatting is dan ook dat men fietsers, waar mogelijk, scheidt en afschermt van het autoverkeer. In combinatie met een parkeerstrook betekent dit dat men fietsers achter de parkeerstrook leidt, dus naast het voetpad en weg uit het straatbeeld. Dus toch geen conflictpresentatie ?

In de afweging tussen een aanliggend of achterliggend fietspad spelen tal van positieve en negatieve factoren, die een eenduidig antwoord bemoeilijken. We zetten een aantal argumenten pro en contra op een rijtje.

**Vrijliggende fietspaden**

- Reële afscherming tussen fietsers en autoverkeer: beter gevoel van comfort en veiligheid op de wegvakken zelf, zeker voor kinderen en ouderen.
- Dikwijls gaat het echter om een schijnveiligheid, beperkt tot de wegvakken tussen kruispunten. Aan elk kruispunt wordt een rechts afslaand chauffeur onverwacht geconfronteerd met een (brom)fietsers die hij vooraf niet kon zien achter de geparkeerde wagens.
- Geen conflicten met openslaande portieren aan de linkerzijde van geparkeerde wagens (zijde chauffeur), maar wel aan de passagierszijde. Dit komt frequenter voor gezien passagiers veelal minder oplettend zijn en aan deze zijde geen gevaar verwachten. De aanleg van een strook (min. 50 cm) tussen de parkeerplaats en het fietspad komt tegemoet aan dit knelpunt.



*Foto 3.20 Strook tussen vrijliggend fietspad en parkeerstrook – Leopoldsburg*

- Fietsers worden niet gehinderd door parkeermanoeuvres.
- Fiets- en voetpad vormen samen één zone voor langzaam verkeer. Dit betekent mogelijke conflicten tussen voetgangers, fietsers en vooral bromfietsers. Dit probleem wordt nog verscherpt wanneer er onvoldoende ruimte is voor een volwaardig voetpad en fietspad.
- Overstekende voetgangers verwachten geen fietsers tussen parkeerstrook en voetpad.
- Minder flexibiliteit voor fietsers: om bestemmingen aan de linker wegzijde te bereiken moeten ze tussen geparkeerde wagens hun weg zoeken. Daardoor zullen veel fietsers geneigd zijn het fietspad in tegenrichting te gebruiken om gevaarlijke of moeilijke oversteken te vermijden.

- Bomen in de parkeerstrook staan verder verwijderd van de huizen, waardoor ook het wegbeeld aanzienlijk versmald wordt (= snelheidsremmend).

### **Aanliggende fietspaden**

- De fietser rijdt voortdurend in het gezichtsveld van de automobilist. Dus meer veiligheid aan kruispunten of inritten.
- Conflicten met openslaande portieren aan de chauffeurszijde, maar niet aan de passagierszijde. De aanleg van een strook (min. 50 cm) tussen de parkeerplaats en het fietspad komt tegemoet aan dit knelpunt.
- Fietzers worden gehinderd door parkeermanoeuvres. Aanliggende fietspaden kunnen ook misbruikt worden om dubbel te parkeren.
- Geen conflicten tussen voetgangers en (brom)fietsers.
- Meer flexibiliteit voor fietsers: bestemmingen links van de weg zijn gemakkelijker bereikbaar.
- Breder wegbeeld kan leiden tot hogere rijnsnelheden.
- In noodsituaties geeft de extra breedte dan weer uitwijkmogelijkheid (flexibiliteit), b.v. voor hulpdiensten.



Foto 3.21 Aanliggend verhoogd fietspad – Linde - Peer

### **3.2.5**

#### **Fietspaden ter hoogte van op- en afritten van snelwegen**

Een bijzonder knelpunt vormt de beveiliging van fietspaden ter hoogte van op- en afritten van snelwegen, ringwegen e.d. Bij het verlaten van een systeem met strikte scheiding van verkeerssoorten en hoge snelheden, worden automobilisten hier plots geconfronteerd met fietsers en voetgangers. In veel gevallen gebeurt dit zonder verkeerslichten.

Dit probleem stelt zich nog veel sterker bij een dubbelrichtingsfietspad. De toepassing hiervan ter hoogte van toegangscomplexen is dan ook absoluut te mijden.

In dergelijke situaties wordt best zoveel mogelijk geopteerd voor ongelijkgrondse kruising van de fietsvoorzieningen, wat in de praktijk niet steeds vanzelfsprekend is vermits de kruisende verkeerswegen zich reeds op twee verschillende niveaus bevinden.

Minder ingrijpend alternatief is het fietspad duidelijk zichtbaar en verhoogd aan te leggen met een stopstreep en -bord voor het fietspad.



### **3.2.6**

#### **Beslissingstabel keuze fietsvoorzieningen**

Uit de voorgaande analyse van de ruimtelijke, de verkeerskundige en planologische context blijkt dat een keuze voor een fietsvoorziening afhangt van heel wat randvoorwaarden. Voor een verantwoorde keuze moet men de plaats van de fietser niet geïsoleerd behandelen, maar als een logisch onderdeel binnen een samenhangend ruimtelijk en verkeerskundig concept van een wegomgeving als geheel.

Als synthese is een beslissingstabel opgesteld. Hierbij wordt vanuit de ruimtelijke context een eerste onderscheid gemaakt tussen het verkeers- en het verblijfsgebied. Vervolgens worden voor elk van deze gebieden andere randvoorwaarden aangebracht die leiden tot een aanbeveling van een welbepaalde fietsvoorziening. Telkens wordt aangegeven onder welke omstandigheden ook andere oplossingen naar voor kunnen worden geschoven.

In de ontwerppraktijk zullen de conceptuitgangspunten getoetst moeten worden aan de specifieke verkeers- en ruimtelijke omgeving. Met een goede vormgeving van de fietsvoorziening kunnen vele nadelen van een welbepaalde optie worden vermeden.

BESLISSINGSTABEL KEUZE FIETSVORZIENINGEN

RUIMTELIJKE CONTEXT

Bevindt het project zich in een verkeersgebied: ga naar 1

Bevindt het project zich in een verblijfsgebied: ga naar 2

VERKEERSGEBIED 1

2 VERBLIJFSGEBIED

Betreft het fietsvoorzieningen langsheen een secundaire of een lokale weg:  
indien niet ga naar 1

Betreft het een fietsvoorziening langsheen een primaire weg: ga naar 1.1

Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van 50 km/uur: ga naar 2.1

Betreft het een fietsvoorziening langsheen een secundaire of lokale weg: ga naar 1.2

Betreft het een verblijfsgebied met een toegelaten snelheid van minder dan 50 km/uur:  
ga naar 2.2

1.1 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN PRIMAIRE WEG - VERKEERSGEBIED

- Cf. RSV : geen klassieke fietspaden maar parallelvoorzieningen.
- Indien geen ontsluiting van aanpalende functies en voldoende ruimte beschikbaar: fietsweg (tweerichtingsfietsverkeer, sterk afgescheiden op min. 5 m van de rijbaan, gesignaleerd als weg voorbehouden voor verkeer van fietsers (en - indien gewenst - voetgangers en ruiters)
- Indien geen ontsluiting aanpalende functies en onvoldoende ruimte beschikbaar: alternatief traject: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van alternatief traject.
- Wel ontsluiting aanpalende functies: ventweg: keuze fietsvoorziening afhankelijk van ruimtelijke context van ventweg.

2.1 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - 50 km/uur

- Tweezijdige fietsvoorzieningen = algemene regel
- Indien intensiteit hoger dan 5500 pae/etmaal zijn fietspaden altijd noodzakelijk; afweging: aanliggend verhoogd (conflictpresentatie) of vrijliggend: zie hoofdstuk 3.2.4.2.
- Indien intensiteit lager dan 5500 pae/etmaal (b.v. landbouwwegen): gemengd profiel, fietssuggestiestroken of fietspaden afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9) .

1.2 FIETSVORZIENING LANGSHEEN EEN SECUNDAIRE OF LOKALE WEG - VERKEERSGEBIED (70 - 90 km/uur)

- algemene regel: tweezijdige vrijliggende eenrichtingsfietspaden, uitzonderlijk dubbelrichtingsfietspad (zie 3.2.4.1).
- bij plaatselijke versmallingen (b.v. vooruitgeschoven woning, smalle brug...): aanliggende verhoogde eenrichtingsfietspaden = uitzondering .

2.2 FIETSVORZIENING IN VERBLIJFSGEBIED - MINDER DAN 50 km/uur

- Indien intensiteit lager dan 3500 pae/etmaal: gemengd profiel: weginrichting zonder fietspaden; eventueel fietssuggestiestroken: visuele aanduiding van plaats van de fietser op rijbaan met gemengd verkeer.
- Indien intensiteit hoger dan 3500 pae/etmaal : fietspaden, fietssuggestiestroken of gemengd profiel afhankelijk van intensiteit (zie figuur 3.9) .

<b>HOOFDSTUK 3 DEFINIËRING EN TOEPASSINGSGEBIED VAN FIETSVOORZIENINGEN BINNEN HET GLOBAAL VERKEERSCONCEPT</b>	<b>1</b>
3.1 DEFINIËRING VAN FIETSVOORZIENINGEN	1
3.1.1 Fietspad	1
3.1.3 Weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers - fietsweg	4
3.1.4 Fietsstraat	6
3.1.5 Fietssuggestiestrook	7
3.1.6 Fietsopstelstrook (FOS)	8
3.1.7 Jaagpaden (aangepast in maart 2014)	8
3.2 TOEPASSINGSGEBIED VAN FIETSVOORZIENINGEN	11
3.2.1 Ruimtelijke context	11
3.2.2 Categorisering van het wegennet	16
3.2.3 Verkeerskundige context	19
3.2.4 Specifieke aandachtspunten – actuele discussies	21
3.2.5 Fietspaden ter hoogte van op- en afritten van snelwegen	24
3.2.6 Beslissingstabel keuze fietsvoorzieningen	25