

Vernieuwd vademecum fietsvoorzieningen

Het vademecum fietsvoorzieningen kreeg een update. In deze Mobiliteitsbrief krijgt u een kort overzicht van de belangrijkste wijzigingen, onder meer materiaalgebruik, fietssuggestiestroken en het plaatsen van paaltjes op fietspaden.



JERRY DE BRIE

In mei verscheen een vernieuwde versie van het vademecum fietsvoorzieningen. “Het vernieuwde vademecum heeft een breed draagvlak en hanteert duidelijke richtlijnen”, zegt Niels Janssen van het Agentschap Wegen en Verkeer.

‘Meer uniformiteit, comfort en veiligheid’



JERRY DE BRIE

“Het vernieuwde fietsvademeccum is het resultaat van een samenwerking tussen veel verschillende betrokken partners.” Niels Janssen, Agentschap Wegen en Verkeer.

interview

Waarom was een vernieuwd fietsvademeccum nodig?

“Het fietsvademeccum dateert al van 2002, het is ondertussen wel al verschillende keren geüpdatet. Dat is ook nodig want de inzichten en omstandigheden veranderen voortdurend. De huidige versie is ondertussen de zesde editie. Het was vooral onze ambitie om dit nieuwe vademecum beter af te stemmen op het fietsbeleidsplan van de huidige regering, waarin veiligheid, uniformiteit en fietscomfort centraal staan.”

Wat is er veranderd?

“Er zijn aanpassingen in verschillende hoofdstukken en onderwerpen. De belangrijkste aangepaste thema's zijn materiaalgebruik, fietssuggestiestroken en het plaatsen van paaltjes op fietspaden. Bij bepaalde onderwerpen werd ook een duidelijker standpunt ingenomen dan voorheen. Zo kiezen we in dit vademecum expliciet voor asfalt als beste materiaalkeuze, tenzij in bepaalde specifieke omstandigheden. We hebben voor het eerst ook heel concrete aanbevelingen geformuleerd voor de plaatsing van paaltjes en de uitvoering van hellingen op fietsinfrastructuur met het oog op meer veiligheid en comfort. Een van de meest in het oog springende maatregelen is wellicht de aanbeveling om fietssuggestiestroken voortaan in okergeel uit te voeren, daar waar het fietsvademeccum vroeger enkel aanraadde om geen rode

fietssuggestiestrook aan te leggen. Ook de aanbevolen minimale breedte van fietssuggestiestroken werd aangepast van 1m20 naar minimaal 1m70.”

Hoe ging het AWW te werk voor het ontwerp van de nieuwe editie?

“De nieuwe editie is het resultaat van een samenwerking tussen veel verschillende betrokken partners. In eerst instantie was er intens overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid. Maar de maatregelen zijn ook afgetoetst bij een brede waaier aan partners, zoals de Fietsersbond, Fietsberaad Vlaanderen, VVSG, OCW, BIVV, de provincies, ... Dat maakt dat de vernieuwde maatregelen een breed draagvlak hebben. Om tot dit vernieuwde vademecum te komen, hebben we alle bestaande richtlijnteksten over deze fietsonderwerpen naast elkaar gelegd: de verschillende vademecums, maar ook omzendbrieven, standaardbestekken en dienstorders. Die werkwijze levert een grotere uniformiteit en vaak ook concretere maatregelen op dan in de vorige editie. Zo was de okerkleur voor de fietssuggestiestroken nog niet aanbevolen in het vorige vademecum, maar wel in één van de dienstorders van het AWW. In het nieuwe vademecum hebben we deze duidelijke aanbeveling overgenomen. Nu wijzen alle neuzen in dezelfde richting. Een ander voorbeeld is de preventieve oplossing tegen de

problemen die boomwortels op een fietspad kunnen veroorzaken: de antiwortelschermen. Die waren voorheen enkel opgenomen in het standaardbestek, maar nog niet in het vademecum. Deze werkwijze hanteren we trouwens ook bij de herziening van alle vademecums die volop bezig is. De huidige verschillende vademecums hebben soms tegenstrijdige richtlijnen en zijn ook niet meer allemaal up-to-date. Daarom wil het AWW alle ontwerprichtlijnen binnen één overkoepelend vademecum integreren voor het ontwerp van weginfrastructuur. Het AWW is volop bezig met die integratie, in de loop van 2018 zou er een eerste versie van dit allesomvattend handboek moeten zijn.”

In de nieuwste editie van het Vademecum Fietsvoorzieningen werden deze thema's aangepast:

- Materiaalkeuze
- Comfort
- Fietssuggestiestroken
- Fietslogo's
- Paaltjes
- Rechtsaf en rechtdoor vrij voor fietsers
- Stallingen voor buitenmaatse fietsen

Het integrale Vademecum Fietsvoorzieningen kunt u raadplegen op www.mobielvlaanderen.be/vademecums of www.wegenenverkeer.be/vademecum-fietsvoorzieningen. In de pdf van het vademecum zijn de nieuwe en bijgewerkte passages gemarkeerd met een gele lijn in de marge.

Voortaan breder en in okergeel

Fietssuggestiestroken hebben geen juridisch statuut. Een fietssuggestiestrook is dus niet te vergelijken met een fietspad. Om die verwarring te vermijden, beveelt het vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen aan om fietssuggestiestroken voortaan in okergeel aan te leggen, of in een afwijkend materiaal.

Het doel van een fietssuggestiestrook is om de rijbaan optisch te versmallen en de positie van de fietser aan te duiden. Een fietssuggestiestrook is enkel aangewezen als de keuze voor gemengd verkeer al gemaakt is. Die keuze is afhankelijk van de ruimtelijke en verkeerskundige context. Om de aanleg van een fietssuggestiestrook te rechtvaardigen, mag er niet te veel, maar ook niet te weinig gemotoriseerd verkeer passeren. Een fietssuggestiestrook mag dus zeker geen alternatief zijn voor een fietspad. Kiezen voor een fietssuggestiestrook is ook geen goed idee als er geparkeerd wordt op de rijbaan of wanneer de rijbaan te smal is. De centrale rijloper moet immers herkenbaar en breed genoeg blijven (minimaal 2m). Als de straat te smal is voor een fietssuggestiestrook, valt het te overwegen om te denken aan andere maatregelen, bijvoorbeeld de invoering van een fietsstraat.

Oker

Als de fietssuggestiestrook aangeduid wordt met een gekleurde strook, moet deze okerkleurig zijn. Fietssuggestiestroken mogen niet in het rood aangeduid worden, omdat de verwarring met fietspaden dan te groot is. Fietssuggestiestroken kunnen ook aangeduid worden door gebruik te maken van een andere materialisatie dan de middenstrook. Deze materialisatie mag okerkleurig zijn (bv. asfalt, beton, ...), maar mag ook in dezelfde kleur als de middenstrook worden aangelegd.

Parkeren

Stallingen voor buitenmaatse fietsen

De standaardfiets bestaat niet meer. De dag van vandaag zijn de fietsen zeer gedifferentieerd: bijvoorbeeld hand- en ligfietsen, tandems, fietsen met een aanhangende fiets voor de allerkleinsten, ... De laatste jaren zijn, vooral in de grotere steden, de diverse vormen van bakfietsen steeds meer zichtbaar in het straatbeeld. Ook het aantal fietskarren neemt toe. Dergelijke fietsen vragen omwille van hun gewicht en afmetingen specifieke stallingsoplossingen. Het vernieuwde vademecum biedt enkele richtlijnen om geschikte parkeerplaatsen in te richten. Een fietsbeugel of horizontale

Minimaal 1m70

Volgens de nieuwe richtlijnen in het vademecum fietsvoorzieningen moet een fietssuggestiestrook voortaan tussen 1m70 en 2m breed zijn. Dat is net breed genoeg voor twee fietsers om naast elkaar te fietsen. In het geval van een fietssuggestiestrook in tegenrichting bij beperkt eenrichtingsverkeer wordt een breedte van 1 m aanbevolen omdat het dan veiliger is dat de fietsers achter elkaar fietsen in plaats van naast elkaar.

Voorrang of niet?

Het vademecum geeft ook aanbevelingen in verband met de voorrangsregeling op fietssuggestiestroken. Als een fietssuggestiestrook aangebracht is op de voorrangsweg, blijft die doorlopen bij kruispunten met ondergeschikte



JERRY DE BRIE

wegen. Wanneer de voorrang van rechts geldt, wordt de suggestiestrook onderbroken ter hoogte van het kruispunt.

Meer details over fietssuggestiestroken en fietslogo's in het hoofdstuk 'Ontwerprichtlijnen gemengd verkeer – fietssuggestiestroken' van het vademecum fietsvoorzieningen op www.mobielvlaanderen.be/vademecums



JERRY DE BRIE

Fietslogo's

Fietslogo's zijn niet opgenomen in het verkeersreglement, en hebben dus net als fietssuggestiestroken geen juridische basis. Het voordeel van dergelijke logo's is dat ze goedkoop zijn, de zichtbaarheid van de fietser verhogen en de plaats op de rijbaan aanduiden. Hou er wel rekening mee dat logo's veel minder opvallen in het straatbeeld dan een fietssuggestiestrook. Fietslogo's als alternatief voor fietssuggestiestroken zijn daarom vooral bruikbaar op plaatsen waar het kleurgebruik van fietssuggestiestroken botst met het ruimtelijk beeld van de weg en zijn omgeving, zoals in geklasseerde dorps- en stadsgezichten en in centrumgebieden of op wegen met beperkt eenrichtingsverkeer. Ook op bepaalde ondergronden kan het moeilijk zijn om een kwalitatieve kleurcoating aan te brengen. Daarnaast kunnen fietslogo's toegepast worden in smalle straten of straten met lage verkeersintensiteiten.

Bruggen en tunnels

Comfortabele fietshellingen

In het kader van fietscomfort nam het vademecum ook vernieuwde richtlijnen op over fietshellingen, waaronder een aanbevolen hellingspercentage in relatie tot het te overbruggen hoogteverschil en aanbevelingen voor de breedte.

Meer details in het hoofdstuk 4 'Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen' in het vademecum fietsvoorzieningen (pag. 101 - 102) op www.mobielvlaanderen.be/vademecums

Meer details in het hoofdstuk 4 'Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen' in het vademecum fietsvoorzieningen (pag. 86 - 88) op www.mobielvlaanderen.be/vademecums

‘Asfalt biedt de ideale combinatie van comfort en budget’

In het vernieuwde vademecum kiest AWV voor nieuw aan te leggen fietspaden resoluut voor asfalt. “Als je kostprijs, onderhoudsprijs en comfort naast elkaar legt, blijkt asfalt op langere termijn de beste keuze”, zegt ir. Margo Briessinck van het AWV.

Het vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen beveelt aan om fietspaden in asfalt aan te leggen. Behalve indien een waterdoorlatende structuur nodig is, of in kwetsbare gebieden zoals natuurdomeinen of op zwaar belaste kruisingen. Aan de eerste keuze voor asfalt ging een uitgebreid onderzoek vooraf dat onder meer de kostprijs, de onderhoudsprijs, de structurele levensduur, het draagvermogen, het comfort en de ontwerpprincipes tegen elkaar afwoog.

Beton blijkt duurder

“Vandaag wordt nog vaak standaard gekozen voor een betonverharding bij de aanleg van fietspaden. Die heeft inderdaad de langste structurele levensduur, maar het onderhoud van een asfaltverharding is veel eenvoudiger”, zegt ir. Margo Briessinck, senior adviseur wegstructuren

bij het Agentschap Wegen en Verkeer. “Vaak is het vervangen van de toplaag voldoende om de levensduur, en dus ook het comfort voor de fietser, substantieel te verlengen. Herstellingen aan betonverhardingen zijn veel duurder omdat ze altijd over de volledige dikte moeten gebeuren. Ook qua kostprijs voor de aanleg scoort een asfaltverharding het gunstigst, als halfverharding even buiten beschouwing gelaten worden. Een betonverharding blijkt het duurst, vooral omdat een behoorlijk dikke structuur met een schraalbetonfundering nodig is.”

Comfort

Om het comfort van fietspaden in kaart te brengen, heeft het AWV zich gebaseerd op de langsvlakheid. Ir. Briessinck: “De langsvlakheid geeft aan in welke mate het oppervlak afwijkt van een perfect horizontaal vlak. Bij lokale of herhaalde oneffenheden ontstaan trillingen die door de fietser als oncomfortabel ervaren worden. Om zicht te krijgen op het comfort, heeft het AWV de langsvlakheid van nieuw aangelegde



JERRY DE BRIE

Het vernieuwde vademecum fietsvoorzieningen biedt ook oplossingen om preventief op te treden tegen schade door boomwortels, zoals flexibele wortelschermen, wortelbruggen, groeiplaatconstructies of skeletbodems. Zie hoofdstuk ‘Fietspaden – ontwerp en keuze materiaal’.

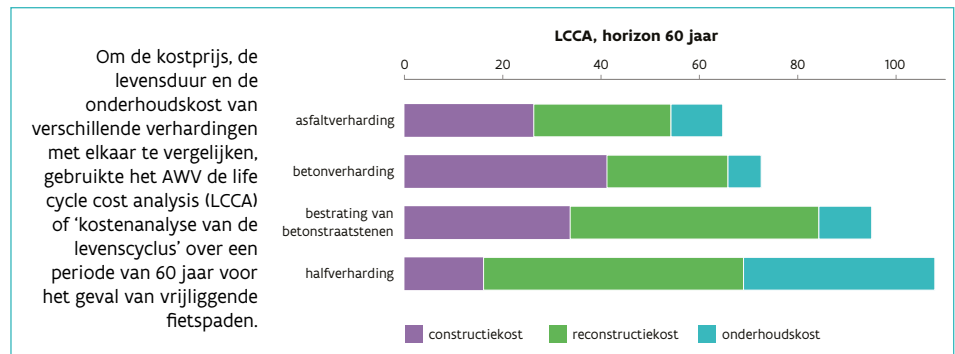
fietspaden gemeten met een fietspadprofilometer. Uit die metingen blijkt dat fietspaden aangelegd in asfaltverharding beduidend beter scoren dan betonnen fietspaden. Bij de meting werd ook rekening gehouden met lange golven, omdat die meer hinder veroorzaken bij hogere snelheden. Met de opkomst van onder meer de elektrische fiets is dat immers geen overbodige luxe.”

Meer details in het hoofdstuk 4 ‘Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen’ in het vademecum fietsvoorzieningen (pag. 19 - 21) op www.mobielvlaanderen.be/vademecums



JERRY DE BRIE

Uit metingen van nieuw aangelegde fietspaden blijkt dat fietspaden in asfalt meer comfort bieden dan fietspaden in beton.



Voorrangsregeling

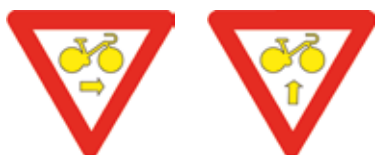
Rechtsaf en rechtdoor vrij voor fietsers

In 2012 werden twee nieuwe verkeersborden ingevoerd: B22 en B23 die fietsers in bepaalde omstandigheden toelaten rechtsaf te slaan of rechtdoor te rijden bij het rode en oranje licht. Meer en meer steden en gemeenten passen de borden toe. In het vernieuwde vademecum werden de richtlijnen aangepast.

Het uitgangspunt van het vademecum blijft dat vooraleer het principe “rechtsaf en rechtdoor vrij voor fietsers” toegepast wordt, men moet nagaan of er geen infrastructurele oplossingen mogelijk zijn, zoals bijvoorbeeld het fietspad omleiden zodat het rechts van het verkeerslicht gelegen is. Infrastructurele aanpassingen of aanpassingen aan de verkeerslichten zijn echter niet altijd op korte termijn mogelijk. De invoering van het bord B22 of B23 is dan een maatregel die op korte termijn kan uitgevoerd worden. Omwille van de beperkte ervaring hiermee in Vlaanderen is evaluatie en opvolging van de

implementatie voor de verkeersveiligheid noodzakelijk. Het vademecum benadrukt dat het al dan niet toepassen van de borden B22 en B23 met de nodige voorzichtigheid moet gebeuren. De toepassing moet dan ook kruispunt per kruispunt overwogen worden waarbij de voor- en nadelen moeten worden doordacht.

Meer details in het hoofdstuk 4 ‘Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen’ in het vademecum fietsvoorzieningen (pag. 58) op www.mobielvlaanderen.be/vademecums



Zo weinig mogelijk paaltjes

Maar liefst 87 % van de in het ziekenhuis opgenomen fietsslachtoffers had een enkelvoudig fietsongeval, er zijn dus geen andere weggebruikers bij betrokken. Dat blijkt uit recente cijfers van het BIVV.



CROW

Een inleidende markering en voldoende brede goed gemarkeerde paaltjes in reflecterend materiaal zijn de beste optie indien paaltjes plaatsen absoluut noodzakelijk is. Vaak is het interessanter om een andere oplossing te zoeken om gemotoriseerd verkeer te weren.

Volgens Nederlands onderzoek zou 50 % van de enkelvoudige fietsongevallen mee bepaald worden door de fietsinfrastructuur. Focussen op vergevingsgezinde fietspaden is dus van belang. Een belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de paaltjes of andere obstakels die soms in het midden van een fietspad geplaatst worden. Vaak zijn ze in het donker, bij fietsen in groep of bij slecht weer immers moeilijk te zien. De eerste vraag is of er al dan niet paaltjes nodig zijn. Een keuzeschema in het nieuwe vademecum helpt wegbeheerders om een goede beslissing te nemen ivm het plaatsen van paaltjes, (zie vademecum hoofdstuk 4, pag. 15).

Omwille van de snelheid en het comfort dat geboden moet worden op fietssnelwegen, wordt aanbevolen om daar nooit obstakels te plaatsen op het fietspad zelf. Het plaatsen van paaltjes in het midden van het fietspad, louter

om de fietser te attenderen op de nadering van een kruispunt, acht het vademecum niet aanvaardbaar. Als er toch paaltjes geplaatst worden, is het belangrijk om ze op een logische plaats te zetten. Bovendien mogen er over een afstand van 10 tot 15 meter voor de palen geen verstoringen zijn, zoals kruispunten, bochten, geparkeerde auto's, overgangen in het profiel, hellingen, ... Er is ook een inleidende markering nodig en een minimale doorgangsbreedte van 1m60. De paaltjes zelf zijn best max 1 m hoog, 16 cm breed en uitgevoerd in reflecterend materiaal van rood en wit.

Meer details in het hoofdstuk 4 'Ontwerprijlijnen voor fietsvoorzieningen' in het vademecum fietsvoorzieningen (pag. 14 - 18) op www.mobielvlaanderen.be/vademecums

Nieuw signalisatiebord laat speed pedelecs toe op jaagpaden

Om tegemoet te komen aan de opmars van de elektrische fiets, plaatst de waterwegbeheerder nieuwe signalisatieborden die speed pedelecs toelaten op jaagpaden. Zo wordt de fiets en al zeker de snelle elektrische fiets, een aantrekkelijk alternatief voor de wagen. De jaagpaden langs de waterwegen zijn een populair fietsalternatief voor functioneel en recreatief fietsen. Jaagpaden maken dan ook steeds vaker deel uit van fietsroutenetwerken en worden opgenomen in de fietssnelwegen.



Samen met de plaatsing van de nieuwe borden worden gebruikers van jaagpaden opgeroepen om zich te houden aan de reglementering, in het bijzonder de snelheidsbeperking van 30 km/u en de voorzichtigheidsplicht t.a.v. elkaar. Gezond verstand en voldoende begrip primeren, net als op de andere delen van de openbare weg.

Ook andere wegbeheerders kunnen het gebruik van de speed pedelec verder faciliteren door aangepaste bebording aan te brengen. Meer hierover is opgenomen in Mobiliteitsbrief nr. 173 (november 2016).

Nieuw: website basisbereikbaarheid

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken lanceerde een nieuwe website met nuttige informatie over basisbereikbaarheid. U vindt er een korte uitleg over wat basisbereikbaarheid juist inhoudt en meer details over de taakverdeling, de vier lopende proefprojecten en de geplande timing voor de invoering van basisbereikbaarheid. Er is ook een interessante rubriek met veel gestelde vragen.

www.basisbereikbaarheid.be

Handleiding buurtfietsenstallingen

Fietsberaad Vlaanderen en Mobiel21 deden een onderzoek naar buurtfietsenstallingen en stelden een handleiding samen. Die moet lokale bestuurders helpen om een beleid op te zetten gericht op het aanbieden van een kwalitatieve stalling in de buurt van de woning.

U kunt de handleiding 'Rapport buurtfietsenstallingen' downloaden op www.fietsberaad.be/publicaties

App Toepark stopgezet

In 2014 lanceerde de Vlaamse overheid de app 'Toepark', een toepassing om voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap op te zoeken. Die app wordt nu stopgezet. Het project was een testcase en het blijkt voor de Vlaamse overheid niet mogelijk om die actueel te houden. Wie een overzicht wil van voorbehouden parkeerplaatsen kan gebruikmaken van de apps 'On wheels' (<https://onwheelsapp.com/>) en 'Navigeer en Parkeer' (www.navigeerenparkeer.be/) (West-Vlaanderen).

Agenda

Augustus

28 tot 1 sept European Road Safety Summer School (Mechelen)

September

16 tot 22 Week van de mobiliteit 2017

29 Belgian ITS congress 2017 (Brussel)

Oktober

5 Publieke ruimte in verbinding (Hasselt)

4 tot 6 Belgisch Wegencongres (Brussel)

14 en 15 Dag van de Trage Weg

17 Dag van de Mobiliteitsprofessional (Kortrijk)

21 Shift Up met uitreiking van de Business Mobility Awards

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.