



JERRY DE BRIE

Fietswegen

De fietswegen duiken steeds meer op in Vlaanderen. Omdat het om een nog relatief nieuw fenomeen gaat, hebben veel lokale besturen vragen rond signalisatie, afsluitingen, kruisingen, ... In deze Mobiliteitsbrief bieden we hier een antwoord op. Er gaat ook aandacht naar het belang van eigen verlichting en bewegwijzering.

Begrip

Statuut van een fietsweg

Fietswegen maken vaak deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk, en dus is de aanleg ervan subsidieerbaar.

Wat?

Een fietsweg is een in eigen bedding aangelegd tracé voor tweerichtingsfietsverkeer, geheel onafhankelijk van het tracé van een verkeersweg (Zie *Vademecum Fietsvoorzieningen, Hoofdstuk 3.*) Een fietsweg is in de praktijk ook steeds toegankelijk voor voetgangers. Het is mogelijk om daarnaast andere categorieën weggebruikers toe te laten, zoals ruiters. De oversteekplaatsen bij kruisende verkeerswegen is een belangrijk aandachtspunt (zie p. 2, *Fietsers in de voorrang, een uitdaging voor de toekomst?*).

Fietswegen worden vaak aangelegd op verlaten spoorwegbeddingen, kerkwegels of andere zogenaamde 'trage wegen', ... maar kunnen ook in een bebouwde kom voorko-

men. Ook jaagpaden langs waterwegen kunnen interessante fietsroutes zijn omwille van de directe en snelle verbinding. Jaagpaden zijn in eerste instantie dienstwegen van de waterwegbeheerders. Fietsers mogen er wel gebruik van maken.

Van recreatief naar functioneel

De eerste fietswegen doken op in het midden van de jaren '90. Ze werden toen vooral gebruikt voor recreatief verkeer. Vandaag worden fietswegen gepromoot voor functioneel gebruik en vormen zij als hoofdroute vaak de ruggengraat van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk. De nieuwste trend zijn de fietssnelwegen, waarbij locaties via zo recht mogelijke fietswegen met elkaar worden verbonden over langere afstand. Er

komt bijvoorbeeld een fietssnelweg langs het spoor tussen Essen, Antwerpen en Mechelen en tussen Gent en Antwerpen.

Subsidies?

De inrichting van een fietsweg kan gesubsidieerd worden via het Fietsfonds (als de fietsweg deel uitmaakt van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk) of in bepaalde gevallen via de module 12 van het mobiliteitsconvenant.

Meer info:

- *Vademecum Fietsvoorzieningen:*
zie www.mobielvlaanderen.be/vademecums
- *Het Fietsfonds: bij uw provinciebestuur.*
- *Module 12 van het mobiliteitsconvenant op*
www.mobielvlaanderen.be/convenants

Hoe een fietsweg aanduiden?

Manier 1

Een fietsweg wordt bij voorkeur aangeduid als een weg voorbehouden voor het verkeer van fietsers, en indien gewenst voetgangers en ruiters. Daarvoor gebruikt men een bord F99a of F99b. Het einde van de fietsweg wordt dan aangeduid met een bord F101a of F101b. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorie(ën) van weggebruiker(s) die tot deze weg is (zijn) toegelaten. Volgens het verkeersreglement moet iedereen die niet behoort tot de categorie weggebruikers die op het bord is afgebeeld een geschreven vergunning van de wegbeheerder kunnen voorleggen om de weg reglementair te kunnen betreden. Opgelet: indien tractoren toegelaten worden (bord F99c), impliceert dit dat al het gemotoriseerde vervoer met een bestemming langs de fietsweg zonder vergunning toelating heeft tot de weg. Deze landbouwwegen zijn dan ook geen echte fietswegen.



F99a



F101a



F99b



F101b



F99c



F101c

Manier 2

Een tweede manier om een fietsweg aan te duiden is het verbodsbord C3, verboden toegang in beide richtingen voor ieder bestuurder aangevuld met onderbord M2 uitgezonderd fietsers (en eventueel dienstvoertuigen). De keuze voor deze bordencombinatie impliceert dat er geen uitzonderingen in de vorm van een vergunning kunnen toegekend worden aan bijvoorbeeld landbouwverkeer. De toepassing van deze bordencombinatie is dus strikter dan het aanwijpsbord F99a/b.



C3 + M2

Fietsers in de voorrang, een uitdaging voor de toekomst?

“Zoals we 15 jaar geleden moesten ijveren voor vrije bus- en trambanen, is vandaag het moment gekomen om hetzelfde te doen voor de fietswegen.”

“De beslissing om voorrang te geven aan een fietsweg vergt een waterdichte omkadering. Politie, gemeenten en provincie moeten dan ook aan hetzelfde zeel trekken.”

Dirk Lauwers, auditor Infrastructuurprojecten in Antwerpen en West-Vlaanderen



“Als we het concept van de fietswegen willen waarmaken, wordt het tijd om na te kijken waar we ze voorrang kunnen geven op het kruisende verkeer”, zegt Dirk Lauwers, auditor Infrastructuurprojecten in Antwerpen en West-Vlaanderen. “Alleen dan kunnen we écht gaan spreken van non-stop hoofdroutes voor fietsers. Nu krijgt het dwarsende autoverkeer nagenoeg overal in Vlaanderen voorrang bij gelijkgrondse kruisingen.”

Uit onderzoek blijkt dat het fietsverkeer de komende jaren alleen maar zal stijgen, ook voor functionele verplaatsingen. Het verwachte succes van e-bikes (elektrische fietsen) voorspelt een sterke groei van snellere fietsers, die gemiddeld grotere afstanden zullen afleggen. “Daarom is het belangrijk dat de kwaliteit van de fietswegen gegarandeerd wordt, en dat ze in de mate van het mogelijke ook als echte non-stoproutes kunnen functioneren”, aldus Lauwers.

Ommezwaai

Momenteel blijkt er weinig bereidheid in Vlaanderen om het verkeer op fietswegen voorrang te geven op dwarsend verkeer. “Tot op zekere hoogte is dat begrijpelijk, want uiteraard primeert altijd de verkeersveiligheid. Toegegeven, een autobestuurder verwacht niet dat hij voorrang moet verlenen aan het verkeer op een kruisende fietsweg. En dat stereotiepe denken kan inderdaad de veiligheid van de fietser in gevaar brengen. Maar met de juiste omkadering en de juiste infrastructurele aanpassingen moet het mogelijk zijn om in dit denkpatroon een ommezwaai te introduceren. Kijk maar naar hoe anders automobilisten nu reageren op voetgangers die willen oversteken aan een zebra-pad. Of denk aan Nederland, daar is het heel normaal om fietsverkeer op een fietsweg voorrang te geven.”

Een goede omkadering omvat onder meer een ondubbelzinnige signalisatie (voorrangsborden) en duidelijke infrastructurele aanpassingen op de kruisende weg (asverschuivingen, versmallingen, verkeersplateaus, ...), op het kruispunt zelf en zo nodig ook in de naderingszones voor het kruispunt. Belangrijk is ook dat er over de voorrangsgeregeling gecommuniceerd wordt in de lokale pers en via andere kanalen. Lauwers: “Je kan dit voorrangsprincipe ook niet op elk soort weg toepassen. Het lijkt mij logisch dat

dergelijke pilootprojecten eerst gelanceerd worden op kruisingen met landelijke wegen met weinig verkeer en op wegen zonder lange rechte stukken. Er moet wel voldoende fietsverkeer op de fietsweg rijden, anders riskeer je na verloop van tijd negatie bij de autobestuurders. In elk geval is het heel belangrijk dat over dergelijke ingrijpende beslissingen goed wordt nagedacht, en dat politie, gemeente en provincie aan hetzelfde zeel trekken.”



Vandaag moeten gebruikers van een fietsweg steeds voorrang verlenen aan kruisend verkeer, zelfs op lokale wegen met weinig verkeer.

JERRY DE BRIE

Materiaalkeuze

Fietscomfort in natuurgebied



Fietswegen worden, net als andere fietspaden, best aangelegd in een monolithische verharding, zoals asfalt of beton. Deze materialen worden aanbevolen in het Vademecum Fietsvoorzieningen vanwege het fietscomfort. In sommige natuurgebieden is een compromis aangewezen in de vorm van ecologisch asfalt (plantaardig bindmiddel in plaats van bitumen) of waterdoorlatende halfverhardingen (dolomiet, kalksteen, ternair zand, ...). Begin april 2011 publiceert het Agentschap Natuur en Bos van de Vlaamse overheid het ‘Technisch Vademecum Paden en Verhardingen’ dat een overzicht geeft van alle verhardingsmaterialen die kunnen toegepast worden in groengebieden. Dit vademecum wordt voorgesteld aan het grote publiek op twee studiedagen (zie *Goed om weten* op pagina 4).

Meer info: Vademecum Fietsvoorzieningen: zie www.mobielvlaanderen.be/vademecums Zodra het vademecum ‘Technisch Vademecum paden en Verhardingen’ verschenen is, vindt u een nieuwsbericht en een link op www.mobielvlaanderen.be/convenants (Wat is nieuw?).

Fietswegen afsluiten voor autoverkeer

Het begin en het einde van fietswegen wordt aangegeven met een verkeersbord (zie pagina 1). Op plaatsen waar nauwelijks ongewenst autoverkeer verwacht wordt, volstaat dat. Anders is het aangewezen om de fietsweg ook fysiek af te sluiten.

Obstakels op een fietsweg houden steeds een risico in voor aanrijdingen door fietsers. Vooral bij grotere groepen kunnen ze ernstige valpartijen veroorzaken. De goede zichtbaarheid van obstakels, zeker bij duisternis, is daarom zeer belangrijk. Er bestaan verschillende manieren om een fietsweg af te sluiten voor ongewenst autoverkeer.

Deze lijst is uiteraard niet limitatief. De keuze om al dan niet selectief af te sluiten en de keuze van afsluiting is afhankelijk van de omstandigheden, zoals de intensiteit en de aard van het plaatselijke verkeer.



JERRY DE BRIE

← Geschrankte hekjes

- + Hekken remmen het fietsverkeer sterk af. Dat kan interessant zijn bij bijvoorbeeld gevaarlijke oversteken.
- De hekjes maken de weg permanent ontoegankelijk voor prioritaire voertuigen en onderhoudswagens.
- De hekjes bemoeilijken de doorgang ook voor fietsers. Zeker voor bijvoorbeeld fietsers met een fietskar.



JERRY DE BRIE

↑ Palen

- + Effectieve afsluiting voor auto's (in het midden en aan de randen van de weg).
- Vaste palen maken de weg permanent ontoegankelijk voor prioritaire voertuigen en onderhoudswagens. Verzinkbare of neerklapbare palen kunnen dat probleem oplossen en genieten dan ook de voorkeur.
- Kan hinderlijk zijn voor fietsers (zeker in groep); opvallende kleuren en de toepassing van zachtere materialen is belangrijk.



JERRY DE BRIE

← ↑ Tractorsluis

- + Selectieve toegang voor bepaalde voertuigen.
- Gevaarlijk voor fietsers (aanrijdingsgevaar).
- Het obstakel wordt soms verkeerd ingeschat door auto's en kan zo schade veroorzaken. Een goede signalisatie met gevaarsbord is belangrijk.



JERRY DE BRIE

Fysieke versmalling (poorteffect)

- + Hinder beperkt voor fietsers.
- Versmalling tot 1,50m kan gevaarlijk zijn voor fietsers in groep en kan toegang beletten voor voertuigen voor hulpverlening en onderhoud.

Wild- of veerooster

- + Vooral aangewezen in natuurgebieden, om grazend vee in het gebied te houden.
- + Louter visuele afsluiting.
- Niet effectief om auto's te weren.
- Mogelijk discomfort/glad voor fietsers.

Omdat fietswegen niet vlakbij een rijweg liggen, maar in een eigen bedding, kunnen de fietsers niet meegenieten van de wegverlichting en van bestaande bewegwijzering. Bij het inrichten van een fietsweg moet er dus nagedacht worden over specifieke bewegwijzering en aangepaste verlichting.

Wegwijzers voor fietsers

Bewegwijzering van fietswegen is essentieel, zeker op functionele fietsroutes en om nieuwe fietsers aan te trekken. In Vlaanderen gebeurt dit nog te weinig. De provincie Oost-Vlaanderen is hierin een pionier. Ze werkt al meer dan 10 jaar aan eenduidige signalisatie van haar functionele fietsroutes, waaronder



In Oost-Vlaanderen worden functionele fietsroutes volgens een uniform systeem bewegwijzerd.

ook fietswegen. Om een uniforme bewegwijzering te garanderen doet het provinciebestuur de bewegwijzering van het bovenlokaal functioneel fietsrouten netwerk zelf. De gemeenten moeten wel het signalisatieplan opstellen, in overleg met de provincie.

Slimme verlichting

Ook verlichting van functionele fietswegen is belangrijk. Dit om het sociale veiligheidsgevoel te vergroten, en het gebruik van de fiets extra te stimuleren. Wegen zonder enige vorm van verlichting zijn immers bij duisternis niet aantrekkelijk om te fietsen. Bovendien zijn de lichten van de meeste fietsers niet altijd sterk genoeg en zien ze putten of ander obstakels onvoldoende. Ondertussen worden er energiezuinige systemen ontwikkeld (LED-verlichting, zonne-energie, ...) die ideaal kunnen zijn voor gebruik op fietswegen. Gecombineerd met een bewegingsdetector brandt deze verlichting niet langer dan nodig op volle kracht. Ideaal in natuurgebied dus.



HERRY DE BRIE

In Brasschaat werd vleermuisvriendelijke fietspadverlichting met bewegingssensoren geïnstalleerd. De LEDs produceren een specifiek geel licht waar vleermuizen minder gevoelig voor zijn. Dankzij bewegingsdetectie gaan de lampen alleen branden als er effectief een fietser passeert.

Goed om weten

Ronde Tafels over mobiliteitsconvenant

Het mobiliteitsconvenant wordt momenteel grondig herzien. De VVSG en de mobiliteitsbegeleiders van de Vlaamse overheid willen zo veel mogelijk rechtstreeks van de gemeenten zelf vernemen wat de plus- en minpunten zijn van de convenantwerking, om deze waar mogelijk in de herziening te integreren. Daarom wordt in maart in elke provincie een 'Ronde Tafel' georganiseerd. Voor meer details, data en locaties: zie www.mobienvlaanderen.be/convenants (Wat is nieuw?). Elke gemeente ontvangt ook een persoonlijke uitnodiging via de VVSG. Opgelet: aantal deelnemers beperkt.

Voorjaarsaanbod Mobiliteitsacademie

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt organiseren onder de vlag

van de Mobiliteitsacademie opleidingen voor mobiliteitsprofessionals (zowel basiscursussen als specialisatiecursussen). Komend voorjaar (februari tot mei) worden onder meer deze cursussen georganiseerd: Werfsignalisatie – Verkeersveiligheid – Minder borden, meer verkeersveiligheid – Toegankelijkheid – Fietsreglementering en aansprakelijkheid – Verkeersreglement – Parkeerreglementering.

Voor data, prijzen, inschrijvingen en meer info kunt u terecht op www.verkeerskunde.be (kalender).

Nieuw: Technisch Vademecum Paden en Verhardingen

Begin april publiceert het Agentschap Natuur en Bos een nieuw vademecum rond verhardingen van paden in groengebied. Het nieuwe vademecum wordt voorgesteld op twee studiedagen:

- 24/03/2011 in het Stadhuis van Oostende
- 07/04/2011 in Hasselt op de Abdij site van Herkenrode.

Inschrijven kan tot 11 maart voor de studiedag in Oostende en tot 25 maart voor de studiedag in Hasselt via de rubriek 'Cursusaanbod/studiedagen' op de website www.inverde.be.

Meer info: Eva Troch, Agentschap Natuur en Bos, evatroch@lne.vlaanderen.be

Nieuwe website Toegankelijke omgeving

Eind vorig jaar lanceerde Enter vzw met steun van de Vlaamse overheid de nieuwe website www.toegankelijkeomgeving.be. Naast een toelichting van de omkaderende visie en beleidsaspecten komen er ook de principes uit het 'Vademecum Toegankelijk publiek domein' aan bod. U vindt er verder ook informatie over Universal Design, toegankelijk mobiliteitsbeleid en toegankelijke voertuigen.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op www.mobienvlaanderen.be/convenants, 'Wat is nieuw?'

