

### 3 – FICHES ZACHTE MOBILITEIT

# PROJECTFICHE NR. 3 – Fietsnetwerk

## DOELSTELLING(EN)

Zachte verplaatsingen aanmoedigen door de infrastructuurkwaliteit en de verkeersveiligheid te verbeteren.  
 Naast de steun aan gewestelijke realisaties op de Gewestelijke fietsroutes zal de gemeente het fietsnetwerk op gemeentewegen aanvullen. Bedoeling op termijn van dit netwerk is dat bij voorrang fietsroutes de verschillende gemeentelijke polen met elkaar verbinden.

## BELANGRIJKSTE ACTIE

Realisatie van wegmarkeringen in overeenstemming met het fietsvademeccum van het gewest.  
 Realisatie van gemarkeerde fietspaden of fietssuggestiestroken (fietslogo + witte chevrons) in functie van de breedte van de wegen. Realisatie van fietsparking. Zie hieronder voor meer details. Toe te passen methodologie om verplaatsingen per fiets te verbeteren (zie ook algemene opmerkingen over fietsopstelstroken en beperkt eenrichtingsverkeer).

## PRIORITEITSGRAAD

Graad 1 en 2 – Prioriteit korte tot middellange termijn – Periode van 1 à 6 jaar

## SAMENHANGENDE ACTIES:

Fiches zones 30

## TE RAADPLEGEN BIJZONDERE ACTOREN

MIVB	Raadgevend advies
Politie	Raadgevend advies
Gewest BUV	MO
Comités en verenigingen	Raadgevend advies
Fietswerkgroep (interne werkgroep binnen de gemeente waarin ook de verenigingen zetelen)	Raadgevend advies

## NODIGE MIDDELEN VOOR DE UITVOERING

Snelheidsbeperkende systemen

Financiële middelen hangen af van het type wegmarkering (verf of thermoplastisch bijvoorbeeld – in detail te bestuderen)

## Te plannen financiële kosten voor het gewest:

Te plannen fietspad over 1 km: +/- 5.000 €  
 Fietssuggestiestrook over +/- 6 km: +/- 35.000 €

## Te plannen financiële kosten voor de gemeente:

Fietssuggestiestrook over +/- 9 km: +/- 55.000 €

## FINANCIERINGSBRONNEN

Eigen middelen	X
Gewest	X

## BEHOEFTE

Later te definiëren

## STUDIE

Intern

## PLANNING VAN DE WERKZAAMHEDEN

Te bestuderen

### Toe te passen methode om verplaatsingen per fiets te verbeteren

Door gecombineerde toepassing op zowel gemeentewegen als gewestwegen zal een netwerk van comfortabele en veilige fietswegen kunnen ontstaan dat zeker bevorderlijk zal zijn voor verplaatsingen per fiets binnen het Gewest. Op die basis hebben wij verschillende Etterbeekse trajecten in kaart gebracht die veiliger kunnen worden gemaakt (cf. onderstaande kaart).

- Fietspaden (gemarkeerd of fysiek gescheiden van de rijstroken op de weg)

Fietspaden geven fietsers een duidelijk afgebakende plaats op de openbare weg. Ze verhogen de veiligheid van de fietsers en zorgen ervoor dat automobilisten fietsers gemakkelijker in het oog krijgen. Fietsers zijn verplicht dit fietspad te gebruiken. Idealiter is het fietspad vrijliggend ('buiten het verkeer') zodat fietsers geen geparkeerde wagens kunnen raken (meter tussenruimte laten, zodat fietsers opengaande portieren kunnen vermijden).

De gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) pleit voor de realisatie van overgangszones aan het begin en op het einde van fietspaden zodat fietsers gemakkelijk het fietspad op kunnen en gemakkelijk en veilig weer in het verkeer kunnen komen. Deze overgang wordt uitgevoerd zonder bruusk hoogteverschil.

Onder de verschillende doelstellingen noemen we de aanleg (mits de rijweg breed genoeg is) van vrijliggende (fysiek van de weg gescheiden) of met wegmarkering aangeduide fietspaden op alle gewestwegen. Voor de markering moet altijd de duurzaamste oplossing worden gekozen.

- Fietsopstelstrook - fietssas

Fietsassen op kruispunten met verkeerslichten bieden tweewielers de mogelijkheid om zich bij rood licht vóór de stilstaande wagens op te stellen. Zo worden ze beter gezien in het verkeer en ademen ze ook veel minder uitlaatgassen in. Als het licht op groen springt hebben de fietsers een voorsprong op de andere voertuigen, zodat ze gemakkelijker en veiliger links kunnen afslaan of rechtdoor kunnen rijden.

Streefdoel is alle kruispunten met verkeerslichten uit te rusten met een fietssas, voorzover er nog geen is. De markering moet duurzaam zijn.

- Fietsuggestiestroken

Deze aanpassing wordt uitgevoerd als de rijweg niet breed genoeg is om beveiligde fietspaden af te bakenen (die breed genoeg zijn opdat de fietsers geparkeerde auto's niet raken). Het gaat echter om een 'tweede keus', aangezien fietsers niet verplicht zijn deze gesuggereerde stroken te gebruiken en ook auto's er mogen rijden en zelfs tijdelijk kunnen stoppen.

Fietsuggestiestroken wijzen de fietser aan waar hij het beste kan rijden en maken andere weggebruikers er attent op dat er fietsers kunnen zijn. Ze helpen automobilisten om gemakkelijker 1 m vrije afstand te houden als ze voorbijrijden.

Een fietsuggestiestrook wordt anders gemarkeerd dan een fietspad en maakt dus volledig deel uit van de rijweg. Een fietsuggestiestrook is niet aan weerskanten afgebakend door een onderbroken witte lijn. Deze strook 'legitimeert' de aanwezigheid van fietsers op de weg en

verhoogt hun zichtbaarheid. Een fietsuggestiestrook heeft echter geen juridisch statuut. Het is een ondersteunende maatregel in geval van gemengd verkeer.

Fietsuggestiestroken kunnen op verschillende manieren worden uitgevoerd. Het kan gaan om:

- Stroken in een andere kleur en/of een ander materiaal dan de rest van de rijweg, aan de rand van die rijweg.
- Een markering bestaande uit opeenvolgende chevrons en fietslogo's aan weerskanten van de rijweg. Deze fietsuggestiestrookmarkeringen kunnen worden beklemtoond door in het raam van een volledige heraanleg van de weg of eventueel ter hoogte van een zijweg of kruispunt een ander materiaal of een andere kleur te gebruiken.

Op advies van het BIVV geeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de voorkeur aan het gebruik van het tweede type fietsuggestiestroken, die worden aangeduid met een reeks chevrons en fietslogo's op fietsstroken in een ander kleur en/of materiaal. Deze twee types van fietsuggestiestroken bieden namelijk verschillende voor- en nadelen, waarvan men zich goed bewust moet zijn alvorens een beslissing te nemen of tot concrete uitvoering over te gaan.

- Fietsuggestiestroken aangeduid met een andere wegbedekking of een andere kleur

Voordeel: Bestuurders van motorvoertuigen vermijden die stroken, ook al is er voor hen geen verbod om op die stroken te rijden. Dat gedrag helpt de aanwezigheid van fietsers op de weg te legitimeren. Gemotoriseerde weggebruikers gaan ook trager rijden doordat de fietsuggestiestroken de indruk wekken dat de weg minder breed is.

Nadeel: Hoewel volgens de wetgeving twee fietsers naast elkaar mogen rijden, zijn fietsers in verschillende jurisprudentiegevallen in het ongelijk gesteld omdat ze buiten de fietsuggestiestrook reden toen zich een ongeval voordeed waarbij een fietser en een motorvoertuig waren betrokken.

- Fietsuggestiestroken aangeduid door een reeks chevrons en fietslogo's

Voordeel: Deze markering definieert een voor fietsers beschikbare ruimte, zonder zijdelingse begrenzing. De markering verduidelijkt ook de rijrichting die de fietsers moeten volgen.

Nadeel: Hoewel deze markering de aanwezigheid van fietsers op de weg helpt legitimeren, hebben automobilisten toch minder de indruk dat de weg smaller is dan in het geval van een doorlopende wegmarkering. Deze markering draagt er bijgevolg niet toe bij dat gemotoriseerde weggebruikers hun snelheid verlagen.

In beide gevallen moet de door de wegmarkering gegeven informatie worden aangevuld met een passende verticale bewegwijzering, zeker in de meest conflictuele situaties.

Als de weg niet breed genoeg is om fietsuggestiestroken van de gewenste breedte aan te brengen, bevelen de overheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het BIVV aan gebruik te maken van chevrons die minder grondoppervlakte in beslag nemen (kleinere, maar toch duidelijke chevrons).

Het is namelijk beter niet te veel verschillende symbolen te gebruiken op de weg, om de aanwijzingen voor de weggebruikers leesbaar en coherent te houden.

- Gewestelijke fietsroutes

Gewestelijke fietsroutes zijn wegen die aan fietsers worden aanbevolen voor verplaatsingen over middellange en lange afstand. De routes gaan door verschillende gemeentes en passeren dicht bij de grote activiteitspolen van de stad. In het algemeen volgen deze routes lokale wegen, want daar is het verkeer minder druk, minder snel en dus minder stresserend als op hoofdwegen. Toch kan het gebeuren dat gewestelijke fietsroutes gebruikmaken van grotere verkeersaders om bepaalde natuurlijke of kunstmatige hindernissen te ontwijken. Bij de aanleg van gewestelijke fietsroutes moet rekening worden gehouden met het type weg waarlangs de route loopt:

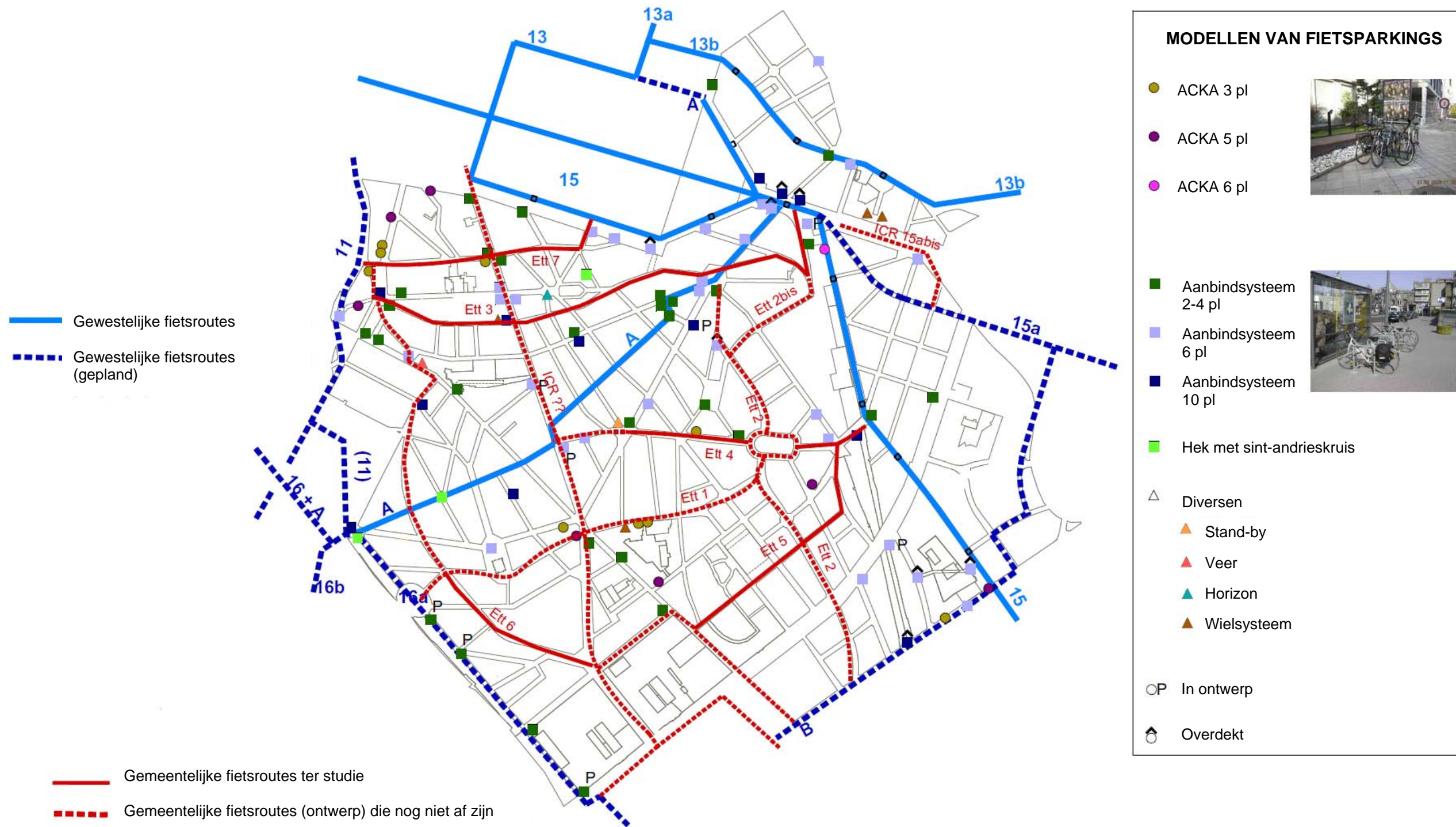
- Op hoofdwegen moeten de fietsers in de mate van het mogelijke worden gescheiden van de rest van het verkeer, door middel van een fietspad;
- Op lokale wegen gaat het meestal om gemengd verkeer: instelling van zones 30 om veiligheidsredenen, instelling van beperkt eenrichtingsverkeer om fietsers in beide richtingen te kunnen laten rijden, maatregelen om de verkeersdoorstroming te beperken en/of de snelheid te verminderen om het traject te veraangename.

- Beperkt eenrichtingsverkeer

In eenrichtingsstraten moeten er verkeersborden komen die te kennen geven dat fietsers in de tegenrichting mogen rijden aan de rechterkant van de rijweg.

Beperkt eenrichtingsverkeer draagt bij tot de uitbouw van een infrastructuurnet voor fietsers met vermijding van grote verkeersaders, omwegen en niveauverschillen. Bovendien kunnen de fietsers oogcontact maken met de automobilisten. Zo hebben ze de situatie beter onder controle dan als ze volgens de rijrichting van de auto's rijden.

# Fietsroutes en fietsparkings



Datum: juli 2009