

Een duurzame breedte voor fietsinfrastructuur



Het fietsverkeer groeit en ook de variëteit aan fietstypes neemt toe. Het gebruik van elektrische fietsen en speedpedelecs leidt tot meer snelheidsverschillen en inhaalmanoeuvres op het fietspad. Sinds 2007 moeten ook alle voortbewegingstoestellen die sneller dan stapvoets bewegen, op het fietspad. Sommige nieuwe fietsinfrastructuur zit ook snel aan haar limieten: de groei van het fietsverkeer gaat in enkele regio's sneller dan verwacht en de capaciteit is onvoldoende berekend om die groei over de levensduur van de infrastructuur op te vangen. Dit advies gaat daarom in op de noodzakelijke breedte van infrastructuur voor de fiets, berekend op een groeiend gebruik in veilige omstandigheden.

Situering en probleemstelling

In het vademecum Fietsvoorzieningen staan twee tabellen opgenomen: één met richtlijnen voor minimumafmetingen van fietsinfrastructuur en één die aangeeft welke capaciteit een fietspad heeft bij een bepaalde breedte.¹ Uit de ontwerppraktijk blijkt dat men enkel rekening houdt met de minimumafmetingen en te weinig de bestaande of te verwachten intensiteiten meeneemt in het ontwerpproces.

Dit advies wil daar verandering in brengen. Het wil de bestaande tabellen integreren in één helder overzicht. Het moet beleidsadviseurs **makkelijker inzicht geven** in welke breedte van fietsinfrastructuur in een bepaalde omgeving wenselijk is of op welke capaciteit een bepaald fietspad is berekend. Steeds meer gemeenten volgen die groei ook op, bijvoorbeeld via deelname aan de Fietstelweek. De resultaten van fietstellingen in de Provincie Antwerpen tonen aan dat een jaarlijkse groei van het fietsverkeer met 2 tot 6% niet onrealistisch is. Bij het invoeren van circulatiemaatregelen in Gent werden nog grotere stijgingspercentages opgemeten.

Daarnaast wil dit advies ook **nieuwe standaardbreedtes** aanbevelen. Die moet ook de verkeersveiligheid op het fietspad zelf ondersteunen: er zijn meer verschillende types fietsen en voortbewegingstoestellen, met ook verschillende snelheden. Die nieuwe breedtes zijn nodig om in te spelen om dat divers gebruik. We willen daarmee een discussie starten over de bestaande normen in het vademecum.

Methode

Voor de opmaak van de synthesetabel werden de bestaande tabellen uit het vademecum grondig geanalyseerd én werd informatie verzameld over capaciteitsinschattingen in Nederland.² De eenvoudig te begrijpen leidraad voor fietsinfrastructuur (1 m = 1 fietser, 2 m = 2 fietsers,...) werd zoveel mogelijk geïntegreerd.

De breedte van 1 meter per fiets komt voort uit de breedte van de fietser en de fiets zelf én uit het feit dat de fietser geen rechte lijn volgt bij het fietsen. Hij heeft een zogenaamde 'vetegang', omdat fietsen nu eenmaal een evenwichtsoefening is. Dat zorgt ervoor dat de infrastructuur breder moet zijn dan de fiets/fietser zelf. Rijwielen tot 1 meter breed worden door de wegcode ook toegelaten om het fietspad te gebruiken.

De nieuwe tabel vertrekt van een comfortabel fietspad dat zoveel als mogelijk toelaat om standaard met twee fietsers veilig én comfortabel naast elkaar te rijden. Dat moet de basisfilosofie zijn voor elk fietspad. Afhankelijk van de omgeving én de wenselijkheid van een één- of tweerichtingsfietspad worden er telkens twee maten voorgesteld: één voor een minder druk fietspad en één voor een fietspad met intensief fietsverkeer. Ook bij intensief fietsverkeer moet er ruimte blijven om snelheidsverschillen op te vangen én inhaalmanoeuvres veilig te laten verlopen. Daarom stellen we aangepaste breedtes voor.

Waar houden de nieuwe breedtes rekening mee?

Met de verschillende types van fietsen en andere voortbewegingstoestellen die van de fietsinfrastructuur gebruik maken:

- Bredere fietsen: mountainbikes, fietskarren, twee- of driewielige cargo- en bakfietsen,

¹ Zie pag. 7 & 8 Hoofdstuk 4 – Vademecum Fietsvoorzieningen.

<http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/2017-vf-integraal.pdf>

² Ontwerpwijzer Fietsverkeer, CROW-Fietsberaad, voorzieningenbladen 2, 3 en 4 (pag. 221 – 223)

- Andere voortbewegingstoestellen: scootmobiel (personen met een beperkte mobiliteit), monowheels, e-steps, segway,....

Met de toenemende snelheidsverschillen tussen gebruikers van fietsinfrastructuur:³

- Gewone snelheidsverschillen tussen fietsers onderling, omwille van een leeftijdsverschil of type gebruik (woon-werk vs recreatief);
- Snelheidsverschillen tussen fietsen en voortbewegingstoestellen
- Snelheidsverschillen tussen gewone fietsen, elektrische fietsen en speed pedelecs

Met het benadrukken (en vrijwaren) van het sociale en maatschappelijke voordeel van fietsen:

- Fietsers van alle leeftijden ("8 tot 80") die zelfstandig of onder begeleiding gebruik maken van dezelfde infrastructuur
- Comfortabel naast elkaar rijden voor sociaal contact of begeleiding van kinderen op de fiets
- Toenemende fiets-fietsongevallen met als oorzaak een te beperkte en oncomfortabele infrastructuur.
- Verwachte toename en gewenste evolutie naar meer fietsverkeer

Duurzame breedtes voor fietsinfrastructuur

Standaardbreedte bij spitsuurintensiteit (≈ etmaalintensiteit)	Eénrichtingsfietspad <ul style="list-style-type: none"> • <i>ev. aanliggend tot 50km/u</i> • <i>vrijliggend > 50 km/u</i> 	Tweeërictingsfietspad <ul style="list-style-type: none"> • <i>steeds vrijliggend (ongeacht snelheidsregime)</i>
Fietspad		
0 - 150 (0 - 1500)	2,00m	3,00m
> 150 (> 1500)	3,00m	4,00m
Vrijliggende fietsweg		
0 - 150 (0 - 1500)		3,00m
> 150 (> 1500)		4,00m
Fietssnelweg (steeds met kant- en asmarkering)		
0 - 250 (0 - 2500)		≥ 4,00m
> 250 (> 2500)		≥ 6,00m

De breedte wordt gemeten tussen de boordstenen/kantstroken.

Een asmarkering (10 cm breed) op tweeërictingsfietsinfrastructuur is bij elke breedte aanbevolen in de bochten (scheiding van rijrichting, voorkomt frontale aanrijdingen bij beperkte zichtbaarheid) en vanaf een breedte van 4 meter best standaard over het ganse traject.

³Zie ook Resolutie 1253/4, ingediend op 15 november 2017 en aangenomen in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement.