

Fietsoversteekmarkeringen op kruispunten



Het eenduidig aanduiden van fietsoversteken op kruispunten is een belangrijke stap in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Fietsberaad Vlaanderen heeft daarom het initiatief genomen om een werkgroep op te richten, met als doelstelling het bereiken van een eenduidig en gedragen voorstel van markeringen voor fietsoversteken. De focus in deze nota ligt op oversteken uit de voorrang op kruispunten.

Aanleiding

Fietsberaad Vlaanderen richtte in de zomer van 2016 een werkgroep rond fietsoversteekmarkeringen op omdat verschillende steden en gemeenten en afdelingen van de Fietsersbond opmerkingen formuleerden bij het verwijderen van oversteekmarkeringen (blokkenmarkering, maar ook fietspadmarkeringen dwars op de voorrang) op kruispunten van gewestwegen. Een herziening van een dienstorder van AWW lag hier aan de basis van.

Bij de opmerkingen kwam vooral naar boven dat het niet op de juiste plaats gebeurde, en dat het verwijderen van de markering voor een onveilig gevoel zorgde. Verdere

inventarisatie van kruispunten gaf echter aan dat niet alleen het Vlaams Gewest maar ook de lokale wegbeheerders niet consequent zijn in het aanduiden van oversteekvoorzieningen voor fietsers, zowel in type markering als in kleurgebruik. De verschillen zijn vaak erg uiteenlopend.

Fietsberaad Vlaanderen bracht als neutrale kennisinstelling de verschillende actoren en wegbeheerders samen om op basis van een gezamenlijke analyse en met input van vertegenwoordigers van de verschillende weggebruikers te komen tot een reeks van aanbevelingen. Het samenbrengen van deze werkgroep heeft geleid tot een aanpassing van het dienstorder [MOW/AWV/2017/6: 'Gekleurde wegoppervlakken voor fietsvoorzieningen – fietsgeleiding op kruispunten'](#).

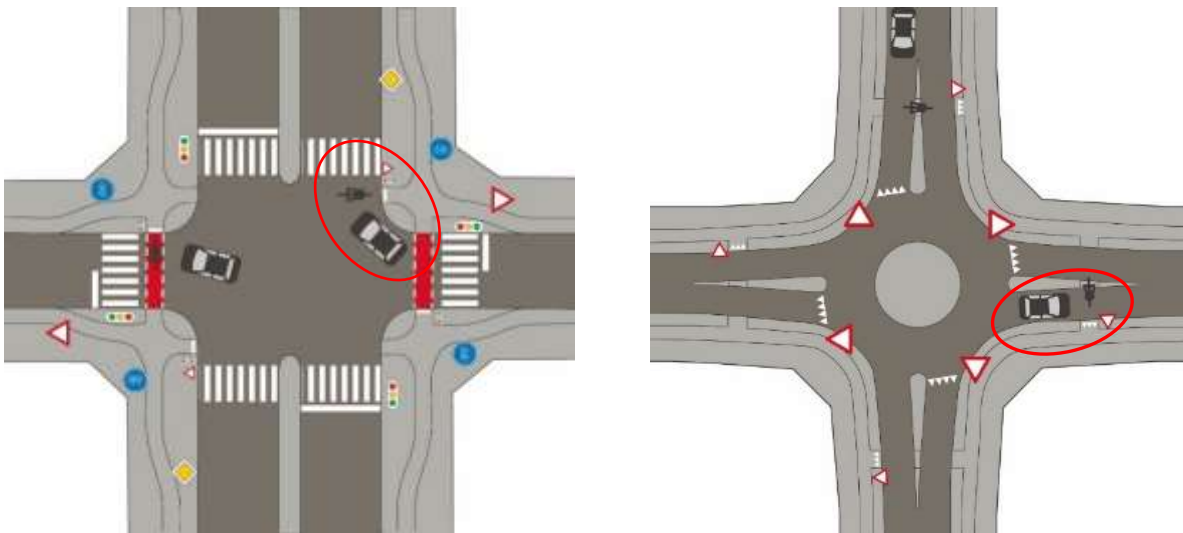
Het concrete resultaat is dat fietsoversteken uit de voorrang opnieuw een aangepaste markering krijgen. Ook aan lokale wegbeheerders wordt gevraagd deze markering toe te passen op fietsoversteken uit de voorrang.

Fietsberaad Vlaanderen blijft ook ijveren om het aantal types markeringen van fietsoversteken verder te reduceren tot twee mogelijkheden: een fietsoversteek in de voorrang en een fietsoversteek uit de voorrang.

Probleemstelling

Het niet markeren van een fietsoversteekplaats aan kruispunten dwars op een voorrangsweg heeft twee grote gevolgen:

- Gebrek aan geleiding voor de fietser, waardoor vooral bij complexe kruispunten onduidelijkheid ontstaat over de plaats waar fietsers kunnen oversteken;
- Afwezigheid van een goede conflictpresentatie t.a.v. gemotoriseerd verkeer. Het is niet duidelijk voor de automobilist dat hij een fietsoversteek kruist én dat er dus een overstekende fietser kan verwacht worden.



Figuur 1: Het niet markeren van een fietsoversteek leidt tot potentieel onveilige verkeerssituaties

De problematiek stijgt naarmate de complexiteit van het kruispunt toeneemt, de oversteekplaatsen breder worden en over meerdere rijstroken lopen. Vooral voor rechts- en linksafslaand verkeer van de ondergeschikte naar de voorrangsweg, waar de

automobilist voorrang dient te verlenen aan de overstekende fietser, leidt het niet markeren van de fietsoversteekplaats tot een onduidelijke verkeerssituatie.

Naast het weghalen of niet aanbrengen van markeringen van fietsoversteken, zorgt ook het inconsequent markeren door de verschillende wegbeheerders voor nog meer onduidelijkheid zowel bij de fietser als de automobilist.

Leidende principes

Op basis van de gestelde problematiek, heeft de werkgroep eerst een aantal leidende principes geformuleerd voor een betere verkeersveiligheid. Hiervoor werd teruggegrepen naar de Duurzaam-Veilig aanpak uit Nederland, waarbij vooral deze principes van belang zijn voor het nieuwe inrichtingsvoorstel.

1. Leidend principe 1: Herkenbaarheid

De herkenbaarheid doelt op een voor de weggebruikers consistente inrichting van de infrastructuur. Met een herkenbare inrichting van de weg worden onveilige handelingen van de weggebruikers maximaal vermeden. Het verwachtingspatroon van de weggebruikers wordt zo correct ingevuld, wat ertoe leidt dat weggebruikers er ook naar zullen handelen. Onderzoek en ervaring leert dat weggebruikers minder fouten maken als ze in verkeerssituaties komen die ze gewoon zijn. Het inrichten van fietsoversteken op een consistente en uniforme manier resulteert in een duidelijk verwachtingspatroon van zowel de fietser als de automobilist.

2. Leidend principe 2: Vergevingsgezindheid

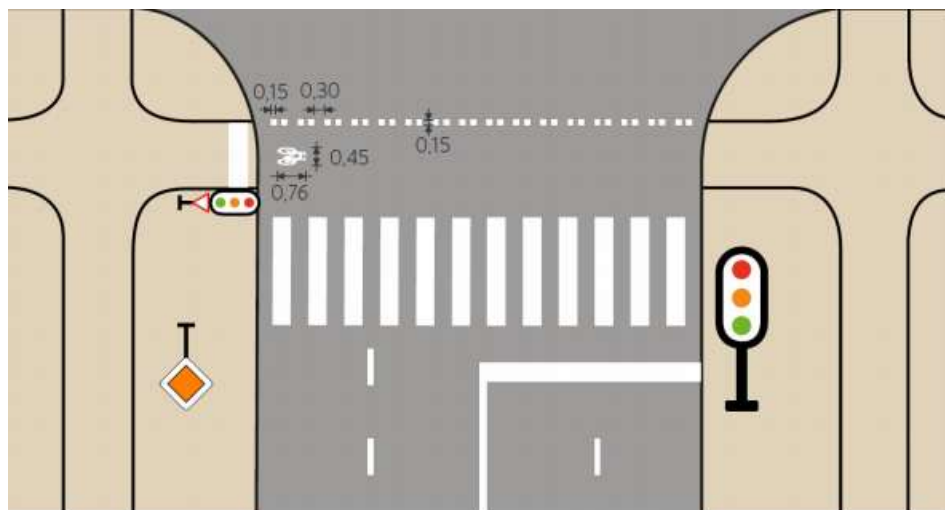
Vergevingsgezindheid doelt zowel op de vergevingsgezindheid van de infrastructuur als op het gedrag van de weggebruikers om ongevallen te voorkomen. In deze nota wordt vooral de bereidheid om te anticiperen op een potentieel onveilige handeling van een andere verkeersdeelnemer meegenomen. Het is dan van belang zo te handelen dat negatieve consequenties van deze potentieel onveilige handeling worden voorkomen of ten minste beperkt worden. In combinatie met een heldere weginrichting, wordt het mogelijke conflict voor elke weggebruiker duidelijker gepresenteerd en wordt bijgevolg de bereidwilligheid tot een vergevingsgezind handelen groter.

De anderen principes uit de Duurzaam-Veilig aanpak zijn (3) de functionaliteit van de weg, (4) de homogeniteit van snelheid en massa en (5) statusonderkenning.

Markering van fietsoversteekplaatsen dwars op de voorrangsweg

Na een grondige analyse van huidige regelgeving, de vaststellingen op terrein en de ambitie om de verkeersveiligheid te verbeteren, heeft de werkgroep beslist om de fietsoversteeken dwars op de voorrangsweg opnieuw maar anders te markeren en de richtlijnen hieromtrent te wijzigen.

De werkgroep besliste om een oplossing uit te werken die op **korte termijn**, binnen huidige wegcode realiseerbaar is. Het markeren van de fietsoversteek gebeurt door het toepassen van een wit fietslogo¹ bij het begin van de oversteek. Het logo is erg herkenbaar voor zowel de fietser als de automobilist en geeft aan waar de fietser zijn plaats heeft en waar andere weggebruikers hem kunnen verwachten. Bij tweerichtingsfietspaden wordt het fietslogo in beide rijrichtingen, telkens bij het begin van de oversteek aangebracht, aangevuld door de dubbele pijlmarkering². De precieze plaats en afbakening van de oversteekplaats wordt ondersteund door een onderbroken witte markeringslijn³, aangebracht aan de binnenkant van het kruispunt en over de volledige breedte van de rijbaan. Bij aanwezigheid van een zebrapad wordt op deze manier een leesbare "gang" voor de fietser gevormd tussen het zebrapad en de geleidingsmarkering.

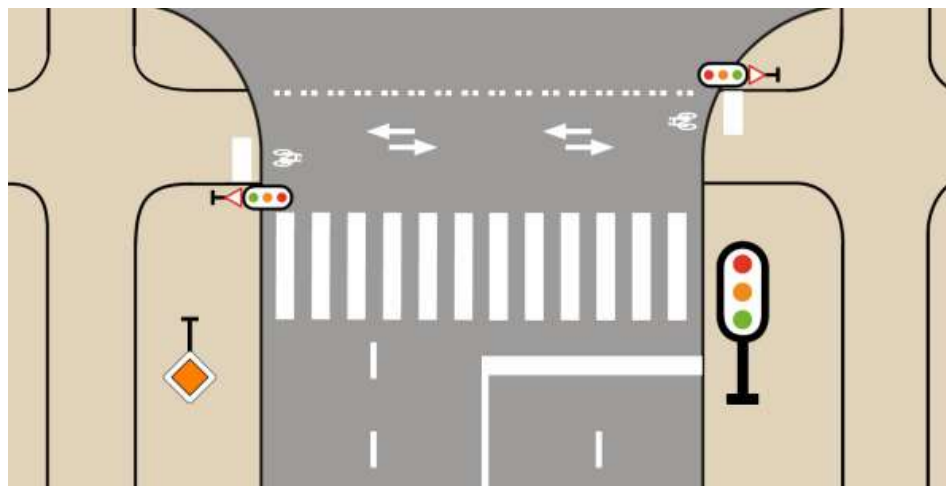


Figuur 2: Markering van een éénrichtingsfietsoversteek dwars op de voorrang

¹ Afmetingen fietslogo: 0,765 x 0,45m, volgens de afmetingen voorzien in de Algemene Omzendbrief nopens de Wegsignalisatie – deel markeringen

² Richtlijnen voor het correct aanbrengen van de dubbele pijlmarkering, zie dienstorder MOW/AWV/2017/6, Hoofdstuk 1: Gekleurde wegoppervlakken en pijlmarkering, C. Pijlmarkering.

³ De onderbroken witte markeringslijn bestaat uit paren van wit gemarkeerde blokken van 150 x 150mm, tussenafstand 150mm. De afstand tussen de paren van blokken bedraagt 300mm



Figuur 3: Markering van een tweerichtingsfietsoversteek dwars op de voorrang

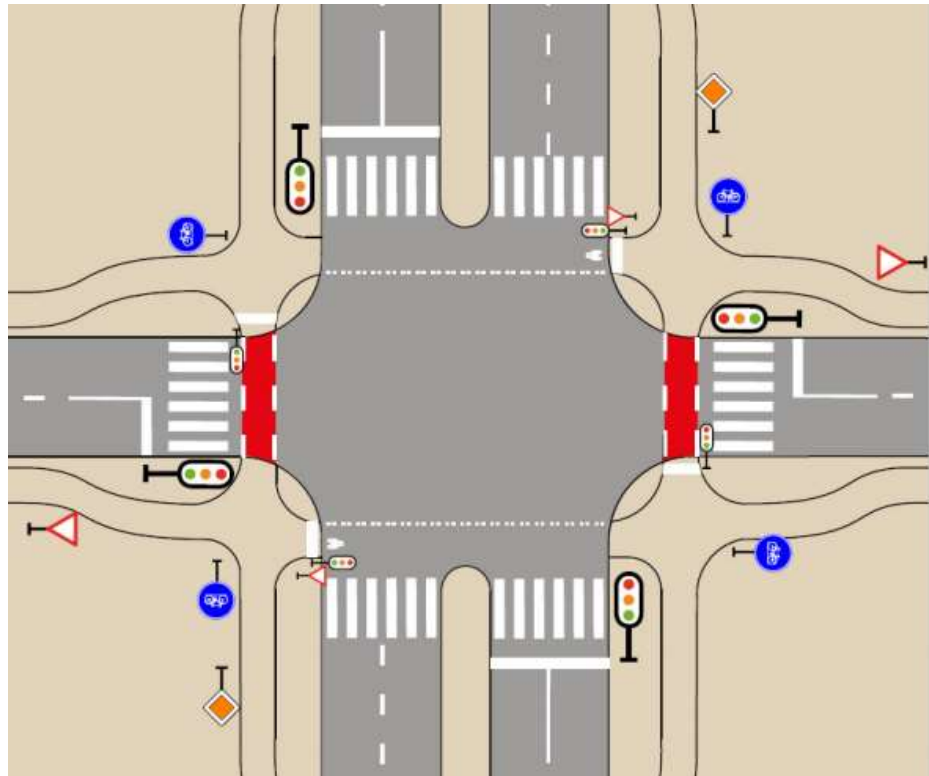
Door het markeren van de fietsoversteekplaatsen a.d.h.v. een fietslogo, een markeringslijn en eventueel dubbele pijlmarkering, wordt de fietser beter geleid over het kruispunt en is de conflictpresentatie t.a.v. het gemotoriseerd verkeer duidelijker. Bovendien zorgt de toepassing van een fietslogo voor een grotere herkenbaarheid. Door een herkenbaar wegbeeld aan te bieden, zullen zowel fietsers als automobilisten de verkeerssituatie beter kunnen inschatten en er vervolgens ook naar handelen. Het verwachtingspatroon van zowel de fietser als de automobilist wordt derhalve ingevuld, wat moet leiden tot een correcte handeling. De markering van de fietsoversteekplaats leidt eveneens tot een duidelijkere verkeerssituatie, wat de bereidwilligheid tot vergevingsgezind handelen vergroot.

Voorwaarden voor het aanbrengen van de markeringen

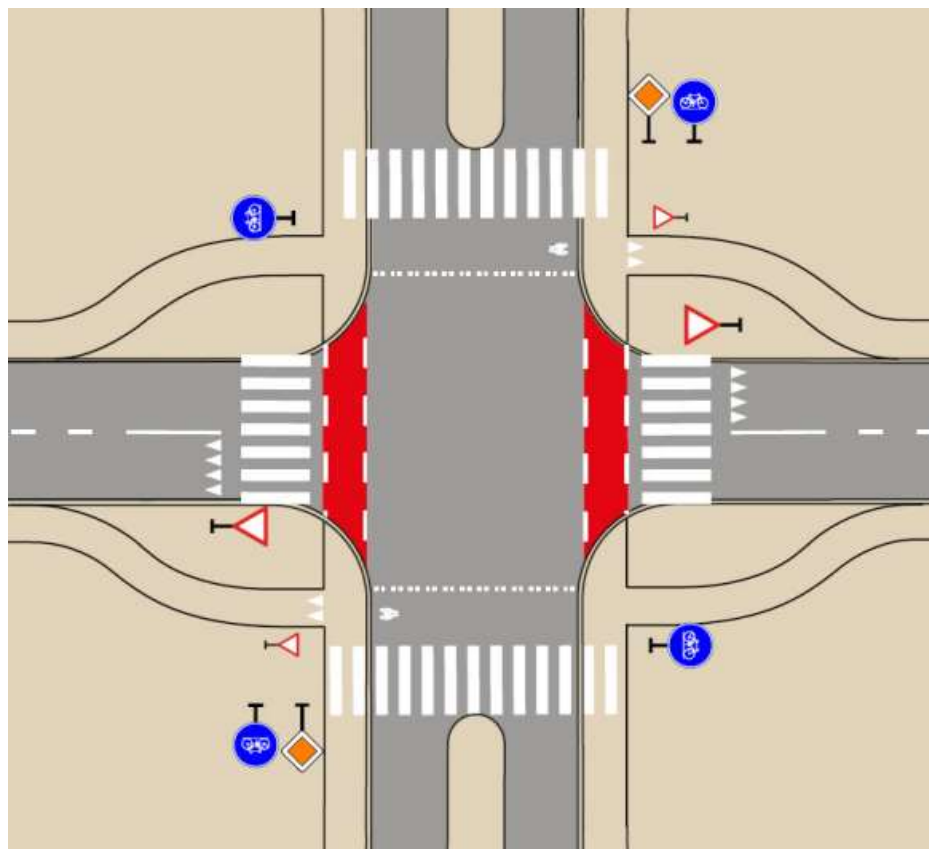
De nieuwe markering wordt aangebracht ter hoogte van kruispunten voor de fietsoversteek dwars op de voorrang met volgende kenmerken:

- op alle lichtengeregelde kruispunten met toeleidende (zowel vrijliggende als aanliggende) fietspaden naar een oversteek op alle takken van het kruispunt;
- op alle niet-lichtengeregelde kruispunten met toeleidende (zowel vrijliggende als aanliggende) tweerichtingsfietspaden naar een oversteek;
- op alle niet-lichtengeregelde kruispunten met toeleidende (zowel vrijliggende als aanliggende) enkelrichtingsfietspaden naar een oversteek op alle takken van het kruispunt.

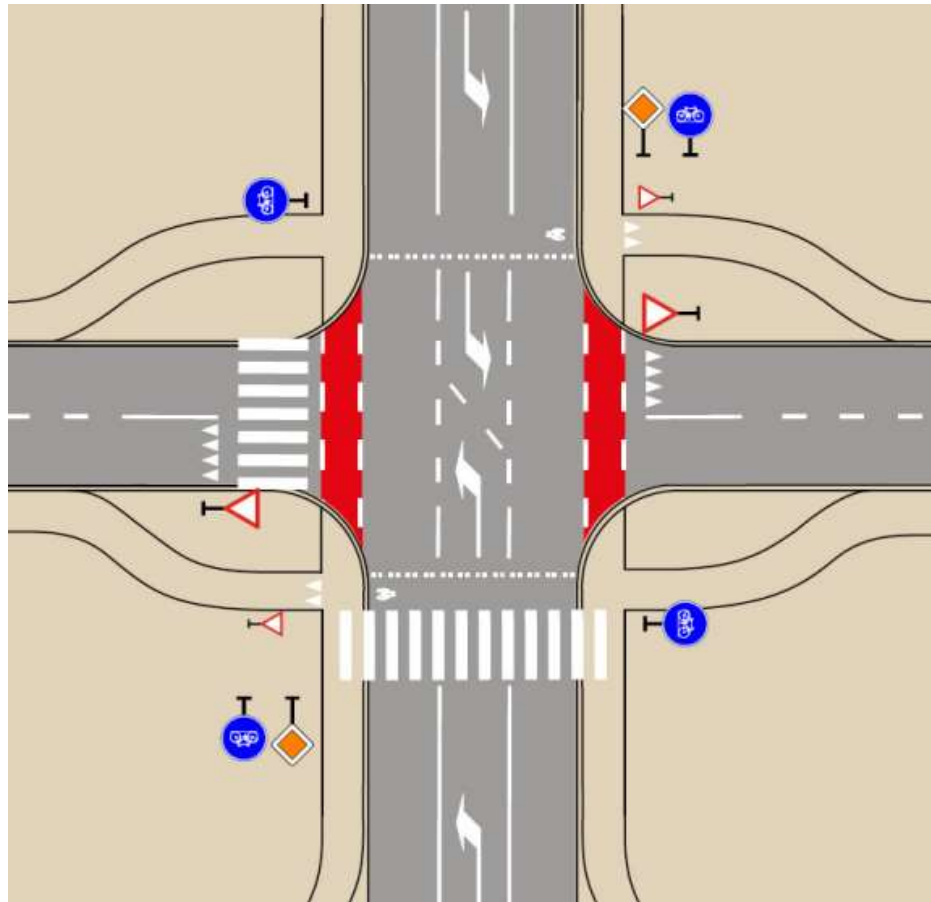
Dit betekent dat de markering niet wordt aangebracht indien op minimum één tak van het kruispunt gemengd verkeer voorkomt.



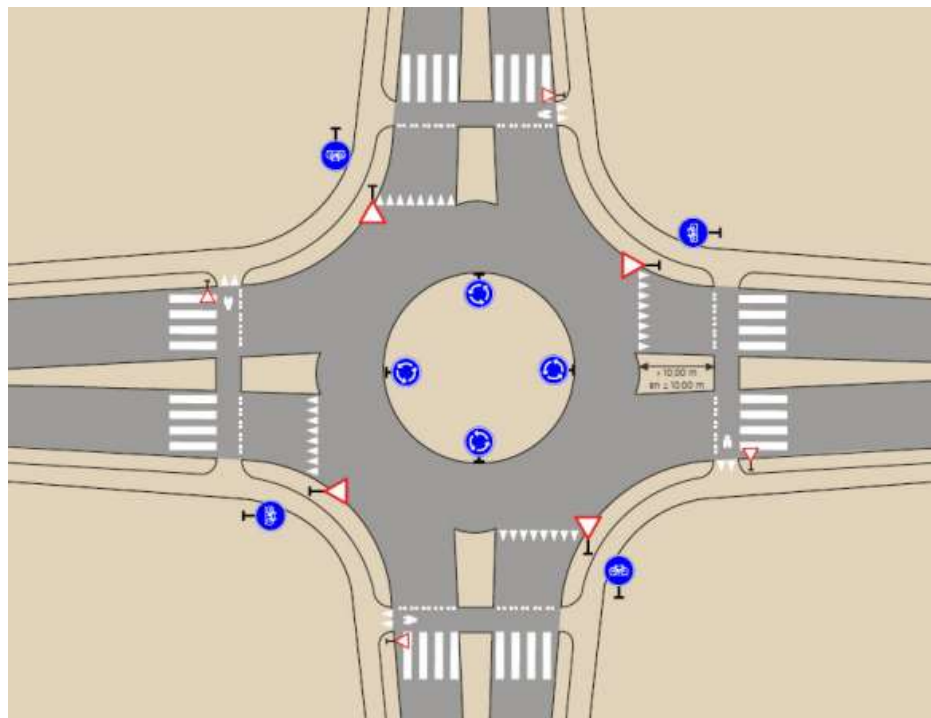
Figuur 4: voorbeeld van een lichtengeregeld voorrangskruispunt: eenrichtingsfietspaden en zebrapaden op alle zijtakken



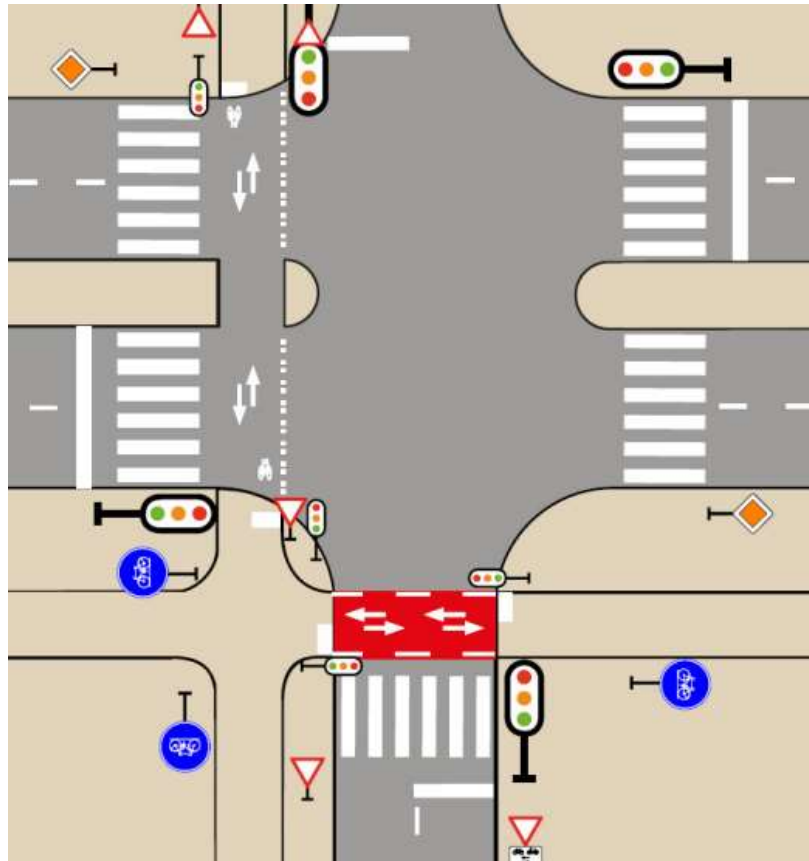
Figuur 5: voorbeeld van een niet- lichtengeregeld voorrangskruispunt: eenrichtingsfietspaden en zebrapaden op alle zijtakken



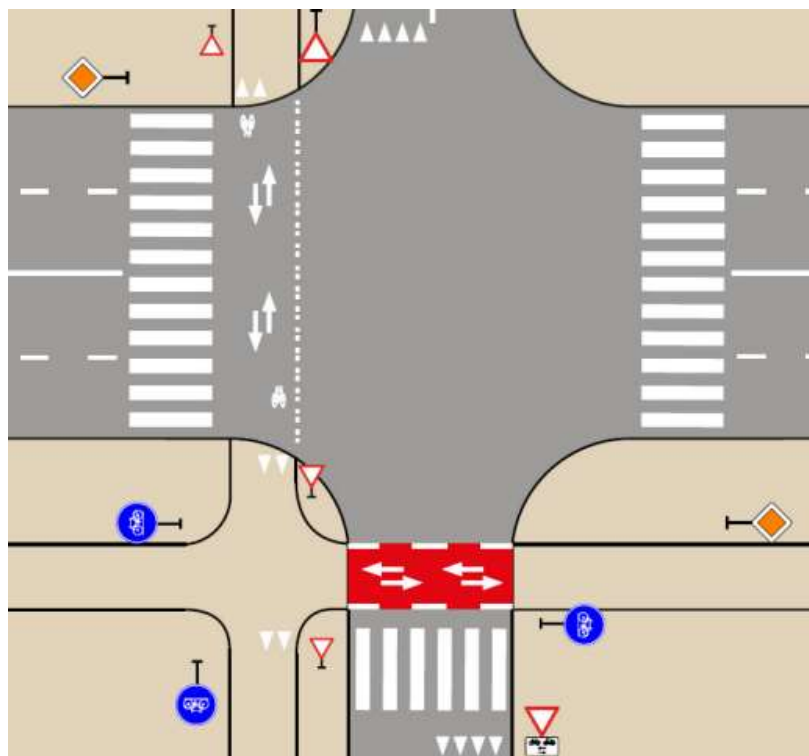
Figuur 6: voorbeeld van een niet- lichtengeregeld voorrangskruispunt: eenrichtingsfietspaden op alle zijtakken



Figuur 7: voorbeeld van een rotonde met fietsers uit de voorrang op alle zijtakken



Figuur 8: voorbeeld van een lichtengeregeld voorrangskruispunt: met tweerichtingsfietspaden en zebrapaden op beide assen



Figuur 9: voorbeeld van een niet-lichtengeregeld voorrangskruispunt met tweerichtingsfietspaden en zebrapaden op beide assen

Aandachtspunten

De toepassing van het deze nieuwe markering wordt op detailniveau opgevolgd en geëvalueerd.

De markering geeft op kruispunten zonder zebrapaden en op fietsoversteken gelegen buiten een kruispunt nog niet het gewenste effect. Dit komt omdat voorlopig slechts één lijn wordt aangebracht, aan de binnenkant van het kruispunt en over de volledige breedte van de rijbaan. Bij afwezigheid van een zebrapad of buiten een kruispunt lijkt één geleidingsmarkering onvoldoende om t.a.v. het gemotoriseerd verkeer in beide richtingen, de exacte plaats aan te geven waar de fietser kan oversteken. Deze situatie kan opgevangen worden door – indien opportuun – toch een zebrapad aan de andere zijde aan te brengen en een volwaardige oversteek te realiseren voor voetgangers en fietsers.

Fietsberaad Vlaanderen wordt betrokken bij een evaluatieonderzoek van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit onderzoek kan desgevallend nog leiden tot een aantal bijstellingen. Fietsberaad Vlaanderen blijft wel overtuigd dat voor de markering van fietsoversteken verdere vereenvoudiging nodig is. Dat moet de leesbaarheid en herkenbaarheid voor alle weggebruikers verbeteren en uiteindelijk ook de verkeersveiligheid. Idealiter blijven er maximaal twee markeringen over: een markering voor een fietsoversteek uit de voorrang en een markering voor een fietsoversteek in de voorrang.



Figuur 10: Toepassing van de nieuwe markeringen voor fietsoversteken dwars op de voorrangsweg, bij een oversteek gelegen buiten een kruispunt.

Bibliografie

Caers, M. (2012). Onderzoek naar een verband tussen fietsongevallen en de infrastructuur op bypasses van verkeerslichtengeregelde kruispunten, Provinciale Hogeschool Limburg

Hunter, W.W., Harkey, D.L., Stewart, J.R., Birk, M.L. (2000). Evaluation of Blue Bike-Lane Treatment in Portland, Oregon. Transportation Research Record 1705, 107–115.

Jensen, S.U. (2007) Safety effects of bluecycle crossings: A before-after study, Lyngby, Denemarken

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010). Oversteekongevallen met fietsers. Het effect van infrastructuurkenmerken op voorrangskruispunten, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart

Räsänen, M., Summala, H., Pasanen, E. (1998). The safety effect of sight obstacles and road-markings at bicycle crossings. Traffic Engineering and Control, februari 1998, 98-102.

Räsänen, M., Summala, H. (1998). Attention and expectation problems in bicycle-car collisions: An in-depth study. Accident Analysis and Prevention, 30, 657-666.

Schnüll, R., Lange, J., Fabian, I., Kolle, M., Schutte, F., Alrutz, D., Fechtel, H.W., Stellmacher-Hein, J., Bruckner, T. & Meyhofer, H. (1992). Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten. Bergisch Gladbach, BAST.

Technum (2016). Handleiding Veilige Kruispunten, Brussel