

## **DISCUSSIE HEROPENEN: FIETSLANEN MOETEN KUNNEN!!**

### **Gaat het de verkeerde richting uit met de fietsinfrastructuur?**

Vele Vlaamse gemeenten, de provincies en de Vlaamse overheid zelf doen hun best om zoveel mogelijk fietspaden (of vaak paadjes) aan te leggen.

Voortreffelijk, moest men goede infrastructuur aanleggen. En daar zit het probleem.

### **Vlaanderen trekt vaak de verkeerde kaart, kiest vaak de foute optie.**

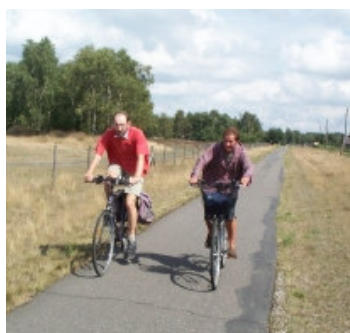
Elke Vlaming zal zeggen: in Nederland, daar kan men pas fietsen!

Daar liggen inderdaad afgescheiden, redelijk brede fietswegen, meestal aan één zijde van de weg. Ook zie je er op kruispunten vaak zeer goede voorzieningen en ook meer en meer (doorkijk)fietsstunneltjes.



Een kleinere fietsstraat naast een grotere autostraat (buiten bebouwde kom)

De Vlaamse ambtenaar zegt dan onmiddellijk: in Vlaanderen kan dit niet door de ruimtelijke ordening. Hier staan overal huizen langs de weg en dat is onveilig. Discussie gesloten!



### **ABLLO wil die discussie heropenen:**

Kiezen voor de fietsweg, de fietsstraat, de fietslaan overal waar dat kan en waar dat verantwoord is.

Een tweerichtingsfietspad van slechts 2 meter breed is geen fietslaan en kan alleen uitzonderlijk worden aanvaard. Een fietslaan is liefst 3 à 4 meter breed en is geen geïsoleerd stuk, maar moet in een ruimer geheel kaderen.

Het is nuttig om in het midden van een fietslaan een stippellijn aan te brengen om de fietsers van beide richtingen te "ordenen".

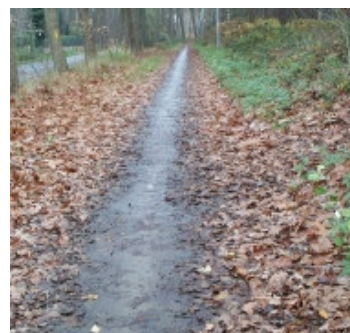
Hiernaast zie je een voorbeeld van een SLECHT tweerichtingsfietspad. Dit kan je geen fietslaan noemen

*Vervolg op p. 2*



## Waarom fietslanen?

- Gemakkelijker te onderhouden (maaïen, sneeuw ruimen, bladval verwijderen...). Machines kunnen gemakkelijker worden ingezet.
- Gemakkelijk om iemand voorbij te steken.
- Ruimtebesparend: er is minder ruimte nodig om een afgescheiden fietslaan van 3 meter aan te leggen dan 2 afgescheiden fietspaden van 1,50 meter.
- Energiebesparend: slechts één fietspad te verlichten.
- Hoger behaaglijkheidsgevoel en familievriendelijker.
- Hogere toeristisch waarde.
- Rendabeler: vaak rijden fietsers 's morgens overwegend in de ene richting, 's avonds in de andere. De fietsstroom kan de volle breedte gebruiken, terwijl een stippellijn de aandacht trekt op mogelijke tegenliggers.



## Veiligheidsaspecten van het fietsen in dubbele richting

Verkeersdeskundigen pleiten in het algemeen niet voor tweerichtingsfietspaden omdat die in Vlaanderen **meestal veel te smal** zijn (1,50 m tot 1,80m ) en daarom minder veilig dan 2 eenrichtingsfietspaden van 1,80 meter. Men haalt dan ook terecht aan dat auto's die het fietspad kruisen, niet altijd fietsers uit de 2 richtingen verwachten.

ABLLO vzw kan zich aansluiten bij deze visie.

Wel moet elke situatie afzonderlijk worden beoordeeld, zonder mogelijkheden klakkeloos te verwerpen.

Alle aspecten (veiligheid, ecologie, onderhoud, comfort, bewoning, kostprijs,.....) moeten in overweging genomen worden. (Te) smalle tweerichtingsfietspaden zijn niet wenselijk.

Brede tweerichtingsfietswegen of fietslanen daarentegen moeten wel kunnen en zijn vaak een degelijke en veilige oplossing.

Voor Fietsersbond v.z.w. zijn tweerichtingsfietspaden aanvaardbaar als o.m.:

*De fietsweg breed genoeg is (liefst meer dan 3 meter).*

*De fietsweg duidelijk afgescheiden is van de rijweg (hagen, hoogstambomen ).*

*Begin en einde veilig zijn*

(Overleg ABLLO-fietsersbond op 25 januari 2000)

Bij brede fietswegen is voor autobestuurders **aan een kruising** het tegenargument van de onverwachte fietsrichting niet echt van toepassing, zeker als een stippellijn in het midden het tweerichtingsgegeven visualiseert. Bovendien houdt een brede fietsweg een betere zichtbaarheid in voor alle betrokkenen en laat zondig een (veilig) uitwijkingsmanoeuvre toe.

In het kader van de algemene verkeersveiligheid hoort het een vaste gewoonte te zijn van een autobestuurder om bij het kruisen van elk fietspad in beide richtingen te kijken.

Belangrijk is dat de overgangen (bij kruisingen van een weg en bij kruispunten) veilig worden ingericht. (doorkijktunnels voor fietsers, verkeerssluizen met verkeersdrempels i.f.v. veilig oversteken, ).

## Frequenter oversteken?

Het is een verkeerde opvatting dat in een tweerichtingssysteem meer moet overgestoken worden. Anderzijds zie je in een eenrichtingssysteem op plaatsen waar oversteken riskant of omslachtig is, vaak in de verboden richting fietsen.

Overigens gaat het in deze discussie om langere trajecten, waar veelvuldig oversteken niet aan de orde is.

## Statistieken?

Er zijn, in zover wij weten, geen ongevalstatistieken beschikbaar voor fietswegen in België. Een vergelijking van de veiligheid van eenrichtings- en tweerichtingsfietswegen kan nog niet gebaseerd worden op statistische gegevens.

In fietsvriendelijker en verkeersveiliger Nederland opteert men voluit voor tweerichtingsfietswegen.



*Gilbert Cant*