

Controverse rond enkele wetsvoorstellen over fietsers

"Fietsstraten" en "rechts afslaan door rood of door oranjegeel" voor de fietsers?

Zullen fietsers op bepaalde kruispunten het rode licht mogen passeren om naar rechts af te slaan? Moeten er "fietsstraten" aangelegd worden in de bebouwde kom? Deze vragen waren enige tijd erg actueel toen hierover gedebatteerd werd binnen de Commissie voor Infrastructuur van de Kamer. Hierna volgt het standpunt van het BIVV...

1) Moeten fietsers die naar rechts afslaan de toelating krijgen om door de rood- of oranjegeel te rijden?

Merken we eerst en vooral op dat hier geen algemene toelating aan de fietsers gegeven wordt om steeds door het rood licht te rijden. Fietsers mogen enkel door het rood licht rijden op bepaalde kruispunten waar dit door middel van specifieke onderborden aangegeven wordt. Het is aan de wegbeheerder om de kruispunten die hiervoor in aanmerking komen aan te duiden. De wegbeheerder zal hierover kruispunten specifiek en rekening houdend met de wegfunctie (stratencategorisering) beslissen.

Conflictmogelijkheden?

Fietsers toelating geven om recht door te rijden, door de rood- of oranjegeel, is naar onze mening niet verantwoord. Niet alleen ontstaan er conflictmogelijkheden met verschillende verkeersstromen, daarenboven verwachten de bestuurders die door het groen licht rijden zicht totaal niet aan dwarsend verkeer. Volgens artikel 61.3.2, moet een groen licht trouwens samengaan met een rood of oranjegeel licht voor het dwarsend verkeer.

In het buitenland

Fietsers toelating geven om rechts af te slaan, door de rood- of oranjegeel, bestaat in verschillende Europese landen. Bij het rechts afslaan van de fietser door het rode licht is er maar een bijkomende conflictmogelijkheid, namelijk met het van links komend verkeer dat door het groene licht gereden is. Deze bijkomende conflictmogelijkheid kan in principe goed ingeschat worden door de fietser, zodat mag aangenomen worden dat het ongevalrisico zeer beperkt blijft.

In België

Toelating geven om door een rood licht te rijden behoort echter niet tot de verkeersgedragstradities in ons land, waar het rode licht als een absolute stop- en wachtverplichting opgevat wordt. Men kan er dus vanuit gaan dat een dergelijke maatregel bij vele weggebruikers als schokkend zal overkomen ("fietsers mogen alles", "het rode licht hoeft je tegenwoordig niet meer te respecteren"...). Ook al zal deze maatregel door vele fietsers goed

onthaald worden, toch zullen heel wat andere weggebruikers deze niet ondersteunen.

Het is niet nodig en ook niet wenselijk om ongenoegen te veroorzaken en om stevig ingeburgerde regels te ondergraven aangezien de verkeerstechniek alternatieven biedt om het fietsverkeer vlotter en toch veilig te laten doorstromen op kruispunten.

Andere oplossingen?

Zo is het mogelijk om een fietspad rechts van de driekleurige verkeerslichten aan te leggen, al dan niet gecombineerd met verkeerslichten voor fietsers.



Utrecht

Met pijlvormige verkeerslichten – die voor alle bestuurders gelden – kan men daarenboven een fijnere verkeerslichtenregeling uitwerken. Dit laat toe om een eventueel bijkomend conflict te vermijden. De ontwikkelingen op het vlak van ITS laten toe om verkeerslichten steeds intelligenter te maken. Er moet gestreefd worden naar een optimaal gebruik van deze mogelijkheden. En, heel eenvoudig, een fietser die naar rechts wil afslaan kan het rode licht ontwijken door van zijn fiets te stappen en in de rechts gelegen straat terug op te stappen en verder te rijden.

Besluit

Het is best om geen uitzondering toe te staan op de harde stopverplichting die voortvloeit uit een rood licht ook al mag men er theoretisch van uitgaan dat "rechtsaf door rood vrij voor fietsers" geen verkeersveiligheidsproblemen zal opleveren. Wel riskeert een dergelijke maatregel het respect voor het rode licht te ondergraven. Velen zullen deze maatregel beschouwen als een te verregaande permissiviteit tegenover de fietsers.

Het BIVV stelt voor om te onderzoeken hoe fietsers bij verkeerslichten vlotter en toch veiliger kunnen doorrijden zonder het rode licht te negeren.

2) Moeten er in de bebouwde kom "fietsstraten" aangelegd worden?

Het concept "fietsstraat" duikt geregeld op in de discussies over het fietsbeleid. In België werd er echter nog nooit van dit concept gebruik gemaakt. Het is ook nog niet opgenomen in de verkeersreglementering.

Waar gaat het in essentie om?

- Het gaat om een bebouwde en bewoonde straat die ingeschakeld wordt in een fietsroute. Daartoe moet ze zo fietsvriendelijk mogelijk gemaakt worden zonder dat het gemotoriseerd verkeer verboden wordt.
- In deze straat legt het verkeersbeleid de klemtoon op de veiligheid en het comfort van het intense fietsverkeer, terwijl dit gemengd blijft verlopen met het autoverkeer op de rijbaan. Hierbij wordt het fietsverkeer als belangrijker beschouwd dan het verkeer van de gemotoriseerde voertuigen (het gaat hier om een verkeersbeleidskeuze en niet om een juridische voorrang).
- Het gaat om bewoonde straten waar de bewoners, hun bezoekers, hun dienstverleners... de woning met de auto bereikbaar willen houden. In deze straat moeten bijgevolg auto's kunnen rijden en eventueel ook parkeren. De straat mag dus niet volledig aan fietsers en voetgangers toegewezen worden.
- Deze straten zijn steeds als erftoegangswegen te categoriseren. Het autoverkeer heeft toegang tot de aanliggende functies (er hoeft geen doorgaand verkeer te komen, tenzij dit met de dienstverlening voor de bewoners te maken heeft). Deze straten dienen weinig gemotoriseerd verkeer af te wikkelen.

Welke zijn de gedragsregels in een "fietsstraat"?

- fietsers mogen in een fietsstraat de volledige breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen;
- fietsers mogen naast elkaar rijden;
- fietsers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;
- autobestuurders hebben toegang tot fietsstraten;
- autobestuurders mogen fietsers niet inhalen;
- niemand mag sneller rijden dan 30 km/u.

Hierbij dient de wegbeheerder een aantal logische ondersteunende maatregelen te treffen (of een selectie hieruit te maken):

- laag snelheidsregime: 30 km/u - zone 30;
- in principe een klassieke opdeling tussen rijbaan en trottoir;
- optimaal befetsbare rijbaan (verharding, zichtbaarheid, plaats op de rijbaan, beschikbare breedte, enz.);
- strikte organisatie van het parkeren op de openbare weg;
- aanpassing verkeerscirculatieschema en richtingsbewegwijzering

om het autoverkeer op bepaalde plaatsen in de fietsstraat te beperken;

- openbaar vervoer vermijden indien mogelijk (maar niet a priori verbieden);
- integratie in een utilitair en/of toeristisch fietsroutenetwerk (een geïsoleerde fietsstraat heeft alleen zin als ze een functie vervult die grote hoeveelheden fietsers aantrekt of genereert (bv. een school));
- maatregelen om te vermijden dat het intense fietsverkeer de veiligheid en het comfort van de voetgangers in het gedrang zou brengen

Zin en onzin van snelheidsremmende maatregelen (zoals oversteekvoorzieningen en dergelijke meer) dienen natuurlijk bestudeerd te worden.

Naar inhoud kan een vorm van "fietsstraat" al op basis van de bestaande reglementering tot stand gebracht worden. Er wordt dan gebruik gemaakt van het C3-bord (verboden toegang in beide richtingen, voor alle bestuurders):



C3

Het C3-bord moet aangevuld worden met een onderbord "uitgezonderd plaatselijk verkeer" (voor het fietsverkeer hoeft geen uitzondering toegevoegd te worden). De vermelding "fietsstraat" kan ter informatie op de bebording toegevoegd worden.

Men kan ook een verkeersbord creëren in de F99-reeks (weg voorbehouden voor ...). En bij de symbolen van een fietser en van een auto kan men ook "30" als snelheidsbeperking en "fietsstraat" als bijkomende informatie toevoegen. Het zijn de symbolen die de juridische duidelijkheid moeten leveren.



F99a: weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers, fietsers en ruiters

En in het buitenland?

In Duitsland is de "Fahrradstrasse" in het verkeersreglement opgenomen. Het gaat daarbij om een zonale toepassing van het fietspadbord, waaraan drie gedragsregels gekoppeld worden: medegebruik door andere weggebruikercategorieën kan, maar moet expliciet toegelaten worden, iedereen moet met matige snelheid rijden en fietsers mogen naast elkaar rijden.



In Nederland heeft de fietsstraat geen juridische status, het concept is niet opgenomen in het verkeersreglement. Voor de afbakening gebruiken de openbare instanties vaak het bord G11 (verplicht fietspad) met daaronder de ruimere categorieën die toegestaan worden in deze straat.

Besluit

Om de "fietsstraat" zo doeltreffend en veilig mogelijk te maken voor alle weggebruikers moeten bepaalde regels gerespecteerd worden. Het BIVV is bereid om een vademecum voor fietsstraten op te stellen waarin de nieuwe reglementering evenals alle nuttige aanbevelingen voor de wegbeheerders worden opgenomen. ■

Marc BROECKAERT

15 bromfietsongevallen per dag in België!

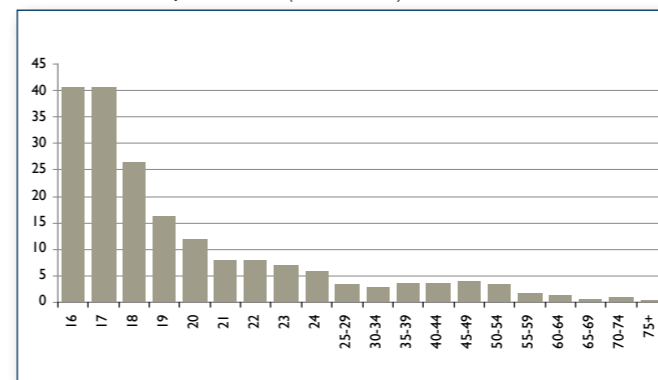
De nummerplaat voor bromfietsen om controles te vergemakkelijken

Volgens de officiële statistieken uit 2009, waren meer dan 5000 bromfietzers slachtoffer van een verkeersongeval in België, ofwel ongeveer 15 per dag! Deze cijfers zijn des te verontrustender omdat de slachtoffers vooral jongeren zijn tussen 16 en 20 jaar oud. Op termijn zal de invoering van de nummerplaat voor bromfietsen, zoals aanbevolen werd tijdens de laatste Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid, een onmiskenbare verbetering voor de verkeersveiligheid betekenen.

De jongeren op de eerste rij

De bromfiets (of liever de scooter tegenwoordig) vormt mogelijk een eerste etappe in de motorisering van het individu. Voor veel 16-jarigen is de aankoop van een bromfiets een droom die werkelijkheid wordt. In de meeste Europese landen wordt de bromfiets dan ook voornamelijk gebruikt door adolescenten. Het ligt dus voor de hand dat vooral 16 - 20 jarigen het meest betrokken raken in ongevallen: zij maken 44 % uit van het totale aantal gedode of zwaargewonde bromfietzers!

Bestuurders van bromfietsen – 2009 (81 % mannen)



Zeer gunstige evolutie

Het aantal gedode en zwaargewonde bestuurders van bromfietsen klasse A en B is sinds 1999 opmerkelijk gedaald met 67 %, een aanzienlijke afname ten opzichte van het gemiddelde voor alle weggebruikers (- 38 %). Maar het aantal lichtgewonden daalde minder sterk sinds 1999 (- 45 %), wat de minder uitgesproken daling van het aantal slachtoffers verklaart (- 48 %).

In totaal waren 5053 bromfietzers slachtoffer van een letselongeval in 2009, ofwel een vijftiental per dag, waaronder 455 doden of zwaargewonden. Dit aantal ligt in werkelijkheid waarschijnlijk nog hoger omdat niet alle ongevallen worden gemeld aan de politie

(in het bijzonder de ongevallen waarbij enkel de bromfietser zelf betrokken is).

Tabel 1: evolutie van het aantal slachtoffers onder bromfietzers (niet gewogen cijfers)

	doden 30 dagen	zwaargewonden	doden + zwaargewonden	lichtgewonden	antal slachtoffers
1999	56	1166	1222	7259	8481
2004	33	497	530	4682	5212
2009	25	378	403	3986	4389
2009/2004	- 24,2%	- 23,9%	- 24,0%	- 14,9%	- 15,8%
2009/1999	- 55,4%	- 67,6%	- 67,0%	- 45,1%	- 48,2%
2009 gewogen¹	25	430	455	4598	5053

Er zijn iets meer ongevallen met bromfietsen klasse A dan met bromfietsen klasse B. Als men de ongevallen van beide categorieën samentelt, merkt men dat in ons land bij nagenoeg 10 % van alle verkeersongevallen, dus bij ongeveer 1 ongeval op 10, een bromfietser betrokken is.

Omstandigheden en gevolgen van de ongevallen

Over het algemeen spelen meerdere factoren een rol bij bromfietsongevallen:

- leeftijd: jongeren die hun eerste bromfiets kopen, zijn opgroeiende adolescenten, die streven naar onafhankelijkheid en die hun grenzen steeds willen verleggen. In het verkeer komt dit tot uiting door een overdreven blootstelling aan risico's door gebrek aan ervaring, overschatting van hun kunnen, en tevens door een groot aantal verkeersovertredingen. Uit de INRETS-studie (zie hierna), blijkt dat jonge bestuurders van bromfietsen in 1 op 5 ongevallen opzettelijk een fundamentele verkeersregel overtreden.
- hun opleiding laat hen niet steeds toe om hun theoretische kennis van de wegcode om te zetten in veilig gedrag in het verkeer of om hun machine onder controle te houden in complexe situaties.
- de snelheid, die met name te wijten is aan het feit dat heel wat bestuurders met een opgefokte bromfiets rijden waarmee abnormaal hoge snelheden bereikt kunnen worden.
- het niet dragen van de helm of het verkeerd gebruik van de helm: sommige jongeren dragen geen helm, vooral 's zomers als het warm is, anderen zetten hun helm op maar zonder het bandje vast te maken; nog anderen dragen hun helm... aan hun arm, met als voorwendsel dat de wegcode enkel bepaalt dat men een helm moet "dragen", zonder daarbij te vermelden waar of hoe men de helm moet dragen !

¹ Zie laatste paragraaf van dit artikel.