Haenhoutstraat
Advies Fietsersbond januari 2020

Achtergrond

De heraanleg van de Haenhoutstraat wegens rioleringswerken is een unieke kans voor de gemeente om het huidige tweerichtingsfietspad te ontdubbelen.

De Fietsersbond heeft de voordelen van het ontdubbelen van het fietspad ruim geargumenteerd in het advies van april 2019[1]. Desalniettemin concludeerde het college van burgemeester en schepenen in een principepsbeslissing dat de ontdubbeling van het tweerichtingsfietspad aan de Haenhoutstraat niet wenselijk is[2]. De gebruikte argumentatie van het college gaat slechts gedeeltelijk in op de argumenten van ons eerder advies[1]. Concreet worden er drie argumenten aangehaald waarom het college het ontdubbelen van het fietspad niet wenselijk acht: (1) Ontdubbelen is duurder dan een tweerichtingsfietspad. (2) Beperkte zichtbaarheid aan de oversteek in Lochristi, waar het ontdubbelde fietspad zou aansluiten op het tweerichtingsfietspad in Lochristi. (3) Beperkte veiligheid op een ontdubbeld fietspad.

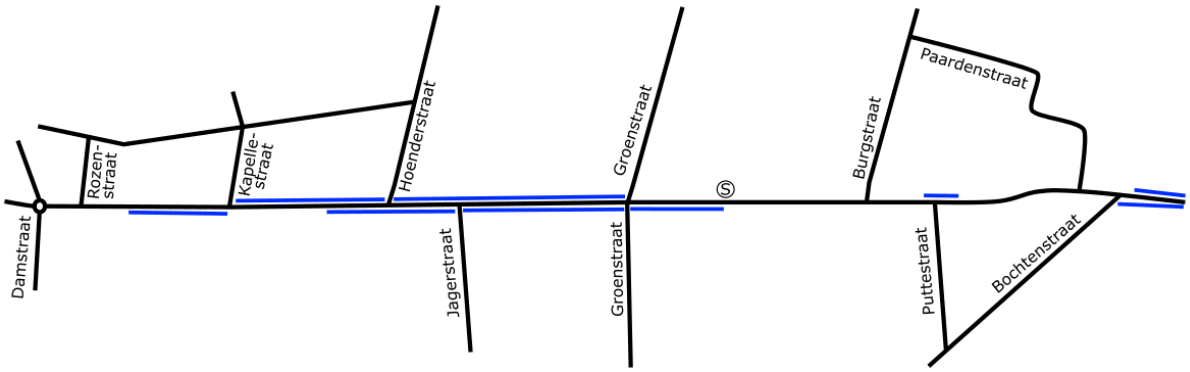
Volgens ons zijn de aangehaalde argumenten niet correct. Daar gaan we in dit advies dieper op in.

Met dit advies willen we duidelijk maken dat het ontdubbelen van het fietspad in dit geval niet duurder is dan een tweerichtingsfietspad, en op het vlak van verkeersveiligheid de voorkeur geniet. Een ontdubbeld fietspad langs de Haenhoutstraat kan eenvoudiger en goedkoper veilig in te richten zijn dan een tweerichtingsfietspad.

Argument 1. Procedurele en conceptuele meerkost?

Het ontdubbelen van het fietspad zou volgens het college van burgemeester en schepenen financieel zware consequenties hebben, omdat alle boordgrachten moeten worden ingebuisd en de infiltratie- en buffercapaciteit gecompenseerd dient te worden.[3] Enkel al de procedurele studie om de compensatie van de buffercapaciteit na te rekenen heeft een kostprijs van 16.365,25 Euro. De Fietsersbond is van mening dat de breedte tussen de huidige grachten volstaat om twee eenrichtingsfietspaden (één langs elke kant van de weg) te faciliteren, dat er geen grachten moeten worden ingebuisd en dat deze bijkomende studie niet nodig is.
Er liggen grachten langs enkele delen van de Haenhoutstraat, zoals aangegeven op de kaart (figuur 1).

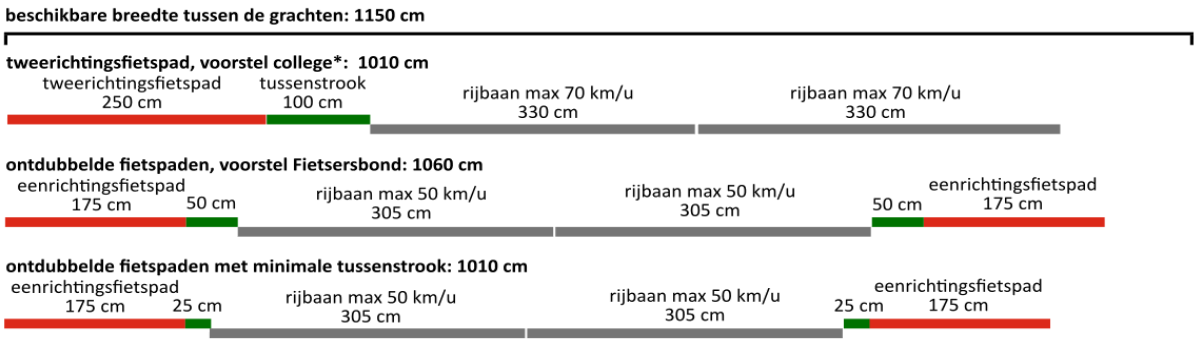
[1] Haenhoutstraat - Advies Fietsersbond april 2019
[2] Besluit zitting college burgemeester en schepenen, dinsdag 17 september 2019.
[3] Een raming van de meerkost is niet gekend. Een studie van Arcadis om dit na te gaan heeft een prijskaartje van 16.365,25 (incl. BTW).



Figuur 1. Schematische weergave van de Haenhoutstraat met grachten (blauwe lijnen).

Op de plaatsen waar er momenteel grachten liggen is er naar schatting minstens 1150 cm beschikbare breedte[4]. **Deze breedte laat volgens onze berekeningen toe om het fietspad te ontdubbelen zonder de boordgrachten te moeten inbuizen** (figuur 2). Er is bij ontdubbeling dus geen bijkomende meerkost, maar wel een randvoorwaarde, namelijk dat de maximaal toegelaten snelheid verlaagd wordt tot 50 km/u.

Twee aanliggende eenrichtingsfietspaden met elk een breedte van 175 cm, en telkens een tussenstrook van 50 cm en twee autorijbanen van elk 305 cm, brengen de totale nodige breedte bij ontdubbeling van het fietspad op 1060 cm (figuur 2). Indien noodzakelijk kan de tussenstrook teruggebracht worden naar het minimum van 25 cm; dan komt de totale nodige breedte uit op 1010 cm (zie tabel in bijlage 1 voor maten van de fietsvoorzieningen). Dit is exact de breedte die nodig is bij een tweerichtingsfietspad langs een autobaan met maximum toegelaten snelheid van 70 km/u. De nodige breedte blijft daarenboven ruim onder de minimaal beschikbare (geschatte) breedte van 1150 cm. Bij voorkeur wordt de overige plaats gereserveerd voor een schuwafstand en een voetpad op plaatsen met bebouwing.



*Figuur 2: Het ontdubbelen van het fietspad neemt niet (of nauwelijks) meer breedte in dan een dubbelrichtingsfietspad. De breedtes van fietspaden en de tussenstroken zijn conform het vademecum fietsvoorzieningen (bijlage 1). De breedtes van de autorijbanen is conform de voorschriften van het AWV (bijlage 2). De nodige breedtes zijn exclusief de schuwafstand ten opzichte van objecten langs de weg. *Het wegprofiel voor een tweerichtingsfietspad staat niet concreet in het besluit van het college (17/09/2019) vermeld. Wel wordt er in artikel 2 van het besluit verwezen naar een tweerichtingsfietspad en tussenstrook conform het vademecum fietsvoorzieningen.*

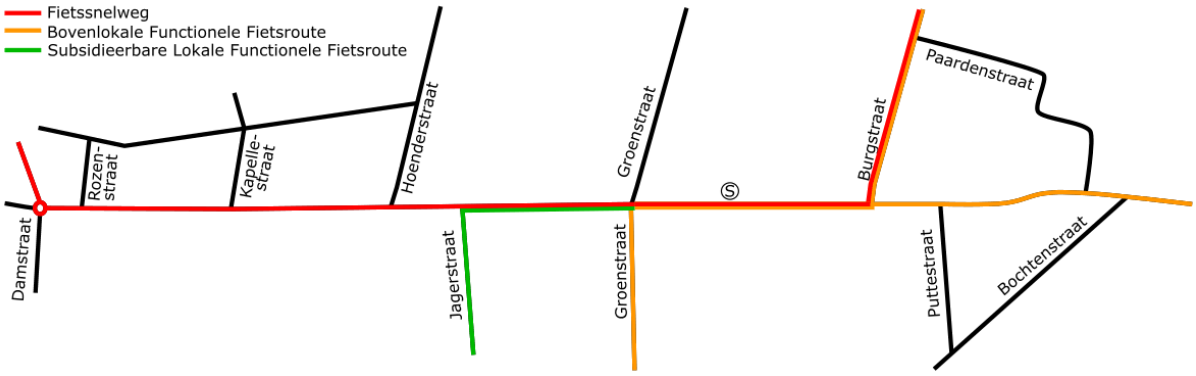
[4] Breedte van de huidige baan + beschikbare berm gemeten via Grootschalig Referentie Bestand of Basiskaart Vlaanderen (GRB). https://overheid.vlaanderen.be/informatie-vlaanderen/producten-diensten

Meer dan de grachten, speelt de bebouwing een grote rol. Op sommige plaatsen is de beschikbare wegbreedte beperkt door bebouwing vlak bij de straat, bijvoorbeeld tot minder dan 1000 cm beschikbare breedte ter hoogte van de Puttestraat (figuur 3). Daar zal creatiever omgesprongen moeten worden met de beschikbare ruimte. Op deze plaatsen moet ook rekening gehouden worden met een schuwafstand van 100 cm ten opzichte van de huizen[5]. Een mogelijkheid is om een korte zone 30 in te voeren, want dan vervalt de tussenstrook tussen autobaan en fietspad. Het fietspad mag in die zone in principe helemaal weggelaten worden, maar voor de continuïteit van het wegbeeld is een fietssuggestiestrook wenselijk.
Merk op dat met twee éénrichtingsfietspaden de overgang naar fietssuggestiestroken op de plaatsen met beperkte breedte veel eenvoudiger en veiliger zal zijn, dan met een tweerichtingsfietspad.

Figuur 3. Bebouwing beperkt de bruikbaare wegbreedte in de Haenhoutstraat. Links: ter hoogte van het kruispunt met de Puttestraat, huisnummers 226 en 230. Rechts: ter hoogte van huisnummer 211.

Vermoedelijk zal de kost die door de gemeente gedragen zal worden, hoger zijn bij een tweerichtingsfietspad dan bij twee aanliggende eenrichtingsfietspaden. Subsidies voor fietsvoorzieningen worden namelijk enkel toegekend aan projecten die voldoen aan de voorschriften in het Vlaams vademecum fietsvoorzieningen. Het vademecum stelt: *De aanleg van een aanliggend tweerichtingsfietspad dient vermeden te worden. Fietsers in één van beide richtingen zouden dan te dicht bij de rijbaan voor het autoverkeer moeten rijden. Nog meer dan bij enkelrichtingsfietspaden is hier een afscherming d.m.v. een veiligheidsstrook gewenst. Slechts in uitzonderlijke situaties, met een beperkte intensiteit van fietsers en (vooral) bromfietsers, kan een dubbel fietspad van 2 meter met een veiligheidsstrook van minimum 100 cm aanvaard worden.*[6] Of een tweerichtingsfietspad subsidieerbaar is, moet dus worden nagegaan bij de bevoegde instanties, maar het valt sterk te betwijfelen of de Haenhoutstraat aan dergelijke uitzondering voldoet. (1) Het ontdubbelen van het fietspad is namelijk een veiliger alternatief (zie hieronder) en (2) de straat is onderdeel van verschillende belangrijke fietsroutes (zie figuur 4), een beperkte fietsintensiteit is dus betwijfelbaar en kan al helemaal niet het streefdoel zijn.

[5] https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst2.pdf
[6] https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4.pdf



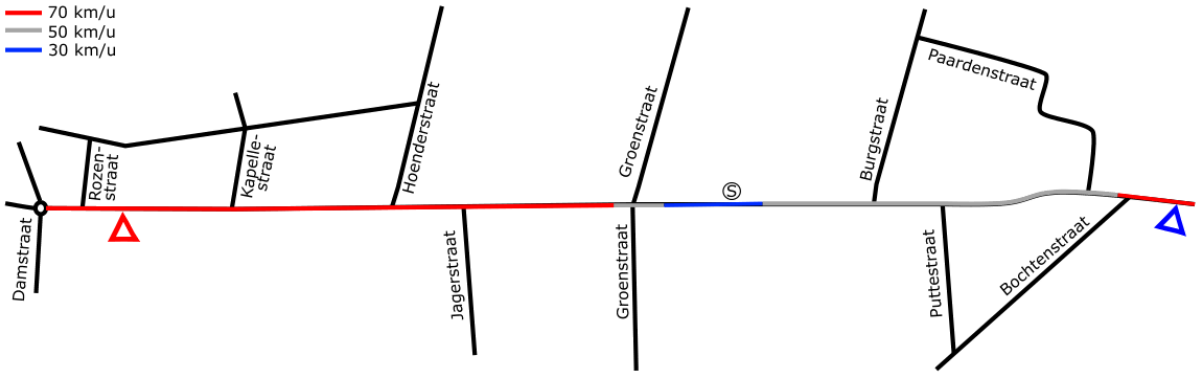
Figuur 4. Schematische weergave van de Haenhoutstraat met aanduiding van belangrijke fietsroutes.

Argument 2. Beperkte zichtbaarheid oversteek grens Lochristi?

Het college noteert dat de fietsoversteek van een nieuw ontdubbeld fietspad naar het bestaand tweerichtingsfietspad op het grondgebied Lochristi conflicten oplevert. Een dergelijke oversteek is voor fietsers effectief altijd vervelend en potentieel gevaarlijk. Het streefdoel van de Fietsersbond is echter een Haenhoutstraat/Haanhoutstraat ZONDER oversteken. In het geval van een tweerichtingsfietspad (zoals voorgesteld door het college, zullen er steeds twee dergelijke oversteken nodig zijn. Eén op grondgebied Destelbergen (ter hoogte van huis nummer 52) en één op grondgebied Lochristi (vlak voor Beervelde dorp). Dergelijke oversteken kunnen weggewerkt worden door over de hele lengte van de Haenhoutstraat het fietspad te ontdubbelen. Destelbergen kan daar nu werk van maken, Lochristi kan later volgen.

Zolang Lochristi de weginrichting van de Haanhoutstraat niet aanpast, dringt er zich een tijdelijke oplossing op. Dit kan zijn door:

1) de oversteek iets verder op grondgebied Lochristi te leggen, verder weg van de bocht (figuur 5), of
2) de maximaal toegelaten snelheid te beperken tot 50 km/u, en best
3) een combinatie van beide.



Figuur 5. Huidige maximaal toegelaten snelheid in de Haenhoutstraat en de locatie van de huidige fietsoversteek aangegeven met de rode driehoek. Blauwe driehoek: een mogelijke locatie van de toekomstige fietsoversteek. Bij voorkeur wordt de zone 50 met tweehonderd meter verlengd voorbij de Bochtenstraat zodat de toekomstige fietsoversteek in de zone 50 komt te liggen.

Argument 3. Kruising zijstraten met ontdubbeld fietspad en de toekomstige beperkte veiligheid in de Haenhoutstraat?

Dit argument van het college is onder te verdelen in vier deelargumenten.

Argument 3.1: *"De straten die op heden op het dubbelzijdig fietspad uitkomen zijn feitelijk landelijke straten, nl. de Groenstraat, Hoenderstraat, Kapellestraat en Rozenstraat. Enkel de Burgstraat vormt hierbij een uitzondering. Bij de afschaffing van de spooroverwegen in de Hoenderstraat en Groenstraat zal enkel nog plaatselijk verkeer van deze straten de Haenhoutstraat inrijden."*
Antwoord van de Fietsersbond: We erkennen dat de Groenstraat, Hoenderstraat, Kapellestraat en Rozenstraat eerder landelijke straten zijn waar er relatief weinig conflicten optreden. Dit betekent niet dat deze conflictvrij zijn. Voor bezoekers is een tweerichtingsfietspad onverwacht. Blijft ook de uitzondering nog over: de Burgstraat. De fietsroute is maar zo sterk als de zwakste schakel. Daarenboven zijn er ook heel wat opritten van bedrijven, winkels en huizen die op het tweerichtingsfietspad uitkomen.

Argument 3.2: "*Indien het fietspad ontdubbeld wordt komen de Jagerstraat, Groenstraat, Puttestraat en Bochtenstraat uit op het nieuwe fietspad. Het probleem stelt zich dat de zichtbaarheid komende vanuit deze straten beperkt is en voertuigen met hun neus op het fietspad zullen staan om het aankomend verkeer te zien. Dit zal een gevaarlijke situatie vormen voor fietsers die het nieuwe fietspad zullen gebruiken.*"
Tegenargument van de Fietsersbond: Voor automobilisten die vanuit de Jagerstraat, Groenstraat, Puttestraat en Bochtenstraat de Haenhoutstraat oprijden, zullen bij een ontdubbeling van het fietspad, de fietsers vanuit de te verwachten richting komen: van links. Deze situatie afdoen als even onveilig als de huidige situatie aan de Burgstraat is dus niet correct.

Het is wel goed om op potentieel gevaarlijke situaties te anticiperen.

- Voor de Jagerstraat, Groenstraat en Bochtenstraat volstaat het om de haag kort te houden om zo voldoende zicht op de Haenhoutstraat te behouden (figuur 6-8).
- Voor de Puttestraat (figuur 9) zien we twee mogelijkheden. Ofwel wordt het uitrijden van de Puttestraat onmogelijk gemaakt voor gemotoriseerd voertuigen ofwel wordt de Haenhoutstraat in dit stuk zone 30.

Figuur 6. Het zicht op de Haenhoutstraat vanuit de Jagerstraat.

Figuur 7. Het zicht op de Haenhoutstraat vanuit de Groenstraat.

Figuur 8. Het zicht op de Haenhoutstraat vanuit de Bochtenstraat.

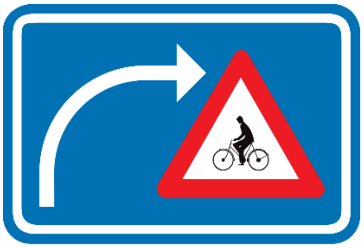
Figuur 9. Het zicht op de Haenhoutstraat vanuit de Puttestraat.

Argument 3.3: "*Ter hoogte van Gandaham wordt de Haenhoutstraat smaller en het inrijden van de vrachtwagens in de laadkade van Gandaham gebeurt door de Burgstraat in te rijden en zonder zichtbaarheid het nieuw aan te leggen fietspad achterwaarts te dwarsen. Dit zal een gevaarlijke conflictsituatie vormen met de toekomstige fietsers. Maneuvers van in- en uitrijdende vrachtwagens bij bloemisterij Raes zullen eveneens de veiligheid van fietsers op het ontdubbeld fietspad in het gedrang brengen.*"

Tegenargument van de Fietsersbond: Achterwaarts rijdende vrachtwagens vormen effectief een potentieel gevaar. Een dergelijke situatie doet zich al jaren voor aan het tweerichtingsfietspad: bij

Decofora rijden de vrachtwagens ook achterwaarts op (figuur 10). Het risico op een ongeval is groter bij een tweerichtingsfietspad dan bij een ontdubbeld fietspad, omdat een deel van de fietsers er van een 'niet verwachte' kant komen.
In tegenstelling tot wat het college lijkt te suggereren, volstaat het tweerichtingsfietspad dus NIET om dergelijke potentieel gevaarlijke situaties te vermijden. Hier zijn andere oplossingen nodig. (i) Het duidelijk inlichten van de vrachtwagenbestuurders over de situatie aan het terrein. Dit kan onder andere met een opmerking op de bestelbon aan leveranciers of met een verkeersbord F50bis (figuur 11). (ii) Bedrijven die inspanningen doen om uit te kijken naar een alternatieve aanrijroute. (iii) Het waarschuwen van de fietsers met bord 'opgelet inrijdende vrachtwagens' (figuur 12).

Figuur 10. De huidige situatie aan Decofora. Twee borden signaleren vrachtwagens achterwaarts op te rijden over het tweerichtingsfietpad.



Figuur 11. Bord F50bis kan geplaatst worden om vrachtwagenchauffeurs te waarschuwen voor fietsers ter hoogte van Gandaham.

Figuur 12. Bord A51 met onderbord "uitgang vrachtwagens" kan geplaatst worden om fietsers te waarschuwen voor vrachtwagens ter hoogte van Gandaham.

Argument 3.4: "*Kinderen die per fiets naar school komen in het wijkschooltje in de Haenhoutstraat situeren zich op heden aan de juiste kant (de kant van de school). Bij de aanleg van een ontdubbeld fietspad zullen deze kinderen genoodzaakt zijn om de Haenhoutstraat over te steken*"
Tegenargument van de Fietsersbond: Dit is afhankelijk van de woonplaats van de kinderen en hun route naar de school. Kinderen die ten zuiden van de Haenhoutstraat wonen, situeren zich niet aan "de juiste kant" en moeten de straat hoe dan ook oversteken. Wanneer deze oversteek zich ter hoogte van de schoolpoort bevindt, op een gekleurd verkeersplateau, binnen een zone 30, is dit steeds te

prefereren boven de huidige ligging van de fietsoversteekplaats. Daarenboven hebben jonge fietsers hier de optie om af te stappen en het zebrapad te gebruiken, iets wat aan de huidige oversteekplaats niet mogelijk is. Een dubbelrichtingsfietspad biedt voor hen geen oplossing, maar verplaatst het probleem naar een minder veilige locatie. Voor kinderen die ten zuiden van de Haenhoutstraat wonen is ontdubbelen van het fietspad dus de veiliger.
Kinderen die ten noorden van het wijkschooltje wonen, moeten bij een ontdubbeld fietspad effectief twee keer de Haenhoutstraat oversteken indien ze voor de kortste route kiezen. Kinderen ten noordwesten van het wijkschooltje doen dit dan in hun heenrit, kinderen ten noordoosten van het wijkschooltje in hun terugrit. Bij een tweerichtingsfietspad zouden deze kinderen niet moeten oversteken. Één oversteek kunnen ze telkens maken aan de veilige oversteek aan de school. Een tweede keer is afhankelijk van de exacte woonplaats van het kind. Voor hen (en alle andere fietsers) is het belangrijk dat er veilige oversteekplaatsen worden voorzien, specifiek naar alle zijstraten. We willen hier nogmaals benadrukken dat ontdubbeling op zich geen garantie is op een veilige fietsweg, en dat er ook andere maatregelen nodig zullen zijn.

Argument 4. Vals veiligheidsbeeld?

Ten slotte gaan we nog even in op de conclusie van het college: "*De aanleg van een ontdubbeld fietspad in de Haenhoutstraat zal geen enkele garantie bieden voor de bevordering van de veiligheid voor de fietsers*.
Aangezien we de argumentatie van het college hiervoor ontkracht hebben, kunnen we stellen dat de aanleg van een ontdubbeld fietspad in de Haenhoutstraat over het algemeen de veiligheid van de fietsers zal bevorderen.

En verder: *"Een behoud van de bestaande situatie is opportuun, dit teneinde geen vals veiligheidsbeeld te creëren."*
Dat het ontdubbelen tot een vals veiligheidsbeeld zou leiden, zijn zware woorden. Wie zou er een vals veiligheidsbeeld krijgen bij het ontdubbelen van het fietspad? De fietser of de automobilist? Geen enkele weggebruiker kan met de ogen dicht de straat op. Men moet altijd opletten. Wél gaat het erom het risico op ongevallen zo klein mogelijk te houden.
Dit argument lijkt te stellen dat de gemeente voorstander is om de straatinrichting er erg gevaarlijk te laten uitzien voor de fietser, om die dan (al dan niet terecht) een gevoel van onveiligheid te geven. Op die manier krijgt men de mensen niet op de fiets. Dit terwijl het promoten van de fiets toch net één van de streefdoelen van de gemeente is, zoals vastgelegd in het SAVE-Charter[7], het mobiliteitsplan[8], het klimaatactieplan[9], en het bestuursakkoord 2019-2024[10].

[7] https://www.destelbergen.be/save-label
en http://save.ovk.be/wp-content/uploads/2014/10/SAVE-charter-Steden-Gemeenten-A4-draft.pdf
[8] https://www.destelbergen.be/mobiliteitsplan
[9] https://www.destelbergen.be/klimaatactieplan
[10] https://www.destelbergen.be/sites/default/files/atoms/files/20190321%20Bestuursakkoord%202019-2024.pdf

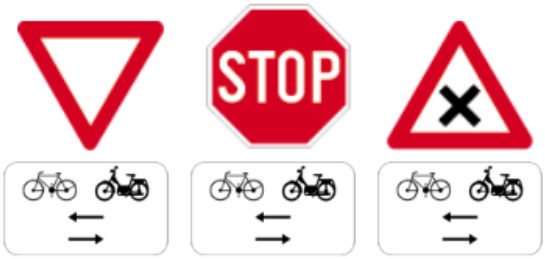
Aandachtspunten bij een tweerichtingsfietspad

De Fietsersbond is **geen** voorstander van een tweerichtingsfietspad. Indien het college echter bij de genomen beslissing blijft, vragen we extra aandacht te besteden aan de volgende punten.

1. Het is essentieel **voldoende breedte** te voorzien over de hele lengte van het dubbelrichtingsfietspad. Dit is 250 cm, zie de maten in de tabel bijlage 1. Dit is geen onredelijke eis: op een fietssnelweg rekent men eigenlijk op een breedte van minimum 300 cm, en een groot deel van de Haenhoutstraat is deel van de fietssnelweg F4 (Figuur 3). Er moet ook minimaal 100 cm tussenafstand met de rijbaan voorzien worden, ongeacht de maximaal toegelaten snelheid op de rijbaan. Ten slotte dient ook rekening gehouden te worden met een schuwafstand van minstens 75 cm met vaste objecten (bomen, borden) en van 100 cm met gesloten wanden (huizen). Ook daar waar de beschikbare breedte beperkt is door huizen, moet deze minimale breedte gewaarborgd blijven. De breedte van het huidige tweerichtingsfietspad is dus ruim onvoldoende (figuur 13).

Figuur 13. De huidige dimensies van het dubbelrichtingsfietspad. 175 cm befietsbare breedte en 85 cm tussenafstand met de rijbaan zijn ruim onvoldoende.

2. Veilige **oversteek aan de Burgstraat**. Het dubbelrichtingsfietspad moet aan deze oversteek, net zoals het autoverkeer op de Haenhoutstraat, in voorrang. Fietsers op een fietspad hebben steeds voorrang, dit is ook de huidige situatie. De huidige situatie is echter niet voldoende veilig wegens beperkte zichtbaarheid. Bij voorkeur wordt het verhoogde fietspad langs de Haenhoutstraat samen met het aanliggende zebrapad op gelijke, doorlopende hoogte uitgevoerd. Hierdoor worden drempels en greppels vermeden en wordt het doorlopende karakter van het fietspad benadrukt. De automobilisten zullen dan (meer dan nu het geval is) vertragen, want ze moeten over een drempel. Ook de nodige signalisatie moet worden voorzien middels het plaatsen van het verkeersbord F50bis in de Haenhoutstraat (figuur 11), het behoud van verkeersbord B5 met onderbord M10 voor verkeer komende vanuit de Burgstraat (figuur 14) en het aanbrengen van witte pijlen op het fietspad om te duiden op het fietsverkeer vanuit de twee richtingen.
   Bijzondere aandacht is nodig door het huis met nummer 189 dat het zicht ontneemt tussen fietsers richting Beervelde en verkeer uit de Burgstraat (figuur 15). Dit is geen eenvoudig oplosbaar probleem.



Figuur 14. Een onderbord M10 in combinatie verkeersbord B1, B5 of B17. Geeft de aanwezigheid van een dubbelrichtingsfietspad aan voor verkeer vanuit de Burgstraat, Groenstraat, Hoenderstraat en Kapellestraat.

Figuur 15. Zicht vanop het huidige tweerichtingsfietspad op het kruispunt met de Burgstraat. Het huis links in beeld (huisnummer 189) ontneemt het zicht van de fietsers op het verkeer in de Burgstraat en omgekeerd.

3. **Signalisatie en veiligheidsmaatregelen** aan de zijstraten Groenstraat, Hoenderstraat, en Kapellestraat. Bijvoorbeeld door signalisatie dat hier een tweerichtingsfietspad loopt. Voor verkeer op de Haenhoutstraat dat de zijstraten inrijdt kan dit met verkeersbord 50bis (figuur 11) en voor uitrijdend (plaatselijk) verkeer kan dit met onderbord M10 (figuur 14). Witte pijlen aangebracht op het fietspad duiden op fietsverkeer vanuit de twee richtingen.

4. **Signalisatie en veiligheidsmaatregelen** voorzien aan opritten van bedrijven en handelaars zoals deze in figuur 10.

5. **Veilige fietsoversteekplaats ter hoogte van huisnummer 52** voorzien, bijvoorbeeld door de maximum toegelaten snelheid te verlagen van 70 km/u naar 50 km/u en duidelijke signalisatie en accentverlichting aan te brengen. Een veilige oversteek heeft geen goten, dit zijn vervelende en potentieel gevaarlijke obstructies (zie figuur 14).

Figuur 14: In de huidige situatie verhinderen de goten een vlotte oversteek ter hoogte van huisnummer 52.

6. **Overleg met Lochristi** om hun oversteek ter hoogte van Beervelde dorp veilig te maken. De keuze van Destelbergen heeft een grote invloed op de (toekomstige) keuzes van Lochristi.

Verdere aandachtspunten bij heraanleg Haenhoutstraat.

In het huidig advies focussen we op de argumenten pro en contra ontdubbelen van het fietspad. **We geven graag bijkomend advies** op de plannen met onder andere oog voor een schuilhuisje en fietsenstalling aan de bushaltes, een verkeersplateau aan de school, veilige oversteekplaatsen voor fietsers aan de kruispunten Jagerstraat en Groenstraat en weginrichting ter handhaving van de maximum toegelaten snelheid.

Conclusie

Niet de grachten vormen een beperking van de breedte, wel de bebouwing. Het is perfect mogelijk om binnen de beschikbare breedte de fietsvoorzieningen te ontdubbelen. Voor het ontdubbelen van het fietspad is er geen bijkomende kost om grachten in te buizen.

Eénrichtingsfietspaden zullen eenvoudiger veilig te maken zijn dan een aanliggend tweerichtingsfietspad. Er zijn minder conflictpunten. De kans dat twee fietsers uit tegenovergestelde richting op elkaar botsen is uitgesloten bij ontdubbeling.

Ontdubbelen alleen is geen garantie op veiligheid. Er zijn ook andere maatregelen nodig:

- aangepaste maximum toegelaten rijsnelheid van wagens;
- snelheidsremmende maatregelen in het bijzonder aan de school zoals een asverschuiving, een (optische) versmalling;
- vanuit iedere zijstraat moet er veilig kunnen worden overgestoken met de fiets;
- de opritten waar vrachtwagens achteruit rijden verdienen extra aandacht.

Wij zijn steeds bereid om verdere verduidelijking te geven bij dit advies.

Met vriendelijke groeten,
Fietsersbond Destelbergen

Bijlage 1. Maatvoering van fietsvoorzieningen, zoals in het Vlaamse vademecum fietsvoorzieningen.[11]

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	*niet van toepassing*				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	170 – 200 [2]	170	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

Bijlage 2. Richtlijnen minimale verhardingsbreedte voor autorijweg op gewestwegen.[12] De breedtes slaan op de minimumwaarde van de verhardingsbreedte. Eventuele randmarkering is dus steeds inbegrepen. Goten zijn niet inbegrepen. De rijbaan kan smaller worden gemarkeerd dan de effectieve verharding.

- Bij 30km/u: 2m80
- Bij 50km/u: 3m05
- Bij 70km/u: 3m30
- Bij 90km/u: 3m30

[11] https://www.mobielvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4.pdf
[12] https://wegenenverkeer.be/sites/awv/files/docs/MOW-AWV-2012-4.pdf