



NIEUWE FIETSVADEMECUM

SCHUWAFSTANDEN

Het fietsvademeccum of nog het 'Vademeccum fietsvoorzieningen' beschrijft de standaardrichtlijnen voor fietsinfrastructuur met kwaliteit.

Richtlijnen zijn **geen bindende normen**, maar moeten beschouwd worden als aanbevelingen en denkaders voor kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur, waarbinnen de ontwerper zijn keuzes kan motiveren. De richtlijnen dragen bij aan het creëren van een omgeving waarin fietsen veilig, uitnodigend en laagdrempelig is. Bovendien scheppen ze de voorwaarden voor de realisatie van een gezonde, aantrekkelijke en leesbare publieke ruimte. De richtlijnen uit het Vademeccum streven naar een hoogwaardige en kwalitatieve fietsinfrastructuur, zowel voor de rijdende als voor de stilstaande fiets. Dit Vademeccum is dan ook een toetssteen om de kwaliteit van fietsinfrastructuur aan af te meten, waarbij afwijken van de richtlijnen enkel kan op een gemotiveerde manier. Het Vademeccum bouwt op vier uitgangspunten:

- (1) een kwaliteitsvol fietsroutenetwerk als basis;
- (2) een toegankelijke infrastructuur voor fietsers van 8 tot 80 jaar;
- (3) een groeiend aantal fietsers en een toenemende diversiteit van gebruikers
- (4) fietsinfrastructuur bedacht vanuit het perspectief van de fietser.

Het Vademeccum fietsvoorzieningen is bedoeld als "levend" en dynamisch document, dat regelmatig zal worden aangepast en bijgestuurd op basis van nieuwe inzichten, ontwikkelingen, of respons van de verschillende gebruikers.

De meest recente versie dateert van juli 2022. Dus zeer recent.

Een belangrijk punt. Nieuwe fietspaden moeten vanaf 2022 minstens **2 meter breed** zijn.

Het nieuwe document bevat een aantal interessante onderdelen om de volgende nummers van HGW even bij stil te staan.

In dit nummer : wat zijn schuwafstanden

*Let op. Er is een verschil tussen het fietsvademeccum en het wetboek [wegcode]. In het vademeccum staan **aanbevelingen** voor ontwerpers van infrastructuur. Eénmaal de infrastructuur is gebouwd, bepaalt het wetboek hoe je 'juist' handelt en wanneer je in overtreding bent.*

Schuwafstanden

Bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur moet men er rekening mee houden dat fietsers steeds een zekere **schuwafstand** bewaren tegenover bijvoorbeeld een verhoogde (of verlaagde) rand, een haag, gevel of andere elementen. Het niet respecteren van de schuwafstanden leidt tot een vermindering van de bruikbare breedte van fietsinfrastructuur. De schuwafstand wordt steeds gemeten vanaf de rand van de verharding van het fietspad, zodat fietsers maximaal gebruik kunnen maken van de beschikbare breedte van het fietspad.

Volgende schuwafstanden zijn van toepassing:

- 25 cm tot een opstaande rand of hoogteverschil. Gemeten vanaf (de start van) het hoogteverschil tot de rand van het fietspad.

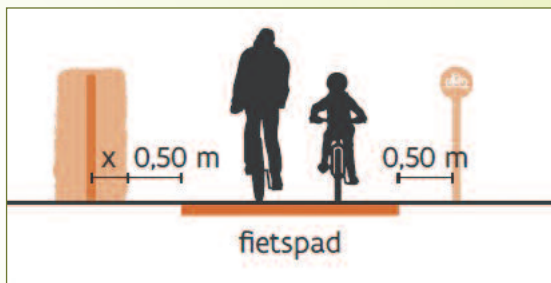


fig. 1 Schuwafstanden

- 50 cm tot vaste obstakels zoals verkeersborden, leuningen, verlichtingspalen... Gemeten van de rand van de paal of het obstakel tot de rand van het fietspad.

- 50 cm tot een groenvoorziening (boom, haag, struik, ...). Gemeten vanaf de rand van de groenvoorziening tot de rand van het fietspad. Er moet rekening gehouden worden dat deze schuwafstand ook behouden blijft wanneer hagen en struiken in bloei staan en bomen groeien. Groenvoorzieningen worden, afhankelijk van hun specifieke kenmerken, dus steeds verder dan 50 cm gepland ten opzichte van de rand van het fietspad.

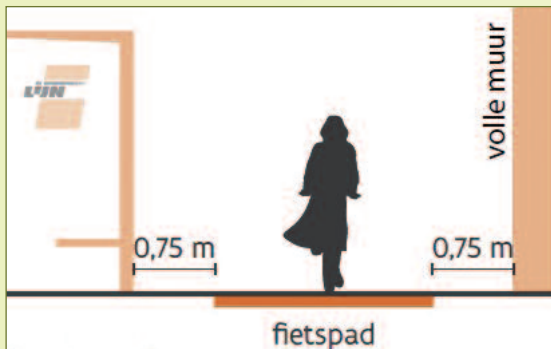


fig. 2 Bushalte en doorlopende muur

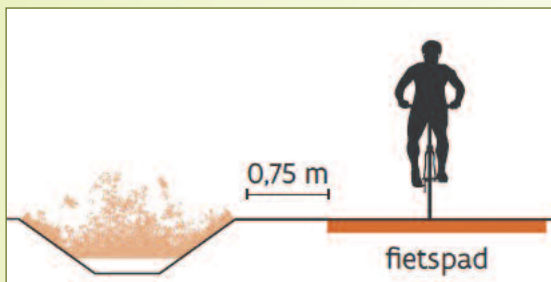


fig. 3 Diep obstakel

- 75 cm tot een vaste gesloten wand zoals een muur, gevel, schuilhuisje, (overdekt) terras, diep obstakel of geparkeerd voertuig (onafhankelijk van de breedte van het parkeervak). Gemeten vanaf de start van de (opstaande) rand van de boordsteen aan de rijbaanzijde of de rand van de gesloten wand tot de rand van het fietspad.

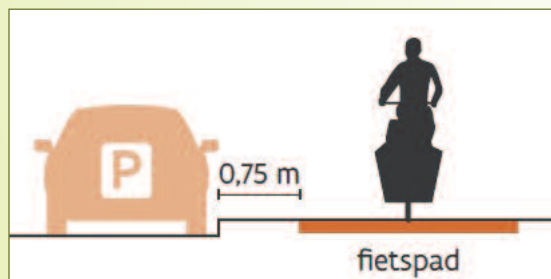
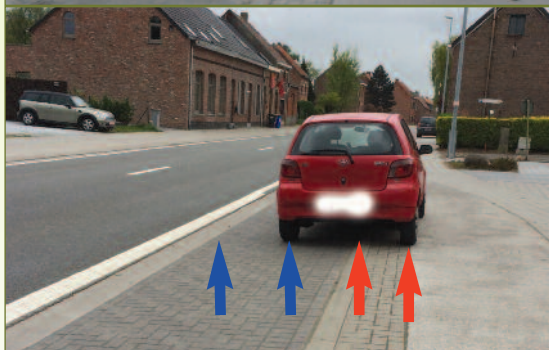


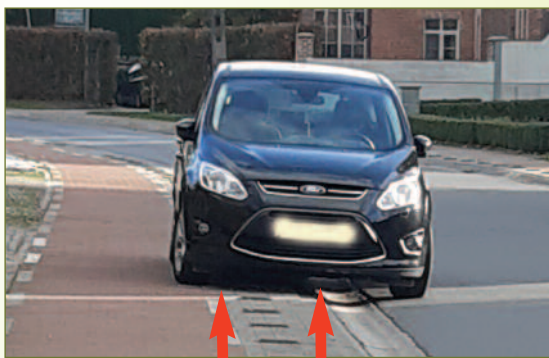
fig. 4 Geparkeerde voertuigen

We willen even aandacht besteden bij dat laatste. De ruimte [75 cm] tussen het fietspad en de parkeerzone is een soort niemandsland (om de deur van de auto veilig open te kunnen doen) en noemt men ook vaak de schrikzone. Het is juist niet de bedoeling dat daar auto's op gaan parkeren.

<https://wegenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/Vademecum%20Fietsvoorzieningen.pdf>



Bovenstaande auto's staan fout geparkeerd. Beide auto's staan op de schrikzone. De rode auto staat zelfs op het fietspad (en te ver van de rijbaan - zie blauwe pijlen)



Ook deze auto's staan fout geparkeerd namelijk op de schrikzone. Ze vormen een gevaar voor de passerende fietsers.