Gedownload van https://wc2026.preview3.sanmaxprojects.be/nl/regelgeving/1998014288~ajzoyvnjp4

Publicatiedatum: 13 november 1998 - **Downloaddatum:** 5 november 2026

MINISTERIEEL RONDSCHRIJVEN VAN 30 OKTOBER 1998 BETREFFENDE DE TOEPASSING VAN HET BEPERKT ÉÉNRICHTINGSVERKEER

Inhoud

- 1. VERANTWOORDING EN BEDOELING
- 2. HET REGLEMENTAIR KADER - EVALUATIE EN KNELPUNTEN
- 3. SYSTEMATISCHE INVOERING VAN BEPERKT EENRICHTINGSVERKEER
- 4. INRICHTING VAN HET BEPERKT EENRICHTINGSVERKEER
- 5. NUTTIGE ADRESSEN

Aan Mevr. en heren provinciegouverneurs, ter kennisgeving aan de heren arrondissementscommissarissen en de dames en heren burgemeester

Mevr., Mijnheer de Gouverneur,

U gelieve hierna een rondschrijven te vinden over de toepassing van het beperkt éénrichtingsverkeer voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A.

1. VERANTWOORDING EN BEDOELING

De toename van het autoverkeer is een zeer belastende factor voor de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Het gebruik van de wagen neemt daarenboven nog steeds toe, ook in de stedelijke centra, zodat werkelijk van een autoverslaving dient gesproken te worden.

Er zijn nochtans voldoende andere verplaatsingsmiddelen die als alternatief voor het autoverkeer kunnen gelden. De fiets is daar een uitstekend voorbeeld van.

Tot afstanden van + 10 km is de fiets een zeer geschikt middel om zich veilig te verplaatsen, zowel in het kader van het woon-werkverkeer en het voor- en natransport in combinatie met openbaar vervoer, als voor andere verplaatsingen in verblijfsgebieden en stedelijke centra; daarenboven is het recreatief fietsen in het kader van de vrijetijdsbesteding zeer aantrekkelijk geworden. Het gebruik van de fiets dient dus verder gestimuleerd te worden.

Per 1 november 1998 zijn een aantal nieuwe maatregelen van kracht die o.a. het fietsverkeer bevorderen. Dit is o.m. het geval via de versoepeling van de regels voor het instellen van zones 30, via het invoeren van een regeling voor voetgangerszones (de zgn. winkel-wandelstraten) waar het fietsen voortaan kan toegelaten worden of nog via het invoeren van wegen voorbehouden voor fietsers en die o.a. de realisatie van fietsroutenetwerken mogelijk zal maken.

De wet van 8 augustus 1997 maakt het mogelijk een belastingsvrije fietsvergoeding tot 6 fr./km uit te betalen voor verplaatsingen in het kader van het woon-werkverkeer. Deze vergoeding zal bovendien voor de sociale zekerheid niet als loon beschouwd worden, zodanig dat het bedrag netto aan de werknemer kan worden uitbetaald.

Ook het openstellen van éénrichtingsstraten voor fietsers in beide richtingen, het zgn. beperkt éénrichtingsverkeer, is één van de mogelijkheden om dat fietsverkeer te stimuleren. Straten met éénrichtingsverkeer kunnen inderdaad voor gevolg hebben dat fietsers gedwongen worden een vrij grote omweg te maken, terwijl zij precies zeer omrijgevoelig zijn, of dat ze omgeleid worden via drukke verkeerswegen.

Niettemin wordt vastgesteld dat het beperkt éénrichtingsverkeer nog niet op grote schaal wordt toegepast. Het betreft nochtans een maatregel die vrij eenvoudig kan ingevoerd worden, mits de wil aanwezig is om aan fietsers de ruimte te geven die ze verdienen.

Dit rondschrijven wenst daarom het gebruik van het beperkt éénrichtingsverkeer gevoelig te verhogen en de toepassingsnormen te versoepelen voor het instellen van deze maatregel.

2. HET REGLEMENTAIR KADER - EVALUATIE EN KNELPUNTEN

2.1. De reglementaire bepalingen

Het reglementair kader voor het instellen van beperkt éénrichtingsverkeer bestaat sinds het KB van 20 juli 1990 tot wijziging van de wegcode en is in werking getreden op 1 januari 1991.

In artikel 65.2 van de wegcode zijn de onderborden afgebeeld die bij de verkeersborden F19 en D1 worden aangebracht (zie respectievelijk artikel 71.3 en 69.4.2°). Er wordt bovendien uitdrukkelijk bepaald dat de kwestieuze onderborden M2 of M4 en M3 of M5 de draagwijdte van het verkeersbord F19 niet wijzigen. De onderborden die geplaatst worden bij de verkeersborden betreffende de voorrang, zijn eveneens afgebeeld.

Bij ministerieel besluit van 20 juli 1990 werd het besluit van de wegbeheerder - het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, - aangepast als volgt :

- de plaatsing van de onderborden M3 of M5 bij de verkeersborden C1 (artikel 9.1.3°) en C31 (artikel 9.6°);

De verwijzing naar art. 9.6° is ons insziens niet correct en dient gelezen te worden als art. 9.5°.

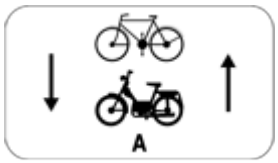
- het gebruik van de verkeersborden C31 of D1 of D3 in geval van beperkt éénrichtingsverkeer (artikel 9.5.3°, alinea 2 en artikel 10.2.3°);
- de plaatsing van de onderborden M3 of M5 bij de verkeersborden D1 (artikel 10, alinea's 2,3 en 4);

- de plaatsing van de onderborden M2 of M4 bij de verkeersborden F19 (artikel 12.6.3°);
- de plaatsing van de onderborden M9 of M10 bij de verkeersborden B1 (artikel 8.1.1°), B5 (artikel 8.3.2°) en B7 (artikel 8.9.2°).

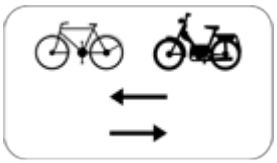


M.2


M.3

M.4


M.5

M.9

M.10


C1

C31

B19


D1

D3

F19

B1

Het doel van de signalisatievoorschriften bestaat erin een duidelijke en éénvormige aanduiding te geven van het beperkt éénrichtingsverkeer en voor een optimale bescherming te zorgen op de kruispunten.

2.2. Evaluatie en knelpunten

Diverse reacties van en contacten met gemeenten en fietsorganisaties hebben een aantal bemerkingen en vragen opgeleverd.

De geciteerde moeilijkheden zijn :

- twijfel omtrent de veiligheid van de fietsers;
- het aantal en de kostprijs van de verkeersborden;
- de minimaal aanbevolen vrije rijbaanbreedte van 3,50 meter als algemene regel, met mogelijkheid om in bijzondere gevallen hiervan af te wijken.

Daarom heb ik aan mijn administratie de opdracht gegeven om deze problematiek te onderzoeken samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, een 12-tal gemeenten verspreid over Vlaanderen, Brussel en Wallonië, de gewestelijke wegbeheerders en de Verenigingen van Steden en Gemeenten. De v.z.w. Pro Vélo, een studiebureau gespecialiseerd in de fietsproblematiek, heeft eveneens meegewerkt aan de evaluatie.

Na het onderzoek van de voormelde knelpunten, kan het volgende gesteld worden.

2.2.1. Effecten op de verkeersveiligheid

Ongevallenstudies uitgevoerd zowel in het buitenland als in eigen land laten toe te concluderen dat het aantal ongevallen als gevolg van het invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer niet toegenomen is. Waar meer ongevallen gebeurden, blijkt dat zij niet noodzakelijkerwijze het gevolg zijn van de maatregel zelf. Bovendien gebeurden die ongevallen niet in de straat zelf, maar op de kruispunten. Een eenvoudig hulpmiddel om aan kruispunten of in bochten de aanwezigheid van fietsers in tegenrichting te signaleren, bestaat erin om over een afstand van enkele meters op het wegdek de overlangse markering aan te brengen die een fietspad afbakent met daarin het symbool van een fiets.

2.2.2. Het aantal vereiste onderborden

De onderborden moeten geplaatst worden bij de verkeersborden F19 en C1 en bij de verkeersborden C31 of D1 die op de dwarsende openbare wegen zijn geplaatst.


F19

C1

C31

D1

Bijkomende signalisatie met de nodige onderborden is vereist om de voorrangsregels aan te duiden op de kruispunten.

Uit de discussies is gebleken dat de kostprijs voor signalisatie op zich niet echt een obstakel vormt voor het invoeren van beperkt éénrichtingsverkeer.

Het nut of de noodzaak voor de plaatsing van de bijkomende signalisatie (B17, B1 of B5 met onderborden) wordt momenteel onderzocht in het kader van een meer algemeen onderzoek van de voorschriften inzake de signalisatie van het einde van wegvakken met éénrichtingsverkeer [cfr. de artikelen 8.1.1°b), 8.3.2°b) en 8.9.2°c) van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald en punt 9.1. van het ministerieel rondschrijven van 14 november 1977 betreffende de aanvullende reglementen en de plaatsing van de verkeerstekens. Tot nader orde dient ook deze signalisatie geplaatst te worden.


B17

B1


B5

Het is evenwel niet mogelijk om, zoals door sommigen werd gesuggereerd, het principe van het éénrichtingsverkeer om te keren, nl. bij wijze van een algemeen verkeersvoorschrift het fietsverkeer in beide richtingen toelaten in alle straten gesignaleerd door de verkeersborden F19 en C1 en het verbod om zulks te doen door middel van onderborden aan te duiden. In die optiek zou het beperkt éénrichtingsverkeer de regel worden en het gewoon éénrichtingsverkeer de uitzondering. Dergelijk voorschrift druist in tegen de internationale voorschriften opgenomen in het Verdrag inzake de Verkeerstekens en Bijlagen, opgemaakt te Wenen op 8 november 1968, waarin aan het verkeersbord, dat overeenstemt met het Belgische bord F19 de betekenis werd toegekend van « éénrichtingsweg ». Dit Verdrag werd door de wet van 30 september 1988 door België geratificeerd, waardoor we verplicht zijn dit internationaal akkoord, behoudens herziening, na te leven.

Verder blijft het noodzakelijk om zowel de borden F19 als de borden C1 te plaatsen. Het weglaten van het verkeersbord F19 zou een juridisch vacuüm creëren omtrent het statuut van de weg. Dit zou een impact hebben op een aantal verkeersregels van de wegcode die verbonden zijn aan de plaatsing van het verkeersbord F19 zoals de plaats op de openbare weg of het parkeren.

2.2.3. De aanbevolen vrije rijbaanbreedte om fietsverkeer in de tegenrichting toe te laten

De vooropgestelde aanbevolen breedte van 3,50 meter werd meestal als strikte norm gehanteerd. Er werd zelden van afgeweken. Dit is wellicht de voornaamste reden waarom er niet méér straten met beperkt éénrichtingsverkeer werden ingevoerd.

Nochtans blijkt uit de eigen ervaring en uit buitenlands onderzoek dat een vrije rijbaanbreedte van 3 meter de veiligheid van de fietsers niet noodzakelijk in het gedrang brengt, hooguit vermindert het comfort.

Om het fietsverkeer op meer systematische wijze toegang te geven tot éénrichtingsstraten, wordt ingevolge deze omzendbrief de algemene regel voor deze maatregel dan ook als volgt bepaald : een minimale vrije rijbaanbreedte van drie meter is voldoende. Dit is het geval bv. wanneer er geen of zeer weinig verkeer van zware voertuigen is (voornamelijk lokale bediening), bv. in straten met hoofdzakelijk plaatsgebonden verkeer, bv. waar niet links in de rijrichting wordt geparkeerd of bv. in autoluwe gebieden.

Alle zone 30-gebieden, en al de andere verblijfsgebieden, komen daartoe in aanmerking. Dit is eveneens het geval wanneer de weg in kwestie een belangrijke verbindingsweg vormt voor fietsers naar bv. een school of een sport- of recreatiecentrum.

Indien deze voorwaarden niet zijn vervuld, dan moet de vrije rijbaanbreedte noodzakelijkerwijze breder zijn, in sommige gevallen zelfs breder dan 3,5 meter.

In uitzonderlijke gevallen kan dan weer een nog smallere rijbaan volstaan, met een minimum van 2,60 meter, bv. wanneer de betrokken straat een essentiële schakel vormt in een fietsroute of wanneer omrijden voor de fietser een te grote omweg vormt over gevaarlijke wegen met gevaarlijke kruispunten. Dit is ook het geval wanneer de straat slechts zeer lokaal beperkt is tot deze minimumbreedte en er zich op die plaats geen fundamenteel onveiligheidsprobleem voor fietsers voordoet. Essentiële voorwaarden zijn wel dat fietsers en automobilisten een goed zicht hebben op elkaar en dat er enige uitwijkmogelijkheid bestaat.

3. SYSTEMATISCHE INVOERING VAN BEPERKT EENRICHTINGSVERKEER

Uit wat voorafgaat blijkt der er in feite geen bezwaren bestaan voor het meer systematisch openstellen van éénrichtingsstraten voor fietsverkeer (+ bromfietsen klasse A) in dubbele richting.

3.1. Invoeren van éénrichtingsverkeer.

In het kader van de politiek van de federale regering om het fietsverkeer te stimuleren en aldus op (in)directe wijze de verkeersleefbaarheid te verhogen, wordt er er bij alle wegbeheerders op aangedrongen om bij het invoeren van éénrichtingsverkeer op systematische wijze het fietsverkeer in beide richtingen toe te laten; gewoon éénrichtingsverkeer is maar aangewezen indien dwingende redenen van verkeersveiligheid het vereisen.

Er werd ten andere opdracht gegeven aan de Dienst voor het Inspecteren van de Verkeerstekens om alle aanvullende reglementen terzake te onderzoeken vanuit deze invalshoek.

In nieuwe verkavelingen of woonzones dient, in voorkomend geval, vanaf de aanvang met dit nieuwe principe rekening te worden gehouden. De combinatie van beperkt éénrichtingsverkeer met de aanleg van fietsverbindingen tussen de straten onderling, als kortere verbindingsweg, is hier aanbevolen.

Wanneer langs beide kanten van de rijbaan geparkeerd wordt en daardoor geen vrije ruimte van 3 meter over is om de fietsers in tegenrichting te laten rijden, dan dient overwogen te worden om éénzijdig parkeerverbod in te voeren zodat ook het beperkt éénrichtingsverkeer van toepassing kan worden gemaakt.

3.2. Reeds bestaand éénrichtingsverkeer

Gelijktijdig wordt gevraagd om systematisch de bestaande éénrichtingsstraten te onderzoeken in functie van de nieuwe normen met als bedoeling ze voor fietsverkeer in beide richtingen open te stellen.

4. INRICHTING VAN HET BEPERKT EENRICHTINGSVERKEER

Voor de inrichting zelf bepaalt de wegbeheerder, zoals voorheen, de keuze in functie van de plaatselijke situatie : gemengd verkeer, al dan niet in combinatie met een parkeerregeling, een fietssuggestiestrook gekoppeld aan een parkeerverbod, fietsverkeer op een fietspad gemarkeerd of verhoogd en gesignaleerd door de borden D7 of D9, een aanloopfietspad op kruispunten, enz.


D7


D9

Er moet in elk geval bijzondere aandacht gegeven worden aan de inrichting op kruispunten aangezien precies daar ongevallen zijn geregistreerd.

Bovendien is het ten zeerste aangewezen reeds vóór en zeker na de invoering van het beperkt éénrichtingsverkeer de weggebruikers door middel van bijzondere panelen te informeren over de gewijzigde verkeerssituatie.

In de brochure « Fietsvoorzieningen - Aanbevelingen voor fietsvriendelijke verkeersinfrastructuur », uitgegeven in 1996 door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, zijn - in het bijzonder in hoofdstuk 4.6 - een aantal aanbevelingen gegeven voor de inrichting van beperkt éénrichtingsverkeer in straatsecties en op kruispunten.

Deze brochure bevat daarenboven nog tal van andere, goede raadgevingen en instructies voor een fietsveilig en -vriendelijk verkeer, zodanig dat ze als leidraad mag dienen voor uw beleid.

5. NUTTIGE ADRESSEN

Ministerie van Verkeer en Infrastructuur,
Dienst Wegveiligheid,
Directie Verkeersveiligheid (D1)
Residence Palace, Blok C (4° V)
Wetstraat 155, 1040 Brussel
Tel. 02/287.44.13 - fax 02/287.44.00

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (B.I.V.V.) VZW
Haachtsesteenweg 1405 - 1130 Brussel
Tel. 02/244.15.11 - fax 02/216.43.42

Tevens wordt verwezen naar het « Repertorium van de Verkeersveiligheid », uitgegeven eind 1997 door het B.I.V.V., waarin een volledige adressenlijst is vermeld van alle diensten en organisaties in verband met verkeersveiligheid.

De aandacht wordt bovendien gevestigd op de andere maatregelen die getroffen werden o.m. in verband met het fietsen en die

vermeld staan in afzonderlijke koninklijke besluiten en omzendbrieven, die in werking treden op 1 november 1998.

De Staatssecretaris voor Veiligheid,
J. Peeters.