

Der Mobilitätswende Form geben – pretty perfect oder simply simple?

**Österreichischer Radgipfel 2025
Österreichische Radverkehrsforschung –
Brückenschlag zur Praxis der Mobilitätswende**

Saalfelden, 3. Juni 2025

**Stefan Bendiks
Brüssel, Graz**

ARTGINEERING

Email: info@artgineering.eu
Web: www.artgineering.eu



Forschung, Strategieentwicklung und Masterplanung



Umgestaltung von Verkehrsräumen: Park Belle-Vue, Leuven

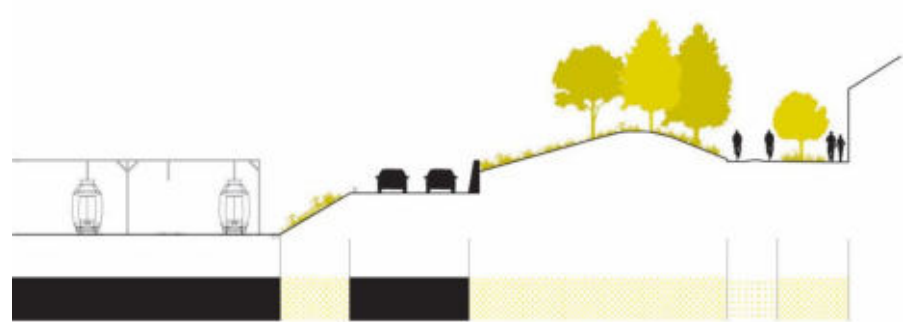
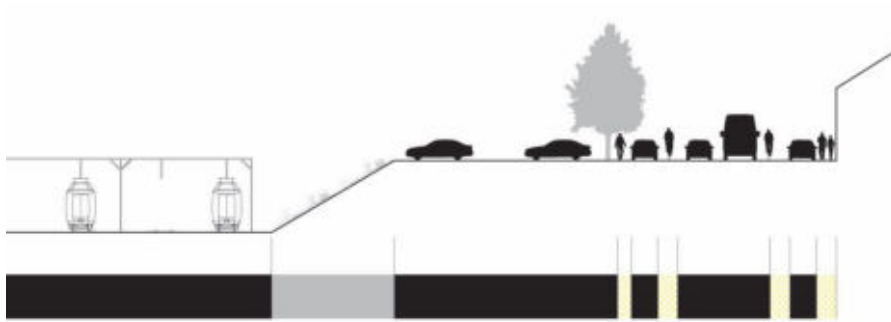
Beispiel Fahrradstraße



Park Belle-Vue Leuven, 2009/ 2021
Artgineering, H+N+S © Michiel De Cleene

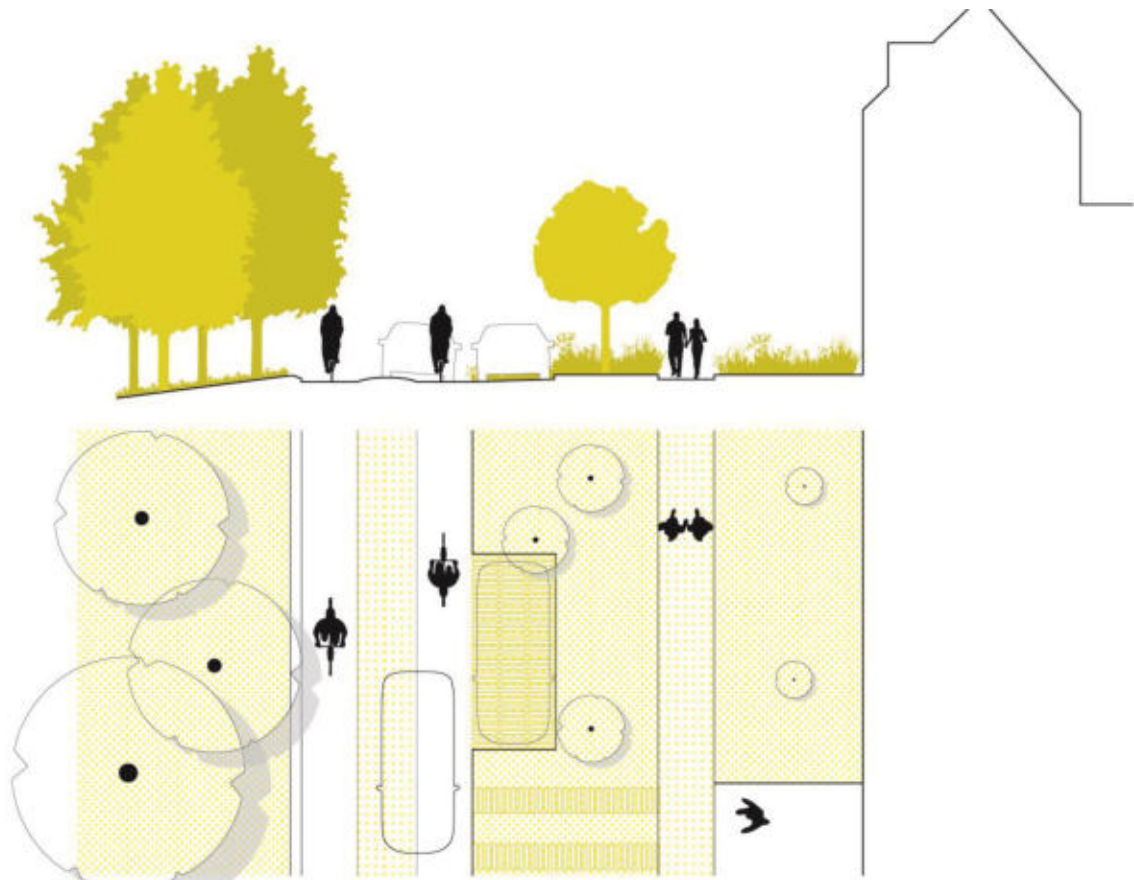


Fahrradstraße Park Belle-Vue Leuven



Aktive/Passive Mobilität - vorher und nachher, Parc Belle Vue, Leuven, Belgien, Artgineering, H+N+S, ARA

Profil vorher - nachher



„Parkweg“ Profil, Parc Belle-Vue, Leuven, Belgien, Artgineering, H+N+S, ARA



Parc Belle Vue, Leuven, Belgien, Artgineering, H+N+S, ARA, © Artgineering



Parc Belle Vue, Leuven, Belgen, Artgineering, H+N+S, ARA, © Michiel De Cleene



Leitfaden Radverkehrsanlagen Flandern, 2020-2021

Vademecum

Doelstelling en visie	Deel A Algemene afwegingen	Deel B Algemene ontwerprichtlijnen	Deel C Gemengd verkeer	Deel D Gescheiden verkeer	Deel E Gelijkgrondse kruisingen	Deel F Ongelijkgrondse kruisingen	Deel G Fietsparkeervoor- zieningen
	Fiche A.1. Karakteristieken van de gebruikers van fietsvoorzieningen	Fiche B.1. Maatvoering en afschieding van fietspaden en fietssnelwegen	Fiche C.1. Fietstraten	Fiche D.1. Een- en tweerichtingsfietspaden	Fiche E.1. Fietsoversteekplaatsen buiten het kruispunt	Fiche F.1. Fietsbruggen	Fiche G.1. Uitgangspunten
	Fiche A.2. Afwegingskader "scheiden of mengen" en keuze type fietsinfrastructuur	Fiche B.2. Bochten, boogstraat en bochtverbreiding	Fiche C.2. Fietssuggestiestroken	Fiche D.2. Verhoogd aanliggende fietspaden	Fiche E.2. Rotondes	Fiche F.2. Tunnels	Fiche G.2. Capaciteit van fietsparkeervoorzieningen
		Fiche B.3. Hellingen	Fiche C.3. Fietsen en openbaar vervoer	Fiche D.3. Vrijliggende fietspaden	Fiche E.2. Verkeerslichten en fietsers		Fiche G.3. Maatvoering
		Fiche B.4. Materiaalgebruik	Fiche C.4. Jaagpaden	Fiche D.4. Fietssnelwegen	Fiche E.3. Bypass en rechtsaf/ recht door vrij		Fiche G.4. Types fietsparkeersystemen
		Fiche B.5. Kleurgebruik	Fiche C.5. Voorbehouden wegen		Fiche E.4. Opgeblazen fietsopstelstrook (OFOS) en indirect linksaf		Fiche G.5. Knooppunten
		Fiche B.6. Overgangen in het verhardingsoppervlak	Fiche C.6. Overgang van fietspaden naar gemengd verkeer en van een- naar tweerichtingsfietspaden		Fiche E.5. Fietsinfrastructuur ter hoogte van haltes van openbaar vervoer		Fiche G.6. Woonomgeving
		Fiche B.7. Vergevingsgezindheid	Fiche C.7. Beperkt éénrichtingsverkeer (BEV)				Fiche G.7. Winkelstraten
		Fiche B.8. In- en uitbuigen van fietspaden					Fiche G.8. Principes voor toegangscontrole, detectie en open data
		Fiche B.9. Oprijzicht					Fiche G.9. Ontwerp van toegangshellingen en trap/helling-combinaties

Inleiding

Een fietsstraat is een straat met gemengd verkeer binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is. Fietsstraten komen voor in autoluwe gebieden met groot fietspotentieel. Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. Gemotoriseerd verkeer mag fietsers er niet inhalen. De maximumsnelheid is er 30 km/u.

Deze fiche bespreekt het ideaaltype van een fietsstraat, na een heraanleg van rooilijn tot rooilijn. Desalniettemin verdient het aanbeveling om de richtlijnen, ook wanneer een heraanleg niet aan de orde is, zo strikt mogelijk te implementeren. Een bijzonder geval is de fietszone. Dit betreft een aaneengesloten geheel van fietsstraten. Omwille van de leesbaarheid spreekt de fiche louter over fietsstraat. De richtlijnen gelden echter ook voor fietszones.

Toepassingsgebied

Een van de belangrijkste redenen om te kiezen voor een fietsstraat is het creëren van een herkenbare en comfortabele fietsroute in een autoluw gebied met gemengd verkeer. Een fietsstraat vormt dus een onderdeel van het fietsroutenetwerk, op lokaal of bovenlokaal niveau. Fietsstraten kunnen worden ingezet om de continuïteit van een fietsroute door woonwijken of landelijk gebied te waarborgen.

In een fietsstraat zijn fietsers de maatgevende gebruikers. Voor het goede functioneren is het belangrijk dat fietsers - liefst gedurende een zo groot mogelijk deel van de dag - nadrukkelijk aanwezig zijn. Het uitgangspunt is dat er minstens evenveel fietsers zijn als gemotoriseerde voertuigen, met een minimum van 500 fietsers per etmaal. Het streefdoel is dat het aantal fietsers groter is dan het aantal gemotoriseerde voertuigen, waarbij tweemaal (of meer) fietsers dan gemotoriseerd verkeer de ideale verhouding is. Hou er rekening mee dat het aantal fietsers na de invoering van de fietsstraat nog kan stijgen.

Doorgaand gemotoriseerd verkeer is niet gewenst in een fietsstraat en moet worden geweerd. Het is daarom belangrijk om fietsstraten af te stemmen op circulatiemaatregelen. Een bovengrens van maximaal 1000 motorvoertuigen per etmaal is wenselijk. Enkel plaatselijk vrachtverkeer, dus met herkomst of bestemming in de straat zelf, is toegestaan. Wanneer laden en lossen noodzakelijk is, bijvoorbeeld in handelskernen, worden bij voorkeur aparte havens voorzien naast de rijbaan. Er kan verder met venstertijden gewerkt worden, zodat het laden en lossen niet samenvalt met momenten met hoge fietsintensiteiten. Een parking of talrijke parkeerplaatsen langs de fietsstraat zijn niet wenselijk omdat deze zoekverkeer kunnen aantrekken. Aanzienlijke parkeercirculatie en -rotatie moeten worden vermeden bewonersparkeren kan wel in parkeerhavens. Openbaar vervoer kan enkel wanneer het bediening van het aanvullend met betrekking. Het is niet aangewezen om openbaar vervoer te laten halteren in de fietsstraat.

Vormgeving

- Een fietsstraat heeft een specifiek profiel waardoor het voor alle weggebruikers voortdurend en op elke plaats in de straat duidelijk is dat het om een fietsroute gaat waar motorvoertuigen gebruik van mogen maken.
- De fietsstraat mag geen omweg in tijd of afstand veroorzaken.
- Het comfort van de fietsers vraagt een vlakke verharding, bij voorkeur in asfalt, en dit over de volledige breedte.
- Een rood wegdek bevordert de leesbaarheid en herkenbaarheid van de fietsstraat.
- Het gebruik van thermoplasten of andere soorten wegmarkeringen om een rode kleur te bekomen wordt beperkt. Deze kunnen namelijk glad worden bij slechte weersomstandigheden waardoor het risico op valpartijen kan vergroten.
- Het gebruik van fietslogo's op het wegdek bij het begin van de fietsstraat en op regelmatige afstanden in de straat benadrukt de dominante positie van het fietsverkeer. De logo's worden in het midden van de wegheft, per rijrichting aangebracht.
- Per rijrichting moeten fietsers over 2,00 m rijbaan beschikken. Bij uitzondering kan dit beperkt worden tot 1,75 m.
- Bij beperkt eenrichtingsverkeer is de rijbaanbreedte minimaal 4,00 m, schuifafstanden ten opzichte van obstakels niet meegerekend (fig. 2 en 3). Bij tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsen wordt aangeraden de twee rijrichtingen van elkaar te scheiden door middel van een overrijdbare middenstrook of middenstrookmarkering (minimumbreedte 0,50 m). Dit resulteert in een rijbaanbreedte van 4,50 à 4,80 m, exclusief de schuifafstanden (fig. 4). De overrijdbare middenstrook is ook vlot overrijdbaar voor fietsers en mag geen valgevaar inhouden. Opstaande elementen zijn hier te vernijden.
- Snelheidsremmers kunnen wenselijk zijn aan het begin van de fietsstraat, als poorteffect en om de maximaal toegelaten snelheid van 30 km/u af te dwingen. Deze snelheidsremmers mogen het comfort voor fietsers niet aantasten. Een poorteffect aan het einde van de fietsstraat kan aan het fietsverkeer duidelijk maken dat het weer in een situatie komt waar het gemotoriseerd verkeer opnieuw kan inhalen en er rechts op de rijbaan moet worden gereden.
- Om vlot te kunnen fietsen wordt de fietsstraat bij voorkeur aangelegd met voorrang.



Fig. 1. Afwegingskader voor de toepassing van fietsstraten

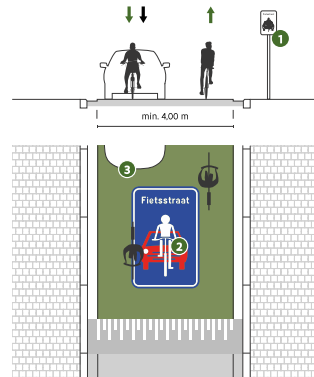


Fig. 2. Toegang tot een fietsstraat met BEV

- Een poort met b.v. snelheidsremmers aan de toegangen van de fietsstraat kan de leesbaarheid verhogen en de snelheid van 30 km/u afdwingen. Borden en markeringen ondersteunen dit en bevestigen het wettelijk karakter. Deze snelheidsremmers moeten het fietsverkeer ontzien. Een poort bij het einde van een fietsstraat kan aan het fietsverkeer duidelijk maken dat het terug in een situatie komt waar het autoverkeer opnieuw kan inhalen en er rechts op de rijbaan moet worden gereden.
- Het gebruik van fietslogo's op het wegdek bij het begin van de fietsstraat en op regelmatige afstanden in de straat benadrukt de dominante positie van het fietsverkeer. De logo's worden in het midden van de wegheft, per rijrichting aangebracht. Markeringen en smiëlagen moeten stroef genoeg zijn en mogen geen gevaarlijke situaties veroorzaken voor fietsers.
- Een rode inkleuring van de gebruikte verharding bevordert de leesbaarheid van de fietsstraat en creëert een herkenbare fietsrijlspoor. Indien dat niet haalbaar is dan kunnen markeringen zoals rode streken (minstens bij het begin en einde van de fietsstraat en in hoogte van conflictzones) de herkenbaarheid van de fietsstraat ondersteunen.

Detailvoorbeelden

- 1 Per rijrichting moeten fietsers over 2,00 m rijbaan beschikken. Bij uitzondering kan dit beperkt worden tot 1,75 m.

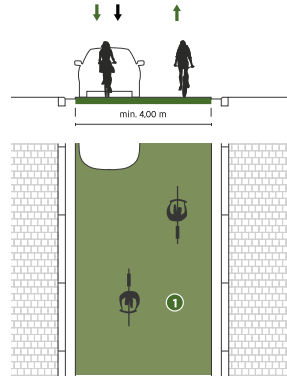


Fig. 3: Fietstraat in REV. Parkeerstroken zijn hier niet wenselijk (mogelijke uitzondering: bewonersparkeren)

- 1 Bij tweerichtingsverkeer voor auto's en fietsen wordt aangeraden twee rijloper van elkaar te scheiden door middel van een overrijdbare middenstrook of middenstrookmarkering (min. breedte 0,50 m).

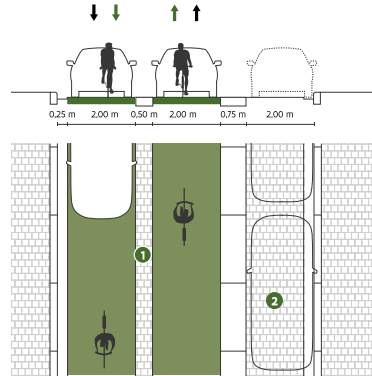


Fig. 4: Fietstraat met tweerichtingsverkeer

Alternatieve configuraties

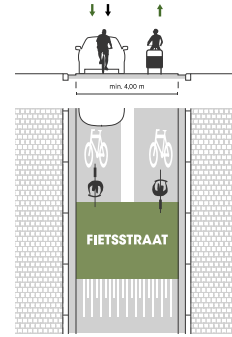


Fig. 5: Fietstraat in het buitengebied waarbij de fietsrijder wordt aangeduid met markeringen.

Goede praktijkvoorbeelden



Martelarenlaan, Leuven

Geplaatst in een stedelijke context, is hier enkel plaatselijk eenrichtingspauzeverkeer toegestaan. Herkenbaar fietsstraatsprofiel met fietsrijders en middenstrook voor tweerichtingsverkeer fietsers.



Victor Heylenlaan, Boechout

Gelegen in de kern van een gemeente, maakt het voorliggende type en de middenberm de fietsstraat herkenbaar.



Fietstraat Bonheiden

Bronnen en meer lezen

- CROW, Fietsberaadnotitie: Aanbevelingen fietsstraten binnen de bebouwde kom, 2018
- CROW, Fietsberaadpublicatie 6: Fietsstraten in hoofdfietsroutes - toepassingen in de praktijk, 2005
- Fietsberaad, Publicatie Fietsstraten, 2018
- Fietsersbond Amsterdam, Nota voorwaarden en inrichtingseisen fietsstraten, 2018
- Mobiliteit Brussel, Fietsstraten - Aanbevelingen voor ontwerp en uitvoering, 2018
- SPW Wallonië, La rue cyclable - Fiche nr 291, 2020

Koppeling met andere fiches

- A.2. Afwegingskader 'Scheiden of mengen' en keuze type fietsinfrastructuur
B.4. Materiaalgebruik
B.5. Kleurgebruik

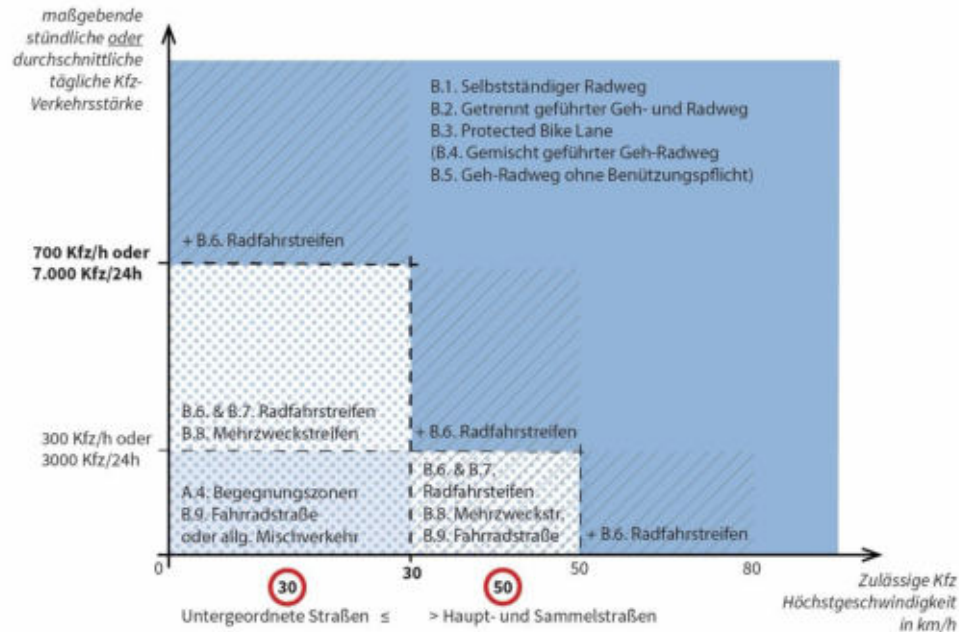


Obere Neutorgasse, 2023/ 2024

Stadt Graz, Integral ZT GmbH, Artgineering © Artgineering

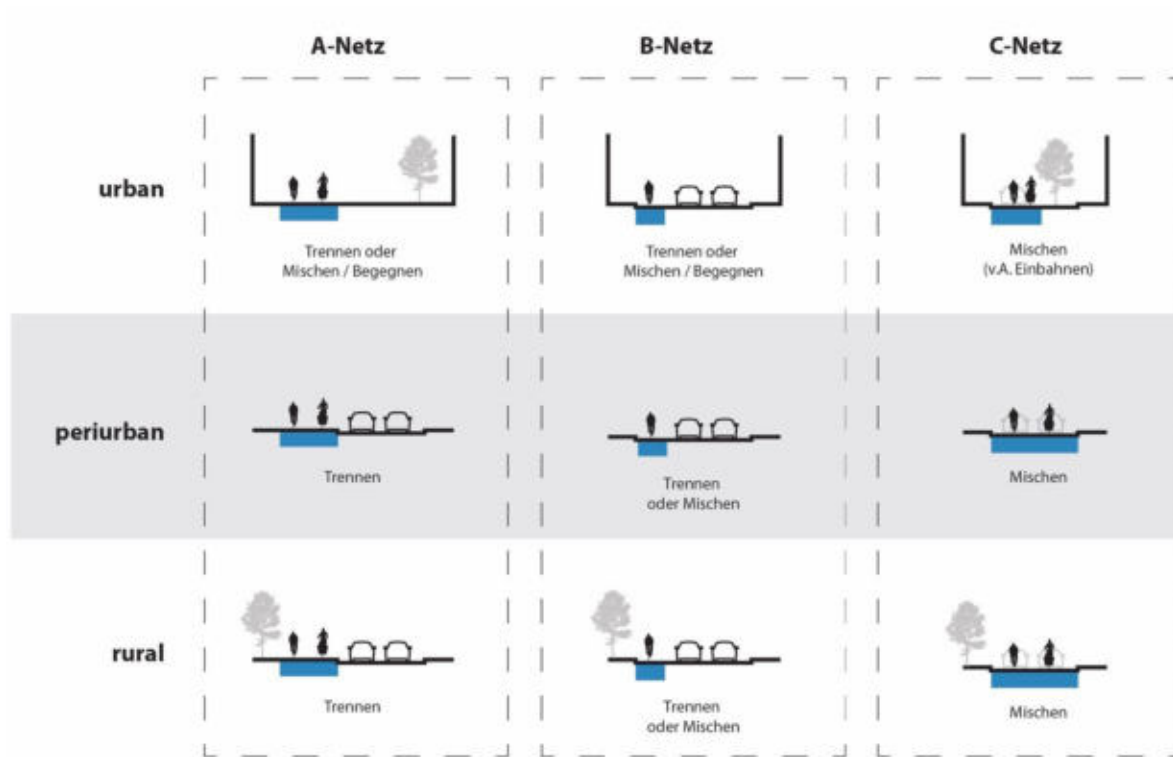


,Obere‘ Neutorgasse Graz



- Radverkehrsführungen **mit** baulicher Trennung zum Kfz-Verkehr; auch bei >3% Steigung oder >5% Schwerverkehr
- Radverkehrsführungen **ohne** bauliche Trennung zum Kfz-Verkehr; nur bei <5% Schwerverkehr
- Radfahrstreifen möglich; nur bei <5% Schwerverkehr
- Fahrradstraße oder Mischverkehr mit allgemeinen Kfz-verkehrsberuhigenden Maßnahmen

Radoffensive Graz 2030: Bauliche Trennung vs. Mischverkehr



Radoffensive Graz 2030: Differenzierung und situative Gestaltung des RV



Situation vor der Umgestaltung



Verkehrliche Ausgangspunkte



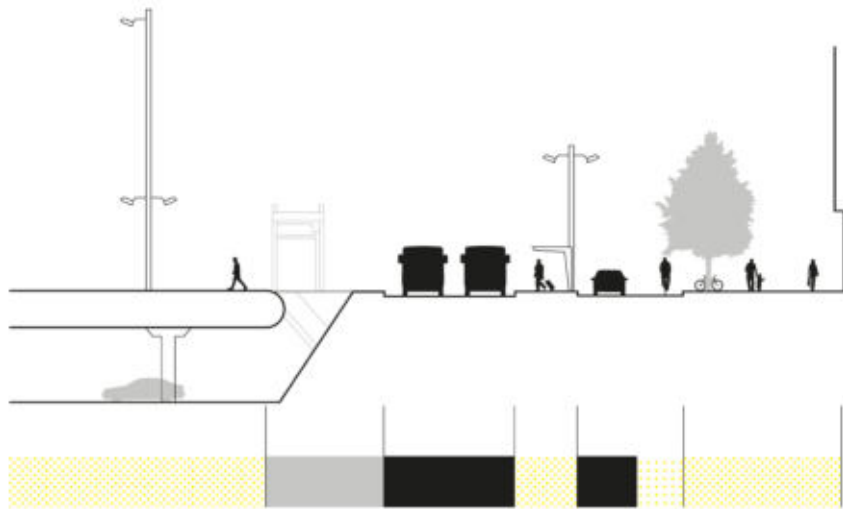




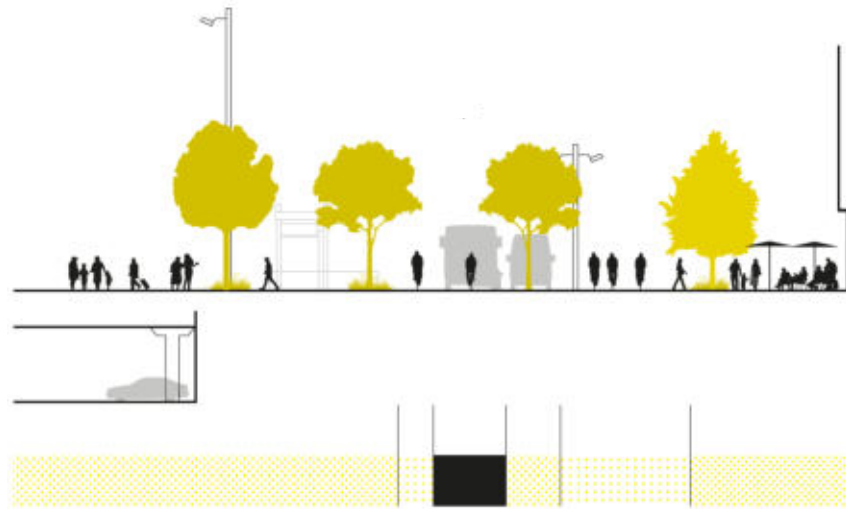
Grote Markt Sint Niklaas , 2020/ 2025
Artgineering, Sweco, Lama landscape (ALS_O)



Fahrradstraße Grote Markt, Sint Niklaas



0 1 5 10 m



Profil vorher - nachher



Vielen Dank!

**Stefan Bendiks
Brüssel, Graz**

ARTGINEERING

Email: info@artgineering.eu

Web: www.artgineering.eu