



Vlaams
Parlement

vergadering **C298**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 juni 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van wegmarkeringen bij oversteekplaatsen voor fietsers

– 2255 (2016-2017)

3

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van wegmarkeringen bij oversteekplaatsen voor fietsers
– 2255 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Collega's, ik heb beeldmateriaal bij. Zo weet iedereen meteen waarover het gaat. Het zijn foto's die ik vanmorgen heb genomen in de stationsomgeving van Mechelen. Ik denk dat het instructiever en duidelijker is dan het alleen maar te hebben over mijn vraag zelf.

Minister, ik heb u vorig jaar al eens een vraag gesteld naar een bepaalde dienst-order van Mobiliteit en Openbare Werken/Agentschap Wegen en Verkeer/2014/15 (MOW/AWV/2014/15) van 17 oktober 2014. Het gaat over gekleurde wegoppervlakten voor fietsvoorzieningen. Op tal van kruispunten heeft het Agentschap Wegen en Verkeer gemarkeerde fietsstroken verwijderd. Op een aantal plaatsen werden ze vervangen door een okerkleurige strook.

De Fietsersbond vraagt al een tijdje extra aandacht voor oversteekplaatsen voor fietsers. De Fietsersbond wijst daarbij naar een arrest van het Hof van Cassatie van 8 november 2016. De Fietsersbond stelt daarbij dat het gebrek aan fietsmarkeringen bij oversteekplaatsen problematisch is, waar automobilisten de weg kruisen. Als die weg een voorrangsweg is, is dat problematisch omdat er sinds enige tijd geen enkele aanduiding meer is om overstekende fietsers te verwachten. Op het beeld zie je auto's die rechts afslaan en rijden op een wegdek waarop geen enkele markering is die aanduidt dat daar fietsers kunnen oversteken. Het is een problematiek die al een tijdje meegaat. Er staat trouwens een verzoekschrift over op de agenda vandaag.

Om de problematiek te schetsen, wil ik iets vertellen over het geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder. In artikel 12.4 bis staat dat "de bestuurder die een trottoir of fietspad oversteekt, voorrang moet verlenen aan de weggebruikers die overeenkomstig dit besluit gebruikmaken van het trottoir of fietspad." Dat is in de Wegcode ingevoerd op 1 maart 2007. Als gevolg daarvan zijn de fietspadmarkeringen overal verwijderd waar ze een voorrangsweg dwarsen op een kruispunt. De redenering komt uit het geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder: "Een verkeersbord dat voorrang verleent aan automobilisten en de dwarse fietspadmarkeringen die automobilisten verplichten om voorrang te verlenen aan fietsers die het fietspad volgen, zijn tegenstrijdig met elkaar. Daarom verdient het aanbeveling geen fietspadmarkeringen aan te brengen op het deel van het kruispunt waar zo'n voorrangsbord voorrang aan automobilisten verleent." Dat is een redenering die eigenlijk mank loopt omdat artikel 6.2 van de Wegcode ook bepaalt dat "verkeerstekens boven verkeersregels gaan". Die manke redenering is overgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen. Zo zijn we eigenlijk tot de situatie gekomen zoals we die op de foto zien. Het is een gevaarlijke situatie. Ik heb ook nog andere foto's bij. Op andere plekken in Vlaanderen vind je okerkleurige stroken waarmee je niet altijd de veiligheid verhoogt omdat het niet uniform is en omdat je er makkelijk op uitglijdt bij nat weer. Op deze foto zie je dat fietsers het kruispunt oversteken waar geen enkele markering te zien is.

Minister, bent u op de hoogte van dit probleem? Hebt u contact gehad met de Fietsersbond over deze problematiek? Wat zult u toen om die verwarrende situaties aan kruispunten, zowel voor fietsers als voor automobilisten, definitief uit te klaren? Welke oplossingen ziet u?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, dit is de nieuwe standaard: enkel nog vragen om uitleg met beeldmateriaal.

Voor alle duidelijkheid, de problematiek beperkt zich natuurlijk tot de omstandigheid van fietsoversteken op kruispunten en dan meer specifiek ten aanzien van fietsmarkeringen die de voorrangsweg dwarsen. Het gaat dus niet over fietsoversteken in voorrang, want die staan niet ter discussie en worden op kruispunten in principe altijd aangeduid met een doorlopende fietspadmarkering.

Concreet stelt het dienstorder van AWV dat er geen blokmarkeringen aangebracht mogen worden op kruispunten of rotondes wanneer fietsers of bestuurders van tweewielige bromfietsen geen voorrang hebben. Hiermee wordt in feite een bestaande bepaling uit het reglement overgenomen. Hoewel het dienstorder dateert van 2014, liet AWV mij weten dat deze benadering in feite reeds wordt toegepast sinds 2009 en dat ze pas later een officiële vertaling kreeg in het dienstorder.

Die maatregel moet een oplossing bieden voor de foutieve mogelijke perceptie van de voorrangstatus in hoofde van fietsers en bromfietzers. Ten gevolge van de blokmarkering denken ze misschien voorrang te hebben, terwijl dat niet het geval is.

Het resultaat op het terrein is dat AWV de blokmarkeringen op kruispunten systematisch verwijderd. Ik erken echter dat de richtlijnen in het huidige dienstorder wat suboptimaal zijn ten aanzien van fietsers en van automobilisten.

De verwijdering van de blokmarkeringen maakt het voor fietsers duidelijker dat ze zeker geen voorrangsregel genieten, maar zoals duidelijk uit de foto's blijkt, ontbreekt hier geleiding. Zeker voor jonge fietsers is het belangrijk te worden geleid. Ze moeten tenminste een indicatie krijgen van waar ze dan wel moeten fietsen. Ze zouden bijna kunnen denken dat ze misschien op het zebepad moeten fietsen of zo.

Het huidige dienstorder schrijft voor dat de wegbeheerder ter vervanging van de blokmarkering een fietssuggestiestrook kan aanbrengen. In de praktijk gebeurt dat zeker niet altijd.

De aanduiding van fietsoversteekplaatsen is niet enkel belangrijk voor de fietsers, maar ook voor de automobilisten. Ze worden er op die manier van bewust dat het een kruising is waar fietsers gebruik van maken. Vanuit een preventief oogpunt is dit met betrekking tot de sensibilisering zeker zinvol.

Volgens mij ligt de oplossing in het zoeken naar een markering die voor alle weggebruikers duidelijk en herkenbaar is en die de leesbaarheid van de weg ten goede komt. Die markering mag echter niet de verkeerde indruk wekken dat ergens een voorrangsregel geldt. Dat is de opdracht.

Daarnaast willen we een reductie van het aantal markeringen en mogelijkheden om fietsoversteekplaatsen aan te duiden. Die bestaan nu in zesvoud, met name het doorgetrokken fietspad, de blokmarkering, de okergele slemlaag, de grijze slemlaag, de fietssymbolen met pijlen en tot slot is er ook eenvoudigweg geen aanduiding. Dat is een vrij breed gamma. Idealiter zouden we ons best beperken tot twee aanduidingen die voor iedereen duidelijk zijn: iemand heeft voorrang of geen voorrang.

Op basis van die uitgangspunten heeft Fietsberaad Vlaanderen een werkgroep samengeroepen die een concreet voorstel heeft geformuleerd. In Fietsberaad Vlaanderen zetelen onder meer vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

(BIVV), AWW, het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW), Centrex Wegbeheer, een aantal lokale besturen en de Fietsersbond. Die samenstelling is, met andere woorden, vrij breed. Het is de bedoeling een draagvlak te krijgen op basis van de conclusies van de werkgroep.

Binnen de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) is een concreet voorstel uitgewerkt dat op korte termijn kan worden geïmplementeerd. Na de verwijdering van de blokmarkeringen, zouden fietsoversteekplaatsen systematisch moeten worden aangeduid door middel van een fietslogo bij de aanvang van de oversteekplaats, gekoppeld aan een onderbroken verbindingsmarkering naar de overkant van de rijbaan. Hierdoor zouden we de stippellijn en de oranje of grijze slemlaag al uit het dienstorder kunnen laten verdwijnen. Op die manier kunnen we het aantal mogelijke markeringen al minstens tot vier terugbrengen. Aangezien het ontbreken van markering een mogelijkheid is, blijven finaal nog drie markeringen over.

Dit voorstel is vertaald in een ontwerp van dienstorder dat de AVVG op 8 juni 2017 heeft besproken. De directieraad van het AWW zal dit volgende week definitief goedkeuren. Daarna kunnen we de nieuwe richtlijnen uitvoeren en hierover communiceren. Dat is natuurlijk belangrijk. Ik heb begrepen dat Fietsberaad Vlaanderen momenteel werkt aan instructies voor lokale wegbeheerders. Het moet voor hen ook duidelijk zijn.

Dit lijkt me een goede stap in de richting van meer verkeersveiligheid, een betere leesbaarheid van de weg en een reductie van het aantal wegmarkeringen. Dit zorgt immers voor verwarring.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord. Wat u net hebt verteld, zal echt bijdragen tot de verkeersveiligheid voor fietsers en voor automobilisten. Zij zullen zich minder gemakkelijk of minder snel laten verrassen door fietsers die op een kruispunt de weg proberen over te steken. Ik vind het prima dat we hiermee een nieuwe weg inslaan.

Het is volgens mij noodzakelijk goed te verantwoorden op welke criteria we ons baseren voor deze oplossing. Zoals u hebt vermeld, zou het best zijn tot een Nederlands systeem te komen. Daar is er voor fietsoversteekplaatsen een markering die aanduidt dat fietsers voorrang hebben en een markering die heel duidelijk aanduidt dat ze geen voorrang hebben.

Ik neem aan dat hiervoor de Wegcode moet worden aangepast. Is dat zo? Moeten dan nog andere stappen worden gezet? Zult u die stappen zetten in overleg met de andere beleidsniveaus die dit land rijk is?

U hebt daarnet al vermeld dat de communicatie over de aanpassing belangrijk is. Dit is het geval ten aanzien van de wegbeheerders, maar we moeten het breder bekijken. Het is voor iedereen die de weg gebruikt goed te weten wat ze op dergelijke kruispunten mogen verwachten. Volgens mij is dit een echte verbetering. Ik kijk ernaar uit binnen een aantal weken een andere wegmarkering op deze foto's te kunnen zien.

Renaat Landuyt (sp-a): Ik had hier ook een aantal foto's kunnen tonen, van een veel mooiere stad maar met dezelfde problemen. Minister, ik zou u willen vragen om voorlopig te stoppen met die markeringen weg te halen. Er wordt volgens mij aan de basis een verkeerde filosofie gehanteerd, en dat gevoel is gebaseerd op het rondlopen en discussiëren met de mensen te goeder trouw van de administratie. Men moet afstand nemen van het feit dat het indelen van de straat, het suggereren via kleuren van de indeling van de straat, te maken heeft

met het creëren van voorrangregels. De reactie van zowel de autobestuurders op straat – en ik denk niet dat autobestuurders in Brugge anders rijden dan elders – als de fietsers op straat, en in het bijzonder van de oudere fietsers, is dat zij niet begrijpen dat er een onderscheid wordt gemaakt tussen de kleuren voor fietsers omdat zij dit niet beschouwen als een voorrangregel.

Het visueel regelen van de straat voor de veiligheid is niet het regelen van de voorrang. Dat zit meer in de hoofden van de administratie en van de mensen die de code langs voor en langs achter proberen te interpreteren dan in de hoofden van de mensen. Ik volg de stelling niet dat veel ongevallen zouden zijn veroorzaakt doordat fietsers sneller en onvoorzichtiger rijden omdat de straat rood of geel gekleurd zou zijn. Het indelen van de straat is niet het regelen van de voorrang. Als men van die basisstelling wil afstappen, zetten we al stappen vooruit.

Ik kan u plaatsen tonen waar ik als fietser niet te neiging heb om voorrang te nemen maar waar ik me door het ontbreken van kleur heel ongemakkelijk voel omdat de autobestuurder niet de suggestie krijgt dat hij een kruising nadert waar mogelijk fietsers uitkomen. We hebben een prachtige nieuwe tunnel in Brugge, bij het binnen rijden, maar bij het buitenrijden is de markering verwijderd omdat het een voorrangsweg is. Er is geen enkele autobestuurder die het kwalijk zou nemen indien die markering er wel was en er is ook geen enkele fietser die de neiging heeft om de baan zomaar over te steken omdat er een kleur is aangebracht. Alles heeft te maken met de bezorgdheid dat het gebruiken van kleuren de voorrang zou regelen. Men moet dat uit zijn hoofd halen. Ik houd hier een pleidooi om de regels nog te vereenvoudigen. Kleur geven aan het fietsen is een veiligheidsmaatregel in alle mogelijke situaties. Dat zou de basisstelling moeten zijn.

Op de agenda staat ook nog de discussie over de beveiliging van het motorrijgebruik. Men zegt me hier voortdurend als motorrijder, en ik ben dan ook dubbel voorzichtig, dat die fietsmarkeringen het glijden van motors, van tweewielers met motor, kan veroorzaken maar misschien is op dat vlak de materie al verbeterd. Ook dit blijkt een klein zorgpunt te zijn, wetende dat we de verschillende modi naast elkaar moeten laten leven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De heren Parys en Landuyt hebben hun stelling duidelijk gemaakt. Op het tweekleurensysteem, waar voorrang is en waar geen voorrang is, moet men de gezondverstandtoets loslaten. Wanneer men daarover met ingenieurs en specialisten begint te redeneren, dan komen zij met een logica die perfect klopt, alleen zit de menselijke geest vaak niet op die manier wetenschappelijk in elkaar. Dat is ook gedeeltelijk gevoelsgeladen en wordt door ervaringen van ruimte en dergelijke bepaald.

De heer Parys stelde net het Nederlandse model voor – een kleur voor voorrang en een kleur waar geen voorrang geldt – waar er geen interpretatieproblemen zijn. Dat is voor iedereen duidelijk, ook voor ouders en hun kinderen en hun plaats in het verkeer: wanneer laat men zijn kinderen met de fiets naar school rijden? Dit soort zaken die soms evident lijken, zijn dat niet voor bepaalde administraties. Dat heeft dan te maken met plooiën voor macht, delen of afgeven. Eenvoudig, simple comme bonjour: twee kleuren, eentje voorrang en het andere geen voorrang, geen misverstanden. Dat zou de verkeersveiligheid ten goede komen. Minister, u hebt op dat vlak al een trackrecord. Soms kan het ook op een eenvoudige manier en in dit geval moet u op een bepaald moment tegen uw diensten zeggen: het is zo omdat ik zeg dat het zo is. Dat klinkt heel arrogant, maar soms is dat de enige manier – ik ben lokaal actief en heb ook zelf in de Vlaamse Regering gezeten – omdat je overtuigd bent dat het goed is voor iedereen. Het is zo omdat Ben Weyts zegt dat het zo is: twee kleuren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, er wordt u natuurlijk zeer veel macht toegelicht wat een goede zaak is, denk ik. Ik sluit me aan bij de heren Parys, Landuyt en Keulen. De situatie die daar toevallig te zien is, geeft de fietser een heel merkwaardig gevoel.

Ik rij ook met de auto en heb dus niets tegen automobilisten, maar dit is een zeer raar gevoel. Je hebt als fietser het gevoel dat het fietspad eindigt en dat je vogelvrij de straat oversteekt. Ik ben er ook wel van overtuigd dat er een zeer eenvoudig systeem is – we fietsen allemaal wel eens in Nederland – dat nauwelijks vatbaar is voor interpretatie, zoals de heer Keulen zegt. Er zijn twee kleuren en zo wordt ook voor automobilisten de weg veel leesbaarder.

Er is een eerste stap gezet met de vereenvoudiging die u voorstelt, en die waardeer ik ook, maar ik denk dat we toch zouden moeten kunnen doorpakken en naar een nog eenvoudiger systeem gaan dat makkelijk uitlegbaar is voor iedereen die de weg gebruikt.

Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat de situaties zoals collega Parys ze daarnet heeft laten zien, geen goede zaak is op het moment dat je als fietser zo'n weg moet oversteken.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik zou ook graag aansluiten. Ik denk dat de discussie alleen maar op gang is gekomen omdat er blijkbaar een tijdje terug plots de instructie is gegeven om de wegmarkeringen voor fietsers weg te nemen. Vroeger waren er op dat vlak geen grote discussies. Mensen die lokaal actief zijn, kregen plots vragen van verontruste burgers waarom die wegmarkeringen plots moesten worden weggehaald op gewestwegen. Is er op een bepaald moment een bepaalde instructie gegeven? Zullen er nog gelijkaardige acties in verband met verkeerssignalisatie volgen? Ik stel die vraag om te vermijden dat we nog gelijkaardige incidenten zouden krijgen.

Minister Ben Weyts: Het dienstorder dateert van 2014. Nu maken we een nieuw dienstorder om dit te vervangen en te wijzigen met het element dat er een onderbroken stippellijn wordt getrokken zodat er een alternatief is dat beantwoordt aan de suggesties inzake leesbaarheid en sensibilisering van de automobilisten en inzake het geleiden van de fietsers. Daar komen we dus aan tegemoet.

Het is ook een vereenvoudiging. We willen verder gaan in de vereenvoudiging, maar daar is een praktisch probleem. Voor wat ik nu voorstel, is geen wijziging van de Wegcode nodig. Maar als we verder willen gaan in de vereenvoudiging en nog maar twee markeringen willen overhouden, namelijk een voor de voorrang en een voor de niet-voorrang, dan is er een wijziging van de Wegcode nodig. Daarvoor is een initiatief van de federale minister van Mobiliteit nodig. Hij heeft wel het idee opgevat om opnieuw, ook in de vorige regering was dat de ambitie, de Wegcode te wijzigen. We zitten samen aan tafel. We hebben al verschillende suggesties gedaan en deze nemen we ook mee. Het positieve is alleszins dat voor die suggesties geen wijziging van de Wegcode nodig is. We kunnen dat via een omzendbrief regelen en dat zullen we ook doen. De volgende stap vereist dan wel een wijziging van de Wegcode.

Voor alle duidelijkheid, u moet niet het proces maken van de administratie. Ik heb ervoor gezorgd dat een en ander ook wordt besproken in de schoot van het Fietsberaad Vlaanderen waarin het Agentschap Wegen en Verkeer is vertegenwoordigd, alsook het departement Mobiliteit en Openbare Werken, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, het expertisecentrum van de federale politie Centrex, het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, een aantal lokale besturen en de Fietsersbond. We zorgen er dus voor dat ook deze beslissing wordt gedragen in de schoot van het Fietsberaad en dat is een goede stap vooruit.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik denk dat we het eens zijn over waar we naartoe moeten. Ik wil u dan ook graag ondersteunen om toch voor die allereenvoudigste oplossing te gaan en dat ook op federaal niveau te bepleiten, zodat we in Vlaanderen een prima leesbaarheid van de weg hebben.

Minister, ik wil u toch nog eens aanmoedigen om er echt op toe te zien dat die wijziging snel wordt doorgevoerd en wordt gecommuniceerd, niet alleen binnen AWW, maar ook naar steden en gemeenten. Er is nog een ander punt waar u geen bevoegdheid over hebt, alhoewel u hier heel veel macht wordt toegedicht. Er zijn heel wat steden en gemeenten die AWW hebben gekopieerd in het inrichten of markeren van hun eigen wegen omdat ze denken dat dat de gemakkelijke leesbaarheid ten goede komt. Er zijn dus ook een heel aantal steden en gemeenten die op cruciale plaatsen markeringen hebben weggehaald. Minister, het zou goed zijn om ervoor te zorgen dat we, zij het dan via zachte druk, over de aanpassing die we vandaag doen voor de gewestwegen, ook overleggen met de steden en gemeenten zodat zij op hun wegen ook een gelijkaardige aanpassing doen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): Wij doen in Brugge onze zin en laten ons niet beïnvloeden, integendeel, door wat op het terrein gebeurt op de gewestwegen. Ik vind dat men de Wegcode een beetje te veel als schaamlapje gebruikt om niet te kleuren. In Brugge gaan we verder omdat we vinden dat kleur – we krijgen heel veel positieve reacties en er zijn geen ongevallen – duidelijk maakt dat er fietsers op de weg kunnen zijn. We doen dat op de meest onmogelijke plaatsen. Mochten we een advies hebben gevraagd aan de Vlaamse overheid, dan zouden we een negatief advies hebben gekregen. Ik vind dat we echt moeten stoppen met de Wegcode als schaamlapje te gebruiken om de wegen niet veiliger te maken voor fietsers door ze te kleuren.

Lorin Parys (N-VA): Ik denk dat het duidelijk is wat ik daarnet heb gezegd. We moeten ervoor zorgen dat zowel de gemeentelijke als de gewestwegen er op dezelfde manier gaan uitzien.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.