Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 62
van **ANNICK LAMBRECHT**
datum: 21 augustus 2019

---

aan **BEN WEYTS**
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

Fietszones - Invoering en stimulering

Het (federaal) reglement van de wegbeheerder stelt in artikel 6.7.5.2°: "Binnen een zone mogen andere reglementeringen met zonale draagwijdte ingevoerd worden, voor zover het aantal zonale reglementeringen die door de weggebruikers moeten worden toegepast, op geen enkele plaats binnen de zone meer dan twee bedraagt."

Onlangs suggereerde ik in de Brugse gemeenteraad om de huidige zone 30 in de binnenstad te vervangen door een fietszone. Immers, de snelheidsbeperking van dertig kilometer per uur waarvoor nu een zone 30 bord wordt geplaatst geldt ook in fietszones waardoor het fietszonebord in de plaats kan komen van het zone 30-bord.

Op deze suggestie kreeg ik evenwel volgende reactie: "Vooreerst wensen we de combinatie van zoneborden als volgt toe te lichten: in de Wegcode staat dat binnen een zone er maximaal 2 zonale reglementen kunnen worden ingevoerd, al dan niet in combinatie met de zone 30. In casu van onze binnenstad hebben we reeds twee zones, tonnageverbod en betalend parkeren, of hoe in het historische centrum dat zich op het eerste zicht ideaal leent als "fietszone", dit nieuwe concept niet geïmplementeerd kan worden.

De redenering dat de "fietszone" de "zone 30" zal vervangen klopt. Dit biedt echter geen antwoord op het legaliteitsprobleem dat er een maximum is van 2 andere zoneborden, in casu binnenstad "tonnageverbod" en "betalend parkeren" … of hoe we dus ons voorbehoud uit het vorig antwoord dienen te herhalen. Bovendien dienen we nogmaals te wijzen op het thans afwezig zijn van inrichtingscriteria."

1. Wat is de bestaansreden van de via het reglement van de wegbeheerder opgelegde beperking en hoe wordt dit al dan niet gesanctioneerd?
2. Klopt het dat er momenteel een legaliteitsprobleem is in Brugge en wat zijn de eventuele gevolgen hiervan?
3. Bestaan er reeds fietszones in Vlaanderen?
4. Klopt de stelling dat fietszones niet kunnen worden ingevoerd ingevolge de afwezigheid van zgn. "inrichtingscriteria" en hoe kan hieraan worden verholpen?
5. Hoe staat de minister tegenover mijn suggestie om fietszones te stimuleren via de omzetting van zones 30 in fietszones?"

BEN WEYTS
VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, BUITENLANDS BELEID, ONROEREND ERFGOED EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 62 van 21 augustus 2019
van **ANNICK LAMBRECHT**

---

1. Het reglement van de wegbeheerder vastgelegd in het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaalt in art.6.7.5. het volgende:

   "1° Bij de toegang tot een zone mogen ten hoogste twee reglementeringen ingevoerd worden. …

   2° Binnen een zone mogen andere reglementeringen met zonale draagwijdte ingevoerd worden, voorzover het aantal zonale reglementeringen die door de weggebruikers moeten worden toegepast, op geen enkele plaats binnen de zone meer dan twee bedraagt.

   3° De bepalingen van de artikelen 6.7.5.1° en 6.7.5.2° gelden niet voor de verkeersborden F4a en F4b en voor de verkeersborden F117 en F118.

   Zij moeten bovendien afzonderlijk worden geplaatst van de andere verkeersborden met zonale draagwijdte.

   Zij mogen evenwel op dezelfde paal worden bevestigd."

   De wegbeheerder kan maatregelen met zonale geldigheid invoeren om een bepaalde maatregel in te voeren over meerdere wegen. Dit kan gaan om zeer uitgestrekte zones.

   Nu krijgen bestuurders al heel wat informatie te verwerken, d.m.v. verkeerslichten, wegmarkeringen, tal van verkeersborden en onderborden, al dan niet met zonale geldigheid.

   Een beperking van het aantal zonale maatregelen op eenzelfde plaats moet de geldende reglementering begrijpelijk houden. De informatie die een bestuurder kan verwerken – en onthouden over langere tijd in geval van uitgestrekte zones, aangevuld met bijkomende informatie van andere verkeerstekens – is eveneens beperkt.

   Verder stelt u de vraag hoe de regel wordt gesanctioneerd. Ik vermoed dat u hiermee de sanctionering van de wegbeheerder bedoelt. Voor wat betreft signalisatie op gemeentewegen is de gemeentelijke wegbeheerder autonoom bevoegd. Hij wordt verondersteld de hogere regelgeving na te leven.

   Wanneer een gewestweg is betrokken, wordt in het kader van de aanvullende reglementen een goedkeuringsprocedure opgestart. De gewestelijke wegbeheerder kan dan vaststellen of de plaatsingsvoorwaarden werden gerespecteerd en het bijbehorende besluit al dan niet goedkeuren.

   Verder is er ook de burger die bepaalde verkeerssituaties en de bijbehorende reglementeringen kan aanvechten, wanneer ze niet conform het reglement van de wegbeheerder zijn.

2. Op grond van artikel 6.7.5. van het reglement van de wegbeheerder, klopt de stelling dat per zone hooguit twee zonale reglementen kunnen gelden, al dan niet in combinatie met een zone 30.

   Deze regeling is niet beperkt tot Brugge maar geldt voor het hele Vlaamse Gewest.

   Hoewel in een fietszone dezelfde snelheidsbeperking geldt als in een zone 30, betreft de invoering van een fietszone wel degelijk een nieuw zonaal reglement dat conform artikel 6.7.5. van voormeld MB niet bovenop twee reeds bestaande zonale reglementen kan gelden.

   Wat wordt omschreven als een legaliteitsprobleem, betreft dus louter het feitelijke gegeven dat volgens de huidige regelgeving het vervangen van de zone 30 door een fietszone inderdaad niet mogelijk is, gelet op de twee reeds geldende zonale reglementen.

3. Er bestaan reeds fietszones in Vlaanderen, onder meer in Kortrijk en Aarschot.

4. Er bestaan nog geen plaatsingsvoorwaarden voor wat betreft de plaatsing van de borden die de fietszone afbakenen, zijnde borden F111 (bord dat het begin van de fietsstraat aanduidt) met zonale geldigheid.

   Om de fietszone af te bakenen, verschijnt het bord F111 op een beginzonebord en een eindezonebord – het is met andere woorden niet het bord F113 dat op een eindezonebord zou verschijnen (vergelijk met verkeersborden C43 en C45 die resp. het begin en het einde van een snelheidsbeperking opleggen. Het zijn enkel borden C43 die op het begin- en eindezonebord verschijnen).

   Het feit dat er nog geen plaatsingsvoorwaarden zijn vastgelegd, neemt niet weg dat er al fietsstraten en -zones (kunnen) worden afgebakend.

   Ondersteuning en richtlijnen kunnen wegbeheerders alvast terugvinden in het vademecum fietsvoorzieningen, onder punt 3.1.4.

5. Fietszones zijn veel meer dan een zone 30. Er gelden meer regels dan enkel een snelheidsbeperking van 30 km/u, zoals:
   - Fietsers mogen de ganse breedte van de rijbaan gebruiken wanneer deze enkel is opengesteld in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde wanneer de rijbaan is opengesteld is in beide rijrichtingen.
   - Motorvoertuigen mogen de fietsers evenwel niet inhalen (dit wil echter niet zeggen dat fietsers overal voorrang zouden hebben – zoals vaak verkeerdelijk wordt verkondigd, met potentieel gevaarlijke gevolgen. De algemene voorrangsregels, zoals de algemene voorrang van rechtsregel, blijven gelden).
   - De bestuurders van rijwielen en speed pedelecs worden er gelijkgesteld met fietsers.

   In die zin is het aangewezen om lokaal voor elke zone in kwestie de afweging te maken o.b.v. de richtlijnen inzake toepassing en inrichting zoals opgenomen in het fietsvademecum. Vormgeving en inrichting moeten daarbij de zones als zodanig herkenbaar maken.