

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1119
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 3 juli 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gewestfietspaden - Signalisatie snelheidsbeperking

De stad Antwerpen begon eind 2019 met het ophangen van verkeersborden om een maximumsnelheid op fietspaden aan te geven. Aanvankelijk was dit een snelheidsbegrenzing van 30 kilometer per uur, maar deze signalisatie is inmiddels aangepast naar 25 kilometer per uur. Over deze signalisatie wordt door fietsers druk gediscussieerd. Zij ervaren de infrastructuur vooral als ontoereikend, wat ook blijkt uit studies over fietsveiligheid, en zien de nieuwe signalisatie als bewijs van een gebrek aan oplossingen die comfort en veiligheid ten goede komen. Los daarvan zijn de borden niet wettelijk, niet afdwingbaar en kunnen fietsers hun snelheid ook niet objectief meten (tenzij er een fietscomputer aanwezig is op de fiets, wat niet verplicht is).

Verkeersborden dienen om uitzonderingen op het verkeersreglement aan te duiden, onduidelijke situaties te verhelpen of extra nadruk te leggen op de regel van toepassing. Het plaatsen van te veel verkeerssignalisatie leidt enkel tot minder aandacht en minder respect voor de noodzakelijke signalisatie. Het plaatsen van eigen lokale verkeerssignalisatie die niet conform het verkeersreglement is, verergert deze situatie en leidt tot een onoverzichtelijke wildgroei.

Uit het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 324 onthoud ik dat mijn mening wordt gedeeld: "Ik ben mij bewust van de mogelijke negatieve effecten van een teveel aan verkeersborden, zoals verzwaring van de rijtaak, te veel informatie waardoor sommige (belangrijke) boodschappen niet langer worden waargenomen, minder aandacht voor de algemene verkeersregels, gebrek aan afstemming tussen maatregel en omgeving (een bord zetten is vaak makkelijker en sneller dan een herinrichting, maar kan afbreuk doen aan het 'zelfverklarend vermogen' van de weg), etc. Ik wil dan ook inzetten op "minder borden" waar mogelijk."

Ook in de commissie Mobiliteit van 3 maart 2020 sprak de minister zich negatief uit over het plaatsen van eigen snelheidsbeperkingsborden op fietspaden door de stad Antwerpen. Ik citeer: "Dat een teveel aan verkeersborden veeleer negatieve effecten met zich kan meebrengen en dat we dat zeker niet willen. Ik heb daarmee dus eigenlijk al aangegeven niet gewonnen te zijn voor het idee om op de fietsinfrastructuur nog extra informatieborden aan te brengen met snelheidsbeperkingen en dergelijke meer. We moeten veeleer streven naar vereenvoudiging. [...] Ik vind het niet zo'n goed idee dat lokale besturen zelf beginnen met te voorzien in niet-conforme en niet-afdwingbare verkeerssignalisatie. Op de duur staat er zo veel dat men het niet meer allemaal gezien krijgt, en dat is geen goede zaak."

De snelheidsbeperkingssignalisatie op fietspaden is met andere woorden juridisch niet-conform, juridisch niet-afdwingbaar, verkeerstechnisch geen verbetering voor de verkeersveiligheid en praktisch niet-navolgbaar wegens gebrek aan verplichte snelheidsmeting op de fiets. Na mijn vorige vragen over dit onderwerp verbaas ik me er dus enorm over dat deze onwettige borden met snelheidslimieten ondertussen ook opduiken op Antwerpse gewestwegen.

1. Welke redenen zijn er om dergelijke verkeerssignalisatie aan te brengen op fietspaden op gewestwegen? Welke argumenten zijn er om dergelijke signalisatie te plaatsen? Welk doel wordt er beoogd door in dergelijke verkeerssignalisatie te voorzien die in de praktijk niet gevolgd kan worden?
2. Is het plaatsen van deze verkeerssignalisatie op gewestwegen niet tegenstrijdig met de eerdere verklaringen en visie van de minister, zoals hierboven aangegeven?
3. Is het voorzien in dergelijke snelheidslimieten op fietspaden ook een voorafname voor een toekomstige verplichting om in een snelheidsmeter te voorzien op fietsen?
4. Welk beleid zal er verder gevoerd worden rond het plaatsen van dergelijke lokale verkeersborden? Kan elke stad en/of gemeente naar aanleiding van dit precedent eigen verkeerssignalisatie ontwikkelen en daarin op gewestwegen voorzien?
5. Zal de verkeerssignalisatie zoals ontwikkeld en waarin voorzien door de stad Antwerpen opgenomen worden in het overzicht van Vlaamse verkeersborden en nationaal verkeersreglement, nu hierin ook voorzien wordt op gewestwegen?
6. Welke verdere stappen zal de minister nemen inzake de snelheidsbeperkingen op fietspaden? Zal in deze signalisatie voorzien blijven op fietspaden op gewestwegen, zal deze bijgevolg ook verder worden uitgerold over andere regio's, of wordt deze signalisatie terug verwijderd?
7. Indien deze signalisatie foutief geplaatst werd op de gewestfietspaden, welke verdere stappen zal de minister dan nemen? Zal de minister stappen nemen om lokale en onwettelijke verkeerssignalisatie te ontmoedigen en/of terug te schroeven?

ANTWOORD

op vraag nr. 1119 van 3 juli 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

- 1-2. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) deelt mee dat de signalisatie door de Stad Antwerpen op de gewestfietspaden werd geplaatst. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft hiervoor geen toelating gegeven.
3. Dit is geen voorafname voor een eventuele toekomstige verplichting om een snelheidsmeter te voorzien. Opleggen van dergelijke verplichtingen behoren tot de federale bevoegdheid vermits het de technische kenmerken van de voertuigen betreft.
4. Hiervoor kan ik verwijzen naar mijn eerdere antwoorden hieromtrent, nl. inzetten op "minder borden" waar mogelijk. Dit principe willen we verankeren in de nieuwe plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (code van de wegbeheerder). Deze zijn bindend voor alle wegbeheerders. Steden en gemeenten zijn autonoom bevoegd voor wat betreft de signalisatie op de wegen in eigen beheer. Ze worden wel verondersteld om de wegcode en de code van de wegbeheerder na te leven. Voor wat betreft de gewestwegen kan een stad of gemeente niet zelf signalisatie plaatsen zonder toestemming.
5. Neen, dit zal niet opgenomen of gestandaardiseerd worden.
6. Het doorvoeren van een snelheidsbeperking door middel van verkeersborden op fietspaden die deel uitmaken van de openbare weg waar ook andere voertuigen (op een rijbaan) rijden is in de praktijk onmogelijk gezien verkeersborden altijd gelden over de volledige breedte van deze openbare weg.
7. Het AWV gaf reeds door aan de Stad Antwerpen om deze signalisatie zo snel mogelijk te verwijderen.