



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1349

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 17 juni 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Gebruik fietssnelwegen - Optimalisatie

Vlaanderen investeert sterk in de fiets, en een goed uitgebouwde fietsinfrastructuur is daarvoor cruciaal. Het netwerk aan fietssnelwegen of F-wegen vormt daarvan de ruggengraat. Gemeentegrensoverschrijdende verbindingen, bijvoorbeeld tussen Antwerpen en Mechelen of tussen Leuven en Brussel, worden waar mogelijk zodanig ingericht en uitgerust dat fietsers, ook met verschillende snelheden, comfortabel gebruik kunnen maken van die F-wegen. Op de oudste F-wegen, zoals bijvoorbeeld de F14 in Kapellen, heeft dat evenwel tot conflicten tussen snelle speedpedelecs en andere gebruikers geleid. Daarop heeft de gemeente beslist om op een onderdeel van de F14 de facto geen speedpedelecs meer toe te laten en in een omleiding te voorzien.

De verkeersregels voor speedpedelecs vormen het verkeerstechnische kader waar snelle fietsers zich aan moeten houden. Toch lijkt het aangewezen dat de snelle verbinding van de fietssnelwegen zich ook verkeerstechnisch optimaal ontwikkelt. Dat is niet het geval wanneer snellere fietsers afwisselend geconfronteerd worden met enerzijds trajecten fietssnelweg waar snelle fietsers verplicht gebruik moeten maken van het fietspad (via het verkeersbord D7 + M13 of M14) en anderzijds trajecten fietssnelweg waar het voor diezelfde fietsers verboden is om gebruik van het fietspad te maken (via het verkeersbord D7 + M15 of M16). Deze situatie wordt nog moeilijker indien de trajecten fietssnelweg waar snelle fietsers geen gebruik van mogen maken ook eenrichtingsstraten zijn zonder uitzondering voor fietsers (via het verkeersbord C1). Dat lijkt in strijd met de geest van het functioneel fietsroutenetwerk, met de F-wegen als belangrijke bovenlokale basisstructuur, om daar speedpedelecs te verbieden. Uiteraard mogen we niet blind zijn voor de spanningen die er zijn tussen trage en snelle fietsers (met welke soort fiets ook), maar een verbod kan geen antwoord zijn.

1. Hoe staat de minister tegenover bovenvermeld probleem? Acht zij het opportuun om speedpedelecs op tracés van de fietssnelwegen te weren van het fietspad?
2. Is het aanvaardbaar in de geest van een kwalitatief fietssnelwegennetwerk dat er trajecten niet integraal befietsbaar zijn wegens een verbod voor speedpedelecs om gebruik te maken van het fietspad in combinatie met een eenrichtingsstraat?
3. Op welke manier kan ervoor gezorgd worden dat de fietssnelwegen een kwalitatieve en snelle verbinding vormen voor alle fietsers die er gebruik van willen maken, zonder dat ze geconfronteerd worden met wisselende gebruiksregimes tot het gebruiksverbod van deze fietsinfrastructuur?

4. Zal de minister of haar administratie contact opnemen met lokale wegbeheerders met het oog op een optimalisatie van alle soorten fietsgebruik op de fietssnelwegen? Zijn er leidraden voor dergelijke situaties opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen?
5. Het aantal elektrische en snelle fietsers zit in Vlaanderen in de lift. Dit probleem zal in de komende jaren enkel groter worden als het niet wordt aangepakt.

Hoe zal de minister de stijging van het aantal snelle fietsers vertalen in de richtlijnen voor fietsinfrastructuur?

6. Is het opportuun om op tracés van de fietssnelwegen waar gebruik door speedpedelecs momenteel verboden wordt, een alternatieve regelgeving te ontwikkelen die een veilig en harmonieus gebruik van deze tracés door alle fietsers toch toelaat? Zal een gemengd gebruik van fietsinfrastructuur door snelle en tragere fietsers op het integrale fietssnelwegennetwerk verder onderzocht worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1349 van 17 juni 2021
van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Er zijn nog heel wat investeringen op fietssnelwegtracés nodig voor dat de veiligheid en het comfort van de fietsers overall gegarandeerd is. In afwachting hiervan kunnen de wegbeheerders beslissen speedpedelecs (voorlopig) te weren van de aanwezige fietsinfrastructuur. Ik verwijs ook naar mijn antwoord op vraag 1350.

Omdat reeds aangetoond is dat speedpedelecs een goed alternatief kunnen zijn voor het autogebruik in congestiegevoelige regio's streef ik er inderdaad naar dat fietssnelwegen maximaal gebruikt kunnen worden door speedpedelecs. Het spreekt voor zich dat dit onder veilige omstandigheden moet gebeuren en dat de gebruikers de verkeersregels, waaronder snelheidsbeperkingen en gedragsregels t.a.v. de andere weggebruikers, moeten respecteren.

2. Wanneer het fietspad in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer voldoende breed is aangelegd, zie ik niet echt redenen om speedpedelecs te verbieden hiervan gebruik te maken. Ik wil hier echter niet in de plaats treden van gemeenten die meestal bevoegd zijn om dit te regelen.
3. Aanpassingen aan de wegcode en duidelijke aanbevelingen van Fietsberaad Vlaanderen (<https://fietsberaad.be/documenten/advies-speed-pedelec/>) faciliteren het gebruik van de speedpedelec. Vlaanderen wordt ter zake trouwens gezien als een Europese voorloper. Dit jaar en ook de komende jaren investeer ik zwaar in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. De wegbeheerders hebben inmiddels tijd gekregen om de verkeerssignalisatie voor speedpedelecs waar mogelijk aan te passen en ik zal de situatie op de fietssnelwegen blijvend opvolgen.
4. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een herziening van het Vademecum Fietsvoorzieningen en daarin wordt zeker rekening gehouden met de toegenomen diversiteit van het fietsverkeer, zowel qua types als m.b.t. de snelheidsverschillen.

Als er problemen worden vastgesteld met lokale besturen, die er een afwijkende visie op nahouden, dan stel ik voor dat dit in eerste instantie wordt opgenomen door de vervoerregio. Binnen het Team MOW is er voldoende expertise aanwezig om gemeenten te ondersteunen.

5. Ik zie de opmars van de elektrische fiets, waaronder ook snellere speedpedelecs, niet echt als een probleem, maar het is wel een uitdaging om deze ontwikkeling in goede banen te leiden. Van mijn kant zal ik investeren in toekomstgerichte fietsinfrastructuur. Tegelijk verwacht ik van de fietsers ook dat ze de elementaire veiligheids- en hoffelijkheidsregels te respecteren. De fietsinfrastructuur wordt immers vaak gedeeld met andere weggebruikers en waar nodig zijn snelheidsbeperkingen van toepassing.

Een nieuw Vademecum met richtlijnen voor fietsinfrastructuur is in voorbereiding.

6. Op verschillende tracés van fietssnelwegen is vandaag een snelheidsbeperking van 30 km/u van toepassing. Dit is o.a. het geval op de jaagpaden, op de tracés waar F99-borden geplaatst zijn en in fietsstraten. In aanwezigheid van voetgangers of

spelende kinderen moet de fietser zijn snelheid zeker aanpassen. De bestaande mogelijkheden van verkeerssignalisatie volstaan om het gedeeld gebruik van de fietsinfrastructuur te regelen, maar het klopt dat de bestaande snelheidsbeperkingen niet door iedereen goed gekend zijn en meer uniformiteit van verkeersborden op fietssnelwegen zou de duidelijkheid ten goede komen.

Ik heb eerder al gewezen op de lopende studie van De Vlaamse Waterweg over het gedeeld gebruik van de jaagpaden, waarvan we de conclusies in het najaar verwachten. Andere studies naar gemengd verkeer op fietssnelwegen zijn voorlopig niet gepland.