

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 986
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 12 april 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Verkeersonveilige fietsinfrastructuur - Naleving wegcode

Veel Vlaamse fietsers voelen zich niet veilig in het verkeer. De wegcode is er voor iedereen en moet gerespecteerd worden, maar weggebruikers moeten ook gefaciliteerd worden om deze wegcode te kunnen volgen. In Antwerpen startte in 2017 nog een campagne om 'asociale' fietsers te bestraffen, hoewel veel fietsgebruikers het grote aantal werven en onveilige situaties aankaartten waaruit dit gedrag voortvloeit.

Verkeersexperts pleiten nu echter om dergelijke boetes aan te vechten, indien de wegcode niet gevolgd werd vanuit veiligheidsoverwegingen. Een politierechter volgde deze redenering en schold een minnelijke schikking die werd gegeven aan een fietser wegens een overtreding van de wegcode, kwijt.

1. Hoe reageert de minister op de oproep van de verkeersexperts om dergelijke boetes aan te vechten voor de rechtbank?
2. Heeft de minister oren naar de eis voor een dubbele verantwoordelijkheid, waarbij fietsers blijvend worden aangemaand om de verkeerscode te respecteren, maar waar wegbeheerders of aannemers ook intensiever bestraft worden indien ze een verkeersonveilige situatie creëren, niet hoogdringend aanpassen of niet onmiddellijk in een veilige omleiding of veilig alternatief voorzien?
3. Veel fietsers die (voortdurend) worden geconfronteerd met onveilige verkeerssituaties hebben het gevoel dat klachten of vragen over hun situatie niet serieus worden genomen. De grens tussen een melding doen over een onveilige situatie en het verwijderd zien worden van deze onveiligheid, ligt momenteel ook ver uit elkaar.

Welke inspanning doet de minister hierin en welke extra inspanning zal hij voor de fietsers doen?

ANTWOORD

op vraag nr. 986 van 12 april 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Ik ben geen voorstander van de oproep om boetes niet te betalen indien de wegcode niet werd gevolgd omwille van veiligheidsoverwegingen.
Veiligheidsoverwegingen zijn immers een subjectief begrip en zullen door de ene weggebruiker anders worden ingevuld dan door een andere. Het kan bovendien een voorwendsel worden om zich moedwillig niet aan bepaalde regels te houden. Daarenboven is het niet bevorderlijk voor het respect voor de wegcode en het draagvlak bij de bevolking wanneer verkeersexperts plots het naleven van de verkeersregels en de boetes naast zich neer leggen wanneer zijzelf of hun naasten de regels overtreden hebben.
2. Het is inderdaad een gedeelde verantwoordelijkheid: weggebruikers moeten de wegcode naleven, maar de wegbeheerder (en aannemer) moet de signalisatie correct en veilig opstellen, en op beide aspecten moet worden toegezien.

Met betrekking tot het correct opstellen van de signalisatie is hier het legaliteitsbeginsel van toepassing: de plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden worden immers in detail beschreven in het reglement van de wegbeheerder (ministerieel besluit van 11 oktober 1976).

Inzake werven is er ook steeds een werfsignalisatieplan dat moet worden goedgekeurd voorafgaand aan de start van de werf (in toepassing van artikel 78 van de wegcode), en waarop alle signalisatie moet staan die op de werf zal worden opgesteld.

Eventuele onveiligheden kunnen dan ook al op dat moment aan het licht komen.

3. Vandaag bestaat reeds een meldpunt wegen waar onder andere klachten met betrekking tot de staat van de weg en de signalisatie kunnen worden meegedeeld.
Naar preventieve maatregelen toe worden de bestaande richtlijnen met betrekking tot de werfsignalisatie geactualiseerd. Bij deze actualisatie wordt er meer aandacht besteed aan situaties waar zwakke weggebruikers bij betrokken zijn en hoe deze concreet het best worden gesignaleerd en beveiligd.
Mijn administratie bekijkt met organisaties zoals Fietzersbond hoe ook hun meldingen kunnen worden meegenomen.