

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 312
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 17 december 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Speedpedelecs - Signalisatie fietssnelwegen

Speedpedelecs zijn een goed alternatief voor wie verder van het werk woont en toch met de fiets wil gaan werken. Deze fiets kreeg de afgelopen jaren ook een volwaardige plek binnen de wegcode waardoor steeds meer mensen voor dit alternatief kiezen.

Er blijven echter enkele onduidelijkheden op het terrein die gebruikers onzeker maken. Het gaat dan vooral over de chaotische signalisatie in het Vlaamse land. Speedpedelecs hebben in principe toegang tot de jaagpaden en fietssnelwegen, al moeten er daarvoor wel de juiste borden zijn aangebracht. Dat is een taak van vele wegbeheerders en dat kon dus niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden.

De fietssnelwegen lopen idealiter langs lange rechte stukken waar fietsers zonder hinder kunnen doorfietsen, maar onvermijdelijk zijn er (verbindings)stukken door dorpskernen of woonwijken. Daar worden speedpedelecgebruikers vaak geconfronteerd met verkeersborden D9 en D10 die de speedpedelec weren. De speedpedelecgebruiker wordt bijgevolg naar de rijbaan gedwongen, maar er bestaan verschillende punten waar dat bord staat op een plek waar auto's op die rijbaan tegen 70 kilometer/uur rijden. Dat lijkt dus niet de veiligste optie. Wordt er dan verwacht dat de speedpedelecgebruiker omrijdt om dit stuk van het traject dat de fietssnelweg volgt te vermijden?

We voerden de discussie rond de noodzaak aan goeie signalisatie twee jaar geleden uitvoerig in de commissie Mobiliteit (29 september 2016). De minister gaf toen aan dat hij overleg met de lokale besturen plande om de signalisatie op de fietssnelwegen snel aan te passen. Ook met de waterwegbeheerders zou de minister afspraken maken om te toegang voor speedpedelecs op jaagpaden snel uit te rollen. Op die manier wilde de minister het gebruik van de speedpedelec maximaal faciliteren.

Met circa 120 (geplande) fietssnelwegen in Vlaanderen kan de speedpedelecgebruiker, mits effectief aangepaste signalisatie, vlot, duurzaam en met naleving van de wegcode naar zijn werk fietsen.

Twee jaar geleden, in de voormelde commissievergadering, onderstreepte de minister het belang van deze signalisatie. Ik citeer: "Wat de handhaving betreft, denk ik dat er bij de controle door de politie wel een zekere tolerantie aan de dag zal worden gelegd. Dat lijkt me niet het grootste probleem. Ik denk vooral aan de consequenties qua verzekeringen als er een ongeval gebeurt. Dat lijkt me het meest dringende en dwingende, namelijk snel kunnen zorgen voor aangepaste signalisatie. Als iemand met een speed pedelec een ongeval heeft op de weg die hij normaal gebruikt, namelijk een

jaagpad of zo, en er is daarvoor geen formele, via een bord aangebrachte toelating, dan kan dat mogelijk consequenties hebben voor de tegemoetkoming door de verzekeringsmaatschappijen."

1. Kan de minister een overzicht geven van alle fietssnelwegen, en daarbij per fietssnelweg aangeven of er over het hele traject in toegang voor speedpedelecs is voorzien (op de fietsbare stukken) dan wel of er nog hiaten in het traject zitten? Indien nog hiaten, graag vermelden op welke locatie en onder welke wegbeheerder dit stuk valt.
2. Op welke manier adviseert de minister gemeenten die botsen op verbindingstukken in het traject van een fietssnelweg waar nu de verkeersborden D9 en D10 staan aangegeven? Moet de speedpedelecgebruiker in dat geval altijd op de rijbaan rijden/omrijden of is de toegang toch toegestaan?
3. Verschillende fietssnelwegen zijn slechts gedeeltelijk befietsbaar. Op de website fietssnelwegen.be kan men per fietssnelweg zien welke stukken wel en niet befietsbaar zijn. Het is echter onmogelijk om op basis van die informatie te achterhalen over hoeveel kilometer fietssnelweg het gaat.

Kan de minister daarom ook per fietssnelweg de totale afstand van de fietssnelweg (die wel te vinden is op de website) geven met daarbij hoeveel kilometer daarvan vandaag befietsbaar is, op hoeveel kilometer er vandaag werken bezig zijn om de aanleg ervan te realiseren en hoeveel kilometer er bijgevolg nog in de planningsfase zit?

ANTWOORD

op vraag nr. 312 van 17 december 2018

van **BJÖRN RZOSKA**

1. In oktober 2018 werd de opdracht voor de inventarisatie van de aanwezige fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen door het departement MOW aan de Fietzersbond vzw gegund. Bij deze opdracht wordt ook de verkeerssignalisatie, en dus ook de regeling voor de toegang voor speed pedelecs, opgenomen. De resultaten van deze inventarisatie worden nog in het voorjaar van 2019 opgeleverd.

Wat de jaagpaden betreft worden momenteel alleen jaagpaden opengesteld voor speed pedelecs wanneer het jaagpad hiervoor geschikt bevonden wordt. Voor een dergelijke evaluatie wordt voornamelijk rekening gehouden met de breedte van het jaagpad, de kwaliteit van het wegdek en eventuele economische bedrijvigheid op het jaagpad. Niet op alle jaagpaden die zijn ingetekend als fietssnelweg wordt dus automatisch overgegaan op het plaatsen van onderborden voor speedpedelecs.

Volgende jaagpaden werden op heden reeds opengesteld voor speed pedelec gebruikers door middel van aangepaste onderborden:

- het jaagpad van de monding van de Beneden-Nete tot in Lier;
- de jaagpaden op het tracé van de F1 Brussel-Mechelen op het grondgebied van Vilvoorde en Zemst;
- de jaagpaden op het tracé van de F20 Halle-Brussel op het grondgebied van Halle, Sint-Pieters-leeuw, Beersel en Drogenbos;
- de jaagpaden die behoren tot de F8 Leuven-Mechelen;
- de jaagpaden op het tracé van de F45 Gent-Oudenaarde-Kortrijk op linkeroever van de Boven-Schelde tussen Oudenaarde Ankerstraat en Oudenaarde Heuvel;
- de jaagpaden op het tracé van de F374 Kortrijk-Zwevegem op rechteroever van het Kanaal Bossuit-Kortrijk tussen Kortrijk en Zwevegem Transfo;
- de jaagpaden op het tracé van F5 Hasselt-Antwerpen (Albertkanaalroute).

Bovendien zullen op korte termijn ook op de jaagpaden op het tracé F4 Gent – Antwerpen langs de Boven-Durme te Lokeren de onderborden worden aangepast die het gebruik door speed pedelecs mogelijk maken.

2. Het toepassen van het verkeersbord D9, en zeker het verkeersbord D10, is niet wenselijk op fietssnelwegen. Ik ben van mening dat dit enkel een tijdelijke optie kan zijn in afwachting van infrastructurele of andere maatregelen.
In het geval van een verkeersbord D9 kan in de meeste situaties voorlopig een alternatieve signalisatie voorzien worden, zodanig dat speed pedelecs wel gebruik mogen maken van de verbinding.
Een verkeersbord D10 mag enkel gebruikt worden als er geen gebruik gemaakt kan worden van het verkeersbord D9. In de praktijk wordt dit toegepast op plaatsen waar de ruimte te gering is om een scheiding te maken tussen fietsers en voetgangers. Dergelijke "verbindingen" zijn volgens mij niet geschikt om als fietssnelweg te functioneren, en hier adviseer ik dan ook om infrastructurele of andere maatregelen te treffen om de fietssnelweg aantrekkelijk en veilig te maken voor speed pedelecs.
3. De lengte van de km fietssnelwegen die vandaag reeds befietsbaar is, is opgenomen in de tabel in bijlage 1. Van de totale lengte van 2.648 km is vandaag 2.070 km

befietsbaar. Dit betekent natuurlijk niet dat de aanwezige infrastructuur overal beantwoordt aan de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De tabel in bijlage 2 geeft een overzicht van de geplande projecten op fietssnelwegtracés. Slechts van een beperkt aantal van deze projecten is de lengte bekend, zodat deze informatie niet is opgenomen. Voor een betere informatieuitwisseling over de projecten op fietssnelwegen zullen binnenkort afspraken gemaakt worden met de provincies.

BIJLAGEN

1. Overzicht befietsbare fietssnelwegen
2. Overzicht geplande projecten op fietssnelwegtracés