

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1155
van **LODE CEYSSENS**
datum: 14 augustus 2020

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

Inrichting fietsstraat - Plaatsingsvoorwaarden verkeerstekens

Met het nieuwe schooljaar in zicht bekijken veel Vlaamse steden en gemeenten momenteel waar ze bijkomende fietsstraten in kunnen richten ten voordele van de verkeersveiligheid en het comfort van fietsers. Een fietsstraat is herkenbaar aan het rode wegdek en een groot fietspictogram. De regel is dat auto's te gast zijn. Zij mogen de fietsers niet inhalen en niet sneller rijden dan 30 km/u.

Een aantal gemeenten stuiten bij het uitkiezen van fietsstraten echter op een beperking. Zo is er de case van een straat die deel uitmaakt van een blauwe zone en waar tevens een tonnagebeperking voor vrachtwagens geldt. Van die straat zou men een fietsstraat willen maken, maar een fietsstraat met blauwe zone en tonnagebeperking zou volgens het onderstaande ministerieel besluit (MB) niet combineerbaar zijn.

In het MB van 11 oktober 1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens lezen we onder artikel 6.7.5.1: "Bij de toegang tot een zone mogen ten hoogste twee reglementeringen ingevoerd worden."

Voormalig minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts liet echter geen opening en zei over deze problematiek in zijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 62 van collega Lambrecht van 21 augustus 2019 het volgende: "De wegbeheerder kan maatregelen met zonale geldigheid invoeren om een bepaalde maatregelen 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."

Het inrichten van fietsstraten in steden en gemeenten draagt echter bij tot een verhoogde verkeersveiligheid voor fietsers. Als we mensen meer de fiets op willen krijgen, zullen we ook meer fietsstraten moeten inrichten. Wanneer men dan op deze beperking stuit, dan is dat natuurlijk jammer.

Gezien de plaatsingsvoorwaarden van verkeersborden een gewestelijke bevoegdheid zijn, richt ik mij met onderstaande vragen tot de minister.

1. Is de minister van oordeel dat deze bepaling uit het MB negatieve gevolgen heeft in de praktijk met betrekking tot het inrichten van fietsstraten?
2. Welke oplossingen ziet de minister hiervoor?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 1155 van 14 augustus 2020

van **LODE CEYSSENS**

Het ministerieel besluit m.b.t. de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens hoeft niet noodzakelijk negatieve gevolgen te hebben voor het inrichten van fietsstraten. Indien een fietsstraat niet als zone wordt aangeduid (d.m.v. signalisatie met zonale geldigheid), komt zij niet in conflict met de bepaling in de plaatsingsvoorwaarden.

Art.6.7.5.1° van het MB stelt inderdaad: *"Bij de toegang tot een zone mogen ten hoogste twee reglementeringen ingevoerd worden."*

Maar deze bepaling betreft enkel de signalisatie met zonale geldigheid.

Ik ben me er wel bewust van de bestaande problematiek wanneer het gaat om het inrichten fietszones. In het kader van de werkzaamheden tot herziening van de plaatsingsvoorwaarden is de beperking van het aantal zonale reglementeringen al naar boven gekomen.

Deze problematiek zal daarom verder worden aangepakt bij de herziening van de plaatsingsvoorwaarden.