

Vlaams Forum Verkeersveiligheid

8 MAART 2017

Aanwezig: Lars Akkermans, Erik Asselman, Wim Billet, Hans Bonnarens, Bart Boucké, Steffen Briers, Kirsten De Mulder, Els De Reynt, Wendy de Weser, Lodewijk De Witte, Delphine Eeckhout, Felix Eeckhout, Luc Henau, Eddy Klynen, Sophie Lodewyckx, Marc Nuytemans, Nina Nuyttens, Gerry Peeters, Geert Popelier, Marleen Van der Velden, Ignace Van Overbeke, Miguel Vertriest, Peter Wiels, Herman Willemse

Verontschuldigd: Vanessa Albrecht, Katrijn Braeckman, Hilde Bruynseels, Michel Cornelis, Dirk Covemaeker, Werner De Dobbeleer, Katia De Geyter, Ellen De Pauw, Erwin Debruyne, Eef Delhaye, Tom Dhollander, Hannah Gevers, Karel Hofman, Niels Janssen, Thomas Rayen, Greta Remy, Jan Soenen, Fons Uyttenhove, Koen Van Wonterghem, Stijn Vancuyck, Gregory Vandenbulcke-Plasschaert, Greg Verhoeven, An Volckaert, Rudi Wagelmans, Patrick Westelinck

AGENDA

- 1. Goedkeuring verslag vorige vergadering**
Lodewijk de Witte (voorzitter VFV)
- 2. Advies speed pedelec: welke mogelijkheden biedt de wegcode om het gebruik en de plaats op de weg van de speed pedelec te regelen?**
Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen)
- 3. Winter BOB-campagne 2016-2017: toelichting resultaten controleacties**
Wendy De Weser (Federale Politie - Politionele Informatie)
- 4. Varia**

Verslag: Stijn Dhondt

1. Goedkeuring verslag vorige vergadering

Lodewijk de Witte (voorzitter VFV) verwelkomt de leden. Er zijn geen opmerkingen bij het vorige verslag.

2. Advies speed pedelec: welke mogelijkheden biedt de wegcode om het gebruik en de plaats op de weg van de speed pedelec te regelen?

Wout Baert (Fietsberaad Vlaanderen) geeft een toelichting over de plaats van de speed pedelec in het verkeer: enerzijds de mogelijkheden die wegbeheerder heeft op basis van de huidige wegcode en anderzijds hoe in de toekomst de wegcode zou kunnen worden aangepast om de plaats van de speed pedelec in het wegbeeld beter te reguleren (presentatie in bijlage). Hiervoor was eerder al een tekst aan de leden van het Forum bezorgd. In deze tekst werden enkele vragen geformuleerd ter discussie aan het Forum.

Toelichting: welke plaats verdient de speed pedelec op de weg?

Er bestaat een zeer grote diversiteit aan elektrische fietsen. Enerzijds is er de gewone elektrische fiets (trapondersteuning beperkt tot 25 km/u) en anderzijds de speed pedelec (trapondersteuning tot 45 km/u). Naast fietsen met trapondersteuning worden ook bromfietsen steeds meer elektrisch (rijden zelfstandig).

Dit alles heeft tot gevolg dat er op het fietspad een zeer grote diversiteit bestaat met bakfietsen, gewone fietsen, scootmobielen, fietskarren... allemaal verschillend in omvang en snelheid.

Deze drukte en diversiteit dwingt ons na te denken over de plaats van de fiets, en specifiek de plaats van de speed pedelec, in ons wegbeeld. Het Fietsberaad Vlaanderen heeft daarom een advies voorbereid waarbij het wil nadenken over de plaats van de speed pedelec. Hierbij wordt gekozen om de speed pedelec te ondersteunen als een actieve mobiliteitsvorm die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de huidige mobiliteitsproblemen.

Het advies gaat uit van snelheid als basis om de wetgeving en handhaving op te baseren. Hierdoor wordt minder gedacht in type voertuigen, maar wel in de snelheid die een voertuig rijdt.

Op korte termijn stelt Fietsberaad aan de wegbeheerders voor om de bestaande mogelijkheden van de wegcode te gebruiken om speed pedelecs toe te laten in straten met beperkt eenrichtingsverkeer, jaadpaden, fietssnelwegen...

Op langere termijn stelt Fietsberaad Vlaanderen voor om de bestaande regelgeving in de wegcode te verscherpen en te verruimen:

- Wegen met snelheidsbeperking tot 50 km/u

- Maximumsnelheid op fietspaden beperken tot 30 km/u. De speed pedelec kiest of hij het fietspad gebruikt (en zich aan 30 km/u houdt) of gebruik maakt van de rijbaan.
- Wegen met snelheidsbeperking tot 70 km/u (buiten bebouwde kom)
 - Maximumsnelheid op fietspaden is beperkt 45 km/u. Speed pedelec gebruikt verplicht het fietspad.
- Maximumsnelheid op jaagpaden optrekken tot 45 km/u.
 - Enkel voor fietsers en speed pedelecs. Bromfietsen blijven niet toegelaten op jaagpaden.
- Voetgangerszones, gemengde voet- en fietspaden: speed pedelec toelaten mits aangepaste snelheid.
- Speed pedelec mag fietsers voorbijsteken in fietsstraat.
- Speed pedelec ook toelaten voor rechtsaf door rood.

Op basis van bovenstaand voorstel legt het Fietsberaad **volgende vragen aan het Forum** voor:

- Wegen met snelheidsbeperking tot 50 km/u (of binnen bebouwde kom):
 - Hoe staat men tegenover beperking van snelheid tot 30 km/u op fietspad?
- Wegen met snelheidsbeperking tot 70 km/u (of buiten bebouwde kom)
 - Hoe staat men tegenover beperking van snelheid tot 45 km/u op fietspad?
- Hoe staat men tegenover een benadering van de speed pedelec als fiets en een handhaving op basis van snelheid (ipv type voertuig?).

Het Forum heeft volgende opmerkingen:

- Indien we denken vanuit snelheid, eerder dan type, moeten dit dan ook worden toegepast op bromfietsen?
- Een handhaving gebaseerd op basis van snelheid biedt zeker voordelen, maar er zullen altijd correcties nodig zijn op basis van type voertuigen (bijv. bromfietsen).
- Er zijn momenteel nog geen methodes om de snelheid te handhaven. Dat vraagt tijd en middelen. Niettemin zal handhaving effectief nodig zijn om deze regels te laten respecteren.
- Er zullen in de toekomst nog categorieën bijkomen. In de toekomst zullen we op de grenzen botsen van onze aanpak op basis van type. Het voorstel om op basis van snelheid te werken biedt zeker mogelijkheden, mits correcties voor bepaalde categorieën.
- Op wegen met 70 km/u met aanliggend fietspad is het verwachtingspatroon van autobestuurders nog niet aangepast aan fietsers die 45 km/u rijden.
 - Het is de rol van sensibilisatie en educatie om dit verwachtingspatroon aan te passen.
- Met dit voorstel bestaat eventueel het gevaar dat we snelheid gaan aanmoedigen op fietspaden? De snelheid op jaagpaden naar 45 km/u brengen, kan gevaarlijk zijn voor voetgangers.

- Indien men een hogere snelheid voor fietsers toelaat, moet men ook extra ruimte voorzien, zodat de verschillende snelheidsstromen meer gescheiden kunnen verlopen (bijv. belijning aanbrengen op fietssnelwegen voor trage en snelle fietsers).
- Fietsers moeten zich ook ten allen tijde aanpassen aan de situatie. 45 km/u is een maximumsnelheid, maar fietsers zijn daarnaast verplicht altijd hun snelheid aan te passen aan de omstandigheden (weer, aanwezigheid andere weggebruikers...).
- Op fietspaden, jaagpaden... buiten de bebouwde kom kan men ook een onderscheid maken waar de snelheid van 45 km/u toegelaten is en waar niet.
- Indien je niet kan scheiden, dan haal je snelheid naar beneden.

Op basis van de discussie kan volgende worden besloten:

1. Een wetgeving en handhaving op basis van snelheid biedt zeker voordelen ten opzichte van de huidige benadering die gebaseerd is op type voertuig. Er zullen echter altijd correcties naar type nodig zijn.
 - a. Indien snelheid het uitgangspunt wordt, dan dient de infrastructuur hier op afgestemd te zijn.
2. Er blijkt vooral onenigheid te zijn over het voorstel om de snelheid op fietspaden buiten de bebouwde kom op te trekken tot 45 km/u.
 - a. Hier is meer maatwerk nodig, met richtlijnen waar 45 km/u een geschikte snelheid is en waar niet.
 - b. Hoe kunnen we er voor zorgen dat de bestaande infrastructuur geschikt wordt voor de grotere snelheidsverschillen tussen fietsers (bijv. via belijning)?
3. Belang van communicatie, educatie en sensibilisering over gedrag tussen weggebruikers (verwachingspatroon), zeker bij de opkomst van nieuwe voertuigen.

Een duidelijk antwoord op de 3 geformuleerde vragen kan niet worden gevonden. Er wordt daarom gekozen om de discussie op een ander moment verder te zetten.

Vervolg:

Op vrijdag 24 maart is er binnen het Vlaams Huis Verkeersveiligheid een bijeenkomst gepland van de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden, waarbij gefocust zal worden op de vooropgestelde snelheidsbeperkingen en de andere voorstellen om de wegcode aan te passen.

Binnen het Forum zal een discussie worden voorbereid die dieper ingaat op de groeiende diversiteit op het fietspad en de uitdagingen die dit met zich meebrengt, zowel naar infrastructuur (fietsvademecum), handhaving als educatie/communicatie.

3. Winter BOB-campagne 2016-2017: toelichting resultaten controleacties

Wendy De Weser (Federale politie - Politionele Informatie) geeft een overzicht van de resultaten van de BOB-campagne tijdens de winter 2016-2017 (zie presentatie in bijlage).

Aantal positieven:

- In Vlaanderen testte 2% van de gecontroleerde personen positief.
- Het aantal positieven daalt jaar na jaar in Vlaanderen.
- Bij verkeersongevallen scoort 7,5% positief

Controles

- Vlaanderen test meer en scoort ook beter in vergelijking met de andere gewesten.
- De helft van alle testen wordt afgenomen tijdens weekdagen.
- Ongevallen met waarbij de bestuurder onder invloed reed gebeuren vooral 's nachts.
 - o De inzet van de politie kan op deze momenten wel groot zijn. Maar 's nachts wordt er veel minder gereden, waardoor ook minder auto's kunnen worden gecontroleerd.
 - o Tijdens **weeknachten** kan de inzet wel hoger, tijdens de weekendnachten is de inzet in verhouding met het aantal ongevallen.

Het Forum heeft volgende opmerkingen:

- Is er een mogelijkheid om een effect te zien van de controles? Het aantal positieve testen daalt gestaag, maar zijn er ook minder ongevallen door het rijden onder invloed van alcohol?
Deze correlatie is nog niet onderzocht. Momenteel kijken de federale politie en het BIVV of ze op basis van de beschikbare cijfers bepaalde conclusies kunnen trekken.

4. Varia

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2017 op 20 maart in Brugge.

Volgende bijeenkomsten plenaire vergadering

- Dinsdag 13 juni 2017 (14.00u)
- Vrijdag 22 september 2017 (10.00u)
- Dinsdag 5 december 2017 (10.00u)

Locatie : ELLIPSGEBOUW, Koning Albert II-laan 35 te 1030 Brussel