

Opschrift

Vergadering van 12 september 2023

Nummer: 2023_MV_00428

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Sven Taeldeman: Speedpedelecs in bebouwde kom

Raadslid(-leden):

Sven Taeldeman - Vooruit

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De populariteit van de speedpedelec neemt nog steeds sterk toe (verkoop 17.500 in '22). Op zich een goeie evolutie, de speedpedelec is een 'gamechanger' naar duurzamere mobiliteit, zeker in (voor)stedelijke context. Helaas gaat die omslag ook gepaard met verkeersongevallen. In de recent gepubliceerde ongevalsgegevens van VIAS werd bevestigd dat het aantal ongevallen met speedpedelecs opnieuw sterk is gestegen (2022 : 658 geregistreerde ongevallen, dat is 50% meer dan in 2021!).

In januari van dit jaar vroeg ik al eens naar de aanpak. We zijn 8 maanden verder, met nieuwe cijfers, die toch bijzondere aandacht vragen voor speedpedelecs.

In Gent werd/wordt de zone 30 stelselmatig uitgebreid binnen bebouwde kom. Om de conflicten of ongevallen met speedpedelecs te gaan vermijden kan een mogelijke oplossing erin bestaan om

- in die zones 30 (binnen bebouwde kom), waar er geen - veilige – fietspaden zijn, speedpedelecs te verplichten de rijbaan te gebruiken ipv het fietspad dat er eventueel aanwezig is (waar dan enkel nog de 'tragere' fietsers rijden)
- de algemene snelheidslimiet in bebouwde kom verder te verlagen naar 30 km/u en speedpedelecs ook daar te verplichten de rijbaan te gebruiken ipv het fietspad (waar dan de 'tragere' fietsers rijden).

Vraag:

- Er zijn zones 30 in Gent, met wegen met fietspaden, maar de fietspaden zijn niet veilig voor het aantal en grote diversiteit aan fietsers (bv. Delvinlaan-Waterkluiskaai, Ottogracht, Groendreef binnen R40, ...). Staat de stad achter het voorstel om de speedpedelec daar te verplichten de rijbaan te gebruiken?
- Zijn er nog situaties in Gent, waar in bebouwde kom, waar nu nog geen zone 30 geldt, waar er wel fietspaden zijn maar die niet veilig zijn/niet aan de normen

voldoen? Zo ja, graag mondeling een voorbeeld, en een ruimere oplijsting mag schriftelijk bezorgd worden. Zelf dacht ik bv. Kortrijksesteenweg tussen R40 en Elisabethlaan (D9 of D10, deels zone 30 in schoolomgeving).

- Staat de stad achter het voorstel om daar, de snelheid te verlagen tot zone 30, en de speedpedelec te verplichten de rijbaan te gebruiken? Graag duiding, en desnoods met een voorbeeld.
- Staan er op korte termijn überhaupt nog uitbreiding zone 30 gepland, waar dan de speedpedelecs zouden verplicht kunnen worden de rijbaan mee te gebruiken ipv het te smalle fietspad?
- In uw antwoord op de MV in januari gaf u aan in nauw overleg met Fietsberaad Vlaanderen te zijn om tot een breed gedragen aanpak te komen. Worden er n.a.v. de nieuwe cijfers ook nieuwe initiatieven gepland om tot veiliger fietsverkeer met speedpedelecs te komen, zo ja de welke? Bv. cursus 'veilig rijden met speedpedelec'? Andere?

Antwoord

De stad volgt de aanbeveling van fietsberaad Vlaanderen om de speedpedelec in grote mate gelijk te schakelen met de fiets. Met die cruciale voorwaarde dat gebruikers van de speedpedelec zich ook aanpassen aan de snelheid van de fietsers op plaatsen waar ze de ruimte delen. Een speedpedelecgebruiker krijgt in de bebouwde kom zo veel mogelijk de keuze om zich via het fietspad of via de rijbaan te verplaatsen. Zonder dat ze daarbij voetgangers en fietsers in het gedrang mogen brengen uiteraard.

Op drukke, smalle fietspaden zal een gehaaste bestuurder van een speedpedelec zelf ook de rijweg kiezen, en hij mag dit. Maar hij kan er ook voor kiezen om langzaam te fietsen, en bijvoorbeeld samen met zijn kinderen op het fietspad te blijven.

Een bestuurder van een speedpedelec moet zich zoals alle bestuurders altijd aan de snelheidsbeperkingen houden, en zal ook snelheidsboetes krijgen, net zoals andere bestuurders. Zij hebben een nummerplaat en kunnen dus even goed geflitst worden. Het is aan de politie om hier goed op te handhaven.

Een exhaustieve lijst van plaatsen in Gent waar de fietsinfrastructuur nog niet conform is aan het vademecum fietsvoorzieningen hebben we niet mijnheer Taeldeman. Het laatste vademecum is nog maar een jaar oud en de mate waarin de infrastructuur niet voldoet aan die normen verschilt ook sterk.

Fietspaden in zone 30 vragen sowieso maatwerk. Op fietspaden in zone 30 met hoge intensiteiten of die qua maatvoering niet conform vademecum fietspaden zijn kunnen we waar nodig met een onderbord speedpedelecs verbieden in functie van het veiligheidsgevoel van minder assertieve fietsers.

Maar het verlagen van de snelheid in de bebouwde kom naar 30km/h is zoals u terecht aanhaalt uiteraard goed voor zowel de veiligheid van de speedpedelecgebruikers als van de fietsers en voetgangers. Dit is iets wat we systematisch uitrollen in alle woonwijken.

Er staan nog verschillende uitbreidingen van zone 30 gepland. zoals deze maand bijvoorbeeld in Wondelgem en Mariakerke.

Huidige en toekomstige uitbreidingen van zone 30 kan u eenvoudig op de website nakijken, we zetten de URL zometeen ook even in de chat: <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/zone-30-en-snelheidsbeleid>

In verband met uw opmerking over de ongevallencijfers:

Fietsberaad heeft de ongevallencijfers via VIAS opgevraagd en daar blijkt toch enige nuance bij nodig. Er was in 2022 inderdaad een stijging in het aantal ongevallen met speedpedelecs t.o.v. 2021. In België betreft het 676 ongevallen in 2022 en 460 in 2021 (46%), in Oost-Vlaanderen is deze stijging beperkter met 183 ongevallen in 2022 t.o.v. 154 in 2021 (18%). Maar er zijn ook veel meer speed pedelecs ingeschreven in 2022 dan in 2021.

VIAS beschouwt binnen de totaliteit van het aantal letselongevallen de 'ongevallen met een speedpedelec' een relatief klein fenomeen van verkeersonveiligheid. De cijfers zeggen ook weinig over de tegenpartij (andere fiets, voetganger, auto,...) en de oorzaak of aanrijder.

Een sluitende conclusie over speed pedelecs als veroorzaker van ongevallen in de ongevallenstatistieken is er daarom momenteel niet.

Er zijn bij mijn weten ook geen concrete plannen bij Fietsberaad om hun advies van 2020 aan te passen, maar ze blijven de trends van nabij opvolgen. In het najaar staat bv. een evaluatie-sessie gepland rond speedpedelec rijden en regelgeving op Benelux niveau. Gezien speedpedelecs bij uitstek fietsen zijn die stadsgrenzen overstijgen, lijkt één en dezelfde aanpak voor heel Vlaanderen of nog ruimer, meer aangewezen dan allemaal verschillende lokale regels en initiatieven.
