

# Advies aanpassing wegcode voor speed pedelecs 2025

Vanuit expertisenetwerk Speed Pedelec Vlaanderen

|                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Wat is Speed Pedelec Vlaanderen?</b>                         | <b>2</b>  |
| <b>2. Opzet van dit document</b>                                   | <b>2</b>  |
| <b>3. Groeipool Vlaanderen</b>                                     | <b>3</b>  |
| <b>4. Verwezenlijkingen en dankwoord</b>                           | <b>3</b>  |
| <b>5. Tekortkomingen per thema</b>                                 | <b>4</b>  |
| 5.1. Pendelfietsen met de speed pedelec (>30 km/u)                 | 4         |
| 5.1.1. Ontzegging van de benodigde toegang tot fietsinfrastructuur | 4         |
| 5.1.2. Snelheidsregimes stroken niet met de context van de wegenis | 5         |
| 5.1.3. Fietssnelwegen netwerk te breedmazig en gevarieerd          | 5         |
| 5.2. De speed pedelec als conventionele fiets (>5 km/u)            | 6         |
| <b>6. Basisprincipes voor adviezen</b>                             | <b>7</b>  |
| 6.1. Handhaving volgens rijgedrag                                  | 7         |
| 6.2. Reguleren in verhouding tot risico                            | 7         |
| 6.3. Bebouwde kom is geen goede maatstaf                           | 8         |
| 6.4. Het uniform fietspad bestaat niet                             | 8         |
| 6.5. 30 km/u als lager ondersteuningsniveau                        | 9         |
| 6.6. Maatwerk voor wegbeheerders                                   | 9         |
| <b>7. Adviezen</b>                                                 | <b>10</b> |
| 7.1. Algehele toegang                                              | 10        |
| 7.2. Intergemeentelijk pendelen                                    | 10        |
| 7.2.1. Een kwalitatief, aaneengesloten fietsnetwerk voor allen     | 10        |
| 7.2.2. Bebording fietssnelweg vandaag                              | 10        |
| 7.2.3. Snelheidsregime F99abc volgens zone                         | 11        |
| 7.2.4. Snelheidsregime jaagpad volgens zone                        | 12        |
| 7.3. Lokaal gebruik                                                | 12        |
| 7.3.1. Gebruik zones 30 in kernen                                  | 12        |
| 7.3.2. Voorkom aanwenden van D9 als gemakkelijksoplossing          | 12        |
| 7.3.3. Biedt maatwerk met D10                                      | 13        |
| 7.4. Rijvaardigheid                                                | 13        |
| <b>8. Overzicht relevante verkeersborden</b>                       | <b>14</b> |

# 1. Wat is Speed Pedelec Vlaanderen?

Speed Pedelec Vlaanderen (SPVL) is een georganiseerde groepering van Speed Pedelec gebruikers en mobiliteitsexperten in Vlaanderen en Brussel die begaan zijn met de infrastructuur en reglementering voor klasse P voertuigen in Vlaanderen. Het is een politiek neutraal burgerinitiatief. Als dusdanig is de organisatie vrij van belangenconflicten in het aankaarten van problemen en verspreiding van onze visie. De kern van deze groep bestaat uit een compact netwerk van vrijwilligers. Deze mensen wisselen in los verband ideeën uit over omgang met speed pedelecs in het verkeer, met oog op veiligheid alsook stimulatie van de modal shift van auto

naar (snel)fiets. Meerdere leden uit dit netwerk zijn professioneel bezig met mobiliteit. Deze wensen niet prominent naar voren te komen bij communicatie vanuit SPVL naar de buitenwereld, teneinde geen schade toe te brengen aan de neutraliteit die past bij hun functie.

Indien u in vertrouwen contact zoekt met een (kern)netwerklid met een specifieke functie\*, gelieve contact op te nemen via de contactpagina op onze website.

*\*overheid (VSV, Provincie, Verkeerspolitie, Parket...), onderwijsinstellingen (KUL, VUB, KdG, Odisee...) en gerichte organisaties (LEVA-EU, fietsersbond, constructeurs,...*

—  
netwerk Speed Pedelec Vlaanderen

[www.speedpedelecvlaanderen.be](http://www.speedpedelecvlaanderen.be)

[Contactpagina](#) voor bericht naar gans kernnetwerk. We nemen dan spoedig contact op.

—

# 2. Opzet van dit document

Dit document formuleert helder en beknopt advies omtrent hoe de steeds evoluerende Belgische wegcode verder aan te passen in context van speed pedelecs, maar ter verbetering van veiligheid en mobiliteit van alle weggebruikers. Het is gericht aan een breed publiek met een uiteenlopende achtergrond en opgesteld voor een gemakkelijke consumptie.

## Visie op veiligheid

Veilige mobiliteit voor iedereen is ons belangrijkste uitgangspunt. Dit zowel bij fietsen aan de hogere kruissnelheid gewenst voor pendelen, als bij fietsen zonder ondersteuning. Het Vlaamse

lappendeken dat ruimtelijke ordening voorstelt, vraagt om maatwerk via een flexibele wegcode om zowel te voorzien in snelle pendelroutes als in tragere lokale routes. Deze visie wordt gereflecteerd in ons advies.

## Ondersteunende data

Ondersteunende data, beschikbaar in andere bronnen, wordt niet herhaald. Ook wetgeving die reeds in de pijplijn zit en richtlijnen voor aanleg die beschikbaar zijn in het fietsvademecum, worden niet behandeld.

Doorverwijzen naar deze informatie kan op aanvraag.

### 3. Groeipool Vlaanderen

Volksgezondheid, klimaat, energie, economie, balans tussen werk en gezin, tienduizenden auto's minder in piekuren... De maatschappelijke voordelen van het toenemende gebruik van de speed pedelec zijn legio. De noodzaak om de modal shift van de auto naar de fiets te stimuleren is overduidelijk. Minder belicht is de voorbeeldrol die Vlaanderen speelt op Europees toneel en zelfs op wereldvlak.

De speed pedelec is ontstaan in 2016, vanuit Europese verordeningen op vlak van onder meer helmplicht, rijbewijs en kentekenplaat. Lidstaten worden verplicht deze fiets elders dan bij de rijwielen onder te brengen. België is de enige lidstaat die een nieuwe klasse en dus mogelijkheid tot maatwerk in het leven riep, uit erkenning

voor de hybride karakteristieken van deze fiets. Tezelfdertijd trok het initiatief van de fietssnelwegen op gang. Ook fietsleasing gaf een enorme boost. Als gevolg ontplooiden Vlaanderen zich tot groeipool van de speed pedelec. Nergens anders groeide het aantal gebruikers zo sterk. We geven zelfs fietsland Nederland het nakijken. Een nieuwe industrie ontwikkelt zich, met technologische vernieuwingen van eigen bodem zoals de fietsen van Ellio, Aska en Specter, waarbij ontwerp en assemblage volledig plaatsvindt in België. Met dit alles heeft Vlaanderen een paradepaard gekweekt. Een paard dat weliswaar nog te vaak op stal staat. Verlies zijn poleposition niet! Cultiveer dat en spring weloverwogen om met aanpassingen in regelgeving.

### 4. Verwezenlijkingen en dankwoord

Over de zesjarige periode waarin ons netwerk bestaat, zijn we Federale - en Vlaamse beleidsvoerders en vele wegbeheerders dankbaar voor al de mooie verwezenlijkingen waar we via ons advieswerk een bescheiden deel van mochten uitmaken. De toegang tot reeds bestaande fietsinfrastructuur (wetswijzigingen D9, B22 en B23, plaatsing van toelatende onderborden) is enorm verbeterd. Nieuwe infrastructuur

wordt mede dankzij provinciale fietssnelweg regisseurs merkkelijk hoogwaardiger aangelegd, in navolging van aangepaste richtlijnen opgesteld voor hedendaagse fietsnoden. De fiscale erkenning als fiets en verhoogde, aftrekbare kilometervergoeding vormen de kers op de taart. Onze adviezen in dit document wensen we dan ook aan te brengen als een optimalisatie. Het is geen klachtenbrief.

## 5. Tekortkomingen per thema

Hieronder staan een aantal feiten die ten grondslag liggen aan de tekortkomingen in het huidige mobiliteitsbeleid voor speed pedelecs en ons aansluitende advies voor aanpassing.

### 5.1. Pendelfietsen met de speed pedelec (>30 km/u)

Speed pedelec fietsers zijn overwegend pendelaars waarvoor naast het fietsplezier en de beweging ook een concurrentiële reistijd een belangrijke drijfveer vormt voor hun overstap vanuit vorige vervoersmodi. Deze reistijd hangt vast aan twee voorwaarden: het door constructie bepaalde snelheidspotentieel van de fiets voor niet-getrainde fietsers, en de aanwezigheid van een fijnmazig, doorlopend, intergemeentelijk netwerk van

hoogwaardige fietsverbindingen. Paden waarop men normaliter veilig en legaal de kruissnelheid kan aanhouden die men nodig heeft om deze doenbare reistijd te behalen (in regel >30 km/u). Let wel, we vragen niet om overal een hoge snelheid toe te laten! Wel lijkt het ons beter om snelheidsbeperkingen beter dan vandaag af te stemmen op noodzaak, volgens locatie en moment van de dag.

De probleemmeldingen die ons netwerk ontvangt van gebruikers, kunnen verdeeld worden over drie categorieën:

#### 5.1.1. Ontzegging van de benodigde toegang tot fietsinfrastructuur

Jaagpaden opengesteld voor fietsers, hadden allemaal medio 2024 uitgerust moeten zijn van bebording die de speed pedelec toegang verschaft. Ondanks gemaakte beloften, is dit vandaag nog steeds niet het geval.

Fietssnelwegen in zijn huidige vorm als intergemeentelijke routes die bestaan uit een lappendeken aan verschillende vormen van fietsinfrastructuur, zijn niet betrouwbaar toegankelijk voor speed

pedelecs. Ze lopen meestal over het grondgebied van verschillende gemeenten. Elk van de gemeenten kan voor bepaalde onderdelen van de fietssnelweg een eigen (politie)reglement opstellen voor het verbieden van bepaalde gebruikers, wat veelvuldig gebeurt. Soms geldt een verbod voor een klein stuk, zoals de Westerring spoorbrug in Gent, deel van de F 400 Gentse fietsring. Soms gaat het over erg lange stukken, zoals op de F19 Sint-Niklaas - Mechelen.

### 5.1.2. Snelheidsregimes stroken niet met de context van de wegen

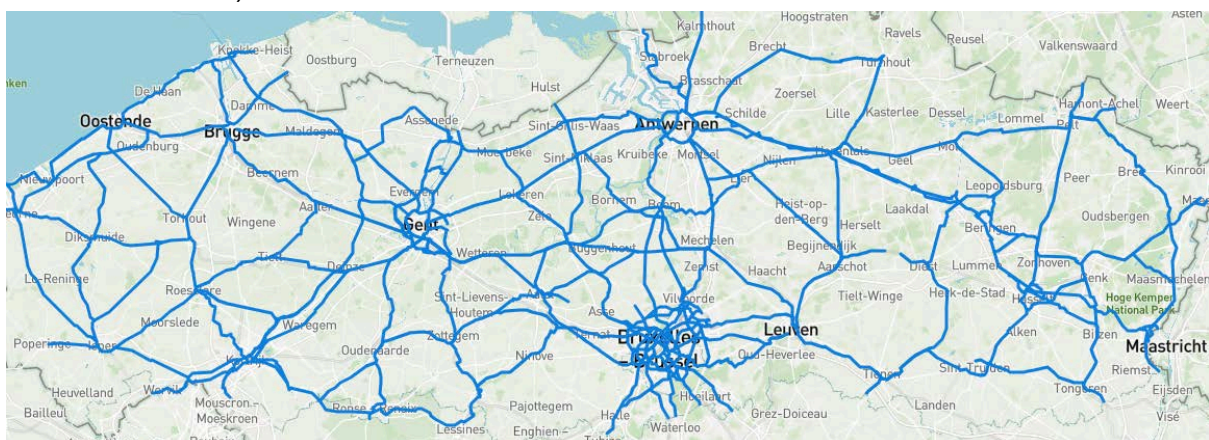
Een breed jaagpad, ruraal F99abc pad of fietsstraat 'op den buiten' laten in regel toe veilig aan 35-45 km/u te fietsen. De snelheid werd er decennia geleden echter beperkt tot 30 km/u. Deze beslissing viel niet vanuit veiligheidsoogpunt tussen fietsers onderling, maar ofwel als gevolg van sterk verouderde situaties (jaagpad), ofwel om kwetsbare weggebruikers te beschermen tegen zwaar verkeer, veelal tractors en dienstvoertuigen (F99abc). De speed pedelec klasse bestond toen nog niet. Fietsers op koersfiets, speed pedelec, velomobiël of ligfiets rijden hier meestal sneller. Vaak ligt de oorzaak bij onwetendheid (hoeveel burgers weten dat deze borden ook een snelheidsbeperking inhouden?), of bij een persoonlijk besluit

dat de snelheidsbeperking niet strookt met het realistische risiconiveau op deze brede, rustige wegen door het groen. Gewone fietspendelaars overtreden er al dan niet bewust de wet, overigens zonder toename in het aantal ongevallen op deze locaties. Mochten ze er betrokken raken in een ongeval, heeft dit wel nare legale gevolgen. Een jammere situatie. Ook leiden zulke onnodige beperkingen op een andere manier tot een concreet veiligheidsprobleem: Het merendeel van onze leden geeft aan dat het gebruik van al te strenge snelheidsbeperkingen op plaatsen die het niet verdienen, hun gevoeligheid voor zone 30 inrichting waar dit wél nodig is, doet afnemen. En dat is geen goede zaak.

### 5.1.3. Fietssnelwegen netwerk te breedmazig en gevarieerd

Rond kernsteden zijn fietssnelwegen vrij goed uitgebouwd, echter in dunner bevolkt gebied zijn de mazen in het fietsnetwerk tot 20 km breed. Het is bovendien onduidelijk voor de fietser welke route het beste is binnen deze mazen. Het BFF (Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk) is in deze mazen

veelal onvoldoende kwalitatief voor de noden van de snelle fietser. Als je dit netwerk al vindt: Veel gebruikers komen tegen wil en dank op ondermaatse infrastructuur terecht, terwijl er een beter fietspad loopt over een parallelweg. Ook de bewegwijzering kan eenvormiger.



## 5.2. De speed pedelec als conventionele fiets (>5 km/u)



De speed pedelec wordt gekocht voor het pendelen, maar ook gebruikt als elke andere fiets, dus ook aan lagere snelheid. Denk aan een kind vervoeren, een fietstocht met partner, fietsen aan lagere ondersteuning of simpelweg zonder ondersteuning, bijvoorbeeld bij lege batterij of tijdens het begeleiden van kinderen. Onze leden geven aan dat hun speed pedelec op termijn overblijft als enige fiets. Wanneer men trager fietst, is vermengen met zwaar verkeer op de rijbaan onveilig. Echter, speed pedelec fietsers worden door menig wegbeheerder beschouwd als snelfiets zonder meer. Waar de wegcode geen verschillende behandeling toelaat van rijwielen onderling, kan men de speed pedelec wél anders behandelen dan andere fietsen.

Als gevolg worden speed pedelecs soms doelbewust verbannen naar de rijbaan, terwijl het fietspad aan de juiste snelheid veruit de veiligere optie vormt. Een lage kans op aanrijding tussen kwetsbare weggebruikers onderling, met gemiddeld lichte verwondingen, wordt zo omgeruild voor een grotere kans op aanrijding door zwaar verkeer, met zwaar letsel of de dood tot gevolg. Deze situatie moet dringend rechtgetrokken worden.

Een vaak aangehaald voorbehoud om de situatie van benodigde toegang recht te trekken, is dat het benodigde criterium van aangepaste snelheid aan de situatie niet altijd gerespecteerd wordt. Dit argument geldt echter voor alle modi, waaronder speed pedelec, koersfiets, bakfiets, velomobiel... Uit vergelijking van data over ongevallen per capita per km, kan men vandaag niet besluiten dat speed pedelec fietsers roekelozer omgaan met veiligheid van zichzelf en anderen. De mogelijkheid tot onaangepast gedrag is dan ook geen reden om de speed pedelec verschillend te behandelen.



## 6. Basisprincipes voor adviezen

### 6.1. Handhaving volgens rijgedrag

Een Porsche en een Clio mogen beiden op een woonerf komen. De hoeveelheid paardenkracht onder de motorkap doet niet ter zake bij bepaling van toegang tot de traagste delen van de openbare weg. Handhaving gebeurt op het gewenste rijgedrag. Dit principe werkt en dient ook bij lichte voertuigen te worden gehanteerd: de door constructie bepaalde potentiële maximumsnelheid van een fiets is irrelevant voor toegang tot fietspaden.

Deze toegang tot fietspaden is cruciaal: niet alle speed pedelecs zijn voldoende krachtig om met het verkeer mee te kunnen rijden op de rijbaan, en zeker niet in alle weersomstandigheden of op hellingen. Een groot snelheidsverschil met

zwaar verkeer op de rijbaan is het gevaarlijke gevolg hiervan. Bovendien zijn niet alle speed pedelec gebruikers even vaardig om snelheden van meer dan 40 km/u te bereiken. Deze bestuurders de rijbaan op dwingen, waar zij hun snelheid wel moeten opdrijven, is heel gevaarlijk.

De keuzevrijheid tussen fietspad en rijbaan zorgt ervoor dat speed pedelec fietsers steeds flexibel de juiste plaats op de weg kunnen kiezen volgens eigen kunnen en de omstandigheden.

Keuzevrijheid tussen fietspad en rijbaan is overigens potentieel interessant voor elke fietser die voldoende snelheid behaalt, mits zowel fietser als fiets beschikken over geschikte voorzieningen.

### 6.2. Reguleren in verhouding tot risico

Alle voertuigtypes dienen gereguleerd te worden, zo ook de speed pedelec. Belangrijk hierbij is dat de mate van reguleren in verhouding staat tot het aantoonbaar risico voor andere weggebruikers.

Uit ongevallenstatistieken blijkt dat de meeste ongevallen met speed pedelec het gevolg zijn van een aanrijding door zwaar verkeer, en door valpartijen zonder tweede partij. Er is echter geen evidentie in de data dat de speed pedelec fietser buitenproportioneel meer aanrijdingen van

andere kwetsbare weggebruikers veroorzaakt. Integendeel, speed pedelec fietsers zijn voor deze groep een stuk veiliger dan de echte 'killers' in het verkeer: auto's en vrachtwagens.

Sommige wegbeheerders reguleren vandaag de speed pedelec fietser buiten proportie tot het aantoonbaar risico dat ze anderen brengen. Het beleid is er gebaseerd op het buikgevoel eerder dan op data, en brengt -hoewel goedbedoeld- de speed pedelec fietser, als kwetsbare weggebruiker, onnodig in gevaar.

### 6.3. Bebouwde kom is geen goede maatstaf

In schril contrast met andere landen heeft de bebouwde kom in Vlaanderen nog weinig te maken met kernen van bewoning. Hun enorme grootte wordt mede bepaald door zaken zoals lintbebouwing, busbeleid en parkeerbeleid. Veelal sluit een bebouwde kom via ruraal gebied aan op de kom van de volgende gemeente. Deze slechte ruimtelijke ordening maakt bebouwde kommen ongeschikt als maatstaf voor snelheidsregime. Wat zou dan de norm moeten zijn in bebouwde kommen?

Gezien de pendel reistijd per fiets in grote mate afhangt van het snelheidsregime in de bebouwde kom, zou 30km/u als norm

de concurrentiekracht die autobestuurders overhaalt over te stappen naar een speed pedelec, te zwaar fnuiken.

SPVL gelooft dat het in de huidige realiteit beter is om 50km/u als norm te behouden, en om maatwerk te bieden met zones 30, gekoppeld aan een duidelijke beweging richting betere ruimtelijke ordening op lange termijn. We zitten hiermee op dezelfde lijn als de overheid. Onze visie verschilt van de mening van de fietsersbond, die wel dezelfde veiligheid beoogt, maar op een omgekeerde manier waarbij 30 km/u de norm wordt en 50 km/u de uitzondering.

### 6.4. Het uniform fietspad bestaat niet



*Verscheidenheid aan fietspaden in de bebouwde kom in Vlaanderen*

Er bestaat niet zoiets als 'het fietspad'. Er is een grote variatie tussen fietspaden, hun kwaliteit en de kans op conflict. Op het ene fietspad kan je in regel veilig snel fietsen, op het andere hou je beter stapvoets aan. Bovendien is de gepaste

snelheid erg afhankelijk van het tijdstip. Een beperkende maatregel die gevolgen heeft voor alle fietspaden, ongeacht hun context, is nefast op vele vlakken. Maatwerk is vereist.



## 6.5. 30 km/u als lager ondersteuningsniveau

De speed pedelec gebruiker kan terecht veelal kiezen tussen fietspad en rijbaan, al naargelang de veiligste optie voor de gewenste snelheid. Risicovolle plaatsen worden beperkt tot 30 km/u, via zoneborden, fietszones enz. Deze realiteit brengt een wens om gemakkelijk het trapondersteuningsniveau te kunnen aanpassen. In toenemende mate spelen speed pedelec merken in op deze nood, waarbij je door een simpele druk op de knop kan wisselen tussen kruissnelheid en 30 km/u. Uniformiteit in de toepassing van 30 km/u, waar een lagere snelheid vereist is, voorkomt onnodige complexiteit voor de fietser.

Complexiteit vermijden, houdt fietsen laagdrempelig. Deze laagdrempeligheid heb je nodig om een overstap te stimuleren. Bij een speed pedelec kan de ondersteuning ook boven 25 km/u blijven werken, maar het blijft in essentie een fiets, met typische fietser noden naar laagdrempeligheid toe.

Trapsgewijze snelheidsinstellingen, richtingaanwijzers of een ISA systeem, hebben zin voor gemotoriseerd verkeer en kan door sommige fietsers als handig worden ervaren, maar zulke systemen verplichten voor eender welke fiets, is een flinke brug te ver.

## 6.6. Maatwerk voor wegbeheerders

Wegbeheerders moeten werken binnen de grenzen van de wegcode. De infrastructuur op hun grondgebied werd aangelegd over meerdere decennia, telkens volgens de norm van hun tijd. Infrastructuur varieert voor de noden van vandaag van bijna conflictvrij tot ronduit gevaarlijk. Heraanleg is prijzig, duurt lang en is soms moeilijk realiseerbaar. Deze beheerders wensen dan ook maatwerk om met deze realiteit om te gaan. Het gevolg is een creatieve omgang met de wegcode: totempalen met borden en onderborden. Dit leidt echter tot sterk verschillende behandelingen van de fietspendelaar in hun intergemeentelijke fietsroute.

Het is gewenst om bij adviezen rekening te houden met deze wens naar maatwerk, maar meer gestructureerd en eenvormig toegepast:

Geef wegbeheerders gehomogeniseerde maar flexibel inzetbare gereedschappen om het juiste evenwicht te voorzien tussen mobiliteit en veiligheid; volgens de soms zeer lokale context van de wegenis. Dit zonder versnippering te veroorzaken.

Ook mag een mogelijkheid tot maatwerk geen gemakkelijke manier vormen om onvoldoende te investeren in fietsbeleid. Wegbeheerders moeten het duidelijke signaal krijgen voldoende ruimte te voorzien voor het toenemend aantal fietsers. Verplicht consequent volgen van vademecums. Bredere fietspaden maken hogere snelheidsverschillen tussen kwetsbare weggebruikers onderling minder problematisch.

## 7. Adviezen

### 7.1. Algehele toegang

Geef speed pedelecs toegang tot alle fietsinfrastructuur. Deze fietsen behoeften onder Europese impuls een andere categorisering in de wegcode. Echter, qua kwetsbaarheid, gewicht en breedte van gereden snelheid is er niet meer verschil met 'de conventionele fiets' dan tussen types rijwielen onderling. Ze verdienen allemaal dezelfde veiligheid. Handhaving dient te gebeuren op rijgedrag, niet op potentiële snelheid. Bovendien hoeft het algemene handhavingsniveau bij invoering van deze maatregel niet te worden opgetrokken. De meeste ongevallen gebeuren door toedoen van zwaar verkeer, gevolgd door valpartijen zonder tweede partij. Men hoeft risico's bij het verschaffen van deze toegang niet hoger in te schatten dan aantoonbaar is.

Concreet betekent dit:

- Toegang tot gemengde fiets- en voetpaden, aangeduid met bord D10. We zijn te vinden om deze

toegang onder voorwaarde van snelheidsbeperking van 30km/u te voorzien, gekoppeld aan het in stand houden van bestaande rechten van andere kwetsbare weggebruikers. Dit kan betekenen wandelaars stapvoets in te halen.

- Verwijderen van onderborden die speed pedelecs verbieden op het fietspad.
- Toegang tot wandelzones in stadskernen, waar tussen bepaalde uren fietsen wordt toegestaan. Dit volgens dezelfde voorwaarden als vandaag van kracht voor andere fietsers.
- Toegang tot de tegenrichting in enkelrichtingstraten, wanneer deze toegang ook aan rijwielen wordt verleend. Dit is vandaag mogelijk, maar sterk afhankelijk van de willekeur bij de wegbeheerder. In de ene gemeente mag het overal, in de volgende gemeente nergens.

### 7.2. Intergemeentelijk pendelen

#### 7.2.1. Een kwalitatief, aaneengesloten fietsnetwerk voor allen

Kleur een fietssnelweg op [fietssnelwegen.be](http://fietssnelwegen.be) pas als ononderbroken wanneer de ganse route legaal befietsbaar is door alle types fietsen inclusief de speed pedelec.

Bouw fietssnelwegen verder uit, tot een aaneengesloten netwerk met een maasgrootte kleiner dan 5 km breedte.

Voor Speed Pedelec Vlaanderen is de fietssnelweg bedoeld voor alle fietsers, groot en klein. Wandelaars zijn tevens welkom als gast. Dit vormt geen probleem: je kan hen van verre zien en je snelheid tijdig aanpassen. Bovendien gebruiken ze dezelfde paden doorgaans op andere tijdstippen.

#### 7.2.2. Bebording fietssnelweg vandaag

'De fietssnelweg status' bestaat vandaag niet. Om fietssnelwegen ononderbroken

te laten doorlopen, kan een sterk variërende weginfrastructuur niet worden

vermeden. We kunnen echter wel aangeven welke bebording vandaag het beste past bij een intentioneel aangelegd stuk fietssnelweg.

Bij het uitblijven van aangepaste wetgeving voor F99abc borden, bestaat de ideale bebording op een rurale

fietssnelweg uit een D7 bord, al dan niet aangevuld met 'einde zone 30'. Ook in orde: C3 met een onderbord dat toelating verleent, eventueel aangevuld met 'einde zone 30'. In kernen en wanneer een zone 30 blijft doorlopen, kan F99abc gebruikt worden.



D7 verkeersbord



C3 verkeersbord met onderborden

### 7.2.3. Snelheidsregime F99abc volgens zone

Vandaag legt een F99abc bord een snelheidsbeperking op van 30 km/u voor alle verkeer. Dit werd geïntroduceerd in 2014, toen de speed pedelec-klasse nog niet bestond en er een handvol paden bestonden met zulke borden, waar men voorheen 90 km/u(!) op mocht rijden. Wielertoeristorganisaties kwamen destijds in opstand en werden gesust met de uitleg dat de aanpassing voor zwaar verkeer was bedoeld en het niet de bedoeling was te handhaven op snelheid van fietsers. Ging ook niet, zo zonder kentekenplaat en

snelheidsmeter. Met de komst van de speed pedelec en ontploffing van gebruik van F99 borden, dient deze wetgeving aangepast te worden.

Verander de wet zodat F99abc borden voor lichte voertuigen het snelheidsregime aannemen volgens de zone waarin ze liggen. Voor zwaar verkeer verandert er niets en blijft F99abc 30 km/u. Er is een precedent hiervoor bij vrachtwagens op autosnelwegen.



Niet ok: onnodige 30 km/u in ruraal gebied.



Wel ok: 30 km/u bij hoger risico.

#### 7.2.4. Snelheidsregime jaagpad volgens zone

Verander de wet zodat jaagpaden voor lichte voertuigen het snelheidsregime aannemen volgens de zone waarin ze liggen. Voor zwaar verkeer verandert er niets en blijft de snelheidsbeperking op jaagpaden 10 km/u en 30 km/u. Of nog beter: pas een met zoneregeling hervormde F99 bebording standaard toe op jaagpaden. Dit is veel eenvormiger en duidelijker.

Uiteraard blijft Artikel 10 van de wegcode steeds van kracht: pas de snelheid aan volgens context: andere weggebruikers, weersomstandigheden enz. Waar het om draait: een kans op moeten toepassen van Artikel 10, behoeft niet standaard een lager snelheidsregime. Dit al zeker niet op een jaagpad, waarop het gebruikersprofiel erg varieert volgens uur en weekend vs. werkdag.

### 7.3. Lokaal gebruik

#### 7.3.1. Gebruik zones 30 in kernen

Zone 30 laat maatwerk toe. Pas deze zones toe in kernen, aan scholen, en op andere plaatsen met verhoogd risico. Het geldt voor alle verkeer. Een uitbreiding van zone 30 dient wel hand in hand te gaan met een afbouw van 30 km/u regimes op plaatsen die zich lenen om veilig sneller te fietsen, zijnde jaagpaden en rurale F99abc paden die gekenmerkt

worden door goed zicht en een zeer lage kans op zijdelings conflict.

Een fietsstraat of een fietszone is in feite een zone 30 waar de fietser als norm wordt behandeld. Ook hier geldt dus: gebruik het in stedelijke context, maar wees er spaarzaam mee buiten kernen en gebruik het liefst niet eerder rurale, rustige wegen.

#### 7.3.2. Voorkom aanwenden van D9 als gemakkelijksoplossing

Op zich is er niets mis met een D9 bord. De maatschappelijke kost om overal brede

voetpaden en D7 fietspaden te voorzien, is niet verdedigbaar. Dit bord wordt echter

te vaak ingericht om (te) weinig ruimte te hoeven voorzien voor fietsers en voetgangers, in het voordeel van een parkeerstrook of verkeer in beide richtingen. De inrichting met D9 wordt als gemakkelijksoplossing aangewend, om infrastructuur voor auto's te ontzien. Beter is om na te denken over meer ingrijpendere inrichting van de openbare ruimte. Is die parkeerstrook of brede

rijbaan wel nodig? Voorzie je niet beter een breder fietspad, breder voetpad en een berm tussen fietsers en geparkeerde auto's, zodat ze niet meer door openslaande portieren of afslaande auto's worden geveld?

Verstrengde voorwaarden tot inrichting met een D9 bord zijn nodig om deze gemakkelijksoplossing uit het straatbeeld te verwijderen.

### 7.3.3. Biedt maatwerk met D10

Een D10 bord duidt een gemengd fiets- en voetpad aan. Het is een goede inrichting voor recreatieve omgevingen of waar simpelweg te weinig breedte beschikbaar is, maar niet voor doorgaand fietsverkeer of bij voldoende breedte. Een apart fietspad is altijd veiliger.

Hang een snelheidsbeperking van 30 km/u vast aan een D10 bord, zoals het geval is in Wallonië. Dit laat de wegbeheerder toe maatwerk te bieden door een lager snelheidsregime in te

richten waar nodig. Het mag echter geen "excusbord" zijn. Het risico van een snelheidsbeperking op D10 is dat ze heel populair worden bij wegbeheerders, maar de situatie de facto gevaarlijker wordt.

Cruciale voorwaarden voor een inrichting met D10 borden zijn een grens op de breedte van de wegenis, gekoppeld aan een minimumbreedte van het D10 pad op die wegenis. Richtlijnen hieromtrent vragen om samenwerking tussen Federaal en Vlaams niveau.

## 7.4. Rijvaardigheid

Introduceer voor nieuwe speed pedelec gebruikers een opleiding die specifiek is gericht op de speed pedelec en maak het praktijkdeel ruimer beschikbaar. Deze opleiding moet door experts ontwikkeld zijn en gericht zijn op voertuigbeheersing, risicoperceptie en verkeersveilige attitudes. De lesgevers moeten specifiek opgeleid zijn om deze opleidingen te geven. De meeste brevet 4 lesgevers in de rijsschool zijn hiervoor vandaag onvoldoende geschoold.

Ook het examen moet zowel voertuigbeheersing als risicoperceptie evalueren.

De examinatoren moeten ook de expertise hebben om deze aspecten specifiek voor

de speed pedelec te kunnen evalueren en examineren.

Speed Pedelec Vlaanderen heeft de expertise om mee te werken aan de uitwerking van een kwalitatieve opleiding en examinering voor speed pedelec gebruikers en biedt hierbij dan ook graag haar medewerking aan.

Tenslotte nog even meegeven dat omgang met de speed pedelec onderbelicht is in de reguliere theoretische rijexamens voor automobilisten. Dit zou via een minimum aantal gerichte vragen meer nadrukkelijk in de aandacht moeten worden gebracht, samen met het aanleren



van fietsvriendelijke gedragingen zoals de  
'dutch reach' (opening van portieren)

## 8. Overzicht relevante verkeersborden

|                                                                                          |                                                                                          |                                                                                           |                                                                                               |                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <br>D7  | <br>D9  | <br>D10  | <br>C3      | <br>F99 (c) |
| <br>B22 | <br>B23 | <br>F111 | <br>F99 (b) | <br>F99 (a) |