

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 596
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 25 februari 2020

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

Verkeersveiligheid fietsers op gewestwegen - Invoeren zone 30

Op 8 januari 2020 werd in de Zandstraat in Appels (Dendermonde) een fietser aangereden door een vrachtwagen. De Zandstraat is een smalle straat zonder fietsstroken die dwars door de gemeente Appels loopt en waar dagelijks heel wat fietsers, waaronder veel schoolkinderen, rijden. De onveilige situatie is al jaren bekend en door het toenemende vrachtverkeer is de situatie alleen maar verslechterd.

Het stadsbestuur van Dendermonde besliste tijdens de vorige legislatuur al om fietssuggestiestroken aan te leggen. Die zouden er komen tegen de zomer 2020. Daarnaast wordt in een omweg voor een deel van het fietstraject voorzien: de fietsers worden omgeleid via de Denderstraat, maar de inrichtingswerken zijn nog niet van start gegaan. Er is momenteel geen fietspad noch fietssuggestiestrook. Na aandringen door de oppositie en de Fietsersbond beloofde de stad ook bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) te vragen of het invoeren van een zone 30 in de Zandstraat een optie zou zijn. De omweg voor fietsers en fietssuggestiestroken lijken minder doeltreffend dan het invoeren van een zone 30 in deze straat.

In 2017 vroeg ik toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts naar de Vlaamse visie over de inrichting van gewestwegen die dorpskernen doorkruisen (schriftelijke vraag nr. 994 van 16 maart 2017). De vraag kwam er na aanleiding van een dodelijk ongeval in een andere straat in Dendermonde.

De toenmalig bevoegde minister stelde in zijn antwoord: "Er bestaat geen algemene Vlaamse visie over de inrichting van gewestwegen die dorpskernen doorkruisen. Naar aanleiding van het overleg werd door AWV wel gesteld dat de vrijheidsgraden in dit wegsegment door ontwerpkeuzes uit het verleden eerder beperkt zijn. Het ontbreekt nu eenmaal aan ruimte om zowel in de aanleg van parkeerplaatsen, als verhoogde fietspaden te voorzien. Tevens werd m.b.t. de gesuggereerde oplossingen tijdens het overleg ook volgende reactie gegeven

- a) fietssuggestiestroken: schijnbare veiligheid voor de fietsers, wettelijk niet compatibel met huidige aslijn;
- b) 30 km/h: strookt niet met secundaire gewestweg type 3; zijstraten wel nog 50 km/h (...)"

In 2012 vroeg collega Marino Keulen (schriftelijke vraag nr. 313 van 18 december 2012) aan toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits specifiek naar de mogelijkheden van 30 km/u op gewestwegen.

Daaruit blijkt dat zone 30 op gewestwegen uitzonderlijk kan worden toegepast voor schoolomgevingen met dynamische signalisatie of waar de verblijfsfunctie primeert: "Er zijn snelheidsbeperkingen van 30 km/u of zones 30 ingevoerd op die gewestwegen waar de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie. Bovendien is elke schoolomgeving op een gewestweg, zelfs als deze niet gelegen is in een zone waar de verblijfsfunctie primeert, wettelijk onderworpen aan een zonale snelheidsbeperking van 30 km/u."

Er zijn nochtans situaties denkbaar, zoals in de Zandstraat, waarbij het niet om een directe schoolomgeving gaat of waar de verblijfsfunctie niet primeert en er toch een onderbouwde nood bestaat aan een zone 30.

1. Welke lijn volgt AWW voor gewestwegen type 2 die door dorpskernen lopen?
2. Wat zijn de factoren die in beschouwing worden genomen (naast schoolomgevingen) voor dergelijke uitzonderlijke zones 30? Komt de Zandstraat in Appels hiervoor in aanmerking?
3. Kan de minister een lijst bezorgen met alle gewestwegen waarvoor een zone 30 werd toegepast, met vermelding van de motivering?
4. Hoe wordt consequent beoordeeld om al dan niet een zone 30 in te voeren op een gewestweg gegeven de verschillende relevante factoren die in rekening dienen te worden gebracht?
5. De zone 30 blijkt vaak niet in lijn met het politiereglement. Er zijn eerder al uitspraken geweest van rechters die dergelijke overtredingen niet bestraffen door contradicties met het politiereglement.

Zijn overtredingen in dergelijke zones 30 juridisch afdwingbaar?

6. Door werken in de omgeving van de Zandstraat wordt nog meer verkeer door de Zandstraat geleid. Daarom staat er tijdelijk en enkel tijdens piekmomenten een lichtbord met de vraag om de snelheid te matigen.

Acht de minister het mogelijk en wenselijk om minstens al tijdelijk een zone 30 in de Zandstraat te hanteren?

ANTWOORD

op vraag nr. 596 van 25 februari 2020

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Voor de vraag ivm het al dan niet toepassen van een zone 30 schoolomgeving in relatie met de categorisering van de weg (in casu secundaire weg type 2 die door dorpskernen lopen) staat het antwoord niet in relatie tot het type weg in abstracto, maar wel tot de vraag of het wegvak hetzij een overwegende verblijfsfunctie heeft, hetzij een overwegende verkeersfunctie heeft. Een en ander kan vastgesteld worden door verkeerstellingen. De doortocht Appels werd besproken in de zitting van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 5 december 2017. Er is in detail ingezoomd op de verkeerstellingen, die uitgevoerd zijn in de periode 20 april 2017 tot 3 mei 2017. Uit deze tellingen werd gedestilleerd dat in de doortocht Appels per dag gemiddeld 6444 voertuigen richting Dendermonde rijden en 6456 voertuigen richting Wetteren. Deze intensiteiten duiden op de verkeersfunctie van de weg, ondersteund door het gegeven dat het een secundaire weg type 2 betreft. Gezien deze intensiteiten is er geen overwegende verblijfsfunctie..
2. Bij het al dan niet beslissen voor het invoeren van een vaste zone 30 is in de eerste plaats de argumentatie inzake verblijfsfunctie die in aanmerking komt. Bijkomend zouden andere factoren kunnen meespelen zoals de verkeersintensiteiten en het type verkeer, de infrastructuur die er (beschikbaar) is, zoals bv. de aan -of afwezigheid van fiets- en voetpaden en langsparkeren, maar ook of bijvoorbeeld fietsers een alternatieve veilige route hebben. Concreet met betrekking tot de Zandstraat te Dendermonde, moet worden benadrukt dat hier reeds heel veel snelheidsremmende infrastructuur aanwezig is over de gezamenlijke afstand van 700 m, met name de aanwezigheid van 2 verhoogde inrichtingen (welke wettelijk oplegt om deze maar aan een snelheid van 30 km/u te nemen), een asverschuiving, de nabijheid van een rotonde in combinatie met een relatief smalle wegbreedte.
3. De lijst in bijlage 1 bevat alle zone 30 op gewestwegen.
De formele motivering van deze zones 30 zijn terug te vinden bij de erbij horende aanvullende reglementen op het wegverkeer die bij deze wegvakken horen. Hierbij wordt meestal een algemene standaardmotivering gebruikt: een vaste zone 30 is gebaseerd op een overwegende verblijfsfunctie waaraan het betrokken wegvak onderworpen is; bij een variabele zone 30 wordt verwezen naar de doorstromingsfunctie van de weg, die noodzaakt dat enkel bij bepaalde tijdstippen (vb. aanvang en einde school) de variabele zone 30 wordt ingeschakeld.
4. Deze vraag wordt reeds beantwoord in vraag 2.
5. Formeel gezien wordt de plaatsing van een verkeersbord dat een verbod inhoudt voorafgegaan door een aanvullend reglement op het wegverkeer. Het bindend karakter van een verkeersbord is evenwel gelegen in artikel 5 van het verkeersreglement dat bepaalt dat de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen moeten in acht genomen worden wanneer deze regelmatig zijn van vorm voldoende zichtbaar zijn en overeenkomstig de bepalingen van het verkeersreglement zijn aangebracht. Het Hof van Cassatie, hierin gevolgd door lagere rechtspraak heeft deze regel bevestigd, en dit onafhankelijk van het feit of de borden door de bevoegde overheid zijn geplaatst (zie o.m. Cass. 16 januari 2001, Pas., 2001, I, 91). De politierechtbank te Brugge heeft in die zin op 6 juni 2011 geoordeeld dat het ontbreken van een aanvullend

reglement niet tot gevolg had dat de weggebruiker de aangebrachte signalisatie niet moest naleven. (Pol. Brugge, 6 juni 2011, VAV, 2012/1, 38).

Het lijkt mij in de lijn van deze rechtspraak dan ook te verwachten dat indien het geplaatste verkeersbord enigszins afwijkt van hetgeen specifiek in het aanvullend reglement is bepaald, de signalisatie op het terrein toch bindend is voor de weggebruiker op grond van artikel 5 van het verkeersreglement.

6. Deze vraag wordt beantwoord in vraag 1. Gezien de overwegende verkeersfunctie lijkt dit eerder niet aangewezen. In een nota, voorliggend aan de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid van 5 december 2017, zijn ook de snelheidsmetingen vermeld. Uit de nota: "In de rijrichting Dendermonde rijdt grosso modo 90% van het gemotoriseerd minder dan 50 km/u. Op de momenten dat fietsers het meest aanwezig zijn rijdt ca. 20% van het gemotoriseerd minder dan 30 km/u.
In de rijrichting Wetteren rijdt grosso modo 85% van het gemotoriseerd minder dan 50 km/u. Op de momenten dat fietsers het meest aanwezig zijn rijdt ca. 15% van het gemotoriseerd minder dan 30 km/u."

BIJLAGE

[Zone 30 op gewestwegen](#)