

ingediend op **597** (2020-2021) – Nr. 2
4 oktober 2021 (2021-2022)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Marius Meremans

over het voorstel van decreet

van Annick Lambrecht, Stijn Bex, Els Robeyns,
Jeremie Vaneeckhout, Hannelore Goeman en Björn Rzoska

tot wijziging van het koninklijk besluit
van 1 december 1975
houdende algemeen reglement
op de politie van het wegverkeer
en van het gebruik van de openbare weg,
wat het instellen van de algemene snelheidslimiet
van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom betreft

Documenten in het dossier:

597 (2020-2021) – Nr. 1: Voorstel van decreet

762 (2020-2021) – Nr. 1: Verslag van de hoorzitting

– Nr. 2: Verslag van de gedachtewisseling



**Vlaams
Parlement**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Toelichting	4
1.1.	Tussenkomst van Stijn Bex	4
1.2.	Tussenkomst van Annick Lambrecht	5
2.	Bespreking	7
2.1.	Tussenkomst van Marino Keulen	7
2.2.	Tussenkomst van Jo Brouns	7
2.3.	Tussenkomst van Bert Maertens	7
2.4.	Tussenkomst van Wim Verheyden	8
3.	Replieken	8
3.1.	Tussenkomst van Stijn Bex	8
3.2.	Tussenkomst van Annick Lambrecht	9
3.3.	Tussenkomst van Bert Maertens	10
3.4.	Tussenkomst van Marius Meremans	10
3.5.	Tussenkomst van Marino Keulen	11
3.6.	Tussenkomst van Stijn Bex	11
4.	Artikelsgewijze bespreking en stemming	11
5.	Stemming over het geheel	12
	Gebruikte afkortingen	13

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 23 september 2021 het voorstel van decreet tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat het instellen van de algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom betreft.

Op 25 maart 2021 organiseerde de commissie een hoorzitting over verkeersveiligheid in de bebouwde kom (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 762/1). De aanleiding was het voorliggende voorstel van decreet. De oorspronkelijke vraag van de indieners was om over dit voorstel van decreet een hoorzitting te houden. De commissie besliste om het onderwerp van de hoorzitting te verruimen tot verkeersveiligheid in het algemeen in de bebouwde kom. De hoorzitting werd gevolgd door een gedachtewisseling met minister Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 762/2).

1. Toelichting

1.1. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex zal geen uitgebreide toelichting geven. Hij verwijst naar de uitgebreide hoorzitting van 25 maart 2021. De verschillende sprekers gaven vele argumenten voor een algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom, waarbij de gemeente kan beslissen om een snelheidslimiet van bijvoorbeeld 50 kilometer op welbepaalde wegen in te stellen.

Hij wil wel stilstaan bij de verkeersonveiligheidscijfers (zie ook *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 597/1, p. 2-4). Ze komen ook regelmatig aan bod in de commissie. Er is het besef dat de doelstellingen niet wordt gehaald. In 2019 vielen nog steeds 304 verkeersdoden. Daarom werd dit voorstel van decreet ingediend. De verkeersonveiligheid neemt de laatste jaren terug toe, in het bijzonder voor fietsers en voetgangers. 53 procent van de ongevallen in Vlaanderen gebeurt in een zone waar men tussen de 31 en de 50 kilometer per uur mag rijden. Veel lokale besturen nemen initiatieven om de snelheidslimiet in de bebouwde kom te verlagen. Maar dit verloopt traag en door de fragmentaire invoering wordt het voor de weggebruikers onduidelijk waar welk snelheidsregime geldt. Dat pleidooi voor meer duidelijkheid kwam ook regelmatig terug in de hoorzitting.

De grens wordt op 30 kilometer per uur gelegd omdat de kans dat men zwaar of dodelijk gekwetst kan worden door een wagen, exponentieel stijgt vanaf deze snelheid. Daarom koos men ook in de Stockholm Declaration en in binnen- en buitenlandse gemeenten voor deze maximumsnelheid. Hij verwijst ook naar de invoering vanaf 1 januari 2021 van de zone 30 in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het aantal ongevallen daalde drastisch en de doorstroomtijd voor auto's gaat niet erg achteruit.

Het draagvlak voor het voorstel is bijzonder groot. *Stijn Bex* verwijst naar een bevraging van Vias institute uit 2018 waaruit blijkt dat 6 op de 10 Belgen voorstander zijn van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in alle steden op voorwaarde dat er een uitzondering wordt gemaakt voor de grote verkeersassen.

Een bijkomend voordeel is dat er minder verkeersborden nodig zijn. Bovendien wordt het wegbeeld daardoor meer leesbaar.

Er zijn nog andere argumenten die pleiten voor een algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom maar die minder essentieel zijn voor de indieners. Wetenschappelijk onderzoek toont ook aan dat er een positief effect is op de luchtkwaliteit en op het klimaat. Hij verwijst naar de voorbeelden in de toelichting. Daarnaast is er ook minder geluidshinder. Dat alles resulteert in een

grotere modal shift omdat mensen sneller geneigd zullen zijn om te wandelen en de fiets te nemen.

Er zijn kortom weinig argumenten om het voorstel niet in te voeren. Volgens het nieuwe verkeersveiligheidsplan van minister Lydia Peeters komt er een vademecum voor de lokale besturen over hoe ze op een meer efficiënte manier de zone 30 kunnen invoeren. De bedoeling is goed maar de indieners stellen voor om de redenering om te keren: een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom, behalve daar waar de gemeente oordeelt dat men 50 kilometer per uur mag rijden. Dat is een efficiëntere manier om iets te doen aan het verschrikkelijke aantal verkeersslachtoffers.

Hij roept de parlementsleden op om hierover op een vrije manier te debatteren.

1.2. Tussenkost van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht verwijst ook naar de hoorzitting. Alle sprekers waren voorstander van het voorliggende voorstel van decreet. Dat is volgens haar niet verwonderlijk omdat de voordelen voor de verkeersveiligheid duidelijk zijn. De cijfers bewijzen dat.

Ze benadrukt dat de mogelijkheid bestaat om af te wijken van de algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom als de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt. Dat is het geval wanneer de actieve weggebruikers niet in conflict komen met gemotoriseerd verkeer.

De belangrijkste reden om deze maatregel in te voeren is het aantal verkeersslachtoffers dat terug stijgt. Er is dringend actie nodig. Na een daling is er tussen 2016 en 2019 terug een stijging in Vlaanderen. In 2020 tijdens de coronacrisis was er wel een verbetering maar werden er nog 247 verkeersdoden geteld. De doelstelling was 200 verkeersdoden in 2020. In de eerste helft van 2021 is er opnieuw een stijging.

De meerderheidspartijen hebben met het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 grote doelstellingen naar voor geschoven: een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030 (ten opzichte van 2019) en geen dode fietsers of voetgangers in 2040. Dat is een immense uitdaging. Jammer genoeg ontbreken concrete maatregelen.

Het voorliggende voorstel is een dergelijke concrete maatregel. Annick Lambrecht noemt het een quick win waarvan bewezen is dat daardoor het aantal verkeersdoden zal dalen. Meer dan de helft van de letselongevallen gebeurt in straten met een snelheidsbeperking van 50 kilometer per uur. Gelukkig komen er meer zones 30. Daar is geen stijging van het aantal letselongevallen. Na de invoering van een grote zone 30 in Brugge zijn er 25 procent minder ongevallen, en 36 procent minder fietsongevallen. Dat geldt ook voor Gent. De spreker verwijst verder naar een Nederlandse studie van 151 zones 30 waar na de invoering 42 procent minder letselongevallen werden genoteerd.

Verder is de overlevingskans bij een ongeval aan 30 kilometer per uur veel hoger dan bij 50 kilometer per uur. De kans op overlijden voor een voetganger is respectievelijk 5 procent en 29 procent. Bij 70 kilometer per uur is de kans 75 procent.

Mobiliteitsexpert Dirk Lauwers berekende dat er in Vlaanderen 600 kilometer gewestwegen zich situeren in een bebouwde kom waar er gemengd verkeer is zonder fietspad en waar 50 kilometer per uur geldt. Met het voorstel van decreet kan dus 600 kilometer verkeersveiliger worden gemaakt.

De Stockholm Declaration vraagt om een maximumsnelheid op te leggen van 30 kilometer per uur waar er een mix is van kwetsbare verkeersdeelnemers en motorvoertuigen tenzij men kan bewijzen dat hogere snelheden kunnen. Op het internationale fietscongres Velo-city in Lissabon in september 2021 deed de voorzitter van de European Cyclists' Federation een oproep om van de zone 30 de standaard te maken in de bebouwde kom.

Bovendien is er hiervoor een draagvlak: 60 procent van de Vlamingen is, mits uitzonderingen mogelijk zijn, voorstander volgens een onderzoek van Vias institute. 57 procent van de Vlaamse gemeenten staat positief tot zeer positief hier tegenover. Volgens de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) is 78 procent van de bewoners in een zone 30 zeer tevreden met het snelheidsregime.

Een ander voordeel is het vlottere verkeer. In Brussel werd na de invoering van de zone 30 geen toename van de reistijd vastgesteld. Verder is het belangrijk voor de realisatie van de modal shift: een lagere snelheidslimiet maakt het aangenamer om meer te fietsen en te wandelen.

Het voorstel maakt de zaken ook eenvoudiger: binnen de bebouwde kom geldt 30 kilometer per uur, tenzij anders aangegeven. Geen wirwar meer aan verkeersborden en geen verwarring meer waar de zone 30 begint en eindigt.

Een ander voordeel betreft de gezondheid: een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en meer beweging.

De lokale autonomie blijft omdat afwijkingen altijd mogelijk zijn. Elke wegbeheerder (gemeente of gewest) kan afwijken van de zone 30, maar de verkeersveiligheid moet gegarandeerd zijn. Dat is bijvoorbeeld het geval op brede banen met brede fietspaden.

Het tegenargument dat lokale besturen het best zijn geplaatst om in te schatten welk snelheidsregime moet gelden in hun gemeente, countert ze met het argument dat hun bevoegdheid stopt aan de gemeentegrens. Dat is vaak problematisch en erg onduidelijk, bijvoorbeeld wanneer een scholier drie dorpskernen moet passeren met verschillende snelheidsregimes.

Op de vraag aan de minister over hoeveel gemeenten en steden beschikken over een zone 30, kon de minister geen cijfers geven. Uit een bevraging van de VSV blijkt dat slechts 1 op 10 Vlaamse gemeenten beschikt over een zone 30 in alle woonwijken. Dat is bedroevend weinig.

Een ander tegenargument dat wordt aangehaald is het gebrek aan handhaving. Dat kan volgens Annick Lambrecht niet de bedoeling zijn. Dat staat ook zo in de toelichting van het voorstel van decreet. De handhaving moet beter en is cruciaal als sluitstuk van de maatregel. De GAS5-boetes geven lokale bestuurders bovendien al meer mogelijkheden hiervoor. Daar moet men echter niet op wachten: men kan afspraken maken met de lokale politiezones om prioritair werk te maken van de handhaving van de zone 30. Dat is bijvoorbeeld het geval in Kortrijk met een liberale burgemeester.

Annick Lambrecht stelt tot slot dat er met het voorstel van decreet, de bijhorende hoorzitting, de gedachtewisseling met de minister enzovoort ernstig parlementair werk werd geleverd. Zij hoopt dat iedereen naar eer en geweten kan stemmen. Er is voldoende wetenschappelijk bewijs geleverd voor het nut van de voorgestelde regeling en de tegenargumenten zijn flinterdun en rechtvaardigen niet het aantal verkeersslachtoffers en verkeersongevallen.

2. Bespreking

2.1. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat het om een thema gaat dat leeft in de lokale politiek. Het probleem van de verkeersveiligheid is een van de meest genoemde problemen bij bevragingen. Het behoort dan ook vaak tot de lokale beleidsprioriteiten. Stijn Bex en Annick Lambrecht geven de indruk alsof er in de Vlaamse steden en gemeenten hierrond niks gebeurt. Hij betwist dat. Men heeft echter wel al vastgesteld dat een verkeersbord een symbool is, maar dat er ook aangepaste infrastructuur, handhaving, sensibilisering enzovoort moeten zijn. Zo niet, toont men zijn onmacht en is het symboolpolitiek.

Hij gelooft heel erg in de GAS5-boetes waardoor lokale besturen door trajectcontroles de snelheid kunnen controleren op kwetsbare plaatsen zoals de scholen. Verder moet de infrastructuur zijn aangepast en de weg leesbaar.

Als er maar 1 op 10 gemeenten een zone 30 hebben in hun woonwijken, betekent dat niet dat het gaat om onverantwoordelijke of onwetende lokale bestuurders. Zij zien echter waar de limieten liggen van een symbool voor verkeersveiligheid. Hij hecht veel geloof aan een bottom-upbenadering in plaats van top-down. Daarom gaat hij niet akkoord met het voorstel van decreet, ook al erkent hij een aantal waardevolle motieven. Maar het voorstel van decreet blijft steken op het niveau van symboliek als het gaat over de daadwerkelijke versterking van de verkeersveiligheid.

2.2. Tussenkoms van Jo Brouns

Jo Brouns sluit zich, ingegeven door de lokale praktijk, in grote mate aan bij Marino Keulen. Uiteraard is elk ongeval er een te veel, maar men moet uitgaan van het vertrouwen in de lokale besturen. Indien zij hun kop in het zand steken voor de verkeersveiligheid zullen zij hierop afgestraft worden. Zo werkt de democratie. Lokale besturen hebben wel degelijkheid aandacht voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door het inrichten van fietsstraten, zones 30 enzovoort aan scholen.

Een ander voorbeeld dat ontstond aan het Instituut voor Mobiliteit van UHasselt is Route2school waarbij men met de kinderen, ouders en leerkrachten letterlijk op weg gaat om de meest verkeersveilige route naar school te bepalen.

Hij pleit voor een geloofwaardig beleid waarbij de infrastructuur leesbaar moet zijn. Middelen voor infrastructurele aanpassingen kunnen ook effectiever worden ingezet door een adequaat handhavingsbeleid via GAS5-boetes.

Tot slot merkt hij op dat er een verschil is tussen landelijke gemeenten en steden en dat de studie van Vias institute uit 2018 peilde naar de voorstanders van 30 kilometer per uur in alle steden. Dat is volgens hem een belangrijke nuance.

Hij concludeert dat men vertrouwen moet hebben in de lokale besturen en daarom zal de CD&V-fractie het voorstel van decreet niet steunen.

2.3. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens kent geen enkele burgemeester of schepen die verkeersveiligheid niet als een absolute beleidsprioriteit ziet. Hij betreurt het wantrouwen bij de Groen- en Vooruitfractie ten aanzien van de lokale bestuurders. Hij vindt dat men vertrouwen moet hebben in de lokale bestuurders. Hij geeft het voorbeeld van de vaccinatiecentra die ze uitbouwden. Hij verwijst naar de woonerven, geknipte straten, eenrichtingsstraten, fietszones, zones 30 enzovoort in vele steden en gemeenten.

Vlaanderen investeert zeer veel middelen via de lokale besturen in verkeersveiligheid: de subsidies voor schoolomgevingen, het Fietsfonds en het Kopenhagenplan voor schoolroutes.

Het kan zijn dat als men van de ene gemeenten naar de andere gemeente fietst, men in een ander snelheidsregime terecht komt. Maar het kan en zou zo moeten zijn dat de gemeenten met elkaar afspraken hierover maken en de snelheidsregimes op elkaar afstemmen. De vervoerregio kan dergelijke samenwerkingen versterken.

Als men regels oplegt, moet men ze ook kunnen handhaven. Maar nog belangrijker is dat de infrastructuur aangepast is. Hij kent industriezones waar er niet voldoende ruimte is voor een afgescheiden fietspad maar wel voor een gemarkeerd fietspad op het wegdek. Op dergelijke plaatsen zou men 30 kilometer per uur moeten rijden terwijl er geen bewoning is. Dat zou een vreemde constructie zijn als er geen uitzondering mogelijk is.

Hij besluit dat niet de Vlaamse minister of het Vlaams Parlement de beste kijk hebben op de lokale situatie, op problemen en mogelijke oplossingen, maar wel de lokale besturen. De verantwoordelijkheid moet bij hen blijven liggen en daarom zal de N-VA-fractie het voorstel van decreet niet aannemen.

2.4. Tussenkoms van Wim Verheyden

Wim Verheyden zegt dat verkeersveiligheid over alle partijgrenzen heen een hot topic is. Iedereen vindt het belangrijk om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Burgers geven vaak aan dat er veel te snel wordt gereden in hun buurt, maar het blijft een moeilijk vraagstuk. Bescherming van de zwakke weggebruiker is nodig, net zoals ingrepen in de weginrichting en handhaving nodig zijn. Men mag echter niet vergeten dat ook de ruimtelijke ordening een belangrijke rol speelt. Het is niet altijd evident om een afgescheiden fietspad aan te leggen.

Een snelheidsbeperking is een goede zaak voor de veiligheid, maar dit veralgemenen zal vaak leiden tot nodeloze overtredingen. Een zone 30 in afgelegen dorpen kan zinloos zijn. Vele schoolomgevingen zijn al onderworpen aan de zone 30. Vaak worden deze ook nog uitgebreid met een fietszone. Worden de snelheidslimieten tijdens de schooltijd gerespecteerd, dan gebeurt het, helaas, bijvoorbeeld aan een weg met doorgaand verkeer dat men ze negeert. Het lijkt Wim Verheyden beter om te werken met dynamische snelheidsborden.

Verder mag men niet vergeten dat gemeenten en steden beroep kunnen doen op heel wat flankerende instrumenten zoals de ANPR-camera's, infrastructurele maatregelen om het verkeer af te remmen, fietsstraten, schoolstraten, het weren van het zware verkeer uit dorpskernen enzovoort. Hij vraagt ook om in te zetten op het wegwerken van de gevaarlijke kruispunten.

Handhaving is belangrijk, bijvoorbeeld met de GAS5-boete. Het moet de bedoeling zijn om een lik-op-stukbeleid te voeren want kleine snelheidsovertredingen zijn voor het gerecht vaak geen prioriteit. De Vlaams Belangfractie is geen voorstander van een veralgemeende invoering van een zone 30 in alle bebouwde kommen. Gemeenten en steden kunnen het best inschatten waar zich de knelpunten bevinden.

3. Replieken

3.1. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex verwijst naar pagina 15 van de samenvatting van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Hij leest er dat het aandeel van de voetgangers onder de

verkeersslachtoffers stijgt. Vergeleken met 2018 is het aantal voetgangers dat in 2019 omkwam in het verkeer sterk gestegen. Ook het aandeel van de fietsers onder de verkeersslachtoffers stijgt, zowel bij de zwaar- als lichtgewonden, leest hij. Het aantal fietsslachtoffers is zowel in absolute als in relatieve aantallen gestegen. Op pagina 17 leest hij dat ongevallen vaak gebeuren als gevolg van onaanpaste of overdreven snelheid. De eerste maatregel van de 37 aangekondigde is dat er wordt gezorgd voor een zo veilig mogelijk snelheidsregime, rekening houdend met voetgangers en fietsers.

Veel burgemeesters en schepenen hebben inderdaad voeling met het terrein. Maar dat geldt ook voor de experts die werden gehoord tijdens de hoorzitting. Zij zeggen overtuigend op basis van studies en voorbeelden in het buitenland dat men in woongebieden de snelheid moet verlagen naar 30 kilometer per uur omdat het ten eerste het aantal ongevallen doet dalen, en ten tweede de gevolgen bij een ongeval minder ernstig zijn.

Wanneer men voorstelt om op Vlaams niveau het snelheidsregime te wijzigen, dan wordt men verweten dat men geen vertrouwen heeft in de lokale bestuurders. Dat zou betekenen dat men in het Vlaams Parlement geen decreten meer moet stemmen want dat de lokale bestuurders het best geplaatst zijn om alles op te lossen. Het betekent ook dat de Vlaamse minister van Mobiliteit alleen een veredelde subsidiemachine mag zijn om geld te geven aan de lokale besturen om hen te laten doen wat zij vinden dat goed is.

Voor Stijn Bex gaat het om een en-enverhaal. Men moet zorgen dat de lokale bestuurders doen wat moet gebeuren, en tegelijkertijd ook zorgen dat het Vlaams regelgevend kader hen daarbij maximaal helpt.

De VVSG stelde dat het nog wat vroeg is om nu al een veralgemeende zone 30 in de gehele bebouwde kom in te voeren en mikt op 2030 omdat tegen dan de infrastructuur kan aangepast zijn. Vias institute daarentegen stelde dat wachten tot 2030 betekent dat er ondertussen veel verkeersgewonden en -doden zullen vallen die men kan vermijden door de maatregel nu al in te voeren. Hij heeft echter niemand van de sprekers op de hoorzitting horen zeggen dat er beter geen Vlaams regelgevend kader komt.

De opgeworpen tegenstelling stedelijk versus landelijk gebied is volgens Stijn Bex een valse tegenstelling. Hij gelooft best dat de lokale bestuurders perfect in staat zijn om een analyse te maken voor hun grondgebied. Ze moeten daarvoor de nodige autonomie krijgen. Ze kunnen in samenspraak met de inwoners perfect beoordelen op welke wegen 50 kilometer per uur volgens hen mogelijk is. Hij beseft dat dit ook soms een weg kan zijn waar geen afgescheiden fietspad is omdat er in Vlaanderen heel wat wegen zijn waar het niet realistisch is om te vragen om 30 kilometer per uur te rijden. Maar hij vraagt om zich niet te verstoppen achter dit concrete element.

Als er zich ongevallen voordoen, staat iedereen op de eerste rij om te zeggen hoe erg dat is, wordt er gezegd dat het nooit meer mag gebeuren en dat er iets aan gedaan moet worden. Als er echter in het Vlaams Parlement een concrete maatregel wordt voorgesteld, waarvan is bewezen dat hij succesvol is, om dit te veranderen, dan worden allerlei excuses gezocht om niets te doen. Hij betreurt dat enorm en samen met hem vele mensen die al iemand hebben verloren door een verkeersongeval.

3.2. Tussenkomen van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht heeft niet veel tegenargumenten gehoord, die bovendien vrij zwak zijn. Ze is een beetje aangedaan door de stelling dat wat voorligt louter

symbolisch is. Als dat zo is, dan zijn alle regeerakkoorden en verkeersveiligheidsplannen die nul verkeersdoden vooropstellen ook symbolisch. Ze begrijpt niet dat iets wat wordt gestaafd door cijfers en gesteund door experts, symbolisch wordt genoemd.

In verband met het vertrouwen in lokale besturen, merkt ze op dat 1 op 10 niet beschikt over zones 30. Dat is heel ernstig. Aan Bert Maertens vraagt ze of zijn pleidooi voor vertrouwen in de lokale besturen betekent dat de bevoegdheid voor verkeersveiligheid afgenomen moet worden van minister Lydia Peeters. Moet het verkeersveiligheidsplan dan ook maar worden opgeborgen?

Wat het verschil tussen stedelijk en plattelandsgebied betreft, maakt het niet uit waar het ongeval gebeurt. Het is een ongeval.

Het wordt een verhaal van de kip of het ei. Men pleit ervoor om eerst de handhaving volledig op punt te hebben en om alle infrastructuur aan te passen. Het is voor haar een en-enverhaal. Handhaving en infrastructuur zijn belangrijk, maar de zone 30 hoort daar ook bij.

3.3. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens vindt dat *Annick Lambrecht* zelf verwarring creëert. In de toelichting stelt ze dat 1 op 10 gemeenten geen zone 30 heeft in de woonkern. Daarna wordt dit veralgemeend tot 1 op 10 gemeenten die geen zone 30 heeft. *Annick Lambrecht* beaamt dat het eerste de juiste stelling is maar vindt dit nog erg. *Bert Maertens* is niet overtuigd dat een zone 30 in alle woonkernen noodzakelijk is. Dat kan net best beoordeeld worden door de lokale bestuurders die de lokale situatie het best kennen.

Uiteraard trekt hij niet in twijfel dat er een Vlaams kader moet zijn voor verkeersveiligheid. Dat kader is momenteel 50 kilometer per uur met de mogelijkheid tot aanpassing waar het nuttig en nodig is en infrastructureel kan afgedwongen worden. Zijn stad Izegem is erg verstedelijkt waarbij bijna alles bebouwde kom is en toch kan hij goede verkeersveiligheidscijfers voorleggen. Hij vraagt om de verantwoordelijkheid te laten liggen bij de lokale bestuurders voor wie verkeersveiligheid, ongeacht de partij, absolute prioriteit is. En dat zal zo blijven.

3.4. Tussenkoms van Marius Meremans

Marius Meremans heeft er veel moeite mee dat *Stijn Bex* de emotionele toer opgaat. Impliciet zegt hij dat wie het voorstel van decreet niet steunt, medeverantwoordelijk is voor wat er allemaal kan fout gaan. Hij hoeft daarover geen lessen te krijgen. Hij weet wat een dodelijk ongeval teweegbrengt in een familie omdat hij het van zeer nabij heeft meegemaakt.

Hij vraagt om autonomie te geven aan de lokale besturen. Zij zijn ook bezig met de verkeersveiligheid. Het aantal zones 30 groeit maar men mag niet vergeten dat men altijd rekening moet houden met een draagvlak en infrastructurele ingrepen. Het is niet door het invoeren van een zone 30 dat alles opeens veilig is. Er moet ook nagegaan worden of elke weg daarvoor geschikt is. In het gehele centrum van Dendermonde werd zone 30 ingevoerd. Hij ziet het ook in Sint-Niklaas, Kortrijk en andere steden.

Hij heeft het gevoel dat met dit voorstel van decreet met een vinger wordt gewezen naar de lokale besturen door te zeggen dat de Vlaamse overheid de regels zal opleggen omdat de lokale besturen het niet durven of kunnen. Het klopt dat de impact van een ongeval tegen 50 kilometer per uur verschilt met een tegen 30

kilometer per uur. Dat geldt ook voor andere wegen. Hij vraagt om de beoordeling hiervan over te laten aan de lokale bestuurders.

Hij ziet bovendien weinig verschil: er blijven drie snelheidsregimes bestaan. Het zal weinig meer verduidelijking of vereenvoudiging brengen. Wanneer een weg versmalt en men het gevoel heeft dat men in een woonwijk komt, zal men automatisch 30 kilometer per uur rijden. Maar dat is niet het geval bij elke lokale weg in de bebouwde kom. Sommigen zijn vrij breed en hebben een fietspad.

3.5. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen vindt dat maatregelen doeltreffend moeten zijn. Als dat blijkt zal niemand zich verzetten tegen het plaatsen van een bord zone 30. De discussies op het lokale vlak over verkeersveiligheid zijn zelden ideologisch gekleurd. Het debat gaat over met welke maatregelen men het verschil kan maken. De ondertoon dat men lokale besturen soms moet helpen om hun geweten op het vlak van verkeersveiligheid te ontwikkelen, is nogal bevoogdend. Het is ook oneerlijk want als er een dodelijk ongeval gebeurt dan staan de lokale bestuurders naast de nabestaanden.

Verder herhaalt Marino Keulen zijn argumenten omtrent handhaving en inrichting van de weg. Hij is het niet eens met de VVSG die stelt dat tegen 2030 de weginfrastructuur en de geesten geleidelijk aangepast zullen zijn om overal in de bebouwde kom 30 kilometer per uur te rijden. Als er vandaag een zone 30 moet ingericht worden, dan zal dat nu al gebeuren, van wie ook het voorstel komt. Hij besluit dat men het eens is over het doel, maar niet over de middelen.

3.6. Tussenkoms van Stijn Bex

Ten aanzien van Marius Meremans zegt *Stijn Bex* dat hij het diepste respect heeft voor iedereen die van dichtbij een dodelijk ongeval heeft meegemaakt. Hij zal ook alleen maar lokale besturen met de vinger wijzen als ze overduidelijk in gebreke blijven. Hij wijst wel naar de Vlaamse parlementsleden, en niet in hun bijkomende rol als lokale bestuurder, die een regelgevend kader moeten maken.

Stijn Bex is het niet eens met de stelling van Marino Keulen dat wanneer een lokale situatie een zone 30 vereist, die onmiddellijk wordt ingevoerd. Toch zullen er in de loop van de volgende maanden en jaren nog veel zones 30 bijkomen nadat er een zwaar ongeval is gebeurd, nadat een actiecomité erom vraagt enzovoort.

Met het voorstel van decreet willen de indieners de rollen omdraaien en ervoor zorgen dat er duidelijk gekozen wordt voor 50 kilometer per uur als uitzondering binnen een zone 30. Hij is ervan overtuigd dat de lokale bestuurders inderdaad het best geplaatst zijn om deze uitzonderingssituaties in te schatten. Het verschil tussen de twee werkwijzen is dat aan de lokale besturen wordt gevraagd om, binnen een bepaalde termijn, na te gaan waar men 50 kilometer per uur mag rijden, bij wijze van uitzondering. En elders geldt overal de zone 30 binnen de bebouwde kom. Dat is een enorme winst voor de verkeersveiligheid. Het is een kans voor de verbetering van de verkeersveiligheid die men laat liggen als men het voorstel van decreet niet aanneemt.

4. Artikelsgewijze bespreking en stemming

Artikel 1

Het artikel wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen met 14 stemmen.

Artikel 2 en 3

Deze artikelen worden zonder verdere opmerkingen verworpen met 11 stemmen tegen 3.

5. Stemming over het geheel

Het voorliggende voorstel van decreet tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat het instellen van de algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom betreft wordt verworpen met 11 stemmen tegen 3.

Bart CLAES,
voorzitter

Marius MEREMANS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten