



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 299

van **STIJN BEX**

datum: 1 december 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bebouwde kom - Veralgemeende zone 30

Op 19 en 20 februari 2020 ondertekende de minister in Stockholm samen met 140 andere ministers een verklaring met achttien voornemens om de verkeersveiligheid te verhogen en om de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2030 (50% reductie van aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van 2020) te halen.

Het elfde voornemen luidt: "Focus op snelheidsbeperking, met inbegrip van versterking van de wetshandhaving om snelheidsovertredingen te voorkomen en een maximale rijnsnelheid over de weg van 30 kilometer per uur verplicht te stellen in gebieden waar kwetsbare weggebruikers en voertuigen op regelmatige en geplande wijze samengaan, behalve wanneer er sterke aanwijzingen zijn dat hogere snelheden veilig zijn, waarbij wordt opgemerkt dat inspanningen om de snelheid in het algemeen te verminderen een gunstige invloed zullen hebben op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering en ook van vitaal belang zullen zijn om het aantal doden en gewonden in het wegverkeer te verminderen."

Heel wat overheden zetten stappen om dat voornemen uit de verklaring van Stockholm uit te voeren.

- Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voert vanaf 1 januari 2021 een algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in, met uitzonderingen voor een aantal hoofdwegen waar 50 of 70 km/u zal gelden.
- De Antwerpse gouverneur Cathy Berx wil haar lokale besturen ervan overtuigen om van 30 km/u de norm te maken op wegen zonder van de rijbaan gescheiden fietspaden en aan conflicterende kruispunten.
- De Nederlandse Tweede Kamer nam op 27 oktober 2020 een motie aan die de huidige standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 km/u naar 30 km/u brengt, met ruimte voor uitzonderingen.
- De Spaanse regering stelde voor om de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km/u op wegen met slechts één rijstrook per richting, en tot 20 km/u indien er geen duidelijk verschil is met het trottoir. Op wegen met minimaal twee rijstroken per rijrichting is de limiet 50 kilometer per uur.

Volgens verkeersinstituut Vias is de kans om als voetganger te overlijden bij een aanrijding met een snelheid van 50 kilometer per uur 5,5 keer groter dan bij 30 km/u. Ongeveer 8,5 procent van de slachtoffers overleeft een aanrijding aan 50 km/u niet, terwijl dat aan 30 km/u 'slechts' 1,5 procent is. Het Nederlandse Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) toonde aan dat het aantal letselongevallen gemiddeld daalt met

ongeveer 25% wanneer de maximumsnelheid in een woongebied van 50 km/u naar 30 km/u wordt verlaagd.

Het invoeren van de veralgemeende zone 30 draait de huidige logica om en leidt tot grotere eenduidigheid over de geldende snelheid. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden voor de algemene zone 30 bijna vijf keer zoveel verkeersborden verwijderd (6000 die 30 km aangeven) dan er bijkomen (1350 die 50 km aangeven).

Verschillende mobiliteitsorganisaties en -specialisten pleiten ervoor om de snelheidslimiet in de bebouwde kom in Vlaanderen op 30 km/u te brengen, met mogelijkheid tot uitzonderingen waar de verkeerssituatie dat toelaat. Een omkering dus van de huidige situatie waar de snelheid 50 km/u bedraagt, met mogelijkheid om die te verlagen.

Op de actuele vraag nr. 415 van mevrouw Van Volcem antwoordde de minister dat zij die keuze overlaat aan de lokale besturen, en dat het haar niet aangewezen lijkt om op de ruim 1200 kilometer gewestwegen binnen de bebouwde kom, vaak met twee maal twee rijstroken en een vrijliggend of aanliggend fietspad of voetpad, een zone 30 in te voeren. Het elfde voornemen van de verklaring van Stockholm stelt echter: "de maximale rijsnelheid over de weg van 30 kilometer per uur verplicht te stellen in gebieden waar kwetsbare weggebruikers en voertuigen op regelmatige en geplande wijze samengaan". Op gewestwegen waar gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers op een veilige manier van elkaar gescheiden zijn, kan dus een uitzondering met een hogere toegelaten snelheid ingevoerd worden.

1. Hoeveel doden vielen er de voorbije vijf jaar (2016-2020) bij verkeersongevallen binnen de bebouwde kom in het Vlaamse Gewest? Hoeveel daarvan binnen een zone 30? Graag telkens een opsplitsing per jaar en per type weggebruiker.
2. Hoeveel zwaargewonden vielen er de voorbije vijf jaar (2016-2020) bij verkeersongevallen binnen de bebouwde kom in het Vlaamse Gewest? Hoeveel daarvan binnen een zone 30? Graag telkens een opsplitsing per jaar en per type weggebruiker.
3. Hoeveel procent van de oppervlakte van het Vlaamse Gewest is 'bebouwde kom'?
4. Hoeveel kilometer gewestweg telt het Vlaamse Gewest? Hoeveel daarvan liggen binnen de bebouwde kom?
5. Hoeveel kilometer gewestweg in de bebouwde kom heeft twee maal twee rijstroken? Hoeveel daarvan heeft geen vrijliggend fietspad én voetpad? Hoeveel daarvan heeft een snelheidslimiet van 30 km/u?
6. Hoeveel kilometer gewestweg in de bebouwde kom heeft twee rijstroken? Hoeveel daarvan heeft geen vrijliggend fietspad én voetpad? Hoeveel daarvan heeft een snelheidslimiet van 30 km/u?
7. Welke Vlaamse gemeenten hebben al gekozen voor een algemene zone 30 in (grote delen van) de bebouwde kom?
8. Hoe wil de minister uitvoering geven aan het elfde voornemen van de verklaring van Stockholm? Overweegt ze om daarvoor bijkomend onderzoek te laten verrichten naar de wenselijkheid van een principiële keuze voor 30 km/u in de bebouwde kom, met mogelijkheid tot uitzonderingen?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD

op vraag nr. 299 van 1 december 2020

van **STIJN BEX**

1. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verkeersdoden binnen de bebouwde kom en de zone 30 voor Vlaanderen (volledige cijfers periode 2016-2019 (Bron: Statbel, Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), voorlopige onvolledige cijfers 2020 (periode januari-september) (Bron: Federale politie - DGR/DRI/BIPOL), opgesplitst naar jaar en type weggebruiker.

Jaar	Vervoerswijze	Verkeersdoden binnen bebouwde kom	Verkeersdoden binnen zone 30
2016	Personenauto	24	1
	Lichte vrachtauto	1	0
	Vrachtwagen	0	0
	Voetganger	22	5
	Fiets	28	2
	Bromfiets	4	0
	Motorfiets	10	2
	Andere	0	0
2017	Personenauto	24	1
	Lichte vrachtauto	0	0
	Vrachtwagen	0	0
	Voetganger	23	2
	Fiets	26	2
	Bromfiets	4	0
	Motorfiets	8	0
	Andere	2	1
2018	Personenauto	16	3
	Lichte vrachtauto	0	0
	Vrachtwagen	1	0
	Voetganger	16	1
	Fiets	43	2
	Bromfiets	3	0
	Motorfiets	6	0
	Andere	1	0
2019	Personenauto	31	3
	Lichte vrachtauto	0	0
	Vrachtwagen	0	0
	Voetganger	24	0
	Fiets	22	2
	Bromfiets	6	1
	Motorfiets	9	0
	Andere	3	0
2020	Personenauto	11	0
	Lichte vrachtauto	0	0
	Vrachtwagen	0	0
	Voetganger	12	3
	Fiets	19	2

	Bromfiets	2	1
	Motorfiets	9	2
	Andere	2	1

Bron: Statbel, ADS – Statistics Belgium (2016-2019); Federale politie – DGR/DRI/BIPOL (2020 – januari-september)

2. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de zwaargewonden binnen de bebouwde kom en de zone 30 voor Vlaanderen (volledige cijfers periode 2016-2019 (Bron: Statbel, Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium), voorlopige onvolledige cijfers 2020 (periode januari-september) (Bron: Federale politie - DGR/DRI/BIPOL), opgesplitst naar jaar en type weggebruiker.

Jaar	Vervoerswijze	Zwaargewonden binnen bebouwde kom	Zwaargewonden binnen zone 30
2016	Personenauto	188	9
	Lichte vrachtauto	8	1
	Vrachtwagen	4	0
	Voetganger	251	59
	Fiets	520	76
	Bromfiets	108	16
	Motorfiets	101	6
	Andere	24	8
2017	Personenauto	184	15
	Lichte vrachtauto	7	1
	Vrachtwagen	0	0
	Voetganger	243	43
	Fiets	466	70
	Bromfiets	121	13
	Motorfiets	113	6
	Andere	13	0
2018	Personenauto	158	14
	Lichte vrachtauto	15	1
	Vrachtwagen	1	0
	Voetganger	230	40
	Fiets	488	76
	Bromfiets	115	12
	Motorfiets	118	16
	Andere	23	3
2019	Personenauto	153	4
	Lichte vrachtauto	14	2
	Vrachtwagen	2	0
	Voetganger	229	55
	Fiets	534	90
	Bromfiets	127	19
	Motorfiets	96	12
	Andere	17	5
2020	Personenauto	100	10
	Lichte vrachtauto	6	0
	Vrachtwagen	1	0
	Voetganger	106	20
	Fiets	389	70
	Bromfiets	51	5
	Motorfiets	66	6
	Andere	7	2

Bron: Statbel, ADS – Statistics Belgium (2016-2019); Federale politie – DGR/DRI/BIPOL (2020 – januari-september)

3. Een oppervlakte van de totaliteit aan bebouwde kom kan niet worden opgemaakt, aangezien een bebouwde kom in kwestie geen gebied is, maar een afbakening door middel van borden langs de weg.
4. Het Vlaamse Gewest telt 5.642 km gewestweg, waarvan 1.225 km zich bevindt binnen de bebouwde kom.
5. 92 km gewestweg binnen de bebouwde kom is een 2x2-weg en 27 km hiervan heeft geen vrijliggend fietspad. Hiervan is 320m zone 30. Data over voetpaden is niet beschikbaar.
6. 913 km gewestweg binnen de bebouwde kom is een weg bestaande uit één rijbaan met 2x1 rijstroken en 610 km hiervan heeft geen vrijliggend fietspad. Hiervan is 33 km gelegen binnen een zone 30. Data over voetpaden is niet beschikbaar.

De overige km weg binnen de bebouwde kom hebben een andere configuratie.

7. Ik verwijs hier naar het eerdere antwoord dat ik gaf op schriftelijke vraag nr. 162 van 4 november 2020 van mevr. Lambrecht.
8. Er wordt momenteel werk gemaakt van de actualisatie van het Vlaams verkeersveiligheidsplan, bijgevolg kan ik nog geen verdere uitspraken hierover doen.