



Vlaams
Parlement

ingediend op **597** (2020-2021) – Nr. 1
6 januari 2021 (2020-2021)

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

TOELICHTING

Het gaat te traag vooruit met verkeersveiligheid in Vlaanderen. Dat blijkt uit alle mogelijke cijfers en studies die de laatste jaren zijn verschenen. De verkeersveiligheidsbarometer van Vias¹ laat zien dat er in 2019 op de Vlaamse wegen opnieuw 304 doden en 28.520 gewonden vielen. Het aantal letselongevallen fluctueert de laatste jaren en het aantal verkeersdoden dat voor het tweede jaar op rij opnieuw toeneemt, is erg zorgwekkend.

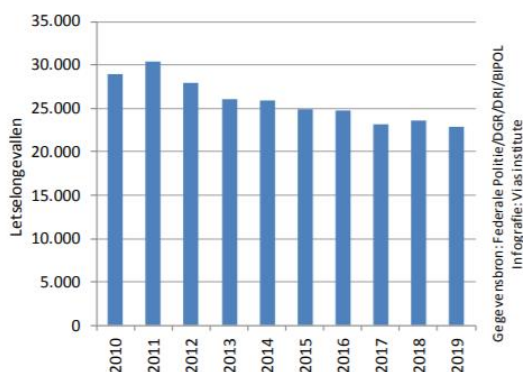
Tabel 20 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal slachtoffers, Vlaams Gewest

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Letselongevallen	28.903	30.351	27.898	26.058	25.858	24.895
Totaal slachtoffers	37.396	39.306	35.638	33.781	33.479	32.324
Doden	391	407	376	379	377	389
Gewonden	37.005	38.899	35.262	33.402	33.102	31.935

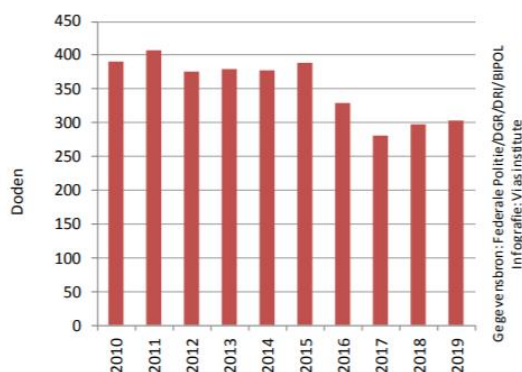
	2016	2017	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %
Letselongevallen	24.810	23.095	23.574	22.890	-684	-2,9%
Totaal slachtoffers	31.763	29.596	30.033	28.824	-1209	-4,0%
Doden	330	282	297	304	+7	+2,4%
Gewonden	31.433	29.314	29.736	28.520	-1216	-4,1%

Gegevensbron: Federale Politie/DGR/DRI/BIPOL – Infografie: Vias institute

Figuur 30 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen, Vlaams Gewest



Figuur 31 Evolutie van het aantal geregistreerde doden, Vlaams Gewest



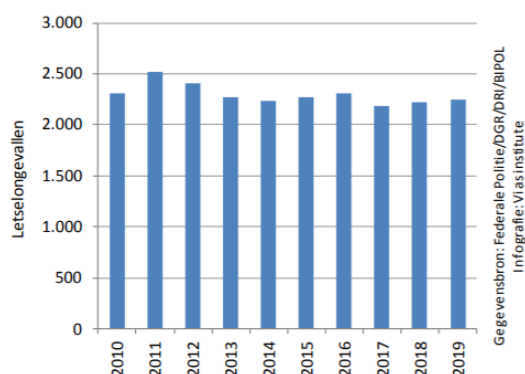
Vooral voor zachte weggebruikers liggen de cijfers onrustwekkend hoog: ruim een op de drie verkeersdoden behoort tot de categorie voetganger of fietser. Die cijfers vertonen bovendien, in tegenstelling tot de algemene verkeersveiligheidscijfers, geen structureel dalende trend, maar zitten de afgelopen jaren weer in een opwaartse beweging. Elke week sterft er in Vlaanderen één fietser in het verkeer.

Tabel 22 Evolutie tussen 2018 en 2019 van het aantal geregistreerde letselongevallen en het aantal doden, per weggebruikerscategorie, Vlaams Gewest

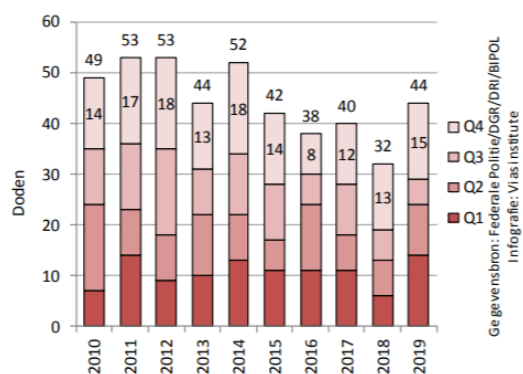
	Letselongevallen				Doden		
	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #	Evolutie 2018-2019 %	2018	2019	Evolutie 2018-2019 #
Voetgangers	2.217	2.242	+25	+1,1%	32	44	+12
Fietsters	8.355	8.381	+26	+0,3%	75	68	-7
Bromfietsters	2.448	2.539	+91	+3,7%	10	16	+6
Motorfietsters	1.586	1.429	-157	-9,9%	45	35	-10
Personenwagens	18.051	17.165	-886	-4,9%	105	123	+18
Lichte vrachtwagens*	2.426	2.350	-76	-3,1%	35	27	-8
Vrachtwagens*	1.413	1.341	-72	-5,1%	70	52	-18
Vlaams Gewest	23.574	22.890	-684	-2,9%	297	304	+7

¹ <https://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer>

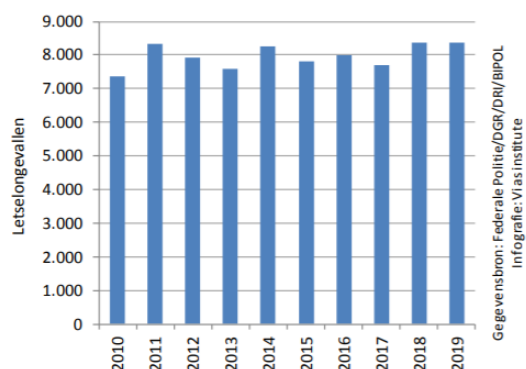
Figuur 39 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen met minstens één voetganger, Vlaams Gewest



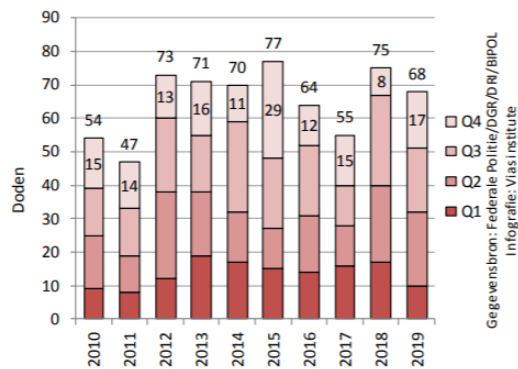
Figuur 40 Evolutie van het aantal geregistreerde doden bij voetgangers tijdens de verschillende trimesters, Vlaams Gewest



Figuur 41 Evolutie van het aantal geregistreerde letselongevallen met minstens één fietser, Vlaams Gewest

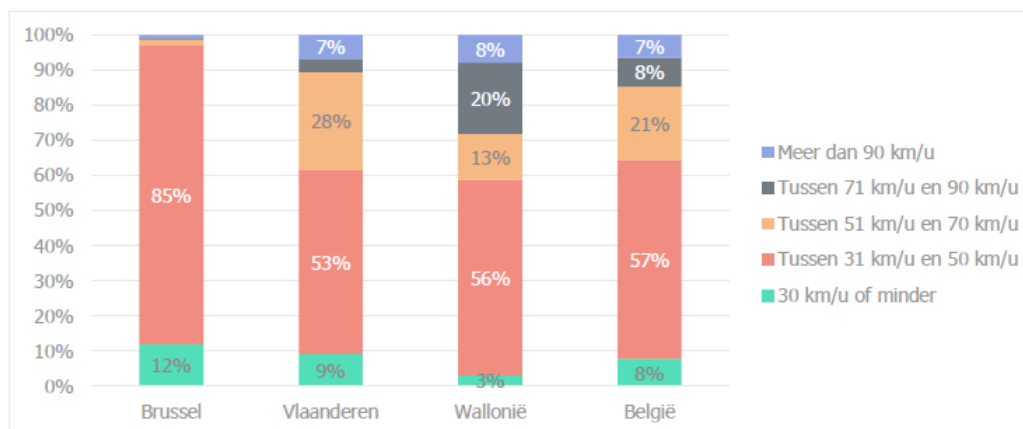


Figuur 42 Evolutie van het aantal geregistreerde doden bij fietsers tijdens de verschillende trimesters, Vlaams Gewest



Toch zijn de doelstellingen van de huidige Vlaamse Regering niet min. Het Vlaamse regeerakkoord bevestigt de 'vision zero' als doel om tegen 2050 te gaan naar nul verkeersdoden: "We gaan resoluut op de ingeslagen weg door en houden vast aan Vision 0 tegen 2050 als ultieme doel. Intussen blijven we al het mogelijke doen in functie van een jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden om zo dicht mogelijk te eindigen bij de kortere termijndoelstelling van maximaal 200 verkeersdoden in 2020."

Om dat doel te bereiken zijn extra maatregelen absoluut nodig en daar wil dit voorstel van decreet aan tegemoetkomen door van de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur de algemene regel te maken op wegen binnen de bebouwde kom. Meer dan de helft van de letselongevallen in Vlaanderen gebeurt immers in straten waar de snelheidsbeperking nu 50 kilometer per uur bedraagt.



Figuur 22. Verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende snelheidsregimes, naargelang het gewest (2018)

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Door de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd geworden voor het bepalen van de snelheidsbeperkingen op de openbare weg, met uitzondering van de autosnelwegen. Vroeger was de regelgeving daarover een federale bevoegdheid (wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer), die wordt geregeld in het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Vandaag is in Vlaanderen de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom 50 kilometer per uur, maar daarvan kan worden afgeweken. Op belangrijke verkeersaders kan die maximumsnelheid worden opgetrokken tot 70 kilometer per uur, en er zijn ook plaatsen met een lagere snelheidslimiet, zoals in een zone 30 of een woonerf.

Dit voorstel van decreet verlaagt de algemene snelheidslimiet naar 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom, met behoud van de mogelijkheid om daarvan af te wijken. Op sommige wegen kan nog steeds een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegestaan worden door het verkeersbord C43. Dat betekent dat zowel een hogere snelheid (50 kilometer per uur) als een lagere snelheid (bijvoorbeeld 20 kilometer per uur in een woonerf) nog steeds mogelijk is. In overeenstemming met de aanbevelingen van de Stockholm Declaration² (zie verder) kunnen hogere snelheidslimieten toegestaan worden op wegen waar actieve weggebruikers en gemotoriseerd vervoer niet systematisch met elkaar vermengd worden, als die wegen uitgerust zijn met voorzieningen voor de veiligheid van de actieve verkeersdeelnemers. Om de veiligheid van de fietsers te garanderen moet bijvoorbeeld op de wegen waar uitzonderlijk 50 kilometer per uur toegestaan blijft, een afgescheiden fietspad aanwezig zijn. Bovendien moeten fietsers en voetgangers die wegen gemakkelijk en veilig kunnen oversteken, bijvoorbeeld door de toepassing van een conflictvrije verkeerslichtenregeling.

Er bestaan op dit ogenblik al tal van zones 30 in binnen- en buitenland die de gunstige effecten daarvan laten zien. In Brugge werd al in 1992 een groot gedeelte van het wegennet in een zone 30 omgezet. Daar werd vastgesteld dat het aantal ongevallen met 25 procent daalde; het aantal ongevallen met fietsers zelfs met 36 procent. Meer recent heeft ook de stad Gent in 2015 gekozen voor een algemene zone 30 in de binnenstad, wat zorgde voor 27 procent minder ongevallen en 31 procent minder slachtoffers.

Ook buiten Vlaanderen kunnen vergelijkbare resultaten worden vastgesteld. Uit een studie in Nederland over 151 zones 30 blijkt dat het aantal letselongevallen met 42 procent was afgenomen na de invoering van die maatregel. In Engeland

² <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

werden in een studie 72 zones 30 bestudeerd. De ongevallen namen er in het algemeen af met 61 procent en de ongevallen met zwaargewonden zelfs met 67 procent. Volgens een Duitse studie over de zone 30 in Hamburg leidde de invoering ervan tot een fikse daling van het totale aantal ongevallen, namelijk met 20 procent, en daalde het aantal ongevallen met zwaargewonden zelfs met 25 procent.

Dat hoeft niet te verwonderen. Overdreven of onaangepaste snelheid is een van de voornaamste oorzaken van ongevallen. Het verband tussen snelheid en ongevalsrisico is uitgebreid gedocumenteerd. De logische conclusie van alle onderzoeken is dat een verhoging van de snelheid leidt tot een verhoging van het ongevalsrisico. Een hoge snelheid vergroot namelijk zowel de afstand die wordt afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder, als de remafstand. Bovendien blijft er voor de andere weggebruikers minder tijd over om te reageren op een snel rijdend voertuig. Ook de ernst van het letsel hangt samen met de snelheid van de auto. Een voetganger of fietser die wordt aangereden door een wagen die 30 kilometer per uur rijdt, brengt het er in meer dan negen op de tien gevallen levend van af. Bij 50 kilometer per uur heeft de voetganger of fietser maar 50 procent kans om de aanrijding te overleven. Bij 70 kilometer per uur wordt die kans bijna nul. Bij een snelheid van 50 kilometer per uur is de gemiddelde stopafstand 26 meter, bij 30 kilometer per uur is dat 13 meter.

Het draagvlak om de zone 30 te veralgemenen in woongebieden is groot. Uit een bevraging van Vias³ in 2018 bleek dat zes op de tien Belgen voorstander zijn van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in alle steden, op voorwaarde dat er voor grote verkeersassen een uitzondering kan worden gemaakt. Bovendien bleek ook dat zes op de tien Belgen vindt dat zones 30 vaak slecht zijn aangegeven. Het omkeren van de logica door 30 kilometer per uur als basis te nemen, kan de duidelijkheid over het snelheidsregime ten goede komen en bovendien zorgen voor minder verkeersborden.

Met die maatregel zou Vlaanderen zich inschrijven in een trend die ook internationaal steeds meer ingang vindt. Op 8 oktober 2020 organiseerde de Europese Commissie samen met de experts en onderzoekers van de gezaghebbende Florence School of Regulation een seminarie waaruit de onderstaande conclusies (zie tabel) naar voren kwamen met betrekking tot de maximumsnelheid op verschillende types wegen. Voor wegen binnen de bebouwde kom waar conflicten tussen fietsers en voetgangers enerzijds, en gemotoriseerd verkeer anderzijds mogelijk zijn, raden ze 30 kilometer per uur aan.

³ <https://www.vias.be/nl/newsroom/bijna-6-op-de-10-belgen-vinden-dat-de-zones-30-slecht-zijn-aangegeven/>

Type of infrastructure and traffic	Risk of crash type (for example)	Recommended maximum speed limits (km/h) based on Safe System
Urban roads with possible conflicts between cyclists/pedestrians (VRU) and motorised vehicles.	Motorised vehicle with pedestrian or cyclist	Default 30 (though could be lower eg 20 in highly mixed traffic eg in city centres, or around schools)
Urban / suburban roads with fully segregated protection for VRU (including at intersections) but with remaining intersections risking side impact for cars	Between motorised vehicles (side impact)	50
Rural roads without median barrier protection risking possible frontal impacts	Between motorised vehicles (head-on)	70/80 (though lower limits may be needed if the roads in question are used regularly by pedestrians or cyclists)
Protected "through" roads i.e., with no possibility of a side impact or frontal impact (only impact with the infrastructure) but other factors eg high traffic volumes	Between motorised vehicles	100
Fully protected "state of the art" motorways		120/130

Ook de Verenigde Naties nemen dat standpunt in. In maart 2020 riepen tijdens een verkeersveiligheidsconferentie in Stockholm 80 ministers en 1700 experts uit 140 landen op om van 30 kilometer per uur de norm te maken voor alle wegen waarop zwakke weggebruikers en voertuigen zich vaak vermengen. De deelnemers aan de conferentie willen zo het aantal verkeersdoden in tien jaar tijd halveren, een ambitie die ook in het nieuwe federale regeerakkoord werd neergeschreven en waarvoor alle beleidsniveaus een extra inspanning zullen moeten leveren.

In een aantal lidstaten worden de aanbevelingen van de Verklaring van Stockholm aangegrepen om in te grijpen in het mobiliteitsbeleid. De Nederlandse Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen die de huidige standaard-maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 tot 30 kilometer per uur terugbrengt, met ruimte voor uitzonderingen. De Spaanse regering stelde voor om de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 kilometer per uur op wegen die maar één rijstrook per rijrichting hebben, en tot 20 kilometer per uur als er geen duidelijk verschil is met het trottoir. Op wegen met minimaal twee rijstroken per rijrichting is de limiet 50 kilometer per uur.

Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft vanaf 1 januari 2021 een algemene snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur ingevoerd, met uitzonderingen voor een aantal hoofdwegen waarvoor de snelheidslimiet van 50 of 70 kilometer per uur geldt. 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 borden die een zone 30 aangeven) als er bijkomen (1350 die een zone 50 aangeven).

Wetenschappelijk onderzoek⁴ toont ook aan dat het verlagen van de snelheidslimiet van 50 naar 30 kilometer per uur een positief effect heeft op zowel de luchtkwaliteit als het klimaat. Uit onderzoek naar het effect van het verminderen van de maximumsnelheid in Antwerps woongebied bleek dat de uitstoot van zowel CO₂ als NO_x met 25 procent was verminderd na het aanpassen van het snelheidsregime tot 30 kilometer per uur.

⁴ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920911000812?via%253Dihub>

Ook op het vlak van geluidshinder blijken zones 30 een efficiënt middel om het globale verkeerslawaaï te verminderen. Door de snelheid te verminderen van 50 naar 30 kilometer per uur daalt het lawaaï met 3 tot 4 decibel. Dat stemt overeen met een halvering van het verkeersvolume op de secundaire wegen in stads- en dorpscentra. Op het vlak van verkeersleefbaarheid, ten slotte, biedt een beperking tot 30 kilometer per uur ook een aantal voordelen. Een snelheidsbeperking maakt het mogelijk om bredere fiets- en voetpaden aan te leggen, en voor meer groen en meer stadsmeubilair te zorgen.

Een lager snelheidsregime nodigt ook uit tot fietsen en kan zo mee bijdragen aan de ambities van de Vlaamse Regering voor het behalen van een modale verdeling van 40 procent alternatieve vervoersmodi in het Vlaamse Gewest en 50 procent in de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent.

Het veralgemenen van de zone 30 binnen de bebouwde kom betekent niet dat de wegbeheerder zich niet langer hoeft te bekommeren over een veilige inrichting van de openbare weg. Lokale wegen die aanleiding geven tot hogere snelheden, moeten dan ook zo snel mogelijk fysiek heringericht worden. Het is echter wel zo dat er niet gewacht hoeft te worden op een herinrichting om de snelheidslimiet aan te passen. In Brugge en Gent werden de zones 30 vooral via politie maatregelen ingevoerd: door de aanleg van eenrichtingsstraten, door het gebruiken van parkeerplaatsen voor auto's om de as van de weg te verleggen, door voldoende (flits)-controles én de nodige vervolgingen enzovoort. Die ervaringen tonen aan dat ook op die manier een daling van de snelheid, en een grote daling van het aantal ongevallen en slachtoffers kan worden bereikt. Uiteraard moet het sluitstuk van een dergelijke maatregel altijd handhaving zijn.

Annick LAMBRECHT
Stijn BEX
Els ROBEYNS
Jeremie VANEECKHOUT
Hannelore GOEMAN
Björn RZOSKA

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. In artikel 11.1 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, vervangen door het koninklijk besluit van 18 september 1991, wordt het cijfer "50" vervangen door het cijfer "30".

Art. 3. Dit decreet treedt in werking op 1 januari 2022.

Annick LAMBRECHT
Stijn BEX
Els ROBEYNS
Jeremie VANEECKHOUT
Hannelore GOEMAN
Björn RZOSKA