Vlaams Parlement

762 (2020-2021) – Nr. 2
ingediend op 30 april 2021 (2020-2021)

Verslag van de gedachtewisseling

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Stijn Bex

over verkeersveiligheid in de bebouwde kom

verzendcode: OPE

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;
Lode Ceyssens, 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 Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:
Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters 4
2. Vragen en opmerkingen van de leden 6
   2.1. Tussenkomst van Marino Keulen 6
   2.2. Tussenkomst van Stijn Bex 6
   2.3. Tussenkomst van Wim Verheyden 7
   2.4. Tussenkomst van Annick Lambrecht 9
   2.5. Tussenkomst van Rita Moors 9
   2.6. Tussenkomst van Lode Ceyssens 10
3. Repliek van minister Lydia Peeters 10
Gebruikte afkortingen 12

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 25 maart 2021 een gedachtewisseling over verkeersveiligheid in de bebouwde kom met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Voorafgaand aan deze gedachtewisseling had een hoorzitting plaats over hetzelfde onderwerp. Voor het verslag hiervan, zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 762/1.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* verwijst naar de voorgaande hoorzitting (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 762/1) en de interessante tussenkomsten van de sprekers. Iedereen wenst hetzelfde: het aantal verkeersslachtoffers drastisch naar omlaag brengen. Een aantal sprekers stelden heel duidelijk dat er niet slechts één zaligmakende oplossing is. Er zal een veelheid van maatregelen nodig zijn.

Het doel is en blijft Vision Zero: nul verkeersslachtoffers. Er is de afgelopen jaren al heel wat gebeurd, bijvoorbeeld de hervorming van de rijopleiding en het inzetten op veilige schoolomgevingen. Deze inspanningen worden voortgezet, maar de minister trekt ook volop de kaart van de infrastructuur. Deze laat op heel wat plaatsen te wensen over en moet veiliger. Zo wordt er volop gewerkt aan een geactualiseerd verkeersveiligheidsplan. Daarvoor werden op provinciaal niveau verkeersveiligheidstafels georganiseerd en werden experts, stakeholders, lokale besturen en lokale politie gehoord. Telkens blijkt de nood aan het dringend veiliger en leesbaarder maken van die infrastructuur.

Voor het veiliger en comfortabeler maken van de fietspaden zijn er ongeziene investeringen: 340 miljoen euro in 2021, in 2019 was dat 140 miljoen euro. Daarnaast wordt, in samenwerking met collega-minister Bart Somers, het plan Kopenhagen uitgerold waar ook aan de lokale besturen gevraagd wordt massaal te investeren in fietsinfrastructuur. Voor veilige schoolomgevingen – zowel langs gewestwegen als gemeentewegen – wordt 30 miljoen euro uitgetrokken. Veilige fietsinfrastructuur moet ervoor zorgen dat iedereen zich straks op een veilige en duurzame manier kan verplaatsen.

80 miljoen euro is gereserveerd om de gevaarlijke punten op de gewestwegen veiliger te maken. MIA beoogt een snelle en wetenschappelijk onderbouwde aanpak, samen met de lokale besturen. Ook handhaving is belangrijk.

Snelheid – evenals afleiding, drugs en alcohol – is ook een belangrijk aspect van verkeersveiligheid. Heel wat lokale besturen leggen snelheidslimieten op. Waarschijnlijk is er geen enkele burgemeester te vinden die verkeersveiligheid niet prioritair vindt.

De minister heeft al herhaaldelijk gezegd er geen voorstander van te zijn om nu al een algemene standaardverlaging tot 30 km per uur in de bebouwde kom in te voeren. Zij blijft daarentegen pleiten voor lokaal maatwerk.

Eind 2020 werd in de Nederlandse Tweede Kamer een motie aangenomen met als doel binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid te verlagen van 50 km naar 30 km per uur. Volgens de indieners van de motie zal de verkeersveiligheid daardoor worden verbeterd. De minister haalt hierover een Nederlandse studie van SWOV (2019) aan en geeft enkele resultaten mee. Door de invoer van 30 km per uur binnen de bebouwde kom, is er een reductie van verkeersslachtoffers, maar is er ook minder goede doorstroming, meer sluipverkeer en zijn er meer grijze wegen. Tevens is er nood aan draagvlak en aangepaste regelgeving voor de grijze wegen en de ontsluitingswegen. De conclusie en aanbeveling luiden: "Gezien de genoemde nadelen en complicaties lijkt het niet wenselijk en haalbaar om de

algemene limiet binnen de bebouwde kom te verlagen naar 30 km per uur. Wel zal er een lagere snelheidslimiet moeten gelden op 50 km/u-wegen waar fietsers nog steeds niet fysiek gescheiden zijn van het gemotoriseerde verkeer en waar ook op langere termijn de aanleg van een fietspad niet mogelijk is."

Volgens de minister is het ook in Vlaanderen aangewezen een snelheidslimiet of een fietszone of schoolstraten in te voeren in de zones waar het fietsverkeer onveilig verloopt en niet afgescheiden kan worden. Dat wordt volop gedaan, de lokale besturen zetten daar volop op in.

De minister bespreekt ook een nog recentere Nederlandse studie (maart 2021) van het studiebureau Sweco, getiteld 'In een lagere versnelling? Van 50 naar 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Wat vinden Nederlandse gemeenten hiervan? Is het haalbaar, betaalbaar en beheersbaar?' Uit die studie blijkt dat er nood is aan een afwegingskader: waar kan het, waar niet? Veiliger verkeer vergt lokaal maatwerk. En de finale conclusie luidt dat voor 50 km/u-wegen met een voor de ontsluitingsfunctie en de doorstroming gemiddeld tot hoog belang, de invoering van 30 km per uur als snelheidslimiet ongewenst is.

De minister haalt deze studies aan omdat ze haar gekende standpunt onderbouwen, namelijk haar pleidooi voor lokaal maatwerk. Waar een zone 30 kan, moet die ingevoerd worden in het belang van de verkeersveiligheid. De minister hoorde echter ook heel wat argumenten tegen het overal als standaard invoeren van zone 30. Er is de diversiteit van de bebouwde kom in Vlaanderen en het concept bebouwde kom is niet altijd herkenbaar niettegenstaande het verkeersbord dat die bebouwde kom aangeeft. Verder geeft het straatbeeld niet automatisch aan dat men een bebouwde kom binnenrijdt, zeker in de perifere, landelijke gebieden.

De minister juicht het toe dat veel lokale besturen nu al zorgen voor afgebakende zones waar snelheidslimieten gelden, zoals een zone 30, een fietszone en winkelstraten. Een algemene snelheidsverlaging tot 30 km per uur in alle bebouwde kommen, zoals die nu afgebakend zijn, strookt niet met de leesbaarheid van heel wat wegen. Ook VIAS stelde dat een snelheidsbeperking die niet nageleefd wordt, haar doel voorbijschiet. Het is een vaststelling dat negen op de tien weggebruikers de opgelegde 30 km per uur niet respecteren. Dat wijst er eens te meer op dat er moet ingezet worden op de infrastructuur. Enkel en alleen een snelheidslimiet opleggen biedt weinig soelaas.

De minister haalt het voorbeeld van de stad Hasselt aan. De stad Hasselt heeft een kleine ring rond een stedelijke kern waar heel wat zones 30 zijn afgebakend. De grote ring daarrond bakent de bebouwde kom af. De minister betwijfelt dat veel mensen daar een snelheidslimiet van 30 km per uur zouden naleven. Het zijn vaak 2x2-gewestwegen waar men moeilijk 30 km per uur kan afdwingen.

De minister weet dat meer dan 20 procent van de gewestwegen, die door AWV beheerd worden, binnen de bebouwde kom ligt Ze heeft geen zicht op de cijfers van de lokale wegen. Die gewestwegen zijn wegen van een hoger niveau, ontsluitingswegen, die vaak door dorpskernen lopen. Ook daar is een snelheidslimiet van 30 km per uur nauwelijks te handhaven. Vooraleer overal 30 km per uur kan worden opgelegd, moet de infrastructuur worden aangepast.

Daarnaast is de handhaving essentieel. Een middel daartoe zijn de nieuwe GAS-boetes. De minister hoopt dat de lokale besturen hiervan zullen gebruikmaken, zodat de nodige knowhow en kennis opgebouwd kan worden. GAS-boetes die alleen op lokaal niveau geregistreerd worden, hebben wel het nadeel dat er minder zicht is op recidive. Een mogelijke oplossing is het uitwerken van een centraal (gewestelijk) register. Er wordt ook volop ingezet op trajectcontroles. Er is nood

aan een mentaliteitsverandering: men moet de snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

Van AWV werd beweerd niet altijd te willen ingaan op de invoer van een zone 30. De minister betreurt dat de administratie, zowel AWV als MOW, vandaag niet betrokken werd bij de hoorzitting en die bewering niet kon weerleggen. De minister weet dat AWV meer dan eens positief advies gegeven heeft voor het invoeren van snelheidsbeperkingen op welbepaalde doortochten.

De minister streeft naar een globale aanpak. Het is aangewezen om als Vlaamse overheid met alle wegbeheerders – AWV, MOW, de lokale besturen – aan een charter over zone 30 te werken, om het aantal verkeersslachtoffers drastisch omlaag te krijgen, waar het kan met afdwingbare snelheidslimieten. Dat charter omvat een duidelijk richtlijnenkader, in samenspraak met de wegencategorisering die momenteel opgemaakt wordt. Op basis daarvan kan de afweging gemaakt worden waar een snelheidslimiet ingevoerd kan worden en waar de weginfrastructuur daartoe aangepast moet worden, zodat de leesbaarheid van de weg aangepast wordt aan de snelheidslimiet. De administratie kreeg de opdracht het charter uit te werken en de minister hoopt hiervoor draagvlak te vinden bij de commissie en het parlement.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkomst van Marino Keulen

Marino Keulen drukt zijn waardering uit voor deze belangrijke gedachtewisseling. Niet de clichés en ideologische stellingnames, maar de gedeelde doelstelling van een veilig verkeer voert de boventoon. De weg naar dat veilige verkeer is de optelsom van een hele reeks maatregelen zoals weginrichting, handhaving, technologie, verkeersopvoeding enzovoort.

De minister haalde het voorbeeld van Nederland aan. Samen met Denemarken is er daar toch wel een lange en goede fietstraditie. Nederland heeft op dat vlak een decennialange voorsprong op Vlaanderen en bij uitbreiding op de rest van Europa. De bevindingen in Nederland leren dat een plotse, uniforme reductie van 50 km naar 30 km geen tovermiddel is. Dit is geen pleidooi om het proces trager te laten verlopen, maar wel om het proces doeltreffend te laten verlopen. Dergelijke maatregelen worden immers slechts geaccepteerd indien ze als redelijk en correct ervaren worden door de betrokkenen. Zo werden in Lanaken, de gemeente van Marino Keulen, in de schoolomgeving dynamische verkeersborden geïnstalleerd die een zone 30 instellen bij begin en einde van de schooltijden. Buiten die schooltijden mag daar 50 km per uur gereden worden. Die limiet wordt meestal gerespecteerd, maar wordt ook gecontroleerd met trajectcontrole en indien nodig beboet.

Marino Keulen maakt zich sterk dat de steden en gemeenten geen vertragende partners maar wel bondgenoten zijn van de minister. Minister Peeters is, samen met minister Bart Somers, katalysator om de investeringen voor veilige schoolomgevingen versneld door te voeren. Naast draagvlak en goede ideeën zijn die budgetten nodig om – symbolisch – de gaspedaal in te drukken om de verkeersveilige investeringen te realiseren.

2.2. Tussenkomst van Stijn Bex

Stijn Bex hoorde tijdens de hoorzitting boeiende sprekers met heel wat nieuwe inzichten, maar betreurt dat er onvoldoende ruimte bleef om te reflecteren over die nieuwe inzichten en te bekijken hoe er verder mee aan de slag kan worden gegaan. Hij hoopt dat er in de commissie verder debat hierover mogelijk zal zijn.

Hij vraagt naar de referenties van de twee Nederlandse studies die de minister aanhaalde, zodat hij die kan bestuderen. Hij denkt dat de essentie van die studies is dat lokaal maatwerk nodig is, een standpunt dat de minister en sommige leden van de commissie steevast hanteren. Hij vraagt echter de openheid om te erkennen dat een algemene regel die x oplegt maar de gemeente toelaat om y te doen of een algemene regel die y oplegt en de gemeente de autonomie geeft om x te doen, niets afdoet aan de mate waarin de lokale besturen aan maatwerk kunnen doen. Zo kunnen ze op basis van de situatie ter plaatse beslissen wat er moet gebeuren. Daarover moet verder nagedacht worden.

Volgens Stijn Bex zegt de minister terecht dat heel wat gewestwegen wellicht niet geschikt zijn om 30 km per uur op te leggen, zelfs al liggen ze in de bebouwde kom. Hij kan daar voor een stuk in meegaan. Uit een antwoord op zijn schriftelijke vraag (*Schriftelijke Vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 299 aan minister Lydia Peeters) weet hij dat er momenteel in Vlaanderen 637 km gewestwegen zijn die binnen de bebouwde kom liggen en waar er nog steeds geen vrijliggend fietspad is. Amper 3 procent van die wegen ligt in een zone 30! Tijdens de hoorzitting werd heel duidelijk gezegd dat de snelheid verlaagd moet worden daar waar de infrastructuur niet veilig kan of niet aangepast kan worden. Veel burgemeesters zijn zich inderdaad bewust van dit probleem, maar niet allemaal. Als we de lokale besturen die discussie laten blijven voeren, dan zal dat jaren duren. Dan is er misschien sprake van 4 of 5 procent tegen het einde van de legislatuur. Het zal totaal onvoldoende zijn om de doelstelling van verkeersveiligheid te kunnen realiseren.

Hij hoopt dat hierover verder kan worden nagedacht en van gedachten gewisseld. Hij hoopt dat de studie naar de impact van het doortrekken van de maatregelen die nu al in bepaalde gemeenten worden genomen naar het hele Vlaamse grondgebied, zal worden uitgevoerd.

2.3. Tussenkomst van Wim Verheyden

Ook voor *Wim Verheyden* is elk verkeersslachtoffer er een te veel. Over de partijgrenzen heen is iedereen het eens dat alle weggebruikers zich op een veel veiliger manier in het verkeer moeten kunnen begeven. Dat is een gedeelde verantwoordelijkheid, niet alleen de automobilist moet met de vinger gewezen worden. Hij denkt dat iedereen hier aanwezig ooit wel eens een snelheidsovertreding heeft begaan. Een onoplettend moment, een niet gezien verkeersbord zijn voldoende om tegen de lamp te lopen. Volgens de spreker lapt slechts een heel kleine minderheid van de automobilisten de regels aan de laars.

Ook voetgangers en fietsers hebben die gedeelde verantwoordelijkheid. Voetgangers hebben bijvoorbeeld per afgelegde kilometer acht keer meer kans ernstig gewond te raken of te overlijden in het verkeer dan een autobestuurder. 65-plussers zijn extra kwetsbaar, net als de 12 tot 17-jarigen die vaker bij een ongeval betrokken zijn omdat ze extra risico's nemen in het verkeer. Naarmate men ouder wordt, compenseert men die risico's door vaardigheid en ervaring.

Hij onderstreept ook het belang van opvoeding en onderwijs. Ouders en leerkrachten moeten kinderen leren gevaarlijke verkeerssituaties te herkennen en moeten hen het juiste gedrag aanleren.

De meeste fietsongevallen gebeuren zonder tegenpartij, maar zijn het gevolg van slechte fietsinfrastructuur of van het eigen gedrag, zoals blijkt uit een onderzoek van de VUB en UGent, in samenwerking met de Universiteit Utrecht en het Nederlandse SWOV. Fietsers hebben niet altijd oog voor de juiste dingen. Ze kijken meestal uit naar potentieel gevaar door gemotoriseerd verkeer, alhoewel uit de statistieken blijkt dat dergelijke ongevallen een minderheid vormen. Wim Verheyden

verwijst naar een studie van professor Bas de Geus (VUB). Een degelijke, goed onderhouden fietsinfrastructuur is van levensbelang.

Het eigen fietsgedrag mag ook niet onderschat worden. De spreker geeft enkele voorbeelden van risicogedrag zoals luisteren naar harde muziek, te snel fietsen, zo weinig mogelijk remmen enzovoort. Daardoor schat een fietser zelfs op het meest veilige, afgescheiden fietspad een bocht verkeerd in en kan hij serieus onderuit gaan. Het probleem neemt nog toe door de snel evoluerende fietstypes: elektrische fietsen, bakfietsen, fietsen met aanhangwagen al dan niet geschikt voor het vervoer van kinderen. Volgens de spreker moet de wetgever hier dringend en zonder schroom durven ingrijpen.

Vier op de tien dodelijke verkeersslachtoffers zijn fietsers of voetgangers. In 2019 bedroeg de toename van kwetsbare weggebruikers in het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers 38 procent, in 2005 was dat slechts 19 procent. In 2017 vielen er in de Europese Unie gemiddeld 49 dodelijke verkeersslachtoffers per miljoen inwoners. Het Vlaamse Gewest zat daar met 46 doden per miljoen inwoners net onder. Dat is beter dan het Europese gemiddelde, maar dat is geen reden om op de lauweren te rusten.

Men moet inzetten op sensibilisering van automobilisten, maar ook van voetgangers en fietsers. Zelfs in een zone 30 moeten voetgangers en fietsers uitkijken en zich aan de regels houden. De automobilist is niet de grote schuldige. Gemotoriseerd verkeer – auto's, bestelwagens, vrachtwagens, motor- en bromfietsen – is slechts bij 20 procent van de ernstige ongevallen met fietsers betrokken. Desondanks schatten fietsers dat type ongeval in als het meest gevaarlijke met het grootste risico op ziekenhuisopname. Uit het hoger genoemde onderzoek van onder meer VUB en UGent blijkt dat 60 procent van de fietsers de verkeerde perceptie heeft dat bij de ernstige ongevallen een gemotoriseerd voertuig betrokken is. Ze zijn er zich onvoldoende van bewust dat 'solo fietsen' ook risico's kan inhouden. Dit is een belangrijk aandachtspunt, zeker nu fietsen tijdens de coronacrisis en de aankomende zomer sterk in de lift zit.

Belgische fietsers vrezen meer de auto's dan Nederlanders. Dat heeft ook te maken met onze infrastructuur. In Nederland zijn er veel meer afgescheiden fietspaden. In Vlaanderen moet men vaak vlakbij auto's fietsen, op smalle fietspaden, die vaak in slechte staat zijn. De spreker staat achter de 300 miljoen euro aan investeringen in fietspaden. Wim Verheyden haalt nog aan dat voldoende brede fietspaden, met een vlakke verharding, zonder obstakels, de veiligheid kunnen verhogen. Fietsers kunnen zich beschermen met een fietshelm. Hij betreurt dat dit nog geen algemeen gebruik is.

Dodehoekongevallen kwamen in de hoorzitting bijzonder weinig aan bod. In 2020 vielen er in Europa 4000 doden in ongevallen met vrachtwagens. Deze ongevallen zouden gedeeltelijk kunnen worden voorkomen door een duidelijke regelgeving over spiegels en camera's op vrachtwagens. Nu zijn er nog veel vrachtwagens met een dode hoek van 3 meter. Die spiegels en camera's zijn niet altijd voldoende, er zijn systemen die ook de medeweggebruiker alerteren, bijvoorbeeld Lisa2Alert.

Volgens de spreker zijn er heel wat werkpunten waarop kan worden ingezet om het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers serieus te verminderen. Hij komt nog terug op het roekeloos gedrag van bepaalde zwakke weggebruikers. De reden ligt voor de hand. Er zijn steeds meer fietsers en zij denken dat ze zich in fietszones of zone 30 alles kunnen permitteren.

Wim Verheyden verwijst ook naar het standpunt van Febetra. Daarin worden een aantal belangrijke zaken aangehaald. Vrachtwagens zullen nog altijd in de bebouwde kom moeten toegelaten worden: ze moeten kunnen leveren. Infrastructuurwerken

moeten rekening houden met alle vervoersmodi. Febetra vermeldt ook het 'vierkant groen' aan kruispunten, de conflictvrije oversteekplaatsen, gescheiden fietspaden, veilige laad- en loszones.

Er kan op heel veel vlakken werk verzet worden, zonder overal tot zone 30 over te gaan. Hij is het eens met de conclusies uit de Nederlandse studie die de minister aanhaalde: meer zones 30 betekent meer sluipverkeer en minder goede doorstroming, er is geen draagvlak, en er is een verschil tussen een stedelijke en landelijke context.

Zijn fractie steunt de visie van de minister: geen veralgemeende invoering van de zone 30. Waar het kan en waar er voldoende draagvlak is, kunnen de lokale besturen daarover beslissen. Op een positieve, doch kritische manier zal zijn fractie ook meewerken aan het aangekondigde charter Zone 30.

2.4. Tussenkomst van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht sluit zich aan bij Stijn Bex waar hij hoopt dat er in de commissie ruimte zal zijn om te reflecteren over de boeiende nieuwe inzichten, en te bekijken hoe we er verder mee aan de slag kunnen gaan. De uitdagingen zijn gigantisch. Ook de minister streeft naar nul verkeersdoden voor 2050. Toch stijgt het aantal verkeersongevallen en doden. Er zijn niet heel veel opties om die trend om te buigen. De spreker stelt achter de opties te staan die de minister opsomde, maar zegt ook dat die niet zullen volstaan. Ondertussen is geweten dat snelheid de belangrijkste killer is in het verkeer. Het verlagen van de snelheid zal het aantal doden en ongevallen doen dalen.

De spreker begrijpt niet waarom het voorstel van een veralgemeende zone 30 niet wordt gesteund. Er wordt vaak beweerd dat dit de lokale autonomie zou aantasten. Een algemene regel van zone 30 betekent echter niet dat er geen 50 km mogelijk zou zijn op plaatsen waar dat volgens de lokale besturen veilig kan. Ze haalt ook het voorbeeld van Hasselt aan, waar zone 30 binnen de kleine ring perfect combineerbaar is met 50 km op de grote ring.

Annick Lambrecht is blij met de maatregelen die de minister nu al neemt. Vooral de verbetering van de infrastructuur is primordiaal. Zij was enigszins ontgoocheld dat de minister – na de beste experten die deze middag aan bod kwamen – twee Nederlandse studies aanhaalde. Net alsof eigen Vlaamse expertise niet voldoet. Ze vraagt zich af waarom net de studie van SWOV aan bod komt. De studie zegt dat invoering van een algemene zone 30 minder doorstroming en sluipverkeer zou veroorzaken. Maar het onderzoek maakt geen gewag van minder verkeersdoden of minder verkeersongevallen, terwijl dat toch de belangrijkste doelstelling is. De andere Nederlandse studie bepleit lokaal maatwerk, wat ook in het voorstel van haar fractie mogelijk blijft.

Ze hoopt dat de minister inziet dat haar voorstel niet betekent dat zone 30 in bebouwde kom te nemen of te laten is, maar dat er wel degelijk ruimte is voor lokale autonomie om daarvan af te wijken. Zij pleit ervoor nog eens rustig na te denken, alle inzichten te laten bezinken en niet te snel goede voorstellen naast zich neer te leggen. Dit alles om erin te slagen het aantal verkeersslachtoffers te reduceren.

2.5. Tussenkomst van Rita Moors

Rita Moors wil de lokale autonomie vooropstellen, maar vindt de redenering van zone 50 naar zone 30 belangrijker dan die van zone 30 naar 50. Haar fractie is zeker bereid om mee te denken over het charter Zone 30 en daarover in overleg te gaan, maar de lokale invulling is cruciaal.

2.6. Tussenkomst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens is het met de voorgaande sprekers eens dat het een vruchtbare namiddag en een boeiend debat was. De doelstelling is zo weinig mogelijk verkeersslachtoffers en er is eensgezindheid dat een lagere verkeerssnelheid de overlevingskansen verhoogt.

Hij treedt Stijn Bex bij op het punt over doortochten waar er nog te weinig fietspaden gerealiseerd zijn. Hij wil erop wijzen dat AWV meermaals te rigoureus vasthoudt aan een aantal principes uit het vademecum. Hij haalt een voorbeeld uit zijn eigen gemeente aan waar het initiatief werd genomen om met module 13 een fietspad aan te leggen langs een gewestweg en de bebouwde kom uit te breiden om er een zone 50 km van te maken. Dat had als gevolg dat er geen vrijliggende fietspaden mochten worden aangelegd: het moest een aanliggend fietspad worden. De gemeente vond vrijliggende fietspaden veiliger, maar die keuze had als gevolg dat de snelheid op de gewestweg niet kon gereduceerd worden naar 50 km per uur, omdat AWV vasthield aan het vademecum. Hij roept op om hier ook werk van te maken, maar beseft dat het niet de enig zaligmakende oplossing zal zijn. Ook hier moet de lokale autonomie kunnen spelen.

Met Annick Lambrecht zit hij op dezelfde golflengte inzake het belang van handhaving. Verkeersborden alleen volstaan niet. De politiekorpsen kunnen onvoldoende handhaven. Daarom betreurt hij dat Annick Lambrecht het instrument dat daartoe werd aangereikt, niet goedkeurde in het parlement (zie *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 380/1-5).

Lode Ceyssens verwelkomt het charter. Hij vindt het een goed voorstel van de minister waar hij graag verder aan meewerkt. Hij is het echter eens met de opmerking van Annick Lambrecht en Stijn Bex dat ervoor gewaakt moet worden dat Vlaanderen geen lappendeken wordt van de meest diverse maatregelen, zodat de autobestuurder de weg niet meer kan lezen. Hij is er met hen van overtuigd dat er heel wat plaatsen zijn in Vlaanderen waar in de bebouwde kom van zone 50 naar zone 30 overgegaan kan worden.

3. Repliek van minister Lydia Peeters

Eerst en vooral wil de *minister* ingaan op de bedenkingen van Annick Lambrecht over de Nederlandse studies waar ze naar verwees. In de voorafgaande hoorzitting hebben meerdere sprekers eveneens buitenlandse studies aangehaald. Het recente debat in de Nederlandse Tweede Kamer maakt die studies meer dan actueel en sterkt de minister in het idee dat ook zij ernaar mag verwijzen. De eerste studie was van SWOV. De tweede studie waar de minister naar verwees is van Sweco, een studiebureau dat ook in Vlaanderen heel regelmatig geconsulteerd wordt. Sweco werd door de lokale besturen gevraagd te onderzoeken in hoeverre de invoering van zone 30 betaalhaar, haalbaar en beheersbaar is.

De minister stelt dat het standaard opleggen van een limiet van 30 km per uur in de bebouwde kom – en dat tegen het advies van onder meer VVSG in – de lokale besturen zou verplichten stappen te ondernemen. Dat kan gaan van het vragen van een uitzondering, het anders afbakenen van de bebouwde kom of – als meest wenselijke optie – het aanpassen van de infrastructuur zodat die uitnodigt de snelheid te verlagen. De minister benadrukt dat ze blijft hameren op de leesbaarheid en geloofwaardigheid van de zone 30.

De minister is ervan overtuigd dat een zone 30 evenals onder meer fietszones, veilige maatregelen zijn, maar dat de effectiviteit van die snelheidsbeperking daalt als ze niet gecombineerd wordt met snelheidsreducerende maatregelen in de

infrastructuur. Daarnaast verliest ze het belang van educatie, sensibilisering en handhaving niet uit het oog.

Op de vraag over dodehoekongevallen kan de minister meedelen dat ze onlangs overlegd heeft met Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), om bijvoorbeeld gerichte acties naar 9 tot 14-jarigen te bekijken. Ook over de solo fietsongevallen heeft de minister overlegd met professor Bas de Geus.

De minister beaamt dat er veel werk aan de winkel is. Het is een en-en-enverhaal, en het verheugt haar dat iedereen dit mee ondersteunt.

Stijn Bex vroeg naar een studie die de impact van de maatregelen op het hele grondgebied onderzoekt. De minister bekijkt samen met de administratie hoe de onderzoeksagenda kan worden aangepast. Ook in het kader van MIA gaat ze met wetenschappelijke stakeholders aan de slag. Binnen MOW worden de prioriteiten van de onderzoeksagenda bepaald. Het verkeersveiligheidsplan en de resultaten van de verkeersveiligheidstafels worden hierin meegenomen.

Lode Ceyssens merkte op dat de administratie soms te halsstarrig zou vasthouden aan bepaalde dienstorders of vademecums. De minister kreeg die signalen ook en wil hierop een antwoord bieden met het geplande charter. Dat charter moet zo snel mogelijk een kader, een richtlijn uitwerken voor het weloverwogen invoeren van een zone 30 op gewestwegen, met de noodzakelijke infrastructuurwerken om de leesbaarheid en geloofwaardigheid ervan te waarborgen.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
SWOV	Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
UGent	Universiteit Gent
VUB	Vrije Universiteit Brussel
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten