

Van: Isabelle De Maegt <isabelle.de.maegt@febeta.be>

Verzonden: woensdag 24 maart 2021 9:56

Aan: Geert Rits <geert.rits@vlaamsparlement.be>

CC: Philippe Degraef <Philippe.Degraef@febeta.be>

Onderwerp: FW: Vlaams Parlement: adviesvraag verkeersveiligheid bebouwde kom

Beste mijnheer Claes,

Beste mijnheer Rits,

Wij verwijzen naar het voorstel van decreet over het instellen van de algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Wij wensen u ook te bedanken om ons de mogelijkheid te geven het standpunt van Febetra mee te geven.

Voor Febetra is elk ongeval een ongeval te veel. Meer verkeersveiligheid en minder verkeersongevallen vergen een globale aanpak. Het instellen van een algemeen snelheidslimiet van 30 km/u in de bebouwde kom kan zeker en vast deel uitmaken van deze globale aanpak. Wij onderschrijven ook de randvoorwaarden die in het voorstel van decreet zijn opgenomen:

1. Behoud van de mogelijkheid om daar van af te wijken zoals bijvoorbeeld op belangrijke verkeersaders
2. Voldoende handhaving

Wij ondersteunen ook het feit dat de wegen waar 30 km/u de regel is, fysiek worden heringericht op uitdrukkelijke voorwaarde dat er rekening gehouden wordt met de specificiteiten van het vrachtvervoer. Vrachtwagens moeten immers ook soms laden en lossen in de bebouwde kom. Ook het uitzonderlijk vervoer dat niet op het autosnelwegennet kan rijden, dient soms door bebouwde kommen te rijden.

Er dient ook gestreefd te worden naar zo eenduidig mogelijke snelheidsregimes binnen België zodat er geen verwarring wordt gezaaid bij automobilisten/vrachtwagenchauffeurs wanneer ze van het ene gewest naar het andere gaan. Overleg met de anderen gewesten is dus noodzakelijk. Elk gewest kan natuurlijk zijn eigen accenten leggen omdat de verkeerssituatie niet altijd identiek is.

Zoals hierboven reeds vermeld, zijn we van mening dat de 30 km/u in de bebouwde kom geen alleenstaande maatregel mag zijn. Uit een studie van de [VUB](#) blijkt immers dat auto's, bestel- of vragenwagens, moto's en bromfietsen slechts bij 20% van de ongevallen betrokken zijn waarbij fietsers ernstig gewond raken. Daarentegen kan niet ontkend worden dat een ongeval van een fiets en vrachtwagen snel een zeer zware impact heeft en te allen tijde absoluut moet vermeden worden. Het is daarom belangrijk om in te zetten op gediversifieerde en structureel ingrijpende oplossingen zoals:

- Ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers kan voorkomen worden door het '**vierkant groen**' aan kruispunten te implementeren. Proefprojecten van het Agentschap Wegen en Verkeer tonen aan dat bij een 150-tal kruispunten dit de verkeersveiligheid en de doorstroming ten goede komt. Hierbij moet gefocust worden op compactere kruispunten met veel zwakke weggebruikers.
- Waar 'vierkant groen' geen oplossing biedt, zorgt de lichtregeling voor **conflictvrije oversteekmomenten**. Motorvoertuigen die willen afslaan, zullen bijvoorbeeld moeten wachten tot fietsers en voetgangers zijn overgestoken. Dit gebeurt onder meer aan de hand van afstemming van de verkeerslichten. Het Steunpunt Verkeersveiligheid becijferde dat de kans dat zwakke weggebruikers betrokken geraken in een ongeval met letsels 40% lager ligt.

- Niet alleen conflictvrije kruispunten en het 'vierkant groen' zijn broodnodig, er moet ook dringend werk gemaakt worden van **gescheiden fietspaden**.
- Voorzie laad- en loszones voor vrachtwagens/bestelwagens zodat laden en lossen in alle veiligheid kan gebeuren

Wij zijn uiteraard steeds beschikbaar voor verdere informatie.

Met vriendelijke groeten,

Isabelle De Maegt

Diensthooft informatiedienst - Responsable service informations

T +32 2 421 51 75

E Isabelle.De.Maegt@febeta.be



Stapelhuisstraat 5A - 1020 Brussel
rue de l'Entrepôt 5A - 1020 Bruxelles

www.febetra.be

follow us on

[Twitter@Febetra](https://twitter.com/Febetra)

[LinkedIn](#)

Het is mogelijk dat wij uw persoonsgegevens verwerken. Il est possible que vos données personnelles soient traitées.

[Privacy Notice](#) - [Disclaimer](#)