Vlaams Parlement

762 (2020-2021) – Nr. 1
ingediend op 30 april 2021 (2020-2021)

Verslag van de hoorzitting

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. Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid 4
1.1. Inleiding en aanleiding 4
1.2. Voordelen en draagvlak 5
1.3. Aanbevelingen 6
2. Vias institute 7
2.1. Verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom 7
2.2. Snelheid en verkeersveiligheid 8
2.3. Effect zones 30 8
2.4. Snelheidsgedrag in de realiteit 8
2.5. Publieke opinie 8
2.6. Standpunt Vias institute 9
3. Dirk Lauwers 9
3.1. Kalmer verkeer in steden en dorpen 9
3.2. 30 kilometer per uur in de bebouwde kom als nieuwe norm 13
3.3. Vlaanderen 13
4. Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw 14
5. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten 17
II. Bespreking 18
1. Vragen en opmerkingen van de leden 18
1.1. Tussenkomst van Marino Keulen 18
1.2. Tussenkomst van Annick Lambrecht 19
1.3. Tussenkomst van Lode Ceyssens 20
1.4. Tussenkomst van Stijn Bex 21
1.5. Tussenkomst van Rita Moors 22
1.6. Tussenkomst van Wim Verheyden 22
2. Antwoorden van de sprekers 23
2.1. Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid 23
2.2. Vias institute 24
2.3. Dirk Lauwers 26
2.4. VVSG 27
3. Replieken 28
4. Antwoorden van de sprekers 29
Gebruikte afkortingen 30
Bijlage: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be

Op 25 maart 2021 organiseerde de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een hoorzitting over verkeersveiligheid in de bebouwde kom. De aanleiding was 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 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 597/1). De oorspronkelijke vraag van de indieners was om over dit voorstel van decreet om een hoorzitting te houden. De commissie besliste om het onderwerp van de hoorzitting te verruimen tot verkeersveiligheid in het algemeen in de bebouwde kom.

Als sprekers werden uitgenodigd:
- Cathy Berx (voorzitter Vlaams Forum Verkeersveiligheid);
- Stijn Daniels (directeur kenniscentrum Vias institute);
- Dirk Lauwers (mobiliteitsexpert UGent en UAntwerpen);
- Koen Van Wonterghem (gedelegeerd bestuurder Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw);
- Erwin Debruyne (stafmedewerker Mobiliteit en Wegenbeheer, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten).

Met uitzondering van OVK, maakten zij gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Op diezelfde dossierpagina zijn nog volgende twee bijlagen opgenomen:
- het standpunt dat aan Febetra werd gevraagd;
- antwoorden op een deelvraag van het verkennend onderzoek van VSV.

De hoorzitting werd onmiddellijk gevolgd door een gedachtewisseling met Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 762/2).

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid

1.1. Inleiding en aanleiding

Cathy Berx verduidelijkt vooraf dat zij zal spreken als voorzitter van en namens het Vlaams Forum Verkeersveiligheid. Het werd opgericht in 2002 om alle expertise over verkeersveiligheid te bundelen. In een nota van 2015 van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid aan de Vlaamse Regering staat over het VFV: "uniek forum waar overheid, onderzoekswereld, belangengroepen elkaar ontmoeten, ideeën uitwisselen en samen streven naar een verkeersveiliger Vlaanderen". En verder: "Daarnaast heeft het Forum een verticale, beleidsadviserende opdracht en is het een toetssteen voor de stuurgroep en de Vlaamse regering bij nieuwe maatregelen."

Het VFV realiseert deze twee taken door haar ruime samenstelling die regelmatig wordt geactualiseerd. Iedereen is mee, ook de zogenaamde unusual suspects zoals VAB. Het is het bewijs van de kracht en het draagvlak van het VFV: de presentatie geeft de visie weer van het VFV. Belangrijk is dat het VFV SMART werkt. De focus ligt op evidencebased. Verkeersveiligheidscampagnes worden geëvalueerd op bereik, appreciatie en impact. Dit alles geldt ook voor het voorstel om 30 kilometer per uur als standaardlimiet in te stellen in de bebouwde kom.

Vervolgens schetst de spreker wat voorafging. Op 19 oktober 2018 werd een eerste nota voorgesteld over de uitbreiding van de zone 30 binnen de bebouwde kom. Een vervolgvergadering had plaats op 1 januari 2019 met als aanbeveling om 30

kilometer per uur als norm te stellen binnen de bebouwde kom, als algemene maatregel. Op 12 februari 2021 werd een vernieuwde nota voorgesteld op het VFV in samenwerking met de Klankbordgroep, bestaand uit Dirk Lauwers (UGent), Willy Miermans (UHasselt), Joris Willems (Hogeschool PXL), An Volckaert en Hinko Van Geelen (OCW) en Dirk Engels (TLM). Het voorstel is om binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur als standaardlimiet te kiezen in plaats van 50 kilometer per uur.

Voor Cathy Berx is van het grootste belang dat dergelijke maatregel werd uitgetest en haalbaar blijkt. Een groeiend aantal steden en gemeenten kiezen voor een uitbreiding van hun zones 30 binnen de bebouwde kom, of stellen 30 kilometer per uur als standaardlimiet in de bebouwde kom. Dat bewijst dat het niet gaat om een wild idee van zogenaamde verkeersveiligheidsfundi's.

1.2. Voordelen en draagvlak

De spreker somt de vele voordelen op van een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Het allerbelangrijkste en meest vanzelfsprekende voordeel is de grotere verkeersveiligheid. Het ongevalsrisico daalt door het bredere gezichtsveld en de kortere stopafstand. Door de lagere impact verkleint ook het risico op overlijden of ernstige verwondingen sterk. In het ontwerp van Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 las zij op pagina 15 dat voetgangers- en fietsslachtoffers het meest vallen bij een snelheidsregime van maximaal 50 kilometer per uur, namelijk 6 op 10. Bij een snelheidsregeling van maximaal 30 kilometer per uur gaat het om 2 op 10. Daarbij kan de vraag worden gesteld of de veroorzakende automobilist zich aan de snelheidsbeperking hield.

Een tweede voordeel situeert zich op het vlak van gezondheid: een betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en meer actieve gebruikers met minder overgewicht. De leefkwaliteit verbetert.

Het vlottere verkeer is een derde voordeel. Dat werd in Brussel aangetoond. Dat heeft wellicht ook te maken doordat er minder ongevallen zijn.

30 kilometer per uur als basisnorm in de bebouwde kom is verder belangrijk voor de realisatie van de modal shift. Een lagere snelheidslimiet motiveert om meer te wandelen en te fietsen.

Een ander voordeel is meer autonomie, ook voor de spreekwoordelijke 8- en 80-jarigen. Wat goed is voor jongeren en ouderen, is goed voor alle weggebruikers.

Een laatste voordeel is het verhinderen van sluipverkeer, in die zin dat de maatregel wel moet passen in een netwerkvisie. Er mag in deze zones 30 geen doorgaand verkeer zijn. Tot slot is de combinatie van verkeersluwe buurten en handhaving belangrijk.

Het VFV vindt het belangrijk dat zijn voorstellen evidencebased zijn. Er zijn enkele belangrijke rapporten die het belang onderstrepen van een veralgemeende standaardlimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Cathy Berx verwijst naar het rapport van het European Transport Safety Council van maart 2021. Daarin zijn Europese beleidsaanbevelingen opgenomen gericht aan het Europees Parlement. De belangrijkste zijn:

- 30 kilometer per uur als standaardlimiet binnen de bebouwde kom;
- de toepassing van het STOP-principe, met focus op veiligheid van de meest kwetsbaren;
- nultolerantie voor rijden onder invloed;
- update van de Europese richtlijn rijbewijs;
- update van de Europese richtlijn veiligheidsuitrusting.

Een veel gehoorde vraag die wordt gesteld bij de invoering van een algemene snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom is of er wel een draagvlak is. Cathy Berx vindt dit een zeer legitieme vraag. Het antwoord is volgens haar bevestigend. Voor het internationaal politiek draagvlak verwijst ze naar de Stockholm Declaration en verschillende buitenlandse steden waar de maatregel werd ingevoerd zoals Parijs, Bilbao en Graz. Ook op nationaal vlak is er een draagvlak waarbij ze Brussel en Gent vernoemt. In Antwerpen worden meer en meer zones 30 ingevoerd. En uit een bevraging uit 2018 van VSV blijkt dat van de Vlaamse gemeenten 57 procent positief tot zeer positief staat tegenover een algemene zone 30 binnen de bebouwde kom.

Naast een politiek draagvlak, is er ook een draagvlak bij de burger. Uit diezelfde bevraging van het VSV blijkt dat 78 procent van de bewoners in een zone 30 tevreden zijn met dat snelheidsregime. Volgens een studie van Vias institute uit 2018 is 85 procent tevreden om te wonen in een zone met een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Burgers vinden dit ook positief omwille van de betere luchtkwaliteit. Tot slot is er de Goodwincurve: mensen zijn vaak vooraf terughoudend maar zodra een maatregel is doorgevoerd erkent men dat de voordelen groot zijn en verdwijnt de tegenstand.

Vervolgens somt Cathy Berx de voordelen op van de invoering van 30 kilometer per uur als standaardlimiet, wat een verdere stap is dan te kiezen voor een zone 30. Ten eerste gaat het om een heel sterk signaal dat verkeersveiligheid primeert. Verblijven en ontmoeten staan boven het verkeer. In de bebouwde kom primeren verblijven en ontmoeten boven de snelle verplaatsing of functionele, snelle automobiliteit. Het heeft bovendien het voordeel van de duidelijkheid: er geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom tenzij het anders is aangegeven. Technisch gezien is het ook eenvoudig om de hervorming door te voeren: een aanpassing van artikel 11 van het verkeersreglement volstaat. Lagere en hogere snelheidsbeperkingen zijn mogelijk door het verkeersbord C43. Ook niet onbelangrijk volgens de spreker is dat de autonomie van de gemeenten onaangetast blijft.

1.3. Aanbevelingen

Tot slot doet het VFV een aantal aanbevelingen. Wat het beleid betreft, moet de maatregel van 30 kilometer per uur in de gehele gebouwde kom deel uitmaken van een goed mobiliteitsplan. De maatregel moet kaderen in een globale visie waarbij deze wordt opgenomen in de Mobiliteitsvisie 2040 en in de regionale mobiliteitsplannen van de vervoerregio's.

Daarnaast zijn er een aantal aanbevelingen voor de infrastructuur. Zo moet het wegbeeld aangepast zijn, bijvoorbeeld via het poorteffect (zie de tekeningen op slide 11 van de presentatie), en moet de aanpak van kruispunten in orde zijn. Deze aanbevelingen over de infrastructuur betekenen geenszins dat eerst de infrastructuur moet aangepast zijn alvorens de maatregel kan worden ingevoerd. Integendeel, 30 kilometer per uur is het uitgangspunt. Zodra de infrastructuur is aangepast met veilige oversteekvoorzieningen en afgescheiden fietspaden, kan de snelheid worden verhoogd tot 50 kilometer per uur. Dat is een omgekeerde redenering.

Nog wat infrastructuur betreft, is er de aanbeveling over de aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen (3.2.1.2) waarbij gemengd verkeer overeenkomt met maximaal 30 kilometer per uur. Ook dit is zo bepaald in de Stockholm Declaration. Verder is het aangewezen dat de weginfrastructuur sluipverkeer verhindert of in elk geval niet stimuleert. Burgemeesters verwijzen geregeld naar voor actieve weggebruikers risicovolle segmenten van gewestwegen die gelegen zijn in de bebouwde kom. Het is aangewezen dat die segmenten van gewestwegen in de bebouwde kom grondig worden doorgelicht. Hetzelfde principe zou best gelden als

uitgangspunt: als de oversteekplaatsen veilig zijn en er zijn afgescheiden fietspaden is 50 kilometer per uur mogelijk, zo niet en tot dan blijft 30 km per uur de snelheidslimiet.

Verder zijn er nog aanbevelingen voor communicatie en sensibilisering. De standaardlimiet van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom moet duidelijk gecommuniceerd worden. Men moet burgers sensibiliseren met campagnes en andere communicatie, en dit alles gekoppeld aan terreinactiviteiten.

Een voorlaatste aanbeveling gaat over de opleiding van lokale besturen. Zo is er de opleiding Een nieuw ontwerp voor veiliger verkeer, in samenwerking met Dirk Lauwers en Fietsberaad Vlaanderen over omgekeerd ontwerpen en Fix the Mix. De lokale besturen worden ook goed geïnformeerd via de VVSG-Mobibaden en over de GAS-wetgeving voor de handhaving.

Over handhaving gaan ook de laatste aanbevelingen. De politie is een zeer belangrijke partner voor snelheidscontroles. De handhaving verloopt best in drie fases: een testfase, een informatiefase en een handhavingsfase. De nieuwe GAS-wetgeving is belangrijk want betekent meer mogelijkheden voor handhaving in zones 30 en 50. Daarbij plaatst ze twee kanttekeningen: het risico bestaat dat dergelijke snelheidsovertredingen als lichte overtredingen worden beschouwd en er is de verminderde opvolging van recidive omdat er momenteel geen sprake is van een goede registratie van opeenvolgende overtredingen is, waardoor handhavers zelfs niet kunnen achterhalen of iemand eventueel systematisch de snelheidslimiet negeert.

Cathy Berx vat samen dat 30 kilometer per uur als standaardlimiet voor VFV een belangrijk instrument is dat vele doelen dient, maar zeker zal bijdragen tot nul verkeersslachtoffers door het verkeer.

2. Vias institute

2.1. Verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom

Stijn Daniels zegt dat de verkeersonveiligheid binnen de bebouwde kom goed kan geïllustreerd worden met een grafiek (zie slide 4 van zijn presentatie) die het aantal verkeersdoden toont in de bebouwde kom in de periode 2015-2019. Meer dan de helft zijn voetgangers (categorie 1) en fietsers (categorie 2). Samen met de bromfietsers (categorie 3) en de motorijders (categorie 4) gaat het om 7 op de 10 verkeersdoden in de bebouwde kom in Vlaanderen. Slide 5 maakt duidelijk dat slachtoffers het vaakst vallen op wegen waar de snelheid beperkt is tot 50 en 70 kilometer per uur, wat enigszins logisch is omdat het gaat om het grootste deel van het Vlaamse wegennet. Meer dan de helft van de slachtoffers op wegen waar de snelheidsbeperking 50 kilometer per uur is, zijn voetgangers en fietsers. Op slide 6 wordt een zogenaamde botsingsmatrix weergegeven die aantoont wie met wie in conflict komt. Het gaat opnieuw over de bebouwde kom in Vlaanderen in de periode 2015-2019. Het toont opnieuw aan dat de meeste dodelijke slachtoffers vallen bij de kwetsbare weggebruikers die in contact komen met auto’s en (lichte) vrachtwagens. De tabel zegt niets over wie verantwoordelijk is voor het ongeval. Volledigheidshalve vermeldt Stijn Daniels dat er in deze periode in de bebouwde kom 115 mensen om het leven kwamen bij verkeersongevallen zonder tegenpartij (bijvoorbeeld botsing tegen obstakel).

De voornaamste verkeersveiligheidsproblemen binnen de bebouwde omgeving zijn rijden onder invloed (alcohol, drugs), afleiding (navigatie, smartphones), de mix van soorten weggebruikers (groot en zwaar versus klein en licht), de veelheid van conflicterende verkeersbewegingen (bijvoorbeeld 1 op de 2 van alle dodelijke fietsongevallen hebben plaats op kruispunten) en een te hoge snelheid. Voor deze problemen bestaat er niet één zaligmakende oplossing.

2.2. Snelheid en verkeersveiligheid

In tegenstelling tot andere risicofactoren heeft snelheid een dubbel effect. Een hogere snelheid betekent een grotere kans op een ongeval en leidt tot zwaardere gevolgen. Op slide 10 toont een grafiek dat bij een grotere snelheid de stopafstand meer dan evenredig toeneemt. Wat minstens even belangrijk is om het aantal zware slachtoffers te verklaren, is de impact die snelheid heeft op de kans op overlijden. De grafiek op slide 11 komt voort uit een metastudie. Daaruit blijkt dat de kans op overlijden voor voetgangers bij een impact van 30 kilometer per uur 5 procent is, 50 kilometer per uur 29 procent en bij 70 kilometer per uur 75 procent. Het is op basis van deze resultaten dat men concludeert dat in gebieden waar er zeer frequente ontmoetingen zijn tussen verschillende weggebruikers, zoals in de Vlaamse stads- en dorpskernen, een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur meer veiligheid biedt.

De spreker concludeert dat een te hoge of onaangepaste snelheid een verklarende factor is bij sommige ongevallen. De impactsnelheid bepaalt de letselernst bij elk ongeval (ongeacht of het gaat om een kwetsbare weggebruiker, een inzittende van een voertuig enzovoort).

2.3. Effect zones 30

Over het effect van zones 30 bestaat veel literatuur die niet wetenschappelijk is gepubliceerd. Stijn Daniels vond echter drie wetenschappelijke studies terug (zie slide 14).

Wat moet men voor ogen houden bij het interpreteren van cijfers over het effect van maatregelen die een snelheidslimiet verhogen of verlagen? Er is altijd een stap tussen het nemen van een maatregel en het zien van het effect op het aantal ongevallen, namelijk het effect op het gedrag. Uit onderzoek blijkt dat naarmate maatregelen een sterker effect hebben op de effectieve snelheid, ze een sterker effect hebben op het aantal ongevallen. Dat effect is ook groter voor de meer ernstige ongevallen. Tot slot vermeldt Stijn Daniels dat zones 30 ook gunstig geëvalueerd worden door bewoners en lokale besturen op het vlak van geluidsoverlast en verkeersleefbaarheid.

2.4. Snelheidsgedrag in de realiteit

Vias institute heeft in het verleden gedragsmetingen in het kader van de snelheid gedaan op een honderdtal representatieve locaties. De recentste dateert van 2015; voor 2021 is er een nieuwe gepland. De zones 30 zijn in de studie van 2015 echter beperkt tot schoolomgevingen met een permanente snelheidsbeperking. De grafiek op slide 17 toont dat er veel snelheidsovertredingen zijn in die specifieke zones 30 aan scholen: 9 op de 10 rijdt te snel, waarvan 6 op de 10 meer dan 10 kilometer per uur. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur is het aantal overtredingen lager.

2.5. Publieke opinie

Begin 2021 hield Vias institute de representatieve Nationale verkeersONveiligheidsenquête. Ongeveer evenveel Vlamingen blijken voor- dan wel tegenstander te zijn van een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. Dat cijfer kan evolueren als een zone 30 wordt ingevoerd. Een heldere communicatie en sensibilisatie is belangrijk. Het aantal voorstanders is in Vlaanderen hoger dan in Brussel en Wallonië.

2.6. Standpunt Vias institute

Vias institute is voorstander van het verder veralgemenen van zone 30 in stads- en dorpscentra. Een gebiedsgewijze afbakening is logischer dan voortdurende wisselingen zoals bijvoorbeeld ter hoogte van schoolomgevingen. Dat is niet duidelijk voor de weggebruikers en zorgt voor verwarring. Afwijkingen in functie van de lokale context moeten mogelijk zijn. Bebouwde kommen strekken zich soms uit over wegen met een belangrijke verkeersfunctie. Deze allemaal onderwerpen aan een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur zal niet draagvlakverhogend werken. Dit moet voorwerp zijn van lokaal overleg. Dat kan opgenomen worden in de wegcode.

Als er een snelheidsbeperking wordt opgelegd, moet deze ook nageleefd worden. Dat moet gepaard gaan met investeringen in een duidelijk wegbeeld, in sensibilisering en in handhaving. Indien een groot deel van de weggebruikers zich niet aan de regel houdt, is er meer nodig dan enkel handhaving.

Stijn Daniels is steeds bereid om nog meer cijfermateriaal en verantwoording te leveren indien gewenst.

3. Dirk Lauwers

Dirk Lauwers licht toe dat hij als professor verbonden is aan de UAntwerpen en de UGent maar hij heeft ook veertig jaar praktijkervaring bij studiebureaus voor mobiliteit en ruimtelijke planning.

3.1. Kalmer verkeer in steden en dorpen

3.1.1. Een thema dat al decennia oud is

De roep naar rustiger verkeer in steden en dorpen weerklinkt al vele decennia. In de naoorlogse periode huldigden verkeersingenieurs nog het adagio 'ruim baan voor de auto', met soms snelwegen tot in het hart van de stad zoals bijvoorbeeld de B401 in Gent. In Groot-Brittannië kwam er al een omslag in de jaren zestig met onder meer het beleidsrapport Traffic in Towns van Colin Buchanan uit 1964. Dit werd met wat vertraging opgepikt door Herman De Croo, toenmalig minister van Verkeerswezen die 1984 uitriep tot het jaar van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Voor Buchanan moesten verblijfsgebieden in de stad toegankelijk zijn, maar niet doorgankelijk. Dat is een belangrijk leidend principe waarrond de spreker verder werkte, onder meer bij de opmaak van een verkeersplan voor de stad Mechelen eind jaren zeventig. Een dergelijk lussenplan werd door heel wat andere steden en gemeenten overgenomen, onder andere door Brugge, Turnhout, Leuven en Gent.

Minister De Croo legde de basis voor een gedifferentieerd snelheidsbeleid met introductie van de zone 30. Deze zones 30 werden in het verkeersreglement geïntroduceerd als een verblijfsgebiedenbenadering door Jean-Luc Dehaene. De zone 30 voor schoolomgevingen dateert van later. Het moest gaan om gebieden waar de verblijfsfunctie primeerde en het autoverkeer lokaal is. Minimaal werden ze gemarkeerd met borden F4 en met een poorteffect via de infrastructuur. Ook de centrumgebieden van steden werden gezien als potentieel behorend tot een zone 30.

Vanuit de vakwereld ontstond ook wel kritiek op de verblijfsgebiedenbenadering. Zones 30 waren vaak gebieden die gelegen waren tussen belangrijke verkeerswegen. De Nederlandse verkeerskundige Boudewijn Bach, bedenker van de wooneerven, stelde dat de verblijfsgebiedenbenadering onbruikbaar is. Men moet kijken naar de leefgebieden: waar woont men, waar wil men naartoe te voet of per fiets en hoe kunnen deze gebieden veilig worden ingericht. Deze mening werd niet

algemeen gedeeld; de meeste zone 30-gebieden zijn wel degelijk gebieden tussen de verkeerswegen.

Ter voorbereiding van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid werden in 2001 de stakeholders bevraagd die te maken hebben met verkeersveiligheid. Het draagvlak voor de uitbreiding van de zone 30 tot de gehele bebouwde kom was beperkt (zie slide 7), in tegenstelling tot het draagvlak voor een zone 30 in schoolomgevingen.

Nochtans voerde toenmalig verkeersminister Isabelle Durant in 2003 de mogelijkheid in voor gemeenten om de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur te combineren met de borden die de bebouwde kom afbakenen. Rond de toepassing van die mogelijkheid ontstond datzelfde jaar nog debat in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement. Bijna twintig jaar later wordt dit debat – grondiger en binnen een veranderd inzicht op verkeersveiligheid – dus opnieuw gevoerd in de commissie.

De snelheidslimiet voor de bebouwde kom werd van 60 naar 50 kilometer per uur gebracht in 1991. Net zoals er nu een discussie is over op welke wegen 30 of 50 geldt, was er toen een debat over 50 of 70. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gaf aan een studieteam dat Dirk Lauwers toen leidde de opdracht een selectiemethodiek voor de wenselijke snelheidslimieten te ontwikkelen en vast te leggen. Mogelijk kan die methodologie inspirerend zijn voor het bepalen op welke wegen afwijkend 50 kan toegelaten worden als 30 de nieuwe norm wordt voor de bebouwde kom. Dirk Lauwers is bereid om deze studie ter beschikking te stellen ter inspiratie.

3.1.2. Een actueel meer gehoorde vraag

Het draagvlak is sindsdien groter geworden zoals al aangegeven door de vorige sprekers. Hij zal hier niet verder in detail op ingaan. Hij benadrukt wel dat vooral door de coronacrisis in het voorbije jaar het draagvlak nog groter is geworden. Meer bewoners van woonwijken vragen om een zone 30 in te voeren of vragen om meer handhaving als er al een zone 30 is.

De coronacrisis heeft een verschuiving in het denken bij de Vlamingen veroorzaakt. Een duidelijke meerderheid is van oordeel dat er meer ruimte moet zijn voor voetgangers en fietsers in de bebouwde kom. Dat draagvlak voor een verdere uitbreiding van zones 30 is ook aanwezig in steden en gemeenten. Verkennend onderzoek door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde bij de lokale beleidsmakers toont aan dat een meerderheid van de respondenten positief tot zeer positief staan tegenover een veralgemening van de zone 30 binnen de bebouwde kom (zie bijlage). Dit weliswaar met de mogelijkheid om van de maximumgrens van 30 kilometer per uur in sommige straten om gegronde redenen af te wijken.

De Stockholm Declaration, onderschreven door 140 landen en de Europese Commissie, is een gezaghebbend gegeven voor het verkeersveiligheidsbeleid dat bijzonder helder is. Eén van de stellingen is dat de snelheid maximum 30 kilometer per uur mag zijn in alle gebieden waar er een mix is van kwetsbare verkeersdeelnemers en motorvoertuigen, tenzij het bewijs kan geleverd worden dat hogere snelheden veilig kunnen. Dat is ook de stelling die Cathy Berx meermaals formuleerde.

Ten grondslag aan de Stockholmverklaring ligt sterk wetenschappelijk onderzoek (zie slide 17). De verklaring is helder omdat ze op een omvattende manier inspiratie biedt voor het beleid. Dat is een beleid dat van 'elke verkeersdode is er een te veel' geen holle slogan maakt, maar wel de basis legt voor een evolutie naar een slachtoffervrij verkeerssysteem: een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030, en op weg naar nul verkeersdoden 20 jaar later, in 2050. Daartoe is een nieuw paradigma nodig voor het verkeersveiligheidsbeleid.

3.1.3. Voor meer verkeersveiligheid

De Stockholmverklaring steunt daarom op een doordachte aanpak, die verder gaat dan de belangrijke klassieke benadering met zijn vijf pijlers: goed veiligheidsbeheer, zorg voor slachtoffers, werken aan veilige voertuigen, verkeersgedrag en veilige wegen. De extra niveaus zijn de systeemveiligheid en het verkeersveiligheidsbeleid dat zich dient te integreren in een ruimer beleid: dat van mobiliteit en klimaat.

Systeemveiligheid betekent dat botsingen en aanrijdingen niet langer als ongelukken kunnen worden beschouwd. Dat er slachtoffers vallen hangt immers samen met fouten in het systeem die we moeten oplossen zodat we kunnen voorkomen dat er nog slachtoffers vallen. Een vision zero, een verkeer zonder slachtoffers, moet het doel zijn.

Op nog een hoger niveau, een derde niveau, is verkeersveiligheidsbeleid meer dan het aanpakken van gevaarlijke plekken of gevaarlijk rijgedrag. Werken aan verkeersveiligheid gaat samen met het werken aan verkeersleefbaarheid, aan levenskwaliteit in steden en gemeenten. En dat hangt samen met klimaatbeleid.

De Stockholmverklaring stelt een reeks samenhangende acties voor (zie slide 20). In het kader van deze uiteenzetting zijn er drie van bijzonder belang: strakke handhaving van snelheidsovertredingen, zone 30 als norm voor de bebouwde kom en ten derde minder autoverkeer, meer veiligere vormen van verplaatsen en meer actieve mobiliteitsvormen; kortom de modal shift.

3.1.4. Modal shift

Een modal shift zorgt voor meer verkeersveiligheid. Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat in steden waar een hoger gebruik is van het openbaar vervoer, er minder verkeersdoden zijn per 100.000 inwoners (zie slide 21). Wanneer er meer voetgangers en fietsers zijn, geldt de wet van safety in numbers. Dirk Lauwers toont twee grafieken (zie slide 22). De balken op de linkse grafiek geven het fietsgebruik aan, wat het hoogst is in Nederland en Denemarken. Maar de rode lijn die het aantal slachtoffers per gereden kilometer aangeeft is er het laagst. De rechtse figuur geeft dezelfde wetmatigheid weer en ze geldt dus ook voor voetgangers.

Als het risico per gefietste kilometer daalt, betekent dit dat zelfs als er meer gefietst en gewandeld wordt er in absolute cijfers minder slachtoffers zijn? Dat is zeker mogelijk: meer fietsers en toch minder fietsslachtoffers. Een onderzoek van de Westminster University toont aan dat het totaal aantal ongevallen met fietsers en voetgangers in autoluw gemaakte buurten daalt met een factor drie tot vier, ook al werd er meer gefietst (+50 procent) en gewandeld (+1/3e). In de binnenstad van Gent steeg na invoering van het verkeerscirculatieplan het aantal fietsers fors, gemiddeld ongeveer met de helft. En toch daalde het aantal fietsslachtoffers er (zie slide 24).

Autoluwe buurten zijn dus belangrijk voor de verkeersveiligheid. Maar ze zijn ook van belang voor de leefkwaliteit. Of omgekeerd: veel autoverkeer in een straat zorgt bijvoorbeeld voor een uitholling van de sociale contacten tussen omwonenden. Dat werd in 1981 aangetoond door het onderzoek Livable Streets van Donald Appleyard. Op de rechtse tekening op slide 25 duiden de lijnen de contacten tussen buren aan. Het kan gaan van een winkel bezoeken, een praatje maken op het voetpad, bij iemand op bezoek gaan enzovoort. Het onderzoek toont duidelijk het sociaal verscheurend effect aan van veel autoverkeer in een straat.

Als autoverkeer overheerst, ontstaat ook de zogenaamde arrogance of space: autoverkeer eist onevenredig veel ruimte op in verhouding tot het aandeel van autoverkeer in de modal shift. Ander buitenlands onderzoek heeft geanalyseerd hoe de

leefruimte van kinderen gedurende een aantal generaties is ingekrompen (zie slide 26) omdat straten te onveilig werden voor hen.

3.1.5. Methoden

Er is bijgevolg beleid nodig om steden autoluwer te maken. Het wordt UVAR genoemd: Urban Vehicle Access Regulation. De verkeerscirculatieplannen van Mechelen en Gent die doorgaand verkeer onmogelijk maken, zijn hiervan een voorbeeld. De UGent werkt mee in het Europees project ReVeAL, dat ingaat op verschillende mogelijkheden om steden en buurten autoluwer te maken. Andere voorbeelden dan circulatieplannen zijn de LEZ's en de Low Traffic Zones in Italië waarbij de binnenstad is afgesloten met camera's voor nummerplaatherkenning. Alleen wie een bijzondere relatie heeft met de binnenstad, bijvoorbeeld wie er woont, krijgt toegang. Een derde voorbeeld van een UVAR-systeem zijn stadstolsystemen zoals in Londen of Stockholm, of de kilometerheffing die Brussel wil invoeren.

3.1.6. Verband snelheid en verkeersveiligheid

Stijn Daniels zei dat de kans zes keer groter is om te overlijden als voetganger bij een autosnelheid van 50 kilometer per uur dan bij een snelheid van 30 kilometer per uur. Ook ter onderbouwing van de Stockholm Declaration werd het verband onderzocht tussen snelheid en de kans om zwaargewond te worden. Dat onderzoek concludeerde dat de kans negen keer hoger is (zie slide 28). Voor botsingen tussen auto's is de verhouding minder groot, maar toch substantieel, namelijk factor 5 bij een botsing in de rechterzijflank.

Ook de remafstand is groter bij een botsing aan 50 of 30 kilometer per uur zoals gesteld door Stijn Daniels. De remafstand kan men berekenen via een module van VSV. Bij 30 kilometer per uur bedraagt de remafstand op een droog wegdek 12,9 meter, bij 50 kilometer per uur 26,8 meter (zie slide 29).

Een lagere snelheid en minder auto's vormen onderdeel van het beleid in vele steden. De voorbeelden van Helsinki en Oslo tonen aan dat het ook in grote steden mogelijk is om tot een slachtoffervrij systeem te komen. In 2019 vielen in die steden geen dodelijke slachtoffers bij voetgangers of fietsers te betreuren. In het verleden was dat anders. Deze twee steden hebben lagere snelheidslimieten dan de meeste steden en hanteren een beleid van modal shift. Het aandeel van het autoverkeer in Helsinki is minder dan een kwart. In Vlaanderen streeft men naar een modal shift van 50/50 in de steden.

Er gebeurde heel wat onderzoek over de impact van de invoering van een zone 30. De internationaal gezaghebbende Stichting Wetenschappelijk Onderzoek uit Nederland, concludeert de bevindingen als volgt: "Het terugbrengen van de snelheidslimiet in een gebied van 50 naar 30 kilometer per uur levert een aanzienlijke veiligheidswinst op. Hoe groter de daling van de feitelijke rijsnelheid, hoe groter de veiligheidswinst."

Er is ook een verschil tussen zones 30 naargelang de inrichting. Wanneer die enkel is bedoeld als poorteffect bij het binnenrijden van de zone en de herinrichting van de gevaarlijkste punten, is het effect van het terugbrengen van de snelheid tot 30 kilometer per uur beperkter maar relevant: 10 tot 60 procent minder ongevallen (zie slide 32). Bij een betere inrichting zal dit effect nog groter zijn.

3.2. 30 kilometer per uur in de bebouwde kom als nieuwe norm

3.2.1. Buitenlandse voorbeelden

Graz was de eerste stad in Europa die in 1992 een zone 30 invoerde in de binnenstad. Aanvankelijk was minder dan de helft van de inwoners voorstander van de zone 30. Het draagvlak groeide gestaag en tien jaar later steeg het draagvlak tot 80 procent (zie slide 33). Een gelijkaardige Goodwincurve (die aangeeft hoe draagvlak voor een maatregel vergroot nadat die is ingevoerd) ziet men bij de invoering van bijvoorbeeld tolheffingssytemen in Londen en Stockholm. De veralgemeende zone 30 in Graz resulteerde bovendien in de halvering van het jaarlijks aantal dodelijke verkeersslachtoffers.

Een andere pionier is Londen waar in het centrum ook in de hoofdstraten de snelheid werd begrensd tot 20 mijl per uur. En een eerste evaluatie van de in 2021 in Brussel ingevoerde zone 30 blijkt positief te zijn: de meeste automobilisten zijn trager gaan rijden en de nieuwe limiet wordt meer en meer gerespecteerd, maar er is nog handhaving nodig.

In Frankrijk is er meer een bottom-upbenadering die sterk wordt begeleid met richtlijnen en handleidingen en het delen van goede praktijken. De zone 30 wordt gekaderd binnen een gedifferentieerd snelheidsbeleid zoals Herman De Croo destijds al voorstelde (zie slide 36). Een zone 30 is niet het ultieme doel, ook gebieden met lagere snelheden zijn mogelijk. Na een eerste golf van steden die een veralgemeende 30-limiet invoerden volgen nu steden als Lille, Bordeaux, Parijs. Parijs liet zich daarbij ook inspireren door Brussel. De vraag kan gesteld worden of Vlaanderen ook niet meer moeten leren van de ervaringen van Brussel. Er komt ook meer en meer vraag van bewoners om straten naar 30 kilometer per uur te brengen.

Maar in Parijs is meer aan de hand dan een verkeersreglementaire aanpak. De stad wordt herbouwd waarbij de rol van de weggebruikers en de sfeer veranderen. Op de Champs-Elysées in Parijs zijn momenteel acht rijstroken voor autoverkeer. Er zijn plannen om die tot vier te beperken. Uit de plannen blijkt ook dat het autoverkeer zou moeten bewegen in een shared space, wat wil zeggen dat kriskras oversteken door voetgangers er de norm zou worden (zie slide 38). De auto als gast in de stad, noemt de spreker het.

In Spanje ligt de algemene invoering van de 30 kilometer per uur wel wettelijk vast voor heel het land en wordt die vanaf dit jaar in alle steden en gemeenten ingevoerd in de bebouwde kom. Er zijn enkele uitzonderingen mogelijk zoals op rijbanen waar twee of meer rijstroken in elke richting behouden blijven.

In Nederland werd in de Tweede Kamer in 2020 een wetsvoorstel goedgekeurd voor de algemene invoering van zone 30 in de bebouwde kom. Verkeersdeskundigen bereiden dit momenteel voor. Fietsers en autoverkeer mag men niet meer mengen bij 50 kilometer per uur. Wegtypes waar dit wel kon, worden geschrapt uit de gezaghebbende CROW-richtlijnen voor wegontwerp. Er komt een nieuw type van ontsluitingsweg waar 30 kilometer per uur de maximumlimiet is.

3.3. Vlaanderen

De zone 30 in Vlaanderen geeft een verdeeld beeld. Stijn Daniels toonde al aan dat de zone 30 in schoolomgevingen niet goed wordt gerespecteerd. Dat geldt ook – maar minder uitgesproken – voor de andere zones 30, blijkt uit evaluaties en zelfmetingen van bewoners. Er is meer handhaving nodig. In Vlaanderen vindt 53 procent van de letselongevallen plaats op wegen met een snelheidsbeperking tot 50 kilometer per uur. In Brussel ging het om 85 procent van de ongevallen, maar

daar zou dit jaar verandering in moeten komen, omdat in de meeste straten de snelheid nu beperkt is tot 30 kilometer per uur.

Uit de fietsbarometer 2020 van de provincie Antwerpen blijkt dat fietsers het gemengd verkeer in straten waar 50 kilometer per uur is toegelaten een probleem vinden.

Dirk Lauwers pleit voor 30 kilometer per uur in de bebouwde kom als nieuwe norm. Voor de invoering is een stappenplan nodig. De regelgeving is de verantwoordelijkheid van de minister bevoegd voor Mobiliteit. De inrichtingseisen voor de wegen met de verschillende snelheidsregimes moeten bekeken worden. Er is verder nood aan heldere, uniforme richtlijnen, zowel voor de wegbeheerders als de weggebruikers. Van AWV als beheerder van gewestwegen mag minstens verwacht worden dat zij meewerken en niet tegenwerken. Momenteel zijn er 600 kilometer gewestwegen in de bebouwde kom waar gemengd verkeer is, geen fietspad, en waar de maximumsnelheid 50 kilometer per uur is. Dirk Lauwers pleit er uitdrukkelijk voor om de ruim-baan-voor-de-autofilosofie die kenmerkend was voor de jaren vijftig en zestig, niet meer bepalend te laten zijn voor het vastleggen van snelheidsregimes. Hij geeft het voorbeeld van de gemeente Nijlen die vragende partij was om een zone 30 in te voeren op een stuk van een gewestweg, waartegen AWV zich verzette (zie slide 46). Een omslag in het denken bij AWV is nodig.

Er is ook een duidelijke verantwoordelijkheid op lokaal niveau. De gemeenten moeten een stappenplan maken. Via de aanvullende reglementen zijn zij verantwoordelijk voor de afbakening van de bebouwde kom. Als beheerder van de gemeentewegen bepalen zij ook de snelheidsregimes. Bovendien zijn zij verantwoordelijk voor de handhaving. Hiervoor kunnen ze gebruik maken van nieuwe instrumenten zoals de GAS-boetes en trajectcontroles. Gemeenten hebben tot slot het initiatiefrecht om ook voor gewestwegen nieuwe snelheidslimieten op te leggen via aanvullende verkeersreglementen, maar er is een bindend advies van AWV. Misschien moet er nagedacht worden over hoe die verantwoordelijkheden in de toekomst worden vastgelegd.

Wat men moet vermijden is een kip-en-eidiscussie over wat eerst moeten komen: een aangepaste weginrichting of het plaatsen van zone 30-borden. Voor de herkenbaarheid van de weggebruikers is het beter dat het wegbeeld duidelijk maakt dat het gaat om een zone 30. Van belang is ook uniformiteit. Het basisprincipe moet zijn dat alleen straten waarvan kan aangetoond worden dat 50 kilometer per uur veilig is, de snelheidsbeperking 50 blijft. Bij een wegbeeld zonder fietspaden in een bebouwde kom in Vlaanderen is de maximumsnelheid 30 kilometer per uur: dat zou het patroon moeten zijn dat weggebruikers herkennen als normaal.

4. Ouders van Verongelukte Kinderen – SAVE vzw

Koen Van Wonterghem zegt dat OVK dankbaar is voor de uitnodiging die hij ook beschouwt als een erkenning van een geloofwaardige drukkingsgroep die zijn sporen verdiend heeft. Zo is OVK ook de vertegenwoordiger van het maatschappelijk middenveld.

Hij stelt OVK kort voor. In 2020 werd OVK 25 jaar oud. De drievoudige missie is al die jaren onveranderd gebleven: lotgenoten opvangen en samenbrengen om bij elkaar steun te vinden, ijveren voor een gepaste professionele opvang van nabestaanden van verkeersslachtoffers, en zich inspannen om verkeersveiligheid hoog op de agenda te houden.

Dat laatste onderdeel is aan de orde in de hoorzitting. Het gaat niet enkel in Vlaanderen te traag met het verlagen van de verkeersonveiligheid. Het is ook het geval in de rest van het land en in de meeste landen ter wereld.

OVK-leden zijn geen experten dus men mag van hen geen wetenschappelijke of statistische input verwachten op de hoorzitting. De spreker staat er wel van versteld dat 3 op de 10 verkeerslachoffers auto-inzittenden zijn. 7 op 10 zijn dus andere weggebruikers.

De lotgenoten van OVK weten wel tot welke kwalijke en verwoestende gevolgen verkeersonveiligheid kan leiden. Omwille van hun ervaring en in hun acties en getuigenissen staan kinderen en jongeren centraal. Wat goed is voor deze categorie van weggebruikers is ook goed voor alle anderen. Hetzelfde principe geldt trouwens ook aan de andere kant van de leeftijdswaaier: wat goed is voor de ouderen, is goed voor iedere weggebruiker.

OVK wil een moreel standpunt, een boodschap brengen.

Snelheid is duidelijk een (al of niet belangrijkste) factor in het merendeel van de ongevallen, ook bij die zonder lichamelijke schade. Snelheid is eigenlijk de hoofdoorzaak van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersonveiligheid, die niet in statistieken te vatten is maar daarom niet minder reëel is.

50 in plaats van 30 kilometer per uur in een bebouwde kom brengt aantoonbaar geen sikkepit voordeel op, zelfs niet voor de zogenaamde doorstroming. Dit ondanks alle pogingen van eender welke autolobby of vervoersmaatschappij om het tegendeel te bewijzen. Iedere fietser neemt dat elke dag waar. Eigenlijk is dat een postulaat geworden: het moet niet meer bewezen worden.

Snelheid is nochtans wel een gevaarlijke fetisj, een fixatie, voor sommigen zelfs een (egoïstische) obsessie. Het probleem daaromtrent is er dus een van maatschappelijke cultuur, ja zelfs van beschaving, en helemaal geen van ratio of van redelijkheid. Vermits het dus een attitudegegeven is, eigenlijk een attitudeprobleem, moet bekeken worden hoe dit aan te pakken. Het komt erop aan een aantal randvoorwaarden te scheppen die weggebruikers, in de eerste plaats automobilisten (maar vanaf nu ook elektrische fietsers, speedpedelecrijders en wielertoeristen) te brengen tot een doorgedrongen overtuiging – dat is beter dan de versleten term draagvlak – dat trager beter is voor iedereen (en voor alles). Enkel om die reden moeten snelheidsgrenzen nageleefd worden, en niet omwille van de dreigende geldboete of een andere sanctie ingeval van overschrijding.

Na een eeuw is men geëvolueerd naar een buitensamenleving waar de auto systematisch letterlijk en figuurlijk de voorrang krijgt op alle vlakken, met intussen een veelvoud aan auto’s en een sterk toegenomen bevolking en bevolkingsdichtheid. Er is bijgevolg ook een exponentiële groei van het aantal deelnames aan het verkeer, in een openbare ruimte die helemaal niet elastisch is. Nu moet men een mentale omslag maken, een soort van omgekeerde prioriteit vastleggen. Weg van het zogenaamde automobilistisch denken dat nog in eenieder zit. Denk maar aan het gebruik van term zoals zwakke gebruiker, de helmplicht en de hesjesdiscussie die de verantwoordelijkheid systematisch verleggen.

Een randvoorwaarde voor deze omslag is, onder meer, de autoconstructeurs er toe te brengen (of Europees te dwingen) andere auto’s te bouwen. Auto’s worden steeds sneller, groter en letterlijk kwetsender en geven alsmaar minder het gevoel dat men snel rijdt. Een ander concept van auto is perfect mogelijk en zal de autobestuurders helpen het fenomeen snelheid op een juiste manier te percipiëren en inderdaad aan te voelen. Er is geen twijfel over: het is niet de markt die de huidige ‘sociaal tegendraadse’ auto’s vraagt; het zijn de constructeurs die die auto’s aan de markt opdringen.

Een andere randvoorwaarde is een bewezen veilig kader scheppen dat eenvormig en algemeen is, dus duidelijk voor de weggebruiker om het zich eigen te maken.

Beter dan in een bebouwde kom van een gemeente bijvoorbeeld 90 procent, niet altijd homogene, zones 30 te hebben (en dus 90 procent uitzonderingen op de algemene regel van 50 kilometer per uur), kan men deze uitzonderingen structureel verheffen tot de algemene regel en de huidige algemene regel tot de uitzondering. Het eventuele argument van tegenstanders dat er nu toch al zoveel zones 30 zijn, is dus te beantwoorden met de vaststelling dat net op die manier een gebrek aan logica is ontstaan.

Een project rond snelheidsverlaging is volgens OVK een veranderingsproject, eventueel in een aantal stappen, en eventueel ook voorafgaandelijk aan het moment waarop de verplichting definitief wordt ingevoerd. Maar men moet beginnen met het vastleggen van de algemene regel waarover geen ernstige en moreel te funderen betwisting meer mogelijk kan zijn. Als men met een snelheid van meer dan 30 kilometer per uur door een woonstraat rijdt, kan men toch enkel tot het besef komen dat men te snel rijdt. In het andere geval heeft men een gedragsprobleem, vindt de spreker.

Sensibiliseren, voorbereiden, coherente mobiliteitsplannen, aanduiden van alle voordelen van de norm, en dergelijke meer kunnen in een tussenfase aangepakt worden. Koen Van Wonterghem denkt hierbij aan zijn (overigens absoluut positieve) persoonlijke Brusselse ervaring: bij de invoering van de 30-norm in het ganse gewest kon, achteraf bekeken, wellicht nog meer aandacht gegaan zijn naar dit tussentijds informatief en preventief onderdeel.

Volgens een bevraging van de Krant van West-Vlaanderen begin 2020 zijn de West-Vlaamse burgemeesters in groten getale mee met het verhaal van de 30-norm als algemene regel. Het is belangrijk te weten dat lokale overheden de gewenste omslag omarmen, vermits zij zeer belangrijk zijn om die omslag tot een succes te maken.

Wat geen (voorafgaande en zaligmakende) randvoorwaarde is in dit mentaal veranderingsproces, is de infrastructuur die het onmogelijk zou moeten maken sneller dan toegestaan te rijden. Want dan is het geen duurzaam veranderingsproces meer. Dan is er geen plaats of kans meer om een maatschappelijk gewenste attitude te bewerkstelligen en te laten internaliseren. De spreker verwijst naar het succesvolle voorbeeld van de actie 20's Plenty for Us van burgerbewegingen in een aantal buitenwijken van Londen.

Niets belet weliswaar de zichtbaarheid van de 30-norm aan de ingangen van de stad of gemeente te vergroten en te verduidelijken. In grotere bebouwde kommen zal men hier en daar wel infrastructureel moeten ingrijpen, maar dan wel in de eerste plaats in het belang en het voordeel van de actieve weggebruikers. Zij kunnen momenteel nog als slechts tweederangsweggebruikers worden bestempeld.

Maar de spreker waarschuwt dat fietspaden in een bebouwde kom geen vrijgeleide mogen zijn voor (te snel) autoverkeer. Hij las ergens dat de beste weg met een verblijfsfunctie een weg is met weinig autoverkeer. De infrastructuuringrepen moeten er niet komen vanuit het automobilistisch denken. In het algemeen kan echter gesteld worden dat de maatregel zone 30 in bebouwde kom geen zware budgettaire implicaties hoeft te hebben. Het is allereerst een kwestie van politieke visie en wil.

Zoals eerder gezegd, is de OVK-insteek – zoals ook bij het OVK-verkeersveiligheidsproject SAVE-charter Steden & Gemeenten – er een vanuit het perspectief van het kind en de jongere. Voor hen, maar niet enkel voor hen, is de 30-norm tevens een soort van vergevingsgezindheidsmaatregel, helemaal naar analogie met het begrip vergevingsgezind dat bij wegenaanleg en -inrichting gehanteerd wordt. Een verkeerde beweging of verkeerd maneuver wordt op die manier niet meer fataal afgestraft.

Het veiligheidsaspect brengt de spreker ook bij een ander existentieel aspect dat men vergeet: de individuele vrijheid. Eigenlijk spoort de 30-norm perfect met de vrijheid die men moreel verplicht is terug te geven aan de zevenjarige, namelijk de vrijheid zich op elk ogenblik autonoom en veilig te verplaatsen, naar school, sportclub, muziekacademie enzovoort. In Kopenhagen gaat meer dan drie kwart van de 7-jarigen autonoom naar de school of vrijetijdsbesteding. Die grondrechtelijke vrijheid werd hen met de jaren helemaal ontnomen. Hij verwijst naar de studie over de leefruimte van kinderen waarnaar Dirk Lauwers verwees. Het is de verdomde plicht dit recht – en dat is geen voorrecht – aan onze kinderen terug te geven.

De 30-norm kan en zal een belangrijke stap zijn om de stad, gemeente en de straten terug te geven aan de mensen: veiligheid gaat inderdaad hand in hand met convivialiteit. En zoals de nulnorm voor drinken en autorijden er sowieso op een dag zal komen, zo zal de 30-norm er ook (al eerder) komen. Het concept bestaat niet sedert gisteren: er wordt al vijftien jaar activistische actie rond gevoerd. Tot slot las hij in de krant dat Febetra achter de visie van zone 30 in de bebouwde kom staat.

5. Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten

Erwin Debruyne zegt dat de VVSG zich kan vinden in een veralgemeende toepassing van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom mits een aantal voorwaarden (zie verder). Dat mag niet verwonderen gezien de ruimere en groeiende toepassing van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Hij verwijst naar de toepassingen zone 30 in schoolomgevingen en in de centra van steden en gemeenten, de invoering van fietsstraten en fietsstraten waar de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur geldt. Verder is er de toepassing van Fix the Mix en de snelheidsbeleidsplannen.

Voor de toepassing van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom zijn er vele redenen die eerder al door de andere sprekers werden toegelicht. Verkeersveiligheid is een van de belangrijkste. Daarnaast is er de modal shift en aandacht voor een kwaliteitsvolle publieke ruimte (verblijfsfunctie, ontmoeting, horeca, aangenaam winkelen enzovoort). Tot slot is er minder luchtvervuiling en geluidsoverlast.

De invoering van snelheidsbeperkingen tot 30 kilometer per uur gebeuren niet zomaar. Ze kaderen in een gemeentelijk mobiliteits- en snelheidsbeleid, de nieuwe wegencategorisering en circulatieplannen. Circulatieplannen helpen het verkeer te scheiden zodat bijvoorbeeld een fietsnetwerk niet overlapt met een vrachtroutenetwerk. Het moet ook leiden tot minder sluipverkeer. Slide 5 toont het grondplan van een gemeente waar op een beperkt aantal wegen (blauw) een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur geldt. De gele straten ertussen zijn zone 30 en de groene straten zijn fietsstraten.

Voor de inrichting van een zone 30 wordt vaak beroep gedaan op de principes van Fix the Mix. Het gaat dan niet alleen over weginrichting en -circulatie maar ook de inrichting van leefbuurten.

Het beleidskader kan echter niet onmiddellijk vertaald worden in de infrastructuur. Dat vergt tijd. Ondertussen kunnen wel al snelheidscorrigerende maatregelen worden genomen, bijvoorbeeld het creëren van een poorteffect. Beter is om de gehele weg en publieke ruimte helemaal herin te richten. Dat vergt de nodige voorbereidingen en een geïntegreerde aanpak. VVSG is tevreden dat er allerlei incentives worden toegekend aan gemeenten voor bijvoorbeeld fietsbeleid, ontharding, boomplantingen enzovoort, maar de bij voorkeur gelijktijdige geïntegreerde toepassing ervan naar aanleiding van een concrete wegherinrichting vergt ook de nodige afstemming.

In afwachting van deze ideale situatie is er nood aan sensibilisering en handhaving. Andere sprekers verwezen naar de nieuwe mogelijkheid om hiervoor GAS-boetes in te zetten. Maar ook dat vergt nog heel wat voorbereiding, bijvoorbeeld voor de aanpak van recidivisten.

VVSG wil blijven streven naar verkeersveilige en kwaliteitsvolle stads- en dorpscentra waarbij de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur voluntaristisch wordt toegepast. Een veralgemening vergt een beleidsmatige uitwerking en vertaling. Er wordt nu al stapsgewijs gewerkt aan de aanpassing van de infrastructuur. Steden en gemeenten wisselen in afwachting van een grotere herinrichting know how uit. Er wordt gedacht aan de ontwikkeling van een soort van toolbox waarbij wordt nagegaan welke snelheidscorrigerende maatregelen best worden genomen in functie van wegcategorie, wegprofiel, verkeersintensiteiten, hulpdiensten enzovoort.

Veel steden en gemeenten werken aan een veralgemening van de zone 30 in de bebouwde kom maar dit op korte termijn invoeren voor alle steden en gemeenten lijkt de VVSG moeilijk toepasbaar. Ze pleit daarom voor 2030 als perspectief. Er zijn namelijk nog heel wat straten die niet uitnodigen om maximaal 30 kilometer per uur te rijden en waar nog veel werk aan is. Steden en gemeenten willen zich daarop voldoende voorbereiden.

II. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de leden

1.1. Tussenkomst van Marino Keulen

Marino Keulen zegt dat dit een van de vraagstukken is waarvoor aandacht is in de beleidsplannen van alle 300 Vlaamse gemeenten. Burgers geven vaak aan dat een te hoge snelheid in hun buurt een van de grote problemen is. Maar het is ook een moeilijk vraagstuk. Over de kern van de zaak, namelijk de bescherming van de zwakke weggebruiker is iedereen overtuigd. Ingrepen in de weginrichting en handhaving zijn nodig. Het dossier heeft ook te maken met hoe een stad of gemeente is opgebouwd. Brussel is bijvoorbeeld een compacte stad waar de scheiding tussen doorgaand en bestemmingsverkeer makkelijk kan gemaakt worden. Schoolomgevingen in alle steden en gemeenten zijn onderworpen aan een zone 30. Tijdens de schooltijd wordt deze snelheidslimiet gerespecteerd, maar aan een weg met doorgaand verkeer wordt deze daarbuiten veel genegeerd. Dat geeft aan dat functies van wegen en de gebruikers grotendeels bepalend zijn. Dat is geen pleidooi voor koning auto maar dat leert hij uit de dagelijkse praktijk als burgemeester.

Het scheiden van doorgaand en bestemmingsverkeer is belangrijk, net zoals de inrichting. Zoals de VVSG opmerkte wordt de zone 30 momenteel voluntaristisch toegepast. Maar een kader is noodzakelijk om dit afdwingbaar te maken. Er worden door de Vlaamse Regering stappen gezet in de goede richting door minister Bart Somers en minister Lydia Peeters door het toekennen van subsidies voor onder meer de inrichting van veilige schoolomgevingen.

Burgers zijn op dit ogenblik voorstander van fietsen maar moeten daarin nog verder worden opgevoed. Meer dan 50 procent van de verplaatsingen onder de 5 kilometer gebeurt met de wagen. Indien zij de fiets zouden nemen, zal dit ook de verkeersveiligheid ten goede komen.

Marino Keulen houdt verder een pleidooi voor subsidiariteit. Wat de handhaving betreft verwijst hij naar de nieuwe GAS-boetes. De bedoeling is het voeren van een lik-op-stukbeleid. Voor het gerecht vormen dergelijke overtredingen (30 en 50 kilometer per uur) immers geen prioriteit.

De vergelijkingen die sprekers met grote steden kan niet doorgetrokken worden naar landelijk Vlaanderen. Dat zou de realiteit miskennen.

1.2. Tussenkomst van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht zegt dat uit de uiteenzettingen van de sprekers duidelijk de noodzaak blijkt van 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 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 597/1). Het werd geschreven met een oprechte bezorgdheid over de verkeersonveiligheid. De cijfers zijn gekend. Tussen 2016 en 2019 stijgt het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen. De doelstelling uit het Pact 2020, eveneens opgenomen in het regeerakkoord van de huidige Vlaamse Regering, namelijk maximaal 200 verkeersdoden in 2020, werd niet gehaald. Zelfs niet door het verminderde verkeer door de coronacrisis. Dit moet een wake-upcall zijn. Ze bedankt de sprekers om iedereen nog meer wakker te schudden.

De spreker wil niet zeggen dat er geen goede initiatieven zijn. Ze wijst op de schoolstraten, de trajectcontroles enzovoort. Maar dit volstaat niet. Snelheid is de grootste killer in het verkeer. De overlevingskansen in een zone 50 zijn veel kleiner dan in een zone 30.

Verkeersveiligheid kent inderdaad geen politieke kleur. Het belangt iedereen aan. Dat er geen voldoende draagvlak zou zijn voor de invoering van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom werd mooi weerlegd door Cathy Berx: draagvlak groeit zodra de maatregel is ingevoerd.

Een van de voornaamste tegenargumenten voor de invoering van de veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom is dat dit in strijd is met de lokale autonomie. Ook minister Lydia Peeters antwoordt steeds dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om in te schatten welke verkeersregels van toepassing moeten zijn in hun stad of gemeente. Daar is Annick Lambrecht het mee eens. Gemeenten doen ook al veel voor de verkeersveiligheid. Het voorstel van decreet verandert echter niets aan de lokale autonomie. De wegbestuurder, of het nu een lokaal bestuur is of het Vlaams Gewest, kan altijd beslissen om een andere snelheidslimiet in te voeren op bepaalde plaatsen. Ze benadrukt dat het voorstel niet betekent dat overal 30 kilometer per uur geldt. 50 is bijvoorbeeld mogelijk bij duidelijk afgescheiden fietspaden, grote veilige invalswegen enzovoort.

Uit een bevraging van VSV blijkt dat 57 procent van de lokale besturen positief tot zeer positief staat ten opzichte van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom. Een andere, recente bevraging van de Krant van West-Vlaanderen komt uit op 9 op 10 voorstanders. Er is nog politieke moed nodig om dit door te voeren. Nadien zal er zeker positieve respons op komen volgens Annick Lambrecht. Ze citeert enkele burgemeesters en schepenen uit dit nieuwsartikel. Ze pleit voor een algemeen kader dat duidelijk is voor iedereen. Samen met de lokale besturen kan bekeken worden waar er uitzonderingen mogelijk zijn. Het valt ook niet uit te leggen dat er in drie naast elkaar gelegen gemeenten verschillende regels zouden zijn: in gemeente A een algemene zone 30, in gemeente B geen algemene zone 30, en in gemeente C enkel zone 30 in de schoolomgeving.

Vervolgens stelt Annick Lambrecht vragen aan de sprekers. Aan Cathy Berx en Dirk Lauwers vraagt ze welke realistische timing zij vooropstellen voor een veralgemeende invoering van de zone 30 in de bebouwde kom, met 50 als uitzondering. Ze vraagt dit omdat VVSG 2030 vooropstelt. Iedereen kan uitrekenen hoeveel ongevallen er nog tot dan kunnen gebeuren.

Aan Stijn Daniels vraagt ze wat eerst nodig is: een aangepaste weginrichting en voldoende handhaving, of de invoering van de algemene regel zone 30. Verder vraagt ze wat goede richtlijnen zijn voor het toestaan van uitzonderingen op de 30 kilometer per uur. Zijn er buitenlandse voorbeelden?

Van VVSG wil Annick Lambrecht weten waarom zij van mening zijn dat het voorstel van decreet de autonomie van gemeenten beknot om te bepalen welke de beste snelheidslimiet is.

Aan Vias institute vraagt ze verder of kan berekend worden wat de impact zou zijn van de invoering van de veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom op het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers. Wat bedoelde Stijn Daniels met "het moet meer zijn dan handhaving alleen".

Erwin Debruyne toonde een stratenplan waarbij vele straten zone 30 waren, met uitzondering van enkele grote doorgangswegen. Is het dan niet logischer om daar 30 als algemene regel te hanteren, en 50 als uitzondering? Over welke gemeente ging het?

1.3. Tussenkomst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens vindt het een zeer nuttige hoorzitting. Hij stelde regelmatig al vragen over het aantal verkeersdoden dat de laatste jaren niet meer daalt. Het aandeel van fietsers en voetgangers blijkt ook gestegen. Zijn bijzondere appreciatie gaat uit naar Koen Van Wonterghem als vertegenwoordiger van een vereniging waar geen enkele ouder deel van zou mogen uitmaken. Zijn betoog confronteert met de gevolgen van verkeersonveiligheid.

Nu blijkt dat een meerderheid van de gemeenten voorstander is van een veralgemeende zone 30, vraagt de spreker aan Cathy Berx of men niet eerder naar een bottom-upbenadering moet gaan? Beschikt ze als gouverneur over cijfers over handhaving in de provincie Antwerpen? De cijfers in de provincie Limburg die hij opvroeg, zijn bedroevend. Op vier jaar tijd werden slechts 254 controles uitgevoerd in de zone 30. De opmerking over de nieuwe GAS-boetes en de onmogelijke opsporing van recidivisten door dit systeem, is hem gekend. Moet men hier eerst nog een oplossing voor vinden, of is het niet beter om het systeem zo breed mogelijk uit te rollen? Hij hoort nog veel aarzeling bij vele gemeenten voor het invoeren van deze GAS-boetes voor snelheidsovertredingen. Dat zou volgens hem een gemiste kans zijn.

Aan Stijn Daniels vraagt hij of hij een procentuele verdeling heeft van de oorzaken van verkeersongevallen. Gaat het bij de cijfers over ongevallen bij 30, 50 en 70 kilometer per uur over de maximumsnelheid die gold, of over effectief gereden snelheid? Hij gaat uit van het eerste.

Dirk Lauwers toonde nogmaals het verband aan tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit. Er zijn vele bebouwde kommen op het platteland waar een gewestweg doormidden snijdt, wat een totaal ander wegbeeld is dan een stadskern. Wat is hiervoor de oplossing? AWV schrijft een getrapte afbouw voor van 70 naar 50 naar 30 kilometer per uur. Moeten de lokale besturen hierbij niet worden betrokken?

Lode Ceyssens gaat met Dirk Lauwers akkoord over het bestaan van bepaalde idee-fixen bij AWV. Moet het Vademecum Fietsvoorzieningen dan ook niet worden aangepast? Wanneer men als gemeentebestuur een zone 50 wil inrichten, stelt AWV dat er aanliggende fietspaden moeten zijn, geen vrijliggende. Als die herinrichting kadert in een fietspadenproject kiest men soms voor vrijliggende fietspaden met als gevolg dat er een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur moet worden ingevoerd.

Aan Dirk Lauwers vraagt hij of men in Vlaanderen net zoals in Frankrijk niet eerder naar een bottom-upbenadering moet gaan, al dan niet met positieve en negatieve stimulansen. In de discussie of men eerst de zone 30 moet invoeren in de gehele bebouwde kom, of eerst de inrichting moet aanpassen, vraagt hij of onder inrichting ook de handhaving moet begrepen worden.

Van VVSG wil Lode Ceyssens weten hoeveel gemeenten werden bevraagd om tot hun standpunt te komen. Hij vindt het goed dat, zoals aangegeven door VVSG, er veel voluntarisme voor verkeersveiligheid is bij de gemeenten. Maar zal dit nog zo zijn als van bovenaf de zone 30 in de bebouwde kom wordt verplicht?

Lode Ceyssens merkt ten slotte op dat er geen twee dezelfde bebouwde kommen zijn in Vlaanderen en dat er een enorm groot verschil is tussen stad en platteland. Hij hoorde in Nederland ooit over Vlaanderen zeggen dat het een regio is waar veel regels zijn maar niemand ze toepast en waar ze niet worden gecontroleerd. Dat moet men te allen tijde voorkomen. Geen enkel verkeersslachtoffer wordt gered door een aangegeven snelheid maar wel door de effectieve snelheid te doen dalen.

1.4. Tussenkomst van Stijn Bex

Stijn Bex valt het op dat voor de experten die gevraagd werden om te komen spreken over verkeersveiligheid in de bebouwde kom, snelheid het belangrijkste aspect is. Andere interessante elementen zijn ook belangrijk maar eerder omkaderend.

Uit de uiteenzettingen blijkt duidelijk een essentieel verschil tussen 30 en 50 kilometer per uur. Internationaal is er een tendens om naar een zone 30 te gaan in woonkernen, net zoals bij vele Vlaamse gemeenten en steden.

Hij heeft het gevoel dat verschillende commissieleden op zoek gaan naar mogelijke problemen om een oplossing niet door te voeren, eerder dan na te gaan hoe eventuele moeilijkheden opgelost kunnen worden. De argumentatie van VVSG dat het een beetje moeilijk is om in alle bebouwde kommen een zone 30 in te voeren, vindt hij te beperkt.

Sommigen vrezen dat de verplaatsingstijd zal toenemen. In Brussel werd op 1 januari 2021 de zone 30 veralgemeend ingevoerd. Uit vergelijkingen voor en na de invoering blijkt dat de gemiddelde snelheid verlaagde, maar dat de verplaatsingstijd ongeveer constant bleef. Kennen de sprekers voorbeelden van gelijkaardige bevindingen? Gaat dit ook op voor verplaatsingen van dorpskern naar dorpskern?

Erwin Debruyne stelde dat gemeenten bezig zijn met het aanpassen van het wegbeeld en in 2030 hiermee volledig klaar zijn om een veralgemeende zone 30 in te voeren. In hoeverre is men daar zeker van? De vraagt stelt zich of men eerst de zone 30 invoert, of dat men eerst de infrastructuur aanpast. Uit buitenlandse ervaringen en studies blijkt dat men de zone 30 alvast kan invoeren ook al is het wegbeeld nog niet aangepast: chauffeurs die zich anders niet zouden houden aan de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur, worden toch afgeremd door chauffeurs die zich wel aan de regels houden. Kan Cathy Berx dit bevestigen? Beschikt Vias institute over cijfers hierover?

56 procent van de zones 30 zou volgens de Vlamingen slecht aangeduid zijn, aldus onderzoek van Vias institute. Zou een veralgemeende invoering van een zone 30 in bebouwde kommen de duidelijkheid niet verhogen? In Brussel konden duizenden verkeersborden hierdoor verwijderd worden. Zo wordt de verkeerssituatie veel duidelijker.

Volgens Cathy Berx betekent de algemene invoering van zone 30 in de bebouwde kom, en als uitzondering 50 kilometer per uur, geen aantasting van de autonomie van de lokale besturen. Wat vindt VVSG van dit standpunt? Stijn Bex is het eens met Cathy Berx. Het enige wat er wijzigt is dat de huidige discussies over het al dan niet invoeren van een zone 30 dan zullen gaan over de invoering van een uitzondering tot 50 kilometer per uur op een bepaalde plaats. Dat vindt hij vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een interessantere discussie: het risico om een verkeerde politieke beslissing te nemen, ligt dan bij de beleidsmakers en zij zullen geneigd zijn om verkeersveiligheid prioritair naar voor te schuiven.

1.5. Tussenkomst van Rita Moors

Verkeersveiligheid is voor *Rita Moors* en de N-VA-fractie absolute prioriteit. Elk slachtoffer is er een te veel. Alhoewel het aantal verkeersdoden de laatste jaren is gedaald, is het nog steeds te hoog. Er zijn al inspanningen geleverd zoals de vernieuwde rijopleiding, vierkant groen, flitspalen, trajectcontrole en het MIA-project.

De lokale autonomie mag niet uit het oog worden verloren. Lokale besturen hebben het meest voeling met de lokale situatie.

Volgens Cathy Berx zou 40 procent van de lokale besturen niet positief staan tegenover de invoering van een veralgemeende zone 30. Hebben deze gemeenten een eenduidig profiel?

Vervolgens heeft Rita Moors nog enkele vragen voor Stijn Daniels. Ze stelt als lokale mandataris vast dat het makkelijker is om een draagvlak te creëren voor het aanleggen van fietsstraten. Daar geldt ook een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur. Zou een aanleg van fietsstraten de verkeersveiligheid ten goede komen of is dat een pseudo-effectieve maatregel? Belangrijke oorzaken van ongevallen zijn gsm-gebruik en rijden onder invloed. Hoe kan een opgelegde verkeerssnelheid van 30 kilometer per uur daarin verandering brengen? Stijn Daniels zei dat er meer dan handhaving nodig is om te vermijden dat chauffeurs meer dan 30 kilometer per uur rijden. Hoe ziet hij dit? Wat vindt Stijn Daniels van de verschuiving van de aandacht voor schoolstraten naar schoolroutes? Wat vindt hij van de aanleg van gevleugelde zebrapaden aan scholen? Tot slot waarschuwt Rita Moors voor het creëren van een vals gevoel van veiligheid voor de zwakke weggebruiker. Bij zwakke weggebruikers moet voldoende besef worden gecreëerd dat men nooit alleen deelneemt aan het verkeer en men in conflict kan komen met andere weggebruikers. Wat is de mening van Stijn Daniels hierover?

1.6. Tussenkomst van Wim Verheyden

Wim Verheyden hoorde Cathy Berx spreken van de modal shift en gezondheidsaspecten, die naast de daling van het aantal ongevallen de aspecten zijn waar zij wil op inzetten. Klopt zijn interpretatie dat die aspecten voor haar even belangrijk zijn en alle middelen goed zijn om de automobilist uit zijn wagen te krijgen?

Dirk Lauwers sprak van tolheffingen om wagens weg te houden uit de steden. De Vlaams Belangfractie zal hiermee nooit akkoord gaan. Hij verwijst naar de eerdere discussies over de kilometerheffing. Autorijden wordt in België fiscaal al zwaar belast.

Hij kan zich voorstellen dat in Franse steden waar 20 en 30 kilometer per uur de norm is, het openbaar vervoer beter is uitgebouwd dan in Vlaanderen. De bebouwde kom van kleine Franse dorpen is ook niet te vergelijken met die van de Vlaamse gemeenten.

Uit de bevraging van Vias institute blijkt dat 42 procent voorstander is van de invoering van een veralgemeende zone 30, maar 43 procent is tegenstander. Dat

toont een duidelijke splitsing aan in de samenleving. Hij heeft de indruk dat men de zone 30 gewoon wil invoeren en dat iedereen dit dan maar moet slikken. Is dat draagvlak er wel op lokaal niveau? Hij geeft het voorbeeld van zijn gemeente waar zogenaamde knippen werden ongedaan gemaakt omdat handelaars hun omzetcijfer zagen dalen. Daar moet men rekening mee houden. Fietszones kunnen een oplossing zijn, maar dan wel op welbepaalde plaatsen zoals in de buurt van scholen en mits een lokaal draagvlak.

Men gaat ook makkelijk voorbij aan de meer dan 800 zwarte kruispunten in Vlaanderen. Daarop inzetten zal het aantal verkeersslachtoffers al ernstig doen dalen.

Verder pleit hij voor brede, afgescheiden en goed verlichte fietspaden die goed worden onderhouden. Slechts 20 procent van de ongevallen zijn ongevallen met gemotoriseerd vervoer. In 80 procent van de gevallen gaat het over fietsers en voetgangers. De zone 30 invoeren in de gehele bebouwde kom is zeker niet zaligmakend, volgens Wim Verheyden.

Hij pleit voor de lokale autonomie, mits er een lokaal draagvlak is voor de maatregelen die men wil nemen.

2. Antwoorden van de sprekers

2.1. Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid

Cathy Berx herhaalt dat de veralgemeende invoering en het welslagen van 30 km per uur in de bebouwde kom uiteraard ook afhankelijk is van de politieke wil en het maatschappelijk draagvlak. De randvoorwaarden waren zelden beter. Er zijn steeds meer mensen die kiezen om zich te voet, met de fiets of step enzovoort voort te bewegen. Bovendien zijn er de nieuwe GAS-boetes om snelheidsovertredingen makkelijker te handhaven. Ze wijst er verder op dat sinds de start in 2018 al bijna de helft van de gemeenten in de provincie Antwerpen het traject verkeersveilige gemeente gestart of doorlopen hebben. Dat behelst een analyse van de verkeersonveilige aspecten in de gemeente en welke de hefbomen zijn voor meer verkeersveiligheid voor vooral de actieve weggebruiker. VSV wil dit uitbreiden tot heel Vlaanderen. Tot slot trekt minister Lydia Peeters veel middelen uit voor meer verkeersveiligheid. Het gaat om relatief beperkte ingrepen waarvoor gemeenten middelen ontvangen.

Zij ziet het niet als een inbreuk op de autonomie van de lokale besturen: de Vlaamse overheid bepaalt het kader en de gemeenten hebben nog de mogelijkheid om, als de voorwaarden vervuld zijn, te kiezen voor een hogere snelheidslimiet.

Verkeersveiligheid is voor Cathy Berx absolute topprioriteit. De veralgemening van 30 kilometer per uur in de bebouwde kom is niet louter en alleen voor de verkeersveiligheid van kapitaal belang. Het heeft ook een meerwaarde op andere vlakken, zoals modal shift en gezondheid. Maar het is niet zo dat zij deze aspecten onder het mom van verkeersveiligheid wil verkopen. Zij wijst erop dat ze in de eerste plaats spreekt als voorzitter van het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid. Alle leden zijn het eens met dat standpunt en is dus breed gedragen.

Eén a twee jaar lijkt haar wel haalbaar om de 30 kilometer per uur als standaardlimiet in de bebouwde kom in te voeren. Ze wil benadrukken dat het niet alleen van belang is voor de actieve weggebruikers: inzittenden van gemotoriseerde voertuigen sterven ook vaker bij aanrijdingen bij hogere snelheden.

Er werd gevraagd of er niet eerder bottom-up moet gewerkt worden. Cathy Berx zegt dat veel lokale besturen gewrongen zitten met gewestwegen die de gemeenten doorkruisen. De invoering van 30 kilometer per uur als standaardlimiet zou het

net makkelijker kunnen maken voor lokale besturen om hun keuze te onderbouwen en consequent in te voeren. In die zin wordt eerder de lokale autonomie vergroot in plaats van verkleind.

In het eerste semester 2020 werden er in de provincie Antwerpen bijna 30.000 inbreuken vastgesteld op de niet-naleving van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur en 125.000 voor 50 kilometer per uur. Dat heeft ook te maken met de zeer sterke inzet van ANPR-camera's.

Wachten tot alle infrastructuur is aangepast betekent meer ongevallen, en meer doden, zwaargewonden en mensen met een levenslange handicap. Dat is ook een zeer zware kost voor de samenleving. De regel kan zijn dat lokale besturen waar nodig kunnen afwijken van de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur zodra de infrastructuur wel veilig is voor de actieve weggebruikers zodat een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur mogelijk is, zonder onaanvaardbaar risico voor actieve weggebruikers. Het kan in die zin een stimulans zijn om die infrastructuur te verbeteren.

Zoals al gezegd door onder meer Dirk Lauwers groeit het draagvlak snel waar een zone 30 wordt ingevoerd. Wetenschappelijk onderzoek toont dat aan.

De vraag werd gesteld welk type van gemeenten eerder positief, neutraal of kritisch is tegenover de veralgemeende invoering van een zone 30 in de bebouwde kom. Ze kan zich voorstellen dat men in stadskernen er eerder positief zal tegenover staan. Ze zal de cijfers van het onderzoek bezorgen (zie bijlage).

2.2. Vias institute

Stijn Daniels zegt dat het ideaal is als de wegen ingericht zijn met het oog op een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Maar hierop wachten leidt tot afstel. Op een bepaald ogenblik zullen de volksvertegenwoordigers de stap vooruit moeten zetten met als consequentie dat niet alle wegen er niet zullen uitzien zoals wenselijk.

Op de vraag welke goede richtlijnen zijn voor wegbeheerders kan hij niet onmiddellijk een volledig antwoord geven. Een aantal criteria zal men in rekening moeten brengen: hoe ziet de weg er uit, wat is de verkeersdrukte, zijn er voorzieningen voor fietsers, wat zijn de werkelijk gereden snelheden enzovoort. Hij suggereert om in kaart te brengen over hoeveel kilometer wegen het gaat waar 30 of 50 de maximumsnelheid is, en welke in een bebouwde kom liggen. Het lijkt hem aangewezen om AWV, maar ook de steden en gemeenten die al overgingen tot een veralgemeende zone 30, te bevragen welke criteria zij hanteerden.

Kan Vias institute berekenen wat een veralgemeende invoering van zone 30 in de bebouwde kom zou betekenen voor het aantal verkeersongevallen? Er zijn twee manieren hiervoor: de federale overheid, met wie Vias institute een beheersovereenkomst heeft, kan hiertoe een opdracht gegeven. Andere partners zouden dit ook kunnen aanvragen, bijvoorbeeld de diensten van de minister.

Er werd gevraagd naar verduidelijking van de uitspraak dat meer handhaving niet volstaat wanneer veel chauffeurs zich niet aan de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur houden. Stijn Daniels geeft het voorbeeld dat men vaststelt dat veel overtreders in schoolomgevingen ouders zijn die hun kinderen naar school brengen. Als regels massaal niet worden gevolgd, zal men dat niet van vandaag op morgen kunnen wijzigen. Deels kan dat met handhaving door camera's en trajectcontroles maar dat zal het draagvlak niet vergroten. In een democratisch bestel zal men daar vroeg of laat de weerslag van ondervinden. Hij pleit bijgevolg voor voorzichtigheid voor het overal invoeren van regels die niet als logisch worden bevonden door de weggebruiker. Dat is geen oordeel, maar een vaststelling op basis van de cijfers.

Stijn Daniels kan geen cijfer plakken op de verdeling van de oorzaken van ongevallen. Dat is ook niet mogelijk omdat in vele verkeersongevallen meerdere factoren een rol spelen. Snel rijden is vaak een factor, maar niet noodzakelijk de enige oorzaak.

Bij de cijfers over ongevallen bij 30, 50 en 70 kilometer per uur gaat het inderdaad over de maximumsnelheid die gold en niet de effectief gereden snelheid. Een Europese verordening legt wel op dat bij nieuwe voertuigen de impactsnelheid bij ongevallen moet gemeten worden. Die informatie wil Vias institute benutten om meer kennis te vergaren over de reële omstandigheden bij verkeersongevallen.

Vervolgens gaat hij dieper in op de opmerking over een mogelijk langere verplaatsingstijd bij de invoering van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom. Een zone 30 heeft een snelheidsverminderend effect en heeft dus effect op de verkeersveiligheid maar ook op de verplaatsingstijd. De toename van de verplaatsingstijd door het trager rijden is heel erg beperkt in vergelijking met het zogenaamde tijdsverlies elders op dezelfde route door kruispunten, druk verkeer enzovoort. Stijn Daniels merkt op dat het juridisch concept bebouwde kom in grote delen van Vlaanderen veel kleiner en erg verschillend is met de Brusselse context.

Op de vraag of een veralgemeende invoering van een zone 30 in bebouwde kommen de duidelijkheid niet zou verhogen, antwoordt Stijn Daniels dat het klopt dat een maatregel logischer zal overkomen als deze algemeen is. Hij merkt wel op dat men er niet zomaar mag van uitgaan dat iedereen weet dat een bord dat een bebouwde kom aanduidt, ook betekent dat de geldende snelheid daar 50 (of mogelijk in de toekomst 30) kilometer per uur is. Hetzelfde geldt voor de aanduiding van een fietsstraat waar een maximumsnelheid geldt van 30 kilometer per uur. Chauffeurs die dan beboet worden hiervoor, ervaren dat als bijzonder onrechtvaardig. De spreker suggereert om daarmee rekening te houden. Uit onderzoeken en rijsimulaties blijkt bovendien dat het witte bord met rode rand dat de maximumsnelheid aangeeft (C43), het voordeel heeft dat iedereen dit goed begrijpt. Dit zijn allemaal overwegingen en geen oordeel over de wenselijkheid van een maatregel benadrukt Stijn Daniels.

Het klopt dat er een groter draagvlak is voor fietsstraten omdat tegenwoordig makkelijker de boodschap kan worden gegeven dat men voorzichtig moet zijn voor fietsers. Anderzijds is de vraag of ze hun snelheid zullen aanpassen als ze geen fietsers zien. Men moet vermijden dat men de betekenis van zo’n verkeersbord gaat uithollen door het te pas en te onpas in te zetten.

De verschuiving van de aandacht naar schoolroutes is volgens Stijn Daniels een gezonde ontwikkeling op voorwaarde dat dit geloofwaardig is voor de weggebruiker.

Uit onderzoek van Vias institute blijkt dat gevleugelde zebrapaden een goede maatregel zijn. Om de doelstellingen te halen zoals Vision Zero zal één maatregel echter niet volstaan.

Het klopt dat er volgens het geciteerde onderzoek evenveel voor- als tegenstanders zijn voor de veralgemeende invoering van zone 30 in de bebouwde kom. Dat is een argument om er zich goed van bewust te zijn dat men niet zomaar een algemene regel overal tegelijkertijd kan invoeren en dat niet iedereen hiervoor zal applaudisseren.

Hij merkt op dat een verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom geen verhaal is van autootje pesten. Het gaat er niet om het de mensen onmogelijk te maken om hun auto nog te gebruiken. Realistisch gezien zullen auto’s nog heel lang en vaak gebruikt worden in Vlaanderen. Een lagere snelheidslimiet maakt het

leven niet onmogelijk maar zal het samenleven van verschillende verkeersdeelnemers verbeteren.

2.3. Dirk Lauwers

Dirk Lauwers zal niet herhalen wat Cathy Berx en Stijn Daniels al antwoordden, tenzij hij daarin nuance wil aanbrengen of een andere mening is toegedaan.

Door meerdere commissieleden werd het verschil opgemerkt tussen het verkeer in steden en op het platteland. Men heeft echter in het verleden ervaring opgedaan met de geleidelijke afbouw van snelheden van 90, naar 70, 50 en 30, met poorten en anticipatieafstanden van tien seconden. Het segmenteren van snelheden is ook terug te vinden in de internationale literatuur. Verkeerstechnisch is dat geen probleem mits goede richtlijnen en herkenbaarheid. Bovendien zijn er in vergelijking met twintig jaar geleden heel wat fietspaden aangelegd.

De invoering van de maximumsnelheid van 70 kilometer per uur buiten de bebouwde kom (in plaats van 90) gebeurde mede op basis van een studie van de UGent. Twee zaken werden daarbij bekeken. Wat zal het verkeersveiligheidseffect zijn? In welke mate maakt dit het voor de wegbeheerder eenvoudiger en ook goedkoper door de vermindering van het aantal verkeersborden?

De vermindering van het aantal ongevallen bij zone 30, overal in de bebouwde kom, zal sterk afhangen van de lokale situatie, het aantal zones 30, hoe de weg erbij ligt enzovoort.

Waarom zou men dit invoeren? Het gaat om mensenlevens en een meer verantwoorde manier van autorijden, zonder dit te verbieden. In Graz waren er op het moment van de invoering 55 procent tegen en 45 procent voor. Nu zijn er 80 procent voorstanders. Draagvlak is volgens Dirk Lauwers een werkwoord, geen gegeven. Mensen stellen zien wat ze zullen verliezen, namelijk minder snel rijden, maar zien minder de winst. Die bestaat uit een veiliger gevoel wanneer men er fietst, wanneer de kinderen naar school gaan enzovoort. Dat wordt pas ervaren als de maatregel is doorgevoerd. In Graz verminderde het aantal dodelijke verkeersslachtoffers met 50 procent. Het gaat om een beleidskeuze met vaak moeilijke discussies maar die het waard zijn. Het Nederlands onderzoek van SWOV spreekt van 10 tot 70 procent minder ongevallen.

Wat de termijn van invoering betreft, is de spreker geschrokken van het heel lage ambitieniveau van de VVSG. Als men wil dat de slogan 'elke verkeersdode is er één te veel' geen holle slogan is, dan moet men stapsgewijs het aantal verkeersdoden drastisch verminderen. Tegen 2030 wil men het aantal verkeersdoden halveren. Dan kan men niet pas ingrijpen in 2030. De helft van de letselongevallen in Vlaanderen heeft plaats op wegen waar een maximumsnelheid geldt van 50 kilometer per uur. Het invoeren van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom kan een enorme hefboom zijn voor de doelstelling van Vision Zero. Er zijn niet veel andere mogelijkheden om een dergelijke vooruitgang te boeken. De invoering over twee jaar lijkt hem meer aangewezen dan 2030.

Over de vergelijking met de Franse situatie waar er meer bottom-up wordt gewerkt, vindt Dirk Lauwers dat men voor ogen moet houden dat Vlaanderen dichter is bebouwd waardoor een traject wellicht door meerdere gemeenten loopt. De herkenbaarheid en het verwachtingspatroon naar snelheid zijn in de verschillende dorpen best hetzelfde. Een regie op Vlaams niveau is dus wenselijk. Wat ook voor een centrale regie pleit is dat gewestwegen door de kernen van steden en gemeenten gaan. Het zijn dan de gemeenten die het aanvullend reglement en dus de bebouwde kom vastleggen. Samenwerking tussen de Vlaamse overheid, AWV en de gemeenten is daarbij noodzakelijk.

Dirk Lauwers wenst nog dieper in te gaan op het draagvlak. Een situatie waar bij aanvang evenveel voor- als tegenstanders zijn voor een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom, komt niet vaak voor. Meestal zullen er meer voorstanders zijn. Maar zelfs bij evenveel voor- als tegenstanders argumenteren dat men het niet gaan invoeren omdat er te veel tegenstand is, gaat dan niet op omdat er evenveel tegenstanders zijn tegen het niet doorvoeren van de maatregel.

Rita Moors stelt dat bijvoorbeeld gsm-gebruik ook verantwoordelijk is voor heel wat ongevallen. Hij merkt op dat een verkeersdeskundige toch anders kijkt naar een ongevalssituatie dan een politieagent of -rechter, namelijk welke factoren hebben bijgedragen tot het ongeval, zonder daarbij uitspraak te doen over de schuldvraag. De vraag is ook wat men onder schuld moet verstaan. Als een kind van acht jaar een stuurfout maakt met de fiets, moet het dat dan met de dood bekopen? Verkeersjuridisch heeft het misschien een fout gemaakt. Is er altijd een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder? Het gaat dan over de vergevingsgezindheid: als er iets fout loopt, moet men proberen te vermijden dat de afloop fataal is.

De factor snelheid speelt op twee manieren een rol: de remafstand is langer en de impact van een botsing is groter. Verkeerskundigen zullen nagaan of het niet mogelijk is om tot minder ongevallen te komen en tot minder ernstige ongevallen. Het klopt dat er dus nog andere factoren zijn zoals gsm-gebruik. Maar ook daar zal de remafstand veel groter zijn als er sneller wordt gereden.

Bij de discussie of er eerst een aangepaste weginrichting moet komen of het plaatsen van zone 30-borden, hoort handhaving ook bij de aangepaste weginrichting. De ervaring van de invoering van 60 naar 50 kilometer per uur leert dat mensen zich geleidelijk aan aanpassen. Niemand ervaart nu 50 kilometer per uur in de bebouwde kom als traag.

In verband met de angst voor een mogelijke dalende omzet voor handelaars, geeft Dirk Lauwers het voorbeeld van de Londense wijk Waltham Forest. Daar stelde men vast dat na een aantal zogenaamde knips en de invoering van een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur mensen meer naar de winkels gingen, te voet en met de fiets. Hun omzet steeg. In het algemeen is het zo dat maatregelen om de snelheid en de autodruk te verminderen ertoe leiden dat het lokale leven toeneemt. Hiervoor bestaat voldoende wetenschappelijk onderzoek.

Dirk Lauwers geeft toe dat er nog moet nagedacht worden hoe men in meer landelijke omgevingen tot een goede beoordeling kan komen waar maximaal 50 en waar 30 kilometer per uur mag gereden worden. Er zijn ook veel zogenaamde grijze wegen, maar de doortochten lijken hem het minste probleem. Hij pleit voor een andere mindshift waarbij veiligheid primeert.

2.4. VVSG

Erwin Debruyne vermoedt dat er sprake is van een misverstand. Hij heeft het niet gehad over de lokale autonomie. Hij vertrekt van de huidige situatie waarbij de gemeenten als wegbeheerder via aanvullende reglementen kunnen beslissen welke snelheid geldt op gemeentewegen. Het voorstel van decreet wijzigt daar niets aan en er stelt zich dus geen probleem.

Het getoonde kaartje was louter illustratief en gaat over Eeklo. Maar het is niet representatief voor alle gemeenten.

Op de vraag wat goede richtlijnen en criteria zijn voor het toestaan van uitzonderingen op de 30 kilometer per uur, antwoordde Stijn Daniels dat deze zouden kunnen verzameld worden bij de gemeenten die al overgingen tot een veralgemeende zone 30. Erwin Debruyne meldt dat op 29 maart 2021 het netwerk van mobiliteits-

ambtenaren hierover een eerste keer samenzit. Erwin Debruyne is bereid om de commissieleden van de eindresultaten op de hoogte te brengen.

Lode Ceyssens vroeg aan hoeveel gemeenten de VVSG-bevraging was voorgelegd. Erwin Debruyne zegt dat dankzij een vroegtijdige uitnodiging voor de hoorzitting het onderwerp kon worden voorgelegd aan de bestuurlijke commissie, het dagelijks bestuur en de raad van bestuur. Er zijn immers heel wat nuances in dit dossier die resulteerden in het voorgestelde standpunt.

Er werd ook gevraagd of het bestaande voluntarisme niet snel zou verdwijnen zodra een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom wordt opgelegd. Daar is Erwin Debruyne vrij gerust in omdat er momenteel een gestage groei is. Bovendien komt die groei niet eenduidig voort uit het feit dat men per se een zone 30 wil invoeren. Het komt ook vaak voort uit andere beleidsdoelstellingen zoals aangename leefbuurten, kwalitatieve winkelcentra, klimaatdoelstellingen enzovoort.

Stijn Bex stelde dat het lijkt alsof de gemeenten het een beetje moeilijk vinden om in alle bebouwde kommen een zone 30 in te voeren en het daarom niet doen. Het standpunt van VVSG is ontstaan rekening houdende met alle nuances. Vele sprekers stelden dat bij een dergelijke maatregel er ook een goede handhaving en sensibilisering hoort, aangepaste infrastructuur enzovoort. Er is ook de bekommernis van wat Dirk Lauwers de grijze straten noemde.

3. Replieken

Hiernaar gevraagd door *Annick Lambrecht* schatten Cathy Berx en Dirk Lauwers de invoeringstermijn van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom op twee jaar. Dat verheugt haar al vindt ze het ook nog lang. Ze mag echter niet denken aan 2030 als startdatum gezien de vele verkeersongevallen en -doden. Welke tijdsspanne ziet Vias institute als realistisch?

Heeft ze Erwin Debruyne goed begrepen dat hij zegt dat de lokale autonomie niet in het gedrang komt door het voorstel van decreet?

Stijn Bex meent dit ook zo te begrepen hebben en is blij dat alle sprekers er zo over denken. Hij begrijpt dat er allerlei problemen en uitdagingen zijn die ervoor zorgen dat het niet van vandaag op morgen kan ingevoerd worden. Maar een termijn van een of twee jaar lijkt hem wel realistisch. Hij voelt dat er nog overtuigingskracht nodig is om anderen mee te krijgen. Het voorbeeld dat Marino Keulen gaf over de verschillende snelheden op verschillende tijdstippen is volgens de spreker een andere discussie.

Stijn Daniels zei dat Vias institute zou kunnen becijferen wat de impact is van de invoering van de veralgemeende zone 30 op de verkeersveiligheid. Hoe accuraat kan zo’n studie zijn? Hoe wordt dit gemeten? Hij vindt het belangrijk dat er een dergelijke studie zou komen.

Lode Ceyssens is blij met de nuance die door Dirk Lauwers werd gemaakt tussen stad en platteland. Hij gelooft in het lokale niveau. Een burgemeester die niet geïnteresseerd is in verkeersveiligheid zal niet lang aan de macht blijven want het thema ligt de bevolking nauw aan het hart.

Stijn Daniels bevestigde zijn vermoeden dat bij de cijfers over ongevallen bij 30, 50 en 70 kilometer per uur het gaat over de maximumsnelheid die gold en niet de effectief gereden snelheid omdat die bij een ongeval momenteel niet kan gemeten worden. Daar draait het in de gehele discussie om en hij ergert zich daar soms aan. Wanneer in zijn gemeente gevraagd wordt om de maximumsnelheid op een weg te verlagen, en hij stelt voor om eerst snelheidscontroles te houden, ziet hij

vaak verschrikte gezichten. Men mag echter niet zijn geweten sussen door louter en alleen de maximumsnelheid te verlagen. Over de GAS5-boetes kunnen zaken terecht worden opgemerkt, maar dat ontslaat niet van de plicht om effectief de snelheid te handhaven. Slachtoffers worden niet gered met verkeersborden maar door een aangepaste snelheid.

4. Antwoorden van de sprekers

Cathy Berx is het helemaal eens met Lode Ceyssens. De verlaging van de snelheidslimiet zal echter nodig zijn om ertoe bij te dragen dat de impact op het aantal en de ernst van de ongevallen effectief en substantieel daalt. Het Vlaams Forum voor Verkeersveiligheid en andere partners zullen op veel vragen nog moeten, kunnen en willen antwoorden, onafhankelijk van wat er uiteindelijk zal beslist worden. Dat is voor iedereen een grote uitdaging en opdracht.

Stijn Daniels antwoordt over de invoeringstermijn dat die afhankelijk is van de snelheid van het beslissingsproces en de uitvoering. Eens de maatregel beslist is zal er snel een jaar passeren. Hij herinnert eraan dat de verlaging van 90 naar 70 kilometer per uur vlot werd ingevoerd zodra het was beslist.

Over een studie van de impact van de invoering van de veralgemeende zone 30 op de verkeersveiligheid merkt hij drie zaken op. Er kan eerst een literatuurstudie gebeuren, een soort van meta-analyse. Men zou een statische studie van de resultaten kunnen maken. Ten tweede zijn er een aantal steden die de veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom al hebben ingevoerd. Men zou naar de snelheids- en ongevallencijfers kunnen kijken, voor en na de invoering. En tot slot kan men op basis van deze cijfers extrapoleren en enkele scenario’s opstellen.

Erwin Debruyne geeft aan dat het antwoord op de vraag of het voorstel van decreet de autonomie van de gemeenten aantast eigenlijk een simpel juridisch antwoord is: voor de invoering van een veralgemeende zone 30 in de bebouwde kom zal de wegcode worden aangepast. Gemeenten kunnen bijkomend aan deze algemene reglementering aanvullende reglementen invoeren voor hun gemeentewegen waar ze een ander snelheidsregime willen.

Bart CLAES,
voorzitter

Stijn BEX,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANPR	Automatic Number Plate Recognition
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
Febetra	Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners
GAS	gemeentelijke administratieve sanctie
LEZ	lage-emissiezone
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
OCW	Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw
ReVeAL	Regulating Vehicle Access for Improved Liveability
SMART	specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden
STOP	eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer
UAntwerpen	Universiteit Antwerpen
UGent	Universiteit Gent
UVAR	Urban Vehicle Access Regulation
VAB	Vlaamse Automobilistenbond
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk