

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 71

van **STIJN BEX**

datum: 13 oktober 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Bebouwde kom - Afwegingskader zone 30

De meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias toont een sterke toename van het aantal dodelijke ongevallen met fietsers (+33.3 procent) en voetgangers (+125 procent) in Vlaanderen ten opzichte van dezelfde periode (eerste semester) van het voorgaande jaar. In elke Vlaamse provincie nam bovendien het aantal letselongevallen toe. De voorbije vijf jaar is er geen significante verbetering op het vlak van verkeersveiligheid merkbaar in Vlaanderen, zeker niet voor actieve weggebruikers.

Op 16 november 2021 stelde ik schriftelijke vraag nr. 299 over de aanvragen van lokale besturen tot inrichting van een zone 30 op gewestwegen. In 2021 waren er vijf positieve en zes negatieve adviezen en op het moment van de vraagstelling waren er nog vier adviezen lopende. Van alle aanvragen van lokale besturen sinds 2018 die een negatief advies kregen, waren er vijf met vrijliggende fietspaden, vier met aanliggende fietspaden en zes zonder fietspaden of enkel een fietssuggestiestrook. Die laatste negatieve adviezen zouden door het hanteren van het afwegingskader eerder een positief advies toegewezen krijgen.

Het merendeel van alle verkeersongevallen gebeurt binnen de bebouwde kom. De maximumsnelheid speelt een cruciale rol in zowel de kans op een ongeval als de ernst ervan. Op 8 december 2021 lanceerde de minister een afwegingskader dat lokale besturen moet helpen om de snelheidsregimes te bepalen op een manier die de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom verhoogt. Voor wegen die voornamelijk een verblijfsfunctie vervullen, stelt het afwegingskader een snelheidsregime van 30 kilometer per uur voor, waardoor gemengd verkeer op een veilige manier kan plaatsvinden. Voor wegen die voornamelijk een verkeersfunctie vervullen, stelt het afwegingskader een snelheidsregime van 50 kilometer per uur voor. In die situatie zijn voldoende veilige infrastructurele voorzieningen (fiets- en voetpaden) voor de actieve weggebruikers noodzakelijk. Andere factoren die in rekening worden gebracht om de gepaste snelheid te bepalen, zijn onder meer de conflictdichtheid, de verhouding tot de omliggende wegen, de potentiële verkeerssamenstelling, de zichtbaarheid en oprijzicht en de oversteekbaarheid.

Op 16 december 2021 stelde ik de minister een vraag om uitleg over het afwegingskader voor lokale besturen betreffende de invoering van een zone 30. Op mijn vraag over de situatie op gewestwegen binnen de bebouwde kom gaf de minister de volgende cijfers mee. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft 1094 kilometer wegen in beheer binnen de bebouwde kom. Hiervan heeft 260 kilometer geen fietspad. Van die wegen zonder fietspad was slechts 24 kilometer, dus minder dan 10 procent, gelegen binnen een zone 30. Van de 397 kilometer gewestwegen met enkel een aanliggend fietspad, lag op dat moment 11 kilometer in een zone 30. In sommige gevallen garanderen aanliggende fietspaden geenszins de veiligheid van fietsers.

Er werd geen bijkomend budget vrijgemaakt voor het inrichten van een zone 30 op gewestwegen. Op mijn vraag hoe de evolutie de zone 30 binnen de bebouwde kom zou worden opgevolgd en op welke manier de wegbeheerder zou worden aangespoord om het afwegingskader toe te passen, antwoordde de minister dat haar administratie nog aan het bekijken was op welke manier ze de invoering van 30 kilometer per uur zou kunnen opvolgen, en op welke manier er feedback gegeven kon worden door de lokale besturen.

In het kader van De Grote Versnelling werd de fietsdeal 'Coalitie van 30' voorgesteld in samenwerking met tal van partners zoals de Fietzersbond of Fietsberaad. Daarvoor engageerden aanvankelijk reeds acht lokale besturen zich om de zone 30 binnen de bebouwde kom breed uit te rollen en/of te werken naar een veralgemening van zone 30 in de bebouwde kom. De hoofddoelstelling van die fietsdeal is het motiveren van zoveel mogelijk steden en gemeenten om te werken aan een verhoogde verkeersveiligheid en leefbaarheid. De doelstelling van de fietsdeal is dat jaarlijks minstens vijftien steden en gemeenten de intentieverklaring ondertekenen en minstens de helft daarvan ook actief aan de slag gaat met de zone 30 na ondertekening van de intentieverklaring.

1. Over het afwegingskader zone 30:
 - a) Hoe evalueert de minister het afwegingskader zone 30?
 - b) Op welke manier volgt de minister op hoe de lokale besturen het afwegingskader zone 30 toepassen?
 - c) Heeft hij een overzicht van welke lokale besturen dat toepassen?
2. Over gewestwegen binnen de bebouwde kom:
 - a) Kan de minister een overzicht geven van de gewestwegen binnen de bebouwde kom waarvan, sinds het opstellen van het afwegingskader, de maximumsnelheid werd aangepast naar 30 kilometer per uur?
 - b) Kan de minister een stand van zaken geven over het aantal kilometers gewestwegen binnen de bebouwde kom, zoals in de vraag om uitleg van 16 december 2021? Hoeveel kilometer gewestwegen liggen binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 30 of 50 kilometer per uur en hoeveel kilometer daarvan heeft respectievelijk een afgescheiden fietspad, een vrijliggend fietspad of geen fietspad?
3. Over aanvragen van lokale besturen voor de inrichting van een zone 30 op een gewestweg:
 - a) Kan de minister, in opvolging van mijn schriftelijke vraag nr. 299, een opsomming geven van alle aanvragen van lokale besturen, sinds 16 november 2021, aan AWW om een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur in te voeren op een gewestweg? Daarbij ook graag de aanvragen waarbij de minister in schriftelijke vraag nr. 299 nog geen duidelijkheid kon geven over een positief of negatief advies. Telkens graag met vermelding van het antwoord van AWW, de staat van de fietsinfrastructuur op de gewestweg (geen fietspad, aanliggend fietspad of vrijliggend fietspad) en een argumentatie indien een negatief advies werd gegeven. Graag opgesplitst per provincie.
 - b) Wordt het afwegingskader zone 30 door AWW proactief gehanteerd om de maximumsnelheid te bepalen op gewestwegen binnen de bebouwde kom of ageert het agentschap enkel op aanvragen van lokale besturen? Hanteert AWW het afwegingskader bij het verlenen van positieve of negatieve adviezen?
 - c) Zal AWW aan de hand van het afwegingskader actief eerdere negatieve adviezen ter inrichting van een zone 30 op een gewestweg herbekijken?

4. Over zone 30 op gemeentewegen binnen de bebouwde kom:
 - a) Heeft de minister in het algemeen zicht op de evolutie van het aantal kilometer gemeentewegen binnen de bebouwde kom gelegen in een zone 30?
 - b) Op welke manier zal de administratie van de minister de invoering van 30 kilometer per uur en de zones 30 op gemeentewegen in de toekomst opvolgen?
 - c) Op welke manier kan feedback gegeven worden aan of door lokale besturen?
5. Over de fietsdeal zone 30:
 - a) Hoe evalueert de minister de fietsdeal 'Coalitie van 30'?
 - b) Hoeveel en welke lokale besturen traden al toe tot die coalitie?
 - c) Hoeveel en welke lokale besturen gingen al aan de slag met de intentieverklaring '30 binnen de kom bij gemengd verkeer'?

ANTWOORD

op vraag nr. 71 van 13 oktober 2022

van **STIJN BEX**

1. Over het afwegingskader zone 30:

- a) Het afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen weerspiegelt op welke manier lokale besturen moeten nadenken over het bepalen van het gewenste snelheidsregime op een weg. Met het schema, waarmee het kader begint, krijgen lokale besturen een goed beeld van die afweging. Die weloverwogen aanpak gaat vooraf aan het inplannen van een snelheidsmaatregel betreffende 50 of 30 km/u binnen de bebouwde kom. Wat volgt in het kader is een beknopte uitleg van de redenen dat die factoren zijn aangehaald in het schema. Daardoor kunnen lokale besturen de factor toepassen in hun afweging voor de wegen op hun grondgebied.

Onder andere uit overleg met lokale besturen en aanpakken uit andere landen onthoud ik dat het een moeilijke evenwichtsoefening is om uit te maken waar een snelheidsregime van 30 km/u gewenst is. Het geldende snelheidsregime moet geloofwaardig blijven en in overeenstemming zijn met de weginrichting en de lokale omstandigheden. Met het Afwegingskader voor het invoeren van 30km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom help ik lokale besturen bij die oefening. Het doel van het kader is immers het gepast invoeren van 30 km/u-zones in heel Vlaanderen. Dit betekent dat de automobilisten zich op die plaatsen aan de opgelegde snelheidslimiet houden, dat doorgaand verkeer er afwezig is en dat het gebied wordt gekleurd door de aanwezigheid van actieve weggebruikers en bewoners. Een afweging maken tussen de verschillende factoren aangehaald in het kader leidt ze naar die weloverwogen keuze. De lokale kennis blijft echter de voornaamste factor in dit beslissingsproces.

- b-c) Er is een bevraging gepland bij alle Vlaamse lokale besturen om zoveel mogelijk gegevens te verzamelen over zowel de uitvoering van zones 30 op hun grondgebied als over de intentie en interesse om dit te doen. Het gebruik van het afwegingskader bij het vaststellen van deze zones zal hier aan bod komen. Bijhorende ingrepen en de probleempunten die aan het licht komen, maken hier eveneens deel van uit.

Door een beter zicht te hebben op de argumenten en cijfers van zowel de geplande en effectieve invoering van weloverwogen zones 30 in Vlaanderen, als van het uitblijven ervan kan ik mijn beleid richten op een geschikte ondersteuning voor de implementatie van deze verkeersmaatregel.

2. a) Zie antwoord op vraag 3a.

- b) AWW heeft 1142,6 km wegen met een snelheidsregime van 50 of 30 km/u in haar beheer die gelegen zijn binnen de bebouwde kom.
- o 264,7 km heeft geen fietspad
 - o 877,9 km is voorzien van een fietspad (287,7 km vrijliggend fietspad en 590,2 km aanliggend fietspad)

3. a)

Provincie	Gemeente	Gewestweg	Positief negatief advies	of	Argumentatie indien negatief advies	Staat fietsinfra
Ant	Kasterlee	N123/N134	reeds ingevoerd			
Ant	Heist o/d Berg	N15 tussen Pleinstraat en Ter Laken	nog advies	geen		
Ant	Brasschaat	N121	nog advies	geen	PIDPA voert studie uit in opdracht van de gemeente waarbij AWW zal participeren.	Deel van het traject gescheiden dubbelrichtings fietspad, deel is een gescheiden enkelrichtingsfietspad
Ant	Wuustwezel	N133 - Dorpsstraat (kmpt 12.8-13.3)	goedgekeurd/ nog uit te voeren			95% van het traject bestaat uit gemengd verkeer met fietssuggesties trook
Ant	Kalmthout	N133 - Nieuwmoer-Dorp (kmpt 21,1-21,4)	goedgekeurd, nog uit te voeren			geen fietspad
Ant	Lille	N153 - centrum Wechelderzande (kmpt 13,1-13,5)	goedgekeurd, nog uit te voeren			geen fietspad
Ant	Lille	N153 - centrum Lille (kmpt 9,22- 9,6)	goedgekeurd, nog uit te voeren			geen fietspad
Ant	Lille	N153 - centrum Poederlee (kmpt 7,6-8)	aangevraagd, ligt op tafel ter bespreking			aanliggend verhoogd dubbelrichtings fietspad
VI-Brabant	Leuven	diverse gewestwegen	nog advies	geen	wachten op charter	
Oost-VI	Berlare	vaste zone 30 Berlare (oa. N467)	goedgekeurd			deels aanliggend fietspad en deels geen fietspad
Oost-VI	Zulte	afbakening snelheidszones o.a. zone 30 (oa. N43)	goedgekeurd			aanliggende fietspad
Oost-VI	Wortegem- Petegem	uitbreiding vaste zone 30 Wortegem (oa. N494)	goedgekeurd			aanliggende fietspad
Oost-VI	Deinze	afbakening	afgekeurd		tal van	diverse

		snelheidszones oa. zone 30		lacunes in het reglement	
Oost-VI	Gent	afbakening snelheidszones zone 30	goedgekeurd behoudens 1 zone (zone St- Amandsberg)		diverse
Oost-VI	Wichelen	invoering vaste zone 30 Schellebelle (oa. N416)	reeds ingevoerd		geen fietspad
Oost-VI	St-Niklaas	invoering variabele zone 30 (school omgeving) N403	goedgekeurd		deels aanliggend fietspad en deels vrijliggend fietspad

b) Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hanteert het kader waar dat wenselijk is. Dat gebeurt zowel op initiatief van het lokaal bestuur als op initiatief van AWV. Het opzet van het kader is om in samenspraak een analyse van het betrokken wegdeel uit te voeren om zo te bepalen wat het meest geschikte snelheidsregime is op basis van een aantal invloedsfactoren.

c) Het Agentschap zal er steeds naar streven om een zo correct mogelijk snelheidsregime te bekomen, in overeenstemming met het afwegingskader, om de verkeersveiligheid te bevorderen. Als er locaties opnieuw worden geëvalueerd en de uitkomst van de grondige, gezamenlijke evaluatie blijkt verschillend van een eerdere uitspraak, dan zal het Agentschap de nodige aanpassingen doen.

4. Over zone 30 op gemeentewegen binnen de bebouwde kom

a-b) Zie het antwoord op vraag 1c.

Lokale besturen beschikken over de kennis om eerst en vooral te beslissen waar en of er zo'n maatregel wordt ingevoerd. Bijgevolg zijn zij ook het best geplaatst voor het opvolgen en evalueren van de verkeersveiligheid op deze locaties. Op basis van de resultaten van de bevraging zoals vermeld in het antwoord op deelvragen 1b+1c zal ik uiteraard ook de maatregel evalueren.

c) Via het mailadres aanvullendereglementen@mow.vlaanderen.be kunnen lokale besturen vragen stellen over de goede invoering van iedere maatregel die een permanente of periodieke toestand regelen, dus ook het instellen van snelheidsmaatregelen waarbij 30 km/u of minder geldt. Verder verwijs ik naar de reeds eerder geciteerde bevraging. Op de infopagina van de Coalitie van 30 kunnen lokale besturen goede praktijkvoorbeelden terug vinden. (<https://www.coalitievan30.be/goede-voorbeelden/>).

5. Over de fietsdeal Coalitie van 30:

a) Via de Coalitie van 30 engageren lokale besturen zich onder leiding van de stad Leuven om te werken aan een veilige en leefbare bebouwde kom. Dat doen ze door de intentieverklaring te ondertekenen die via de website van de Coalitie van 30 beschikbaar is.

De doelstellingen van de Coalitie van 30 zijn erop gericht ervaringen over het invoeren van snelheidslimieten van 30 km/u uit te wisselen, daarover onderling kennis op te bouwen en de intentie of interesse voor het toepassen van die verkeersmaatregel zo breed mogelijk te verspreiden. De Coalitie van 30 het

voorbijge jaar behaalde al een mooi resultaat. Het bereiken van hun vooropgestelde doelstellingen is een continu proces.

- b) 19 lokale besturen, 1 politiezone en 24 organisaties traden al toe tot de Coalitie van 30.

De lijst en locatie van de leden zijn overzichtelijk gemaakt op de infopagina van de coalitie: <https://www.coalitievan30.be/alle-leden-van-de-coalitie/> .

- c) Zoals aangehaald in mijn antwoord op vraag 1b en 1c wordt een bevraging gepland om na te gaan welke lokale besturen zones 30 invoeren en op welke plaatsen zij dit doen.