

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 391

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 13 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Zones 30 en fietsstraten in Vlaanderen - Stand van zaken

In de commissievergaderingen werd al meermaals gesproken over het al dan niet invoeren van een algemene snelheidsbeperking, nl. een zone 30 binnen alle bebouwde kommen in Vlaanderen. De minister blijft er bij dat de lokale besturen, die hun grondgebied het beste kennen, het best geplaatst zijn om te beslissen waar er al dan niet zone (een zone 20, 30 of 50) met een beperking van de snelheid moet komen.

Om de lokale besturen te ondersteunen, heeft het kabinet een afwegingskader zone 30 ter beschikking gesteld, een afwegingskader dat tegelijkertijd zorgt voor een vlotte leesbaarheid van onze wegen en meer veiligheid. Een zoveelste bijkomend onderzoek hieromtrent leek volgens de minister niet zinvol.

Tijdens de commissievergadering van 20 oktober 2022 naar aanleiding van een vraag om uitleg (nr. 272) van Stijn Bex omtrent de positieve impact van een zone 30 in de bebouwde kom op de verkeersveiligheid, gaf de minister wel aan het zinvol te vinden om te onderzoeken hoeveel zones 30 er vandaag al in Vlaanderen zijn. Er zou een analyse lopende zijn.

De minister gaf in haar antwoord ook mee bezig te zijn met een bevraging van alle lokale besturen om te kijken waar men een zone 30 wil doorvoeren en dat ze graag had geweten hoeveel fietsstraten er tot op vandaag zijn ingevoerd.

Uit deze opmerking valt af te leiden dat men op Vlaams niveau dus eigenlijk helemaal geen zicht heeft op het totaal aantal zones 30 die zich bevinden in gemeenten in het Vlaamse Gewest en dus ook niet op het totaal aantal fietsstraten. Dat lijkt vrij eigenaardig, want ondanks het feit dat Vlaanderen noch de federale overheid bevoegd is voor gemeentewegen zou men verwachten dat dat deze gegevens toch bij een bepaalde instantie centraal ontsloten worden en dat de Vlaamse administratie en dus ook het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit hier toegang toe zouden hebben om het eigen beleid, alsook het flankerend beleid jegens de lokale overheden en dat van de lokale besturen an sich, hieromtrent mee vorm te geven en te evalueren. Doch blijkbaar is dit niet het geval. Nochtans is dit essentiële informatie om op macroniveau na te kunnen gaan wat de effecten en correlaties zijn tussen de (in het straatbeeld erg zichtbare) vermeerderde invoering van zones 30 en van fietsstraten en het aantal ongevallen en vooral met zwakke weggebruikers in die zones en straten. Subsidiariteit inzake het instellen van zones 30 en fietsstraten is een mooi principe, maar een overzicht op macroniveau lijkt in dat opzicht zeker opportuun.

1. Waarom worden dergelijke gegevens niet op een meer centraal niveau bijgehouden? Erkent de minister hier mogelijk het nut niet van? Zo ja, waarom niet?
2. Heeft de minister ondertussen al onderzocht hoeveel zones 30 er vandaag in Vlaanderen zijn?
 - a) Zo ja, graag een overzicht per provincie opgesplitst per stad/gemeente van het aantal zones 30 alsook welke straten die zones 30 omvatten. Zo niet, waarom niet?
 - b) Indien de minister dit onderzoek al heeft voltooid, heeft ze daarbij ook de diachrone evolutie van het aantal zones 30 in kaart gebracht? Zo niet, waarom niet?
 - c) Neemt de minister bij deze diachrone evolutie ook de aantallen en aandelen aan ongevallen mee in haar bevraging om zodoende een geaggregeerde inschatting te kunnen maken van de effecten van dit beleid (van de lokale besturen) ter zake?
3. Wat is de stand van zaken omtrent de bevraging van de lokale besturen om te zien waar men alsnog een zone 30 wil invoeren? Hoe evalueert de minister die bevraging? Graag een overzicht per provincie opgesplitst per stad/gemeente.
4. Heeft de minister ondertussen al onderzocht hoeveel fietsstraten er vandaag in Vlaanderen zijn ingevoerd?
 - a) Zo ja, graag een overzicht per provincie opgesplitst per stad/gemeente van het aantal fietsstraten. Zo niet, waarom niet?
 - b) Indien de minister dit onderzoek al heeft voltooid, heeft ze hierbij ook de diachrone evolutie van het aantal fietsstraten in kaart gebracht? Zo niet, waarom niet?
 - c) Neemt de minister bij deze diachrone evolutie ook de aantallen en aandelen aan ongevallen mee in haar bevraging om zodoende een geaggregeerde inschatting te kunnen maken van de effecten van dit beleid (van de lokale besturen) ter zake?
5. Indien er geen diachrone evoluties gemaakt konden worden omdat er geen retroactieve cijfers beschikbaar waren, zal de minister dan de resultaten uit haar huidige bevraging als een nulmeting beschouwen en zodoende gebruiken, wat impliceert dat ze in die toekomst deze gegevens zal blijven opvolgen?

ANTWOORD

op vraag nr. 391 van 13 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. Lokale overheden zijn bevoegd voor de gemeentewegen op hun grondgebied en zijn het best geplaatst om te bepalen welke maatregelen tot de meest gewenste resultaten leiden. Hoe gegevens over de toepassing van maatregelen op gemeentewegen gedeeld worden ligt bij de lokale besturen. Vanuit de Vlaamse overheid raden we hiervoor het gebruik van de toepassing Verkeersborden.Vlaanderen aan. Lokale besturen kunnen gebruik maken van de toepassing Verkeersborden.Vlaanderen voor het beheer en de rapportering van hun verkeersbordopstellingen. De inventarisatie en actualisatie van deze informatie ligt bij de wegbeheerder zelf als bron van deze data.

De invoering van een zone 30 en een fietsstraat veronderstellen de opmaak van een aanvullend reglement op het wegverkeer. Het betreft immers verordenende verkeersmaatregelen.

Mijn administratie registreert en verwerkt aanvullende reglementen voornamelijk met het oog op de correcte toepassing van de goedkeuringsprocedure. Het Agentschap Wegen en Verkeer is immers beheerder van de gewestwegen, waar gemeenten een aanvullend reglement voor kunnen opmaken.

De aanvullende reglementen voor maatregelen op gemeentewegen worden enkel ter kennisgeving overgemaakt aan de Vlaamse Overheid en doorlopen dus geen goedkeuringsprocedure.

Het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen voorziet geen controle of elke gemeente voor haar verordenende maatregelen effectief aanvullende reglementen opstelt en vervolgens overmaakt aan mijn administratie.

2. Het overzicht van de zones 30 op gewestwegen is terug te vinden in bijlage. AWW houdt geen diachrone evolutie bij van het aantal zones 30 op gewestwegen. Bij het al dan niet bepalen of een wegvak in aanmerking komt voor een zone 30 wordt het afwegingskader inzake snelheid op gewestwegen gehanteerd, waarin het afwegingskader zones 30 is inbegrepen. Een diachrone evolutie van het aantal zones 30 is hierbij geen criterium.

Eind 2022 lanceerde ik een bevraging aan alle lokale besturen naar de toepassing van snelheidslimieten van 30 km/u of lager op hun grondgebied. Het exact aantal zones 30 in Vlaanderen zal ik hier niet uit kunnen afleiden. De bevraging is immers vooral bedoeld om een beter zicht te krijgen op de mate van het invoeren van relatief lage snelheidslimieten (30 km/u of lager) door lokale besturen in Vlaanderen en op welke manier lokale besturen deze toepassen.

3. In de bevraging naar de toepassing van snelheidslimieten tot 30 km/u of lager vraag ik inderdaad ook naar de intentie en interesse om nog zones 30 in te voeren. De resultaten van de bevraging zullen binnenkort beschikbaar zijn.
4. Gegevens over fietsstraten op de Vlaamse gewestwegen zijn hieronder weergegeven. Hierover houdt AWW geen evolutie bij.

Limburg	geen fietsstraten op gewestwegen	
Vlaams-Brabant	geen fietsstraten op gewestwegen	
Oost-Vlaanderen	geen fietsstraten op gewestwegen	
Antwerpen	Puurs	R0125011 - Koningin Astridlaan van nr 182 tem 196
Antwerpen	Antwerpen	N012 - Turnhoutsebaan intra muros
West-Vlaanderen	Wervik	N311 - 3.770 - 4.640 (fietszone centrum)
	Izegem	N357 - 6.940-7.528 (fietszone centrum)
	Waregem	R35 - 2.830-3.221
	Lichtervelde	N370 - 22.650-22.900 (fietszone centrum)
	Lichtervelde	N370c - 0-0.596 (fietszone centrum)
	Gistel	N367 - 18.616-18.924

Het invoeren van fietsstraten is meegenomen in de bevraging naar de toepassing van snelheidslimieten van 30 km/u of lager. In een fietsstraat geldt immers ook een snelheidsbeperking van 30 km/u. Verder verwijs ik voor het antwoord op deze vraag naar de antwoorden op vragen 1 en 2.

- Gelet op de zeer beperkte impact van de maatregelen op gewestwegen is het diachroon bijhouden van deze gegevens niet relevant voor AWW.

Wat de verdere stappen zijn met de bevraging naar de toepassing van snelheidslimieten tot 30 km/u of lager zullen de resultaten uitwijzen. Deze bevraging zal ik, met eventueel enkele aanpassingen, herhalen als dit zinvol lijkt.

BIJLAGE

[Overzicht zones 30 op gewestwegen](#)