

OPSCHRIFT

Nummer: 2013_MC_00067

Onderwerp

Zone 30 - Sas van Rouveroij

Op voorstel van raadslid(-leden):

Sas van Rouveroij - Open Vld

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting

Uit een rapport van het BIVV blijkt dat een zone 30 weinig indruk maakt. Daarenboven zijn bij een ongeval de letsels zelfs iets ernstiger dan in een zone 50. Volgens het BIVV wordt de lagere snelheidslimiet - die in een zone 30 normaal gezien minder ernstige ongevallen met zich mee zou moeten brengen - gecompenseerd door een aantal omgevingsfactoren die de ernst van de ongevallen verhogen. "Zo lopen er doorgaans meer zwakke weggebruikers in een zone 30. Bovendien houden niet alle bestuurders zich aan de opgelegde maximumsnelheid."

Een eerdere studie uit 2012 wees uit dat maar liefst 94 procent van de Vlaamse autobestuurders sneller rijdt dan 30 kilometer per uur in een zone 30. Drie op de vier chauffeurs rijden zelfs meer dan tien kilometer per uur te snel. De gemiddelde gereden snelheid in een zone 30 (47 kilometer per uur) zou bovendien nauwelijks lager liggen dan in een zone 50 (54 kilometer per uur). " Het aantal dodelijke slachtoffers in een zone 30 steeg tussen 2000 en 2010 van vier naar twaalf in het Vlaams Gewest, het aantal letselongevallen steeg van 458 naar 1.228.

Vraag

1. De miskennis van het snelheidsregime is volgens mij vaak het gevolg van een aan de zone 30 niet aangepaste weginrichting. Borden alleen volstaan niet. Is de schepen het daarmee eens? 2. Indien de weginrichting inderdaad een element is in het onaangepast rijgedrag van de meeste automobilisten, veroorzaakt dit volgens mij een vals gevoel van veiligheid voor de aldaar aanwezige kwetsbare weggebruikers? Is de schepen het daarmee eens en is dit dan niet één van de oorzaken van het hoger aantal dodelijke slachtoffers en letselongevallen? 3. Indien de schepen het eens is met de stellingen onder 1 en 2 vergt dit een dringende wegaanpassing daar waar zone 30 is of wordt ingevoerd zonder gepaste weginrichting. Wat is de budgettaire kostprijs en is die haalbaar? 4. Indien de schepen het eens is met de stellingen onder 1 en 2 en er budgettaire schaarste is, minstens de uitvoering over vele jaren zal moeten worden gespreid, is de schepen dan akkoord dat niet alleen bestaande onaangepaste zone 30 beter tijdelijk wordt opgegeven, minstens geen nieuwe zone 30 wordt ingesteld dan na aanpassing van de weg?

ANTWOORD

12 februari 2013 15:20

Antwoord van Frank Vanden Bulcke - directeur IVA Mobiliteitsbedrijf -

1. De miskennis van het snelheidsregime is volgens mij vaak het gevolg van een aan de zone 30 niet aangepaste weginrichting. Borden alleen volstaan niet. Is de schepen het daarmee eens?

Neen, ik ben het grondig oneens met de stelling.

Eerst en vooral vind ik dan dat uw standpunt dan consequent moet worden toegepast, met name dat een miskennis van een snelheidsregime het gevolg is van een niet aangepaste weginrichting.

Het aantal verkeersdoden en gewonden in zone 30 gebieden is gelukkig nog altijd zeer laag. Veel meer doden en gewonden vallen er doordat mensen te snel rijden in gebieden met snelheidsbeperkingen tot 50, 70, 90 of 120 km. per uur. Vreemd genoeg vinden we niet dat hier het wegbeeld moet in overeenstemming zijn met de vigerende snelheidsregimes. Regelmatig worden “laagvliegers” gepakt op autosnelwegen die rijden aan 200 km/u. en meer. Dit leidt echter niet tot vragen om de autosnelwegen aan te passen aan het regime van 120 km/u. Evenmin is er vraag om bv. onze invalswegen of onze stadsring aan te passen aan het 50 km./u regime, zelfs al worden daar ook snelheden gehaald van meer dan 100 km./u.

Gebeuren daar ongevallen dan wordt niet verwezen naar het wegbeeld, maar wijst men naar het onverantwoordelijk gedrag van de chauffeur, die de snelheidslimieten niet naleeft. Nooit wordt daar gesteld dat de miskennis van het snelheidsregime zijn oorzaak vindt in de onaangepaste weginrichting.

Maar een zone 30 is blijkbaar iets mythisch: plots is daar de inrichting van de weg onaangepast en is dat dé oorzaak van het te snel rijden. Hier is blijkbaar heen sprake meer van onaangepast rijgedrag en (on)verantwoordelijkheid van de autobestuurder.

Maar we kunnen verder gaan: aan de andere kant van het spectrum is er het voetgangersgebied, we kunnen niet vermijden dat daar ook nog autoverkeer door moet: bussen van De Lijn, leveranciers, IVAGO, taxi's, onderhoudswerken, bewoners, aannemers, enz. Voor 11u en na 18u zijn er aardig wat auto's onderweg in het voetgangersgebied, zelfs meer dan in menige zone 30 straat. Die auto's worden allemaal verondersteld om stapvoets te rijden, dit is de snelheid van een voetganger, dus 5 km./u Ook daar krijgen we klachten over onaangepaste snelheid. We wijzen dan in overlegmomenten met De Lijn en de taxisector, dat we een naleving willen van de vigerende snelheidslimiet. Maar daar bent u het dan wellicht niet mee eens en moeten we ook hier de oorzaak zoeken in de niet aangepaste inrichting van het gebied.

Ik ben van mening dat het onaangepast snelheidsgedrag in een zone 30 gebied, net als alle snelheidsovertredingen in alle andere snelheidsregimes zeer vaak te wijten is aan een moedwillig en bewust negeren van de verkeersregels. Net bv. zoals het parkeren op trottoirs niet te wijten aan een onaangepaste inrichting van die trottoirs, maar aan een moedwillig niet willen toepassen van de verkeersregels die parkeren en stilstaan op trottoirs verbiedt.

2. Indien de weginrichting inderdaad een element is in het onaangepast rijgedrag van de meeste automobilisten, veroorzaakt dit volgens mij een vals gevoel van veiligheid voor de aldaar aanwezige kwetsbare weggebruikers? Is de schepen het daarmee eens en is dit dan niet één van de oorzaken van het hoger aantal dodelijke slachtoffers en letselongevallen?

Het stijgend aantal ongevallen in zone 30 gebieden is uiteraard en zonder de minste twijfel het

gevolg van de exponentiële toename van de zone 30 gebieden. De laatste 10 jaar zijn er – gelukkig maar - zeer veel zone 30 gebieden bijgekomen. Zo werd het een aantal jaren geleden verplicht om in elke schoolomgeving een zone 30 in te stellen. Bovendien is het zo dat vele steden en gemeenten hun hele centrumgebied de laatste jaren tot zone-30 gebied hebben uitgeroepen.

Er lopen meer zachte weggebruikers rond in een zone 30 gebied, niet omdat een zone 30 hen daar toe zou aanzetten, maar gewoon omdat zone 30 gebieden nu eenmaal worden ingevoerd in gebieden met veel voetgangers en fietsverkeer, bv. schoolomgevingen, woonwijken of stadscentra.

Dit en niets anders is de oorzaak van de toename van de letselongevallen in zone 30 gebieden.

Het valt trouwens op dat “vals gevoel van veiligheid” bij de zwakke weggebruiker tot vervelens toe wordt en werd ingeroepen bij elke maatregel die ons verkeer een kleine beetje meer op mensenmaat brengt. Dit was zo bij het invoeren van de foutloze aansprakelijkheid bij ongevallen tussen zwakke weggebruikers en motorvoertuigen (waarbij zwakke weggebruikers bij een ongeval voor lichamelijke schade worden vergoed, los van de juridische aansprakelijkheid voor het ongeval), dit was niet anders bij het invoeren van het woonerf (waar de voetgangers de hele breedte van de straat mag gebruiken), het werd ingeroepen bij de aanleg van verkeersplateaus, de voorrang van voetgangers op zebrapaden en nu ook weer bij de invoering van zone 30 gebieden.

Mutatis mutandis zou men kunnen stellen dat we beter zorgen voor een “objectief gevoel van onveiligheid” en misschien de snelheid in verblijfsgebieden kunnen opvoeren naar pakweg 70 km/u. om zo de zachte weggebruiker alert te houden?

Ook hier ben ik het dus grondig oneens met de stelling dat het “vals gevoel van veiligheid” de oorzaak zou zijn van de ongevallen.

Mijn stelling is dat het “gevoel voor lijfsbehoud” een aangeboren instinct is en dat niemand zich plots anders zal gedragen tov. autoverkeer omdat hij of zij in een zone 30 gebied zit.

Bovendien is een inrichting van een zone 30 gebied in wezen niet anders dan anders: er zijn ook in zone 30 gebieden trottoirs, zebrapaden, e.d. en er zijn geen speciale voorrechten voor voetgangers of fietsers.

Ik ben eigenlijk alleen een klein beetje bezorgd voor het voetgangersgebied. Daar mogen de voetgangers over de gehele breedte lopen en verwachten ze zich totaal niet aan te snel rijdende auto's.

3. Indien de schepen het eens is met de stellingen onder 1 en 2 vergt dit een dringende wegaanpassing daar waar zone 30 is of wordt ingevoerd zonder gepaste weginrichting. Wat is de budgettaire kostprijs en is die haalbaar? 4. Indien de schepen het eens is met de stellingen onder 1 en 2 en er budgettaire schaarste is, minstens de uitvoering over vele jaren zal moeten worden gespreid, is de

schepen dan akkoord dat niet alleen bestaande onaangepaste zone 30 beter tijdelijk wordt opgegeven, minstens geen nieuwe zone 30 wordt ingesteld dan na aanpassing van de weg?

Vermits ik het absoluut niet eens ben met de stellingen in vraag 1 en vraag 2, zijn eigenlijk uw derde en vierde vraag zonder voorwerp.

Maar toch: het is inderdaad onbetaalbaar, maar ook niet wenselijk het wegbeeld aan te passen aan

een zone 30.

Meer nog: om de snelheid echt tot 30 km/u. te beperken, moet er zeker om de 75 m. een snelheidsremmer komen en zelfs dan nog is het mogelijk te weinig. We krijgen soms vragen van mensen dit vragen om op een lang verkeersplateau van enkele tientallen meter nog eens een drempel aan te brengen om de snelheid te doen dalen. We krijgen klachten in straten waar er om de 150 m. een plateau is met de vraag om daar een extra plateau aan te brengen. Dus neen, kan niet.

Maar als het wegbeeld toch moet worden aangepast, dan wil ik liever maatregelen nemen, in gebieden waar veel meer verkeerellende plaatsgrijpt. In de gebieden waar men 50 of 70 km mag rijden en waar ook vaak veel te vlug gereden wordt en waar het grootste deel van de zware ongevallen met fietsers en voetgangers plaats vinden. In eerste instantie moet vooral daar worden geïnvesteerd.

Ik vind dus niet dat zone 30 gebieden moeten worden opgeheven tot dat ze zijn anders ingericht. Ik vind ook evenmin dat we het momenteel duidelijk onaangepaste voetgangersgebied tijdelijk moeten opheffen tot dat het heringericht kan worden op maat van die 5 km/u. En ik vind evenmin dat er moet gewacht worden met de instelling van nieuwe zone 30 gebieden, tot dat die straten zijn heringericht.

Wat ik wel vind is:

- Dat zone 30 gebieden duidelijk moeten worden aangegeven. Soms is dat nog voor verbetering vatbaar en daar wil ik me voor inzetten.
- Dat bij een geplande herinrichting van straten in een zone 30 gebied er uiteraard een inrichting mag komen op maat van die snelheid in zoverre dit niet raakt aan bv. vereisten van brandweer en de ruimtelijke kwaliteit van een straat.
- Dat mensen er nog meer bewust moeten worden van gemaakt hoe belangrijk een aangepaste snelheid is.

Ik zal dan ook, getrouw het bestuursakkoord, de zone 30 invoeren in het gehele gebied binnen de R40 (met uitzondering van de as Nieuwewandeling-Tolhuis). Op die manier zal Gent terug kunnen aanknopen met andere Vlaamse steden zoals Mechelen, Leuven, Brugge en Antwerpen (gebied binnen de Leien), die al een hele poos terug zone 30 invoerden in hun hele centrumgebied. . Zelfs Brussel ging ons voor en dat wil toch wat zeggen. Daarenboven zijn er buiten de R40 nog talrijke woongebieden en verkavelingen waar een zone 30 echt wel wenselijk en mogelijk is.

Tenslotte nog dit: de eerste snelheidsbeperkingen in ons land werden ingesteld in de jaren 60, toen Verkeersminister Bertrand besliste om in de vijf grote agglomeraties van het land een snelheidsbeperking van 60 km./u. in te stellen. In sommige kringen werd hij toen bestempeld als een "fascist". Niettemin zijn wij de snelheid van ons verkeerssysteem naar beneden blijven aanpassen en gelukkig hebben wij een zeer aanzienlijke daling van het aantal verkeersdoden en -gewonden gekend.

Het proces waarbij het gemotoriseerd verkeer wordt aangepast aan zachte of zwakke weggebruikers met het doel lijden en ellende te vermijden heeft trouwens een naam, nl. "beschaving" en ik ben niet van plan daarin een stap terug te zetten.