Vlaams Parlement

706 (2015-2016) – Nr. 2
ingediend op 6 juni 2016 (2015-2016)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Lode Ceyssens

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Marino Keulen, Gwendolyn Rutten, Mathias De Clercq, Herman De Croo, Emmily Talpe en Bart Somers

betreffende leesbare wegen

verzendcode: OPE

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:
Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Jan Peumans, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:
Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck, Herman Wynants;
Caroline Bastiaens, An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen;
Bart Somers, Emmily Talpe;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
706 (2015-2016) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting 4
1.1. Situering 4
1.2. Regelgevend kader vanaf 1 januari 2017 4
1.3. Uitgangspunten 4
1.4. Voorstel van concept 4
1.5. Aanpassingen aan de Wegcode 5
1.6. Conclusie 6
2. Bespreking 6
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 26 mei 2016 de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Marino Keulen, Gwendolyn Rutten, Mathias De Clercq, Herman De Croo, Emmily Talpe en Bart Somers betreffende leesbare wegen.

De conceptnota werd toegelicht door Marino Keulen en Mathias De Clercq. Hun presentatie is opgenomen als bijlage op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting

1.1. Situering

Mathias De Clercq benadrukt dat de conceptnota breed gedragen wordt binnen zijn partij. De nota kan gesitueerd worden tegen de achtergrond van het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2015 tot wijziging van artikel 11 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg.

1.2. Regelgevend kader vanaf 1 januari 2017

Dat besluit stelt dat de gangbare norm voor wegen buiten de bebouwde kom vanaf 1 januari 2017 verlaagd wordt van 90 naar 70 kilometer per uur.

Dat betekent eigenlijk dat de Wegcode wordt aangepast aan de realiteit. Tot 66 percent van de gewestwegen kent namelijk al een snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur. Die maatregel kan leiden tot een drastische vermindering van het aantal verkeersborden, vooral van de C43-borden.

De aanpassing aan de Wegcode biedt ook de kans om werk te maken van leesbare wegen. Een conceptnota van de CD&V-fractie hierover is al besproken in de commissie[1]. Dat voorstel focust op het uitzicht van de weg. Open Vld vindt dat de functie van de weg het doorslaggevende criterium moet zijn voor het bepalen van het snelheidsregime.

1.3. Uitgangspunten

De indieners vragen niet om hierover opnieuw hoorzittingen te organiseren. Open Vld heeft zich laten inspireren door het Nederlandse voorbeeld. Daar werkt men met een Handboek Wegontwerp, in het kader van het programma Duurzaam Veilig Verkeer. Het handboek is gebaseerd op de functie van de weg en onderscheidt onder meer gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en stroomwegen.

Dia 9 van de bijlage toont hoe het principe van de leesbare wegen werkt in Nederland. De dubbele wegmarkering in het midden van de weg wordt groen ingevuld om aan te duiden dat de maximumsnelheid 100 kilometer per uur bedraagt. Indien die opvulling niet aanwezig is, bedraagt de maximumsnelheid in principe 80 kilometer per uur. Maar Open Vld pleit zeker niet voor het vervangen van verkeersborden door gekleurde wegmarkeringen, zoals een krant verkeerdelijk gemeld heeft.

1.4. Voorstel van concept

Marino Keulen benadrukt dat het niet de bedoeling is om de wegmarkeringen te vervangen door gekleurde strepen. Het gaat alleen om een gekleurde opvulling.

[1] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1-3.

In Vlaanderen zou dat van toepassing zijn voor de wegen waar een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur geldt. Wellicht zal dat het meest voorkomen op wegen met twee rijvakken in elke rijrichting.

De leesbare wegen ziet hij vooral als een praktische toepassing van de Wegcode, ter ondersteuning van de weggebruiker. Open Vld stelt een concept voor dat gelijkt op dat in Nederland, aangepast aan de Vlaamse snelheidsregimes. De gewestwegen met een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur zouden een groene opvulling krijgen tussen de dubbele middenstrepen die de rijrichtingen scheiden. Zonder die opvulling zou men in principe maximaal 70 kilometer per uur mogen rijden. In Nederland gaat het om 100 kilometer per uur en 80 kilometer per uur. Bij de autosnelwegen zou er niets veranderen, want dat zijn vandaag al leesbare wegen.

Voor de selectie van het snelheidsregime hanteert Open Vld drie criteria. Een eerste criterium is de plaats van de zwakke weggebruiker. Op een gewestweg met een fietspad dat alleen met een stippellijn gescheiden is van de rijbaan, is het aangewezen om een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur te hanteren. Voorts speelt ook het aantal conflictsituaties een rol. Als er veel gelijkgrondse kruisingen zijn, is het eveneens aangewezen om de toegelaten snelheid te beperken tot 70 kilometer per uur. Een derde criterium is de functie van de weg. Een concreet voorbeeld is de N19g tussen Kasterlee en Geel. Die weg voldoet aan de drie opgesomde criteria. Bijgevolg kan daar het snelheidsregime van 90 kilometer per uur worden gehanteerd.

Een maximumsnelheid van 120 kilometer blijft aangewezen voor de autosnelwegen. Dat is trouwens een federale bevoegdheid. Gewestwegen met tweemaal twee rijvakken vallen echter onder het regime van 70 kilometer per uur als er ook zwakke weggebruikers aanwezig zijn.

In het geval van de R14, de westelijke ring in Geel, wordt de maximumsnelheid beter teruggebracht tot 70 kilometer per uur. Het gaat namelijk om een gewestweg met tweemaal twee rijvakken, maar met een aanliggend fietspad. Men zou ook het fietspad kunnen aanpassen of verwijderen om een snelheidsregime van 90 kilometer per uur te kunnen verantwoorden. Marino Keulen besluit daaruit dat het huidige uitzicht van een weg niet altijd een goede leidraad is voor het passende snelheidsregime en dat de functie het doorslaggevende criterium moet zijn.

Voor onverharde wegen bedraagt de maximumsnelheid momenteel vaak 90 kilometer per uur. Nu zou dat 70 kilometer per uur worden. Dergelijke wegen zijn daarvoor echter niet uitgerust. Daarom lijkt het aangewezen om te opteren voor een lagere snelheidslimiet.

1.5. Aanpassingen aan de Wegcode

Om dat te bereiken is er slechts een kleine aanpassing nodig van de Wegcode. Dat kan beter met een besluit van de Vlaamse Regering worden geregeld, zoals ook bleek uit de hoorzitting[2].

Een tweede element is dat het wegontwerp geharmoniseerd moet worden conform de functie van de weg. Een verbindende weg dient nu eenmaal anders ontworpen te worden dan een ontsluitende weg. Er is een essentieel verschil tussen een N-weg, een zogenaamde gewestweg, en een weg gelegen in de bebouwde kom. Die duidelijkheid ontbrak tot nog toe vaak in het Vlaamse

[2] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/2.

wegennet. Dat is misschien een werk van langere adem om te komen tot veiligere wegen.

1.6. Conclusie

De aanpassing van de snelheidsregimes begin 2017 biedt een goede gelegenheid om werk te maken van leesbare wegen. Dat betekent dat het wegbeeld het snelheidsregime bepaalt. Daardoor wordt een vermindering van het aantal verkeersborden mogelijk. Die ingreep kan zorgen voor meer duidelijkheid bij de weggebruikers en voor een grotere verkeersveiligheid.

2. Bespreking

Lode Ceyssens stelt vast dat Open Vld en CD&V dezelfde bezorgdheid delen en dat ze in dezelfde richting naar een oplossing zoeken. CD&V focust meer op het uitzicht van de weg – of liever, de inrichting van de weg – terwijl Open Vld meer focust op de leesbaarheid.

Open Vld heeft zich laten inspireren door de Nederlandse aanpak. De spreker merkt wel op dat Nederland het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer niet geratificeerd heeft. Dat verdrag moet ervoor zorgen dat de Wegcode ook herkenbaar is voor buitenlanders. De groene markering is binnen genoemd verdrag niet erkend. Onlangs heeft de CD&V-fractie een gesprek gehad met een vertegenwoordiger van het Nederlandse platform Beter Benutten[3]. Daar proberen het Rijk, de regio en het bedrijfsleven samen om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren, met innovatieve maatregelen. Sinds 1991 heeft het Rijk er veel moeten investeren in de weginrichting.

Hij heeft de indruk dat de conceptnota van Open Vld alleen betrekking heeft op de gewestwegen. De conceptnota van CD&V[4] ging in elk geval ook over de gemeentewegen, weliswaar met veel respect voor de gemeentelijke autonomie. Dat kan resulteren in een leidraad voor de lokale besturen, waarmee men de uniformiteit van de gemeentewegen kan verhogen. De gemeenten blijven echter vrij om te diversifiëren met verkeersborden.

Hij benadrukt nog eens dat zijn fractie heel positief staat tegenover deze conceptnota. De standpunten van de beide fracties liggen niet zo ver uit elkaar. Hij stelt voor om daarover op een ander moment nog eens van gedachten te wisselen.

Lorin Parys vindt het een goed idee om zich door het Nederlandse voorbeeld te laten inspireren als het gaat over mobiliteit en verkeersveiligheid. Hij heeft wel een aantal vragen en bedenkingen.

Hoe is een dergelijke maatregel te combineren met de wegmarkeringen op wegen met een verkeersregime van 50 kilometer per uur? Ook daar worden er immers wegmarkeringen aangebracht, bijvoorbeeld middellijnen in de bochten of markeringen om het parkeren langs de weg tegen te gaan. In verblijfsgebieden wordt er nu al groene verf gebruikt, om het verkeer te vertragen. Het lijkt hem vreemd om die kleur ook te associëren met een hoge snelheid.

Bij de bespreking van de conceptnota van CD&V[5] had Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, opgemerkt dat het moeilijk

[3] http://www.beterbenutten.nl
[4] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1.
[5] *Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/2.

is om een uniform snelheidsregime toe te passen op ons wegennet. Dat zou ook grote investeringen vergen.

Het is blijkbaar de bedoeling om bij de nieuwe wegmarkeringen te vertrekken van het bestaande wegbeeld. Hoe wil men dat concreet aanpakken? Moeten de markeringen dan om de paar kilometer veranderen? Is het wel goed om van de automobilist te verwachten dat hij constant links kijkt om te weten op welke soort weg hij aan het rijden is? Intussen kunnen er zich aan de rechterkant van de weg namelijk conflicten aandienen.

De opmerking over de 120 kilometer per uur is volgens hem heel zinvol. Maar het gaat in de praktijk slechts om 67 kilometer waarvan er 22 kilometer onder die toepassing zou vallen (gewestwegen met twee maal twee rijstroken met risico's voor zwakke weggebruikers).

Hij vraagt zich af of de snelheidsbeperkingen op onverharde wegen echt nodig zijn. Het principe in de Wegcode is immers dat de snelheid aangepast moet zijn aan de staat van de weg. Hij concludeert dat zijn fractie nog niet volledig overtuigd is.

Marino Keulen zegt dat verkeersveiligheid een prioriteit is voor Open Vld, meer dan vroeger. Nederland kan een voorbeeld zijn als het gaat om de uitrusting en het onderhoud van de wegeninfrastructuur en om de keuze voor verkeersveiligheid. Open Vld hecht vooral veel belang aan de functie van de wegen. Het streven naar leesbare wegen vergt een volgehouden inspanning op de langere termijn.

De conceptnota van Open Vld focust niet op een bepaalde soort van wegen, maar op de maximumsnelheid in het algemeen. De groene wegmarkering kan helpen om het onderscheid te maken. Binnen de bebouwde kom en op de gemeentewegen is die problematiek minder groot.

Zijn fractie streeft niet naar het optrekken van de feitelijke snelheid, integendeel. Ze is voorstander van het hanteren van een maximumsnelheid van 70 kilometer per uur als norm. Als er een hogere snelheid toegelaten wordt, dan moet dat gelden voor een langere afstand.

Met dit voorstel willen de indieners niet alleen de gezichtsvervuiling op de wegen beperken, maar ook de functionaliteit verhogen van de resterende borden. Hij beseft dat de Wegcode bepaalt dat de bestuurder zich moet aanpassen aan de staat van de weg. Een duidelijke snelheidsbeperking voor de onverharde wegen zou echter ook een repressief ingrijpen van de verkeerspolitie mogelijk maken. Zonder die beperking kan die alleen een vermaning geven.

Lies JANS,
voorzitter

Lode CEYSSENS,
verslaggever