

**Conceptnota eenvormig snelheidsbeleid op Vlaamse wegen (stuk nr. 407/1 2014-2015) – Reactie
Nederlands Ministerie van Infrastructuur en Milieu – 2 februari 2016**

“Wij hebben de Conceptnota voor nieuwe regelgeving bekeken en bijgaand onze reactie gegeven:

Reactie op conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende het verlagen van de
maximumsnelheden buiten de bebouwde kom en autosnelwegen

De voorgestelde opbouw van maximumsnelheden is logisch. Wegen met een belangrijkere verkeersfunctie hebben een hogere limiet. Ook de opbouw in stappen van 20 km/uur is logisch. In Europa verschillen de limieten op onderdelen. Zo wijken de voorgestelde limieten ook af met die van de Nederlandse situatie (60, 80, 100, 130) maar op dit punt zijn alle landen in Europa vrij in het kiezen van hun limieten.

Wat opvalt is dat de snelheidslimieten opgehangen zijn aan infrastructuurkenmerken en niet zozeer aan het gebruik en de functie van de wegen, zoals in Nederland het geval is. Bovendien moeten op alle wegen, niet zijnde autosnelwegen en openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken, voorzien worden van borden maximumsnelheid (C43) met de geldende limiet.

De infrastructuurkenmerken (aantal rijstroken en belijning) zijn bepalend voor de limiet. Dit kan negatieve consequenties hebben voor de verkeersveiligheid als het gebruik en de functie van de weg hiervan afwijkt. Op wegen waar uit capaciteitsoverwegingen is gekozen voor 3 rijstroken maar waarlangs veel uitritten en uitwegen aanwezig zijn kan het bijvoorbeeld uit verkeersveiligheidsoverwegingen gewenst zijn een lagere maximumsnelheid in te stellen. Uit het voorstel is niet af te leiden of dat dan kan.

Door het instellen van een algemeen geldende limiet voor binnen en buiten bebouwde kom in Nederland, resp 50 en 80 km/uur, hoeven op deze wegen in Nederland geen maximumsnelheidsborden te worden geplaatst. Dat geldt ook voor de autosnelwegen en autowegen, tenzij er een afwijkende limiet uit verkeersveiligheids- of milieuoverwegingen (geluid of uitstoot) noodzakelijk is. Dit leidt tot een aanzienlijke beperking van het aantal borden. Deze borden hoeven ook niet telkens na iedere kruising te worden herhaald. Dit heeft overigens ook nadelen. Bij de afwezigheid van borden kan ook de vraag ontstaan over de kracht zijnde limiet. Dit wordt nu opgelost door op belangrijke wegen de geldende maximumsnelheid aan te geven op de hectometerborden.

In Nederland wordt ter ondersteuning van de geldende snelheidslimiet voor de 80 en 100 km/uur wegen unieke markering aangebracht (voor 100 km/uur een groene opvulling van de doorgetrokken dubbele middenmarkering).

In Nederland worden buiten de bebouwde kom op grote schaal 60 km zones toegepast in plattelandsgebieden. Deze gebieden zijn zodanig ingericht dat deze snelheid over het algemeen als logisch wordt ervaren. Ook kunnen in deze gebieden specifieke snelheidsremmende maatregelen worden getroffen. Dit heeft in de praktijk tot veiligheidswinst geleid. Uit het voorstel is niet af te leiden of zonale toepassing van een snelheidslimiet buiten de bebouwde kom mogelijk is anders zou dit zeker te overwegen zijn.

Als laatste worden in Nederland binnen de bebouwde kom op grote schaal verblijfsgebieden toegepast waar de maximum snelheid 30 km/uur is. Dit levert extra veiligheidswinst op ten opzichte van de situatie dat alle wegen binnen de bebouwde kom een maximum snelheid van 50 km/uur hebben.

Omdat alle wegen in Vlaanderen van een maximumsnelheidsbord worden voorzien zal dit systeem voor buitenlanders in ieder geval niet tot veel onduidelijkheid leiden.

**Herman Moning & Pieter van Vliet
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Rijkswaterstaat
Water, Verkeer en Leefomgeving**

.....
M 00-31-6-51521592
herman.moning@rws.nl

PS

De Titel van de Conceptnota suggereert dat de maximum snelheid op autosnelwegen teruggebracht wordt naar 70 km/uur