Vlaams
Parlement

**407** (2014-2015) – Nr. 3
ingediend op 3 maart 2016 (2015-2016)

# Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Joris Vandenbroucke en Lorin Parys

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Karin Brouwers, Martine Fournier, Caroline Bastiaens en An Christiaens

betreffende het verlagen van de maximumsnelheden buiten de bebouwde kom en de autosnelwegen naar 70 kilometer per uur en het komen tot een eenvormig snelheidsbeleid op de Vlaamse 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, Ingrid Lieten;
Ingrid Pira.

Documenten in het dossier:
**407** (2014-2015) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving
– Nr. 2: Verslag

INHOUD

1. Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV ..... 4
   1.1. Conceptnota veilige verkeerssnelheid ..... 4
   1.2. De implementatie van het besluit van de Vlaamse Regering ..... 5
   1.3. Verkeersbordendatabank ..... 6
2. Uiteenzettingen namens het BIVV ..... 7
   2.1. Uitgangssituatie ..... 7
   2.2. Is bordenvermindering nuttig en haalbaar? ..... 7
   2.3. Het belang van de herkenbaarheid van snelheidsregimes ..... 8
   2.4. Snelheidsregimes en wegmarkeringen ..... 8
   2.5. Besluit ..... 9
3. Uiteenzetting van Erwin Debruyne, stafmedewerker VVSG ..... 9
   3.1. Huidige situatie ..... 9
   3.2. Besluit van de Vlaamse Regering ..... 9
   3.3. Conceptnota ..... 10
   3.4. Doelstelling verkeersveiligheid ..... 10
4. Bespreking ..... 11
   4.1. Vragen en opmerkingen van leden ..... 11
   4.2. Antwoorden van de sprekers ..... 13
   4.3. Aanvullende opmerkingen ..... 16
Gebruikte afkortingen ..... 18
Bijlagen: zie dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be
   – Bijlage 1: Presentatie van AWV
   – Bijlage 2: Presentatie van BIVV
   – Bijlage 3: Presentatie van VVSG
   – Bijlage 4: Reactie van Rijkswaterstaat, Nederland
   – Bijlagen 5 en 6: Informatiefolders ANWB

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 4 februari 2016 een hoorzitting over de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Karin Brouwers, Martine Fournier, Caroline Bastiaens en An Christiaens betreffende het verlagen van de maximumsnelheden buiten de bebouwde kom en de autosnelwegen naar 70 kilometer per uur en het komen tot een eenvormig snelheidsbeleid op de Vlaamse wegen (*Parl.St.* Vl.Parl. 2014-15, nr. 407/1). Daarbij kwam ook de uitvoering ter sprake 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 algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.[1]

Er werden deskundigen gehoord van het Agentschap Wegen en Verkeer, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten. Hun presentaties zijn als bijlage opgenomen.

Rijkswaterstaat van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van Nederland stuurde op 2 februari 2016 een reactie op de conceptnota (bijlage 4). De Nederlandse automobilistenorganisatie ANWB stuurde twee informatiefolders over de in Nederland in 2011 ingevoerde regeling met betrekking tot de strepen op de weg (bijlagen 5 en 6).

De bijlagen staan op de dossierpagina op www.vlaamsparlement.be.

## 1. Uiteenzetting door Tom Roelants, administrateur-generaal van AWV

### 1.1. Conceptnota veilige verkeerssnelheid

#### *1.1.1. De relatie tussen snelheid en wegbeeld*

*Tom Roelants*, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, wijst erop dat snelheid niet alleen in relatie staat tot het wegontwerp, zoals de conceptnota doet uitschijnen, maar ook tot de functie en het gebruik van de weg. De functie van de weg hangt dan weer samen met de wegcategorisering. Het gebruik van de weg hangt mee af van het gedrag van de weggebruikers. Een weg met een verkeers-, verbindende of stroomfunctie zal anders gebruikt worden dan een weg met meer een verblijfs- of ontsluitingsfunctie.

Door de eenzijdige kijk is niet alles in de conceptnota even haalbaar. Vanaf 1 januari 2017 wordt de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom standaard 70 km per uur. Het agentschap heeft enkele afwegingskaders om te bepalen waar en waarom er van die standaard mag afgeweken worden. Die afwijking is op meer dan alleen het wegbeeld gebaseerd, ook op functie en gebruik. Het besluit van de Vlaamse Regering vloeit voort uit de aanbevelingen van de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid[2] van eind 2013.

#### *1.1.2. Standaard 70 km per uur buiten bebouwde kom*

Na 1 januari 2017 volgt de weggebruiker nog altijd de snelheidsaanduidingen op borden. Als er buiten de bebouwde kom geen staan, moet hij gewoon weten dat op een weg met twee keer twee rijstroken en middenberm de standaardlimiet 120 km per uur is, in andere gevallen 70 km per uur.

Als het voorstel van de conceptnota gevolgd wordt, is waar er geen snelheidsborden staan de beslisboom en dus ook de denkweg voor de automobilist langer.

[1] *B.S.* 27 november 2015, Ed. 2, p. 71008.
[2] Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid georganiseerd door de VSV: http://www.mobielvlaanderen.be/verkeersveiligheid/vcrv2013.

Om de verkeersveiligheid te verhogen, moet de situatie voor de weggebruiker zo eenvoudig mogelijk in te schatten zijn. Een kortere beslisboom heeft dan weer het nadeel dat er meer verkeersborden nodig zijn. Tom Roelants toont twee dia's waarop de respectievelijke beslisbomen staan afgebeeld (zie bijlage 1).

*1.1.3. De voorstellen van de conceptnota*

De conceptnota wil dat wegmarkeringen en de inrichting van de rijstroken mee duidelijk maken welk snelheidsregime van toepassing is. Op gewestwegen is de wegmarkering weinig onderscheidend omdat andere factoren het snelheidsregime bepalen. De conceptnota maakt niet duidelijk hoe om te gaan met fietsvoorzieningen, bomen dicht tegen de weg, private opritten langs de weg, het wegbeeld, plaatselijke omstandigheden. Het agentschap houdt ook met die elementen rekening bij het bepalen van het snelheidsregime. Hoe dan ook zouden er met het regime van de conceptnota meer uitzonderingsregimes zijn dan op het eerste gezicht lijkt.

Daarbij komt nog een legistiek bezwaar. De Raad van State, afdeling Wetgeving acht het niet wenselijk de wegcode, eigenlijk een uitvoeringsbesluit van de Wegverkeerswet, te wijzigen bij decreet. De verkeersreglementering is immers gedelegeerd aan de uitvoerende macht. Een verstrengeling van wetgevende en uitvoerende macht lijkt het agentschap niet aangewezen. In het laatste artikel van het decreetsvoorstel wordt de delegatie aan de Vlaamse Regering trouwens bevestigd.

De spreker toont enkele foto's (bijlage 1) van situaties op gewestwegen buiten de bebouwde kom waar volgens de conceptnota 70 km per uur de limiet is, maar waar het agentschap volgens de interne afwegingskaders 50 km per uur als maximum zet. Als de snelheidslimiet enkel met wegmarkeringen aangegeven wordt, kan een naad tussen twee asfaltstroken midden in de weg verwarring zaaien. De conceptnota laat de limiet immers afhangen van of de openbare weg door inrichting duidelijk opgedeeld is in minstens één strook per rijrichting.

Bij wegen met middenberm en twee rijstroken per rijrichting zou 120 km per uur de limiet zijn, maar het agentschap zet de limiet op 90 km per uur als er fietspaden of parkeerplaatsen dicht tegen de rijweg liggen. Onvermijdelijk zullen er op de regels van de conceptnota heel wat uitzonderingen zijn, zoals er ook vandaag zijn, maar dan niet louter en alleen op basis van het wegbeeld.

Dat de beslisboom van de weggebruiker groter wordt, is een ander nadeel. De wegbeheerder hoort het grootste deel van de beslissingen voor de weggebruiker te nemen.

1.2. De implementatie van het besluit van de Vlaamse Regering

*1.2.1. Dienstorder MOW/AWV/2016/02*

Na implementatie van het besluit van de Vlaamse Regering zal er buiten de bebouwde kom een snelheidsregime zijn van 70 km per uur. In zijn dienstorder MOW/AWV/2016/02 maakt AWV voor gewestwegen buiten de bebouwde kom een onderscheid tussen secundaire en lokale wegen met een standaard van 70 km per uur en primaire wegen met een maximumsnelheid van 90 km per uur.

Op basis van enkele afwegingen kan daarvan naar boven of beneden worden afgeweken. Op secundaire en lokale wegen kan de snelheid teruggebracht worden tot 50 km per uur als de bebouwingsdichtheid errond hoog is, als er veel fietsers passeren en er aanliggende of geen fietsvoorzieningen zijn, of als er

bijzondere omstandigheden zijn zoals een bocht, een kunstwerk, een natuurgebied.

Bij lage bebouwingsdichtheid, bij vrijliggende fietspaden met tussenstroken van minstens twee meter, bij geen obstakels binnen de 2 meter naast de rijbaan, kan de snelheid op die wegen verhoogd worden tot maximum 90 km per uur.

Ook op primaire wegen met een standaardsnelheidslimiet van 90 km per uur zijn er uitzonderingen mogelijk. Zo kan de limiet naar 70 km per uur verlaagd worden of verhoogd worden tot 120 km per uur, maar dan moet er aan enkele criteria tegelijk voldaan zijn.

*1.2.2. Huidige situatie gewestwegen*

Op 4 percent van de gewestwegen buiten de bebouwde kom mag er 120 km per uur gereden worden, op 28 percent 90 km per uur, op 60 percent is al een snelheidsregime van 70 km per uur van toepassing.

Momenteel is 90 de norm, dus moet de rest met borden aangeduid worden. Het besluit van de Vlaamse Regering zal zeker het aantal borden verminderen. Allicht zal zelfs nog een deel van de wegen waar vandaag 90 gereden mag worden op 70 km per uur gebracht worden.

*1.2.3. Operationalisering door AWV*

Tot de zomer bespreekt AWV welke wegen volgens de gemeenten beter 70 of 90 als limiet krijgen. In juli en augustus zal er dan een definitieve lijst met snelheidsregime per weg zijn. In september komen er aanvullende besluiten.

Nog vóór januari 2017 zullen de borden gezet worden waar er uitzonderingen zijn, na januari zullen de overbodige borden, dus die de standaard aangeven, weggehaald worden. Om de verwarring te beperken, zal dat snel gebeuren.

*1.2.4. Besluit*

Eenvoudige regels, meer logica en leesbaarheid van de weg zijn de doelen van de nieuwe regeling.

In eerste instantie lijkt het alsof de conceptnota dat ook bereikt. Bij nader inzicht blijkt dat het voorstel ook heel wat uitzonderingen zal kennen en dat het beslissingsproces van de bestuurder erdoor verlengd wordt, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

1.3. Verkeersbordendatabank

*1.3.1. Twee databanken*

Alle verkeersborden en -lichten op gemeentewegen staan in een databank die beheerd wordt door het Departement MOW. De inventarisatie is gebeurd tussen 2008 en 2010. Ook AWV heeft een verkeersbordendatabank, voor gewestwegen. Die inventaris is gemaakt tussen 2007 en 2011. Beiden zijn op elkaar afgestemd en sinds 2009 door het Geoloket Verkeersborden ontsloten.

Sinds 1 maart 2013 is daarvan een nieuwe gebruiksvriendelijkere en performantere versie in gebruik genomen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de update van de gemeentewegen, AWV voor de gewestwegen.

Het gebruik ligt beneden de verwachtingen. Een gebruiksonderzoek bij de gemeenten in 2014-2015 leert dat de gemeenten overbevraagd zijn, onvoldoende tijd ervoor hebben, te weinig kennen van informatica en het geografische informatiesysteem, en achterstand opgelopen hebben in de inventarisatie.

*1.3.2. Denkpistes*

Om de data te kunnen gebruiken als basis voor het snelheidsbeleid is het wellicht nodig om één gemeenschappelijk werkbaar systeem te hebben. Daarover kan overleg starten met steden en gemeenten (VVSG) en de administraties (MOW en AWV). Dat zouden dan open data zijn, vrij ter beschikking. Voorts moet er afstemming gezocht worden met de kaartenmakers.

Een andere mogelijkheid is om de puntgegevens naar een wegenregister om te zetten waarop dan een digitale kaart snelheidsregimes kan worden gebaseerd. Omdat de data publiek toegankelijk zijn, kan iedereen fouten melden. Up-to-date houden is cruciaal voor elke databank, mogelijks moet de wegbeheerder verplicht worden tot actualisering. Aanvullende reglementen zouden dan ook meteen aangepast moeten worden in de databank.

## 2. Uiteenzettingen namens het BIVV

*Wouter Van den Berghe* is directeur van het Kenniscentrum van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en geeft het woord aan Marc Broeckaert, senior projectmanager gespecialiseerd in infrastructuur van het BIVV.

### 2.1. Uitgangssituatie

*Marc Broeckaert* zegt dat de Vlaamse Regering op 30 oktober 2015 besliste van 70 km per uur de algemene snelheidslimiet buiten de bebouwde kom in Vlaanderen te maken. Uit de conceptnota onthoudt hij de wens voor beleidsverfijning door het verminderen van het aantal verkeersborden die het straatbeeld vervuilen en soms te talrijk zijn opdat de weggebruiker ze allemaal tijdig kan doorgronden en toepassen. Daarnaast wil de conceptnota ook dat de verschillende snelheidsregimes herkenbaarder worden.

Het BIVV is er uiterst in geïnteresseerd dat de indieners eraan denken de weg zo in te richten dat een bestuurder er continu aan herinnerd wordt hoe snel hij mag rijden. Onvoldoende herkenbare snelheidsregimes vormen een reëel probleem, omdat dit de naleving van de snelheidsregels vermindert en de verkeersonveiligheid daardoor doet toenemen. Ook andere landen zijn daarmee bezig. De Nederlanders hebben namelijk oog voor de EHK.

### 2.2. Is bordenvermindering nuttig en haalbaar?

Te veel borden leiden af en verwarren, daarom is het nuttig er orde in te brengen, maar voor de hand ligt het niet. Naast algemene regels blijven borden nodig om regels juridisch sluitend op te leggen. Een bord is daarnaast bedoeld om met de weggebruiker te communiceren.

EHK kunnen borden dus niet zomaar vervangen. Markeringen zijn bedoeld om rijdende voertuigen letterlijk in goede banen te leiden. Als ze echter ook het snelheidsregime duidelijk maken, is dat mooi en goedkoop meegenomen.

Het is echter niet zo gemakkelijk om een markeringswijze eenduidig te koppelen aan een snelheidsregime. Zo geldt volgens de conceptnota op een weg met asmarkering de limiet van 70 km per uur. Op kleine, smalle, drukke wegen wordt er soms een lange ononderbroken streep getrokken opdat de bestuurders op hun

kant van de weg blijven en niet mogen inhalen. 70 km per uur kan daar niet veilig zijn, ondanks de wegmarkering. Het zal bijgevolg nodig zijn om de herkenbaarheidskenmerken te verfijnen.

Voorts wijst de spreker erop dat zelfrijdende auto's waarschijnlijk informatie zullen halen uit de verkeersborden langs de weg. Doordacht geplaatste en goed onderhouden borden blijven nodig.

2.3. Het belang van de herkenbaarheid van snelheidsregimes

De regeling van de snelheid is van cruciaal belang voor een veilig wegverkeer. De stratencategorisering mondt uit in snelheidsregimes. Eén van de voorwaarden om de snelheid te laten respecteren is dat de weggebruikers de snelheidslimiet kennen. Ze zien die op de borden of kennen de algemene regels, bijvoorbeeld 70 km per uur buiten de bebouwde kom. Maar daarbij is het wezenlijk van belang dat snelheidsregime permanent onder de aandacht te houden.

In de Nederlandse literatuur worden daarvoor wegmarkeringen naar voren geschoven. Die maken deel uit van het lengteprofiel en zijn daardoor continu zichtbaar voor de bestuurder. Daarbij komt nog dat de markeringen er al zijn als verkeersgeleidende maatregel.

Er zijn nog andere herkenbaarheidsbevorderende mogelijkheden. Zo heeft Nederland ooit de snelheidslimiet op de hectometerpaaltjes gezet, maar ondertussen is men hiervan afgestapt. Het is zaak de goede combinatie van wegmarkeringen te vinden om de boodschap eenduidig te maken. Wat ook mogelijk is, maar een verzwakking inhoudt, is dat sommige wegen met bepaalde markering toch een ander snelheidsregime hebben.

Op grotere wegen, autowegen en expreswegen, waar er 90 km per uur of sneller mag gereden worden, is de middenberm een afdoende kenmerk. Op de verbindingswegen waar 70 km per uur gereden mag worden, zouden er dan systematisch asmarkeringen aangebracht kunnen worden. De zogenaamde diffuse wegen, waar er maar 50 km per uur mag gereden worden, ook al liggen ze buiten de bebouwde kom, meestal zonder trottoir of fietspad, zouden dan geen asmarkeringen hebben of misschien enkel over een korte afstand om bijvoorbeeld een bocht te markeren. Buiten de bebouwde kom zijn er ook, hoewel heel weinig, diffuse wegen met overwegend een verblijfsfunctie waar er maar 30 km per uur mag worden gereden. Hun kenmerk is dat ze niet of half verhard zijn. In de wegcode is daarvoor een categorie 'wegen voorbehouden voor', en daaronder vallen onder meer de ruilverkavelingswegen en jaagpaden.

2.4. Snelheidsregimes en wegmarkeringen

De conceptnota kiest voor asmarkeringen als herkenbaarheidskenmerk. Eigenlijk moet de vakwereld zich erover buigen in welke mate een duidelijke samenhang mogelijk is tussen snelheidsregime en wegmarkering. Te veel verf is niet goed. Het zou beter zijn als ettelijke kilometers buiten de bebouwde kom geen verfmarkeringen nodig zouden hebben.

Asmarkeringen zijn dan weer een goede keuze in de zin dat ze deel uitmaken van de logische weginrichting en het wegonderhoud en dus weinig tot geen extra budget vereisen. Andere kleuren dan wit gebruiken, verruimt de mogelijkheden. Maar dat gaat in tegen een aantal bestaande regels. De regels van Vlaanderen en België zijn gemakkelijker aan te passen; in internationale verdragen is dat ook mogelijk, maar moeilijker.

Naast asmarkeringen kunnen ook rijbaanrandmarkeringen herkenbaarheidskenmerken zijn. Dan moet wel getoetst worden of beide markeringen niet tot storende incoherenties leiden.

2.5. Besluit

De spreker besluit dat het ondersteunen van snelheidsregimes met herkenbaarheidskenmerken een interessant denkspoor is om de verkeersveiligheid te verhogen. Ze geven de bestuurder constant informatie over de snelheidslimieten.

De algemene verkeersregels en de verkeersborden blijven evenwel de enige juridische basis voor de snelheidslimieten.

Asmarkeringen lijken een goede keuze als herkenbaarheidskenmerk, mogelijks aan te vullen met rijbaanrandmarkering of andere longitudinale elementen. Daarover is meer onderzoek nodig.

Om tegenstrijdigheden en andere haalbaarheidsfactoren op te sporen, dienen de voorstellen getoetst te worden op fora met een brede waaier van betrokkenen, zoals de verkeersspecialisten van de politiezones, de gemeentelijke wegbeheerders, AWV.

Eens de beslissing genomen is, moet er een draagvlak voor gevonden worden en moeten de weggebruikers geïnformeerd worden door een brede communicatie en door een aanpassing van de rijopleiding.

Hoewel het besluit van de Vlaamse Regering in voege treedt vanaf 1 januari 2017, hoeven herkenbaarheidskenmerken niet noodzakelijk tegen dan uitgevoerd te zijn.

## 3. Uiteenzetting van Erwin Debruyne, stafmedewerker VVSG

*Erwin Debruyne* zal de huidige regels en de conceptnota met elkaar vergelijken.

3.1. Huidige situatie

Volgens de wegcode geldt nu overal buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 90 km per uur. In de praktijk geldt op veel gewest- en belangrijke gemeentewegen een limiet van 70 km per uur.

Ook op kleine wegen en zelfs landbouwwegen geldt dus in principe de limiet van 90 km per uur. In de praktijk rijdt men daar niet zo snel omdat de weg dat niet toestaat.

Met borden kan de maximumsnelheid verlaagd worden. Omdat er zoveel borden nodig zijn om de snelheid aan te passen naar 70 werken gemeenten meer en meer met snelheidszones, soms samen met het gewest. Gemeenten maken de zones 50 soms ruimer dan de bebouwde kom. Voor de wegbeheerder is het dus belangrijk dat er voldoende maatwerk mogelijk is.

3.2. Besluit van de Vlaamse Regering

Het besluit van de Vlaamse Regering zal de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom op 70 brengen. Voor die snelheid zal er dus geen signalisatie meer nodig zijn, maar wel voor afwijkingen, zoals op landbouwwegen.

Ruimere zones 50 zullen mogelijk blijven. Ook dan zal de wegbeheerder ruimte moeten hebben om maatwerk te leveren.

### 3.3. Conceptnota

Volgens de conceptnota zouden er twee limieten mogelijk zijn buiten de bebouwde kom: 70 km per uur op wegen met twee rijstroken, duidelijk gemaakt met strepen of inrichting, 50 km per uur op smallere wegen.

In de praktijk zal er dus op bredere wegen 70 kunnen gereden worden, zonder signalisatie. Op smallere wegen maximum 50, evenzeer zonder signalisatie. Op onverharde wegen geldt dan, ook zonder borden, 30 km per uur. Omdat de weg dan 'leesbaar' is, zijn er in principe geen snelheidszones nodig. Opnieuw is maatwerk voor de wegbeheerder nodig.

De conceptnota stelt voor om het concept 'leesbare weg' in praktijk te brengen. Het grote voordeel daarvan is alvast dat er minder borden nodig zijn. De code geldt dan voor alle wegen. Dat er op een bredere weg sneller kan gereden worden dan op een smallere, zal allicht ook logischer zijn voor de weggebruiker.

De kwestie is of alle wegen voldoende duidelijk voor alle weggebruikers, ook de niet-Vlaamse, kunnen ingedeeld worden. Voorts is de leesbaarheid van de markeringen een bezorgdheid. Wat bijvoorbeeld met wegen waar er geen middellijn is maar wel fietspadmarkeringen of waar fietssuggestiestroken zonder juridische waarde de weg versmallen? Wat als de wegbeheerder markeringen moet verwijderen, zal dat niet ten koste gaan van de leesbaarheid?

De infrastructuur spoort niet altijd met de functies langs de weg; soms lopen bredere wegen voorbij sporthallen, kerken, bibliotheken waar een beperktere snelheid aangewezen is. Bij de invoering van zone 30 aan alle schoolomgevingen moest de infrastructuur snel aangepast worden. Dat botste op praktische bezwaren waardoor de eis aangepast is tot het leesbaar maken van de snelheidsbeperking bij herinrichtingen. Bij elke herinrichting moet trouwens geprobeerd worden in de infrastructuur het snelheidsregime te laten blijken.

### 3.4. Doelstelling verkeersveiligheid

Bij elke snelheidsbeperking is het doel een hogere verkeersveiligheid, maar dat vergt maatwerk aangepast aan de lokale situatie. De algemene richtlijnen zijn bepaald in vademecums, in dienstorders van AWV, het handboek Vlaams Fietsberaad en nu ook de conceptnota.

Zowel AWV als de gemeenten leggen wegen stelselmatig zo aan dat het wegbeeld correspondeert met de snelheid bepaald in hun snelheidsplannen. Dat is een werk van lange adem. Het nieuwe Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid plant voorts een aanpassing van de wegcode, van de code van de wegbeheerder en de snelheidsregimes. Dat zal gebeuren op basis van de ervaringen met de huidige toestand, van de nieuwe regels in het besluit, van de conceptnota en andere bestaande richtlijnen.

## 4. Bespreking

### 4.1. Vragen en opmerkingen van leden

#### *4.1.1. Tussenkomst van Lode Ceyssens*

*Lode Ceyssens* heeft bij de bespreking van de zwarte punten in de plenaire vergadering[3] gezegd ervan uit te gaan dat bij toekomstige weginvesteringen de verkeersveiligheid primeert. Na de uiteenzetting van Tom Roelants is hij daar al iets minder van overtuigd. Hij geeft immers de indruk dat de huidige situatie de juiste en meest wenselijke is. Kan hij dat verduidelijken?

De spreker is er niet van overtuigd dat de beslisboom door elke wegbestuurder goed en snel genoeg toegepast wordt. En wat dan met vrachtwagen- of autobuschauffeurs die soms met meer factoren rekening moeten houden en andere snelheidslimieten hebben dan gewone auto's? Of herkent die chauffeur de limiet aan de weginrichting of -situatie? Voor elke situatie zijn uitzonderingen te vinden, maar de opmerking over de naad tussen asfaltstroken vindt Lode Ceyssens minder goed gekozen. In Meeuwen-Gruitrode mogen voertuigen op verbindingswegen, ook gewone gemeenteverbindingswegen, maximum 70, op een ringweg met middenberm 90 en op lokale wegen 50 km per uur. Ofwel is die gemeente bijzonder vooruitziend, ofwel is het toeval.

Hij informeert voorts wanneer AWV van de minister de opdracht kreeg de snelheidsverlaging naar 70 km per uur voor te bereiden. Hij vraagt ook hoe correct de verkeersbordendatabank is. Gemeenten moeten een politiereglement maken om de maximumsnelheid te veranderen met een gemeenteraadsbesluit. Zou een koppeling aan die beslissingen de databank betrouwbaarder maken omdat het de gemeenten minder moeite zou kosten ze bij te houden?

Hij dankt het BIVV voor de genuanceerde uiteenzetting. Hij informeert of ooit onderzocht is of longitudinale wegkenmerken verhinderen dat de weggebruiker vergeet in welke snelheidszone hij zich bevindt. Moet de zelfrijdende auto de borden herkennen omdat de verkeersbordendatabank niet up-to-date is? Ziet het BIVV een combinatie van borden met wegmarkeringen als de te volgen weg? Hoe ziet het instituut het onderzoek daarnaar? Aan VVSG wil hij eveneens zijn vraag over de verkeersbordendatabank stellen. Tot slot benadrukt hij dat een ideale wereld binnen twee generaties net de motivatie is van de auteurs van de conceptnota.

#### *4.1.2. Tussenkomst van Marino Keulen*

Voor *Marino Keulen* moet de remedie beter zijn dan de kwaal. Veranderingen in wat ook gedragspatronen van mensen zijn, moeten dus bewezen meerwaarde hebben op verkeersveiligheid. Voor hem is de functie van de weg meer bepalend voor de snelheidslimiet dan het uitzicht van de weg. Voor Open Vld moet het regime van 50 en 70 km per uur de norm zijn. Gemotiveerd afwijken kan, maar moet fysiek duidelijk gemaakt worden, bij voorkeur met kleuren. Als weggebruikers dan een bord missen, is het snelheidsregime nog altijd duidelijk. Op autowegen blijft 120 km per uur de maximumsnelheid, daar hoeft het parlement zich niet meer over te buigen.

Het openbaar domein en de wegen in Nederland zien er anders uit, overzichtelijker, wat uiteraard samenhangt met hun geconcentreerde woonfunctie, en

[3] Actuele vraag van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van oude en nieuwe gevaarlijke punten in het verkeer (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2015-16, nr. 177).

verzorgder wegbeeld, waarmee de spreker niet alleen bedoelt dat het zwerfvuil verwijderd wordt. De weginrichting geeft meer indicaties voor het rijgedrag. Van de sprekers wil hij voorts graag een definitie van een onverharde weg en van wegmarkeringen. Zijn de tarmacstrepen dat ook?

*4.1.3. Tussenkomst van Joris Vandenbroucke*

*Joris Vandenbroucke* weet dat de belangrijkste reden dat heel wat gemeentebesturen de verkeersbordendatabank niet up-to-date houden is dat hij niet goed werkt, hoewel hij opgericht is in 2008 en al ruim 20 miljoen euro middelen opslorpte. In januari 2016 kondigde minister Ben Weyts aan een plan te maken om de verkeersbordendatabank te verbeteren: hij zou nagaan of de actualisering aan de gemeenten verplicht kon worden. In juni 2015 zei hij dat de krachtlijnen van het plan door de administratie getoetst werden. De gemeenten zouden in ieder geval verplicht worden snelheidsborden in te voeren in de databank tegen 1 januari 2016. Klopt het dat de administratie nog steeds enkel denksporen onderzoekt? Of zijn er al beslissingen genomen? Zullen de gemeenten verplicht worden tot de invoer van enkel de snelheidsborden? Zo ja, wanneer en tegen wanneer zal de databank up-to-date zijn? Tegen wanneer zal zij aangepast zijn aan de nieuwe snelheidsregimes na 2017?

Rijkswaterstaat, Nederland valt het op dat de conceptnota de snelheidslimieten sterk ophangt aan de infrastructuurkenmerken van de weg en minder aan het gebruik en de functie van de weg, wat in Nederland belangrijke criteria zijn (zie bijlage 4). Het BIVV maakt een onderscheid in snelheidsregime naar de wegsoort, dus meer volgens de functie van de weg. Hij begrijpt niet waarom de Brusselse ring, in contrast met alle andere ringwegen in België en met uitzondering van het viaduct van Vilvoorde, een maximumsnelheid kent van 120 km per uur. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft een studie bijgewerkt over het effect van maximum 100 km per uur op die ring. Dat zou een beperkte positieve impact hebben op de veiligheid en beperkte tot licht positieve gevolgen voor de doorstroming. De Brusselse ring wordt vanaf 2019 heraangelegd, wat vele jaren zal duren, dus ten vroegste tien jaar later zullen er dynamische borden staan. Wat is de visie van het BIVV op het snelheidsregime van de Brusselse ring? Is het een goede zaak de snelheid te verlagen? De Brusselse ring mag er dan uitzien als een snelweg, maar de opeenvolging van op- en afritten is zo groot dat hij tot de meest congestiegevoelige en incidentrijke plekken op het Belgische wegennet behoort.

*4.1.4. Tussenkomst van Annick De Ridder*

*Annick De Ridder* informeert bij Tom Roelants naar de kost van het aanpassen van de wegmarkeringen volgens de normen van de conceptnota. Ze wil ook graag weten hoeveel het zal kosten om de snelheidsborden aan te passen aan de nieuwe regels van het besluit van de Vlaamse Regering. Het BIVV acht het niet overal mogelijk om het snelheidsregime te laten samenvallen met de wegmarkeringen. Zal dat een en ander ingewikkelder maken?

*4.1.5. Tussenkomst van Björn Rzoska*

*Björn Rzoska* heeft de indruk dat Tom Roelants het conceptvoorstel snel van tafel veegt ten voordele van de huidige situatie. Nochtans ziet de Nederlandse Rijkswaterstaat er wel mogelijkheden in (zie bijlage 4). De daling van de verkeersongevallen in Nederland is behoorlijk spectaculair. Voor hem is er in Nederland een rustig wegbeeld waarbij automobilisten ook door de inrichting van de weg en de wegmarkering geen lange beslisboom moeten doorlopen. Dat systeem is voor hem duidelijker dan de opeenvolging van borden in België.

Ook hij begrijpt het snelheidsregime op de Brusselse ring niet, en evenmin waarom er nog geen dynamische verkeersborden zijn. Zelfrijdende auto's worden gedreven door software. In sommige plaatsen in Nederland communiceert de weg met de auto en zonder dat er veel verkeersborden aan te pas komen. Er zijn ook Vlaamse gemeenten die door een rustig wegbeeld met snelheidszones heel wat borden kunnen weghalen, bijvoorbeeld Berlaar. Hij vermoedt niet dat andere dan Vlaamse weggebruikers het overzicht zullen verliezen als ze bij het oversteken van de regiogrens een duidelijk overzicht krijgen van de regels.

*4.1.6. Tussenkomst van Dirk de Kort*

*Dirk de Kort* herinnert aan het belang dat zijn fractie hecht aan verkeersveiligheid, daarom wil ze met de conceptnota de nieuwe Vlaamse bevoegdheid over de snelheid goed invullen. Tom Roelants lijkt vooral begaan met de gewestwegen maar de leesbaarheid van de weg is iets wat voor alle wegen moet gelden. Heel wat gemeentebesturen zijn onzeker over hoe verkeersborden juist te plaatsen. Wie volgt dat eigenlijk op?

Is het niet mogelijk de borden van goedkoper materiaal te maken? Lokale besturen willen de inrichting van de weg ook helder maken net omdat borden zo duur zijn. Ook hen zal het interesseren hoeveel duidelijkere wegmarkeringen zullen kosten. Wat het BIVV voorstelt zal dus de betrokkenheid zeker verhogen. Het besluit van de Vlaamse Regering is slechts een eerste stap. Hij is blij dat de discussie gestart is. Nadien is het allicht goed een voorstel van resolutie in te dienen zodat er vooruitgang geboekt wordt naar een meer leesbare weg en dus meer verkeersveiligheid.

4.2. Antwoorden van de sprekers

*4.2.1. Tussenkomst van Tom Roelants*

De bedenkingen van *Tom Roelants* zijn ingegeven door de zorg om de verkeersveiligheid. Duidelijkheid voor de weggebruiker is wezenlijk. De conceptnota is volgens AWV minder duidelijk dan de eenvoudige regel: buiten de bebouwde kom 70 en binnen de bebouwde kom 50 km per uur, met uiteraard uitzonderingen, bij aanliggende fietspaden, bij conflictpunten enzovoort. Snelheidslimieten aanduiden met markeringen is voor het agentschap niet genuanceerd genoeg. Het aantal verkeersborden zal daardoor volgens de spreker niet dalen. Het agentschap voert nu in eerste instantie het besluit van de Vlaamse Regering uit dat de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom neerhaalt naar 70 km per uur. Ook de andere sprekers hadden bedenkingen en vroegen het conceptvoorstel te verduidelijken.

De spreker zal steeds voor de kortste beslisboom kiezen, omdat de weggebruiker dan zijn aandacht zoveel mogelijk bij het verkeer kan houden. Dat vrachtwagenchauffeurs meer afwegingen moeten maken, kan wel zijn, maar mogelijk is dat gewoon de kortst mogelijke beslisboom.

Na de Vlaamse Conferentie Regionalisering Verkeersveiligheid van 2013 is AWV begonnen aan de voorbereiding van de verlaging tot 70 km per uur buiten de bebouwde kom. Ervoor waren er ook al personeelsleden aan het nadenken hoe dat zo goed mogelijk te implementeren. Operationeel is het eind vorig jaar in gang gestoken.

De correctheid van de verkeersbordendatabank hangt af van de actualisering ervan door de gemeenten. Sommige doen dat getrouw, andere minder. In de verdere ontwikkeling zal de databank automatisch gekoppeld worden aan het informaticasysteem van de aanvullende reglementen. In de denksporen over de

databank is perfect samengevat wat de minister beloofd heeft. Momenteel gaan administratie en minister samen na hoe dat te betalen. De actualisatie zal inderdaad allicht in eerste instantie beperkt worden tot de snelheidsborden. Dat de databank nog niet op punt staat is het gevolg van financiële en personele beperkingen.

Hij legt voorts uit dat de wegbedekking van een onverharde weg niet met asfalt, noch stenen, noch beton is gebeurd, en met geen bindmiddel is aaneen geklit. De wegmarkeringen zijn de strepen op en langs de wegen, meestal in verf, soms in thermoplastic of folie. Meestal volgen ze de lengterichtingen, maar niet altijd, bijvoorbeeld in het geval van stopstrepen. Voegvullingen zijn geen wegmarkeringen.

Het klopt niet dat enkel de inrichting de basis is voor snelheidsregimes. De administratie houdt zoals gezegd rekening met andere elementen: bebouwing, fietspaden, conflictpunten, de functie van de weg.

De conceptnota wil de limiet van 70 km per uur duidelijk maken door markeringen in het midden van de weg. Voor de gewestwegen, waarvan de meeste vanaf 1 januari 2017 70 km per uur als limiet zullen krijgen, vergt dat doorgaans geen aanpassing. In de laatste nota aan de Vlaamse Regering in voorbereiding van het besluit, berekende de administratie dat de aanpassing van de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom 2,350 miljoen euro zou kosten, dus zowel om overbodige borden te verwijderen als om er extra te plaatsen.

Het klopt dat hij zich focuste op de gewestwegen omdat AWV daar de wegbeheerder van is. Hij had verwacht dat andere sprekers zoals van VVSG zich meer zouden toespitsen op de gemeentelijke wegen. Richtlijnen over het plaatsen en materiaal van verkeersborden zijn te vinden in het Vlaamse Standaardbestek 250.[4] Het kan gratis gedownload worden. Ook de wegcode doet uitspraken over de plaatsingsvoorwaarden. Het agentschap wil wel een overzicht van die voorwaarden aan de parlementscommissie bezorgen.

### *4.2.2. Tussenkomst van Wouter Van den Berghe*

*Wouter Van den Berghe*, BIVV, zegt dat ook intelligente wegmarkeringen zoals lichtjes in de weg een (variabel) snelheidsregime kunnen aangeven. Dat is toekomstmuziek, ook door de kostprijs. Zelfrijdende auto's zullen pas algemeen ingang vinden tegen 2040. Uiteindelijk zal de weg dan de snelheid dicteren aan de auto, maar dat zal slechts geleidelijk gebeuren, allicht eerst op autosnelwegen en in tunnels.

Verschillende van de huidige automatische systemen zijn wel degelijk gebaseerd op bordherkenning. Dat zal nodig blijven, want zelfs als de database perfect is, zullen er nog altijd wegwerkzaamheden zijn, met tijdelijke borden. Borden zullen ook nodig blijven voor andere weggebruikers zoals motorrijders. En als het systeem uitvalt, zal de bestuurder moeten terugvallen op andere gegevens.

Met de uitbreiding van het gebruik van gps- en systemen zoals Coyote[5] zal zowat elke auto sowieso intelligente snelheidsaanduiding krijgen. Op de conferentie van de Transportation Research Board in Washington in januari is gezegd dat voor de huidige generatie automatische auto's de grootste hinderpaal de slechte wegmarkeringen zijn. Het BIVV is dus voor zelfrijdende auto's maar heeft toch wat twijfels over penetratiegraad en eventuele neveneffecten.

---

[4] < http://www.vlaanderen.be/nl/mobiliteit-en-openbare-werken/voertuigen/het-standaardbestek-250-voor-wegenbouw>.
[5] < https://www.coyotesystems.be/nl/>.

De Vlaamse weginfrastructuur is complex en er zijn nog wel wat conflicten tussen de functie van de weg, het wegbeeld en het soort weg. Daarom is er allicht nog wat onderzoek nodig naar de meest gepaste snelheid. Het BIVV wil daar zeker aan meewerken.

Voor zover hij weet, heeft het BIVV nooit een formeel standpunt ingenomen over het snelheidsregime van de Brusselse ring. Van federaal minister Jacqueline Galant heeft het instituut de opdracht gekregen onderzoek te voeren naar het effect op verkeersveiligheid, mobiliteit en milieu van maximale snelheden en van snelheidsvariatie, zowel permanent als tijdelijk, op de Belgische autosnelwegen. Die studie wordt opgeleverd tegen de herfst. Het instituut zal alle actoren ondervragen en gebruikmaken van de simulaties van het Vlaams Verkeerscentrum.

De studie zal ook een analyse bevatten van de effecten van snelheidsveranderingen in andere Europese landen. Snelheidsveranderingen kunnen een effect hebben op het volume aan auto's, de meest bepalende factor in ongevallen. Gemiddeld genomen is het zo dat hoe lager de snelheid, hoe kleiner de kans op ongevallen, en hoe minder ernstig de ongevallen. In Frankrijk is door een verhoging van de snelheidslimiet de gemiddelde snelheid gedaald omdat er tegelijk meer trajectcontroles ingevoerd zijn. Niet zozeer de limiet als hoe snel er effectief gereden wordt, heeft effect op de verkeersveiligheid. Zonder handhaving zal de snelheid niet verminderen, zeker op momenten dat er weinig verkeer is.

De studie zal allicht ook uitspraken doen over de Brusselse ring. Vandaag wil hij dat liever niet doen. Het verschil kan overigens alleen maar gemaakt worden op de schaarse momenten van de dag dat er meer dan 100 km per uur kan worden gereden. Een snelheidsregime kan een positief of negatief effect hebben op de aanvoerende of afvoerende autosnelwegen.

*4.2.3. Tussenkomst van Marc Broeckaert*

*Marc Broeckaert,* BIVV, heeft geen weet van Belgisch onderzoek naar de wijze waarop bestuurders reageren op herkenbaarheidskenmerken van de weg en in de mate waarin automobilisten door wegkenmerken in verwarring gebracht worden. De Nederlandse SWOV heeft daar wel wat onderzoek naar gedaan, meer vanuit verkeerspsychologische hoek dan door enquêtes bij bestuurders. Daarin werd vastgesteld dat bestuurders behoefte hebben aan wegherkenbaarheid.

Hij vindt het te kort door de bocht dat het advies van Rijkswaterstaat zegt dat in België de snelheid te gauw bepaald wordt door de manier waarop de weg erbij ligt. Misschien kennen de Nederlanders de gemeentelijke mobiliteitsplannen niet waarin elke gemeente een oefening van wegcategorisering maakt. Bij de ene gemeente zal dat meer in detail uitgewerkt zijn dan in andere, maar ze maken dus allemaal een politieke afweging over waarvoor een weg moet dienen. De gekozen wegfunctie is meteen een referentie voor latere weginrichting. Als bewoners vragen om snelheidsremmende inrichtingen, zal de gemeente maatregelen nemen die bij die categorisering passen. Het klopt dus niet dat de snelheidslimiet enkel bepaald wordt door hoe de weg al ingericht is.

Het sterke van de conceptnota is dat de wegmarkeringen eenduidiger en eenvoudiger worden met nauwelijks meer kosten. Als er meer onderverdelingen van wegmarkeringencombinaties komen, riskeert het te complex te worden en meer te kosten. Het komt erop aan de middenweg te vinden. Daarom stelt het BIVV voor het idee dieper uit te werken met de verschillende actoren.

Het klopt dat de Vlaamse wegen er minder ordelijk bijliggen dan de Nederlandse. De wegbeelden zijn te verscheiden. Daar wordt al enkele decennia aan gewerkt, maar herinrichten vergt veel tijd. In het begin van de jaren negentig greep het BIVV voor advies aan gemeentebesturen over weginrichting meestal naar Nederlandse handboeken. Ondertussen bestaat er in Vlaanderen een hele reeks vademecums, die eenvormigheid stimuleren. Vooral AWV maakt ze en werkt ze geregeld bij. Hoe betere vademecums, hoe meer de wegbeelden duidelijker en homogener worden.

*4.2.4. Tussenkomst van Erwin Debruyne*

*Erwin Debruyne*, VVSG, beaamt dat niet elke gemeente de verkeersbordendatabank even consequent aanvult. Zeker in de beginfase werkte het systeem daarenboven niet vlot. Daarbij komt nog dat gemeenten veel databanken moeten bijhouden. Aalter zou er bijvoorbeeld 140 moeten invullen. Voor grondgebonden materies als mobiliteit, huisvesting en ruimtelijke ordening alleen al moeten gemeenten 33 databanken invullen. Geen enkele gemeente vult ze allemaal helemaal goed in. Gemeenten kiezen dus de databanken waar ze van het invullen zelf een voordeel ondervinden. Zelfs als ze verplicht zijn, vullen de gemeenten ze niet allemaal in.

De Centaurusdatabank van de taxidiensten is niet verplicht, maar ze is wel gemaakt in nauw overleg met de gemeenten. Omdat het hun reguliere werk ondersteunt, vullen de meeste gemeenten die databank wel in. Nu is het zo dat ze voor elk verkeersbord een aanvullend reglement moeten hebben. Als dat in de verkeersbordendatabank automatisch kan, zullen ze de databank hoogstwaarschijnlijk correct invullen. Hij benadrukt tot slot dat hij niet tegen snelheidszones is.

4.3. Aanvullende opmerkingen

*Lode Ceyssens* herhaalt zijn vraag wanneer de opdracht van de minister gekomen is om de 70 km per uur voor te bereiden. Hij vraagt ook suggesties van het Agentschap Wegen en Verkeer om de conceptnota eenduidiger te maken, tenzij Tom Roelants het uitgangspunt totaal verkeerd vindt. Hij vraagt of onderzocht is of een langere beslisboom de kans op ongevallen vergroot. Zo ja, is er vandaag een veiligheidsprobleem voor vrachtwagens en autocars: ze moeten een langere beslisboom volgen en daarenboven reageren hun voertuigen minder vlot.

*Joris Vandenbroucke* herhaalt dat de verkeersbordendatabank al sinds 2008 bestaat en al 20 miljoen euro gekost heeft. De denksporen van Tom Roelants zijn inderdaad een perfecte samenvatting, maar wel van wat de minister ruim een half jaar geleden aan het parlement meldde. Het verontrust hem dat er amper stappen voorwaarts gezet zijn. Hij weet waarom: MOW-secretaris-generaal Filip Boelaert heeft niet overdreven dat de efficiëntieoefening samen met de generieke besparingen van de regering zo ver gegaan is dat zelfs de kerntaken in zijn beleidsdomein niet naar behoren kunnen vervuld worden.[6]

De databank is al eens gebruiksvriendelijker gemaakt en wordt nu nog eenvoudiger, met een focus op snelheidsborden. Dat de ene gemeente de verkeersdatabank goed bijhoudt, de andere niet, begint wat te lijken op schuldig verzuim. De link tussen snelheid en verkeersveiligheid is aantoonbaar en wordt bevestigd door het BIVV. Het is goed dat de regering een besluit uitgevaardigd heeft om van 70 km per uur de standaard te maken, maar de verkeersbordendatabank is essentieel om dat goed te laten verlopen. Ook voor systemen als gps

[6] *Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, nr. 586/1.

en intelligente snelheidsaanpassing is ze wezenlijk. Het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeenten zeggen er niet genoeg mensen en middelen voor te hebben. Hij hoopt nochtans dat het in 2016 zal lukken, de excuses moeten maar eens uitgeput zijn.

Hij kijkt reikhalzend uit naar de resultaten van de studie van het BIVV. Dynamische bewegwijzering zou beter zijn voor de Brusselse ring maar is pas mogelijk als de ring heraangelegd is, dus pas over een tiental jaar. Kan de snelheid niet gewoon verlaagd worden? Het Vlaams Verkeerscentrum kwam uit op een beperkte doch positieve impact op verkeersveiligheid en doorstroming. Hij begrijpt de anomalie niet; het is de enige ringweg met een maximumsnelheid van 120 km per uur.

*Tom Roelants* zegt dat op de Vlaamse Conferentie van 2013 het voorstel besproken is. Eind 2012 is de denkoefening intern in het agentschap gestart. Formeel zijn de voorbereidingen gestart in de zomer van vorig jaar, nadat de Vlaamse Regering het voorstel van besluit bekeken heeft. Dat is dan in oktober definitief goedgekeurd.

De Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Wegen, waar ook VVSG, de politie, het BIVV deel vanuit maken, is het best geplaatst om suggesties te geven om de conceptnota bij te stellen. Het enige wat hij over een beslisboom gezegd heeft, is dat die beter zo kort mogelijk is. Dus bij een keuzemogelijkheid prefereert hij de kortste. In het geval van de vrachtwagenchauffeurs is dat misschien de kortst mogelijke beslisboom.

Lies JANS,
voorzitter

Joris VANDENBROUCKE,
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

| | |
|---|---|
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BIVV | Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid |
| EHK | essentiële herkenbaarheidskenmerken |
| gps | global positioning system |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken |
| SWOV | (Nederlandse) Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid |
| VSV | Vlaamse Stichting Verkeerskunde |
| VVSG | Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten |