

Vlaams
Parlement

ingediend op **706** (2015-2016) – Nr. 1
15 maart 2016 (2015-2016)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

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

betreffende leesbare wegen

INHOUD

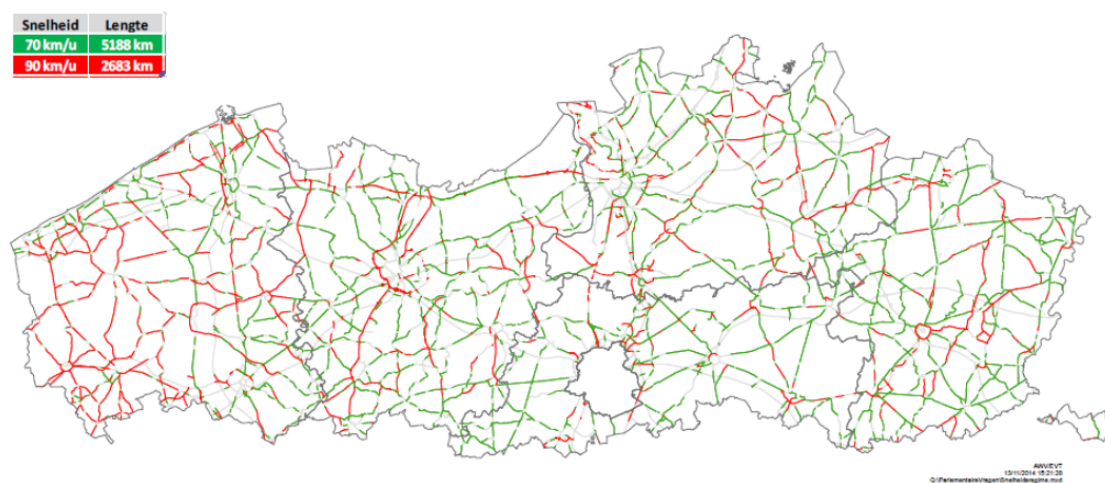
1. Toelichting.....	3
2. Uitgangspunt.....	4
3. Regelgevend kader vanaf 1 januari 2017	5
4. Voorstel	6
5. Noodzakelijke aanpassingen aan de wegcode	8

1. Toelichting

De Vlaamse Regering heeft bij besluit van 30 oktober 2015¹ de beslissing genomen om de wegcode aan te passen voor wat betreft de snelheidsregimes buiten de bebouwde kom. Waar op openbare wegen de gangbare maximumsnelheid 90 km/u bedraagt, wordt dit vanaf 1 januari 2017 verlaagd tot 70 km/u.

In realiteit komt dit neer op een veralgemening van een reeds bestaande uitzondering. Op de meeste openbare wegen buiten de bebouwde kom bedraagt de maximumsnelheid 70 km/u en wordt dit aangegeven met een bord C43. De cijfers voor wat betreft de gewestwegen bevestigen dit: uit gegevens van het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat op 5188 km (66%) van de Vlaamse gewestwegen 70 km/u de norm is en op slechts 2683 km (34%) van de gewestwegen de maximumsnelheid van 90 km/u nog wordt toegepast. De norm is dus feitelijk de uitzondering geworden.

Gewestwegen met snelheidsregime 70/90



Figuur 1: kaart met aanduiding van geldende snelheidsregimes op de Vlaamse gewestwegen (bron: Agentschap Wegen en Verkeer).

Door deze maatregel zouden tot 16.000 verkeersborden kunnen verdwijnen langs Vlaamse wegen. In de nieuwe regelgeving wordt echter uitgegaan van de bestaande situaties op het terrein en past men niet het concept leesbare wegen toe zoals dit in Nederland gangbaar is en waar men als weggebruiker perfect de snelheid kan 'aflezen' middels de wegmarkering. Bovendien wijzigt er niets aan de maximumsnelheid op gewestwegen met een middenberm en minstens twee rijstroken in elke rijrichting, waar 120 km/u eerder uitzondering is dan regel.²

Deze conceptnota vraagt dan ook aan de Vlaamse Regering om het concept van leesbare wegen eveneens toe te passen op wegen buiten de bebouwde kom teneinde te komen tot herkenbare en uniforme snelheidsregimes voor de weggebruiker.

¹ 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.

² Antwoord van minister Ben Weyts op de schriftelijke vraag van Marino Keulen, *Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2015-16, nr. 531.

2. Uitgangspunt

De uitgangspunten voor deze conceptnota zijn enerzijds alle documenten betreffende het besluit van de Vlaamse Regering van 30 oktober 2015 en de hoorzitting die plaatsvond in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken op donderdag 4 februari 2016³. Daarnaast was er ook een schrijven van twee experts van het Nederlands ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zij konden niet zelf deelnemen aan de hoorzitting, maar wensten wel hun reactie kenbaar te maken.

Anderzijds is er het concept van leesbare wegen zoals men dit in Nederland hanteert. Het Handboek Wegontwerp⁴ bepaalt de normen waar elke weg buiten de bebouwde kom (en behalve de autosnelwegen) aan dient te voldoen. In Nederland heeft men ervoor gekozen om vanuit het ontwerp van de weg te kiezen voor bijpassende snelheden. Sinds 1997 is men bezig met het programma Duurzaam Veilig Verkeer waar dit handboek onderdeel van is.

De volgende mogelijkheden zijn er:

- **130 km/u** op autosnelwegen met vier of meer rijstroken met fysieke barrière;
- **100 km/u** op autowegen, aangeduid met een groen vlak als opvulling tussen de twee onderbroken of ononderbroken middenstrepen;



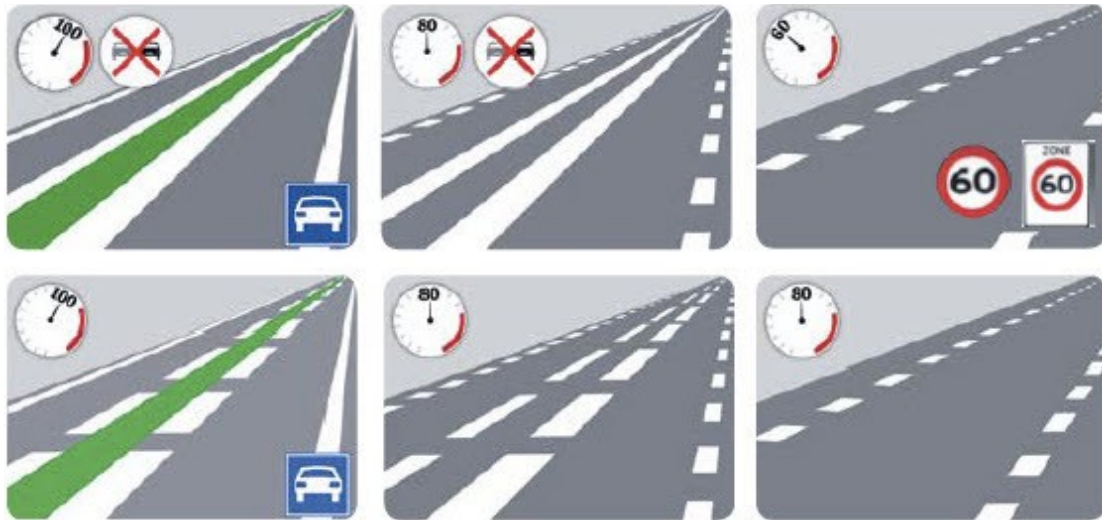
- **80 km/u** buiten de bebouwde kom, aangeduid met onderbroken of ononderbroken middenstrepen (zonder groene opvulling tussen de twee middenstrepen);



³ Hoorzitting in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 4 februari 2016 over de hervorming van de snelheidsregimes buiten de bebouwde kom met als sprekers: het Agentschap Wegen en Verkeer, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en de Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (*Parl.St.* VI.Parl. 2014-15, nr 407/3).

⁴ De meest recente editie dateert uit 2013 en wordt regelmatig geüpdatet. Dit is een uitgave van het CROW en handelt specifiek over de wegen buiten de bebouwde kom (met uitzondering van de autosnelwegen). Voor autosnelwegen en wegen binnen de bebouwde kom hanteert men andere handboeken.

- **60 km/u** buiten de bebouwde kom op wegen met eventueel een fietsstrook (rood vlak op de rijweg) en zonder middenstrepen;
- **50 km/u** binnen de bebouwde kom.



Om dit principe in de praktijk te brengen heeft men de wegen in Nederland wel gecategoriseerd in drie verschillende types: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Het eerste type weg is verbindend van aard, de twee andere zijn ontsluitend. Bovendien is er sinds het einde van de jaren 1990 budget vrijgemaakt om de wegeninfrastructuur te moderniseren en leesbaar te maken.

3. Regelgevend kader vanaf 1 januari 2017

Het besluit van de Vlaamse Regering wijzigt artikel 11 uit de wegcode. Vanaf 1 januari 2017 zal dit artikel voor het Vlaams Gewest als volgt luiden:

Artikel 11. Snelheidsbeperkingen⁵

11.1. Binnen de bebouwde kommen is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.



C43

11.2. Buiten de bebouwde kommen is de snelheid beperkt :

1° tot 120 km per uur:

- a) op de autosnelwegen;
- b) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn.

⁵ Bron: <http://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/170-art11> met de aanpassing van artikel 11.2 zoals voorzien in 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.

De snelheid van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, van autobussen en autocars, is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.

De lagere snelheidsbeperkingen opgelegd door het verkeersbord C43 of voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing;

2° tot 90 km per uur, op voorwaarde dat door middel van een verkeersbord C43 de snelheid beperkt is tot 90 km per uur:

- a) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;
- b) op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing;

3° tot 70 km per uur:

- a) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;
- b) op de andere openbare wegen.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing.

11.3. De snelheid van de voertuigen is volgens de aard van het voertuig, beperkt:

1° tot 75 km per uur voor de autobussen en autocars behalve op de onder 11.2.1° en 11.2.2° a) bedoelde wegen;

2° tot 60 km per uur voor andere voertuigen en slepen met luchtbanden en met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton, behalve op de onder 11.2.1° en 11.2.2° a) bedoelde wegen;

3° tot de grens vastgesteld in het technisch reglement van de auto's of, bij ontstentenis daarvan, tot 40 km per uur voor de voertuigen met cushionbanden, met elastische of onbuigzame banden alsook voor de voertuigen die naar bouw en oorsprong niet met een ophanging uitgerust zijn;

4° tot 45 km per uur voor de bromfietsen klasse B;

5° tot 25 km per uur voor de bromfietsen klasse A.

4. Voorstel

Met deze aanpassing aan het verkeersreglement past men het reglement aan de bestaande toestand op de weg aan, zonder dat dit veel effect heeft voor de weggebruiker zelf. Echter, in het besluit van de Vlaamse Regering stelt men niets over leesbare wegen. Dit is ook niet noodzakelijk, daar de leesbare wegen niet in de wegcode dienen te staan, maar eerder een praktische toepassing zijn van de wegcode.

Uit de hoorzittingen van donderdag 4 februari 2016 in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken is gebleken dat de meeste gehoorde experts (alsook de Nederlandse experts die per mail hun reactie kenbaar gemaakt hebben) voorstander waren om de leesbaarheid van de wegen niet te laten afhangen van de huidige infrastructuur, die vaak een diffuus wegbeeld oplevert, maar te ondersteunen met een aparte begeleidende aanduiding. Teneinde niet opnieuw te kiezen voor een herhaling van verkeersborden C43 op openbare wegen is een gekleurde markering, zoals men in Nederland opteert voor een groene opvulling van de doorgetrokken dubbele middenmarkering, een optie.

Het Nederlandse systeem waarbij men duidelijk voor elk wegvak de keuze maakt of het over stroomwegen, dan wel gebiedsontsluitingswegen gaat, kan hierbij tot voorbeeld dienen. Niet elke openbare weg buiten de bebouwde kom dient eenzijdig 70 km/u als maximumsnelheid opgeplakt te krijgen, het moet mogelijk zijn om wegen een hogere dan wel lagere snelheid toe te kennen. Voor onverharde wegen buiten de bebouwde kom is een lagere snelheid wenselijk, bijvoorbeeld 50 km/u of eventueel 30 km/u. Voor wegen waarop een hogere snelheid mogelijk is, wordt met andere woorden een afweging gemaakt naar:

- functie (verbindend of gebiedsontsluitend, primair of secundair);
- aantal conflictsituaties (kruispunten, erftoegangen enzovoort);
- plaats zwakke weggebruiker (afgescheiden of aanliggend fietspad, autoweg enzovoort).

Wegen die een verbindende functie hebben, met een beperkt aantal conflictsituaties en waar voetgangers en fietsers zich niet op of aanliggend aan de rijbaan moeten begeven, zouden naar analogie met Nederland voorzien kunnen worden van een groene middenstreep, zodat het voor de gebruiker duidelijk is dat er een hogere maximumsnelheid is toegelaten. Deze middenstreep is indicatief en verandert de noodzaak om de hogere snelheid met een bord C43 aan te geven niet.



Figuur 2: Nederlandse aanduiding van een stroomweg.

2x2-wegen met een middenberm hebben momenteel een maximumsnelheid van 120 km/u. Er zijn echter weinig dergelijke wegen buiten de autosnelwegen en autowegen waar dit effectief wordt toegepast. Snelheidsbeperkingen tot 90, 70, 50 km/u en zelfs 30 km/u zijn eerder regel dan uitzondering.

Snelheidsbeperking	Autowegen	Andere gewestwegen
120	23 km	44 km
90	36 km	229 km
70	3 km	150 km
50	2 km	8 km
30		1 km
	64 km	432 km

Tabel 1: snelheidsregimes op gewestwegen met middenberm en minstens twee rijstroken per rijrichting.

Het lijkt wenselijk om deze algemene regel meteen mee te herzien. Dat zou kunnen leiden tot een volgende categorisering:

- 120 km/u op autosnelwegen of autowegen;
- 90 km/u op geselecteerde gewestwegen;
- 70 km/u als norm op gewestwegen;
- 50 km/u of eventueel 30 km/u op onverharde wegen buiten de bebouwde kom;
- binnen de bebouwde kom blijven de regels van 50 km/u of 30 km/u gelden.

5. Noodzakelijke aanpassingen aan de wegcode

Om de eerder geschetste leesbaarheid in de praktijk toe te passen is een kleine aanpassing van de wegcode nodig, namelijk:

- de vervanging van 'openbare wegen' door 'autowegen' in artikel 11.2, 1°, b);
- vierde lid van artikel 11.2 dat de lagere maximumsnelheid voor onverharde wegen regelt.

De 'leesbaarheid' van wegen met een hogere maximumsnelheid van 90 km/u behoeft geen aanpassingen in de wegcode, het is immers een indicatieve signalisatie die enkel een herhaling geeft van de geldende verkeersborden.

Artikel 11 van de wegcode zou er dan ook als volgt uitzien:

Artikel 11. Snelheidsbeperkingen⁶

11.1. Binnen de bebouwde kommen is de snelheid beperkt tot 50 km per uur.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.



C43

11.2. Buiten de bebouwde kommen is de snelheid beperkt:

1° tot 120 km per uur:

- a) op de autosnelwegen;
- b) op de autowegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn.

⁶ Bron: <http://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/170-art11> met de aanpassing van artikel 11.2 zoals voorzien in 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 en met de aanpassingen die voortvloeien uit deze conceptnota.

De snelheid van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton, van autobussen en autocars, is hier evenwel beperkt tot 90 km per uur.

De lagere snelheidsbeperkingen opgelegd door het verkeersbord C43 of voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing;

2° tot 90 km per uur, op voorwaarde dat door middel van een verkeersbord C43 de snelheid beperkt is tot 90 km per uur:

- a) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;
- b) op de andere openbare wegen.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing;

3° tot 70 km per uur:

- a) op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting en de rijrichtingen gescheiden zijn door wegmarkeringen;
- b) op de andere openbare wegen.

Op sommige openbare wegen kan evenwel een lagere of hogere snelheidsbeperking opgelegd of toegelaten worden door het verkeersbord C43.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing.

4° tot 50 km per uur :

Op onverharde wegen.

Op sommige onverharde wegen kan lagere snelheidsbeperking opgelegd worden door het verkeersbord C43.

De lagere snelheidsbeperkingen voortvloeiend uit artikel 11.3. blijven van toepassing.

11.3. De snelheid van de voertuigen is volgens de aard van het voertuig, beperkt:

1° tot 75 km per uur voor de autobussen en autocars behalve op de onder 11.2.1° en 11.2.2° a) bedoelde wegen;

2° tot 60 km per uur voor andere voertuigen en slepen met luchtbanden en met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton, behalve op de onder 11.2.1° en 11.2.2° a) bedoelde wegen;

3° tot de grens vastgesteld in het technisch reglement van de auto's of, bij ontstentenis daarvan, **tot 40 km per uur** voor de voertuigen met cushionbanden, met elastische of onbuigzame banden alsook voor de voertuigen die naar bouw en oorsprong niet met een ophanging uitgerust zijn;

4° tot 45 km per uur voor de bromfietsen klasse B;

5° tot 25 km per uur voor de bromfietsen klasse A.

Door een duidelijke algemene regel te stellen, met een uitzondering voor wegen die geschikt zijn voor een hogere snelheid waarbij dit zowel door borden als in het wegbeeld duidelijk wordt aangegeven, wordt het snelheidsregime voor de weggebruiker merkkelijk vereenvoudigd. Het aantal verschillende snelheidsregimes, vaak wisselend op korte afstand, leidt immers tot verwarring en frustratie wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. De keuze om wegen specifiek te selecteren om een hogere snelheid mogelijk te maken, leidt automatisch ook tot een hiërarchisering van het wegennet zoals die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd voorgesteld, maar die in de praktijk vaak eerder theorie bleek.

Doorgaand verkeer zal immers makkelijker opteren voor een 'stroomweg' als het door een hogere maximumsnelheid en minder conflicten een merkkelijk voordeel heeft om deze te nemen dan bij alternatieve wegen.

Voor de indieners van deze conceptnota is de leesbaarheid van de wegen een bijkomend instrument om de vereenvoudigde snelheidsregimes buiten de bebouwde kom ook voor de weggebruiker zelf zo eenvoudig en uniform mogelijk te laten zien in het wegbeeld. Met een beperkte aanpassing aan artikel 11 van de wegcode, zoals dit vanaf 1 januari 2017 in voege treedt, is de leesbaarheid mogelijk te maken. Nadien kan de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken dan een periode instellen om het Agentschap Wegen en Verkeer en de lokale besturen de gelegenheid te geven om de leesbaarheid van de wegen in de praktijk te brengen.

Marino KEULEN
Gwendolyn RUTTEN
Mathias DE CLERCQ
Herman DE CROO
Emmily TALPE
Bart SOMERS