

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 909

van **RITA MOORS**

datum: 3 maart 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Zone 30 in de bebouwde kom - Signalisatie

In het afwegingskader voor het invoeren van 30 km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom, lezen we het volgende: "Het aanpassen van het snelheidsregime op gemeentewegen vergt op z'n minst een vervanging van de huidige verkeersborden over het geldende snelheidsregime op de weg of in de zone. (...)

Het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/u vraagt meer dan het louter plaatsen van een snelheidsbord voor de geloofwaardigheid van de maatregel. Draagvlak en sensibilisering, een zelfverklarend wegbeeld creëren en handhaving werken ondersteunend ter verbetering van de naleving van het nieuwe snelheidsregime, maar vormen geen voorwaarde voor de invoering ervan."

In de praktijk stel ik vast dat sommige gemeenten het de weggebruikers extra duidelijk proberen te maken dat ze zich in een zone 30 bevinden, met grote verkeersborden en via markeringen op het wegdek die de snelheidsbeperking aangeven.

In andere gemeenten stel ik vast dat enkel het verkeersbord 'F4a' ter aankondiging van de zone 30 wordt gebruikt. Het verkeersbord 'F4a' is echter vaak slecht 'zichtbaar': te klein, verkeerd geplaatst, niet herhalend enzovoort. Het verschil in grootte en zichtbaarheid van de verkeersborden 'C43' en het bord 'F4a' is ook aanzienlijk. Dat terwijl beide verkeersborden hetzelfde doel dienen, namelijk het aangeven van een snelheidslimiet. Zichtbaarheid zou daarbij toch moeten primeren.

1. Hoe reageert de minister op deze vaststelling?
2. Om welke reden is het verkeersbord 'F4a' van een dergelijk klein formaat?
3. Plant de minister een herziening van de signalisatie van de zone 30? Bijvoorbeeld door aan het begin van de zone 30 een 'C43' bord te plaatsen en bij herhaling van de zone 30 een 'F4a' te plaatsen, ter bevordering van de zichtbaarheid?
4. Plant de minister initiatieven om de lokale besturen te stimuleren om hun zone 30 en/of zone 50 extra zichtbaar te maken?

ANTWOORD

op vraag nr. 909 van 3 maart 2023

van **RITA MOORS**

1. De meeste, zoniet alle zone 30 schoolomgevingen op gewestwegen zijn dynamisch uitgevoerd en zijn hierdoor beter zichtbaar wanneer ze actief zijn.

Het gebeurt dat mijn administratie opmerkingen krijgt van weggebruikers die na het zien van een vast F4b bord (einde zone 30) zich beklagen dat ze het F4a bord (begin zone 30) niet hebben opgemerkt. Dit verklaart zich perfect doordat ze zich buiten de schooluren op deze plaats bevinden, moment waarop het dynamische F4a bord niet in werking is en dus volledig "zwart" is ingekleurd. Het feit dat ze het vast F4b bord wel hebben opgemerkt bewijst bovendien de voldoende zichtbaarheid van het bordenpaar F4b-F4b, waarbij het F4a bord bovendien nog een rode cirkel in zich heeft in tegenstelling tot het bord F4b dat volledig grijs is.

Ik merk op dat de normale gangbare snelheid voorafgaand aan een zone 30, 50 km/u is, snelheid die het perfect moet toelaten de toepasselijke verkeersborden te lezen en op te volgen.

2. De afmetingen van het verkeersbord F4a/F4b zijn gelijkaardig aan andere vergelijkbare rechthoekige verkeersborden (60x90 cm). De afmetingen lijken kleiner omdat gefocust wordt op het kleinere verkeersbord C43 dat in dit bord is opgenomen.

Ik merk wel op dat de layout van de verkeersbord een federale bevoegdheid is en men zich moet conformeren naar de voorschriften op internationaal vlak.

3. De filosofie van zoneborden was precies het aantal verkeersborden te verminderen. Het plaatsen van herhalingsborden staat hier haaks op.
4. Initiatieven om het wegbeeld in overeenstemming te brengen met de gevraagde snelheid juich ik toe en maken deel uit van de bestaande richtlijnenkaders. (onder andere het "Afwegingskader voor het invoeren van 30km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom" dat recent door AWV en het Departement MOW werd uitgewerkt). Extra initiatieven naar de gemeente acht ik voor het ogenblik dan ook niet nodig.