

PIJLER 2 - Consistente snelheidsregimes – bevorderen leesbaarheid van de weg (Fiche 12)

Een helder snelheidsbeleid voorkomt misverstanden én ongevallen. We zorgen voor eenduidige, geloofwaardige snelheidsregimes. We maken komaf met absurde situaties waarin de maximumsnelheid om de haverklap wijzigt. We snoeien in het oerwoud aan snelheidsborden.

Snelheidsregimes worden consequent opgenomen in de elektronische snelheidsbordendatabank, zodat GPS-operatoren ze meteen kunnen opnemen.

– *Gewenst effect:*

- Een groter draagvlak en respect creëren voor de verkeersregels en opgelegde snelheidslimieten.
- Verlichten van de rijtaak van de bestuurders door de leesbaarheid van de weg te verhogen.
- Daling van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen.

– *Acties:*

- We voegen vanaf 1 januari 2017 de nieuwe snelheidsregel van 70 km/u buiten de bebouwde kom in, in overleg met de wegbeheerders en politiediensten:
 - Ontwikkeling van duidelijke richtlijnen waarin wordt vastgelegd wanneer van de algemene snelheidsregels kan afgeweken worden;
 - Aanpassing van het reglementair kader, waar nodig;
 - Informeren van de wegbeheerders over de nieuwe snelheidsregel en de bovenvermelde handleiding;
 - Informeren van de weggebruikers over de nieuwe snelheidsregel buiten de bebouwde kom en het belang benadrukken van het respecteren van snelheidslimieten.
 - Invoege in de daartoe voorziene snelheidsbordendatabank.
- We gaan na of wijzigingen nodig zijn in andere snelheidsregimes. Voor het bepalen van snelheidsregimes houden we rekening met de verschillende weggebruikers en hun onderlinge snelheidsverschillen.

- De wegbeheerders kijken toe op correcte (dynamische) signalisatie, (snelheids)bebording en duidelijke wegmarkeringen (vb. ook bij wegenwerken).
- We zetten in op “minder borden”, waar mogelijk. Hierbij hebben we ook aandacht voor logica en duidelijkheid van de bebording en voor herinneringen in zones.
- We herzien de huidige plaatsingsvoorwaarden in overleg met de wegbeheerders en politiediensten. Aansluitend hierbij kunnen richtlijnen, praktijkvoorbeelden, etc. worden samengevoegd als ondersteuning voor de wegbeheerder. Hierbij hebben we ook aandacht voor de plaatsingsvoorwaarden die opgenomen zijn in de wegcode.
- We gaan na in welke mate we wegbeeld, wegomgeving en -functie meer op elkaar kunnen afstellen om de leesbaarheid van de weg te vergroten (via een pilootproject of op basis van bestaande studies en projecten, “good practices”). We gaan na hoe de belijning een ondersteunende maatregel kan zijn.

– *Kritische succesfactoren:*

Als een gevolg van de 6^e staatshervorming zijn de gewesten autonoom bevoegd voor de geplande wijzigingen.

Overleg en samenwerking met wegbeheerders en politie is voor de implementatie van de maatregelen essentieel om tot overeenstemming te komen en een draagvlak te creëren.

Voor een consistent en geloofwaardig snelheidsregime is ook een betrouwbaar dynamisch snelheidsmanagement van belang. Hierbij wordt de maximumsnelheid d.m.v. dynamische snelheidsborden aangepast aan de verkeersintensiteit.

Voor het vergroten van de leesbaarheid van de weg is een weginfrastructuur die overeenstemt met de functie en het gebruik van de weg essentieel. Een duidelijk leesbare weg zal op zijn beurt de snelheidsregimes (her)kenbaar maken vanuit zijn ontwerp en zal een minimum aan verkeerstekens vragen.

– *Ondersteunende maatregelen:*

Wat we willen bereiken, is een weg die beter leesbaar wordt vanuit de infrastructuur en de bijhorende omgeving. De richtlijnen m.b.t. weginfrastructuur en –aanhorigheden, zoals opgenomen in de vademecums, kunnen bijdragen tot de uniformiteit en eenduidigheid van de weginfrastructuur.

Wijzigingen aan weginfrastructuur met het oog op de verhoging van de leesbaarheid en consequenter snelheidsbeleid dienen op een goede manier gecommuniceerd te worden aan de weggebruiker. Bovendien maken deze bij voorkeur onderwerp van evaluatie uit, om te kunnen inspelen op eventueel ongewenste neveneffecten.

De wijzigingen aan het snelheidsbeleid worden bij voorkeur geflankeerd met een passend handhavingsbeleid.

– *Monitoring en opvolging:*

De acties zullen opgevolgd worden binnen de werkgroep Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden en de werkgroep Weg & Omgeving die deel uitmaken van de Werkkamer Infrastructuur van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Monitoring wordt ook opgevolgd binnen de Werkkamer Evaluatie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Hierbij kan gebruik gemaakt worden van volgende indicatoren:

- Aantal km weg met snelheidsregime 70 km/u buiten de bebouwde kom.
- Verhoogde leesbaarheid van de weg (via onderzoek en/of bevraging).
- Eenduidigere en consistentere snelheidsregimes (via onderzoek en/of bevraging).

– *Verantwoordelijken:*

Op vlak van regelgeving en infrastructuur: de afdeling Verkeersveiligheid van het departement MOW, het Agentschap Wegen en Verkeer, de lokale besturen en politiediensten, in nauwe samenwerking met de werkgroepen Wegcode & Plaatsingsvoorwaarden en Weg & Omgeving en de Werkkamer Infrastructuur. Op vlak van informatie, educatie en sensibilisering kan de VSV ondersteuning bieden.

Er zal ook nagegaan worden in welke mate afstemming mogelijk is met de andere gewesten.

Op vlak van snelheidshandhaving: de geïntegreerde politie en justitie.

– *Impact/bijdrage tot de verkeersveiligheid (inschatting)*

Een leesbare weg en consistente geloofwaardige snelheidsregimes kunnen een positieve impact hebben op de verkeersveiligheid door beïnvloeding van het rijgedrag en er voor te zorgen dat men zich beter aan de snelheidslimiet houdt.

Het gewenste rijgedrag (in termen van snelheid en positie op de weg) blijkt vooral door het gehele wegontwerp beïnvloed te worden en dus niet zozeer door (alleen) de belijning (Aarts et al., 2007). Dit illustreert de relatie tussen herkenbaarheid en geloofwaardigheid: een herkenbare inrichting ondersteunt de verwachtingen en het weggedrag van de weggebruiker via expliciete kennis en herkenning van kenmerken; een geloofwaardige inrichting ondersteunt het weggedrag via intuïtie en draagt zo ook bij aan herkenbaarheid.

Voor de herkenbaarheid van wegen is het niet alleen van belang dat er onderscheid is *tussen* wegcategorieën maar ook uniformiteit *binnen* categorieën. De herkenbaarheid kan verbeteren door per wegcategorie structureel en uniformer kenmerken toe te passen die betekenisvol zijn voor weggebruikers: asmarkering en rijrichtingscheiding en vormgeving van kruispunten bij overgangen.

Studies tonen aan dat bepaalde, aanwijsbare weg- en omgevingskenmerken de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet beïnvloeden. Het zal niet mogelijk zijn om een limiet te bepalen die voor alle automobilisten even geloofwaardig is; het lijkt echter wel mogelijk om een limiet te bepalen die voor iedereen geloofwaardiger is. Uit het onderzoek komt namelijk naar voren dat automobilisten zich grotendeels door dezelfde weg- en omgevingskenmerken laten beïnvloeden. Daarnaast blijkt dat geloofwaardige limieten ook het gewenste effect hebben op het snelheidsgedrag: men houdt zich beter aan een snelheidslimiet als deze geloofwaardig is. Er zijn aanwijzingen dat bestuurders boven de 50 jaar zich meer door de geloofwaardigheid van limieten laten beïnvloeden dan jongeren (SWOV-factsheet, 2012).

Wie	Wat	Timing
Werkgroep wegcode & plaatsingsvoorwaarden (= incl. vertegenwoordiging wegbeheerders en politiediensten)	Implementatie nieuwe snelheidsregel (90 -> 70): Ontwikkeling van een handleiding/richtlijnen waarin wordt vastgelegd wanneer van de algemene snelheidsregels kan afgeweken worden.	Zomer 2016
Werkgroep wegcode & plaatsingsvoorwaarden	Implementatie nieuwe snelheidsregel (90 -> 70): Aanpassing van het reglementair kader, waar nodig. Onder meer nagaan of wijzigingen nodig zijn in andere snelheidsregimes.	2017
Afdeling VHV	Informereren van de wegbeheerders over de nieuwe snelheidsregel en de bovenvermelde handleiding.	Zomer/najaar 2016
Afdeling VHV	Informereren van de weggebruikers over de nieuwe snelheidsregel buiten de bebouwde kom en het belang benadrukken van het respecteren van snelheidslimieten.	Najaar 2016
Wegbeheerder	Wegbeheerders kijken toe op correcte (dynamische) signalisatie, (snelheids)bebording en duidelijke wegmarkeringen (vb. ook bij wegenwerken).	Permanent
Werkgroep weg & omgeving	Verbetering van de leesbaarheid van de weg: infrastructurele mogelijkheden op vlak van weg en omgeving bundelen (hoe wegbeeld, -omgeving en -functie meer op elkaar afstellen?)	Eind 2017
Werkgroep wegcode & plaatsingsvoorwaarden	Verbetering van de leesbaarheid van de weg: Aanpassing van de plaatsingsvoorwaarden met oog voor: <ul style="list-style-type: none"> ➤ Minder borden en behoud van duidelijkheid voor de weggebruiker ➤ Opleggen van algemene regels i.f.v. uniformiteit, maar ruimte voor maatwerk bij de wegbeheerder; ➤ Ondersteuning van de wegbeheerder in de vorm van richtlijnen, praktijkvoorbeelden, etc. 	Eind 2018 met mogelijkheid tot tussentijdse dringende wijzigingen.