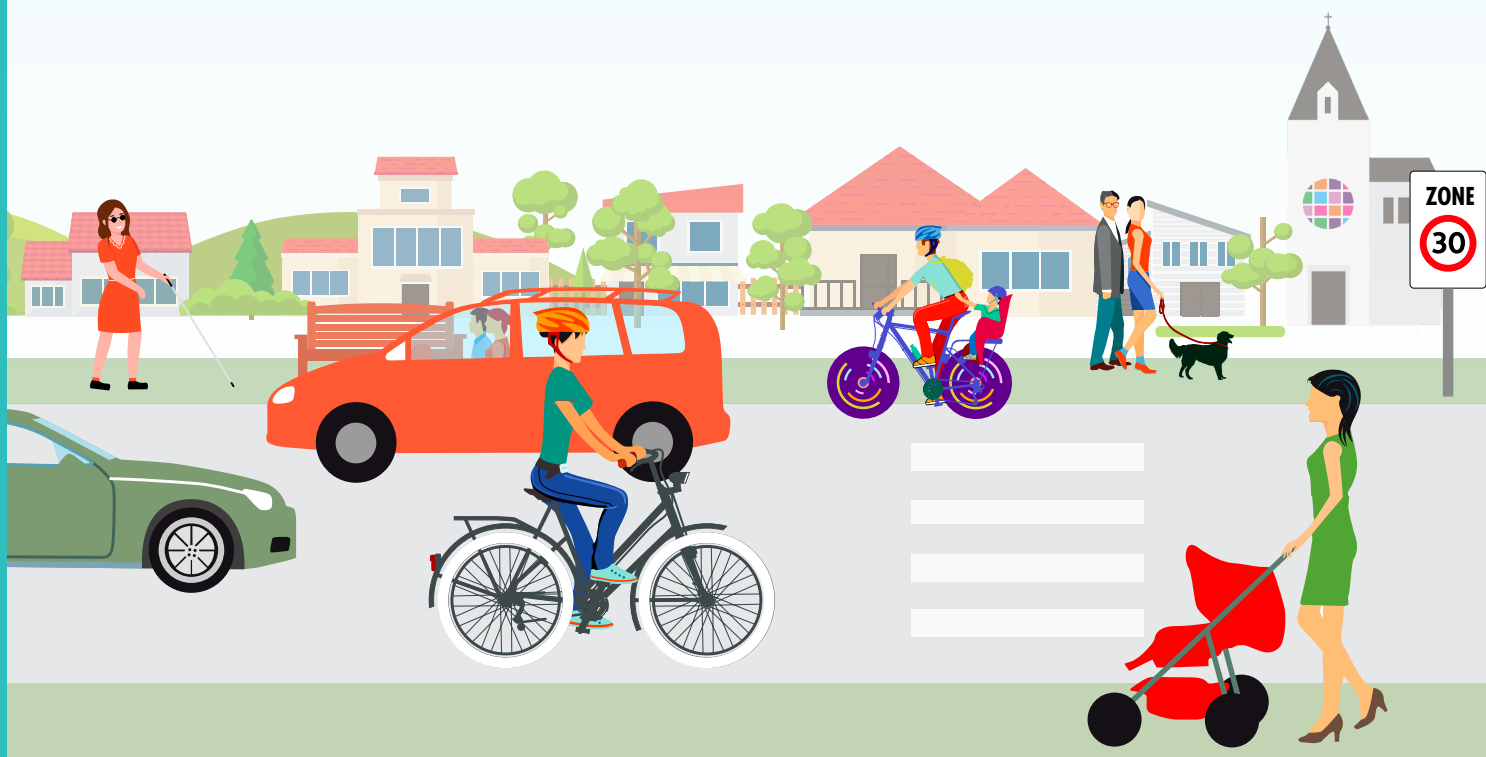


Afwegingskader voor het invoeren van 30km/u op gewest- en gemeentewegen binnen de bebouwde kom

VERKEERSVEILIG VLAANDEREN -
FOCUS OP DE ACTIEVE WEGGEBRUIKER



Vlaamse
overheid

BELEIDSDOMEIN
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Heeft de weg een verkeersfunctie of een verblijfsfunctie?

Of zijn beide functies evenredig aanwezig?

Verblijfsgebied

Een verblijfsgebied is een gebied waar het verblijven van de mens het uitgangspunt vormt.

De verblijfswaarde en -functie staan hier centraal. De publieke ruimte wordt ingericht op maat van de bewoners en gebruikers.

De snelheid van het gemotoriseerd verkeer is duidelijk ondergeschikt en bestemmingsverkeer primeert.



Verblijfsgebied
erftoegangsweg

30

- ✓ Kwalitatieve fietspaden?
- ✓ Beperkte conflictichtheid?
- ✓ Verhoging past binnen ruim snelheidsbeleid?

Dan kan je een ander snelheidsregime overwegen

Verkeersgebied

Een verkeersgebied is het gebied waar de doorstroming van de weggebruiker het uitgangspunt vormt. De inrichting van de weg richt zich naar een optimale doorstroming (van doorgaand verkeer).

Een scheiding van de verschillende weggebruikers is meestal noodzakelijk.



Verblijfs- en verkeersgebied
ontsluitingsweg

Zijn er factoren die pleiten voor 30 of 50?

- ✓ Zijn er kwalitatieve fietspaden? (3.1)
- ✓ Hoe is de conflictichtheid (3.2)
- ✓ Wat is de verhouding tot de omliggende wegen? (3.3)
- ✓ Wat is de (potentiële) verkeerssamenstelling? (3.4)
- ✓ Zichtbaarheid en oprijzicht (3.5)
- ✓ Oversteekbaarheid (3.6)
- ✓ Punctuele omstandigheden (3.7)

Wat is de meest geschikte snelheid, rekening houdend met bovenstaande factoren?

30

50



Verkeersgebied
regionale/interlokale weg

50

Tenzij

- ✓ Stad/gemeente wenst snelheidsverlaging
- ✓ Verlaging past binnen ruim snelheidsbeleid

1 Inleiding

De cijfers spreken voor zich: momenteel valt ca. 4 op 10 van alle slachtoffers op het Vlaamse wegennet - met daarin een groot aandeel actieve weggebruikers - te betreuren op wegen met een snelheidsregime van 50km/u binnen de bebouwde kom. De snelheids- en massaverschillen maken er het verkeer potentieel onveilig.

Het doel van dit afwegingskader is om wegbeheerders te ondersteunen bij het maken van weloverwogen beslissingen over snelheidsregimes binnen de bebouwde kom en zo deze verschillen te verkleinen. Op die manier wordt invulling gegeven aan één van de maatregelen van het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025, waarin de actieve weggebruiker centraal staat: "Er wordt gezorgd voor een maximaal veilig snelheidsregime rekening houdende met voetgangers en fietsers".

De eerste stap daarbij is om een afweging te maken tussen de verkeers- en verblijfsfunctie van de weg. In het daaropvolgende beslissingsproces worden verschillende invloedsfactoren aangereikt die de wegbeheerder helpen om te komen tot een gedragen snelheidsregime, rekening houdend met de continuïteit van het stedelijk/gemeentelijk snelheidsbeleid (ook op gewestwegen). Dit afwegingsproces is geen zwart-witverhaal met één juiste uitkomst: lokale omstandigheden kunnen vragen om afwijkingen. Gemotiveerd afwijken is steeds mogelijk.

De wegencategorisering, zoals vastgelegd door de Vlaamse overheid en de vervoerregio's, kan hierbij als leidraad dienen. Dit afwegingskader maakt dan ook gebruik van enkele begrippen zoals bepaald in het decreet betreffende de basisbereikbaarheid (Belgisch Staatsblad, 12/06/2019):

Dragend netwerk: Het dragende netwerk kan bij capaciteitsproblemen van het hoofdwegennet ingeschakeld worden om het hoofdwegennet te ondersteunen, waarbij de lokale wegen vrij van doorgaand verkeer blijven. Deze wegen hebben een belangrijke verbindende functie, waarbij wordt gestreefd naar een vlotte doorstroming en beperkte filekans.

- **Regionale weg:** De regionale wegen vormen verbindingen tussen gemeenten onderling en het hoofdwegennet enerzijds en tussen het hoofdwegennet en de regionale logistieke knopen anderzijds.
- **Interlokale weg:** De interlokale wegen verbinden niet-aanpalende gemeenten. Ze ontsluiten belangrijke recreatieve en economische attractiepolen.

Lokaal netwerk: De lokale wegen hebben geen verbindingfunctie. Ze ontsluiten aanpalende gemeenten voor elkaar. Ze ontsluiten het gebied tussen de wegen die de Vlaamse Regering selecteert binnen de hoofdwegen of het dragend net, of functioneren als erftoegangswegen. De lokale wegen vormen boomstructuren.

- **Ontsluitingsweg:** Ontsluitingswegen behoren tot het lokale wegennet en hebben geen verbindende functie maar ontsluiten een groot of klein gebied.
- **Erftoegangsweg:** Erftoegangswegen behoren tot het lokale wegennet en zijn de laagste categorie. Ze dienen enkel om de toegang te geven tot de percelen langs de weg.

Schoolomgevingen

Ongeacht de wegcategorie wordt de zone rond de toegangen tot scholen altijd afgebakend door de verkeersborden A23 en geldt er steeds een snelheidsregime van max. 30 km/u. Wanneer de schoolomgeving zich bevindt op een weg met een hoger snelheidsregime, zijn infrastructurele ingrepen nodig om de snelheidsafbouw aan de schoolomgeving te onderbouwen.

De mogelijkheid om er een schoolstraat in te richten, waarbij de straat wordt afgesloten voor het gemotoriseerd verkeer aan het begin en het einde van de schooldag, kan de verkeersveiligheid van de schoolkinderen verhogen (art.22undecies KB1/12/1975).

2 Scheiden of mengen?

BASISPRINCIPE

De keuze voor een bepaald snelheidsregime op een wegvak moet in de eerste plaats een veiligheidsoverweging zijn. Het analyseren van de interactie tussen de weg en zijn omgeving in combinatie met de functie van de weg in het wegennetwerk geven zicht op het gepaste snelheidsregime. De basisvragen die zich hierbij stellen zijn: is veilig en comfortabel fietsen en wandelen mogelijk? Welke infrastructuur is nodig voor de veiligheid van actieve weggebruikers?

Bij de keuze tussen scheiden of mengen van actieve weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer spelen zowel kwantitatieve als kwalitatieve factoren een rol. De voornaamste kwantitatieve criteria zijn snelheid en intensiteit van zowel het gemotoriseerd verkeer als van de voetgangers en fietsers. Kwalitatieve criteria hebben voornamelijk betrekking op de ruimtelijke context.

Zo is het mogelijk dat er onvoldoende ruimte is om alle soorten weggebruikers hun eigen voorbehouden infrastructuur te bieden. Anderzijds kan het wenselijk zijn om de verblijfs- en ontmoetingsfunctie van een straat te bevorderen of te benadrukken (ook al is er in principe wel voldoende ruimte). Op plaatsen waar fiets- en gemotoriseerd verkeer samen de rijbaan gebruiken, spreekt men over gemengd verkeer (met ook specifieke regimes zoals woonerf, fietsstraat, ...).

In essentie komt het hierop neer¹:

- Bij lage snelheden (tot **max. 30 km/u**) is **gemengd gebruik** van de infrastructuur mogelijk. Afhankelijk van de omstandigheden kan het echter aangewezen zijn om weggebruikers toch te scheiden.
- Bij 50 km/u zijn **verhoogd aanliggende fietspaden** de standaard.

In bepaalde gevallen kan er gemotiveerd worden afgeweken van het standaard snelheidsregime. Hiervoor is een grondige afweging van de invloedsfactoren nodig.

WEGINRICHTING

Een zelfverklarend wegbeeld met een aangepaste weginrichting is belangrijk: het zorgt ervoor dat een snelheidslimiet van 50 of 30 km/u als geloofwaardig en natuurlijk wordt ervaren en dat de snelheidslimiet beter wordt gerespecteerd (zie paragraaf 4.2).

¹ Voor de volledigheid: bij snelheidsregimes van 70 km/u (buiten de bebouwde kom) zijn vrijliggende fietspaden vereist. Hierop worden geen uitzonderingen toegestaan.

3 Invloedsfactoren

3.1 (FIETS)INFRASTRUCTUUR

Hoe groter het snelheidsverschil tussen gemotoriseerde en actieve weggebruikers, hoe meer fysieke scheiding noodzakelijk is om de veiligheid van die laatste groep te waarborgen. Vanuit verkeersveiligheid pleiten we daarom voor het volgende richtinggevend principe: Is er geen scheiding mogelijk tussen de actieve weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer, dan blijft bij gemengd verkeer voor om het even welke weg een snelheidslimiet van 30 km/u de eerste keuze. Het afwegingskader en het Vademecum fietsvoorzieningen (fiche A.2) helpen bij het maken van deze beslissing.

Afhankelijk van de aanwezigheid van veilige fietsinfrastructuur zijn uitzonderingen mogelijk:

- Op erftoegangswegen domineert de verblijfsfunctie en is een snelheid van maximum 30 km/u aangewezen. In bepaalde situaties kan het wenselijk zijn om daarenboven gescheiden fietsinfrastructuur te voorzien (bvb. erftoegangsweg aan een attractiepool die veel verplaatsingen genereert en veel (jonge) fietsers aantrekt).
- Op ontsluitingswegen kan de fietsinfrastructuur in belangrijke mate bepalend zijn voor het snelheidsregime, rekening houdend met de overige invloedsfactoren.

Vanwege de sterke verkeersfunctie van regionale en interlokale wegen is een snelheidsregime van 50 km/u het uitgangspunt. Dit veronderstelt minstens de aanwezigheid van verhoogd aanliggende fietspaden. Indien deze niet aanwezig zijn, is een lagere snelheid aangewezen.

Opmerking: Lokale omstandigheden kunnen ertoe leiden dat er conflicten ontstaan tussen fietsers en voetgangers (groot aantal van één van beiden, beperkte beschikbare ruimte...). Hou hiermee rekening, ook bij een snelheidsregime van 30 km/u.

3.2 CONFLICTDICHTHEID

Wanneer er langs een wegvak sprake is van een grote bebouwingsdichtheid met bijvoorbeeld veel in- en uitritten, parkeerplaatsen, dwarsstraten, winkels, soorten verkeersdeelnemers, randactiviteiten... spreken we van een hoge conflictdichtheid. Dit vraagt een hoog attentieniveau van de bestuurder en vraagt om een aangepaste snelheid. De inrichting van de openbare weg is hierbij van belang, maar een hoge conflictdichtheid kan dus aanleiding zijn tot een lager snelheidsregime van 30 km/u.

Bij een lage snelheid (max. 30 km/u) mogen er meer prikkels in de omgeving zijn: de bestuurder heeft tijd om deze waar te nemen en hierop gepast te reageren. Bij hogere snelheden moet de bestuurder de prikkels uit de omgeving verwerken aan een hoger tempo. Om te vermijden dat de bestuurder belangrijke waarnemingen mist, wordt het aantal mogelijke conflicten best beperkt bij snelheden boven 30 km/u (bvb. door het beperken van het aantal in- en uitritten, parkeerplaatsen of kruispunten).

” Verkeersveiligheid én leefbaarheid staan steeds centraal bij het bepalen van het snelheidsregime. ”

3.3 VERHOUDING TOT DE OMLIGGENDE WEGEN

Om een snelheidsregime op locatieniveau toe te kennen, toetst men dit aan de eerder gemaakte keuzes op netwerkniveau. Zo koppelt men het snelheidsregime van een weg op een logische manier aan de structuur van het wegennet. Dit past in het kader van de nieuwe wegencategorisering i.f.v. een robuust netwerk. Doelstelling hiervan is het verhogen van de verkeersveiligheid, het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen en het verbeteren van de doorstroming.

Wanneer een verkeersader (vb. regionale of interlokale weg) door een bebouwde kom loopt, is het wenselijk dat de toegestane snelheid op deze weg minstens even hoog is als die op de omliggende wegen, zo niet hoger. Immers, als het snelheidsregime op de verkeersader lager is dan die op onderliggende wegen, (1) wordt deze vaak niet als realistisch ervaren en wordt ze niet goed nageleefd, (2) kan dit leiden tot sluipverkeer op de omliggende wegen, (3) kan ze haar functie in het wegennet niet optimaal vervullen.

Wanneer de kans op sluipverkeer bestaat, is het zinvol om ook voor de omliggende wegen het meest gepaste snelheidsregime te bepalen met behulp van dit afwegingskader en/of om andere (infrastructurele) maatregelen te treffen.

Een laatste aandachtspunt is de al dan niet aanwezigheid van alternatieve routes voor actieve weggebruikers. Wanneer er veel alternatieven zijn met een kleine omrijfactor, kan dit een argument zijn voor een hogere snelheidslimiet - en omgekeerd. Wel moet steeds worden nagegaan of er al dan niet fiets-/voetgangersbestemmingen langs de hoofdstraat gelegen zijn. Indien dit het geval is en er voor deze weggebruikers geen infrastructuur aanwezig is, blijft een snelheidslimiet van 30 km/u de beste keuze vanuit verkeersveiligheidsoogpunt.

3.4 (POTENTIËLE) VERKEERSSAMENSTELLING

Wanneer actieve weggebruikers in grote getale voorkomen op de weg kan een verlaging van het snelheidsregime aangeraden zijn. Hoe groot hun aanwezigheid moet zijn voor de invoering van het lager snelheidsregime hangt af van de lokale situatie. Let op: niet enkel de huidige hoeveelheid actieve weggebruikers is van belang. Het is immers mogelijk dat er veel potentiële gebruikers zijn, die vermijdingsgedrag vertonen.

Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een (potentieel) groot aantal actieve weggebruikers:

- op wegen in een dichte stedelijke context en wegen met aanliggende functies waar de mens centraal staat (scholen, parken, sportaccommodaties, winkels, etc.). Hetgeen naast de weg gebeurt zal dan voordeel trekken uit de aanwezigheid van het trager verkeer en de afwezigheid van sneller gemotoriseerd verkeer;
- wanneer de weg in kwestie toegang verleent tot andere wegen die veel actieve weggebruikers aantrekken (waar de verblijfsfunctie primeert, kenmerkend voor bovengenoemde wegen);
- op wegen die een belangrijke functie vervullen in het fietsroutenetwerk.

De al dan niet aanwezigheid van voetpaden is dan wel niet opgenomen als afzonderlijke invloedsfactor, toch is het belangrijk om ook rekening te houden met de noden van voetgangers. De (potentiële) hoeveelheid voetgangers kan de keuze voor een lager snelheidsregime mee ondersteunen. Op die manier kan ook de toepassing van een woon-erfregeling (art.22bis) aangewezen zijn.

Eveneens de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer, de hoeveelheid vrachtverkeer en de aanwezigheid van een busroute kunnen aanleiding geven tot het verlagen van de toegestane snelheid ter bescherming van de actieve weggebruiker. Let daarbij ook op de functie van de weg: is er enkel gemotoriseerd bestemmingsverkeer of kan doorgaand verkeer ook?

3.5 ZICHTBAARHEID EN OPRIJZICHT

De zichtbaarheid van en op kruispunten is een essentieel element van de verkeersveiligheid op die kruispunten. Zien en gezien worden, daar draait het om. Dit geldt niet alleen voor gemotoriseerd verkeer maar ook voor actieve weggebruikers. Het is belangrijk dat de verschillende (soorten) verkeersdeelnemers elkaar goed kunnen opmerken. Alvorens een kruispuntvlak op te rijden, moet het voorrangsplichtige verkeer voldoende uitzicht hebben op de aanwezigheid en de snelheid van het verkeer op de kruisende weg, zodat men kan invoegen of oversteken zonder hinder te veroorzaken. Dit heet het oprijzicht, en is belangrijk op kruispunten waar de voorrang met verkeerstekens is geregeld.

Wat betreft zichtbaarheid moet een wegontwerp altijd integraal worden beschouwd. Dit betekent dat er allerlei ontwerpaspecten zijn die een rol spelen bij het realiseren van de nodige zichtafstanden: locatie, type kruispunt, alignment, dwarsprofiel...

De snelheid beïnvloedt de zichtafstand, en andersom:

- Hoe hoger de rijsnelheid, hoe groter de nodige zichtafstand.
- Hoe hoger de rijsnelheid, hoe kleiner de waarnemingshoek.
- Zeer ruime zichtafstanden nodigen uit om het kruispunt met (te) hoge snelheid te kruisen.

Informatie over het bepalen van het nodige oprijzicht vindt u terug in de richtlijnen van AWW.

3.6 OVERSTEEKBAARHEID

Op wegen met een snelheidsregime van 30 km/u heeft de actieve weggebruiker overal de mogelijkheid om over te steken. Indien we de voetganger toch willen sturen bij het oversteken kunnen oversteekvoorzieningen geplaatst worden, bijvoorbeeld in schoolomgevingen (omwille van educatieve redenen). Voetgangers zijn dan wel verplicht deze te gebruiken binnen een straal van 20 meter van de oversteekvoorziening, hetgeen hun vrijheid beperkt (art.42.4.1 KB1/12/1975).

Bij 50 km/u zijn oversteekvoorzieningen wel aangewezen. Bij een aanpassing van het snelheidsregime van 30 km/u naar 50 km/u, moet er worden bekeken op welke locaties oversteekvoorzieningen gewenst zijn om de oversteekbaarheid te waarborgen.

3.7 PUNCTUELE OMSTANDIGHEDEN

Plaatselijke omstandigheden kunnen ook aanleiding geven tot het verlagen van de snelheidslimiet. Een scherpe bocht, een brug, een tunnel, onvoldoende vergevingsgezindheid of de aanwezigheid van een plaatselijke attractiepool bijvoorbeeld. De aanwezigheid van zulke punctuele omstandigheden hoeft niet noodzakelijk een impact te hebben op het snelheidsregime over langere afstand, maar kan wel vragen om een plaatselijk lager snelheidsregime. Bij voorkeur worden hierbij flankerende maatregelen getroffen ter verbetering van de naleving van die plaatselijke snelheidsverlaging.

4 Praktisch

4.1 WIJZIGEN VAN HET SNELHEIDSREGIME

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. Vooreerst stuurt de wegbeheerder ter kennisgeving een aanvullend reglement naar het Departement Mobiliteit & Openbare Werken.

Gezien de belangrijke verkeersfunctie die gewestwegen vaak vervullen, geldt op deze wegen binnen de bebouwde kom doorgaans een standaard snelheidsregime van 50 km/u. Afwijkingen hierop zijn mogelijk indien ze kaderen binnen een globale visie van de gemeente of stad hierover (mobiliteits- of verkeersveiligheidsplan) en indien ze passen binnen dit afwegingskader.

De inrichtingsvoorschriften voor gewestwegen zijn te vinden in de richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer. Die richtlijnen en vademeca bevatten de huidige kennis om gewestwegen zo veilig, leesbaar en geloofwaardig mogelijk in te richten. Dat is het streefdoel voor de toekomst. Bij elke herinrichting en elk nieuw project moet met die richtlijnen rekening worden gehouden. Het is echter niet mogelijk om alle gewestwegen van de ene dag op de andere aan deze richtlijnen aan te passen en ze opnieuw in te richten.

Op gewestwegen binnen de bebouwde kom kan AWV, op eigen initiatief of op vraag van en in samenwerking met steden en gemeenten, beoordelen of een uitzondering op het standaard snelheidsregime wenselijk is voor een bepaald wegvak. Als de stad/gemeente een voorstel indient dat past binnen voorliggend kader en waarover stad/gemeente, lokale politie en AWV akkoord zijn, worden de wijzigingen doorgevoerd na opmaak en goedkeuring van een aanvullend reglement. Indien er over een gemeentelijk voorstel discussie bestaat, wordt er in samenspraak een oplossing uitgewerkt met alle partijen. Mogelijks (maar niet noodzakelijk) kan deze worden voorgelegd op de PCV om tot een consensus te komen.

Voorliggend afwegingskader kan een tussenstap betekenen en dient als een overgangsmaatregel waarbij een compromis wordt gezocht tussen de huidige toestand van het Vlaamse wegennetwerk en het uiteindelijke doel. Het kan een houvast bieden bij beslissingen omtrent snelheidsregimes en (voorlopige) herinrichtingen.

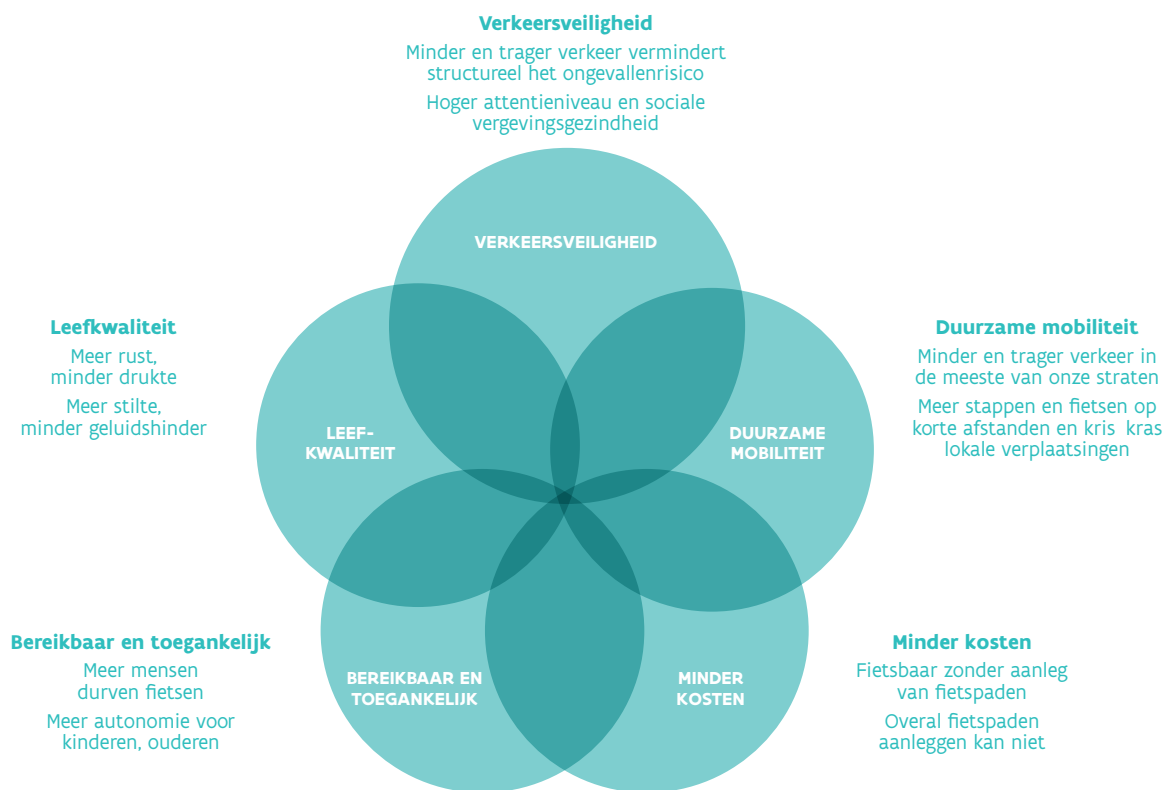
4.2 NALEVING VAN DE BESLISSING

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 & 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.

DRAAGVLAK & SENSIBILISERING

Draagvlak is belangrijk voor de acceptatie en naleving van verkeersmaatregelen. Dit geldt niet alleen wanneer de snelheid verlaagd wordt, maar ook wanneer deze na de nodige infrastructurele aanpassingen mogelijk weer wordt verhoogd. Denk aan onderstaande punten om het draagvlak van een beslissing te vergroten:

- Betrek een divers publiek met actoren met verschillende invalshoeken: actieve weggebruikers, bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, handelaars, operatoren van het openbaar vervoer, politici, lokale politie, hulpdiensten, wegbeheerders...
- Zorg voor betrokkenheid doorheen het proces: vanaf de vaststelling van de problematiek tot aan de werkelijke uitvoering en opvolging.
- Denk aan voordelen op verschillende vlakken om voldoende mensen aan boord te krijgen. Volgende figuur uit het Fix The Mix van Fietsberaad kan je hierbij helpen.



FIGUUR Brede mobiliteitsbaten van MIX-wijken - Fix The Mix van Fietsberaad

ZELFVERKLAREND WEGBEELD

Een zelfverklarend wegbeeld creëren met een weginrichting aangepast aan het snelheidsregime is belangrijk: het zorgt ervoor dat een snelheidslimiet als geloofwaardig en natuurlijk wordt ervaren. Een snelheidsbord als eerste, snelle ingreep helpt alvast om de referentiesnelheid (de maximumsnelheid waarnaar de weggebruikers zich richten) naar beneden te halen en dat is een goede zaak. Maar wanneer het wegbeeld niet wordt aangepast, is de gemiddelde weggebruiker de aangegeven snelheid mogelijk al snel weer vergeten.

Hieronder enkele manieren om een 30 km/u-weg of zone zelfverklarend in te richten:

- **Natuurlijke snelheidsafbouw (poorteffect)**

Aan het begin en het einde van de 30 km/u-weg of zone zijn poorteffecten aanbevolen. Een goed poorteffect bestaat door een combinatie van horizontale en verticale ontwerpelementen die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aan aanpassen. Bijvoorbeeld: een andere wegverharding, een plaatselijke wegversmalling, een verhoogde inrichting, asverschuivingen, meer groenvoorzieningen en/of een doorlopend trottoir.

- **Ruimte voor actieve weggebruikers**

De ruimte voor de actieve weggebruikers moet veilig, ruim en aantrekkelijk zijn om te verblijven, te wandelen en te fietsen. Er moet ook ingezet worden op een maximale zichtbaarheid van de actieve weggebruikers (onderling en ten opzichte van gemotoriseerd verkeer). Bijvoorbeeld: ruime, obstakelvrije trottoirs met straatmeubilair en groenvoorzieningen op gepaste locaties, inruilen en elders groeperen van parkeerplaatsen (om meer ruimte te creëren voor actieve weggebruikers).

- **Traag, lokaal verkeer**

Idealiter wordt gemotoriseerd verkeer beperkt tot bestemmingsverkeer en wordt zwaar verkeer geweerd bij het mengen met de actieve weggebruikers. Daarvoor kan het nodig zijn om actief de verkeersstromen te sturen² [1]. Om traag verkeer aan te moedigen, zijn vaak ruimtelijke ingrepen nodig doorheen de zone. Bijvoorbeeld: doorbreken van de (visuele) rechtlijnigheid van de weg en het versmallen van het wegbeeld.

² Zie voor meer info de leidraad voor het sturen van Verkeersstromen: "Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden" op Vlaanderen.be.

HANDHAVING

De uitvoering van bovenvermelde stappen kan de nood aan politiecontroles en de aanwezigheid van snelheids-camera's tot een minimum beperken. Handhaving van de ingestelde maatregelen in de vorm van snelheidscontroles als sluitstuk van het snelheidsbeleid is vereist om:

- de doeltreffendheid van de maatregelen te evalueren en na te gaan wat er eventueel fout loopt. Dit is op zijn beurt weer input voor het lokale beleid i.f.v. bijsturing en optimalisering van de maatregel;
- bestuurders te informeren over de snelheidslimiet (o.a. via preventieradars die de gereden snelheid of een boodschap tonen ("te hard" of een smiley));
- naleving van het snelheidsregime te garanderen en overtreders te bestraffen – het gevaar van snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en actieve weggebruikers blijft immers bestaan wanneer bestuurders de snelheidslimiet negeren.

4.3 EVALUATIE

Bij de invoering van een nieuwe zone 30 is het ten eerste aanbevolen om op regelmatige basis te monitoren en evalueren, en indien nodig bij te sturen. Die evaluatie begint aan de start van het traject met het in beeld brengen van de huidige situatie: verkeerssamenstelling (volgens tijdstip), verdeling doorgaand vs. bestemmingsverkeer, snelheidsbeeld en overig rijgedrag (vb. voorrang verlenen aan overstekende voetgangers).

Tijdens de monitoring en evaluatie worden o.a. volgende vragen gesteld:

- Leven bestuurders de snelheidslimiet na? Wijzigt dit doorheen de tijd?
- Wat is de verdeling tussen doorgaand en bestemmingsverkeer?
- Is de aanwezigheid van actieve weggebruikers op de weg toegenomen?
- Hoe evolueren de ongevalgegevens van de weg?
- Stellen we conflicten vast tussen de verschillende types weggebruikers? Zijn er nog knelpunten aanwezig?
- Heeft de wijziging in snelheidsregime geresulteerd in sluiptverkeer in de omgeving?
- Hoe ervaren de verschillende types weggebruikers de nieuwe zone 30? Voelen ze zich veiliger? Welke aandachtspunten of aanbevelingen ter verbetering brengen zij aan?

Op basis van de resultaten van de evaluatie kan de wegbeheerder acties ondernemen inzake weginrichting om te streven naar betere naleving en de aantrekkelijkheid voor actieve weggebruikers te vergroten en/of eventueel het geldende snelheidsregime in vraag te stellen.

Hierbij is betrokkenheid gewenst van diverse partners (zie draagvlak 4.2) om voldoende data te verkrijgen (via metingen en bevragingen). Het betrekken en bevragen van inwoners en (alle) weggebruikers levert niet alleen bruikbare, bijkomende informatie op, maar verhoogt ook de naleving van het snelheidsregime en daarmee slaagkans voor het invoeren van een zone 30.

Metingen en tellingen leveren een objectief beeld van de nieuwe situatie en helpen om de doeltreffendheid van het nieuwe snelheidsregime te evalueren.

Handhaving daarentegen geeft enkel een beeld van het gedrag op een specifiek moment weer, nl. tijdens de controle. Cijfermateriaal op basis van handhaving vormt uiteraard soms een nuttige aanvulling.

Colofon

Samenstelling

Vlaamse overheid
Departement Mobiliteit en
Openbare Werken en Agentschap
Wegen en Verkeer.

Verantwoordelijke uitgever

ir. Filip Boelaert,
Secretaris-generaal Departement
Mobiliteit en Openbare Werken,
Koning Albert II-laan 20, bus 2,
1000 Brussel

Lay-out & druk / realisatie

RCA, www.rca.be

Uitgave

December 2021

