

Workshop Herkenbaarheid van snelheidsregimes en –limieten

**Een mogelijke aanpak gebaseerd op
de vormgeving van de wegas**

Marc Broeckaert,
29 september 2016



Op zoek naar een kenmerkende vormgeving voor wegen buiten de bebouwde kom (bubeko)

- ▶ Aanleiding: recente beleidsinitiatieven om de verschillende snelheidsregimes eenvormiger en beter herkenbaar te maken.
- ▶ Service Public de Wallonie (SPW) : richtlijnen om snelheidslimieten te bepalen = "Guide de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier", juni 2009
=> men wil de verschillende snelheidsregimes karakteristiek vorm geven
- ▶ SPW : lokale testen met dubbele asmarkering en rode inkleuring
- ▶ De Kamer : wetsvoorstel ingediend op 1 april 2010 (vervallen)
Kamerdocument 52-2538/001
- ▶ Vlaams Parlement : Conceptnota van 24 juni 2015 betreffende het verlagen van de maximumsnelheden buiten de bebouwde kom en de autosnelwegen naar 70 km/u en een eenvormig snelheidsbeleid
- ▶ Vlaamse Regering : Besluit van 30 oktober 2015 tot wijziging van artikel 11 in het Verkeersreglement : van 90 naar 70

Vanwaar komen we en waar gaan we naartoe ?

- ▶ KB van 1 december 1975 : 60 km/u bibeko & 90 km/u bubeko
- ▶ Nood aan lagere snelheden : woonerf (20 km/u) – drempel (30 km/u) – “60 is teveel” – zone 30 – 50 km/u bibeko
- ▶ 1991 : “gedifferentieerd snelheidsbeleid: 30-50-70” aanbevelingen voor een systematische aanpak : werken aan intrinsiek veilige wegen
=> functionele categorisering met bijbehorend snelheidsregime
=> consequente vormgeving en gewenst gebruik
=> daadwerkelijk gebruik (monitoring en bijsturing)
- ▶ Vele artikels in het Verkeersreglement bepalen snelheidslimieten
auto's: 6 – 20 – 30 – 50 – 70 – 90 – 120
ook voertuigspecifieke snelheidsbeperkingen
ook algemene regels over de houding tegenover snelheid
- ▶ Evolutie in de benadering van snelheid in het wegverkeer (burgerinitiatieven en ethische nulvisie !)
bubeko van 90 naar 70
verkeersaders (in netwerk) ≠ stratenweefsel (aaneenhangend)
in de toekomst naar 30 bibeko en 50 bubeko als basis + de aders met afwijkende snelheid ?

Gedifferentieerd snelheidsbeleid in de praktijk

- Stratencategorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en in de gemeentelijke mobiliteitsplannen



Ondersteuning vanuit weginrichting en verkeerstechniek: theoretisch

- ▶ Snelheid respecteren = snelheidslimiet kennen : problematisch
- ▶ Rijgedrag beïnvloeden door herkenbaarheid leesbare weg – zelfverklarende weg
- ▶ Duurzaam Veilig (SWOV)
- ▶ Safe system approach
- ▶ De weggebruiker onderscheidt de wegcategorieën en de bijbehorende snelheidsregimes door de weginrichting:
 - plekgebonden poorteffecten (overgang – verandering)
 - continu herkenbare vormgeving (uniformiteit door typerende kenmerken)
- ▶ Ook ITS biedt hulp om wegcategorieën te herkennen en te respecteren.

Ondersteuning vanuit weginrichting en verkeerstechniek: ervaringen

- ▶ Wetenschappelijke onderbouwing & Intuïtief aanvoelen
=> diverse experimenten
- ▶ Nederlandse Richtlijn Essentiële HerkenbaarheidsKenmerken (CROW 2004)



Ondersteuning vanuit weginrichting en verkeerstechniek: ervaringen

- ▶ Proefprojecten bij Openbare Werken: geen publicaties (?)
- ▶ UHasselt – IMOB
Bijkomende markeringen: onderbroken streep naast randmarkering & “7”
langs bestaande randmarkering => niet effectief gebleken
- ▶ Besluit:
longitudinale wegmarkering
herkenbaarheid = afgeleid nut van een markering met een ander primair nut
meeliften met het gewone onderhoud

Naar haalbare herkenbaarheidskenmerken bubeko

- ▶ Wegencategorisering = referentiekader
VL : op het primaire, secundaire en lokale schaalniveau wordt steeds de driedeling onderscheiden : verbinden – gebied ontsluiten – toegang geven tot erven.
- ▶ Vertaald in
snelheidslimieten (verkeersaders – per wegvak)
snelheidsregimes (stratenweefsels – zonaal)
- ▶ Longitudinale wegmarkering : continu zichtbaar
asmarkering – rijbaanrandmarkering – kantstrook
- ▶ Andere vormen van longitudinale wegontwerpelementen:
vangrails in metaal of in hout
katafootpaaltjes in de zijberm
... ?
- ▶ Aanvullende ondersteuning ?
- ▶ Combinaties van wegontwerpelementen als herkenbaarheidskenmerk ?

Randvoorwaarden herkenbaarheidskenmerken bubeko

- Vervangen geen algemene regels of verkeersborden
- Geen middel voor “minder borden”
- Zoveel mogelijk inpasbaar in de bestaande regelgeving
- Afgeleid nut van een markering met een ander primair nut
- Wegbeheerder behoudt alle mogelijkheden om doelgericht te markeren
- Eenvoudig zowel voor de wegbeheerder als voor de weggebruiker
- Meerkosten voor de wegbeheerder zoveel mogelijk beperken
- Verenigbaar met de aanpak in andere Lidstaten (zie Nederland)
- Eenduidig : altijd – of te doorbreken over een korte afstand ?
- Geëigend voor het snelheidsregime
Ook aandacht voor andere verkeerstechnische aspecten die moeten overeenstemmen met het snelheidsregime
- De herkenbaarheidskenmerken laten groeien ?

Asmarkering als herkenbaarheidskenmerk

wegcategorie => snelheidsregime bubeko	Uitvoering herkenbaarheidselementen
Autosnelwegen en autowegen	specifieke inrichting zonder erftoegangen en zonder verblijfsruimte
90 km/u-wegen Als verkeersader	altijd met middenberm in overgangssituatie: dubbele asmarkering met inkleuring en redelijk breed
70 km/u-wegen Als verkeersader Als zone 70	altijd dubbele asmarkering (zonder inkleuring) met onderbroken of doorlopende lijnen
50 km/u-wegen In een aaneensluitend stratenweefsel Als verkeersader	mogelijk met enkele asmarkering mogelijk zonder asmarkering
30 km/u-wegen	nooit asmarkering

Tot slot



- ▶ Haalbaar voorstel om
70 = steeds dubbele asmarkering
50 = eventueel enkele asmarkering ?
- ▶ Goede hoop op daadwerkelijk effect op het herkennen van het snelheidsregime en daardoor verder op het snelheidsgedrag ?
- ▶ Uitvoerbaar voor de wegbeheerders op alle betrokken wegen binnen een redelijke termijn ?
- ▶ Proefprojecten nodig ?
- ▶ Hierna volgt een praktische workshop in kleinere groepen voor een diepgaandere discussie !