

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 1 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

## **I. VERSLAG VAN DE WERKGROEP STRAATCODE AAN HET BEGELEIDINGS-COMITE VAN DE SGVV**

### **INLEIDING**

In 2000 waren van alle doden en ernstig gewonden, dus op een totaal van 11.317 personen, 6,7% voetgangers, 9,9% fietsers, respectievelijk 6,7% en 4,6% bromfietsers van klasse A en B en tenslotte waren 1,3% en 7,4% van het totaal aantal doden en ernstig gewonden op de weg motorrijders, motorrijders met een respectievelijke cilinderinhoud lager dan of gelijk aan 400 cc of hoger dan 400cc.

De toestand van de **voetgangers** is dus bijzonder zorgwekkend. Zij vertegenwoordigen 9,7% van de overleden personen.

Als men de plaats van de ongevallen grondiger analyseert, blijkt dat, **34% van alle doden en ernstig gewonden vielen binnen de bebouwde kom. 75% van de doden 30 dagen of ernstig gewonden onder de voetgangers, vielen in de bebouwde kom, dit cijfer bedraagt 48% voor fietsers, 60% voor bromfietsers en 41% voor motorrijders.**

Het is dus zeer belangrijk de problematiek van de zwakke weggebruikers in het bijzonder te behandelen.

### **VAN VERKEERSREGLEMENT NAAR EEN STRAATCODE**

Vertrekkende van de vaststelling dat een groot deel van de ernstige ongevallen met zwakkere weggebruikers plaatsvindt binnen de bebouwde kom, werd op initiatief van de Federale Minister van Mobiliteit en Vervoer een werkgroep samengesteld die er kwam op vraag van de vertegenwoordigers van deze weggebruikers. Uit de talrijke vergaderingen en studiedagen die werden georganiseerd, ontstonden een aantal maatregelen om bepaalde punten van onze verkeerswetgeving en de filosofie ervan te herzien.

Men moet immers vaststellen dat zowel het Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer (meestal wegcode genoemd) als het Ministerieel Besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden vastgelegd (meestal reglement van de wegbeheerder genoemd) zich vooral richten op het gemotoriseerde verkeer: regels om de doorstroming van het verkeer te bevorderen, regels die de zachte (niet gemotoriseerde) weggebruikers in een marginale positie duwen, conflictsituaties met de zachte weggebruikers die onvoldoende gereguleerd zijn, onduidelijkheden m.b.t. de betekenis van bepaalde technische wegelementen (zoals het begrip trottoir)

Bovendien moet men opmerken dat de evolutie van de kennis van de verkeerskunde of van het urbanisme wat betreft de toepassing ervan op het terrein sterk in de weg wordt gestaan door de bestaande reglementering.

Tenslotte is het publiek domein zo georganiseerd dat gemotoriseerd verkeer vaak nu nog meer dan voldoende ruimte kreeg en vaak nog krijgt, terwijl zachte weggebruikers zich moeten tevredenstellen met minder ruimte, vaak de ruimte die overblijft. De keuze van de inrichtingen van de straten en de pleinen die nochtans leefruimten zijn met een hoge verkeersleefbaarheid, gebeurt nog te vaak in functie van de verkeersstromen. Er bestaat een flagrant onevenwicht tussen de aandacht voor de inrichtingen voor gemotoriseerde

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 2 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

voertuigen ten opzichte van de inrichtingen voor andere weggebruikers, met inbegrip van tweewielers. Zo schenkt men geen aandacht aan de verkeerslichten en andere palen op het trottoir die bestemd zijn voor gemotoriseerde voertuigen, waardoor de trottoirs soms onbegaanbaar worden. Verbiedt men, behalve als het tegengestelde is aangeduid, de bromfietzers niet formeel om te parkeren op de weg, waardoor zij aangewezen zijn op het trottoir ?

## **DOELSTELLINGEN VAN DE STRAATCODE**

Het project straatcode zou het mogelijk moeten maken meer aandacht te schenken aan de zachte weggebruikers door de huidige reglementering beter op hen af te stemmen.

Behalve **een betere verdeling van de openbare ruimte** tussen de verschillende categorieën weggebruikers, moet de straatcode door **aanpassing van de reglementering**, zoveel mogelijk de **aanrijdingen** die kunnen ontstaan **uitschakelen**, zowel tussen de verschillende categorieën van meer kwetsbare weggebruikers als tussen laatstgenoemden en gemotoriseerde weggebruikers.

Er is een belangrijke lacune in de huidige benadering van ons wegennetwerk, namelijk het verschil tussen benadering van de wegen waar de verkeersfunctie primeert en de wegen waar andere functies van de openbare ruimte een rol spelen of zelfs dominant aanwezig zijn. Zelfs als de situatie verbetert en als bepaalde wegbeheerders rekening beginnen houden met de belangen van de zwakkeren, is het verschil tussen een weg en een straat nog niet voldoende duidelijk voor ons. De straatcode zou deze situatie gedeeltelijk moeten verhelpen en zou duidelijk moeten definiëren waar de wegen en de straten zich bevinden, hoe men zich er moet gedragen, hoe de naleving van bepaalde regels er moet worden afgedwongen, etc.

## **AANPASSING VAN DE FILOSOFIE VAN DE REGLEMENTERING**

De rode draad van de straatcode bestaat erin de verkeersleefbaarheid tussen de verschillende weggebruikers te bevorderen en het overwicht van het gemotoriseerde verkeer ten opzichte van de andere gebruikers van de openbare ruimte op te heffen, teneinde de veiligheid en de leefomgeving te verbeteren.

Wanneer men het heeft over voetgangers, fietsers, of soms zelfs gemotoriseerde tweewielers, zegt men vaak dat het gaat om kwetsbare weggebruikers. Terecht, zij bezitten immers weinig of geen beschermmiddelen zoals een koetswerk; zij nemen minder plaats in dan auto's en vrachtwagens, zij zijn minder goed zichtbaar; de snelheid van de gemotoriseerde voertuigen ligt vaak veel hoger dan de hunne en iedereen weet dat het snelheidsverschil tussen de weggebruikers tot ongevallen kan leiden.

Het is noodzakelijk dat het verantwoordelijkheidsgevoel van iedere verkeersdeelnemer een centrale rol speelt in de houding ten opzichte van anderen. Men moet altijd rekening houden met de zwakkeren en zij moeten zoveel mogelijk worden gespaard.

Daarom stelt de werkgroep Straatcode voor artikel 7 van de wegcode te wijzigen:

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 3 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

*“Gelet op het specifieke thema van de straatcode moeten de bepalingen ervan, afzonderlijk doch ook in onderlinge samenhang, derwijze worden geïnterpreteerd dat zij strekken tot een gedeeld gebruik van de openbare weg : elke gebruiker, ongeacht zijn leeftijd, fysieke vaardigheid of validiteit en ongeacht het gebruikte verplaatsings- of vervoermiddel moet op een absoluut veilige manier van de openbare weg gebruik kunnen maken.*

*Hieruit volgt dat de bepalingen van de straatcode ertoe moeten strekken dat een maximale bescherming wordt gegarandeerd aan die gebruiker die, omwille van zijn leeftijd, fysieke vaardigheid of validiteit, of omwille van het gebruikte verplaatsings- of vervoermiddel, zwakker of kwetsbaarder is.*

*Omgekeerd volgt hieruit dat de sterkere of minder kwetsbare weggebruiker gehouden is aan een verdubbelde plicht tot voorzichtigheid ten aanzien van de andere weggebruikers. De interpretatie en toepassing van de straatcode door de hoven en rechtbanken geschiedt overeenkomstig dezelfde interpretatienorm.”*

## **DE VERSCHILLENDE BENADERINGSWIJZEN**

### Voorafgaande opmerking

*Er moet worden gerefereerd aan de documenten van de werkgroep “straatcode”, meer bepaald de documenten met*

**thematische fiches**

*met de basisfilosofie van de benaderingswijze van de werkgroep en een*

**synoptische tabel**

*met de concrete wijzigingen die onmiddellijk zouden kunnen worden aangebracht in ons “verkeersreglement”.*

### ▪ **Optimalisering van de bestaande statuten**

Een serie van maatregelen bevinden zich reeds in onze reglementering, maar functioneren niet optimaal. Ofwel worden zij niet correct toegepast op het terrein, ofwel krijgen zij niet voldoende steun. Deze situatie moet worden verholpen.

- **bebouwde kom**
- **zone 30**
- **woonerf**

Het is noodzakelijk dat deze maatregelen in werking treden binnen het ruimere kader van een **gedifferentieerd snelheidsbeheer**, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 4 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

### Principes

- **de bebouwde kommen** in alle gewesten van het land **correct**, op een coherente, objectieve en uniforme wijze **afbakenen**.
- een **coherent snelheidsbeleid binnen de bebouwde kom** toepassen, **vertrekkende van 30 km/u als basisregel**, waarbij men hogere snelheden toelaat op een gedeelte van het wegennet, daar waar de verkeersfunctie dit rechtvaardigt en lagere snelheden op plaatsen met een bijzonder statuut (woonerven, voetgangerszones)
- een **coherent snelheidsbeleid buiten de bebouwde kom** toepassen, **vertrekkende van 70 km/u als basisregel**, waarbij men hogere snelheden toestaat op een gedeelte van het wegennet, waar de verblijfsfunctie gering genoeg is, of waar bijzondere maatregelen werden getroffen ter bescherming van deze functie, en waar indien nodig lagere snelheden kunnen worden toegestaan, bijvoorbeeld in bijzondere gevallen;
- een **coherent handhavings- en verbalisatiebeleid** toepassen.

### Gevolgen

- een **nauwe samenwerking** tussen ruimtelijke ordening en de wegbeheerders;
- uitvaardiging van **regels waarover overleg is gepleegd**;
- de cartografie (**SIG**) van de verschillende toegepaste statuten van het totale grondgebied;
- **de informatie en de opleiding** m.b.t. de coherentie van de maatregelen, zowel wat de bevolking, de wegbeheerders, de ordediensten als het gerecht betreft;
- **het “tolerantie”beleid herzien** inzake snelheid en niet toelaten dat de toegelaten snelheden worden overschreden (geloofwaardigheid);
- uit respect voor de bewoners, en om het risico op ongevallen (objectieve onveiligheid) met kwetsbaarder weggebruikers te verminderen of om hun vrees voor ongevallen (subjectieve onveiligheid) te doen afnemen, tenminste op bepaalde plaatsen een maximum toegelaten snelheid voor vrachtwagens invoeren die lager ligt dan de toegelaten snelheid van andere gemotoriseerde voertuigen;
- hulpsystemen ontwikkelen bij het rijden (ISA).

### Voordelen

- de dingen beter **visualiseren** (cartografie) om na verloop van tijd een zekere coherentie te behouden op beleidsvlak
- door de ongevallengegevens met elkaar te vergelijken kan bijvoorbeeld **het interventiebeleid en het omkaderend beleid beter worden georiënteerd**  
  - wat de infrastructuur,
  - de controle,
  - en de intelligente systemen betreft (ISA, automatische radars, camera's...)
- **vermijden van sporadische maatregelen** (betere leesbaarheid van de weg en de straat voor de weggebruikers)

SGVV	Begeleidingscomité	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 5 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

### Bestaande acties (niet-exhaustieve lijst)

- Op federaal vlak :
  - o zone 30 schoolomgevingen
  - o diverse maatregelen waarover reeds wetsvoorstellen bestaan
  - o centralisatie van voorstellen tot wijziging van de internationale overeenkomsten (voor binnen 5 jaar !)
  - o onderzoek inzake ISA
  - o goedkeuring en centralisatie van alle aanvullende gemeentelijke politiereglementen
  - o informatie-, educatie- en permanente vormingscampagnes
  
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest :
  - o Iris Plan en Gewestelijk Bestemmingsplan
  - o Gewestelijk Ontwikkelingsplan – Gemeentelijke ontwikkelingsplannen
  - o Stimulering van zone 30 bij de gemeenten
  - o opleiding van Mobiliteitsadviseurs, georganiseerd door het Gewest
  - o gestructureerd netwerk van fietspaden
  - o groene wandelingen
  
- Vlaams Gewest
  - o Mobiliteitsplan Vlaanderen et Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
  - o gewestplan
  - o Mobiliteitsconvenanten per gemeente
  - o Provinciale structuurplannen
  - o voorstel tot invoering van 70 km/u als regel buiten de bebouwde kom
  
- Waals Gewest
  - o Gemeentelijke mobiliteitsplannen
  - o opleiding van Mobiliteitsadviseurs ingericht door het Gewest
  - o RGG-RESI
  - o Strategisch plan m.b.t. verkeersveiligheid om het aantal doden en ernstig gewonden (interventieprogramma m.b.t. zones met grote en middelgrote gevaren) met 20% te doen afnemen

### Te plannen acties (niet-exhaustieve lijst)

- Op federaal vlak :
  - o **wijzigingen van de Belgische wetteksten zoals voorgesteld door de werkgroep straatcode**
  - o reactivering van de federale commissie voor de verkeersveiligheid of van het verkeersveiligheidsforum (coördinatie van de lokale acties, van de acties op verschillende domeinen en tussenschakels naar het Europees niveau)
  - o centralisatie van de voorstelling tot wijziging van de internationale overeenkomsten bespoediging van de werkzaamheden
  - o **opleiding/informatie van de ordediensten, wegbeheerders en van het gerecht over het hoe en waarom van een gedifferentieerd snelheidsbeleid binnen en buiten de bebouwde kom**
  - o **ontwikkeling van een omkaderingsbeleid (communicatie, controle en handhaving)**

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 6 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

- afschaffing van de omzendbrief De Saeger over het minimum aantal parkeerplaatsen voor wagens in functie van het aantal m<sup>2</sup> bureaus
  - redactie van een nieuwe omzendbrief omtrent het minimum aantal parkeerplaatsen voor tweewielers (al dan niet gemotoriseerd) per wijk
  - **strikte verbalisering van de overtredingen begaan ten opzichte van de kwetsbaarder weggebruikers en de inrichtingen die voor hen bestemd zijn**
  - bij de zware overtredingen bepaalde overtredingen tegen voetgangers, fietsers en gehandicapte personen voegen
  - **het gebruik van camera's en onbemande camera's ontwikkelen, zelfs binnen de bebouwde kom, meer bepaald haaks op oversteekplaatsen voor voetgangers, het begin van bebouwde kommen, etc.**
  - voertuigen ontwerpen die "uit zichzelf" de maximum toegelaten snelheden naleven
- op Gewestelijk vlak :
- **cf. wat gebeurde in Frankrijk (loi sur l'air): rekening houden met tweewielers bij alle projecten ter herinrichting van de wegenis**
  - **rekening houden met gehandicapte personen en/of personen met verminderde mobiliteit**
  - financiële stimulans voor het aanleggen van zones 30 en andere statuten voor verkeersleefbaarheid
- Op provinciaal vlak:
- In de provincie Luxemburg werd voorgesteld tests uit te voeren met kastjes voor onbemande camera's dichtbij het begin van de bebouwde kommen, op alle provinciewegen (samenwerking is vereist met andere wegbeheerders, politiediensten en parketten, alsook met de federale overheden om de positieve ervaringen uit te breiden); nauwe betrokkenheid van federale overheid is noodzakelijk.

▪ **Herschrijving van de wetteksten**

zie de voorstellen van de werkgroep straatcode

▪ **Optimalisering van de procedures**

- Administratieve vereenvoudiging bij de invoering van maatregelen zoals de afbakening van de bebouwde kom, zone 30 ... (Responsabilisatie van de lokale overheden)
- Depenalisatie van bepaalde overtredingen zoals de niet-betaling bij parkeerautomaten en de duidelijke vaststelling van niet-toegelaten parkeren om meer mankracht vrij te maken op gerechtelijk vlak en voor de politiediensten, om controles uit te voeren inzake zware overtredingen, zoals niet-naleving van de snelheidsbeperkingen binnen de bebouwde kom.

▪ **Begeleidende maatregelen**

zie hierboven.

<b>SGVV</b>	<b>Begeleidingscomité</b>	Opgesteld : september 2001 bijwerking : : 29/01/02 pagina 7 van 7
<b>Dossier 6 – STRAATCODE</b>		

## **II. VOORGESTELDE MAATREGELEN DOOR HET BEGELEIDINGSCOMITÉ**

1. Het Begeleidingscomité bevestigt dat de verkeerswetgeving opnieuw moet worden uitgebalanceerd zodanig dat meer rekening wordt gehouden met de zachte weggebruikers – voetgangers, kinderen, personen met verminderde mobiliteit, fietsers, bromfietsers, motorrijders, ...
2. Het Begeleidingscomité geeft de aanbeveling dat de verkeersborden F1 en F3 aan het begin en op het einde van de bebouwde kom, naast de huidige naam van de bebouwde kom, de afbeelding zouden bevatten van een groep gebouwen, zodat het begin en het einde van de bebouwde kommen beter zouden worden herkend.
3. Betreffende de veralgemening van de snelheidsbeperking tot 70 km/u op wegen buiten de bebouwde kom, besliste het Begeleidingscomité een ad hoc werkgroep op te richten (zie maatregel 1.2 van het dossier onaangepaste en overdreven snelheid).
4. In het kader van de categorisering van de wegen waarbij onder meer snelheidsbeperkingen van 50 en 70 km/u zouden worden toegewezen aan wegen met een aanzienlijke verkeersfunctie binnen de bebouwde kom, en mits de (dringende) voorwaarde om vooraf deze uitzonderingen in werking te stellen, zou een meerderheid van het Begeleidingscomité ermee instemmen om in de bebouwde kom als basisregel een snelheidsbeperking van 30 km/u te nemen.

Het Begeleidingscomité bereikte echter geen consensus over dit onderwerp, aangezien meerdere leden van het Begeleidingscomité formeel verzet aantekenden tegen dit project. Het Begeleidingscomité geeft echter unaniem de aanbeveling het aantal zones 30 uit te breiden.

5. Bijgevolg geeft het Begeleidingscomité de aanbeveling de prioriteit te leggen op de categorisering van de wegen en op de evaluatie van de noodzakelijke breedte in functie van de mobiliteitsbehoeften en van de alternatieve transportmiddelen die ter beschikking worden gesteld van de weggebruikers.
6. Het Begeleidingscomité geeft de goedkeuring aan het voorstel het luik communicatie – handhaving - communicatie van de handhaving te versterken, zoals werd vermeld in het verslag van de werkgroep straatcode. Dit voorstel werd ook uitgewerkt, met name in de dossiers Overdreven en onaangepaste snelheid, en Rijden onder invloed.
7. Het Begeleidingscomité keurt verschillende andere maatregelen goed die werden vermeld in het verslag, weliswaar onder voorbehoud van herzieningen van formuleringen door een jurist en geeft de aanbevelingen deze maatregelen in werking te stellen.
8. Het Begeleidingscomité neemt er kennis van dat de werkzaamheden van de SGVV zullen worden voortgezet in een forum dat geregeld zal plaatsvinden en dat de vraag van de werkgroep straatcode om de federale commissie voor de verkeersveiligheid dus niet meer gegrond is.