

Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangs- verbodsborden

Handvaten voor wegbeheerders en
politiediensten

Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid

Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden

Handvaten voor wegbeheerders en politiediensten

Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid

Gelieve naar dit document te refereren als:
VHV (2020). Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden. Afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid, Departement
MOW, Vlaamse overheid.

Inhoud

Samenvatting	5
Inleiding	7
Aan de slag	9
1. in kaart brengen van de bestaande situatie en vastleggen van de gewenste situatie	9
2. belang van overleg	10
3. mogelijke oplossingen	10
Gewenst gebruik van de openbare weg faciliteren	11
1. voorkomen van gemotoriseerde verplaatsingen	11
1.1. afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteit	11
1.2. stimuleren van duurzame vervoerswijzen	11
2. sturen van gemotoriseerde verplaatsingen	12
2.1. wegcategorisering	12
2.2. weginrichting	14
2.3. wegwijzers en navigatiesystemen	14
2.4. circulatiemaatregelen, zoals éénrichtingsverkeer	16
3. het vertragen of versnellen van verplaatsingen – inspelen op de reistijd van het verkeer	17
3.1. snelheid	18
3.2. doorstromingsmaatregelen op de hoofdroute	19
4. het beperken of onmogelijk maken van gemotoriseerde verplaatsingen	19
4.1. toegang beperken door infrastructuur	20
4.2. afsluiten van een weg d.m.v. infrastructuur en/of ontharding van een wegvak	20
4.3. verkeersborden die onder meer de toegang regelen	21
4.4. toegangsverbodsborden	22
Wettelijke bepalingen en aandachtspunten bij toegangsverbodsborden	24
1. een overzicht van de toegangsverbodsborden overeenkomstig de wegcode	24
2. wettelijke bepalingen over de toegangsverbodsborden	28
3. toepassing van toegangsverbodsborden: al dan niet gebiedsdekkend	30
4. toepassing van toegangsverbodsborden: onderborden met uitzonderingen	32
5. toepassing van toegangsverbodsborden: toepassing binnen een bepaald tijdsvenster	34
5.1. signalisatie met veranderlijke informatie	35
5.2. tijdsvensters op onderborden	35
6. toepassing van toegangsverbodsborden: onderborden met uitzonderingen en/of tijdsvensters	37
7. voorstel van nieuwe plaatsingsvoorwaarden	38
8. handhaving op de toegangsverbodsborden	41
8.1. handhaving d.m.v. ANPR – algemene bedenkingen	41
8.2. handhaving d.m.v. ANPR – juridische basis	42
8.3. handhaving d.m.v. ANPR – bedenkingen en aanbevelingen per verkeersbord	43
8.3.1. controle op verkeersborden C3	43
8.3.2. controle op verkeersborden C21	44
8.3.3. controle op verkeersborden C23	45
8.3.4. controle op verkeersborden C29	46

Conclusie & aanbevelingen.....	47
Bronnen.....	50

Samenvatting

Steden en gemeenten krijgen af te rekenen met ongewenst gebruik van de wegen op hun grondgebied. Dit betekent extra belasting op het vlak van o.a. leefbaarheid en verkeersveiligheid. Lokale besturen zoeken dan ook naar mogelijke oplossingen.

Deze nota werd opgesteld naar aanleiding van de vragen van wegbeheerders en politie omtrent de te gebruiken verkeersborden om doorgaand (vracht)verkeer te weren, de mogelijke combinaties met onderborden en vragen m.b.t. bijbehorende handhaving, in het bijzonder d.m.v. ANPR. Het doel van dit document is om de beschikbare informatie te bundelen en handvaten aan te reiken aan wegbeheerders en politie.

We vestigen er de aandacht op dat toegangsverbodsborden niet het enige middel zijn om het verkeer in goede banen te leiden. Naast verbieden zijn er andere oplossingsrichtingen om ongewenst verplaatsingsgedrag aan te pakken en gewenst verkeer te stimuleren. Vooraleer maatregelen uit te werken is het belangrijk om een beeld te krijgen van de bestaande situatie (verkeersstromen en weggebruikers; de functie van de weg; het eigenlijke probleem) en de gewenste situatie om de nodige maatregelen te kunnen selecteren en het resultaat te evalueren.

Komen tot gedragen oplossingen veronderstelt overleg, o.a. met lokale bewoners en handelaars, logistieke dienstverleners, operatoren van openbaar vervoer, industrie, andere wegbeheerders, politie, maar bovenal ook met buurgemeenten. Er dient over gewaakt dat er geen zoekverkeer naar alternatieven ontstaat, met andere woorden dat het probleem zich verplaatst.

De rol van de vervoerregio's is in deze nota niet verder uitgewerkt. Ze bieden weliswaar een kader waarbinnen steden en gemeenten kunnen samenwerken aan de uitdaging van het streven naar een eigenlijk gebruik van de wegen (met aandacht voor thema's als wegencategorisering, logistiek en vrachtroutes).

In de nota worden vier principes vermeld die een leidraad kunnen zijn bij het zoeken naar een oplossing:

- Voorkomen van gemotoriseerde verplaatsingen:
 - Betere koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit: welke functies horen waar thuis in de omgeving? Welke zijn de mogelijke gevolgen van een ruimtelijke ingreep op de mobiliteit?

- Stimuleren van duurzame vervoersmiddelen: o.a. voorzien van goede fietsinfrastructuur en infrastructuur die een vlotte route voor het openbaar vervoer toelaat.
- Sturen van gemotoriseerde verplaatsingen: o.a. via wegcategorisering en een weginrichting die daarbij aansluit, duidelijke bewegwijzering en navigatiesystemen die kunnen beschikken over de meest recente informatie over de lokale verkeerssituatie, circulatiemaatregelen zoals (beperkt) éénrichtingsverkeer.
- Inspelen op de reistijd van het verkeer: maatregelen die ervoor zorgen dat de sluiproute minder aantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer, alsook maatregelen die de doorstroming op de gewenste route proberen te verbeteren.
- Beperken of onmogelijk maken van gemotoriseerde verplaatsingen – de toegang verbieden/beperken d.m.v. infrastructuur, zoals paaltjes, straatmeubilair en onthardingsprojecten of d.m.v. verkeersborden.

Gelet op de vragen die over de toegangsverbodsborden (verkeersborden C3 t.e.m. C29) leven – het uitgangspunt van deze nota – wordt een afzonderlijk punt gewijd aan de wettelijke bepalingen. Zowel de huidige regels als een eerste vooruitblik op het ontwerp voor nieuwe regelgeving komen aan bod.

Handhaving van de ingestelde maatregelen is vereist als sluitstuk van het gevoerde beleid: het ongewenst verkeer blijft immers bestaan wanneer bestuurders toegangsverbodsborden negeren. In het licht daarvan wordt door wegbeheerders en politie veel interesse getoond in geautomatiseerde systemen zoals ANPR. Tegelijkertijd is het niet altijd even duidelijk wat (juridisch) al dan niet kan. We schetsen in deze nota de juridische basis, een aantal algemene bedenkingen en aanbevelingen.

Inleiding

Steden en gemeenten krijgen af te rekenen met ongewenst gebruik van de wegen op hun grondgebied. Heel wat wegen (door woonwijken, schoolomgevingen, etc.) blijken aantrekkelijke routes voor gemotoriseerd verkeer dat een alternatief zoekt voor de grotere (auto)wegen die verzadigd geraken. Ongewenst gebruik van de wegen betekent extra belasting op het vlak van leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidshinder, hinder voor de goede werking van het openbaar vervoer, etc.

Meer en meer merken we uit vragen van steden en gemeenten dat er gezocht wordt naar mogelijke oplossingen. Ze moeten daarbij een evenwichtsoefening maken tussen bereikbaarheid (waarborgen toegang, levering, goede werking openbaar vervoer etc.), verkeersveiligheid (terugdringen aantal verkeersslachtoffers), verkeersleefbaarheid (terugdringen luchtverontreiniging, geluidsoverlast, geurhinder, etc.), natuur en milieu (terugdringen schade in de vorm van versnippering van de natuur, klimaatsverandering, geluidsoverlast, overvloedig licht, etc.). De doelstellingen van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Om ongewenste verplaatsingen tegen te gaan wordt in heel wat gevallen teruggegrepen naar het verbieden of het beperken van verkeer d.m.v. verkeersborden. Deze toegangsbeperkingen zijn een manier om bepaalde categorieën van voertuigen of weggebruikers al dan niet permanent te weren uit een bepaalde straat of een ruimer gebied. Naast het verbieden zijn er ook andere oplossingsrichtingen mogelijk om ongewenst verplaatsingsgedrag aan te pakken en gewenst verkeer te stimuleren, zoals het voorkomen en sturen van gemotoriseerde verplaatsingen, het inspelen op de reistijd van het verkeer en het knippen in het netwerk om het verkeer onmogelijk te maken of te beperken.

Huidige nota hebben we opgesteld naar aanleiding van de vragen van wegbeheerders en politie omtrent de te gebruiken verkeersborden om doorgaand (vracht)verkeer te weren, de mogelijke combinaties met onderborden en vragen m.b.t. bijbehorende handhaving, in het bijzonder d.m.v. ANPR.

We vestigen er de aandacht op dat toegangsverbodsborden niet het enige middel zijn om het verkeer in goede banen te leiden. Wanneer er dan teruggegrepen wordt naar toegangsverbodsborden – als weloverwogen beslissing – speelt handhaving een belangrijke rol: het ongewenst verkeer blijft immers bestaan wanneer bestuurders het toegangsverbod negeren. De maatregel is met andere woorden pas

doeltreffend bij voldoende controle en sanctionering. In het licht daarvan wordt door wegbeheerders en politie veel interesse getoond in geautomatiseerde systemen zoals ANPR. Tegelijkertijd is het niet altijd even duidelijk wat (juridisch) al dan niet kan.

De nota is tot stand gekomen o.b.v. bestaand bronnenmateriaal (achteraan deze nota opgenomen) en input van collega's van de Kenniscel goederenvervoer – luik stedelijke logistiek, Werkgroep Weg & Omgeving (AVVG), overleg met politie en VVSG.

Het doel van dit document is om de beschikbare informatie te bundelen en handvaten aan te reiken aan wegbeheerders en politie. We hopen (de keuze voor) toegangsbeperkingen d.m.v. verkeersborden beter te kaderen zodat weggebruikers waar ze ook terechtkomen, de maatregelen herkennen, begrijpen en kunnen toepassen.

Aan de slag

1. IN KAART BRENGEN VAN DE BESTAANDE SITUATIE EN VASTLEGGEN VAN DE GEWENSTE SITUATIE

Om de nodige maatregelen te selecteren en na te gaan of deze maatregelen de gewenste effecten bewerkstelligen, is het belangrijk om een beeld te krijgen van de bestaande situatie.

- Analyse van verkeersstromen en weggebruikers.
Vooraleer te kiezen voor een bepaalde maatregel is het belangrijk een correct, objectief beeld te krijgen van de gebruikers van de weg en de trajecten die worden gevolgd.
O.a. om welk verkeer gaat het? Is het verkeer niet in grote mate bestemmingsverkeer? Is het bestemmingsverkeer in grote mate bestemd voor een specifiek gebied, en zijn er heel gerichte maatregelen mogelijk? Of gaat het werkelijk om doorgaand verkeer? Welke zijn de intensiteiten?
- Analyse van de functie van de weg (wegencategorisering).
Het is van belang te weten over welke type straat of zone het gaat, met andere woorden welke de functie is van de weg(en) in kwestie.
Primeert de toegangsfunctie of eerder de verbindingsfunctie? Gaat het om een winkelstraat, een schoolomgeving, woongebied? Is er industrie, handel, horeca aanwezig, bijgekomen of gepland in de nabije toekomst? Hoe zit het met toeleveringsmogelijkheden? Ligt de weg op een route van het openbaar vervoer?
- Vaststelling van het probleem.
Pas als duidelijk is welke problemen zich stellen, kan een gepaste oplossing volgen.
Op basis van de vorige twee punten kan bijvoorbeeld vastgesteld worden dat sommige weggebruikers op bepaalde wegen ongewenst zijn. Het kan gaan om ongewenst verkeer omwille van de uitstoot dat het realiseert, omwille van de hinder die het realiseert voor het openbaar vervoer op die wegen, omwille van de aantasting van de verkeersveiligheid en de -leefbaarheid (en het gevoel ervan), etc.
Het is daarentegen niet ondenkbaar dat er sprake is van veel verkeer, maar wel rechtmatig verkeer – dat met andere woorden ook echt ‘thuishoort’ op de weg in kwestie. Verbodsborden met uitzonderingen voor plaatselijk verkeer zullen in dat geval weinig efficiënt zijn.

Om de bestaande situatie en de problemen in kaart te brengen kan onder meer beroep gedaan worden op ongevalsgegevens, bevragingen, metingen, etc.¹ Daarbij is een grondige analyse van de verzamelde gegevens vereist: is er werkelijk sprake van sluipverkeer? Van waar komt het? En waarheen gaat het? Waarom maakt het gebruik van deze route?²

Om te komen tot een gepaste maatregel, moet duidelijk zijn welke situatie men wil bereiken: gaat het zuiver om de bescherming van de infrastructuur of een verminderde uitstoot? Streeft men naar een verbeterde verkeersveiligheid? Of eerder een verhoogde leefbaarheid? In sommige gevallen blijkt de hoge snelheid het voornaamste probleem, in andere gevallen is dat het hoge aandeel vrachtverkeer.

Een duidelijk beeld van de bestaande en de gewenste situatie moet toelaten om de nodige maatregelen te selecteren en te monitoren, alsook het resultaat te evalueren.

2. BELANG VAN OVERLEG

Komen tot gedragen oplossingen veronderstelt overleg. Door betrokkenheid te creëren, ontstaat er draagvlak en heeft het project meer kans op slagen. Relevante betrokkenen zijn onder meer de lokale bewoners en handelaars, logistieke dienstverleners, operatoren van het openbaar vervoer, industrie, andere wegbeheerders en politie.

Met het oog op het geleiden van het verkeer in de ene of de andere richting is het in het bijzonder van belang om te overleggen met de buurgemeenten. Het is immers niet ondenkbaar dat het probleem zich zal verschuiven (al dan niet op het eigen grondgebied). In het kader van behoorlijk bestuur is overleg met de betrokken gemeente(n) dan ook aangewezen.

De vervoerregio's zullen een gedragen regionale mobiliteitsvisie uitwerken. Binnen dit kader kunnen steden en gemeenten onder meer samenwerken aan een eigenlijk gebruik van de wegen.

3. MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Hiervoor kunnen we verwijzen naar de mogelijke oplossingen m.b.t. ongewenst verplaatsingsgedrag zoals vermeld in het document "[Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen](#)". Er worden vier principes vermeld die een leidraad kunnen zijn voor het vinden van een mogelijke oplossing:

- Het voorkomen van gemotoriseerde verplaatsingen (over de weg)
- Het sturen van gemotoriseerde verplaatsingen
- Het vertragen/versnellen van verplaatsingen – inspelen op de reistijd van het verkeer
- Het onmogelijk maken van gemotoriseerde verplaatsingen – de toegang verbieden/beperken

1 Zo kunnen bijv. de bovenlokale stromen in kaart gebracht worden d.m.v. Floating Car Data, kunnen doorstromingsmetingen van bus en tram in rekening gebracht worden, etc.

2 Het gebruik van sluiproutes hangt niet alleen samen met snelheid, maar ook met zekerheid: er treden vaak minder grote schommelingen op qua reistijd bij gebruik van een sluiproute.

Gewenst gebruik van de openbare weg faciliteren

1. VOORKOMEN VAN GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN

Maatregelen die gemotoriseerde verplaatsingen willen voorkomen betreffen onder meer een betere koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit en zetten ook in op het gebruik van duurzame vervoersmiddelen.

1.1. AFSTEMMING RUIMTELIJKE ORDENING EN MOBILITEIT

In Vlaanderen zijn verschillende activiteiten (wonen, winkelen, werken, ontspanning) sterk verspreid. Deze bestemmingen worden op hun beurt met elkaar verbonden met een zeer dicht wegnnet. Daarbij komt nog dat er heel wat lintbebouwing bestaat langs deze wegen. Om de gewenste bestemming te bereiken leggen Vlamingen vaak heel wat kilometers af en dat liefst (of toch in heel wat gevallen) met de wagen. Het bestaande wegnnet geraakt verzadigd, hetgeen leidt tot onder meer (structurele) congestie. Voeg daar nog het feit aan toe dat woonwijken op verschillende manieren kunnen worden binnengereden. Dit alles werkt oneigenlijk gebruik van wegen, sluipverkeer dus, in de hand. (Zie: [Netwerken doorknippen is drastisch maar effectief](#))

Het is dan ook zaak om te streven naar een betere koppeling tussen mobiliteit, infrastructuur en ruimtelijke ordening i.f.v. een betere doorstroming van de verschillende vervoersmodi (doelstelling in het kader van basisbereikbaarheid).

Essentieel zijn antwoorden op vragen als:

- Welke functies (wonen, kantoren, industrie, winkelen, horeca, onderwijs, gezondheidszorg, etc.) horen waar thuis in de omgeving? (Zie: [Ruimtelijke plannen](#))
- Welke zijn de mogelijke gevolgen van een ruimtelijke ingreep op de mobiliteit? (Zie: [Nieuwe richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER](#))

1.2. STIMULEREN VAN DUURZAME VERVOERSWIJZEN

Dit hangt samen met het voorgaande punt, zo blijkt uit het volgende voorbeeld uit het [Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER](#):

“In een gemeente wordt een nieuwe woonontwikkeling gepland in de buurt van het centrum. Het autoverkeer zal worden ontsloten via een nieuwe toegang, gelegen aan de “buitenkant” ten opzichte van het centrum. Goed idee, want zo worden de bestaande woonstraten, die de kortste verbinding met het centrum vormen, gevrijwaard van extra autoverkeer. Negatieve effecten blijven hier dus grotendeels uit, en de typische effectbeperkende maatregelen hoeven dan ook niet te worden voorgesteld. Maar een echte verbetering van de leefkwaliteit of versterking van de fietsrelatie wordt hiermee evenmin bereikt.

Daarom is voorgesteld om de bestaande woonstraat (die dus buiten het eigenlijke projectgebied en de nieuwe woonontwikkeling ligt, maar wel als ontsluiting voor het project fungeert) om te vormen tot fietsstraat. Hierdoor wordt de snelheid automatisch verlaagd en worden bewoners uit de nieuwe woonontwikkeling én die uit de bestaande woonstraat extra aangespoord tot het gebruik van de fiets naar het centrum. Dit is duidelijk een verbeterende maatregel, want hij is gericht op het versterken van een potentie en duurzame mobiliteitsvisie die reeds in het basisplan aanwezig waren.”

Nog in dit kader passen maatregelen waarbij openbaar vervoer beter afgestemd wordt op de vraag (mogelijke verplaatsing van A naar B, betrouwbaar, comfortabel en snel), het vergemakkelijken van combimobiliteit (denk aan de regionale mobipunten), etc. Dit zijn aspecten waarvoor de vervoerregioraden op regionaal niveau een visie zullen uitstippelen. Concrete maatregelen om deze regionale visie in de praktijk te realiseren, komen toe aan de steden en gemeenten (bijv. de nodige fietsinfrastructuur voorzien, infrastructuur die een vlotte route voor het openbaar vervoer toelaat).

Specifiek voor vrachtverkeer zou dit onder andere kunnen betekenen meer vervoer van goederen via het spoor of over de waterweg, of meer duurzaam wegvervoer van goederen d.m.v. cargobikes en andere ‘schone’ voertuigen.

2. STUREN VAN GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN

Sturen gebeurt o.a. via een weginrichting die aansluit bij de functie van de weg (wegencategorisering), zodat duidelijk wordt welke weg een bestuurder ‘mag’ volgen of eerder wenselijk is dat hij volgt i.f.v. zijn bestemming. Hierbij aansluitend speelt het belang van een duidelijke bewegwijzering (continu en uniform). Van groot belang in deze zijn ook de navigatiesystemen die moeten kunnen beschikken over de meest recente informatie over de lokale verkeerssituatie.

2.1. WEGENCATEGORISERING

Voor de wegbeheerder is de wegcategorisering binnen een ruimer mobiliteitsplan een middel om de verkeersstructuur duidelijk te maken.

“Het geeft aan wat de functie en het gewenst gebruik is van de weg en laat dan toe een aangepaste vormgeving te bedenken. ... Bij de invulling van de wegencategorisering op lokaal niveau wordt aangegeven wat de gewenste verkeersfunctie van de weg is en worden in een zo vroeg mogelijk stadium de gevolgen voor de gewenste inrichting en regelgeving ingeschat: aansluiting op een weg van hogere categorie, kruispuntoplossingen, de mate van scheiding of menging van fietsers, snelheidslimiet, maatregelen voor snelheidsbeheersing, verlichting, openbaarvervoerroute, toegang voor zwaar vervoer... alsook de bewegwijzering, het ondersteunende communicatiemiddel met de gebruiker.”

De weggebruiker zou uit de bewegwijzering en de weginrichting moeten kunnen aflezen welke weg hij mag gebruiken in functie van zijn bestemming.

“Bovendien moet duidelijk worden wat je op die weg mag verwachten inzake verkeersconflicten, weginrichting en voorzieningen voor andere weggebruikers, snelheidslimieten en het gewenst verkeersgedrag. We noemen dit ook “de leesbaarheid van de weg.”

(Zie: [Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen](#))

Er is een evaluatie uitgevoerd van de bestaande wegencategorisering, in het kader van de studie “Naar een slim, veilig en robuust wegennet als onderdeel van een geïntegreerde visie op mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen”. Hierbij werd een nieuw netwerkconcept ontwikkeld, waarbij gestreefd wordt om de verschillende vervoersnetwerken (netwerk openbaar vervoer, wegennetwerk, fietsnetwerk, waterwegennetwerk) in Vlaanderen op elkaar af te stemmen. Onderdeel hiervan is onder meer een basis te creëren voor de ontwikkeling van een nieuwe wegencategorisering en aanbevelingen voor een weginrichting per categorie rekening houdende met de verschillende vervoersmodi.

“De ambitie van Vlaanderen om tot een robuuster wegennetwerk te komen is gestoeld op drie belangrijke doelstellingen: het efficiënter afwikkelen van de verschillende vervoersstromen, het verbeteren van de doorstroming en het verhogen van de verkeersveiligheid, en dit zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Dit wegennet moet bovendien op een kwalitatieve wijze ingebed worden in de ruimtelijke omgeving. Dit wordt verder uitgewerkt in een hiërarchie van wegen waarbij het hoofdwegennet en het onderliggende dragende netwerk samenhangen. Er wordt gekozen voor een rasternetwerk. De boomstructuur verwijst naar het lokaal wegennet om dit te ontlasten van ongewenst doorgaand verkeer.”

(Zie: Nieuwe wegencategorisering moet robuust netwerk creëren)

De nieuwe structuur moet het voor lokale overheden mogelijk maken om maatregelen te nemen om ‘lokale zones’ tussen verbindingswegen af te schermen voor sluipverkeer i.f.v. veiligheid en

leefbaarheid – terwijl deze maatregelen het resultaat zijn van planning en overleg met deel- en buurgemeenten i.f.v. het algemeen belang.

Aandachtspunten bij het uittekenen van het verkeersnetwerk in de gemeente:

- Welk verkeer is wenselijk op welke categorie van wegen en hoe kan een gemeente dit bepalen?
- Logische routes en vermijden van ongewenste binnenwegen, o.a. bij het inschakelen van wegen als omleiding bij wegenwerken. Routes raken snel gekend en blijven achteraf een sluipteg (zie: [Beleidsaanbevelingen voor het voorkomen en bestrijden van sluipteg op landelijke wegen](#))
- Afstemming met buurgemeenten (samenwerking over de eigen grenzen, rol vervoerregio's).

2.2. WEGINRICHTING

Bij de weginrichting wordt uitgegaan van een evenwicht tussen:

- wegcategorisering – de categorisering implementeren en de weg leesbaar maken
De weginrichting – en het wegbeeld dat hieruit volgt voor de weggebruiker – is van invloed op het verkeersgedrag. Een wegbeeld dat herkenbaar is voor de weggebruiker en geassocieerd wordt met een bepaalde wegcategorie, creëert na verloop van tijd een verwachtingspatroon m.b.t. een type weg. Een leesbare weg is van invloed op het gebruik en het gestelde verkeersgedrag.
- compartimentering – de integratie van de weg in de omgeving verbeteren
De weginrichting houdt rekening met de omgeving (de verschillende functies langs de weg) en de indeling ervan in verschillende gebieden (buitengebied, poorten, overgangsgebied, centrumgebied).
- functionele eisen – ongewenst gebruik en gedrag tegengaan
De weginrichting moet afgestemd worden op de (gewenste) voertuigen die van de weg gebruik maken en het gewenste verkeersgedrag.
- duurzaam veilig – duurzaam veilige inrichting voor alle weggebruikers
Een duurzaam veilige weginrichting wil ongevallen voorkomen (het gewenste rijgedrag voorspelbaar maken, de rijtaak vereenvoudigen) en bij ongeval de ernst van het ongeval beperken door het vermijden van gevaarlijke obstakels in de omgeving (vergevingsgedrag).

(Zie: [Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen](#))

2.3. WEGWIJZERS EN NAVIGATIESYSTEMEN

Wegwijzers doen dienst als ondersteunend communicatiemiddel met de weggebruiker. Ze bepalen voor de weggebruiker de meest aangewezen route om zijn bestemming te bereiken. Ze zijn daarbij

ondersteunend voor (en worden verondersteld afgestemd te zijn op) de weginrichting en de wegcategorisering.

Zelfs met het bestaan van en vertrouwen op navigatiesystemen kunnen we stellen dat wegwijzers nog steeds een rol zullen blijven spelen: om te navigeren, maar ook om een gevoel van richting en oriëntatie te geven of te behouden. Het geeft bovendien een goede back-up voor wanneer ons digitaal navigatiesysteem de geest geeft.

Het aanbrengen van wegwijzers veronderstelt een planmatige aanpak, bijvoorbeeld in de vorm van een algemeen bewegwijzeringsplan³.

Met een bewegwijzeringsplan kan de wegbeheerder komaf maken met wegwijzers op basis van ad-hoc-beslissingen en bijstellingen. De wegbeheerder stelt duidelijk de 'doelen' vast waarnaar wegwijzers moeten komen, gedetailleerde routes per 'doel' en de wijze waarop de bewegwijzering moet gebeuren.

Een planmatige aanpak moet een "wildgroei" aan verkeersborden vermijden en samenhang creëren in de bewegwijzering:

- uniformiteit in functie van herkenbaarheid;
 - en continuïteit zodat een bestemming wordt aangegeven tot het doel is bereikt, ononderbroken.
- (Zie: [Bewegwijzeringsplan: oplossingen met een lange levensduur](#))

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het mobiliteitsplan vormen de basis voor een bewegwijzeringsplan. Deze plannen voorzien in een categorisering van bestemmingen naar gewicht of belangrijkheid en in een categorisering van wegeninfrastructuur naar functie. Idealiter verlopen bewegingen tussen bepaalde bestemmingen via bepaalde routes: de meest aangewezen route rekening houdende met de functie van de wegen waarover deze route loopt. Logischerwijs wordt de bewegwijzering hierop afgestemd.

De Vlaamse overheid heeft eerder richtlijnen uitgewerkt om bewegwijzering af te stemmen op de ruimtelijke ordening. Deze (niet bindende) principes kunnen een bron van inspiratie zijn bij het opstellen van een gemeentelijk bewegwijzeringsplan (Zie: [Afstemming bewegwijzering op RSV. Aanduidingenbeleid](#)).

Hieruit mag blijken dat voor het uittekenen van een bewegwijzeringsplan overleg met verschillende betrokkenen vereist is, lokaal en bovenlokaal. De meest geschikte route stopt immers niet aan de gemeentegrens.

3 Zoals opgenomen in het koninklijk en ministerieel besluit van 1 februari 1991 tot wijziging van de wegcode en de plaatsingsvoorwaarden en de bijbehorende aanvullende brochure m.b.t. de signalisatie van plaatsen en instellingen van algemeen belang of van toeristische aard.

Aansluitend is afstemming wenselijk met o.a. bedrijven, winkels, horeca, etc., zodat zij bijv. in hun mailverkeer of op hun website standaard de details van hun bestemming vermelden (bijv. via uitrit nr. ... van de E17, industrieterrein ..., zone...)

Bestuurders laten zich vandaag lang niet alleen meer leiden door wegwijzers of eigen terreinkennis. Om van punt A naar punt B te rijden wordt voor de keuze van een route doorgaans gebruik gemaakt van routeplanners en -navigatiesystemen. Het is dan ook zinvol om deze laatste als middel in te schakelen om het probleem van sluipverkeer aan te pakken.

Gebruikers van navigatietoestellen selecteren meestal de kortste of de snelste route om op hun bestemming te geraken. Dit kan bestuurders door woonwijken sturen die niet geschikt zijn om veel doorgaand verkeer te slikken. Hoewel dit misschien een onwenselijke route is (i.f.v. het algemeen belang waarover overheden moeten waken), richten navigatieproducenten zich op de individuele belangen van de GPS-gebruiker.

Navigatiesystemen zouden de meest geschikte route moeten tonen volgens dezelfde logica als de wegwijzers, zijnde de meest aangewezen route rekening houdende met de functie van de weg.

Aangewezen in het licht van een verbeterde routenavigatie is een samenwerking tussen (lokale) overheden, navigatieproducenten en routeplanners (bijv. van grote (transport)bedrijven) om data over de lokale verkeerssituatie te optimaliseren⁴.

Daarbij zou die lokale verkeerssituatie (weginrichting, verkeerssignalisatie, toegelaten snelheden, etc.) afgestemd moeten zijn op de wegcategorisering. (Zie: [Duurzame Routenavigatie](#))

2.4. CIRCULATIEMAATREGELEN, ZOALS ÉÉNRICHTINGSVERKEER

Met het invoeren van circulatiemaatregelen, zoals (beperkt) éénrichtingsverkeer kan de wegbeheerder de verkeersstromen in de gewenste richting sturen. Tezelfdertijd kan de wegbeheerder ingrijpen op de reistijd van het verkeer omwille van de omwegen die worden opgelegd (zie ook volgend punt). De maatregel van het éénrichtingsverkeer wordt ingevoerd d.m.v. volgende verkeersborden:



C1 – Verboden richting voor iedere bestuurder.

⁴ Dit is uiteraard niet alleen van belang in het kader van (on)eigenlijk gebruik van de weg, maar ook in functie van bestuurders van prioritaire voertuigen die te allen tijde een duidelijk zicht moeten hebben op de lokale verkeerssituatie (is er bijv. infrastructuur op de weg aangebracht die de doorgang onmogelijk maakt?).



F19 – Openbare weg met éénrichtingsverkeer.

De plaatsingsvoorwaarden van deze verkeersborden zijn opgenomen in resp. art.9.1. en art.12.6. van het MB 11/10/1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

Er wordt o.a. voorzien in een verplichting om op de éénrichtingsstraten “waar de maximale toegestane snelheid lager is dan of gelijk is aan 50 km per uur en de beschikbare rijbaanbreedte ten minste 3 meter is” beperkt éénrichtingsverkeer in te voeren⁵. De wegbeheerder kan afwijken van deze verplichting omwille van veiligheidsoverwegingen.

Er kan ook voorzien worden in een uitzondering op het éénrichtingsverkeer voor bussen. Deze uitzondering gaat gepaard met het voorbehouden van een busstrook of bijzondere overrijdbare bedding. In dat geval worden borden F17 of F18 aangebracht in plaats van borden F19.



F17 – Aanduiding van de rijstroken van een rijbaan met een strook voorbehouden voor autobussen.



F18 – Aanwijzing van een bijzondere overrijdbare bedding, voorbehouden aan het verkeer van voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

3. HET VERTRAGEN OF VERSNELLEN VAN VERPLAATSINGEN – INSPELEN OP DE REISTIJD VAN HET VERKEER

Dit luik betreft maatregelen die ervoor zorgen dat de reistijd op de sluiproute verhoogt voor gemotoriseerd verkeer, zodat deze minder aantrekkelijk wordt (o.a. snelheidslimieten, snelheidsremmers weliswaar met minimale hinder voor het openbaar vervoer, circulatiemaatregelen, doseerlichten). Tegelijk betreft dit maatregelen die de doorstroming op de gewenste routes proberen te verbeteren, o.a. door verbeterde infrastructuur (stimulerende maatregelen d.m.v. voorrangsregelingen, gunstige verkeerslichtenregelingen, etc.) zodat men minder nood heeft aan het opzoeken van sluiproutes.

⁵ Éénrichtingsverkeer, behalve voor fietsers en eventueel bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A of speed pedelecs, zij mogen in beide richtingen rijden.

3.1. SNELHEID

Om sluipverkeer op lokale wegen te ontmoedigen, is het aangewezen de maximumsnelheid beperkt te houden⁶. Omgekeerd is een hogere snelheid wenselijk op bovenlokale wegen – voor zover de verkeersveiligheid niet in het gedrang komt – om de druk op de lokale wegen te verminderen.

Voor zover de gewenste snelheidslimiet afwijkt van de algemene snelheidsregels, zal een verkeersbord vereist zijn. Idealiter helpen de weginrichting en het wegbeeld dat eruit voortvloeit om het gewenste verkeersgedrag (zoals de gereden snelheid) af te dwingen. (zie: [Snelheidsbeleid is meer dan een bord zetten](#))

De algemene snelheidslimieten zijn bij algemene verkeersregel ingeschreven in de wegcode (art.11 KB1/12/1975).

Wegbeheerders kunnen van de algemene snelheidsregels afwijken door plaatsing van verkeersborden C43 (al dan niet met zonale geldigheid).

Specifiek voor wat betreft de snelheidsbeperkingen buiten de bebouwde kom beschikken gewestelijke en gemeentelijke wegbeheerders over een houvast in de vorm van respectievelijk een dienstorder en [richtlijnenkader](#) m.b.t. de snelheid op wegen buiten de bebouwde kom.

Het bepalen van de gepaste snelheid is een zaak van de deskundigheid van de wegbeheerder die een evenwicht moet vinden tussen de functie van de weg, de vormgeving ervan en het werkelijke gebruik, de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, etc.

Aandachtspunten:

- Pas de weginrichting aan om ervoor te zorgen dat de opgelegde snelheidslimiet ook gerespecteerd wordt (bijv. versmalling van het wegbeeld, asverschuivingen, verhoogde inrichtingen).
- Denk ook aan andere borden die een snelheidsbeperking (maar ook andere maatregelen) inhouden naast borden C43, zoals
 - F1a en F3a (of F1b en F3b) die een bebouwde kom afbakenen (max. 50 km/u)
 - F4a en F4b die de zone 30 afbakenen
 - F12a en F12b die een (woon)erf afbakenen (max. 20 km/u)
 - F99a-F99c en F101a-c die de voorbehouden wegen aanduiden (max. 30km/u)
 - F103 en F105 die de voetgangerszone afbakenen (stapvoets)
 - F111 en F113 die de fietsstraat aanduiden (max. 30 km/u)

⁶ Zoals eerder gesteld bieden sluiproutes vaak meer zekerheid qua reistijd. Enkel ingrijpen op de snelheid op de sluiproute zal het probleem dus niet helemaal oplossen.

Om in te grijpen op het snelheidsaspect kan ook ingezet worden op het ontharden van wegen:

“Bovendien zijn de Vlaamse wegen vaak overgedimensioneerd, wat aanzet tot sneller rijden en meer verkeer met nadelige gevolgen zoals luchtvervuiling, geluidshinder, verkeersonveiligheid. ... Door het herdenken van vele bestaande weg- en straatprofielen kan letterlijk ‘ruimte’ gemaakt worden voor het aanpakken van urgente klimatologische en maatschappelijke opgaven, zoals waterbeheer, reductie van NO₂- en CO₂- emissies, vermindering van urban heat-effecten, budgettaire besparingen op infrastructuur en het verhogen van de verkeersveiligheid. Deze nieuwe kijk kan in sommige gevallen leiden tot een ‘weg weg’-effect waarbij we sommige wegen geheel of gedeeltelijk teruggeven aan de open ruimte. Met een slimme aanpak is dit mogelijk zonder reductie in mobiliteitscomfort en met steeds een hogere ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid als gevolg.”

Denk hierbij aan:

- het hertekenen van het profiel van een weg en het schrappen van verharde ruimte waarbij meer aandacht gaat naar veilige ruimte voor voetgangers en fietsers, groenruimte, etc.
- landbouwwegen die worden onthard tot een tweesporenweg of waarbij de verharding helemaal wordt weggenomen, bijv. ter versterking van openruimteverbindingen binnen het landbouwareaal

(zie: [Ontharding](#))

3.2. DOORSTROMINGSMAATREGELEN OP DE HOOFDROUTE

Maatregelen om sluipverkeer te weren hebben niet enkel betrekking op de wegen waar het sluipverkeer is vastgesteld. Als de doorstroming van de wegen met een hogere verkeersfunctie verbetert, wordt de noodzaak om sluiptwegen te zoeken via het onderliggende wegennet tegengegaan. Daarom is het belangrijk om in plannen en projecten voor de aanpassing van verkeerswegen op gewest- en gemeentewegen ook aandacht te hebben voor het thema ‘voorkomen van sluipverkeer’.

(Zie: [Beleidsaanbevelingen voor het voorkomen en bestrijden van sluipverkeer op landelijke wegen](#))

Dit zal deel uitmaken van de regionale mobiliteitsplannen die momenteel in opmaak zijn door de vervoerregio's.

4. HET BEPERKEN OF ONMOGELIJK MAKEN VAN GEMOTORISEERDE VERPLAATSINGEN

Dit lijkt betreft maatregelen zoals het doorknippen van het netwerk d.m.v. infrastructurele ingrepen om de toegang te beperken, dan wel onmogelijk te maken.

(Zie: [Netwerken doorknippen is drastisch maar effectief](#))

4.1. TOEGANG BEPERKEN DOOR INFRASTRUCTUUR

Denk aan een verzinkbare paal of slagboom die de toegang tot de weg beperkt tot bepaalde weggebruikers, zoals bewoners en hun bezoekers, zorgverleners, afvalophalers, bussen van het openbaar vervoer, etc. Deze laatste hebben nog toegang om hun bestemming te bereiken bijvoorbeeld d.m.v. een badge die als sleutel dienst doet. Specifiek om de doorgang van voertuigen van het openbaar vervoer toe te laten, kan gewerkt worden met bussluizen en eigen (tram)beddingen.

Wegbeheerders kunnen er ook voor kiezen om de toegang tijdens bepaalde tijdsvensters per definitie toe te laten (verzinkbare paaltjes omlaag/slagboom open). Bijv. een tijdsvenster (buiten de spitsuren) om te laden en te lossen bij horecazaken, winkels, etc.

Deze maatregel maakt het mogelijk om sluipverkeer maximaal te weren en de verkeersleefbaarheid te verhogen. Keerzijde van deze maatregel zijn de kosten die aan de infrastructuur verbonden zijn (aankoop en plaatsing, onderhoud, vervanging).

4.2. AFSLUITEN VAN EEN WEG D.M.V. INFRASTRUCTUUR EN/OF ONTHARDING VAN EEN WEGVAK

Het is ook mogelijk om een weg af te sluiten, zodat enkel voetgangers, fietsers, etc. door kunnen. Denk aan een doorlopend trottoir of doorlopende verhoogde berm aangevuld met straatmeubilair, beplanting, paaltjes, etc. om te voorkomen dat auto's toegang hebben.

Deze infrastructurele maatregel weert het sluipverkeer volledig en verbetert de leefbaarheid in de straat. Maar ook bewoners hebben geen rechtstreekse toegang met de wagen.

(zie: [Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen](#))

Binnen dit luik passen ook onthardingsprojecten, zoals:

- Reorganisatie van een stuk van de weg waarbij een gedeelte van het asfalt wordt onthard en als groene ruimte of als publieke ruimte wordt ingericht – als bewoners overeenkomen kan een groot deel van de weginfrastructuur overbodig worden en tot groene (speel)ruimte worden omgevormd;
- Het wegennetwerk in een herverkaveling wordt herzien, waarbij meer doodlopende straten en clusterparkeren worden geïntroduceerd en men via ontharden wil werken aan een klimaatvriendelijkere wijk;
- Een weg in de openruimte (landbouw- en bosgebied) wordt onthard en beplant ter versterking van een bosherstel of de creatie van een boslint;
- Onthardingsproject Senthout, Duffel – “de gemeente richt zich op een strategische knip en ontharding van het gehele kruispunt tussen de straat Senthout en de Hoevelaan. De actie zal de hier ingebuisde Arkelloop opnieuw in een open bedding laten lopen, en zal tegelijkertijd gemotoriseerd sluipverkeer tegengaan en inzetten op een functionele recreatieve verbinding voor

fietzers en voetgangers. Het ontsnippert een deel open ruimte van de vallei van de Arkelloop en herstelt een fauna-migratiecorridor en verbinding met het natuurgebied Babbelbeekse Beemden verderop.”

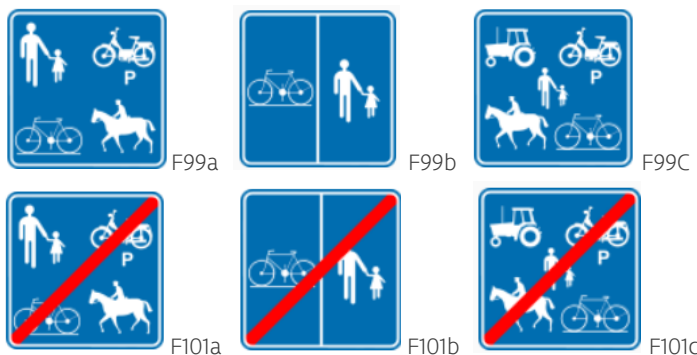
- Realisatie Natuurcorridor en recreatieve herinrichting openruimtegebied Kiewit-Zonhoven, Zonhoven – “Het wegdek van de Kauwbosstraat-Boekrakelaan is acht meter breed en het traject wordt momenteel veel als sluiptweg gebruikt. De gemeente Zonhoven zal dit over een afstand van 2,4 km omvormen tot een trage fiets- en wandelweg van 2 à 2,5m breed. Hierdoor worden de huidige ecologisch waardevolle bermen verbreed en in natuurwaarde versterkt. Zo ontstaat een belangrijke verbinding tussen de nabije natuurreservaten, waarbij men ook inzet op het (be)leefbaar maken hiervan voor buurtbewoners en recreanten, met bijzondere aandacht voor de inwoners van het aanpalende zorgcentrum Ter Heide en hun begeleiders, familie en vrijwilligers.”

(zie: [Ontharding](#))

4.3. VERKEERSBORDEN DIE ONDER MEER DE TOEGANG REGELEN

Naast de toegangsverbodsborden (zie volgend punt) kunnen ook andere verkeersborden de toegang regelen. Deze houden naast de toegangsmaatregel, ook andere regels in (o.a. wat de snelheid betreft).

Verkeersborden F99a-F99c en F101a-c die de voorbehouden wegen aanduiden:



De verkeersregels die op deze voorbehouden wegen gelden, zijn opgenomen in art.22quinquies en 22octies. van de wegcode.

Verkeersborden F103 en F105 die de voetgangerszone afbakenen:



De verkeersregels die in de voetgangerszone gelden, zijn opgenomen in art.22sexies van de wegcode.

4.4. TOEGANGSVERBODSBORDEN

Toegangsverbodsborden zijn de verbodsborden in de wegcode (KB 1/12/1975) die de toegang voor alle bestuurders of voor bepaalde categorieën van weggebruikers verbieden. Het betreft verkeersborden C3 t.e.m. C29. Verder volgt een overzicht van deze borden en de geldende wettelijke bepalingen.

Verkeersborden F117 en F118 die de lage emissiezone afbakenen, betreffen een bijzonder type verkeersborden die de toegang regelen.



Het gaat in eerste instantie niet om verbodsborden (C-borden) in de strikte zin. De verkeersborden zijn in de wegcode ondergebracht onder de categorie van de aanwijzingsborden (F-borden).

De verkeersborden F117 en F118 bakenen een zone af *“waarin omwille van de leefbaarheid, in het bijzonder de milieu- en gezondheidshinder door een slechte luchtkwaliteit, een selectief toelatingsbeleid voor motorvoertuigen wordt gehanteerd in relatie tot de door die voertuigen veroorzaakte milieuhinder”* (art.2.63 van de wegcode). De maatregelen zijn ingegeven vanuit milieuoogpunt.

Deze verkeersborden hebben een gebiedsdekkend karakter, ze verschijnen steeds op een zonebord.

Er zijn geen bijzondere plaatsingsvoorwaarden voor deze verkeersborden voorzien, behalve dan dat de bepalingen van art.6.7.5.1° en 6.7.5.2° MB11/10/1976 niet gelden. Dit wil zeggen dat voor deze bepalingen borden F117 en F118 niet moeten geteld worden:

- *“Bij de toegang tot een zone mogen ten hoogste twee reglementeringen ingevoerd worden.”* (6.7.5.1° MB11/10/1976)
- *“Binnen een zone mogen andere reglementeringen met zonale draagwijdte ingevoerd worden, voorzover het aantal zonale reglementeringen die door de weggebruikers moeten worden toegepast, op geen enkele plaats binnen de zone meer dan twee bedraagt.”* (art.6.7.5.2° MB11/10/1976)

Bijzondere regels voor de lage emissiezones zijn opgenomen in het [decreet van 27 november 2015 betreffende lage-emissiezones](#). Het decreet bevat ook de rechtsgrond om de reglementering inzake lage-emissiezones te handhaven. Meer toelichting is beschikbaar op de website van het [Departement Omgeving](#). Op deze verkeersborden wordt verder in de nota niet meer ingegaan.

Het plaatsen van toegangsverbodsborden is eenvoudig en snel in vergelijking met infrastructurele maatregelen. Er zijn wel enkele aandachtspunten verbonden aan het gebruik van de verkeersborden:

- Het slagen van de toegangsregelingen d.m.v. borden hangt nauw samen met de manier waarop het voor weggebruikers voldoende duidelijk is welke route zij verondersteld worden te gebruiken. Dit 'verduidelijken' aan de weggebruiker gebeurt d.m.v.
 - een aangepaste weginrichting die overeenstemt met de functie van de weg;
 - een duidelijke bewegwijzering en aangepaste routenavigatiesystemen (zie info hierboven);
 - afstemming met de diverse betrokkenen (buurgemeenten, bedrijven, etc. – zie info hierboven).
- Voor het plaatsen van deze verordenende borden is een aanvullend reglement op het wegverkeer vereist. Dit is de beslissing van de bevoegde overheid⁷ waarin zij vastlegt welke maatregel zij op een bepaalde locatie invoert d.m.v. signalisatie.

Belangrijk is dat in de beslissing een duidelijke motivatie is opgenomen. De wegbeheerder geeft daarin aan dat een grondige voorbereiding is gebeurd. Het betreft onder andere:

- een overzicht van de bestaande en de gewenste situatie;
- een afweging van de verschillende oplossingsmogelijkheden, effecten en neveneffecten;
- een weergave van overleg met betrokkenen (lokaal en bovenlokaal).

Dit laatste mag extra onderstreept worden. Wanneer uit de voorbereiding van het dossier blijkt dat er sprake zal zijn van een mogelijke verschuiving van het probleem (ongewenst verkeer dat wordt geleid naar het grondgebied van een nabij gelegen gemeente), is het noodzakelijk dat er overleg wordt gepleegd met de betrokken buurgemeente(n)⁸.

Overleg is ook gewenst om maatregelen tussen gemeenten onderling op elkaar af te stemmen (gemeente A wenst een verbod tot 3,5t. terwijl buurgemeente B de grens legt op 5,5t. – dit maakt de situatie onnodig complex voor de weggebruiker en de handhaver).

Ook betrokkenheid van politie is in deze gewenst, gelet op het volgende aandachtspunt.

- Nood aan handhaving: bij overtreding, blijft het ongewenst verkeer bestaan. De maatregel is met andere woorden pas doeltreffend bij voldoende controle en sanctionering. Belangrijk hierbij is afstemming met politie (o.a. is er wel capaciteit om toe te zien op de naleving van deze specifieke maatregel?).

⁷ Dit is

- de gemeente (de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen in geval van delegatie) voor wat betreft maatregelen over de wegen op haar grondgebied, met uitzondering van de autosnelwegen;
- de gewestelijke wegbeheerder (doorgaans AWW) voor wat betreft de maatregelen op gewestwegen en autosnelwegen.

⁸ Raad van State van 26 mei 2011 (Arrest nr.213.481): "Als zodanig is de hoorplicht niet van toepassing bij het tot stand brengen van reglementen, zoals het bestreden verkeersreglement er een is. Dit ontslaat de overheid er niet van om wel de zorgvuldigheidsplicht na te leven. Ook reglementen moeten immers met kennis van zaken genomen worden en het resultaat zijn van een behoorlijke afweging van alle relevante belangen en omstandigheden. Een zorgvuldige voorbereiding houdt in dat de overheid voldoende informatie inwint over de reële situatie en over de mogelijke impact van het voorgenomen reglement. Het kan daartoe finaal toch noodzakelijk zijn dat er (een soort van) consultatie van de betrokkenen plaatsheeft."

Wettelijke bepalingen en aandachtspunten bij toegangsverbodsborden

1. EEN OVERZICHT VAN DE TOEGANGSVERBODSBORDEN OVEREENKOMSTIG DE WEGCODE



C3. Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder.

C5. Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen en van motorfietsen met zijspan.

Wanneer het verkeersbord is aangevuld met de vermelding "Uitgezonderd 2+" of "3+" zijn de rijbaan of de rijstrook aldus gesignaleerd, slechts toegankelijk voor voertuigen met ten minste 2 of 3 inzittenden, naargelang van de vermelding, evenals voor de voertuigen van de geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

De andere voertuigen mogen de aldus gesignaleerde rijstroken slechts volgen:

- om de op en afritten te gebruiken;
- om van richting te veranderen of om een aanpalende eigendom te bereiken.



C6. Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met vier wielen, geconstrueerd voor onverhard terrein, met een open carrosserie, een stuur als op een motorfiets en een zadel.



C7. Verboden toegang voor bestuurders van motorfietsen.



C9. Verboden toegang voor bestuurders van bromfietsen.



C11. Verboden toegang voor bestuurders van rijwielen.



C13. Verboden toegang voor bestuurders van gespannen.



C15. Verboden toegang voor ruiters.



C17. Verboden toegang voor bestuurders van handkarren.



C19. Verboden toegang voor voetgangers.



C21. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.



C22. Verboden toegang voor bestuurders van autocars.



C23. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor het vervoer van zaken.

Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.



C24a. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke goederen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde Ministers, vervoeren.

Een onderbord met vermelding van de letter B, C, D of E duidt aan dat het verbod geldt voor alle voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren waarvoor de toegang tot wegtunnels van respectievelijk categorie B, C, D of E verboden is, zoals deze categorieën voorzien zijn in artikel 1.9.5.2 van bijlage A van het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), ondertekend te Genève op 30 september 1957.



C24b. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke ontvlambare of ontplofbare stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde Ministers, vervoeren.



C24c. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke verontreinigende stoffen, bepaald door de voor vervoer van gevaarlijke goederen bevoegde Ministers, vervoeren.



C25. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen of slepen waarvan de lengte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.



C27. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de breedte, lading inbegrepen, groter is dan de aangeduide.



C29. Verboden toegang voor bestuurders van voertuigen waarvan de hoogte, lading ingegrepen, groter is dan de aangeduide.

Hierbij kunnen we volgende bedenkingen formuleren:

- Bord C23 betreft eigenlijk het “vervoer van goederen” i.p.v. “zaken” overeenkomstig de terminologie die Europees wordt gebruikt. Ook het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens van 8 november 1968 verwijst naar het vervoer van personen of van goederen, niet van zaken. Het is aangewezen dat de federale overheid de terminologie in de wegcode aanpast.
- In verband met de betekenis van het opschrift op het onderbord bij het bord C23 blijkt een verschil te bestaan tussen het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens en de Belgische wegcode.

Het Verdrag bepaalt de betekenis van het bord C,3e als *“verboden voor vrachtvoertuigen - Een opschrift met een tonnagecijfer, hetzij in lichte kleur op het silhouet van het voertuig, hetzij overeenkomstig artikel 8, vierde paragraaf, van dit Verdrag, op een onderbord dat onder teken C,3e is aangebracht, betekent dat het verbod alleen geldt indien de toegestane maximum massa van het voertuig of het samenstel van voertuigen dit cijfer te boven gaat”*.

Terwijl onze wegcode stelt: *“Een opschrift op een onderbord beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.”*

Door ook in de Belgische wegcode naar de MTM te verwijzen, opent dit perspectieven voor wat betreft de (geautomatiseerde) handhaving op het toegangsverbod voor vrachtvervoer.

Dat bord C21 betrekking heeft op de massa in beladen toestand is logisch: het gaat om de bescherming van de infrastructuur. Het werkelijke gewicht is dan doorslaggevend.

Bord C23 heeft een andere intentie, nl. het weren van een specifieke categorie van voertuigen omwille van verkeersveiligheid, -leefbaarheid, etc.

In het ontwerp van nieuwe wegcode is dit alvast aangepast. Zo stelt het ontwerp van verslag aan de koning bij het ontwerp van nieuwe wegcode: *“In tegenstelling tot het verkeersbord C23 beoogt dit verkeersbord (C21) de massa in beladen toestand.”*

Dus in het ontwerp van nieuwe wegcode heeft het bord C21 betrekking op de massa in beladen toestand. C23 – of tenminste toch het onderbord bij het bord C23 – heeft betrekking op de maximaal toegelaten massa.

2. WETTELIJKE BEPALINGEN OVER DE TOEGANGSVERBODSBORDEN

De wegcode (KB 1/12/1975) voorziet volgende algemene bepalingen over de verbodsborden:

“Art.68.1. De verbodsborden worden rechts geplaatst; wanneer de plaatsgesteldheid het evenwel niet toelaat mogen zij boven de rijbaan geplaatst worden.

Zij mogen herhaald worden op de plaatsen waar het verkeer het rechtvaardigt.

Art.68.2. Een verbodsbord mag aangekondigd worden door een gelijkaardig verkeersbord, aangevuld met een onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt waarop het verbod begint.”

Verder zijn volgende plaatsingsvoorwaarden (MB 11/10/1976) voorzien voor bovenvermelde verbodsborden:

“Art. 9.2. Verkeersbord C3. Verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder.



Indien het plaatselijk verkeer toegelaten is, wordt het verkeersbord aangevuld met een onderbord van het type IV van bijlage 2 tot dit besluit met de vermelding “Uitgezonderd plaatselijk verkeer”. Dit onderbord mag ook een meer beperkende vermelding dragen, zoals “uitgezonderd landbouwersgebruik”, enz.

Art. 9.3. Verkeersborden C5 tot C19.

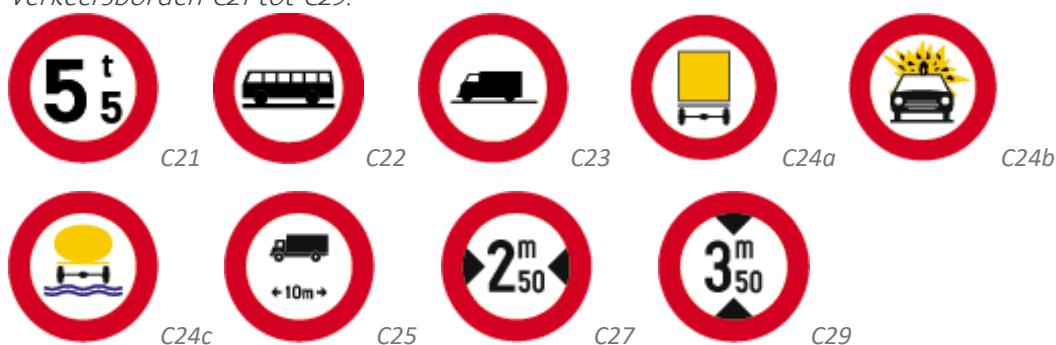


De silhouetten die voorkomen op de verkeersborden C5, C6, C7, C9, C11, C13, C15, C17 en C19 mogen op eenzelfde verkeersbord gegroepeerd worden.

Het aantal gegroepete silhouetten mag echter niet groter zijn dan drie. Buiten de bebouwde kommen bedraagt dit aantal ten hoogste twee.

Bij gelijktijdig gebruik van de symbolen van de verkeersborden C9 en C11 worden deze op eenzelfde verkeersbord gegroepete.

Art. 9.4. Verkeersborden C21 tot C29.



1° De verkeersborden C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 en C29 moeten worden geplaatst op plaatsen waar de weggebruiker nog een alternatieve reisweg kan kiezen.

Indien er op de plaats waar de voornoemde verkeersborden de toegang voor de betrokken voertuigen verbieden, geen andere reisweg meer mogelijk is, dan moet er een gelijkaardig verkeersbord, voorzien van een onderbord van het model Ia zoals omschreven in bijlage 2 bij dit besluit, waarop de afstand tot het eigenlijke verbodsteken is vermeld, op de plaats waar er wel nog een andere reisweg mogelijk is, worden geplaatst.



2° Een onderbord van het type VIIa van bijlage 2 tot dit besluit, aangebracht onder het verkeersbord C23, beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan het aangeduide.



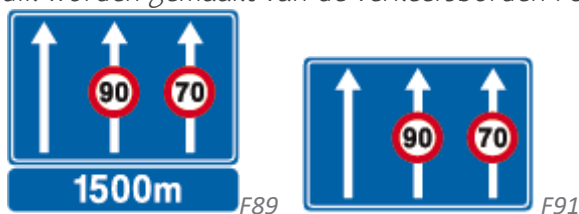
3° Een onderbord, zoals omschreven in bijlage 9 van onderhavig besluit, aangebracht onder het verkeersbord C24a, beperkt het verbod tot bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en waarvoor de toegang tot tunnels van de categorieën B, C, D of E verboden is.

4° Enkel doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 4,30 m moeten door het verkeersbord C29 worden aangeduid. De te vermelden doorrijhoogte is gelijk aan de vrije doorrijhoogte verminderd met 0,30 m.

Voor doorgangen waarvan de doorrijhoogte minder bedraagt dan 2,50 m, is de te vermelden hoogte gelijk aan de doorrijhoogte verminderd met 0,15 m.

Wanneer de vrije doorrijhoogte over de lengte of de breedte van de doorgang verschilt, dan moet de laagste doorrijhoogte worden vermeld.

Hetzelfde geldt ook wanneer de doorrijhoogte verschillend is naargelang de rijstrook. In dit geval zal er gebruik worden gemaakt van de verkeersborden F89 en F91.



Indien nodig kan de doorrijhoogte die op deze manier werd geregeld, bij de ingang van de doorgang worden aangeduid met borden zoals bepaald in bijlage 8 van onderhavig besluit."

3. TOEPASSING VAN TOEGANGSVERBODSBORDEN: AL DAN NIET GEBIEDSDEKKEND

Toegangsverbodsborden zijn van toepassing op de plaats waar ze zijn opgesteld. Op de aangeduide plaats heeft de weggebruiker in kwestie geen toegang. Neemt hij het verbodsbord niet in acht, begaat hij een overtreding en kan hij worden bestraft.

Wil de wegbeheerder een bepaalde straat vrijwaren van een bepaalde categorie van voertuigen, en heeft de straat een of meerdere kruispunten, is het zaak om het toegangsverbod te herhalen aan elk kruispunt.

Juristen van het Departement MOW hebben hierover eerder het volgende meegedeeld:

"Ook al bestaat geen algemene verplichting om verkeersborden na elk kruispunt te herhalen, moet toch worden aangenomen dat dit omwille van de duidelijkheid best wel gebeurt.

Het niet- naleven van verkeersregels wordt immers strafrechtelijk beteugeld.

Om aan een weggebruiker een straf te kunnen opleggen, moet het vaststaan dat de weggebruiker op de hoogte was van de verkeersregel die op een welbepaalde plaats voor hem gold.

Er mag niet de minste twijfel bestaan. ...

Bij dit alles mag immers niet uit het oog verloren worden dat bij de burger in het algemeen de opvatting leeft dat alle verkeerstekens na elk kruispunt moeten worden herhaald.

In de praktijk wordt trouwens ook op deze manier te werk gegaan.”

De toegangsverbodsborden kunnen overeenkomstig art.65.5.1. KB1/12/1975 zonale geldigheid krijgen. Daarmee kan de lokale overheid over een geheel van aaneengesloten wegen de toegang verbieden voor bepaalde weggebruikers.

Voor een gebiedsdekkende toepassing van de toegangsverbodsborden is het belangrijk dat de wegbeheerder de reglementering aanduidt op een bord met zonale geldigheid.

Art.65.5.3 in de wegcode vermeldt een duidelijk voorbeeld:



Begin van een zone waar de toegang verboden is voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.



Einde van een zone waar de toegang verboden is voor bestuurders van voertuigen waarvan de massa in beladen toestand hoger is dan de aangeduide massa.

Er moet dus effectief een zone worden ingevoerd opdat de regels m.b.t. de gewenste zone zouden kunnen worden gehandhaafd. Art.65.5.6. KB1/12/1975 bepaalt:

“De reglementering geldt in gans de aldus afgebakende zone, ...”

Politiediensten kunnen maar vaststellen dat een weggebruiker zich in een bepaalde zone bevindt, voor zover er een zone is afgebakend d.m.v. de daartoe voorziene verkeersborden.

De maatregel in kwestie (bijv. het toegangsverbod) is maar van toepassing op elk punt binnen de afgebakende zone (en niet alleen daar waar het bord geplaatst is), voor zover er effectief met borden met zonale geldigheid wordt gewerkt⁹.

Bijvoorbeeld: een gebied waarin bestuurders van vrachtwagens geen toegang hebben, met een uitzondering voor plaatselijk verkeer (levering moet immers mogelijk blijven – al dan niet tijdens bepaalde venstertijden):

9 We zijn er ons van bewust dat hierover ook een andere visie bestaat. Namelijk dat voor toegangsverbodsborden ook een gebied kan afgebakend worden d.m.v. niet-zonale borden. Zoals hierboven mag blijken, kunnen we deze visie niet delen.

- afbakening van het gebied d.m.v. gewone niet-zonale borden: voor zover de vrachtwagen in kwestie geen plaatselijk verkeer is in de aangeduide straat heeft hij geen toegang; hij moet zich er bovendien niet aan verwachten dat niet-zonale borden een gebied afbakenen, dus hij rijdt verder en probeert het aan de volgende mogelijke toegangsweg. Blijkt in dit geval toch een gebied afgebakend d.m.v. niet-zonale borden, is het voor de vrachtwagen onmogelijk om midden in het gebied te leveren, enkel daar ter plaatse zou hij plaatselijk verkeer zijn.
- afbakening van het gebied d.m.v. borden met zonale geldigheid: voor zover de vrachtwagen in de afgebakende zone zijn bestemming heeft om te leveren, mag hij de zone binnenrijden.

Hierbij leeft de bedenking dat een bestuurder niet weet hoe groot een zone is en of zijn bestemming hier in ligt – met andere woorden of hij al dan niet plaatselijk verkeer is.

Het is niet zo dat er in een signalisatie kan voorzien worden die de afbakening van de ganse zone weergeeft – deze zou nooit in één oogopslag verduidelijking geven of een welbepaalde unieke bestemming (die voor iedere bestuurder anders kan zijn) al dan niet binnen de zone ligt. Dit zou de signalisatie nog complexer maken, terwijl we moeten streven naar vereenvoudiging.

In deze speelt het belang van communicatie: afstemming met bedrijven, zodat zij dit opnemen in hun communicatie naar leveranciers en klanten.

Er zou wel kunnen ingezet worden op de verantwoordelijkheid van iedere bestuurder, die zijn 'reis' kan voorbereiden (hoe op de bestemming geraken? Langs welke weg? Zijn er wegenwerken? Zijn er specifieke beperkingen waar men rekening mee moet houden?). Vraag is of we dit ook van de niet-professionele bestuurder kunnen of moeten verwachten (?)

Hoe dan ook is voor deze voorbereiding van belang dat de kaarten van de routeplanning up-to-date zijn en aangepast aan de lokale verkeerssituatie, zoals eerder in dit document vermeld.

4. TOEPASSING VAN TOEGANGSVERBODSBORDEN: ONDERBORDEN MET UITZONDERINGEN

In de praktijk zal er vaak gebruik gemaakt worden van uitzonderingen onder de toegangsverbodsborden. Dit om specifiek bestemmingsverkeer toch toegang te verlenen tot de afgebakende straat of zone (bijv. i.f.v. bezoek, winkelen, verhuis, levering, bediening openbaarvervoerhalten, etc.).

Dergelijke uitzonderingen zijn expliciet voorzien voor wat betreft het algemene toegangsverbod aangeduid d.m.v. van het verkeersbord C3 (zie art.9.2. MB plaatsingsvoorwaarden).

Op dit moment laten art. 9.3. en 9.4 van het MB plaatsingsvoorwaarden niet expliciet toe om onderborden met uitzonderingen onder de andere toegangsverboden te voorzien. Het gebruik ervan is evenmin expliciet verboden.

In de praktijk dient vastgesteld dat onder meer het onderbord “uitgezonderd plaatselijk verkeer” vaak wordt geplaatst onder de verschillende toegangsverbodsborden.

Niettegenstaande dergelijke onderborden niet zijn voorzien voor de borden C5 t.e.m. C29, is het gebruik ervan niet geheel onlogisch te noemen.

Borden C5 t.e.m. C29 zijn immers beperkte toepassingen van het bord C3, waarbij het verbod slechts wordt ingesteld voor een bepaalde categorie van weggebruikers.

Waar onderborden die een uitzondering instellen zijn toegelaten bij het bord C3, is het ergens logisch dat dit ook voor de beperktere verboden van C5 t.e.m. C29 is toegestaan.

Het is aangewezen voor de regionale overheid om de plaatsingsvoorwaarden aan te passen om uitzonderingsmogelijkheden die vandaag enkel zijn voorzien voor het bord C3, ook mogelijk te maken bij de borden C5 t.e.m. C29. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met volgende bedenkingen:

- De toegangsverbodsborden C21, C25, C27 en C29 worden in principe aangebracht ter bescherming van de weginfrastructuur. De afmetingen en draagkracht van de verkeersinfrastructuur laten de doorgang van voertuigen die zwaarder, langer, breder of hoger zijn dan aangeduid op het verkeersbord niet toe.
Deze verbodsborden beperken in tijd of uitzonderingen voorzien voor bepaalde categorieën is niet logisch en dient vermeden te worden.
Deze visie creëert ook duidelijkheid: wanneer deze toegangsverbodsborden zijn geplaatst, kan de bestuurder er van op aan dat hij echt niet door zal kunnen zonder schade te berokkenen aan zijn eigen voertuig, de weg zelf en/of de omgeving.
- Wanneer het de bedoeling is een bepaalde categorie van voertuigen te weren, is het aangewezen gebruik te maken van borden met de specifieke categorie op vermeld (C5 t.e.m. C19, C22 t.e.m. C24). Voor zover er geen uitzonderingen worden aangebracht, is er geen onduidelijkheid over de mogelijke toegang van het voertuig tot de straat (of zone). Dit creëert duidelijkheid voor de bestuurder van het voertuig, alsook voor de handhaver.
In sommige gevallen zullen er uitzonderingen noodzakelijk zijn om bestemmingsverkeer toe te laten.

- Omwille van duidelijkheid en naleving is het belangrijk omzichtig om te springen met uitzonderingen onder toegangsverbodsborden. Bestuurders hebben maar weinig tijd om de signalisatie op te merken, te lezen, te begrijpen en vervolgens correct te handelen. Ze moeten hun richting nog tijdig en veilig kunnen aanpassen.
Bovendien, als er tal van bijkomende opschriften vereist zijn, kunnen vraagtekens gezet worden bij de wenselijkheid van de oorspronkelijke maatregel. Is er dan misschien niet eerder een andere maatregel op zijn plaats?
- Ook i.f.v. de handhaving is het aangewezen uitzonderingen te beperken tot een minimum. Zoals eerder al vermeld veronderstellen toegangsverbodsborden een degelijke handhaving. Het effect van toegangsverbodsborden is afhankelijk van de 'pakkans' voor de overtreder. Houden weggebruikers geen rekening met het toegangsverbodsbord, begaan zij een overtreding en blijft het ongewenst verkeer bestaan.
Verschillende uitzonderingen bemoeilijken de handhaving. Redenen om zich te verantwoorden waarom men in een bepaalde straat moet zijn (bezoek, levering, etc.) zijn talrijk, manschappen om weggebruikers te controleren zijn dat vandaag minder.

5. TOEPASSING VAN TOEGANGSVERBODSBORDEN: TOEPASSING BINNEN EEN BEPAALD TIJDVENSTER

Toegangsverbodsborden moeten niet noodzakelijkerwijs permanent van toepassing zijn. Het kan wenselijk zijn om deze slechts te laten gelden op bepaalde dagen, tijdens bepaalde uren of tijdens bepaalde uren op bepaalde dagen.

Let wel op mogelijke ongewenste gevolgen van tijdsvensters, zoals bijvoorbeeld bij een toegangsverbod voor vrachtwagens:

- een mogelijke toename of concentratie van het aantal vrachtwagens op een bepaald tijdstip (bijv. tijdsvenster voor laden en lossen),
- een mogelijke toename van het aantal bestelwagens buiten het tijdsvenster.

Ook zijn tijdsvensters niet logisch onder de toegangsverbodsborden die worden aangebracht ter bescherming van de weginfrastructuur (C21, C25, C27 en C29). De afmetingen en draagkracht van de verkeersinfrastructuur laten de doorgang van voertuigen die zwaarder, langer, breder of hoger zijn dan aangeduid op het verkeersbord niet toe. Deze verbodsborden beperken in tijd of uitzonderingen voorzien voor bepaalde categorieën is niet logisch en dient vermeden te worden.

5.1. SIGNALISATIE MET VERANDERLIJKE INFORMATIE

Overeenkomstig art.65.3. van de wegcode kunnen toegangsverbodsborden op signalisatie met veranderlijke informatie worden weergegeven.

De signalisatie behoudt dan haar betekenis, maar is enkel van toepassing wanneer het bord in kwestie zichtbaar is (wanneer het oplicht).

Binnen de huidige plaatsingsvoorwaarden wordt gewezen op de uitzonderlijke toepassing van deze borden. De inschatting voor het gebruik wordt overgelaten aan de wegbeheerder, op basis van “de aard en de intensiteit van het verkeer” (art.6.5.2. MB11/10/1976):

“6.5.2. In principe wordt de signalisatie met veranderlijke informatie slechts gebruikt op wegen die ten minste twee rijstroken voor elke rijrichting omvatten, of, ingeval van éénrichtingsverkeer, wanneer er ten minste twee rijstroken zijn in de toegelaten rijrichting.

Behalve voor de signalisatie van de schoolomgevingen zoals bepaald in artikel 2.37 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, mag deze signalisatie op andere wegen slechts uitzonderlijk aangebracht worden, rekening houdend met de drukte en de aard van het verkeer.”

Er zijn enkele aandachtspunten en bemerkingen bij een toegangsregeling met variabele signalisatie te formuleren:

- De regeling moet voldoende leesbaar zijn voor de naderende bestuurders (aankondiging, bewegwijzering dewelke moet afgestemd zijn op de tijdelijke regeling);
- Bestuurders moeten tijdig hun richting kunnen aanpassen zonder dat zij risicovolle manoeuvres moeten uitvoeren;
- Handhaving moet rekening houden met moment van omschakeling;
- Kunnen navigatiesystemen rekening houden met tijdelijke toegangsbeperkingen?
- Hoge kostprijs van dynamische signalisatie.

5.2. TIJDSVENSTERS OP ONDERBORDEN

De onderborden die een tijdsbeperking – een tijdsvenster – aanduiden zijn opgenomen in art.65.2. van de wegcode.¹⁰

¹⁰ Dit onderbord werd ingevoerd bij KB van 10 februari 2018 tot wijziging van de wegcode. Het onderbord werd in het bijzonder voorzien om te worden toegevoegd bij het bord C39 (inhaalverbod voor vrachtwagens). Het KB voorziet in het opheffen van het algemeen inhaalverbod op 2x2-wegen voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton. Op die manier wordt aangesloten bij wat Europees gangbaar is: algemeen toelaten en specifiek verbieden. Wegbeheerders zullen opnieuw inhaalverboden moeten instellen op de trajecten waar dit opportuun wordt geacht.

Nu is in het MB m.b.t. de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens vooralsnog geen expliciete bepaling opgenomen om toegangsverbodsborden aan te vullen met onderborden met tijdsvensters, tenzij voor wat de toegang tot de speelstraat en de schoolstraat betreft.

Het gebruik van tijdsvensters bij toegangsverbodsborden is vandaag nog een grijze zone: niet expliciet toegelaten, maar evenmin expliciet verboden. Gelet op de ruime plaatsingsvoorwaarden bij borden C3 en de concrete toepassing bij de speelstraat en schoolstraat, wordt dit vandaag al toegepast. De aanvulling is ook niet onlogisch:

- Vertrekken we van de plaatsingsvoorwaarden van het algemene toegangsverbodsbord C3.

De plaatsingsvoorwaarden voor wat betreft borden C3 en mogelijke onderborden zijn zeer ruim.

Bovendien is er geen verwarring mogelijk wanneer onder borden C3 een tijdsaanduiding wordt aangebracht (vb. C3 “van 8 tot 9u.”; denk bijv. aan de aanduiding van speel- en schoolstraten).

Zoals eerder vermeld kunnen borden C5 t.e.m. C29 beschouwd worden als beperkte toepassingen van het bord C3, waarbij het verbod slechts wordt ingesteld voor een bepaalde categorie van weggebruikers.

Waar onderborden die een tijdsvenster instellen zijn/worden toegelaten bij het bord C3, is het ergens logisch dat dit ook voor de beperktere verboden van de andere toegangsverbodsborden (C5 en volgende) is toegestaan.

- Toegangsverbodsborden kunnen ook verschijnen op variabele signalisatie. Het toegangsverbod is dan ook maar van toepassing tijdens een bepaald tijdsvenster, namelijk wanneer het bord oplicht en dus zichtbaar is.
- De betekenis van de borden en onderborden afzonderlijk is gedefinieerd in de wegcode. De opstelling van bord en onderbord kan dus makkelijk begrepen worden – voor zover het eenvoudig en beknopt gehouden wordt.
- Een duidelijk en beperkt opschrift is in deze – zoals voor alle verkeerstekens trouwens – essentieel. Het principe blijft dat verkeerstekens in een oogopslag te begrijpen moeten zijn door de weggebruiker. De bestuurder (ook diegene die niet even vertrouwd is met de omgeving) moet onmiddellijk de afweging kunnen maken of hij al dan niet toegang heeft tot de weg in kwestie.
- Weinig wenselijk is bijvoorbeeld een opstelling:
C3 + onderbord met opschrift

“maandag en dinsdag van 8 tot 9u. van 15 tot 16u.
woensdag van 11 tot 12u.
donderdag en vrijdag van ...
uitgezonderd ...”.

- Tijdsvensters worden in de praktijk al gebruikt, bijv. bij de afbakening van de voetgangerszone. Ook in combinatie met toegangsverbodsborden is het gebruik van tijdsvensters al langer een bestaande praktijk, bijv. voor de aanduiding van de speelstraat en de schoolstraat.

Combinaties van toegangsverbodsborden en onderborden komen in de praktijk dan ook al voor in het wegbeeld. Dit alles neemt uiteraard niet weg dat een aanpassing aan de plaatsingsvoorwaarden zich opdringt om alle twijfel hieromtrent weg te nemen en het gebruik van borden en onderborden in goede banen te leiden.

Net als voor het gebruik van variabele signalisatie kunnen we hier ook enkele aandachtspunten en bemerkingen optekenen:

- De regeling moet voldoende leesbaar zijn voor de naderende bestuurders (aankondiging, bewegwijzering dewelke moet afgestemd zijn op de tijdelijke regeling);
- Bestuurders moeten tijdig hun richting kunnen aanpassen zonder dat zij risicovolle manoeuvres moeten uitvoeren.

6. TOEPASSING VAN TOEGANGSVERBODSBORDEN: ONDERBORDEN MET UITZONDERINGEN EN/OF TIJDSVENSTERS

C3 + onderbord met opschrift “van maandag tot vrijdag”

- Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder, tijdens de voorgeschreven uren en/of dagen.
- Het toegangsverbod opgelegd door het verkeersbord is van toepassing tijdens het tijdsvenster.
- Buiten het tijdsvenster is het alsof de opstelling er niet staat en is er algemene toegang.
- Met variabele signalisatie zou het verkeersbord C3 zichtbaar worden tijdens het tijdsvenster.

C3 + onderbord met opschrift “uitgezonderd x” + onderbord met opschrift “van 8 tot 16 u.”
versus

C3 + onderbord met opschrift “uitgezonderd x van 8 tot 16 u.”

Er bestaat vooralsnog discussie over het gebruik van een verkeersbord met twee onderborden:

- Opstelling verkeersbord met één onderbord (C3 + onderbord met opschrift “uitgezonderd x van 8 tot 16 u.”) betekent:

- Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder, behalve voor voertuigen x (denk bijv. aan voertuigen voor laden en lossen) tijdens de voorgeschreven tijdspanne.
 - Het toegangsverbod “houdt stand” buiten het tijdsvenster. Het tijdsvenster heeft enkel betrekking op het opschrift (de uitzondering). Buiten het tijdsvenster is het alsof de uitzondering er niet staat en is er algemeen toegangsverbod.
 - Met variabele signalisatie zou het verkeersbord C3 zichtbaar blijven, de uitzondering voor voertuigen x wordt zichtbaar tijdens het tijdsvenster
- Opstelling verkeersbord met twee onderborden (C3 + onderbord met opschrift “uitgezonderd x” + onderbord met opschrift “van 8 tot 16 u.”) zou een andere betekenis hebben, nl.
 - Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder,
 - behalve voor voertuigen x, zij hebben permanent toegang (denk bijv. aan plaatselijk verkeer);
 - tijdens de voorgeschreven tijdspanne – het toegangsverbod geldt enkel op dat moment.
 - Dit volgt uit een strikte interpretatie van art.65.2. van de wegcode: *“De betekenis van een verkeersbord kan worden aangevuld, nader bepaald of beperkt door een wit opschrift of symbool op een rechthoekig onderbord met blauwe achtergrond dat onder het teken bevestigd is.”*

Bedenkingen hierbij:

- Maakt een gemiddeld weggebruiker hetzelfde onderscheid, wanneer gelijkaardige opschriften op twee onderborden, dan wel op één onderbord staan?
- Is het voldoende duidelijk op afstand dat de opschriften op twee afzonderlijke onderborden staan, wanneer twee onderborden met dezelfde breedte dicht bij elkaar hangen?
- Hoe wordt het onderscheid gemaakt op signalisatie met zonale geldigheid, waar alle opschriften in zwart op het witte zonebord worden aangebracht – waar er met andere woorden geen onderscheid is in één of twee onderborden?

Gelet op bovenstaande bedenkingen is het weinig wenselijk om al aan de slag te gaan met verkeersborden met twee onderborden (enerzijds een uitzondering, anderzijds een tijdsvenster). Verwarring en discussie is mogelijk en dus lijkt de opstelling vooralsnog beter te vermijden.

7. VOORSTEL VAN NIEUWE PLAATSINGSVOORWAARDEN

Binnen het Vlaams gewest werken we aan een ontwerp van nieuwe plaatsingsvoorwaarden. Hieronder geven we alvast enkele elementen weer uit dit eerste voorstel van ontwerp, een vooruitblik dus.

We benadrukken dat deze nog zullen worden besproken met de diverse partners (wegbeheerders, politie, etc.) en voor aanpassing vatbaar zijn. Eventuele opmerkingen zullen mee opgenomen worden in de werkzaamheden m.b.t. de nieuwe plaatsingsvoorwaarden.

Een voorstel van nieuwe bepaling in het eerste ontwerp voor nieuwe plaatsingsvoorwaarden geeft het streven aan dat al jarenlang in verschillende bijdragen is opgenomen:

*“Verkeersborden worden slechts toegepast, voor zover
1° dat nodig is overeenkomstig deze plaatsingsvoorwaarden;
2° eerst infrastructurele maatregelen werden overwogen;
3° de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de verkeersborden wordt voorgeschreven”*

Let hiervoor ook op de bijdrage in de minderbordengids (2007): *“Voor de wegbeheerder is infrastructuur de meest voor de hand liggende manier om de doelstelling te verwezenlijken. Hierbij moet de wegbeheerder zich de vraag stellen of verkeersborden noodzakelijk zijn om de doelstelling te realiseren. Vaak zijn infrastructurele maatregelen ...veel duurzamer en effectiever.”*

Voor wat betreft toegangsverbodsborden betekent dit dat ook andere oplossingsrichtingen overwogen worden (zoals eerder in dit document vermeld).

Als verkeersborden toch vereist zijn, moet duidelijk zijn voor welke doeleinden welke toegangsverbodsborden kunnen gebruikt worden.

Vandaag wordt verschillende signalisatie gebruikt om eenzelfde doel te bereiken. Dit komt de duidelijkheid voor de weggebruiker niet ten goede. Het is aangewezen te kiezen voor een uniforme bebording, zodat het zowel voor de bestuurders, als voor de handhaver overzichtelijk blijft.

Daarbij moet duidelijk zijn welk doel men voor ogen heeft. Motieven die eerder economisch geïnspireerd zijn – zoals hoeveel brengt een overtreding op? Welke bestemming hebben de opbrengsten uit overtredingen (mogelijkheid tot GAS)? – kunnen bezwaarlijk als uitgangspunt genomen worden.

Bepalingen over welke borden wanneer moeten gebruikt worden, zullen opgenomen worden in de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

In het eerste ontwerp van voorstel tot nieuwe plaatsingsvoorwaarden zijn o.a. opgenomen voor wat betreft de toegangsverbodsborden:

- Voor wat betreft het verkeersbord C3. Verboden toegang, in beide richtingen, voor ieder bestuurder:

“In geen geval kunnen verkeersborden C3 aangevuld worden met onderborden, zodat een specifiek toegangsverbod bekomen wordt zoals kan aangeduid worden door verkeersborden C5 en volgende.”

Er wordt dus bijv. geen opstelling C3 met onderbord “+3,5 ton” (of C3 met onderbord “uitgezonderd -3,5t”) gebruikt om een tonnagebeperking aan te geven. Daartoe wordt het bord C21 gebruikt of C23 met onderbord voor zover het het weren van vrachtwagens betreft.

- Voor wat betreft de verkeersborden C5 tot C29. Verboden toegang voor een bepaalde categorie van voertuigen, bepaalde weggebruikers, voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren of voor voertuigen met een bepaalde massa, lengte, breedte of hoogte.
 - *“De aanduiding dat het slechts voor een bepaalde categorie voertuigen of weggebruikers verboden is een weg in te rijden, dient te worden gegeven door een verkeersbord met als symbool een silhouet van het soort voertuig of weggebruiker dat hier niet mag inrijden. De aanduiding wordt gegeven door borden C5 tot en met C19, C22 of C23, C24a, C24b of C24c.”*

Wanneer het de bedoeling is om de toegang te verbieden voor een bepaalde categorie van voertuigen of bepaalde weggebruikers, moeten verkeersborden gebruikt worden met daarop het silhouet van het voertuig of de weggebruiker in kwestie.

Deze bepaling is overgenomen uit het Verdrag van Wenen.

Deze bepaling legt onder meer vast dat wanneer het de bedoeling is om specifiek vrachtverkeer te weren, het de bedoeling is dat bord C23 wordt gebruikt – al dan niet aangevuld met een onderbord met vermelding van de tonnage (= binnen huidige wetgeving nog massa in beladen toestand, zou MTM worden overeenkomstig het ontwerp van nieuwe wegcode).

- *“De aanduiding dat het inrijden van de weg verboden is voor voertuigen waarvan de massa of de afmetingen bepaalde maxima te boven gaan, dient te worden gegeven door verkeersborden C21, C25, C27 of C29. Deze verkeerstekens worden gebruikt ter bescherming van de (weg)infrastructuur en de omgeving.”*
- De mogelijkheid wordt voorzien om tijdsvensters aan te duiden op onderborden bij toegangsverbodsborden C3, C5 tot en met C19, C22 en C23, C24a, C24b en C24c.

Deze borden mogen ook aangevuld worden met onderborden om uitzonderingen te voorzien op het toegangsverbod.

Deze mogelijkheid wordt logischerwijs niet voorzien voor de toegangsverbodsborden die worden gebruikt ter bescherming van de (weg)infrastructuur en de omgeving: de afmetingen, draagkracht of uitrusting van de infrastructuur laat de doorgang van de voertuigen in kwestie niet toe, zonder enige uitzondering.

- In een memorie van toelichting moet worden benadrukt dat opschriften in één oogopslag leesbaar en duidelijk moeten zijn. Bestuurders hebben niet de tijd om een grote hoeveelheid aan informatie te lezen, te verwerken en vervolgens gepast te reageren.

8. HANDHAVING OP DE TOEGANGSVERBODSBORDEN

Toegangsverbodsborden zullen maar effectief zijn, afhankelijk van de handhaving. Het toezien op de naleving van de ingestelde maatregelen is vereist als sluitstuk van het gevoerde beleid.

Handhaving is weliswaar alleen mogelijk voor zover de maatregel duidelijk en correct werd ingesteld. Afstemming tussen bestuur en politie is met andere woorden van groot belang.

8.1. HANDHAVING D.M.V. ANPR – ALGEMENE BEDENKINGEN

Uit overleg met onder meer politie blijkt dat de verwachtingen groot zijn ten aanzien van ANPR – Automatic Numberplate Recognition. Soms te groot.

Het uitgangspunt bij het beslissen over het nut en de noodzaak van ANPR moet de bestaande en de gewenste situatie zijn en welke maatregelen in dat kader vereist zijn. Handhaving is een belangrijk sluitstuk, maar alle stappen 'voordien' mag men niet uit het oog verliezen (planning, infrastructuur, sturing verkeer, afstemming met buurgemeenten, politie, etc.).

Daarnaast zijn er ook aan ANPR voor- en nadelen verbonden:

- Op verschillende plaatsen wordt andere signalisatie gebruikt en andere systemen van handhaving: er is nood aan een kader zowel op vlak van signalisatie (update plaatsingsvoorwaarden), als op vlak van handhaving d.m.v. ANPR (richtlijnen)
- ANPR is vandaag een populair middel voor handhaving, het geeft een gevoel van constante controle. Maar:

- ANPR veronderstelt capaciteit voor opvolging: visuele controle, opmaak PV's, whitelist opmaak en beheer, systeem van vergunningen, etc. is arbeidsintensief en tijdrovend. De vereiste capaciteit is niet zomaar ter beschikking, noch bij de politie, noch bij de gemeente zelf.
- ANPR heeft een kostenplaatje dat niet altijd helemaal in rekening wordt gebracht: mankracht, plaatsing en onderhoud van systemen, vervanging, etc. Dat terwijl – wanneer de maatregel goed is ingevoerd (tijdig aangekondigd, nodige communicatie, aangepaste weginrichting, etc.) – de overtredingen, dus ook de inkomsten hieruit, zullen verminderen.
- ANPR realiseert vandaag geen sluitende controle:
 - er wordt selectief geverbaliseerd o.b.v. eigen ontwikkelde richtlijnen (dewelke in elke politiezone anders kunnen zijn), bij gebrek aan algemene richtlijnen;
 - controle o.b.v. tijd die men in de zone verblijft, wordt omzeild door bestuurders;
 - buitenlandse bestuurders blijven buiten schot.

8.2. HANDHAVING D.M.V. ANPR – JURIDISCHE BASIS

De juridische grondslag voor handhaving d.m.v. ANPR ligt in paragraaf 3 van artikel 62 van de wegverkeerswet van 16 maart 1968. Dit artikel betreft de vaststellingen door onbemande automatisch werkende toestellen en geeft deze vaststellingen bijzondere bewijswaarde wanneer het gaat over overtredingen van de wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten.

ANPR kan ingezet worden voor verschillende toepassingen. Deze worden vermeld in het K.B. van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is:

“Artikel 1. De overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, zijn de hierna vermelde overtredingen van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen:

1° De maximum toegestane snelheid overtreden hebben (artikelen 2.12, 2.37 en 5 (verkeersborden C43, F1, F4a, F12a, F87, F91), 11, 22bis.3°, 22ter.1.1°, 22quater, 65.3 en 65.4 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.)

2° De maximaal toegestane hoogte niet in acht genomen hebben (artikel 5 (verkeersbord C29) van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer);

3° De toegang tot, en het gebruik van rijstroken en van de openbare wegen voorbehouden voor bepaalde weggebruikers, niet in acht genomen hebben (artikelen 5 (verkeersborden C5 met onderbord

“Uitgezonderd 2” of “3”, C1, C3, F17, F18, F99a, F99b, F103), 22quinquies, 22sexies, 72.5 en 72.6 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer)”

8.3. HANDHAVING D.M.V. ANPR – BEDENKINGEN EN AANBEVELINGEN PER VERKEERSBORD

We geven een kort overzicht van een aantal veel gebruikte toegangsverbodsborden in combinatie met ANPR en formuleren hierbij een aantal bedenkingen, aandachtspunten en aanbevelingen.

Hieruit blijkt dat controle op geautomatiseerde wijze d.m.v. ANPR kan voor verkeersborden:

- C3
- C23 – mits een aantal wijzigingen aan de wetgeving.
- C29 – maar onderborden met uitzonderingen en tijdsvensters zijn af te raden.

In elk van deze gevallen zijn eenduidige richtlijnen wenselijk en blijven er alsnog een aantal open vragen bestaan.

Controle op verkeersborden C21 d.m.v. ANPR is weinig wenselijk, want er blijft heel wat menselijke tussenkomst vereist en bovendien gaat het om een eerder arbitraire handhaving.

8.3.1. controle op verkeersborden C3

Opstellingen met verkeersborden C3 verbieden de toegang voor alle bestuurders, al dan niet met een aantal uitzonderingen (vermeld op een onderbord).

Zoals uit de informatie hierboven mag blijken, kan het niet de bedoeling zijn om borden C3 aan te vullen met onderborden, om een specifiek toegangsverbod te bekomen zoals aangeduid door verkeersborden C5 en volgende.

ANPR kan ingezet worden voor controle op verkeersborden C3 met uitzondering voor bijv. plaatselijk verkeer. Borden C3 zijn opgenomen in het KB van 18 december 2002.

Er bestaan vooralsnog geen eenduidige richtlijnen over hoe deze controle moet gebeuren.

Gemeenten en politiezones controleren op verschillende manieren:

- D.m.v. een whitelist die vastlegt welke voertuigen tot het plaatselijk verkeer behoren. Denk aan:
 - de vereiste capaciteit die nodig is om deze whitelist op te stellen en regelmatig bij te houden (wie neemt dit voor zijn rekening: gemeente of politie?).
 - toegang voor: voertuigen van De Lijn, voertuigen die moeten laden en lossen, voertuigen voor afvalophaling, autocars ingezet voor leerlingenvervoer of uitstapjes, etc.

- D.m.v. vergunningen, vergelijkbaar met het werken met een whitelist.
- D.m.v. het vastleggen van doorrijtijden. Ook hierover bestaan geen eenduidige richtlijnen en werken gemeenten en politiezones een eigen regeling uit.
 - Vraag is welke de vereiste tijd is om beschouwd te worden als plaatselijk verkeer(?)
 - Houd er ook rekening mee dat deze omzeild wordt: bijv. een bestuurder die halt houdt in de zone (bijv. iets gaan drinken) om dan aan de vereiste doorrijtijd te voldoen.
 - Of andersom: iemand is toch plaatselijk verkeer (bijv. een bezoeker die een bewoner komt ophalen, of een voertuig voor afvalophaling dat maar weinig tijd nodig heeft om een beperkt aantal containers te verwerken) en wordt door de korte doorrijtijd verkeerdelijk beschouwd als doorgaand verkeer.

Open vragen bij deze zijn o.a.: Kan vaststelling volledig automatisch gebeuren? Is nog visuele controle vereist, bijv. voor de doorrijtijd? Volgt PV automatisch? Welke mankracht is vereist?

Eenduidige richtlijnen over hoe controle moet gebeuren zijn wenselijk.

Belangrijk in deze is communicatie met de diverse betrokken partijen. In de praktijk blijkt echter dat communicatie met bijv. betrokken bedrijven alleen niet volstaat: de betrokken chauffeurs worden daarmee niet altijd bereikt. Communicatie gaat niet altijd door van bedrijf naar individuele chauffeur.

8.3.2. controle op verkeersborden C21

Vaststelling van overtreding op bord C21 is vooralsnog niet opgenomen in het KB van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Een geautomatiseerde handhaving van borden C21 d.m.v. onbemande automatisch werkende camera's is niet realistisch. Het verkeersbord C21 verwijst immers naar de massa in beladen toestand. Controle hierop veronderstelt een weging van het voertuig.

In de praktijk wordt dit wel toegepast, maar in die zin dat er geen sprake meer is van een automatische vaststelling. De technologie van ANPR dient dan louter als hulpmiddel voor de bevoegde persoon om de overtreding vast te stellen:

Er wordt een foto gemaakt van de nummerplaat van voertuigen die een bepaalde hoogte overschrijden. Vervolgens geeft een bevoegd (politie)ambtenaar de nummerplaatgegevens in in de DIV-databank. Wanneer het voertuig volgens de DIV-databank in niet-beladen (lege) toestand meer

weegt dan bijv. 3,5 ton (zijnde de massa zoals vermeld op het bord C21), en niet op de white list van toegelaten voertuigen staat (dus beschouwd als doorgaand verkeer), wordt een PV uitgeschreven.

Het is de bevoegde persoon die een overtreding vaststelt op basis van camerabeelden. Er is dus een menselijke tussenkomst. Bijgevolg is hier geen sprake van een vaststelling van een overtreding gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd. Het KB van 18 december 2002 is dus niet van toepassing. Het feit dat het overschrijden van de massa in beladen toestand niet is opgenomen in dit KB, stelt aldus geen probleem voor het vaststellen van de overtreding met menselijke tussenkomst.

Er kan wel enkel op deze wijze worden geverbaliseerd, wanneer de massa van het voertuig in niet-beladen toestand reeds de massa aangeduid door verkeersbord C21 overschrijdt. De overtreding staat in dat geval vast.

Wanneer de massa van het voertuig in niet-beladen toestand de massa aangeduid door verkeersbord C21 niet overschrijdt kan deze werkwijze niet worden gevolgd, aangezien de overtreding niet vaststaat. Alhoewel de kans bestaat dat dit voertuig in beladen toestand de aangeduide massa overschrijdt, is het onmogelijk dit op basis van de opname van een camera te bewijzen.

Sluitend is deze werkwijze allerminst: stel het bord C21 verbiedt de toegang voor voertuigen met een massa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton,

- een voertuig dat niet geladen is en in die toestand 4 ton weegt, zal geverbaliseerd worden;
- een andere voertuig met een lege massa van 3 ton, maar met een lading van 2 ton, zal niet geverbaliseerd worden – ondanks een massa in beladen toestand van 5 ton...

8.3.3. controle op verkeersborden C23

Hiervoor geldt hetzelfde als voor borden C21. De vaststelling van overtreding op bord C23 is niet opgenomen in het KB van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Een geautomatiseerde handhaving van borden C23 met onderbord d.m.v. onbemande automatisch werkende camera's is niet realistisch. Het onderbord onder verkeersbord C23 verwijst immers naar de massa in beladen toestand. Dit laatste kan enkel gecontroleerd worden door het voertuig te wegen.

De technologie van ANPR kan vooralsnog enkel ingeschakeld worden als hulpmiddel voor de bevoegde persoon om de overtreding vast te stellen.

Als de eerder geformuleerde aanpassingen aan het wettelijk kader zouden worden doorgevoerd, kan het toegangsverbod voor vrachtwagens wel op geautomatiseerde wijze worden gehandhaafd:

- Aanpassing van de betekenis van het onderbord bij verkeersbord C23: verbod m.b.t. voertuigen waarvan de MTM hoger is dan de aangeduide massa (in plaats van massa in beladen toestand).
- Aanpassing van het KB van 18 december 2002, door verkeersbord C23 (+ onderbord) toe te voegen.

Voertuigen die wel toegang hebben, gelet op eventuele uitzonderingen op onderborden bij het verkeersbord C23, kunnen op een whitelist worden opgenomen en/of er kan gewerkt worden met doorrijtijden. Denk ook hierbij aan de bemerkingen zoals geformuleerd bij het bord C3.

8.3.4. controle op verkeersborden C29

Vaststelling van overtreding op bord C29 is opgenomen in het KB van 18 december 2002 betreffende de aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is.

Denk aan het voorbeeld van de vrachtwagensluis die 'getriggerd' wordt door hoge voertuigen. Op de digitale foto's van de hoge voertuigen wordt kentekenherkenning toegepast. De toegelaten voertuigen (bussen, hulpdiensten, etc.) staan op een whitelist en komen niet in aanmerking voor verbalisering. Een dubbelpolige digitale sluis (een opstelling bij het binnenrijden en een opstelling bij het buitenrijden van de 'zone') laat toe om na te gaan welke tijd is verstreken tussen de detectie op de twee punten. Op die manier kan doorgaand verkeer van bestemmingsverkeer worden onderscheiden.

Let op de informatie zoals eerder in dit document opgenomen:

- Voorstel van ontwerp van nieuwe plaatsingsvoorwaarden: De aanduiding dat het inrijden van de weg verboden is voor voertuigen waarvan de massa of de afmetingen bepaalde maxima te boven gaan, dient te worden gegeven door verkeersborden C21, C25, C27 of C29. Deze verkeerstekens worden gebruikt ter bescherming van de (weg)infrastructuur en de omgeving.
- Het plaatsen van de toegangsverbodsborden C21, C25, C27 en C29 ter bescherming van de weginfrastructuur, laat geen ruimte om uitzonderingen op onderborden aan te brengen. De eigenschappen van de verkeersinfrastructuur laten de doorgang van bepaalde voertuigen niet toe.

Wanneer het de bedoeling is om vrachtwagens die geen bestemmingsverkeer zijn te verbaliseren, zou het logischer zijn om gebruik te maken van borden C23 met een onderbord met vermelding van de MTM (waarvoor enkele aanpassingen aan de wetgeving vereist zijn, zoals reeds vermeld).

Gelet op deze informatie zou ANPR enkel kunnen aangewend worden voor controle op borden C29 zonder uitzonderingen op onderborden.

Conclusie & aanbevelingen

Steden en gemeenten zoeken naar mogelijkheden om het verkeer op hun grondgebied te beperken tot de gewenste verkeersstromen. Dit om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op hun grondgebied te blijven garanderen.

Hieronder hebben we enkele aanbevelingen uit deze nota op een rijtje gezet om te komen tot gepaste maatregelen:

- Vertrek vanuit een duidelijke probleemstelling, met zicht op de bestaande en de gewenste situatie. Zo worden monitoring, evaluatie en eventuele bijsturing mogelijk.
- Pleeg overleg met relevante betrokkenen (o.a. lokale bewoners, handelaars en industrie, politie, buurgemeenten, etc.). Dit is van belang om te komen tot gedragen oplossingen. Denk hiervoor ook aan het samenwerkingsverband dat bestaat in de vorm van de vervoerregioraden. Streven naar gewenste verkeersstromen op het eigen grondgebied veronderstelt vaak een aanpak die verder reikt dan de eigen gemeentegrenzen.
- De maatregelen om te komen tot gewenste verkeersstromen beperken zich niet alleen tot het zetten van toegangsverbodsborden en ANPR-camera's voor een geautomatiseerde handhaving. Gewenste verkeersstromen veronderstellen ingrepen op verschillende fronten: preventie, sturing – zowel ruimtelijk als in (reis)tijd, beperken tot onmogelijk maken van (ongewenst) verkeer.
 - Voorkomen van gemotoriseerde verplaatsingen:
 - Betere koppeling tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit: welke functies horen waar thuis in de omgeving? Welke zijn de mogelijke gevolgen van een ruimtelijke ingreep op de mobiliteit?
 - Stimuleren van duurzame vervoersmiddelen: o.a. voorzien van goede fietsinfrastructuur en infrastructuur die een vlotte route voor het openbaar vervoer toelaat.
 - Sturen van gemotoriseerde verplaatsingen:
 - Een weginrichting die aansluit bij de functie van de wegen (wegencategorisering) en het gewenste gebruik van de weg.
 - Een duidelijke bewegwijzering die uniform is (herkenbaarheid) en bestemmingen consequent aanduidt tot het doel bereikt is (continuïteit) – idealiter volgens een planmatige aanpak.

- Doorstroming van de meest recente informatie over de lokale verkeerssituatie naar navigatieproducenten en routeplanners.
- Inspelen op de reistijd van het verkeer: maatregelen die ervoor zorgen dat de sluiproute minder aantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer, alsook maatregelen die de doorstroming op de gewenste route proberen te verbeteren.
- Beperken of onmogelijk maken van gemotoriseerde verplaatsingen:
 - Infrastructuur (zoals paaltjes, beplanting, straatmeubilair, onthardingsprojecten) kan de situatie verduidelijken voor de weggebruiker. Vaak meer dan verkeersborden waarop wel eens (te) veel opschriften staan.
 - Verkeersborden: toegangsverbodsborden of verkeersborden die meer dan alleen de toegang regelen.

Specifieke aandachtspunten en aanbevelingen wanneer toegangsverbodsborden worden gebruikt:

- De borden hebben een verordenend karakter en moeten bij permanente of periodieke toepassing hun weerslag vinden in een aanvullend reglement op de politie over het wegverkeer. Belangrijk daarbij is voldoende aandacht te schenken aan de motivatie.
- Volg de bepalingen zoals opgenomen in de wegcode (KB 1/12/1975) en plaatsingsvoorwaarden (MB 11/10/1976).
- Maak gebruik van borden:
 - C21, C25, C27 en C29 wanneer het de bedoeling is de weginfrastructuur en de omgeving te beschermen.
 - C5 t.e.m. C19, C22 t.e.m. C24 om een bepaalde categorie van voertuigen te weren.
- Bij gebruik van uitzonderingen en tijdsvensters
 - Blijven de opschriften beknopt i.f.v. de leesbaarheid en duidelijkheid. De naderende bestuurder heeft maar weinig tijd om de signalisatie op te merken, te lezen, te begrijpen en vervolgens correct te handelen. De bestuurder moet zijn richting nog tijdig en veilig kunnen aanpassen.
 - Bovendien, als er tal van bijkomende opschriften vereist zijn, kunnen vraagtekens gezet worden bij de wenselijkheid van de oorspronkelijke maatregel.
 - Uitzonderingen of tijdsvensters zijn niet wenselijk onder toegangsverbodsborden die aangebracht worden ter bescherming van de infrastructuur (C21, C25, C27 en C29).

In het kader van duidelijkheid voor de weggebruiker geven we het advies om als wegbeheerder de pet op te zetten van een gemiddeld voorzichtig weggebruiker. Vraag is dan of de maatregel voldoende

duidelijk is, ook wanneer men vreemd is aan de omgeving en tegelijkertijd geconfronteerd wordt met verschillende weggebruikers en andere verkeersmaatregelen.

- Schenk aandacht aan het aspect handhaving:
 - Handhaving is dan wel het sluitstuk van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid, het is zaak om de handhaver doorheen heel het proces te betrekken: van bij de aanvang (overleg, voorbereiding van de maatregel) tot aan de evaluatie van het resultaat.
 - Het effect van toegangsverbodsborden is afhankelijk van de 'pakkans' voor de overtreder. Negeren weggebruikers het toegangsverbodsbord, blijft het ongewenst verkeer bestaan.
 - Gebruik van ANPR is mogelijk voor handhaving van bepaalde toegangsverbodsborden:
 - Het systeem heeft zijn beperkingen (mankracht, kostenplaatje, geen sluitende controle)
 - Mogelijk inzetbaar voor handhaving op
 - C3
 - C23 – mits een aantal wijzigingen aan de wetgeving
 - C29 – maar onderborden met uitzonderingen en tijdsvensters zijn af te raden
 - In elk van deze gevallen zijn eenduidige richtlijnen wenselijk en blijven er nog een aantal open vragen bestaan.
 - Niet wenselijk voor controle op C21, wegens heel wat menselijke tussenkomst vereist en een eerder arbitraire handhaving.

Andere aanbevelingen:

- Voor de federale overheid is het aanbevolen de wegcode aan te passen voor wat betreft de 'definitie' van het bord C23 en het onderbord ervan:
 - C23 betreft het "vervoer van goederen" i.p.v. "zaken" overeenkomstig de terminologie die internationaal wordt gebruikt.
 - het opschrift op het onderbord bij het bord C23 betrekking laten hebben op de maximaal toegelaten massa, in plaats van de massa in beladen toestand. Dit is reeds aangepast in het ontwerp van nieuwe wegcode.
- Vanuit de Vlaamse overheid inzetten op:
 - De belangrijke rol in het kader van de vervoerregio's.
 - De aanpassing van de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (MB11/10/1976).
- Het ontwikkelen van richtlijnen i.f.v. het gebruik van ANPR-camera's zou de bestaande open vragen i.v.m. het gebruik van ANPR beantwoorden en leiden tot meer duidelijkheid en uniformiteit.

Bronnen

[Afstemming bewegwijzering op RSV. Aanduidingenbeleid](#) – Mobiel Vlaanderen (08/01/2008)

[Beleidsaanbevelingen voor het voorkomen en bestrijden van sluipverkeer op landelijke wegen](#) – Mobiel Vlaanderen (23/02/2012)

[Bewegwijzeringsplan: oplossingen met een lange levensduur](#) – Mobiliteitsbrief nr.92 (09/01/2008)

[Categorisering van lokale wegen - Richtlijnen, toelichting en aanbevelingen](#) – Valère Donné, AWV (mei 2004)

[Duurzame Routenavigatie – Is er harmonie tussen routeplanners en de beleidsprincipes voor duurzame mobiliteit?](#) – Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken (juni 2012)

[Naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen](#) – Voorbeeldenboek. Aanpak sluipverkeer. IPO

[Netwerken doorknippen is drastisch maar effectief](#) – Mobiel Vlaanderen (05/12/2007)

[Nieuwe richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies, Mobiliteitstoets en MOBER](#) – Mobiel Vlaanderen (mei 2018)

Nieuwe wegencategorisering moet robuust netwerk creëren – Verkeersspecialist nr.256 (mei 2019)

[Ontharding](#) – [omgeving.vlaanderen.be](#)

[Ruimtelijke plannen](#) – [Vlaanderen.be](#)

[Snelheid op Vlaamse wegen buiten de bebouwde kom](#) – Mobiel Vlaanderen (13/09/2016)

[Snelheidsbeleid is meer dan een bord zetten](#) – Mobiel Vlaanderen (22/01/2010)

Colofon

COPYRIGHT

© 2020 - Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, door middel van druk, fotokopieën, geautomatiseerde gegevensbestanden of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

OMSLAGFOTO

Jelle Vermeersch

PUBLICATIEDATUM

Augustus 2020

UITGEVER

ir. Filip Boelaert
secretaris-generaal

Vlaamse Overheid, Departement Mobiliteit en Openbare Werken

OPMAAK RCA/URL

www.rca.be

