

## Aanvullend reglement op het wegverkeer betreffende de inrichting van 2 geschrانkte parkeerstroken en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen in de zone tussen Speyestraat nrs. 20E en 47

Vastgesteld door de gemeenteraad op 29 februari 2024

Bekendgemaakt op [www.maldegem.be](http://www.maldegem.be) op 1 maart 2024

### Juridische gronden

- De wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.
- Artikel 28 § 1 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 waarin wordt bepaald dat dit punt in openbare zitting behandeld wordt.
- Artikel 40 § 1 van het decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017 waarin wordt bepaald dat de gemeenteraad beschikt over de volheid van bevoegdheid ten aanzien van de gemeentelijke aangelegenheden.
- Artikel 119 van de nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988 waarin wordt bepaald dat de gemeenteraad bevoegd is voor het maken van politieverordeningen
- Decreet van 16 mei 2008 betreffende aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en de bekostiging van de verkeerstekens
- Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik op de openbare weg en latere wijzigingen  
Hierin worden de verkeersregels bepaald en de betekenis van verkeersborden- en markering.
- Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens  
Hierin worden de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaald.
- Het Besluit van de Vlaamse Regering van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens
- Omzendbrief MOB/2009/01 van 3 april 2009 betreffende het toezicht op aanvullende reglementen op het wegverkeer;
- Collegebesluit van 30 mei 2023 inzake de tijdelijke politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van 2 geschrانkte parkeerstroken (gevormd door 4 uitwijklanden), de plaatselijke opheffing van de rijbaanverdeling en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen, in de zone tussen Speyestraat 20D en 37F
- Collegebesluit van 9 januari 2024 inzake de verlenging van de tijdelijke politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van 2 geschrانkte parkeerstroken (gevormd door 4 uitwijklanden), de plaatselijke opheffing van de rijbaanverdeling en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen, in de zone tussen Speyestraat 20D en 37F, tot eind februari 2024

### Feiten

- Op 24 augustus 2023, werd in de Speyestraat, via een tijdelijke politieverordening (TPV) (college 30 mei 2023), een proefopstelling uitgewerkt met parkeerstroken die eveneens fungeren als een dubbele asverschuiving.
- Op 9 januari 2024, werd de proefperiode verlengd tot eind februari 2024, omdat de evaluatie nog niet was afgerond.
- Uit observaties, evaluatie en reacties van bewoners en bestuurders, blijkt de verkeersmaatregel overwegend positief te zijn.
  - **Evaluatie politie:**
    - De voorziene asverschuiving is zeker goed, maar biedt slechts een beperkte oplossing.
    - De hogere snelheden (in de rest van de straat) zijn voornamelijk te verklaren door het verdelen van de rijbaan in rijstroken. Hierdoor mag er op de rijbaan niet geparkeerd worden en vormen er zich geen spontane snelheidsremmers (geparkeerde wagens). Gezien de maximumsnelheid van 50 km/u, is parkeren op de rijbaan hier geen probleem.

- Advies politie luidt om de wegmarkeringen in het midden van de rijbaan te verwijderen, zodat parkeren terug mogelijk is en er zich zo spontane snelheidsremmers vormen.
- Indien dit niet gevolgd wordt door het bestuur, kan politie **de asverschuiving alvast wel gunstig adviseren**.
- **Opmerking mobiliteit:**
  - Het oorspronkelijke standpunt dat werd ingenomen bij de opmaak van de TPV, was om dit systeem van snelheidsremmende parkeerstroken verder door te trekken naar andere locaties.
  - De rijbaanverdeling systematisch schrappen, zouden we voorlopig eerder als alternatieve piste beschouwen, mocht blijken dat bijkomende parkeerstroken nog steeds niet in een algemene snelheidsverlaging zouden resulteren.
- **Objectieve snelheidsgegevens:**
  - Voor de proefperiode, werd de snelheid reeds grondig gemonitord aan de hand van snelheidsmetingen en -controles. De snelheidshistoriek van toen, wordt hier voor de volledigheid opnieuw aan de bijlage toegevoegd.
  - Een overzicht van het snelheidsverloop (met meetpunten over een afstand van ongeveer 900 meter), kan worden geraadpleegd in bijlage.
  - Uit de vergelijking van beide metingen (politiecontroles buiten beschouwing), kunnen we afleiden dat op die specifieke locatie (nr. 47, waar ook de parkeerstroken nabij gelegen zijn), ten opzichte van de oorspronkelijke metingen in 2021 (zonder flankerende maatregelen zoals snelheidsindicator):
    - **Richting Bogaardstraat (richting asverschuiving):**
      - De V85<sub>auto</sub> 18 km/u is gedaald;
      - Percentage (vermoedelijke) snelheidsovertredingen 60% lager ligt
    - **Richting Aalterbaan (komende van asverschuiving):**
      - De V85<sub>auto</sub> 13 km/u is gedaald;
      - Percentage (vermoedelijke) snelheidsovertredingen 47% lager ligt
- **Reacties bewoners en bestuurders**
  - **Verlichting beperkt, risico op gevaarlijke situaties:**
    - **Opmerking mobiliteit:** de openbare verlichting is in de Speyestraat alvast opnieuw aangepast en brandt nu weer op het oorspronkelijke programma.
  - **Voorrangsregeling niet heel duidelijk (zou tot frustratie en zelfs verkeersagressie leiden):**
    - **Opmerking mobiliteit:** de voorrangsregeling is gecreëerd volgens de principes in de wegcode: het verkeer met het obstakel aan diens kant, moet voorrang verlenen aan het tegenliggende verkeer. Het is begrijpelijk dat kruisen in de ruimte tussen de 2 parkeerstroken niet in alle gevallen mogelijk is. In dat geval, of gewoon in geval van onzekerheid, kan steeds het grootlichtsignaal (de zogeheten lichtclaxon) worden gebruikt om de tegenligger voorrang te geven. Dit is in principe een kwestie van verkeersinzicht en hoffelijkheid. De asverschuiving dient uiteraard in elk geval met de nodige voorzichtigheid te worden benaderd. Dit is allesbehalve een alleenstaand geval. Er zullen helaas altijd enkelingen zijn die de situatie verkeerd inschatten of gevaarlijke manoeuvres uitvoeren om toch maar niet te moeten wachten.
  - **Probleem bij bredere voertuigen:**
    - **Opmerking mobiliteit:** geen meldingen ontvangen van de bestuurders van bredere voertuigen zelf. Bovendien is bij de plaatsing rekening gehouden met een minimale vrije doorgang van 3,00 meter (gemeten tussen de witte doorlopende lijnen, dus in werkelijkheid is er nog iets meer marge). In principe worden voertuigen breder dan 2,55 meter beschouwd als uitzonderlijk vervoer. Deze voertuigen hebben een vergunning nodig om (hier) in het verkeer te mogen worden gebracht. Uitzondering hierop zijn landbouwvoertuigen die zich louter op traject hoeve-veld verplaatsen, evenals voor het materieel van speciale constructie, op voorwaarde dat deze zich met een maximale snelheid van 30 km/u verplaatsen, dat de beweegbare of makkelijk afneembare buitenste delen opgevouwen of verwijderd zijn om de breedte tijdens de verplaatsing tot een minimum te beperken, en dat de breedte van 3,00 meter niet overschreden wordt.

## Argumentatie

- **Conclusie/advies mobiliteit:**
  - De evaluatie is overwegend positief.
  - De enkele negatieve opmerkingen kwamen voornamelijk binnen de eerste maand na uitvoering, wat toch een indicatie is dat de maatregel intussen (meer) ingeburgerd is geraakt.
  - Bestendiging van de asverschuivingen op de gemeenteraad van februari 2024, wordt gunstig beoordeeld.
  - Zoals voor de start van de proefperiode ook al aangegeven, kunnen nieuwe locaties in de Speyestraat worden overwogen om een gelijkaardige maatregel uit te testen.
  - Het (plaatselijk) schrappen van de rijbaanverdeling (zie ook advies politie) blijft ook een mogelijke (alternatieve) piste.
  - De voorrangsregeling zouden we voorlopig behouden. Het is een kwestie van verkeersinzicht en hoffelijkheid, en zoals eerder aangegeven, is het aantal opmerkingen de laatste maanden enorm beperkt gebleven.
  - Uit nader onderzoek blijkt dat het toch niet noodzakelijk is om de bestaande rijbaanverdeling te schrappen in dit geval, omdat de denkbeeldige rand van de rijbaan er al voor zorgt dat het parkeervak niet op de rijbaan is gelegen, waardoor het parkeerverbod door de rijbaanverdeling sowieso wordt opgeheven. Aan de rijbaanverdeling wordt dus niets gewijzigd.
- De algemeen directeur herinnert aan alle feitelijke en wettelijke bepalingen.

#### **Adviezen**

- *Politie: gunstig, bijkomend advies voor weghalen rijbaanverdeling.*
- *Schepen: gunstig*

### **BESLUIT**

#### **Artikel 1:**

De gemeenteraad keurt het aanvullend reglement op het wegverkeer betreffende de invoer van 2 geschrانkte parkeerstroken en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen in de zone tussen Speyestraat nrs. 20E en 47, goed.

#### **Artikel 2:**

Alle bestuurders op de rijbaan, worden verplicht om de obstakels langs een enkele zijde voorbij te rijden (= verplichting om de door de pijl aangeduide richting te volgen).

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de verkeersborden D1, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

#### **Artikel 3:**

Door de creatie van de stroken tussen de uitwijk-eilanden, wordt de doorgang plaatselijk versmald. Er wordt om die reden een voorrang-regeling ingevoerd, om de gangbare voorrang-regels te benadrukken, namelijk dat de bestuurder met de hindernis aan diens zijde, voorrang dient te verlenen aan het tegemoetkomende verkeer.

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de verkeersborden B19 en B21, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

#### **Artikel 4:**

De parkeerstroken zullen extra worden afgebakend, afgescheiden van de rijbaan, door een witte lijn. Hiermee wordt de maximale breedte van de parkeerstroken geaccentueerd.

Deze maatregel zal ter kennis worden gebracht door middel van de denkbeeldige rand van de rijbaan, zoals voorzien in het KB van 1 december 1975, houdende het Algemeen Reglement op de Politie van het Wegverkeer.

#### **Artikel 5:**

Dit reglement zal ter kennisgeving overgemaakt worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaamse Huis voor de Verkeersveiligheid.

#### **Artikel 6:**

Afschrift van deze beslissing zal bij toepassing van art. 119 bis van de nieuwe gemeentewet binnen de gestelde termijnen toegestuurd worden aan de bestendige deputatie van de provincieraad, de griffie van de rechtbank van eerste aanleg en de griffie van de politierechtbank.

Tevens wordt er een afschrift van dit besluit gezonden aan:

- De heer Procureur des Konings
- De Zonechef van de Lokale Politie