

Tijdelijke politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van 2 geschrante parkeerstroken (gevormd door 4 uitwijkeilanden), de plaatselijke opheffing van de rijbaanverdeling en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen in de zone tussen Speyestraat 20D en 37F

Vastgesteld door het college van burgemeester en schepenen op 30 mei 2023

Bekendgemaakt op www.maldegem.be op 30 mei 2023

Juridische gronden

- Decreet Lokaal Bestuur van 22 december 2017, meer bepaald artikel 56 betreffende de bevoegdheden van het college van burgemeester en schepenen;
- De nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988, en latere wijzigingen, waaronder de wijziging door de wet van 12 januari 2006, inzonderheid artikel 130 bis betreffende de bevoegdheid van het college van burgemeester en schepenen tot het uitvaardigen en goedkeuren van tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer;
- De wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij Koninklijk Besluit van 16 maart 1968, en latere wijzigingen;
- 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
Hierin worden de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens bepaald.
- Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en de bekostiging van de verkeerstekens

Feiten

1. Historiek

- Signalisatieproject najaar 2020 - voorjaar 2021 (zie aanvullend reglement in bijlage 1)
 - Collegebespreking 8 september 2020: keuze om geen harde maatregelen te treffen (= dus geen structurele aanpak zoals asverschuivingen, drempels).
 - Eerder werd al extra verticale signalisatie geplaatst (borden gevaarlijke bochten, visgraatsignalisatie). Dit signalisatieproject spitste zich vooral toe op wegmarkeringen:
 - Rijbaanverdeling (onderbroken strepen): volledige lengte Speyestraat
 - Rand van de rijbaan (ribbelstrook): volledige lengte Speyestraat
 - Aanduiding fietspad (en doorlopende fietspaden) + creatie schrikstrook
 - Logomarkeringen (50 km/u, voorrang van rechts, gevaarlijke bocht)
 - Kruispuntmarkeringen ('vals plateau')
 - Flexipaaltjes ter bescherming van fietspad in binnenbochten
 - Glasbolreflectoren in bocht brug Ede
 - ...
- Aanhoudende meldingen verkeerssituatie:
 - Ribbelstrook in combinatie met smalle rijstroken: geluidsoverlast.
 - Geen openbare parkeermogelijkheden meer:
 - Parkeren verboden op de rijbaan in de volledige Speyestraat door rijbaanverdeling;
 - De bermen zijn net te beperkt qua breedte om (veilig, reglementair) te kunnen parkeren.

- Snelheid wordt nog steeds als problematisch ervaren.
- **Voorjaar 2022:** petitie op poten gezet om aan de gemeente Maldegem te vragen parkeereilanden aan te leggen in de Speyestraat, die door tal van mensen ondertekend werd.
- Snelheidshistoriek en impact van sensibilisering (mobiele snelheidsindicator) en snelheidscontroles (zie overzicht bijlage 2).
- 2. Opnieuw tragisch ongeval 2022**
 - Er hebben in 2022 verschillende overlegmomenten plaatsgevonden, o.a. meest recent:
 - 18 november 2022: plaatsbezoek dienst mobiliteit en schepen
 - 20 december 2022: overleg met burgemeester, politie en de bewoners en eigenaars van de beschadigde woningen.
 - De algemene conclusie was dat, om tegemoet te komen aan de belangrijkste meldingen (parkeren, snelheid, veiligheid), de beste oplossing zou zijn om stroken af te bakenen (naar analogie met bv. Kruisken - Heulendonk, zie bijlage 3) met verhogingen aan de uiteinden en op die plaatsen het ontstane parkeerverbod plaatselijk op te heffen, door schrapping van de rijbaanverdeling. De afdeling mobiliteit zou dit verder onderzoeken.
 - Bij voorkeur worden de stroken geschrant gekleed, om de snelheid bijkomend te reduceren.
 - Indien nodig, dient hiervoor budget te worden vrijgemaakt via een collegebesluit.
- 3. Conclusie overleg 5 mei 2023: proefopstelling (zie bijlage 3).**
 - Beginnen met de uitwerking van 1 proefopstelling, naar het voorbeeld Kruisken - Heulendonk: de uiteinden van de stroken zijn (inmiddels) niet (meer) verhoogd aangelegd, maar de stroken zijn wel visueel én fysiek afgebakend door middel van arceringen, bakens en bordopstellingen (in Kruisken ook nog in andere materie aangelegd, in Heulendonk niet).
 - **Werkwijze:**
 - Weghalen rijbaanverdeling;
 - Werken met tijdelijke elementen (eenvoudige montage);
 - Eventueel toevoegen voorrangregeling;
 - Geen te lange stroken om conflicten te vermijden.
 - **Een proefopstelling is bovendien kosten- en tijdsbesparend:**
 - Er hoeft niet meteen veel budget te worden vrijgemaakt;
 - Er is meer speling wat locatie betreft en meer bijsturing mogelijk;
 - De uitwijkelanden zijn sowieso een goede investering:
 - Bij positieve evaluatie kunnen we in de Speyestraat volgende locaties uittesten;
 - Ook in andere straten heerst er een snelheidsproblematiek waar eventueel op deze manier een oplossing voor zou kunnen worden voorzien.

Argumentatie

- Uit gedetailleerde opmetingen door de dienst wegen en riolering (zie ook afmetingen bijlage 3), blijkt de Speyestraat, sinds de effectieve afbakening van de schrikstrook van $\pm 0,50$ meter aan weerszijden (ter bescherming van de fietspaden), nog te beschikken over een rijbaanbreedte van slechts $\pm 4,90$ meter (zelfs inclusief breedte lijnen rand van de rijbaan (en de rijbaanverdeling)). Dit is zeer nipt en in feite net te weinig volgens de verplichte (wegcode) en aanbevolen (vadecum) duurzaam parkeerbeleid) afmetingen:
 - **Wegcode:** vrije doorgang op de rijbaan van minstens 3,00 meter;
 - **Vadecum:** parkeerbreedte bij langsparkeren van minstens 2,00 meter.
- In realiteit kan er bij een breedte van 4,90 meter door bepaalde voertuigen op zich wel nog worden geparkeerd, maar bredere voertuigen zullen wellicht niet reglementair kunnen parkeren. Het voorstel van de afdeling mobiliteit was daarom om slechts de elementen te plaatsen en de rijbaanverdeling plaatselijk te schrappen, maar verder het parkeren niet expliciet toe te laten, en dus enkel het door de rijbaanverdeling ontstane stilstaan- en parkeerverbod, op te heffen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat niet de verkeerde indruk wordt gewekt dat iedereen zomaar (op elke plaats) op die strook kan parkeren:
 - Voertuigen die te breed zijn om reglementair te parkeren;
 - Toegankelijkheid opritten.
- Aan VVSnv, de firma voor signalisatie en straatmeubilair waar de gemeente doorgaans mee samenwerkt, hebben we de vraag gesteld om een voorstel en offerte te bezorgen volgens het voorbeeld in bijlage 3. We ontvingen inmiddels de offerte in bijlage 4.
 - De elementen in kwestie beschikken over een breedte van slechts 1,60 meter. De elementen zullen dus nog ongeveer 0,30 meter van de schrikstrook dienen te worden geplaatst (om de vrije doorgang van 3,00 meter te behouden en toch een voldoende brede strook te voorzien).
- **Bespreking schepen 24 mei 2023:**
 - Het voorstel wordt geformuleerd om al van bij de start van de proefopstelling te werken met een geschrante opstelling, en zodoende toch meteen maximaal in te zetten op snelheidsreductie. Dit betekent uiteraard dat er **2 proefopstellingen** dienen te worden voorzien en dat er dus niet 2, maar **4 uitwijkelanden (inclusief uitrusting) dienen te worden aangekocht**.
 - Het voorstel wordt geformuleerd om de parkeerstrook toch wel officieel af te bakenen, maar dan enkel door middel van een denkbeeldige rand van de rijbaan (telkens één witte lijn in het verlengde van de elementen). Het voordeel hiervan is dat er een maximale breedte is waarbinnen het is toegestaan te parkeren.

- Het zal belangrijk zijn om de nieuwe verkeerssituatie, samen met politie, goed op te volgen en te observeren, om eventueel (snel) te kunnen bijsturen waar nodig. Ook flankerende maatregelen zijn te overwegen:
 - **Snelheidsmetingen en -controles uitvoeren:**
 - Metingen aftoetsen aan eerdere metingen in die nabije omgeving (nr. 47).
 - Ook sensibiliserend optreden met ledkar politie en mobiele snelheidsindicator?
 - **Veiligheid fietsers:**
 - Staan auto's niet te dicht tegen/op het fietspad of de schrikstrook geparkeerd?
 - Zijn de spiegels ingeklapt? Dit kan toch al gauw enkele tientallen centimeters schelen en conflictsituaties bijkomend vermijden.
 - Moeten eventueel oranje flexipaaltjes worden bijgeplaatst in de schrikstroken (ook aan overzijde parkeerstrook)?
 - De combinatie met te brede (= niet-reglementair) geparkeerde voertuigen kan de vrije doorgang van 3,00 meter in dit geval evenwel hypothekeren (maar dit is natuurlijk niet anders op andere plaatsen).
 - Flexipaaltjes tussen parkeerstrook en fietspad kunnen het in- en uitstappen hinderen. Fietsveiligheid primeert echter wel.
 - **Toegankelijkheid opritten:** worden de opritten voldoende vrijgehouden door de parkeerders?
 - **Voorangsregeling:** wordt deze voldoende gerespecteerd?
 - **Vrije doorgang:** wordt er voldoende rekening gehouden met de verplichte vrije doorgang door parkeerders? Zie ook punt 3 bij veiligheid fietsers.
- **Volgende zaken dienen te worden gereguleerd en worden dus opgenomen in de tijdelijke politieverordening:**
 - Tijdelijk schrappen van de rijbaanverdeling (in functie van het toestaan van het parkeren);
 - Voorangsregeling;
 - Aanbrengen van een denkbeeldige rand van de rijbaan om de afbakening van de parkeerstroken te accentueren;
 - Verplichte richting (obstakels link/rechts voorbijrijden).
- **We zouden kiezen voor een proefperiode van 6 juli 2023 tot eind januari 2024, rekening houdend met volgende zaken:**
 - Collegebesluit bezorgen aan VVSnv van zodra ondertekend: wellicht ten laatste 1 juni 2023;
 - Leveringstermijn volgens offerte: 3 à 4 weken;
 - Plaatsing volgens technische dienst mogelijk zijn binnen de week na levering (= normaal gezien eenvoudige montage).
 - Evaluatie en eventuele bestending: tegen gemeenteraad januari 2024. Definitieve uitvoering zou eventueel met beperkt budget kunnen (zie opnieuw voorbeeld Kruisken - Heulendonk, bijlage 3).
- **Communicatie:**
 - Bewonersbrief in de loop van juni 2023;
 - De (inhoud van de) bewonersbrief en dit besluit worden eveneens bezorgd aan de dienst communicatie om te gebruiken in de communicatie via de gangbare communicatiekanalen.
- **Eventuele bijkomende maatregelen die niet dienen te worden gereguleerd:**
 - Bijkomende flexipaaltjes op schrikstroken aan beide zijden om fietsveiligheid te garanderen
 - Bijkomende logomarkeringen 'gevaarlijke bocht'
 - Bijkomende gevaarsborden/logomarkeringen 'rijbaanversmalling'
 - Bijkomende visgraatsignalisatie in de bochten
 - Bijkomende glasbolreflectoren in andere bochten (in Heulendonk: in rijbaanverdeling voorzien)
 - Eventueel (plaatselijk) wegfreen van de ribbels in de rand van de rijbaan
- Bij de uiteindelijke uitvoering, dient er in hoofdzaak strikt op te worden toegezien dat de wettelijk verplichte vrije doorgang van 3,00 meter gegarandeerd blijft en dat de exacte locatie niet de verkeersveiligheid en -doorstroming in het gedrang brengt.
- De algemeen directeur herinnert aan alle feitelijke en wettelijke bepalingen.

Adviezen

- Schepen: gunstig

BESLUIT

Artikel 1:

Het college keurt de **tijdelijke** politieverordening betreffende de inrichting in proefopstelling van 2 geschrante parkeerstroken (gevormd door 4 uitwijkilanden), de plaatselijke opheffing van de rijbaanverdeling en de invoer van flankerende verkeersmaatregelen, in de zone tussen Speyestraat 20D en 37F, goed.

Artikel 2:

Alle bestuurders op de rijbaan, worden **tijdelijk** 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 uitwijklanden, wordt de doorgang plaatselijk versmald. Er wordt om die reden **tijdelijk** een voorrangregeling ingevoerd, om de gangbare voorrangregels 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 **tijdelijke** 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:

De onderbroken witte streep (= de rijbaanverdeling, zoals voorzien in artikel 2 van het aanvullend reglement op het wegverkeer betreffende de invoer van verkeersmaatregelen in de Speyestraat van 28 januari 2021) zal zeer plaatselijk, meer bepaald ter hoogte van de gecreëerde parkeerstroken (en telkens aan weerszijden enkele meters daarbuiten), **tijdelijk** worden opgeheven.

Artikel 6:

De inhoud van deze beslissing zal ter kennisgeving worden overgemaakt aan:

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