

# Nieuwe accenten voor een efficiënte voogdij

Enquête peilt naar werking voogdij

**SNELHEIDSMANAGEMENT** voor verkeersreglementen

JOHAN DE MOL (IDM - UGENT) EN SVEN VLASSEN -  
ROOT (IDM - UGENT / TUDELFT)

*In principe moest de voogdij over de aanvullende verkeersreglementen op 1 januari 2007 overgedragen worden van de federale overheid naar de gewesten. Maar omdat de gewesten de nodige procedures niet klaar hadden, werd dat uitgesteld naar 1 juli 2007. Het is onzeker of het nu wel tijdig decretaal geregeld geraakt. De overheveling van de voogdij is in elk geval de gedroomde kans om ze tegen het licht te houden en werk te maken van een modern, efficiënt samenwerkingsmodel tussen gewest en gemeente. Een enquête bij de Vlaamse gemeenten geeft aan hoe zij nu met de voogdij omspringen en hoe ze die hervormd zouden willen zien.*

Die enquête gebeurde in het kader van een haalbaarheidsstudie<sup>1</sup> voor een snelheidsdatabank, waarin de snelheidslimieten op alle Vlaamse wegen opgenomen zijn. De studie lag in handen van het Instituut Duurzame Mobiliteit aan de Universiteit Gent. De gemeentelijke wegbeheerders werden bevraagd in mei 2006.

## ■ SCHAT AAN INFORMATIE

Het opbouwen van beleidsmaatregelen, en vooral het succes van de implementatie ervan, hangt af van een degelijke kennis van de betrokken actoren. Binnen het verkeersveiligheidsbeleid spelen de wegbeheerders een belangrijke rol. Om die reden werd in deze studie geopteerd voor een ruime bevraging van de gemeentelijke wegbeheerder. Daarbij werd zowel gepeild naar de bestaande organisatiestructuur en

de aanvaardbaarheid ervan als naar een wenselijke organisatiestructuur. De bevraging leverde een schat aan informatie op over het gemeentelijke mobiliteits- en het verkeersveiligheidsbeleid.

De resultaten van de bevraging geven een goede doorsnede van de Vlaamse gemeentelijke wegbeheerders. Zowel inzake gemeentehiërarchie als provinciale verdeling is de groep respondenten meer dan aanvaardbaar. Van de 308 gemeentelijke wegbeheerders stuurden er 193 de enquête ingevuld terug. Dat is een respons van 63 %. De respondenten hebben 68 % van het totale aantal km gemeentewegen in Vlaanderen. In absolute cijfers is dat 35.032 op 51.502 km. Bovendien hebben 11 van 13 centrumgemeenten aan de enquête meegewerkt.

## ■ HUIDIGE VOOGDIJ

De organisatie van het verkeersbeleid hangt samen met de manier waarop het wettelijk voorziene kader wordt aanvaard en voldoende kan beantwoorden aan voorwaarden van kwaliteit, efficiëntie en accuraatheid. De wijze waarop zowel de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder wordt bepaald als de wijze waarop de wettelijke toetsing nodig is en/of verloopt, bepalen dit in belangrijke mate.

In de huidige voogdijregeling moet een gemeente die een aanvullend verkeersreglement opmaakt, dit opsturen naar de FOD Mobiliteit. Die moet het reglement dan binnen de 60 dagen goedkeuren, afkeuren of er wijzigingen voor voorstellen. Bijna drie jaar geleden — op 3 november 2004 — stelde het Arbitragehof in haar arrest nr. 174/2004 dat de voogdij niet meer door de federale overheid maar door de deelstaten moest worden uitgeoefend.

## ■ WIE VRAAGT ADVIES?

Voogdij kan maar werken wanneer de gemeenten de aanvullende verkeersreglementen naar de voogdij opsturen en de adviezen opvolgen. Met dat opsturen loopt het duidelijk mis. 6 % van de gemeenten doet dit nooit, 13 % doet het slechts soms, terwijl iets meer dan 80 % van de respondenten de reglementen altijd opstuurt. Dat laatste cijfer lijkt misschien een goed resultaat, maar het gaat hier natuurlijk wel om het respecteren van de wet. Dat wettelijk kader is opgezet om enerzijds de wettelijkheidstoets uit te voeren en hierdoor de rechtzekerheid te bewa-

<sup>1</sup> *Krachtlijnen voor het leveren van snelheidsinformatie in functie van het toekomstig opstellen van een snelheidsdatabank. Studie in opdracht van Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Afdeling Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Zie managementnota op [www.mobielvlaanderen.be/docs/snelnieuws/snelheidsdatabank.pdf](http://www.mobielvlaanderen.be/docs/snelnieuws/snelheidsdatabank.pdf).*

ken, en anderzijds om de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid te sturen.

Uit ervaring weet men wel dat de FOD Mobiliteit weinig of geen kwaliteitsbewaking inbouwde; men beperkt zich tot het strikt afpunten van de wettelijke randvoorwaarden. Daarbij werd veeleer de letter dan de geest van de wettelijkheidstoetsing gehanteerd. Een treffende illustratie is de vroegere zone 30-regel. Om een aanvullend reglement zone 30 aanvaardbaar te maken voor advies, moesten vier voorwaarden vervuld zijn. Veel gemeenten zagen hun verkeersveiligheidsbeleid via zone 30 gedwarsboomd doordat ze formeel niet voldeden aan één van die vier elementen. Het gevolg was dat

veel van die gemeenten hun zone 30-reglementen toch uitvoerden, ondanks het negatieve advies. Op grond van deze praktijk werden de voorwaarden voor het invoeren van een zone 30-regeling onder minister Durant aangepast. Hieruit blijkt duidelijk dat alleen een voogdij die inhoudelijk en legistisch het aanvullende ontwerp verkeersreglement verbetert of toetst, als een zinvolle voogdij wordt ervaren.

Binnen de provinciale indelingen lijkt Vlaams-Brabant met 94 % het meest gezagsgetrouw, terwijl bij de Oost-Vlaamse respondenten slechts 73 % de reglementen altijd voor advies opstuurt.

#### ■ WAT GEBEURT ER MET DAT ADVIES?

De FOD Mobiliteit kan in de huidige voogdijregeling adviseren om het ontwerp van aanvullend verkeersreglement aan te passen. Van de gemeenten die het reglement opsturen, volgt slechts 71 % de opmerkingen van de voogdij op. 26 % doet dat soms en 4 % van de gemeenten volgt het advies nooit op. Dit betekent dat een niet gering aantal gemeenten de wettelijke voogdijregeling naast zich neerlegt, zeker als we daar ook de gemeenten bij rekenen die hun reglementen nooit of slechts soms naar de voogdij sturen. De voogdij wordt dus minstens als een probleem ervaren — de bevraging ging niet na voor welke problemen dit geldt. Die indruk wordt versterkt door de vaststelling dat de gemeentelijke wegbeheerders uiterst zelden een beroep instellen tegen het advies van de FOD Mobiliteit. In Oost-Vlaanderen en Limburg gebeurt dit nooit in 96 % van de gemeenten; voor Vlaanderen is dit in 88 % van de gemeenten het geval. Vermoedelijk zijn hiervoor verschillende verklaringen: men acht de procedure van beroep te omslachtig en stelt een nieuw reglement op dat al dan niet met het advies rekening houdt, men ziet af van de reglementering of men voert het aanvullende reglement toch uit zonder dat men rekening houdt met advies.

Dit wordt bevestigd door de antwoorden op de vraag of de gemeenten de verkeersborden al plaatsen voor ze het advies ontvangen. 5 % van de gemeenten doet dit altijd en 42 % soms. In de provincie Antwerpen laten de gemeenten zich het minst aan de huidige voogdij gelegen: 10 % van de gemeenten plaatst de verkeersborden altijd voor het ontvangen van het advies; bij 46 % gebeurt dit soms. Opmerkelijk is dat slechts een zeer klein aantal van de gemeenten (7 %) niet tevreden is over de inhoudelijke verantwoording van het advies.



Foto: Klumper

**Een op twintig gemeenten plaatst nieuwe borden altijd al voordat het aanvullend reglement door de FOD Mobiliteit goedgekeurd is. Drie op tien gemeenten leggen de opmerkingen van de FOD naast zich neer.**

#### ■ VOOGDIJ OP MAAT

Voor het beleid is het belangrijk om te weten hoe gemeenten tegen de nieuwe voogdij aankijken. Het feit dat de voogdij door de gewesten zal moeten worden uitgevoerd, biedt de mogelijkheid om een voogdij 'op maat' aan te bieden. Het grootste deel van de gemeenten is gewonnen voor een onderscheid tussen reglementen met en zonder specifieke voogdij. Slechts 10 % kan zich daar niet in vinden.

Er werd aan de gemeenten ook gevraagd welke voorwaarden volgens hen vervuld moeten zijn om bepaalde aanvullende reglementen voogdijvrij te maken. Het grootste deel (48 %) kiest voor de voorwaarde "in overeenstemming met het mobiliteitsplan". Op de tweede plaats komt de voorwaarde "het in elektronische vorm aanleveren van de gemeentelijke reglementen" (29 %), gevolgd door de keuze "geadviseerd door een deskundig mobiliteitsambtenaar" (26 %).

Globaal wijst dit er enerzijds op dat het mobiliteitsplan als beleidsplan sterk gewaardeerd wordt, en anderzijds dat een grotere professionalisering van het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid als wenselijk wordt ervaren.

**Alleen een voogdij die inhoudelijk en legistisch het aanvullende ontwerp verkeersreglement verbetert of toetst, wordt als een zinvolle voogdij ervaren.**

#### ■ WAT KAN ER UIT DE VOOGDIJ?

Er werd aan de gemeenten ook gevraagd welke aanvullende reglementen uit de voogdij zouden kunnen. De gemeenten zijn het sterkst afwijzend om verkeerslichtenreglementering uit de voogdij te halen: 63 % wil dat niet, terwijl 27 % alle verkeerslichten uit de voogdij wil. Zoals te

verwachten willen de meeste gemeenten (54 % voor Vlaanderen) de reglementen over stilstaan en parkeren uit de voogdij. Toch staan niet alle provincies evenzeer te springen: in Limburg vindt 44 % van de gemeente dat de borden 'stilstaan en parkeren' niet uit de voogdij mogen.

De verbodsborden (C) wil een klein percentage van de gemeenten (28 %) uit de voogdij. Verwonderlijk is dat voor de gebodsborden (D: verplichte richting, fietsers, voetgangers, paarden, ruiters, ...) er geen uitgesproken keuze is: 42 % wil alle gebodsborden uit de voogdij, 44 % wil dat net niet.

De meeste gemeenten willen de verkeerslichten liever niet uit de voogdij halen. De borden in verband met stilstaan en parkeren mogen voor de meeste gemeenten wel uit de voogdij.

Moelijk te verklaren is de houding ten aanzien van de nu al erg beperkte voogdij op aanwijzingsborden: 46 % wil geen enkel bord uit de voog-

dij. Dit is wat vreemd omdat men kan verwachten dat sommige gemeenten wat schroom zouden hebben tot bijv. de afbakening van de snelheidszones (bebouwde kom, zone 30), maar dat dit zou gelden voor de richtingsborden als F19 (straat met eenrichtingsverkeer) en F21 (rechts of links voorbereiden) is niet direct verklaarbaar.

Uit gesprekken bleek dat de ambtenaren/politieagenten eenvormige en juridisch correct opgebouwde besluiten prioritair stellen. De voogdij wordt beschouwd als een 'bewaker' van de kwaliteit. Of dit de belangrijkste verklaring is voor de resultaten en of er ook andere redenen meespelen, kon op basis van de bevraging niet worden aangetoond. Misschien heeft het ook te maken met een gebrek aan expertise bij de ambtenaren. Als dat zo is kan een permanente vorming en degelijke accurate informatie die vrees wat wegnemen. Ook door de aanvullende reglementen in elektronische vorm op te stellen kan de gemeente haar aanvullend verkeersreglement makkelijker op een juridisch correcte wijze opbouwen, en tegelijk efficiënter werken.

■ **OPPORTUNITEIT**

Uit de bevraging blijkt dat het mobiliteitsplan als beleidsinstrument niet alleen erg sterk wordt aanvaard, maar vooral als toetsteen dient voor

het opbouwen van nieuwe aanvullende verkeersreglementen. Dat geeft aan dat de gemeenten de behoefte hebben om een specifiek mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te ontwikkelen.

De Vlaamse regering moet de uitgesproken wens om een onderbouwd gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken, als een opportuniteit zien om het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te versterken en te professionaliseren. Daarbij staat de ondersteuning van de gemeentelijke mobiliteitscel centraal. Die kan zich zowel richten naar financiële, elektronische als kwalitatieve ondersteuning.

Het hoeft nauwelijks gezegd te worden dat een kwalitatieve opleiding van mobiliteitsdeskundigen op verschillende niveaus wenselijk is. Er is een enorme lacune tussen wat de markt — in de ruime zin — vraagt en wat nu in dagonderwijs en aanvullend onderwijs wordt aangeboden.

In het kader van de haalbaarheidsstudie voor een snelheidsdatabank werden de Vlaamse gemeentelijke wegbeheerders behalve over de voogdijregeling ook bevraagd over hun snelheidsbeleid en hun mobiliteitsplan. De resultaten leest u in het septembernummer van Verkeersspecialist.

**SAMENVATTING**

In het kader van een haalbaarheidsstudie voor een snelheidsdatabank werden de Vlaamse gemeenten bevraagd over hun snelheidsbeleid. De respons op de enquête was groot: 193 van de 308 gemeentelijke wegbeheerders namen deel. In de enquête werd onder andere gepeild naar de manier waarop de gemeenten met de huidige voogdijregeling omspringen en hoe die regeling hervormd zou kunnen worden. Nu de voogdij moet worden overgeheveld van het federale naar het gewestelijke niveau, biedt dat het beleid de kans om een modern, efficiënt samenwerkingsmodel tussen gewest en gemeente op te bouwen.

*Trefwoorden: gemeenteweg, snelheidsdatabank, snelheidslimiet, snelheidsmanagement, voogdij.*

**KORT**

**Belg betaalt verkeersboete steeds vlotter**

Uit politiestatistieken blijkt dat de Belg zijn verkeersboetes steeds vlotter betaalt. Sinds 31 maart 2006 kan men elke verkeers-overtreding die met een onmiddellijke inning (OI) afgehandeld wordt, per overschrijving betalen in plaats van met boetezegels. De politie verwachtte dat dit de burger ertoe zou aanzetten sneller te betalen. Dat blijkt uit te komen. In maart 2006 lag het percentage van OI's die betaald werden, op iets meer dan 77 %. Dat aantal daalde aanvankelijk na de invoering van het nieuwe betalingssysteem, maar is sinds eind 2006 aan het klimmen. Volgens de eerste gegevens van 2007 wordt meer dan 80 % betaald. In sommige Vlaamse politiezones ligt dat percentage dit jaar zelfs hoger dan 90 %. In Brussel en Wallonië ligt de betalingsgraad van onmiddellijke inningen lager. In Luik lag het percentage vorig jaar op een schamele 58 %. In de Brusselse zones was dat net onder of op 70 %. Begin 2007 stijgt de Brusselse betalingsbereidheid boven de 72 %. De hoofdstad haalt daarmee Antwerpen in, waar het betalingspercentage zelfs lichtjes afneemt. (Bron: *De Standaard*, 14 juni 2007)

**Vraag subsidies aan voor projecten rond verkeersveiligheid of duurzame mobiliteit**

De Vlaamse minister van Mobiliteit en de Vlaamse overheid reiken subsidies uit aan verenigingen en instellingen die mobili-

teitsprojecten rond verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit opzetten. Voor projecten in 2008 is er een totaalbedrag van 238.000 euro beschikbaar. De aanvraag moet binnen zijn voor 1 september 2007.

Projecten komen in aanmerking als ze de verkeersveiligheid verhogen, aanzetten tot meer fietsen, milieuvriendelijk vervoer stimuleren, het gebruik van openbaar vervoer laten toenemen of woon-school- en woon-werkverkeer duurzamer maken. De invalshoek kan zowel educatief, sensibiliserend, actiegericht als onderzoeksgericht zijn.

Alle verenigingen die opgericht zijn op particulier initiatief in de vorm van een vzw en alle instellingen van openbaar nut kunnen een projectsubsidie aanvragen. Zij kunnen maximaal 75 % van de directe personeels- en werkingskosten van het project toegekend krijgen. Investerings in infrastructuur worden evenwel niet gesubsidieerd.

De ingediende projecten worden beoordeeld op basis van een aantal vastgelegde criteria, zoals de mate van vernieuwing, het bovenlokaal karakter, de aansluiting bij het Vlaamse mobiliteitsbeleid en de kostenefficiëntie.

Meer info:  
[www.mobienvlaanderen.be/subsidiedecreet](http://www.mobienvlaanderen.be/subsidiedecreet)  
 Peter Keppens, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (Departement Mobiliteit en Openbare Werken), 02 553 81 75, [peter.keppens@mow.vlaanderen.be](mailto:peter.keppens@mow.vlaanderen.be).