

## Snoeien in het bordenbos

Joris Willems, Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek  
Miguel Vertriest, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw

**Te veel verkeersborden! De maatschappelijke discussie is gaande. Los van de vraag hoeveel informatie per weglengte ideaal is, lijkt er subjectief gezien sprake te zijn van een oversignalisatie. Dat bewijzen de vele klachten rond dit thema en het feit dat de Belgische federale minister van Mobiliteit en Vervoer het tot één van zijn beleidspunten heeft gemaakt. In deze bijdrage enkele mogelijke strategieën en een stappenplan om het aantal verkeersborden te verminderen.**

We zien een tendens naar meer belangenbehartiging van de consument en de burger. Op zich een zeer goede ontwikkeling. Anderzijds leidt dit ook vaak tot omkering van de bewijslast ten nadele van de producent of de wegbeheerder. Een mooi voorbeeld is de verkeersspiegel. Een wegbeheerder kan aansprakelijk worden gesteld als de spiegel foutief wordt gebruikt en er een ongeval gebeurt. Daarom worden hij nog zelden geplaatst. Het uitvaardigen van meer lokale regels of de plaatsing van verkeersborden wordt vaak ingegeven om de wegbeheerder veilig te stellen bij een eventueel ongeval.

### Negatieve effecten van (te veel) verkeersborden

Nieuwe lokale verkeersregels zijn vaak een simpele en snelle manier om een situatie veiliger te maken. Verkeersborden plaatsen is eenvoudig, maar een teveel kan de algemene leesbaarheid en duidelijkheid schaden. Mogelijke nadelige effecten zijn:

- Inflatie van de verkeersborden: hoe meer verkeersborden, hoe minder de waarde van een individueel bord. Verkeersdeelnemers zullen een grote informatiestroom automatisch filteren. Belangrijke informatie wordt relatief minder belangrijk, en minder belangrijke informatie wordt mogelijk niet meer bewust waargenomen of verwerkt. Vooral de meerwaarde van sommige gevaars- of aanwijzingsborden is beperkt, en kan de waarneming van de meer belangrijke ge- of verbodsborden bemoeilijken.



**Op nauwelijks 100 m afstand 16 verkeersborden: een (te) grote informatiedichtheid die het onmogelijk maakt dat alle borden worden gelezen en begrepen. Om dezelfde juridische toestand te waarborgen volstaan er slechts twee! En zelfs het wegnemen van het 70 km/uur-bord verandert feitelijk niets. Dus één bord volstaat in principe.**

- Inflatie van de algemene regels: door voor elke situatie specifieke regels te voorzien, worden algemene regels steeds minder van kracht en steeds onbekender. Mogelijk leidt dit zelfs tot normvervaging.
- Niet meer onderkennen van enkelvoudige boodschappen: vaak zijn borden dubbelop met een algemene regel (bijvoorbeeld een bord dat een kruispunt met een voorrang aan rechts aanduidt) of een markering met dezelfde juridische waarde (bijvoorbeeld doorlopende witte lijn). Door in sommige gevallen een supplementair bord te plaatsen, worden locaties zonder dit bord, en met een enkelvoudige boodschap, minder overtuigend.
- Verzwaring van de rijtaak: borden geven louter cognitieve informatie en vereisen een grotere decoderingsstap. Dit tegenover suggestieve of fysieke elementen die bijna automatisch het rijgedrag bepalen.
- Uitlokken van ongewenst verkeersgedrag op plaatsen waar geen expliciete beperkingen zijn aangegeven: zo kan bijvoorbeeld 90 km/uur op een landbouwweg buiten de bebouwde kom meer worden uitgelokt omdat een lagere snelheid niet hier, maar wel op andere plaatsen wordt aangegeven.
- Cascade-effect: aanduiding van een regel op de ene plek maakt aanduiding op een vergelijkbare plek nodig om geen tegenstrijdigheden te verkrijgen. Instelling van bijvoorbeeld 70 km/uur op een lokale verbindingsweg moet gepaard gaan met 70 km/uur of lager op de onderliggende wegen. Ook dit is weer aan te duiden met verkeersborden.
- Er wordt meer geregeld en gehandeld naar de letter in plaats van de geest, en daardoor ontstaat minder ruimte voor lokale of situationele omstandigheden. Het bord 70 km/uur geldt ook als het sneeuwt, maar de algemene regel (aanpassing rijgedrag aan de omstandigheden) komt dan op de achtergrond en wordt meer en meer vergeten.
- Hoge kosten voor de wegbeheerder: een bord inclusief paal en plaatsing kost circa 150-350 euro en moet gemiddeld ongeveer elke 10 jaar worden vervangen.
- Meer kans op fouten of tegenstrijdigheden bij de opmaak van de reglementen.
- Meer kans op vandalisme en dus niet meer van kracht zijn van de lokale reglementen.
- Ontkoppeling tussen regel en omgeving: borden plaatsen gaat sneller dan herinrichting van de weg, dus stemmen regel en omgeving tijdelijk mogelijk niet overeen.
- Minder aandacht voor andere, en met name suggestieve elementen, die mogelijk veel sterker het gewenst rijgedrag bepalen.

### **Basisfilosofie: goed zeemanschap in het wegverkeer**

Een teveel aan regels en een wildgroei aan lokale beperkingen kan dus nadelen hebben. Aan de andere kant leidt volledige deregulering tot chaos en onzekerheid, wat ook niet kan. Regels zijn dus nodig. Wellicht is een deregulering, maar binnen een duidelijk kader van algemene normen, zeer kansrijk. In de scheepvaart is dit reeds eeuwen gebruikelijk. Op zee is er nauwelijks plaats voor lokale reglementeringen en verkeersborden. Daarom is er dé algemene scheepvaartregel: *Goed Zeemanschap*.

Dit houdt twee zaken in (cf. Internationaal Aanvaringsreglement):

- bij afwezigheid van een specifieke regel is men verplicht te handelen volgens het gewone zeemansgebruik (algemene regels);
- bij lokale omstandigheden MOET men desnoods afwijken van de voorschriften of reglementen, ter vermijding van onmiddellijk gevaar.

Vertaald naar het wegverkeer betekent dit: *aangepast rijgedrag*. Dit staat wel in de wet, maar deze algemene regel inflanteert sterk door het toenemend aantal regels en lokale reglementeringen. En ook: hoe meer wetten, hoe meer achterpoortjes.

Enkele voorbeelden. Bij het gebruik van de eerste (niet-handenvrije) gsm's aan het stuur was er geen gericht wettelijk kader, maar werd door sommige politiekorpsen geverbaliseerd onder de noemer 'roekeloos rijgedrag'. Erg slim en juridisch geen probleem, indien tenminste het begrip roekeloos rijgedrag een duidelijke waarde heeft en

ook door de rechter als zodanig wordt geïnterpreteerd. Nu is er een wet die het niet-handenvrij bellen met een draagbare telefoon verbiedt. Met als vreemd neveneffect dat het bellen met een ingebouwd en niet-handenvrij telefoontoestel of mobilfoon in de auto sindsdien feitelijk is toegelaten! En het suggereert ook dat alle andere vormen van afleiding die niet expliciet in de wet staan, nu feitelijk worden toegelaten.

Ander voorbeeld: het nieuwe verkeersbord in België dat het gebruik van de cruise control verbiedt. De bedoelingen zijn goed, namelijk het voorkomen van aandachtsverslapping. Makkelijk voor de politie om achteraf, na een ongeval te kunnen verbaliseren. Want op het moment zelf is het nauwelijks te controleren. En ook op andere plaatsen en momenten kan het soms nodig zijn dat de cruise control wordt uitgeschakeld. Maar hier staat dan geen bord, dus het is expliciet toegelaten. En dan wordt het juist erg moeilijk om een chauffeur te vervolgen op basis van gevaarlijk of onaangepast weggedrag. Deze voorbeelden illustreren dat het opleggen van specifieke of lokale regels negatieve gevolgen kunnen hebben op andere domeinen of plaatsen. 'Goed zeemanschap' vraagt mentaliteitswijziging bij weggebruikers, wegbeheerders en vooral de handhavers, inclusief de rechterlijke macht via jurisprudentie. Omkering van de bewijslast is nodig: nu moet de wegbeheerder aantonen dat de signalisatie voldoende was, maar moet niet eerder de weggebruiker kunnen aantonen dat hij correct heeft gehandeld (cf. de bepalingen van goed zeemanschap)?

Naast het 'goed zeemanschap' is een *hiërarchie van doelstellingen* van belang. Het hoofddoel is het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van de doorstroming of het verbeteren van de verkeersleefbaarheid. Het uitvaardigen van regels en plaatsen van borden is slechts een middel. Juridische correctheid is geen doel op zich. Plaatsing van verkeersborden mag ook nooit een middel zijn om daarop gepast te kunnen controleren.

Ten slotte moet men *uitgaan van normaal gedrag*: maak geen aanvullende reglementeringen om een uitzondering te kunnen beboeten. Vele overtredingen gebeuren bewust, en uitzonderlijk en abnormaal rijgedrag worden niet voorkomen met extra regels of borden.

### **Algemene plaatsingsvoorschriften: het juiste bord op de juiste plaats**

Voordat een wegbeheerder overgaat tot het plaatsen van verkeerssignalisatie, zou hij eerst moeten nadenken over wat hij precies wil bereiken en op welke manier hij dit het beste kan doen. Dit gaat via drie stappen:

- Stap 1: het concretiseren van een doelstelling. Vaak wordt deze stap vergeten. Een bewoner vraagt om een zebepad/voetgangersoversteekplaats en de gemeente legt het zebepad aan. De doelstelling is om voetgangers op een veilige manier laten oversteken, een zebepad is één van vele mogelijke oplossingen.
- Stap 2: de situatie op het terrein grondig analyseren. Op basis van de probleemanalyse kunnen mogelijke oplossingen (de 3 E's: Education, Enforcement en Engineering) worden voorgesteld. Voor de wegbeheerder ligt een infrastructurele oplossing natuurlijk het meest voor de hand. Als we terugdenken aan het zebepad, blijken er ook andere oplossingen mogelijk (bijvoorbeeld: aanleggen van een woonerf of verkeerslichten met een drukknop) of zijn er bijkomende maatregelen noodzakelijk (zoals het beperken van de snelheid, het aanleggen van een middenberm of het verbeteren van de verlichting).
- Stap 3: Wanneer een bepaalde oplossing gekozen is, kan blijken dat er een bepaalde signalisatie mee gepaard gaat. Afhankelijk van de reglementering kan een verkeersbord verplicht, facultatief of verboden zijn.

De effectiviteit van de aangebrachte signalisatie hangt af van drie factoren:

- De *voorzienbaarheid van de situatie* waarop het verkeersbord wijst: een zone 30-schoolomgeving zal beter worden gerespecteerd wanneer de school duidelijk zichtbaar is.

- De *zichtbaarheid van het verkeersbord*: het bord staat op een zichtbare plaats, heeft nog steeds de juiste kleur en is voldoende groot.
- De *geloofwaardigheid van het verkeersbord*: het bord beantwoordt aan een nood en dwingt respect af bij de weggebruikers.

Hierbij is het voor de wegbeheerder belangrijk om rekening te houden met de vele vormen van ruis die kunnen optreden. Ruis is alles wat een verkeerde interpretatie van een verkeersbord veroorzaakt of een correcte interpretatie onmogelijk maakt (bijvoorbeeld: te veel borden, zichtbelemmeringen, fouten van de wegbeheerder). Een gevaarlijk voorbeeld van ruis zou zijn wanneer een bocht naar links abusievelijk als bocht naar rechts wordt gesignaleerd.

### Naar minder verkeersborden: globale strategieën en stappenplan

Vermindering van het aantal verkeersborden kan, maar binnen de randvoorwaarde van de juridische correctheid van een verkeerssituatie. Maar zelfs binnen deze voorwaarde kan de reglementering vaak veel eenvoudiger. Er kunnen diverse situaties of strategieën worden onderscheiden, beginnend bij de zeer korte termijn en zeer eenvoudige uitvoering uitlopend naar een langere termijn en weloverwogen benadering.

Samenvattend: algemeen kader voor het verminderen van het aantal verkeersborden

Globale strategie	Concrete maatregel: stappenplan	Voorwaarde
1: Verwijdering foute borden	1. Verwijderen juridisch foute borden en dubbele verboden	Geen
2: Verwijdering van niet strikt noodzakelijke borden	2. Verwijdering dubbele boodschappen en geboden	Analyse situatie
	3. Verwijdering overbodige borden <ul style="list-style-type: none"> <li>• borden die algemene regels aanduiden;</li> <li>• gevaars- en aanduidingsborden indien omgeving duidelijk is;</li> <li>• sommige vooraankondigingen.</li> </ul>	
	4. Uitbreiding zone-borden	
	5. Borden variabel maken	
3: Vervanging door andere elementen	6. Vervanging door markeringen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse situatie</li> <li>• Uitvoering maatregel</li> </ul>
	7. Vervanging door omgevingselementen en verkeerstechnische maatregelen	
4: Lange termijn: bewust dereguleren	Ultieme stap: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Expliciet hanteren van algemene regels en 'aangepast rijgedrag' ('goed zeemanschap');</li> <li>• Op korte termijn: verwijdering zeer kort op elkaar volgende borden met dezelfde betekenis zonder dat feitelijke situatie verandert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expliciter hanteren van 'aangepast rijgedrag' in sommige situaties.</li> <li>• Afspraken met politie en rechterlijke macht over het gehele grondgebied.</li> </ul>

## Strategie 1: Verwijderen van foute borden

Dit is de allereerste stap, die op zeer korte termijn kan en moet gebeuren. Voorbeelden:

- weghalen van ronduit foute borden of borden die in de gegeven context misplaatst of zelfs juridisch fout zijn.



Een juridisch onmogelijke situatie

- bord inhaalverbod met doorlopende witte lijn). Strikt genomen zijn dubbele verboden zelfs niet reglementair.



**Driemaal verboden in te halen. Het verkeersbord heeft geen toegevoegde waarde, en is zelfs een dubbele of driedubbele herhaling van het inhaalverbod.**

Strategie 2: Verwijdering van niet strikt noodzakelijke borden  
Ook dit is een korte-termijnstrategie.

Stap 2: verwijdering van dubbele boodschappen  
- indien borden quasi hetzelfde betekenen;



**Op een zeer lokale weg met lage snelheid (let op bestrating en dimensionering van kruispunt) heeft deze extra aanduiding geen enkele zin. Het gebod en verbod hebben dezelfde betekenis.**

- indien de omgeving of de infrastructuur reeds voldoende dwingend is;



**Een verkeersbord zonder toegevoegde waarde: de verkeersdrempel is reeds voldoende dwingend, ook juridisch. Ook het blauwe bord op de middengeleider heeft geen juridische meerwaarde.**



### Stap 3: verwijdering overbodige borden

- indien het gevaar voldoende duidelijk blijkt of logisch kan worden verwacht. Aanduiding van gevaar kan nuttig zijn zolang het duidt op werkelijk risico en er geen inflatie van gevaarsmeldingen is;



**Wat is de meerwaarde van het waarschuwen voor vrachtwagens op een industrieterrein?**

- sommige vooraankondigingen.

Soms worden veranderingen van situaties extra op voorhand of vanuit zijstraten aangegeven. Soms nuttig, maar in vele gevallen heeft dit geen toegevoegde waarde.

Stap 4: uitbreiding van zones in plaats van aparte verkeersborden



Uitbreiding van de zone had minstens één bord bespaard.

Stap 5: vervanging door variabele borden of regels met een tijdelijk karakter (bijvoorbeeld zone 30-oplichtbord)



**Variabele signalisatie kan ten minste één verkeersbord vervangen. Maar de overige mag men natuurlijk niet vergeten weg te halen.**

Strategie 3: Verkeersborden vervangen door andere elementen met dezelfde juridische correctheid: markeringen of infrastructuur

Dit vraagt een grondiger heroverwegen van bebording en de vervanging door andere signaalgevers, bijvoorbeeld door markeringen.

Stap 6: Borden vervangen door markeringen

Verkeersborden geven informatie op één plek, markeringen geven een constante informatiestroom die bovendien suggestief ook veel sterker is. De markering geldt natuurlijk niet indien deze door omstandigheden, zoals sneeuwval, niet zichtbaar is, maar de context is dan dermate anders dat moet worden teruggegrepen naar het beginsel 'aangepast rijgedrag'. Want het lijkt evident dat inhalen op een ondergesneeuwde weg valt onder de noemer 'onaangepast rijgedrag' en de weggebruiker desgevallend hierop kan worden aangepakt.



**Het inhaalverbod heeft weinig overtuigingskracht. Een doorlopende witte lijn is veel suggestiever én duidelijker. Het verkeersbord kan dan verdwijnen.**

Stap 7: borden vervangen door verkeerstechnische (of omgevings-)maatregelen  
Om een weg af te sluiten en enkel toegankelijk te houden voor langzaam verkeer, bieden fysieke maatregelen meestal de beste oplossing.



**Fysieke maatregelen in plaats van borden werken vaak beter.**

#### Strategie 4: Bewust dereguleren

Ook dereguleren kan, zonder de verkeersveiligheid te schaden, maar met de algemene beginselen ('goed zeemanschap') als basis en toetskader. Dit vraagt wel een meer lange-termijnbenadering en het bewust en meer expliciet hanteren van dit principe door de rechterlijke macht. Gelukkig zijn er al enkele gemeenten die dit op kleine schaal in hun centrum hebben toegepast.

Maar ook op korte termijn en op kleine schaal kan men dereguleren en verkeersborden wegnemen zonder dat de *feitelijke* situatie werkelijk verandert. Een voorbeeld is het verwijderen van snelheidsborden die zeer kort op elkaar volgen als gevolg van een korte opeenvolging van zijstraten. Strikt genomen ontstaat er een klein hiaat, maar zonder nadelen voor de verkeersveiligheid. Deze strategie plaatst verhoging van de verkeersveiligheid en leesbaarheid bovenaan. Juridisch stelt dit meestal geen probleem.



**Het invoeren van een lokale beperking over nauwelijks 50 m zorgt voor vier extra verkeersborden. De feitelijke situatie verandert nauwelijks door de borden weg te nemen. Hier zou men op korte termijn en op kleine schaal goed kunnen dereguleren.**

## Een korte praktijkoefening

Gegeven: een willekeurige ringvormige wijkverzamelweg in een kleine gemeente. De totale lengte bedraagt ongeveer 800 m met 11 volwaardige kruispunten. Het is een weg met beperkt eenrichtingsverkeer: fietsverkeer mag in de twee richtingen, autoverkeer in één richting. In totaal zijn er in de richting van het autoverkeer 36 verkeersborden (gemiddeld elke 22 m), waarvan:

- tien verkeersborden die een verplichte rijrichting aanduiden (F19);
- negen borden die een oversteek voor voetgangers of een plaats waar veel kinderen komen aanduiden (A23-F49);
- acht verkeersborden die de voorrang van rechts aanduiden (B17);
- drie verkeersborden betreffende het parkeren en stilstaan (E1-E3);
- twee oplichtborden zone 30-schoolomgeving;
- twee borden einde zone 30-schoolomgeving;
- twee borden die verbieden linksaf te slaan (C31a).

Toepassing van de principes leidt tot het volgende:

### Stap 1: Verwijdering foute borden

Echt juridisch foute borden zijn er niet aanwezig. Wel is een dubbel verbod aanwezig met twee verkeersborden die parkeren verbieden. Op de wegsectie zijn parkeervakken op de weg getekend, en de wet verbiedt dat men buiten de parkeervakken parkeert. De twee borden (begin en einde van het verbod) zijn dus een dubbel verbod.



**Voorbeeld van strategie 1-stap 1: er zijn parkeervakken die verbieden om buiten deze vakken te parkeren. Het bord is dus in feite een dubbel verbod.**

### Stap 2: verwijderen dubbele boodschappen

De borden die verbieden linksaf te slaan hebben geen nut, mits dit op de zijweg nog wordt aangeduid door het bord C1 (rood bord met witte horizontale streep). Twee borden kunnen dus verdwijnen.

### Stap 3: verwijderen van niet-noodzakelijke borden

Het merendeel van de verkeersborden kan onder deze noemer verdwijnen. Het betreft alle borden die een oversteek voor voetgangers aanduiden (uitgezonderd de twee die gecombineerd moeten worden met de zone 30-schoolomgeving. Het betreft een situatie binnen de bebouwde kom en zelfs een zone 30 waar het niet nodig is om een voetgangersoversteek aan te duiden, en zeker niet met een vooraankondiging. Ook de aanduidingen van de voorrang van rechts kruispunten mogen verdwijnen. Enkele jaren geleden is in de gemeente en op de wegsectie zelfs campagne gevoerd om de voorrang van rechts situatie te benadrukken. In totaal kunnen hierdoor dus 15 borden verdwijnen.



**Aankondiging oversteekplaatsen en voorrang van rechts kan overal verdwijnen, zeker in een typische kleinschalige bebouwde kom omgeving. Het blauwe bord moet overigens ter hoogte van de oversteek zelf worden geplaatst. In die zin is het zelfs ronduit fout.**

Stap 4: niet van toepassing

Stap 5: niet van toepassing

Stap 6: niet van toepassing

Stap 7: vervanging door andere elementen

Het bord dat stilstaan verbiedt is een zeer lokale maatregel bij de kerk en het stadhuis, en om te voorkomen dat men op de gelijkvloerse berm zou gaan staan die eigenlijk als voetpad is bedoeld. Een kleine verhoging of het iets duidelijk herkenbaar maken van het trottoir zou voldoende zijn.





**Het parkeer- en stilstaanverbod kan worden vervangen door de infrastructuur iets aan te passen, maar het trottoir lijkt hier toch voldoende duidelijk. En als hier toch een passagier wil in- of uitstappen, hebben we dan een probleem?**

De ultieme strategie en stap, verdere deregulering, biedt weinig of geen mogelijkheden en is hier daarom niet van toepassing.

Samenvattend: zonder de juridische correctheid in gevaar te brengen, kunnen dus 20 van de 36 verkeersborden verdwijnen, oftewel 56 procent. En wellicht dat de situatie in zijn totaliteit een stuk leesbaarder wordt en de algemene regels die aanmanen tot voorzichtigheid en voorrang beter worden nageleefd.

### **Conclusie**

Beperking van het aantal verkeersborden lijkt wel degelijk mogelijk. Reeds op korte termijn kunnen vele verkeersborden gewoon verdwijnen, zonder de juridische correctheid te raken. Een stap verder is het vervangen van verkeersborden door andere en meer suggestieve elementen, die vaak ook dezelfde juridische waarde hebben. De ultieme stap is het bewust reguleren, maar dit kan enkel onder de voorwaarde dat de algemene beginselen van aangepast rijgedrag een meer prominente rol gaan spelen. Ook eenzelfde toepassing door alle wegbeheerders is uiteraard een voorwaarde.

Uit een zeer eenvoudig en exemplarisch voorbeeld blijkt dat in de praktijk (meer dan) de helft van de verkeersborden zou kunnen verdwijnen. Wat uitgebreider onderzoek zou kunnen staven of dit ook algemeen van toepassing is.

De Minder Borden Gids en het stappenplan voor de vermindering van het aantal verkeersborden is gratis te downloaden op de website van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid: [www.bivv.be](http://www.bivv.be)