

# Mobiliteitsbrief

juni 2009

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
10e jaargang, nr 107 · verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: AWW

## Veilige wegen en kruispunten

Sinds begin juni staat het nieuwe 'Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten' online. Het bundelt tips en aanbevelingen voor een veiliger wegontwerp voor alle soorten weggebruikers. Het nieuwe vademecum is onder meer gebaseerd op de ervaringen uit het gevaarlijkepuntenprogramma.

### ■ “Het meest omvattende vademecum tot nu toe”

“Het ‘Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten’ bundelt alle nuttige inzichten voor de aanpak van gevaarlijke plaatsen”, zegt Armand Rouffaert. “Daarom is het een onmisbaar document.”



“Het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten combineert de aanbevelingen uit de andere vademecums tot een handig overzicht bij de aanpak van gevaarlijke plaatsen.”

Armand Rouffaert, afdelingshoofd Verkeerskunde.

#### Waarom is dit nieuwe vademecum er gekomen?

Armand Rouffaert: “Op korte tijd werden een groot aantal gevaarlijke punten op gewestwegen aangepakt via het bekende ‘gevaarlijkepuntenprogramma’ (zie p.3, red). Al doende bouwden wij en onze partners hierin een ruime ervaring op. Die wilden wij niet verloren laten gaan, we wilden ze delen met iedereen die betrokken is bij het ontwerp en beheer van wegen.

De studie bureaus die meewerkten aan de aanpak van de gevaarlijke punten – tijdelijk verenigd in TV3V – hadden gaandeweg een interne leidraad opgesteld. Een mix van eigen kennis en ervaring, richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer en buitenlandse ervaringen. Die leidraad is nu tot een vademecum herschreven op maat van lokale overheden.”

#### Wat biedt dit vademecum inhoudelijk?

“Het geeft een aantal aandachtspunten voor de aanpak van gevaarlijke plaatsen. Hoe begin je eraan? Welke (start)gegevens heb je nodig? Welke stappen moet je nemen om te komen tot de beste oplossing voor een gevaarlijke plaats met die en die kenmerken? Voor een aantal veel voorkomende oplossingen zoals rotondes en fietsoversteekplaatsen somt het vademecum aandachtspunten op voor de verschillende weggebruikers. Het bevat ook een aantal handige checklists in verschillende fases van het ontwerp en de uitvoering om na te gaan of er niets over het hoofd is gezien. Veilig wegontwerp houdt rekening met alle weggebruikers en dat maakt het soms bijzonder complex.”

#### Hoe verhoudt dit vademecum zich tot de al bestaande vademecums?

“In het ‘Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten’ wordt in beknopte vorm bij elkaar gebracht wat het meest nuttig is bij de aanpak van gevaarlijke plaatsen. Het zegt ook hoe men de verschillende aanbevelingen van de andere vademecums het best kan combineren. Het nieuwe vademecum geeft dus weinig nieuwe elementen aan, maar voor sommige punten vindt men er toch de meest recente inzichten in, die mogelijk nog niet opgenomen waren in de andere werken.”

#### Wie moet dit vademecum zeker in huis halen?

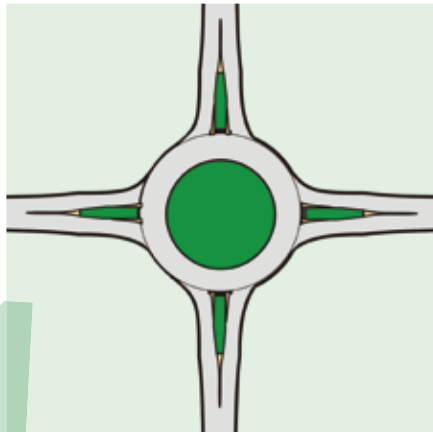
“Het is een onmisbaar document voor al wie dagelijks meewerkt aan veilige wegen: ontwerpers, toezichters, werfleiders, regie- en districthoofden van het Vlaamse Gewest én van gemeenten, ... Maar ook voor wie een adviserende functie heeft bij aanpassingen van de weginfrastructuur en zelfs voor de geïnteresseerde dagelijkse weggebruiker zal dit vademecum op heel wat punten verhelderend zijn.”



**U kunt het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten raadplegen op [www.wegen.vlaanderen.be](http://www.wegen.vlaanderen.be). In september wordt er ook een gedrukte versie verspreid.**

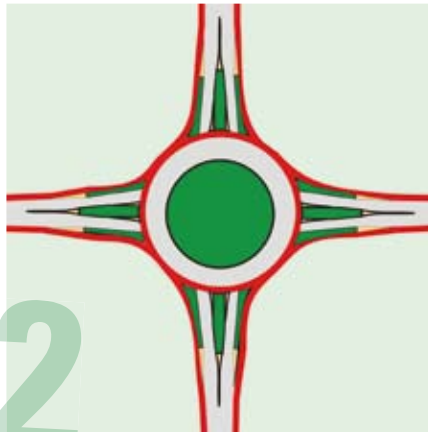
# Modeloplossingen voor fietsers op rotondes

■ Het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten geeft aanbevelingen en suggereert modeloplossingen voor gevaarlijke plaatsen. Alle soorten weggebruikers komen daarbij aan bod. Hier bekijken we kort enkele mogelijkheden voor fietsers op rotondes. Bij het ontwerp van een rotonde zijn er vijf manieren om met fietsers om te gaan. Het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten zet de voor- en nadelen van alle opties op een rijtje.



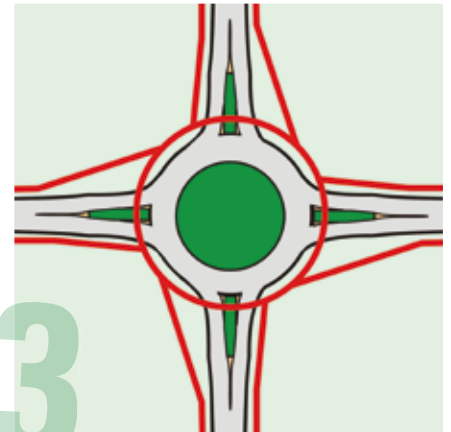
## 1 Gemengde afwikkeling

De meest eenvoudige oplossing is om de fietsers met het gemotoriseerd verkeer te mengen, waarbij ze ook dezelfde toe- en afritten gebruiken. Belangrijk is om de toeritten, afritten en rijstrook van de rotonde zo smal mogelijk te houden om het mengen van het verkeer ook effectief af te kunnen dwingen. Een brede rammelstrook rond het middeneiland moet er dan voor zorgen dat ook vrachtwagens en bussen de rotonde vlot kunnen gebruiken.



## 2 Aanliggend fietspad

Als er op de takken aanliggende fietspaden aanwezig zijn, is de eenvoudigste oplossing om een aanliggend fietspad aan te leggen. Dit blijkt echter het meest onveilige type te zijn voor fietsers en is volgens het nieuwe Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten dus zeker af te raden.



## 3 Vrijliggend fietspad in de voorrang

Met vrijliggende fietspaden in de voorrang loopt het fietspad volledig rond en evenwijdig aan de rijbaan op de rotonde en is het fietspad rood. Waar het de rijbaan dwarst wordt het fietspad gemarkeerd met onderbroken strepen (in de voorrang). Om aan te geven dat het vrijliggend fietspad behoort tot de rotonde, wordt de afstand tussen rijbaan en fietspad beperkt tot 5 meter. De ruimte ertussen wordt slechts opgevuld met betonstraatstenen of iets dergelijks. Die 5 meter is net voldoende als opstelruimte tussen de rotonde en het fietspad, voor personenwagens die de rotonde naderen. Personenwagens verlenen in twee etappes voorrang: eerst aan de fietsers op het fietspad (en de voetgangers op het zebrapad) en vervolgens aan het autoverkeer op de rotonde. Wanneer automobilisten voorrang moeten verlenen aan fietsers op de rotonde, zorgt dit slechts voor een capaciteitsreductie van 2 à 8%. Een fietspad in de voorrang is enkel aan te raden bij een eenstrooksrotonde binnen de bebouwde kom zonder tweerichtingsfietsoversteken.



## 4 Vrijliggend fietspad uit de voorrang

Als het vrijliggende fietspad uit de voorrang wordt aangelegd, dan raadt het nieuwe vademecum aan om de voorrang voor het autoverkeer te benadrukken en te vermijden dat wachtende auto's de doorgang voor de fietsers blokkeren. Dat kan door het fietspad uit te buigen en een opstelruimte van 6 tot 10 meter te creëren tussen de buitenstraal van de rotonde en de fietsoversteekplaats met blokmarkering erlangs. De rode kleur van het vrijliggende fietspad wordt onderbroken ter hoogte van de toe- en afritten. De overstekende fietser moet een manoeuvre naar links maken en ziet de haaiantanden voor de oversteek. De ruimte tussen de rijbaan van de rotonde en het vrijliggend fietspad wordt best opgevuld met laagstammig groen. Buiten de bebouwde kom worden gelijkvloerse fietspaden bij voorkeur uit de voorrang gehouden. Ook binnen de bebouwde kom wordt dit type rotonde soms aanbevolen bij tweestrooksrotondes of in geval van tweerichtingsfietsoversteken.

## 5 Ongelijkvloerse fietspaden

Als het verkeersaanbod zo groot is dat een tweestrooksuitvoering van de rotonde noodzakelijk is of als de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer te hoog is voor een gelijkvloerse kruising met het fietspad, dan is een ongelijkvloerse oplossing gewenst. Als een ongelijkvloerse kruising geen haalbare oplossing is en als de fietsroute zodanig kan gewijzigd worden dat het tracé logisch blijft, kan ook verlegging overwogen worden van de fietsroute naar een locatie waar veilig gekruist kan worden.

# Gevaarlijkepuntenprogramma: stand van zaken

## “Al 400 gevaarlijke punten veiliger gemaakt”

■ De voorbije zes jaar trok Vlaanderen 550 miljoen euro extra uit om gevaarlijke punten op gewestwegen weg te werken via het gevaarlijkepuntenprogramma. Tom Roelants geeft een stand van zaken.

### Hoeveel gevaarlijke punten zijn op dit moment aangepakt?

Tom Roelants: “400 punten zijn nu heringericht en opnieuw opgesteld voor het verkeer. Tegen eind 2009 zullen ongeveer 520 van de 800 gevaarlijke punten – of 65% – helemaal weggewerkt zijn. Tegen dan zal er ook voor minstens 240 andere punten een ontwerp bestaan of zullen de werken aanbesteed zijn. Tegen begin volgend jaar blijven er zo maximum nog 40 punten uit de lijst van 800 over waarvoor we nog een definitieve oplossing gedetailleerd moeten uitwerken.”

### Hoeveel werd er al geïnvesteerd?

“Eind dit jaar zullen we 550 miljoen euro besteed hebben. Als we de 800 punten volledig willen afwerken zoals vooropgesteld schat ik dat we de komende jaren nog ongeveer 300 miljoen euro extra nodig hebben. Dat komt onder meer door de prijsstijgingen in de bouwsector, maar ook omdat we er bewust

voor kozen om sommige punten grondiger aan te pakken dan initieel voorzien om een optimale veiligheid te garanderen. Op bepaalde punten kozen we bijvoorbeeld voor de duurere optie van fiets- en voetgangers-tunnels.”

### Wordt het aantal nieuwe ongevallen op de aangepaste punten opgevolgd?

“Het Steunpunt Verkeersveiligheid is momenteel bezig met de voorbereiding van een studie over de ongevallencijfers op de heringerichte punten. Ook binnen onze administratie monitoren we de heringerichte punten om een idee te hebben van de evolutie in de ongevallen. Daaruit blijkt duidelijk een dalende trend, tot soms 80% minder ongevallen na de herinrichting. Maar nogmaals: die resultaten zijn niet wetenschappelijk onderbouwd. Voor de officiële cijfers is het wachten op de studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid.”

“Op sommige punten kozen we voor een grondigere aanpak dan eerst gepland, ook al was die duurder.”

Tom Roelants, afdelingshoofd Planning en Coördinatie AWW

Foto: MOW



voor



na

Foto's: TV3V

De Gistelsesteenweg in Jabbeke is een van de 800 punten die via het gevaarlijkepuntenprogramma veiliger zijn gemaakt. Een middengeleider met oversteekplaats en verhoogde fietspaden moeten de zachte weggebruiker beter beschermen.

### Stand van zaken van de gevaarlijke punten op 1 april 2009

#### Voorontwerp

Antwerpen	183 op 185 afgewerkt
Limburg	190 op 193 afgewerkt
Oost-Vlaanderen	157 op 159 afgewerkt
Vlaams-Brabant	127 op 129 afgewerkt
West-Vlaanderen	132 op 134 afgewerkt
<b>Totaal</b>	<b>789 op 800 (98%)</b>

#### Ontwerp

Antwerpen	163 op 185 afgewerkt
Limburg	155 op 193 afgewerkt
Oost-Vlaanderen	108 op 159 afgewerkt
Vlaams-Brabant	97 op 129 afgewerkt
West-Vlaanderen	108 op 134 afgewerkt
<b>Totaal</b>	<b>631 op 800 (79%)</b>

#### Aanbesteding

Antwerpen	144 op 185 gegund
Limburg	120 op 193 gegund
Oost-Vlaanderen	92 op 159 gegund
Vlaams-Brabant	68 op 129 gegund
West-Vlaanderen	88 op 134 gegund
<b>Totaal</b>	<b>512 op 800 (64%)</b>

#### Afgewerkt

Antwerpen	112 op 185 uitgevoerd
Limburg	94 op 193 uitgevoerd
Oost-Vlaanderen	78 op 159 uitgevoerd
Vlaams-Brabant	57 op 129 uitgevoerd
West-Vlaanderen	59 op 134 uitgevoerd
<b>Totaal</b>	<b>400 op 800 (50%)</b>

# Aanpassingen halteaccommodatie bij De Lijn

■ Sinds begin juni veranderde er een en ander aan het productengamma van gesubsidieerde halteaccommodatie dat De Lijn aanbiedt.

- Alle schuilhuisjes die vanaf nu besteld worden, zullen voor de verlichting van de infokaders uitgerust worden met een zonnepaneel en toebehoren (accu, schemerschakelaar, bewegingssensor). Dit betekent dat de schuilhuisjes niet meer moeten aangesloten worden op het elektrische net.
- Het grootste model (schuilhuisje type C) wordt niet langer aangeboden.
- Er is een nieuw type schuilhuisje (type D) in het aanbod: dit is een smaller schuilhuisje met korte zijwanden, of zonder zijwanden. Dit type bestaat dus in 2 versies.
- Er kunnen voortaan aparte zitbanken geleverd worden.
- De look van de schuilhuisjes werd lichtjes aangepast. Ook de afvalbakken kregen een facelift.

Naast de schuilhuisjes biedt De Lijn ook nog steeds verschillende modellen fietsenrekken aan en een overdekte fietsenstalling.



Illustratie: Epsilon

**Nieuw in het gesubsidieerde aanbod van De Lijn: extra kleine schuilhuisjes (type D).**

➤ Het volledige aanbod en de nieuwe prijzen over gesubsidieerde schuilhuisjes van De Lijn vindt u op [www.delijn.be/overheden](http://www.delijn.be/overheden) (halte-accommodatie).

Of **meer info** bij de halteverantwoordelijke van De Lijn in uw provincie:

- Antwerpen: 03 218 15 72
- Limburg: 011 85 03 20
- Oost-Vlaanderen: 09 210 94 18
- Vlaams-Brabant: 016 31 36 45
- West-Vlaanderen: 059 56 53 03

## Gemeentelijk mobiliteitsplan Nieuwe artikels online

Op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) vindt u nieuwe teksten m.b.t. de gemeentelijke mobiliteitsplanning. De terminologie en inhoud werden in overeenstemming gebracht met het **Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid**.

Ook de ervaringen met de sneltoets en de drie zogenaamde sporen maakten een actualisering van de meeste teksten noodzakelijk. Onder de knop Mobiliteitsplan vindt u een nieuwe algemene tekst over het gemeentelijk mobiliteitsplan, alsook aparte nieuwe of geactualiseerde artikels over:

- Fase 1: Oriëntatie
- Fase 2: Planopbouw
- Fase 3: Mobiliteitsplan
- Het gemeentelijk mobiliteitsplan - Procedure
- Werkdomeinen A-B-C
- Vorm en inhoud van het actieplan van het gemeentelijk mobiliteitsplan
- Sneltoetsformulier & Voortgangsverlag
- Spoor 1: Vernieuwen van het gemeentelijk mobiliteitsplan
- Spoor 2: Verbreden-verdiepen van het gemeentelijk mobiliteitsplan - Stappenplan
- Spoor 3: Bevestigen-actualiseren van het gemeentelijk mobiliteitsplan - Stappenplan

## Goed om weten

Belgisch  
Wegencongres

Congrès Belge  
de la Route

Gent 22-25/09/09

### ■ 21<sup>ste</sup> wegencongres: mis deze vakbeurs niet!

Eind september wordt voor de 21<sup>ste</sup> keer het wegencongres georganiseerd, een vakbeurs voor professionals in de wegeninfrastructuur. Het vierdaags congres is opgebouwd rond negen thema's die de wegenproblematiek vanuit verschillende invalshoeken benaderen.

Er is gekozen voor actuele onderwerpen zoals alternatieve financieringsmogelijkheden, minder hinder en coördinatie

van wegwerkzaamheden. Ook duurzame mobiliteit, veiligheid, wegenmanagement en leefmilieu staan op de agenda. De aandacht voor actuele onderwerpen gaat echter niet ten koste van de traditionele technische thema's: in Gent komen ook de laatste ontwikkelingen op het vlak van beton- en asfaltverhardingen, grondwerken en kunstwerken uitgebreid aan bod. Parallel met deze presentaties loopt de tentoonstelling 'Wegen 2009'.

- **Wanneer:** dinsdag 22 tot en met vrijdag 25 september 2009
- **Waar:** ICC Gent
- **Meer info:** [www.wegencongres.be](http://www.wegencongres.be)

### ■ Nieuwe brochure fietsenstallingen

In opdracht van de Vlaamse overheid maakte de Fietsersbond een nieuwe brochure 'Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel – Goede praktijkvoorbeelden'. Aan de hand van concrete voorbeelden wordt getoond hoe een kwaliteitsvolle, diefstalveilige en comfortabele fietsenstalling er kan uitzien.

De brochure wordt naar alle lokale overheden opgestuurd en is ook te downloaden op [www.mobielvlaanderen.be/vademecums](http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums).



De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

**Website:** [www.mobielvlaanderen.be/convenants/](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/). **Abonnement:** [www.mobielvlaanderen.be/](http://www.mobielvlaanderen.be/) (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, [sandra.debel@kluwer.be](mailto:sandra.debel@kluwer.be). **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Stijn Dergent (VSV), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.