

# Mobiliteitsbrief

november 2009

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
11e jaargang, nr 110 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: Rob Stevens

## Nieuw beleid

In dit nummer gaat Mobiliteitsbrief langs bij minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. In een uitgebreid interview komt u te weten welke klemtonen zij in de komende jaren wil leggen.

## ■ Werken aan vlotte comodaliteit en verhoogde verkeersveiligheid



Foto: Paul De Cloedt

“Het beleid zal deze legislatuur gericht zijn op een integrale aanpak en op het principe van comodaliteit.”

Hilde Crevits,  
minister van Mobiliteit en  
Openbare Werken.

**De bevoegdheden ‘mobiliteit’ en ‘openbare werken’ zijn opnieuw verenigd in één beleidsdomein, en dat onder de vleugels van Vlaams minister Hilde Crevits. Mobiliteitsbrief ging polsen naar enkele prioriteiten voor de komende legislatuur.**

*Verwacht u een andere aanpak nu ‘mobiliteit’ en ‘openbare werken’ opnieuw verenigd zijn in één beleidsdomein?*

Hilde Crevits: “Het grootste voordeel is dat we nu alle schakels in het mobiliteitssysteem kunnen aansturen. Het beleid zal deze legislatuur dan ook gericht zijn op een integrale aanpak binnen het hele beleidsdomein en op het principe van comodaliteit. We willen immers de schakels in het vervoersysteem nog beter op elkaar laten inspelen. Door de programma’s op elkaar af te stemmen, willen we bijvoorbeeld vermijden dat er onderlinge concurrentie zou zijn tussen bus, tram en trein. De voordelen van elke modus komen pas ten volle tot hun recht als ook de integratie tussen de modi verbeterd. Zo stimuleren we diefstalveilige en comfortabele fietsenstallingen aan de halte-

plaatsen van De Lijn of standplaatsen voor autodeelprojecten bij stationsomgevingen of andere mobiliteitsknooppunten. Ook de overstap tussen verschillende modi moet makkelijker en efficiënter kunnen. We willen daarom nog meer stationsomgevingen zien uitgroeien tot echte multimodale knooppunten.”

*Tijdens de vorige legislatuur keurde de Vlaamse regering de oprichting van het IVA Fonds Stationsomgevingen goed. Blijft dat fonds bestaan?*

“Het IVA Fonds heeft als opdracht middelen vrij te maken voor de financiering van

onthaalinfrastuctuur voor De Lijn en haar reizigers bij de heraanleg van een stationsomgeving. We zullen dit zeker verder zetten en we garanderen ook dat deze projecten geen voorrecht zullen zijn van de grote locaties. We zullen globale masterplannen voor de stationsomgeving uitwerken in samenwerking met alle betrokken partners, op basis van standaardovereenkomsten voor de stationsomgevingen.”

➤ *vervolg op pagina's 2 en 3*



Foto: Kluwer

**De komende legislatuur ligt de klemtoon op multimodale openbaarvervoerknooppunten, waar reizigers vlot van het ene op het andere vervoermiddel zullen kunnen overstappen.**



Voor fietspaden langs gemeentewegen die deel uitmaken van het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk, blijft subsidie via het Fietsfonds mogelijk.

➤ *vervolg van pagina 1*

*De vorige legislatuur zette sterk in op doorstroming voor openbaar vervoer. Wordt die lijn ook doorgetrokken?*

“Een vlotte doorstroming voor het openbaar vervoer verhoogt de kwaliteit van het openbaar vervoer en draagt zo bij tot een modal shift naar het openbaar vervoer. Bovendien draagt het bij aan een verlaging van de exploitatiekosten en bijgevolg aan een efficiëntere besteding van het exploitatiebudget van De Lijn. Een herinrichting van de openbare weg, vaak met de aanleg van vrije busbanen en met verkeerslichtenbeïnvloeding, is een belangrijke maatregel om de doorstroming te verbeteren. Dergelijke uitgebreide ingrepen zijn echter niet overal mogelijk en opportuun, omwille van de ruimtebeperking, bijvoorbeeld aan kruispunten. De investeringen in een betere doorstroming voor het openbaar vervoer moeten om die reden dan ook voortdurend worden geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd.”

## Fietsbeleid

*‘Meer fietspaden met het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk (BFF) als uitgangspunt’ is een van de accenten in uw beleidsnota. Hoe ziet u dat concreet?*

Hilde Crevits: “Kijk, willen we meer mensen op de fiets voor het woon-werkverkeer, dan is het noodzakelijk dat er nieuwe veilige fietspaden worden aangelegd. Dit zal een zwaartepunt zijn in het fietsinvesteringsbeleid. Voor fietspaden langs het BFF op gewestwegen willen we meer planmatig en gebiedsgericht werken. We willen de investeringen hiervoor wat meer sturen en ze prioritair richten op de schakels met de grootste meerwaarde voor de realisatie van het netwerk. Om dit te realiseren, zullen we onder andere de methode van

de objectieve behoefteanalyse - die de prioriteiten bepaalt van fietspadprojecten langs gewestwegen - aanpassen. Bij de heraanleg van kruispunten zal er bij het ontwerp bijzondere aandacht zijn voor de veiligheid van voetgangers en fietsers. Onder meer door de aanleg van fietsbruggen of -tunnels kunnen ontbrekende schakels in het BFF gerealiseerd worden. De ketting is maar zo sterk als zijn zwakste schakel, dus bij aanleg van een fietsbrug of -tunnel creëren we een sterkere én veiligere ketting.”

*Er moeten niet alleen meer fietspaden komen, u wilt ze ook sneller gerealiseerd zien.*

“Kwaliteitsvolle veilige fietspaden moeten inderdaad sneller kunnen worden gerealiseerd. Momenteel zijn er nog te veel (subsidie)dossiers ‘slappend’. De investeringsbedragen zijn gereserveerd, maar de fietsvoorzieningen geraken omwille van onteigeningen, administratieve procedures, ... slechts moeizaam gerealiseerd. Daarom zullen we de fietsmodules van het mobiliteitsconvenant evalueren en zo nodig hervormen. Door de procedures te vereenvoudigen en de verantwoordelijkheden tussen de verschillende beleidsstructuren, de federale aankoopcomités, het gewest, provincies en gemeenten te optimaliseren, zal niet langer een rem staan op de besteding van de financiële middelen. Zo willen we de doorlooptijden van de projecten verkorten zonder in te boeten op de kwaliteit van de geplande fietsvoorzieningen. We bekijken hoe we de administratieve procedure kunnen versnellen. Zo moeten onder andere onteigeningen een pak sneller gaan.”

*Zullen gemeenten een beroep kunnen blijven doen op het Fietsfonds?*

“De aanleg van fietspaden op het BFF langs gemeentewegen zal inderdaad verder finan-

cieel ondersteund worden via het Fietsfonds. We voorzien jaarlijks 10 miljoen euro voor het Fietsfonds. Alle provincies samen investeren eveneens 10 miljoen euro in dit fonds. Ook die procedure zal waar mogelijk vereenvoudigd worden, zodat ook deze fietspaden sneller gerealiseerd worden op het terrein.”

*Welke kwaliteitsnorm zal gehanteerd worden bij de aanleg van nieuwe fietspaden of het verbeteren van bestaande?*

“Het Vademecum Fietsvoorzieningen is al jaren de norm voor kwaliteitsvolle fietspaden. Dat zal in de toekomst niet anders zijn. We willen het Vademecum Fietsvoorzieningen wel verbeteren door de op het terrein vastgestelde problemen weg te werken. Alle fietspaden langs gewestwegen moeten op termijn voldoen aan de normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen. Ook de niet-gewestwegen op het BFF moeten voldoen aan kwaliteits-eisen. De normen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen zijn bepalend bij de toekenning van subsidies voor de aanleg of de verbetering van fietspaden langs gemeentewegen die deel uitmaken van het BFF. We passen ook een ‘Fietstoets’ toe: die houdt in dat bij geplande wegenwerken ook telkens de fietsvoorzieningen worden (her)aangelegd. Per project zal worden nagegaan of het verbeteren van het bestaande fietspad dan wel de aanleg van een nieuw fietspad het meest aangewezen is.”

*Kunnen de lokale overheden een beroep doen op hulpmiddelen om de kwaliteit van de fietspaden te garanderen?*

“Om de kwaliteit na (her)aanleg objectief te beoordelen, wordt de vlakheid van de fietspaden en het comfort bij het op- en afrijden van fietspaden gecontroleerd door de wegbeheerders via metingen met de ‘fietsprofilometer’ of de ‘trillingsmeter’. De gemeentelijke wegbeheerders zullen comfortmetingen kunnen uitvoeren op alle fietspaden in hun gemeente. Ze zullen daarvoor meetfietsen kunnen gebruiken die de Vlaamse overheid op provinciaal niveau ter beschikking stelt. De resultaten van die metingen zullen opgenomen worden in een nog op te richten centrale databank. Op termijn willen we ook een sterrensysteem voor fietspaden invoeren, waarbij zowel de onderhoudstoestand van het fietspad (o.a. putten en verzakkingen) als het comfort (o.a. vlakheid) en de veiligheid in rekening gebracht worden. Alleen zo kunnen we een goed overzicht krijgen van de situatie op het terrein, iets wat nu niet evident is.”

## Verkeersveiligheid

*In uw beleidsnota is verkeersveiligheid een ander belangrijk aandachtspunt.*

Hilde Crevits: “Dat klopt. Naast de investeringen in de infrastructuur blijven we - op basis van objectieve verkeersonveiligheidsgegevens - gericht investeren in roodlicht- en snelheidscamera's. De aanvragen worden



**“Het Bovenlokaal Functioneel Fietsrouten netwerk moet zo snel mogelijk verder uitgebouwd worden, zowel op gewest- als op gemeentewegen.”**

vrachtroutenetwerk kunnen stimuleren en zo nodig afdwingen. Dit zal uiteraard gebeuren in nauw overleg met de lokale overheden en de transportorganisaties.”

*Sinds januari 2008 hebben de gemeenten een grotere autonomie bij de aanvullende reglementen. Daar is nog veel onduidelijkheid over.*

“Het wetgevend kader zal worden geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig. Ter ondersteuning van de wegbeheerders zal de Vlaamse Overheid een ondersteunende tool ontwikkelen voor de opmaak van aanvullende reglementen. Alle aanvullende reglementen zullen worden verzameld in een nieuw uit te bouwen databank en gevisualiseerd in een GIS-omgeving, zodat de meest recente reglementering op de verschillende wegen altijd gekend is. Daarbij wordt maximaal gebruik gemaakt van een dynamische wisselwerking met de Verkeersbordendatabank.”

### **Mobiliteitsconvenants**

*Er staan ook heel wat evaluaties en hervormingen op de agenda, onder meer van de mobiliteitsconvenants. Kunt u al een tipje van de sluier oplichten?*

“We willen de procedure om modules te realiseren, vereenvoudigen, maar tegelijkertijd willen we de kwaliteit van de projecten behouden. Het overleg binnen de PAC's heeft een grote impact gehad op de kennisverwerving en betrokkenheid van alle partners. Het moet mogelijk zijn bij meer projecten gebruik te maken van een gecombineerde start- en projectnota, bijvoorbeeld wanneer bij de start van het project reeds uitzicht is op de keuze die gemaakt zal worden. Op die plaatsen waar eerst grondig moet onderzocht worden welk alternatief de beste optie zou kunnen zijn, heeft een afzonderlijke startnota wel een duidelijke meerwaarde.”

jaarlijks verzameld en gerangschikt op basis van de recentst beschikbare verkeersveiligheidsgegevens. Aan de hand van die objectieve prioriteitenlijst krijgen de punten met de grootste onveiligheid of het hoogste risico voorrang bij de plaatsing van de onbemande camera's.”

*Er werden 800 gevaarlijke punten in kaart gebracht. Daarvan werden er al meer dan 500 aangepakt. Hoe worden de resterende punten afgewerkt?*

“Het gevaarlijkepuntenprogramma wordt inderdaad verder gezet. Nog ongeveer 20% van de 800 punten moet aanbesteed worden. We investeerden al 500 miljoen euro en losten meer dan 500 zwarte punten op, en zetten die investeringsinspanning de komende 3 jaar door met nog eens 300 miljoen euro om de resterende 280 zwarte punten aan te pakken. We willen een nieuwe, geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten opstellen via een nieuwe behoeftanalyse. De kosten en baten van de verschillende oplossingsvoorstellen zullen daarbij zorgvuldig tegen elkaar afgewogen worden. Het nodige budget zal vrijgemaakt worden via het Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven.”

*Welke rol kunnen de lokale overheden spelen in het bestrijden van verkeersonveiligheid?*

“Het lokale niveau is zeer geschikt om kleinschalige initiatieven rond verkeersveiligheid te ondersteunen. Daarom willen we bekijken hoe gemeenten aangemoedigd kunnen worden om

verkeersveiligheidsprojecten van bewoners en van lokale verenigingen te subsidiëren aan de hand van projectsubsidies. Er zijn bijvoorbeeld mogelijkheden om module 15 van het mobiliteitsconvenant hiervoor verder te exploreren. We willen ook werken aan een methode voor de uitbouw van een vrachtroutenetwerk op mesoschaal, zodat dorpskernen leefbaarder worden. We zullen starten met een aantal pilootprojecten, en op basis daarvan willen we bekijken hoe we het gebruik van het



**Nieuwe pilootprojecten moeten aangeven hoe het gebruik van het vrachtroutenetwerk gestimuleerd kan worden.**

# Reglementaire verkeersdrempels: een overzicht

■ **Heel wat verkeersdrempels beantwoorden nog niet aan de reglementaire voorschriften. Nochtans bestaat er een koninklijk besluit dat de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen bepaalt.**

Verkeersdrempels werken rechtstreeks in op het snelheidsgedrag van de weggebruiker. Ze zorgen ervoor dat bestuurders verplicht worden om af te remmen. Sinds 1998 bestaat er een koninklijk besluit dat de vereisten voor de aanleg van de verhoogde inrichtingen bepaalt. Vier jaar later werd dit besluit nog gewijzigd om de bestaande tekortkomingen op te vangen en de wegbeheerder een bijkomende termijn te geven om niet-conforme inrichtingen aan te passen. Vandaag zijn deze aanpassingen echter nog niet overal gerealiseerd. Als geheugensteun voor wie nog wijzigingen moet aanbrengen, volgt hier een kort overzicht van een aantal voorschriften die gelden bij de aanleg van verkeersdrempels.



Een reglementaire verkeersdrempel is 4,80 meter lang, maximaal 12 cm hoog en heeft een witte kammarkering.

## Beter niet op bepaalde routes

Algemeen geldt dat een verkeersdrempel mag aangelegd worden op een openbare weg binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom op voorwaarde dat er een snelheidsbeperking geldt van 50 km/uur. Er worden geen verkeersdrempels aangelegd op de openbare wegen die frequent gebruikt worden door bussen en hulpdiensten, omdat ze die voertuigen kunnen hinderen. Dezelfde redenering wordt best ook gevolgd voor wegen die bedoeld zijn als routes voor zwaar vervoer.

Verkeersdrempels worden loodrecht op de as van de rijbaan aangelegd. Ze strekken zich uit over de totale breedte van de rijbaan, behalve wanneer de rijrichtingen op een rijbaan fysiek van elkaar gescheiden zijn. In dat geval mag de breedte van de verhoogde inrichting zich beperken tot het gedeelte van de rijbaan bestemd voor één rijrichting. Bovendien moeten verkeersdrempels buiten de bochten en buiten de kruispunten (op min. 15 m) aangelegd worden. Ook moet er een minimumafstand van ongeveer 75 m van andere verhoogde inrichtingen bewaard blijven, behoudens plaatselijke omstandigheden. Ten slotte moet men op een hellende weg een maximum hellingspercentage van 15% respecteren, van de helling van de weg en van de verkeersdrempel samen.

## Schade voorkomen

Om te verhinderen dat verkeersdrempels schade berokkenen aan voertuigen, moet bij de aanleg van de drempel een aantal technische voorschriften over de vorm en afmetingen gerespecteerd worden. Voor de lengte is dat 4,80 m (een afwijking van  $\pm 5\%$

wordt toegestaan) en een maximale hoogte van 12 cm. Behalve binnen de zones 30, moeten verkeersdrempels ook duidelijk aangegeven worden door de verkeersborden A14 (op afstand) en het bord F87 (ter hoogte van de drempel). Ze moeten bovendien zodanig aangelegd zijn dat ze zich duidelijk onderscheiden van de wegbedekking van de rijbaan en over hun hele breedte en op hun hellingen voorzien zijn van een kammarkering: afwisselend korte en lange strepen van witte kleur op donkere achtergrond, evenwijdig met de aslijn van de rijbaan en eindigend op een witte dwarsstreep.



Bord A14



Bord F87

## Meer info

De voorschriften zijn opgenomen in het K.B. 3/5/2002 tot wijziging van het K.B. 9/10/1998 tot bepaling van de vereisten voor de aanleg van verhoogde inrichtingen op de openbare weg bestemd om de maximumsnelheid te beperken tot 30 km per uur en van de technische voorschriften waaraan die moeten voldoen (BS 31/05/2002). Dit wordt verder toegelicht in de ministeriële omzendbrief van 3/5/2002 betreffende de verhoogde inrichtingen, bestemd om de snelheid te beperken tot 30 km per uur en de rijbaankussens (BS 31/5/2002).

## Goed om weten

### ■ Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies verschenen

Half november verscheen het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies. Mobiliteitstoets en Mober' op [www.mobielvlaanderen.be/vademecums](http://www.mobielvlaanderen.be/vademecums). Mobiliteitsbrief 109 (oktober 2009) werd volledig gewijzigd aan dit handboek. U kunt teksten en interviews uit deze Mobiliteitsbrief nalezen op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (klik op 'Mobiliteitsbrief' en dan op het nummer 109).



Foto: Johan Martens

### ■ Taxiregelgeving

De Raad van State heeft bevestigd dat de federale overheid maximumtarieven mag vastleggen, maar dat dit slechts kan mits de bevoegdheid van de gewesten om een eigen beleid te voeren inzake het vervoer per taxi te eerbiedigen. Concreet betekent dit dat een belangrijk knelpunt is weggenomen om het Vlaamse Gewest toe te laten een volwaardig taxibeleid te voeren op basis van een digitale

taxameter waarin een uitgebreid tariefstelsel kan worden geprogrammeerd. Onder meer forfaitaire tarieven of combinaties van berekende tarieven en forfaitaire tarieven zullen kunnen worden vergund door de Vlaamse steden en gemeenten. Het MB houdende de maximumprijzen voor taxivervoer is hierbij opgeheven en moet/mag NIET meer in de taxivergunning worden opgenomen.

### ■ Subsidies modules 10 en 13

Hebt u binnen het kader van een module 10 of 13 werken aanbesteed, in uitvoering of zelfs al opgeleverd, vergeet dan niet zo snel mogelijk uw subsidies aan te vragen bij de provinciale afdeling van AWV. Afhankelijk van de module worden de subsidies uitbetaald in twee of meer schijven.

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 Amelee (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VSVG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Bavo Smits (VSV), Dirk Verhoeven (MOW). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.