P 309279 Afgiftekantoor Turnhout

Mobiliteitsbrief

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

januari 2010

12e jaargang, nr 112 · 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: Fietsersbond vzw

Snelheidsbeleid

Een goed snelheidsbeleid moet rekening houden met veel factoren. Maar minstens even belangrijk is om bebording en infrastructuur op de gekozen snelheden af te stemmen, en zo de weggebruiker maximaal te begeleiden in zijn gedrag. Deze Mobiliteitsbrief behandelt een aantal aspecten die hierbij in overweging kunnen worden genomen.

“Snelheidsbeleid is meer dan een bord zetten”

Foto: Peter Van Hoof

“Ideaal zou zijn dat het wegbeeld een bepaalde snelheidslimiet afdwingt en dat er geen bord meer nodig is.”

Joris Willems, Projectauditor Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant, Docent Hogeschool Verkeerskunde Diepenbeek

Hoe meer de weg een verblijf- of erftoegangsfunctie heeft, hoe lager de snelheid die er zou moeten gelden. Dat is de theorie die op de meeste wegen toepasbaar is. Maar er is meer.

Joris Willems: “Ook zonder bebouwing of directe veiligheids- en leefbaarheidsproblemen kan je op lokale wegen best geen te hoge snelheid toelaten. Anders wordt de weg te aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, waardoor elders weer problemen kunnen ontstaan. Enerzijds moet de wegbeheerder bij het bepalen van de snelheidslimiet rekening houden met de bebouwing, de wegencategorisering, de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid, de verschillende functies van de weg en de potentiële conflicten. Anderzijds moet de wegbeheerder zich ook bewust zijn van het bovenlokale effect (sluipverkeer) dat een hogere snelheidslimiet kan teweegbrengen. Vandaar dat voor lokale wegen buiten de bebouwde kom meer en meer de consensus heerst om de snelheid er te beperken tot maximaal 70 km/uur. Vanzelfsprekend moet dit ook zoveel mogelijk worden opgenomen in de mobiliteitsplannen. Omgekeerd moet er op de bovenlokale wegen (secundaire en primaire wegen), indien de veiligheid dit toelaat, een hogere snelheidslimiet gelden, juist om de druk op de lokale wegen en sluipverkeer te verminderen.”

Kan je er als lokale overheid mee voor zorgen dat de opgelegde snelheidslimiet ook gerespecteerd wordt?

“Alleen een bord zetten met daarop een snelheidslimiet is in de meeste gevallen niet voldoende. Het is cruciaal om ook de infrastructuur af te stemmen op de snelheidslimiet. De meest ideale situatie zou zijn dat het wegbeeld een bepaalde snelheidslimiet afdwingt, en dat er geen bord meer nodig is. Maar dat is vandaag (nog) geen realiteit in Vlaanderen, al is er de laatste vijftien jaar veel ten goede veranderd. De zogenaamde ‘poorten’ waarbij het wegbeeld aangeeft dat de snelheidslimiet van 70 naar 50 km/uur gaat door een versmalling van het wegbeeld, het aanliggend maken van fietspaden, aangepaste verlichting, ... wordt meer en meer een evidentie. En dat is maar goed ook.”

Steeds meer gemeenten werken met snelheidszones. Hoe ziet u die evolutie?

“Steeds meer gemeenten zijn gewonnen voor de zoneborden. Er staat dan niet langer aan elk kruispunt een snelheidsbord, maar er wordt gewerkt met afgebakende zones 30, 50 en 70. Een dergelijk beleid kan leiden tot meer eenvormigheid in de snelheidsbepalingen, en kan dus zeker zijn nut hebben. Het grootste voordeel is uiteraard dat er minder borden langs de weg staan, een goede zaak voor zowel de weggebruiker als de wegbeheerder die de borden moet onderhouden. Ik denk dat de zoneborden de komende jaren in nog veel meer gemeenten zullen opduiken.”

Verschillende gemeenten hebben hun grondgebied al ingedeeld in snelheidszones. De gemeente Kortenaken maakte naar aanleiding daarvan ook een snelheidskaart. Die is terug te vinden op de gemeentelijke website, maar werd ook in papieren vorm verspreid bij alle inwoners (3020 gezinnen). Meer details: www.kortenaken.be (verkeer - snelheidszones)

Poorten van 70 naar 50

■ In heel Vlaanderen zijn er 'poorten' terug te vinden die de overgang van een snelheidslimiet van 70 naar 50 accentueren. Mobiliteitsbrief bezocht er vier en lijstte hun sterke en minder sterke punten op.

Stekene

Foto: Jerry De Brie

Uitvoering: 2001-2002
Plaats: Drieschouwenstraat, Stekene

Wat: Asverschuiving en aanleg van een middenberm op de weg voor doorgaand verkeer, met vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de weg en plaatselijk een ventweg ter ontsluiting van de woningen gelegen aan de zuidkant van de weg.

Pluspunten:

- Goed ingepast in de ruimtelijke structuur: bebouwde structuur ten noorden en ten zuiden van de poort levert een meer 'gesloten' gevoel op omwille van de bouwlijn en -volumes aan beide straatkanten. Ter hoogte van de poort primeert een meer 'open' gevoel omwille van de grotere percelen, bouwvolumes en meer achteruitliggende bouwlijn.
- Aandacht voor groen.

Minpunten:

- De afstand tussen de poort en het begin van de bebouwde kom is vrij groot: ruim 800 m.

Zwijnaarde

Foto: Johan Martens

Uitvoering : 2008
Plaats: Adolphe Della Faillelaan, Zwijnaarde

Wat: Aanleg van een middengeleider op de weg met oversteekplaats voor voetgangers, en aansluitend uitgestulpte halte voor de bus met achterom geleid fietspad.

Pluspunten:

- Inspelend op de bestaande ruimtelijke structuur: visueel effect van onderdoorgang van het viaduct van de E17-autosnelweg bij het binnenrijden van de bebouwde kom.
- Inspelend op de verkeersstructuur: faciliteren van een voorsorteerstrook voor linksafslaand verkeer naar de Joachim Schayckstraat.
- Het schuilhuisje van De Lijn wordt gebruikt als vertikaal element om het poorteffect te versterken.

Minpunten:

- De impact van de poort op het verkeer dat de bebouwde kom verlaat, is beperkt.

Hechtel-Eksel

Foto: BMV Limburg

Uitvoering: 2008
Plaats: Kamperbaan, Hechtel

Wat: Deze poort kadert binnen de aanleg van een doortocht (module 3) in Hechtel-Eksel en vormt de overgangszone naar het centrumgebied (bebouwde kom) van Hechtel. De middengeleider vormt een duidelijke poort op schaal van de ruimte.

Pluspunten:

- Integratie van de poort met een kruispunt, een bushalte en beveiligde fietsoversteekplaats op een functioneel en recreatief knooppunt.
- Het kruispunt met middengeleider wordt geaccentueerd door een bomenrij. De dimensionering van de centrumpoort als 'groene' middengeleider remt het gemotoriseerd verkeer af.

Minpunten:

- De asverschuiving omvat aan weerszijden een halve rijstrook en is aldus te beperkt. De poort heeft het uitzicht van een fietsoversteekplaats, waardoor de beoogde snelheidsvermindering geringer is.

Oostrozebeke

Foto: Johan Martens

Uitvoering: 2008
Plaats: Meulebekesteenweg, Oostrozebeke

Wat: Deze poort werd aangelegd in het kader van de realisatie van het provinciaal fietsroutenetwerk van de provincie West-Vlaanderen. Door de asverschuiving werkt de poort hoofdzakelijk snelheidsremmend voor het verkeer richting centrum.

Pluspunten:

- De poort werkt snelheidsremmend door de asverschuiving en door de visuele vernauwing die wordt gecreëerd door het groen dat in de omgeving van de poort is aangeplant. Er wordt gewerkt met een haag en de aanplant van hoogstammige bomen zijdelings en in de middengeleider van de poort. (Het effect van deze hoogstammen is gezien de recente aanleg nu nog beperkt).
- De poort wordt geaccentueerd met aangepaste verlichting: de verlichtingspalen zijn minder hoog en er wordt gewerkt met wit licht om de poort extra te accentueren.
- De poort werd gecombineerd met een oversteekplaats voor fietsers. De poort werd ingepast op de plaats waar de eenrichtingsfietspaden overgaan in één tweerichtingsfietspad. Dit zorgt voor een veilige fietsoversteek.

Minpunten:

- Een asverschuiving is gevoelig voor aanrijdingen, beschadigingen bij mistig weer en ijzelvorming.
- Er moet voldoende ruimte zijn om een dergelijke asverschuiving te kunnen aanleggen.
- Indien er onvoldoende aandacht wordt besteed aan een aangepaste verlichting, kan een dergelijke poort een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid.

“90 km/uur op lokale wegen is totaal achterhaald”

“Een snelheidlimiet van 90 km/uur op lokale wegen is een erfenis uit het verleden. Lokale overheden die sleutelen aan hun mobiliteitsplan of herinrichtingsprojecten voor wegen buiten de bebouwde kom zouden minstens eens bij die situatie moeten stilstaan.” Dat zegt Dirk Lauwers, projectauditor van West-Vlaanderen en Antwerpen.

Dirk Lauwers pleit voor de invoering van 70 km/uur op alle lokale wegen. “Vooral in landelijke gebieden kom je nog wel eens een snelheidslimiet van 90 km/uur tegen, ook in vernieuwde mobiliteitsplannen of in startnota’s voor projecten voor de aanleg van fietspaden. Dat is eigenlijk onverantwoord in het huidige mobiliteitsklimaat.”

Volgens de wegencategorisering van lokale wegen (ook type I en II) wordt een ontwerpsnelheid van 70 km/uur aanbevolen. Lauwers: “Op (stukken van) lokale wegen 90 km/uur toelaten zorgt voor inconsistentie in de wegencategorisering. Bovendien wordt de situatie voor de weggebruiker er een stuk onduidelijker door. Vaak gaat het ook over bochtige en smalle wegen. Een snelheidslimiet van 90 km/uur verhoogt daar de kans op ernstige ongevallen. Dus ook voor de veiligheid van de autobestuurder is 70 km/uur een goede zaak. Tot slot moeten we zeker ook aan de fietsers denken. In deze tijd waarin fietsen zo veel mogelijk gepromoot wordt, past een snelheidslimiet van 90 km/uur op lokale wegen niet meer. Op zo’n weg is het voor fietsers bijna onmogelijk om veilig over te steken.”

Flankerend beleid

Veel lokale overheden laten toch 90 km/uur toe omdat ze vinden dat ze niet genoeg middelen hebben om een snelheidslimiet van 70 km/uur af te dwingen. “Dat argument wordt inderdaad vaak gelanceerd, maar houdt eigenlijk geen steek. Bij het openstellen van een nieuw fietspad of een vernieuwde weg en bij de invoering van een snelheidslimiet horen immers ook flankerende maatregelen en eventueel tijdelijke handhaving. Als het beleid goed gecommuniceerd en opgevolgd wordt, zie ik geen problemen. Kijk maar naar het buitenland. In Nederland bijvoorbeeld is de standaard snelheidslimiet op lokale wegen zelfs beperkt tot 60 km/uur. Dan moet 70 km/uur in Vlaanderen toch ook haalbaar zijn?”

“Bij de invoering van een lagere snelheidslimiet hoort ook communicatie en handhaving.”

Dirk Lauwers, projectauditor West-Vlaanderen en Antwerpen

Brugge: borden sensibiliseren automobilisten

Brugge maakt al tien jaar werk van sensibilisering rond snelheid. Opvallende borden aan de rand van de bebouwde kom herinneren de automobilisten aan de snelheidslimiet van 50 km/uur. Door het campagnebeeld regelmatig aan te passen, blijft de automobilist waakzaam.

Begin 1999 startte Brugge een sensibiliseringscampagne waarbij de nadruk werd gelegd op de naleving van de snelheidsbeperking van 50 km/uur in de bebouwde kom. Er verschenen in het straatbeeld tal van grote en kleinere borden met de krachtige slogan "50 km/uur. Minder mag. Meer is moordend!"

Opgepast: max 50

In 2006 werd deze campagne door de stedelijke preventiedienst en de lokale politie Brugge herwerkt. De lokale politie Brugge stelde middelen ter beschikking vanuit het Verkeersveiligheidsfonds. De lokale politie weerhield immers het thema snelheid in het verkeer als prioriteit binnen het zonaal Veiligheidsplan.

Er werden op een 17-tal locaties op het Brugse grondgebied borden geplaatst met de slogan "opgepast: max 50". Het campagnebeeld werd een kindergezichtje waarbij in de ogen de koplampen van een wagen reflecteerden.

Duidelijk genoeg: 50

In 2007 stelde het stadsbestuur vast dat de automobilisten vertrouwd werden met het campagnebeeld en daarom werd beslist om een nieuw campagnebeeld te laten ontwikkelen. De bestaande borden werden vervangen door de sensibiliserende boodschap "duidelijk genoeg: 50" Deze borden staan nu nog steeds op het Brugse grondgebied.

Module 15: subsidie voor sensibilisatieprojecten

Voor eenmalige niet-infrastructurele initiatieven kunnen lokale overheden die een conform verklaard mobiliteitsplan hebben, subsidies krijgen van het Vlaamse Gewest via module 15 van het mobiliteitsconvenant. Die module subsidieert 'flankerende maatregelen'. Dat zijn alle niet-infrastructurele maatregelen die het effect van duurzame infrastructurele maatregelen ondersteunen. Vaak gaat het om communicatie- en sensibilisaitie-initiatieven. Gemeenten kunnen een subsidie krijgen van 33 % van de reële kostprijs van hun project, met een maximum van 12.500 euro. Voor regionaal-stedelijke gebieden is het maximale bedrag 25.000 euro, voor grootstedelijke gebieden 50.000 euro.

Meer info:
www.mobielvlaanderen.be/convenants (modules - module 15).
Via deze link vindt u onder meer ook een voorbeeldenbrochure.

Goed om weten

Oproep Jaarboek Verkeersveiligheid

Naar aanleiding van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid verschijnt ook opnieuw het Jaarboek Verkeersveiligheid. Als u het afgelopen jaar een project op touw hebt gezet om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren, kunt u dat ook dit jaar weer in het jaarboek laten opnemen. U kunt projecten indienen voor drie domeinen: educatie/sensibilisatie, technologie/infrastructuur en handhaving. U kunt zoveel projecten indienen als u wilt. Wie projecten indient, maakt ook kans op een opleidingscheque ter waarde van 250 euro. De selectie gebeurt door een vakjury.

Praktisch:

- Fiches downloaden op www.verkeerskunde.be
- Ingevulde fiches (inclusief bijlagen als foto's en tekeningen) digitaal bezorgen aan steve.dhulster@verkeerskunde.be
- Deadline: 1 maart 2009.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2010

Op 31 mei 2010 organiseren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het Steunpunt MOW Spoor Verkeersveiligheid het achtste Vlaams Congres Verkeersveiligheid met als thema "Samen Sterk in Verkeersveiligheid". Er is aandacht voor de drie E's die nodig zijn om onze wegen veiliger te maken: Education (educatie en sensibilisatie), Engineering (infrastructuur en technologie) en Enforcement (handhaving). Bij deze editie wordt de formule in een nieuw kleedje gestoken: er wordt voor de allereerste keer met een gaststad gewerkt. De stad Brugge treedt op als eerste gastheer. In het programma is extra ruimte voorzien voor praktijkgerichte themasessies, uit Vlaanderen en Brugge, zodat de congresgangers uit een gevarieerd congresprogramma kunnen kiezen. In samenwerking met de stad Brugge, waar op dat moment vijf jaar veilige schoolomgevingen wordt gevierd, vindt er een verrassend slotmoment op het congres plaats.

Waar: Concertgebouw, Brugge
Wanneer: 31 mei 2010
Meer info: www.verkeerskunde.be.

Oproep

Burgerparticipatie en inspraak worden sinds de invoering van het nieuwe Mobiliteitsdecreet meer dan ooit aanbevolen. Goede concrete voorbeelden kunnen andere gemeentebesturen inspireren.

Voorbeelden van inspraak en participatie

Heeft u een originele of eenvoudige, maar buitengewoon efficiënte manier om uw inwoners bij het mobiliteitsbeleid of bij concrete mobiliteitsprojecten te betrekken en hen inspraak te geven? Laat het ons weten en misschien komt uw initiatief aan bod in een van de volgende nummers van Mobiliteitsbrief.
➢ Mail naar sandra.debel@kluwer.be.

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/. **Abonnement**: www.mobielvlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres**: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. **Redactieraad**: Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), 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 2, 1000 Brussel.
© 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Kluwer