



OOSTERZEELE

Sluipverkeer op landelijke wegen

De verzadiging van de wegen blijft stijgen. Bestuurders zoeken dan ook alternatieven. Bij het omzeilen van knelpunten maken bestuurders in landelijke gebieden steeds vaker gebruik van de lokale wegen type 3, waar de nadruk eigenlijk zou moeten liggen op de verblijfsfunctie. Onlangs werden beleidsaanbevelingen geformuleerd om dit probleem te voorkomen.

Sluipverkeer

Ongewenst verkeer op landelijke wegen geeft overlast

Van landelijke wegen verwacht men dat het rustige wegen zijn met weinig verkeer. Maar de laatste jaren is de positie en functie van heel wat landelijke wegen een stuk onduidelijker geworden. Dat komt onder meer omdat ze als sluipteg dien voor doorgaand verkeer.

Er komen steeds meer klachten over te veel verkeer op voorheen rustige plattelandswegen. Het sluipverkeer is hinderlijk voor de bewoners en voor de eigenlijke gebruikers van de plattelandswegen. Landelijke wegen zijn soms breed en recht omdat ze geschikt moeten zijn voor landbouwvoertuigen. Bestuurders hebben er dus vaak de neiging om snel te rijden, wat nefast is voor de verkeersveiligheid en overlast kan veroorzaken. Dergelijke wegen zijn ook niet op een grotere verkeersdruk voorzien. Een toename van het verkeer brengt dan ook vaak schade toe

aan de wegen in kwestie wat lokale overheden opzadelt met extra onderhouds- en/of herstellingskosten.

Beleidsaanbevelingen voor overheden

Om het probleem in kaart te brengen en oplossingen aan te reiken voor landelijke gemeenten, publiceerde het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO) in de zomer van vorig jaar een voorbeeldenboek: 'Aanpak sluipverkeer: naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen' (zie pagina 4). De thema-

groep kreeg ook opdracht om beleidsaanbevelingen uit te werken om de problematiek structureel aan te pakken. Die beleidsaanbevelingen werden eind 2011 digitaal gepubliceerd op www.ipo-online.be. Ze richten zich zowel tot de lokale, de provinciale als de Vlaamse overheden.

De beleidsaanbevelingen worden op de volgende pagina's van deze Mobiliteitsbrief voorgesteld en zijn bedoeld om sluipverkeer te weren op landelijke wegen. Deze worden in het mobiliteitsplan aangeduid als lokale wegen type 3/ landelijke wegen.

Wie hoort (niet) thuis op een landelijke weg?



JERRY DE BRIE

Landelijke wegen =

- Erftoegangswegen gelegen in het buitengebied. De hoofdfunctie is erfontsluiting, hoofdzakelijk voor landbouw, aanvullende functie is recreatie. Het gaat om openbare wegen bestemd voor gemotoriseerd verkeer gelegen op het platteland. Onverharde wegen en wegen in natuur- en bosgebieden vallen hier niet onder.

Eigenlijke of gewenste gebruikers van deze wegen =

- Gemotoriseerd verkeer dat deze wegen nodig heeft om hun bestemming te bereiken langs die weg: een woning, een akker of weiland, een stal, een landbouwbedrijf.
- Voetgangers, fietsers en ruiters met of zonder bestemming langs deze weg.

Oneigenlijke of ongewenste gebruikers van deze wegen =

- Gemotoriseerd verkeer zonder bestemming langs deze weg.

Beleidsaanbevelingen voor het voorop landelijke wegen

Landelijke wegen rustig en autoluw houden kan alleen als de ruimtelijke planning, het stedenbouwkundig vergunningenbeleid en het mobiliteitsbeleid op elkaar zijn afgestemd. Beter dan het probleem door infrastructurele ingrepen ad hoc aan te pakken waar het zich stelt, is de problematiek te betrekken in het beleid. Daarom formuleerde het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO) volgende beleidsaanbevelingen voor lokale, provinciale, Vlaamse en federale overheden.

1 Ruimtelijke planning en mobiliteit op elkaar afstemmen

Grote verkeersaantrekkende functies langs landelijke wegen kunnen best vermeden worden. Daarom is het belangrijk dat overheden zorgvuldig omgaan met aanvragen voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen in landelijke gebieden. Bij de beoordeling van nieuwe functies, grote uitbreidingen of toelaatbare functiewijzigingen langs landelijke wegen wordt voorgesteld om minimaal een mobiliteitstoets bij de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning te voegen. Het is aanbevolen om dit zo vroeg mogelijk in de vergunningsprocedure op te starten. Als er knelpunten gesignaleerd worden, dan moeten randvoorwaarden en milderende maatregelen opgelegd worden of de categorisering van de weg moet gewijzigd worden.



In het 'Richtlijnenboek Mobiliteitseffectenstudies: Mobiliteitstoets en Mober' vindt u richtlijnen voor de opmaak van mobiliteitseffectenstudies. Het doel van een dergelijke studie is om na te gaan of het vervoersysteem de extra mobiliteit die gegenereerd wordt nog op kwalitatieve wijze kan verwerken. Een dergelijke studie gaat ook na wat de impact is van deze mobiliteit op de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en het milieu.

2 De aanpak voor functietoekenning van landelijke wegen verspreiden

In een aantal intergemeentelijke studies werd een methodiek ontwikkeld voor functietoekenning aan landelijke wegen (zie kader). Dergelijke gebiedsgerichte studies worden aanbevolen. De resultaten kunnen inspirerend zijn voor (inter)gemeentelijke mobiliteitsplannen, wegencategorisering en het bepalen van maatregelen tegen sluiptverkeer. Uit de eerste toepassingen blijkt dat deze methodiek best in kleinere projecten met een beperkt aantal gemeenten wordt gebruikt. Via een module 15 van het mobiliteitsconvenant kunnen gemeenten subsidies aanvragen voor deze studies.

3 Landelijke wegen opnemen als thema in het gemeentelijk mobiliteitsplan

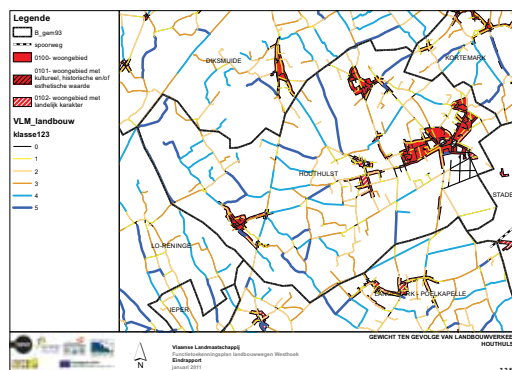
Bij de verbreding of verdieping van het gemeentelijk mobiliteitsplan (spoor 2) is het aanbevolen het thema sluiptverkeer op landelijke wegen in zijn brede context te onderzoeken. Het thema kan vele aspecten omvatten zoals de functie van de weg, de maximumsnelheid, het vermijden van sluiptverkeer, specifieke knelpunten, het samen gaan met het fietsroutenetwerk tot een goede inrichting van de weg, ...

Functietoekenningssystemen

In het kader van het project 'Landbouwwegen in de Westhoek' stelden de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) i.s.m. het Westhoekoverleg en de provincie West-Vlaanderen een functietoekenningssysteem op voor 18 betrokken gemeenten. Met het functietoekenningssysteem kan een gemeente, nadat de landelijke wegen in kaart zijn gebracht, voor elke landbouwweg de gewenste functie aanduiden en daarmee aangeven voor welke gebruikers de weg moet dienen.

De suggesties uit de functietoekenningssystemen werden in een aantal mobiliteitsplannen van de betrokken gemeenten overgenomen en besproken. In de mate van het mogelijke werden ze overgenomen in de beleidsvisie. Heuvelland kende bijvoorbeeld functies toe aan al haar wegen. Momenteel werkt de VLM, versterkt met de nieuwe partner: de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), aan een vervolgproject rond de landbouwwegen. Dit project toetst de methodiek, ontwikkeld in het project Landbouwwegen in de Westhoek, af in diverse andere Vlaamse regio's, namelijk Bulskampveld en de Zwinstreek in West-Vlaanderen, Brechtse Heide in Antwerpen en de regio Schelde-Leie in Oost-Vlaanderen.

Uit het functietoekenningssysteem: een kaart geeft in zes klassen het gewicht, veroorzaakt door landbouwbewegingen, per wegsegment weer. Voor Houthulst bleek zo dat vooral het Westelijke deel van de gemeente te maken heeft met een concentratie van wegen zwaarder belast door landbouwverkeer.



komen en bestrijden van sluijverkeer

4 Functie van een landelijke weg vastleggen in structuurplan en mobiliteitsplan

In de strijd tegen het sluijverkeer is het belangrijk dat gemeenten een eenduidige functie toekennen aan elke landelijke weg. Dat kan door deze wegen te categoriseren als lokale wegen met duidelijke keuze van typering (type 2: ontsluitingswegen, type 3: erftoegangswegen) in het gemeentelijk mobiliteitsplan en in het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan. In gemeentelijke mobiliteitsplannen worden landelijke wegen nog vaak vergeten, in tegenstelling tot de term 'trage wegen'. Dit zijn deels overlappende thema's. De naam 'trage weg' geeft echter geen duidelijkheid over de verkeersfunctie terwijl die toch gewenst is. De overlapping met landelijke wegen wordt best vermeden. Trage wegen moeten daarom duidelijk verkeerskundig getypeerd worden, hetzij als lokale weg type 3, hetzij als fietsweg/voetweg of een weg met duidelijk omschreven beperking in gebruik. Onder 'trage wegen' dient men te verstaan: wegen die bedoeld zijn voor niet-gemotoriseerd verkeer. Landelijke wegen maken dan geen deel meer uit van de trage wegen.



Het is belangrijk dat gemeenten landelijke wegen en trage wegen duidelijk erkennen en typeren in hun mobiliteitsplan en ruimtelijk structuurplan.

6 Maatregelen vastleggen in actieprogramma gemeentelijk mobiliteitsplan

In het actieprogramma van het gemeentelijk mobiliteitsplan wordt best een samenspel van maatregelen beschreven op het vlak van ruimtelijke planning, verkeersplanning, infrastructuur, wetgeving, handhaving en andere ondersteunende maatregelen. De infrastructuur maatregelen moeten door wettelijke en ondersteunende maatregelen aangevuld worden. Zo is er bijvoorbeeld een aangepast snelheidsbeleid nodig om de snelheidslimiet in overeenstemming te brengen met de functie en het gebruik van landelijke wegen. Op landelijke wegen wordt een snelheidslimiet van 50 km/uur aangeraden.

50 km/uur op landbouwwegen in Herentals

De stad Herentals heeft in de herziening van haar mobiliteitsplan het thema 'Uniforme zone 50 op landbouwwegen' opgenomen.

Om de problematiek te schetsen, werd het sluijverkeer in kaart gebracht op basis van eigen waarneming, bestaande onderzoeksgegevens en gesprekken met getuigen. Aan de politie werd gevraagd een aantal snelheidsmetingen uit te voeren. De keuze voor een snelheidslimiet van 50 km/uur (ipv 70) is hoofdzakelijk gebaseerd op de vaststelling dat er op de landelijke weg ook veel recreatief verkeer voorkwam. De uitwerkingsnota – die ondertussen is goedgekeurd – schetst ook oplossingen om het sluijverkeer op een aantal landelijke wegen tegen te gaan. Zo bijvoorbeeld voor de Hoge Weg (zie foto). Om het sluijverkeer er te weren, wordt gedacht aan een tractorsluis en een tonnagebeperking met een uitzondering voor landbouwvoertuigen en aangelanden. Momenteel is de stad bezig met de uitwerking van haar beleidsplan.

5 Sluijverkeer weren ook aandachtspunt bij de aanpak van verkeerswegen

Maatregelen om sluijverkeer te weren hebben niet enkel betrekking op de wegen waar het sluijverkeer is vastgesteld. Als de doorstroming van de wegen met een hogere verkeersfunctie verbetert, wordt de noodzaak om sluijwegen te zoeken via het onderliggende wegennet tegengegaan. Daarom is het belangrijk om in plannen en projecten voor de aanpassing van verkeerswegen op gewest- en gemeentewegen (zoals streefbeeldstudies, verkeersveiligheidsprojecten en fietspadenprojecten) ook aandacht te hebben voor het thema 'voorkomen van sluijverkeer'.



Als de doorstroming op de wegen met een hogere verkeersfunctie verbetert, is er minder sluijverkeer op het onderliggende wegennet.



JERRY DE BRIE



7 Ontwerp van infrastructurele maatregelen op landelijke wegen

Infrastructurele maatregelen op landelijke wegen kunnen ontworpen worden om de snelheid op de wegen te verlagen, de knelpunten te beveiligen of selectieve toegankelijkheid te waarborgen. Bij het ontwerp van infrastructurele maatregelen moet de gemeente rekening houden met alle randvoorwaarden zoals de omgeving, de verschillende weggebruikers, de resulterende inrichtingseisen, de effectiviteit van de maatregel en de kosten en baten. Bij de invoering wordt aanbevolen een proefperiode in te lassen vooraleer tot definitieve inrichting over te gaan. Inspiratie voor infrastructurele maatregelen vindt u in het voorbeeldenboek 'Aanpak sluipverkeer: naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen'.



Het voorbeeldenboek 'Aanpak sluipverkeer: naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen' bundelt voorbeelden van oplossingen of remediërende maatregelen om oneigenlijk gebruik van plattelandswegen te ontmoedigen.

U kunt het boek gratis downloaden op www.ipo-online.be (thema's – lopende thema's – mobiliteit).

8 Landelijke wegen niet gebruiken als omleiding bij wegenwerken

Het inschakelen van landelijke wegen als omleiding van het verkeer bij wegenwerken houdt het gevaar in dat deze routes gekend raken en achteraf als sluipteg gebruik worden. Daarom worden landelijke wegen bij voorkeur geweerd uit de omleidingsroute. Als dit niet te vermijden is, moet de landelijke weg na de omleiding hersteld worden in zijn oorspronkelijke staat of aangepast worden aan een nieuwe functie als ontsluitings- en verbindingsweg. Die keuze wordt gestuurd door het mobiliteitsplan.

9 Draagvlak vinden via communicatie en participatie

Maatregelen tegen sluipverkeer zijn enkel succesvol als er een breed draagvlak voor is. Dit wordt gecreëerd door open communicatie en participatie voor en na de uitvoering. Via de module 15 van het mobiliteitsconvenant kunnen gemeenten subsidies aanvragen voor ondersteunende campagnes.

10 Hogere overheden

Het IPO formuleerde ook nog drie beleidsaanbevelingen die vooral bedoeld zijn voor de hogere overheden:

- Regelgeving optimaliseren en handhaven;
- Routeplanners bijsturen;
- Bovenlokale ondersteuning aanbieden.

Uittekenen regionaal vrachtroutenetwerk

Vrachtrouteverkeer is een belangrijke actor in het verkeer en een onmisbare schakel bij de verbetering van de verkeersveiligheid. Daarom tekent het departement MOW een vrachtroutenetwerk voor heel Vlaanderen uit en dit onder meer in samenwerking met de gemeenten.

In een eerste fase werd een basisbestand opgebouwd en gebeurde er een gerichte online bevraging van de gemeenten over het vrachtrouteverkeer op hun grondgebied. 95 % van alle Vlaamse gemeenten namen hieraan deel. Hiermee is een degelijke basis gelegd voor het verdere onderzoek.

Eind januari 2012 startte het studie bureau MINT NV de tweede fase van het project. MINT werkt het netwerk voor vrachtrouteverkeer op de verschillende schaalniveaus verder uit. Vanaf februari worden de gemeenten gericht benaderd voor verder overleg. Daarnaast zal MINT ook de transportsector, de provincies, VOKA, de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen en de wegbeheerders bij het project betrekken.

Bijzondere aandacht gaat naar een efficiënt en effectief procesverloop in een overlegmodel. Daarna wordt er een bewegwijzeringsmodel opgesteld voor het bepaalde vrachtroutenetwerk in elke regio. Zo ontstaat een regionaal vrachtroutenetwerk van wegen die het meest geschikt zijn om vrachtrouteverkeer te dragen. Een vlotte doorstroming met zo weinig mogelijk hinder voor de verkeersveiligheid en -leefbaarheid staan hierbij centraal.



Goed om weten

■ Nieuw mobiliteitsdecreet goedgekeurd in Vlaams parlement

Op 1 februari 2012 keurde het Vlaams parlement het nieuwe mobiliteitsdecreet goed. Het decreet stoelt op twee belangrijke basisprincipes. Het zwaartepunt van het mobiliteitsoverleg komt bij de lokale overheden te liggen en legt de basis voor de toekomstige samenwerking tussen het Vlaams gewest en de lokale overheden. Het tweede basisprincipe is de verregerende vereenvoudiging die met dit decreet zal worden doorgevoerd. Het decreet verankert tot slot ook het duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. In de komende maanden wordt ook het uitvoeringsbesluit ter bespreking voorgelegd aan de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement. Het nieuwe uitvoeringsbesluit moet de hervorming van de mobiliteitsconvenants tot geïntegreerde samenwerkingsovereenkomsten

regelen. Zoals eerder vermeld, start het nieuwe systeem ten vroegste op 1 januari 2013.

■ Inspiratiedag Autovrije Zondag

Mobiel 21 organiseert in samenwerking met Komimo een uitwisselingsmoment voor steden en gemeenten die nadenken over een Autovrije Zondag of er één organiseren in 2012 (of 2013). Dit op donderdag **29 maart 2012** in het Ellipsgebouw in Brussel. De dag is gratis. Inschrijven is wel verplicht vóór 15 maart 2012 via elke.franchois@mobiel21.be of via 016-317705. Inschrijven voor de Autovrije Zondag op 16 september 2012 kan op hetzelfde emailadres en dat vóór 1 juni 2012. Enthousiaste deelnemers die zich registreren vóór 30 maart 2012 maken kans om een fietstaxi te winnen om hun Autovrije Zondag extra aantrekkelijk te maken.

■ Vlaams Congres Verkeersveiligheid: gaststad gezocht

Op **22 mei 2012** zal het tiende Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaatsvinden te Gent. Het is de derde keer dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een gaststad bezoekt met hun congres. Voor de komende edities wilt men deze positieve samenwerking blijven aangaan. Daarom is de VSV op zoek naar een volgende gaststad/gastgemeente. Een minimale inspanning vanuit de gemeenten moet kunnen worden gegarandeerd. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met Kurt Marquet via kurt.marquet@verkeerskunde.be of 015-443264.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Website: www.mobielvlaanderen.be/overheden. Abonnement: www.mobielvlaanderen.be (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactie en Vormgeving: Kluwer. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.be. Redactieraad: Dominique Ameele (Dep.MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VSG), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Karen Landuydt (Dep.MOW), Kurt Marquet (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (Dep.MOW). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2012 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

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 voor mobiliteit en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar. Wie een gratis abonnement wenst, kan zich inschrijven via de website: www.mobielvlaanderen.be/overheden (Publicaties - Mobiliteitsbrief)



FSC

www.fsc.org

MIX

Papier van verantwoorde herkomst

FSC® C014767

