

Mobiliteitsbrief

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

november 2012



JERRY DE BRIE

Voetgangers

Voetgangers worden in het mobiliteitsbeleid nog vaak over het hoofd gezien. Brede stoepen en aangename verblijfplaatsen verhogen nochtans niet alleen het comfort voor de voetganger, ze maken de leefruimte ook aangenamer. Trage wegen en woonerven gaan nog een stap verder en kronen de voetganger tot koning.

Publieke ruimte

Ruimte voor voetgangers

Voetgangers verdienen minstens een obstakelvrije loopruimte van 1,5 meter. Maar er is meer nodig om een stad of gemeente echt aangenaam te maken voor voetgangers.

Het STOP-principe stelt voetgangers voorop. Ze vormen de spil in een duurzaam beleid en verdienen dus voldoende ruimte. Een mooie en toegankelijke voetgangersruimte draagt ook bij aan een betere leefbaarheid. Er bestaan verschillende referentiewerken om de openbare ruimte in het voordeel van voetgangers in te richten, al dan niet met de klemtoon op toegankelijkheid. De absolute basisprincipes worden ook opgelijst in 'het Besluit van de Vlaamse Regering van 29 april 1997 houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer'. De provinciale diensten Ruimtelijke Ordening houden toezicht op de toepassing van deze verordening. Het besluit bepaalt onder meer dat:

- de obstakelvrije loopweg van 1,50 meter moet worden gegarandeerd als de weg voor voetgangersverkeer breder is dan 2 meter.

- wegen voor voetgangersverkeer met een breedte kleiner dan 1,50 meter mogen slechts aangelegd worden in straten met een rooilijnbreedte kleiner dan 9 meter.
- elke weg voor voetgangersverkeer heeft een geheel obstakelvrije loopweg van minstens 1 meter breed en een vrije hoogte van minstens 2,10 meter.
- de obstakelvrije loopweg moet verlopen in een vloeiende lijn.
- tot slot worden er ook richtlijnen voor helingsbanen opgenomen.

Kwaliteit

Een kwaliteitsvol voetgangersbeleid stopt uiteraard niet bij voldoende brede stoepen. Heel wat andere elementen spelen mee om een verplaatsing te voet aangenaam en comfortabel te maken: de verblijfskwaliteit, beeldkwaliteit, verkeersveiligheid, toegankelijkheid, materiaalgebruik, ...

Meer info en inspiratie vindt u in standaardwerken als het Vademecum Voetgangersvoorzieningen (zie kader).

Meer info online



Op www.mobielvlaanderen.be/overheden vindt u alle relevante informatie voor lokale overheden rond voetgangers gebundeld. Klink in de linkernavigatiebalk op 'voetgangers' in het luikje Thema's. U vindt er onder meer alle standaardwerken zoals het Vademecum



Voetgangersvoorzieningen, praktijkvoorbeelden, de bouwverordening van de Vlaamse Regering, tips rond materiaalkeuze en toegankelijkheid, ...



JERRY DE BRIE

Deinze maakte er de voorbije legislatuur werk van om de stad voor voetgangers een stuk aangenaamer te maken. De stad won er eerder dit jaar dan ook de prijs 'Beleidsprijs Publieke Ruimte' van Steunpunt Straten voor. "Het stadsbestuur presetteerde het om vanaf de start van de legislatuur in 2007 een indrukwekkend parcours af te leggen. Stadsvernieuwing staat hoog op de beleidsagenda en de eerste realisaties zijn ook al zichtbaar (zie foto: Leiedam, Deinze)", aldus de jury.

10 jaar Trage Wegen: van tuinpad naar netwerk

“De trage-wegen-lijn behandelt elk jaar zo’n driehonderd dossiers.”

Steven Clays, inhoudelijk coördinator vzw Trage Wegen

FERRY DEBRIE

2012 was een bijzonder jaar voor vzw Trage Wegen. Een heel jaar lang vierde de vzw immers haar tienjarig bestaan. Trage Wegen is in die tijd uitgegroeid tot hét kenniscentrum waar burgers en overheden terecht kunnen met praktische vragen over de herwaardering van buurtwegen. “Het belangrijkste is dat we erin geslaagd zijn om van ‘trage wegen’ een begrip te maken”, aldus inhoudelijk coördinator Steven Clays.

“Lokale besturen doen een beroep op Trage Wegen vzw om hun tragewegen-netwerk aan te pakken. We helpen ze de wegen in kaart te brengen en organiseren buurtoverleg”, zo vat Steven Clays in een notendop één van de kerntaken van Trage Wegen samen. “Maar we zijn in de eerste plaats een geëngageerd netwerk van verenigingen en actiegroepen waar alles bij elkaar om en bij de 400.000 mensen lid van zijn.”

Zijn er nu al in alle Vlaamse gemeenten trage wegen?

“Ze zijn er zeker in elke gemeente, maar we kunnen jammer genoeg niet zeggen hoeveel kilometer trage wegen er momenteel in Vlaanderen zijn. Dat komt omdat de trage wegen niet in één categorie te vatten zijn. De bekendste trage wegen zijn buurtwegen, die voorzien zijn in de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen. Maar ook andere wetten en decreten zijn van toepassing op de trage wegen, zoals het bosdecreet en het natuurdecreet. Nog andere trage wegen zijn spontaan gegroeid door het gebruik. Waar we wel zicht op hebben is dat we de voorbije jaren met een zeventigtal gemeentebesturen

samenwerkten. Vandaag passen ook meer dan 30 gemeenten in Vlaanderen onze standaardmethodiek succesvol toe. Dat houdt in dat ze onder meer de tragewegen-naamborden gebruiken en een tragewegenkaart hebben uitgetekend. De trage-wegen-lijn behandelt ondertussen elk jaar zo’n driehonderd dossiers.”

Wat vindt u zelf de belangrijkste realisatie in de afgelopen 10 jaar?

“Wat er zeker veranderd is de afgelopen tien jaar is de beeldvorming rond trage wegen. We zijn erin geslaagd van trage wegen een echt ‘begrip’ te maken. Mensen zien opnieuw het nut in van verkeersvrije, onverharde paden. In sommige gemeenten hebben we echt het verschil kunnen maken, en is ondertussen een fijnmazig voetgangers- en fietsersnetwerk uitgebouwd via de trage wegen. Trage wegen duiken zelfs op in gemeentelijke mobiliteitsplannen. Lokale besturen zijn er in het voorbije decennium ook veel meer voor gaan open staan. Een tragewegen-net uitbouwen heeft dan ook veel voordelen. Om een goed netwerk uit te bouwen moeten bijvoorbeeld géén gronden onteigend worden. Het heropenen en

onderhouden van een aantal kilometers trage wegen kost slechts een fractie van een volledig nieuwe straat. Maar trage wegen vormen ook aangename verblijfsruimte, een plaats voor ontmoeting. Dat is voor veel gemeenten minstens even belangrijk.”

Welke doelstellingen heeft u nog voor de toekomst?

“De ruimte in Vlaanderen staat onder grote druk en men schat dat er tegen 2030 nog 300.000 bijkomende woningen zullen gebouwd moeten worden. Als die worden ingeplant en ontsloten zoals we de afgelopen decennia hebben gedaan, dan dreigt een totaal verkeersinfarct. Trage wegen bieden dan een blauwdruk om het anders aan te pakken. We moeten evolueren naar een hoogwaardig netwerk voor fietsers en voetgangers, tussen en in woonkernen. Die verbindingen moeten ook de drager zijn van groenblauwe netwerken: water en natuur dringen door tot waar mensen wonen. We willen dus volop inzetten op trage wegen als ruimtelijk ontwikkelingsmodel. Steden en gemeenten die samen met ons daarvoor willen gaan, helpen we graag verder.”



De toeristische gids “Langs trage wegen” (Paul Maes) wordt uitgegeven, het begrip **trage weg** is daarmee uitgedragen

Oprichting vzw Trage Wegen

Start professionele werking, met 6 gemeentelijke **proefprojecten** over heel Vlaanderen

Start trage-wegen-lijn



Uitgave “Wegwijzer Trage wegen”



Allereerste editie van de Dag van de Trage Weg

Trage Wegen vzw **erkend** als gewestelijke thematische milieuvereniging

Trage wegen duiken op in de gemeentelijke **mobiliteitsplannen**

Secretariaten in Gent en Hasselt



Publicatie ‘Wegwijs in de trage wegen’

Feestjaar “10 jaar Trage Wegen”

1999

2002

2003

2004

2005

2007

2008

2009

2010

2011

2012

Voetgangers regeren in een woonerf

Turnhout heeft al een lange traditie van woonerven. Van de 350 straten die de stad rijk is, zijn er maar liefst 35 aangeduid als woonerf. Burgemeester Francis Stijnen licht toe.

“De eerste straat die eind jaren ‘70 woonerf werd was de Kadasterstraat. Het was een van de eersten in Vlaanderen. Onze eerste woonerven waren voornamelijk bestaande straten die bij heraanleg woonerf werden. Vandaag wordt bij de heraanleg van een woonstraat nog steeds afgewogen of een woonerf een optie is. Maar momenteel worden de meeste nieuwe woonerven gecreëerd, bij de realisatie van de talloze inbreidingsprojecten in Turnhout.” Turnhout is duidelijk gewonnen voor het concept van woonerven. Burgemeester Stijnen: “Hiermee willen we een maximaal leefbare woonomgeving creëren die voor iedereen aangenaam is en waar kinderen voldoende ruimte krijgen. Bewoners van een woonstraat zijn dikwijls vragende partij om hun straat tot een woonerf om te vormen. Zij zijn nadien meestal zeer tevreden. Ook potentiële

kopers van een woning waarderen een kwalitatieve woonomgeving enorm.”

Autoluw

In de praktijk werden er soms woonerven aangelegd die niet echt autoluw zijn. De snelheid is wel beperkt tot 20 km/uur en door het weghalen van de opdeling autostrook/voetgangersstrook verhoogt de alertheid van de autobestuurder waardoor die automatisch voorzichtiger gaat rijden. Vanuit het shared-space principe is dit ok. “Voor een kindvriendelijk woonerf is het autoluw zijn echter wél belangrijk”, zegt Stijnen. “Wil men een straat waar kinderen van 7 tot 10 jaar zich autonoom kunnen of mogen verplaatsen, dan moet er op voorhand een weloverwogen keuze gemaakt worden. Ofwel wordt de straat een woonerf, en moet ze zeker autoluw genoeg zijn. Ofwel is de straat niet

autoluw, maar blijft het een klassieke woonstraat met stoepen, waarover een kind van 7 à 10 jaar zich veilig kan verplaatsen. ‘Blijf op de stoep’ is immers het eerste verkeersreglement dat kinderen kennen. Wil men een woonerf waar kinderen op straat spelen, dan moet deze zeker autoluw zijn. Reeds bij meer dan 20 à 30 auto’s /uur (= alle 2 à 3 min een auto), is spelen op straat niet meer leuk.’

“Voor een kindvriendelijk woonerf is het autoluwe karakter heel belangrijk.”

Francis Stijnen, burgemeester Turnhout



► Bij de heraanleg van een woonstraat met een profiel kleiner dan 9m tussen de gevels en waar er een hoge parkeerdruk door bewoners is, is een woonerfaanleg een truc om te vermijden dat voetgangers op een marginaal smal voetpadje worden gedwongen, maar voldoende ruimte krijgen. Zoals hier in de Vredestraat in Turnhout.



JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

▲ De Kadasterstraat was een lang, recht, grauw kassestraatje, met een te smalle stoep, dat door een saai betonnen afsluiting gescheiden werd van de ernaast liggende spoorweg. Door de omvorming tot een woonerf, zonder stoepen maar met asverspringingen met plantvakken, en hoge hagen naast de spoorweg, werd dit een veel gezelligere woonomgeving.

▼ Het woonproject Meulentiende is een recent nieuw inbreidingsproject bestaande uit drie doodlopende straten, die elkaar centraal ontmoeten aan een autovrij speelplein.



JERRY DE BRIE

Woonerf: basisregels

Een woonerf is een zone van één of meer speciaal ingerichte openbare wegen waarvan de toegangen aangeduid zijn met de verkeersborden F12a en de uitgangen met de verkeersborden F12b. In een woonerf overweegt de woonfunctie. De voetgangers mogen er de ganse breedte van de openbare weg gebruiken. De snelheid is er dan ook beperkt tot 20 km per uur. De weg mag bovendien niet verdeeld worden in een rijbaan en een trottoir.

Meer specificaties: Art. 22bis van het verkeersreglement en Ministerieel rondschrijven van 23 juni 1978 betreffende de woonerven.



F12a: begin van een woonerf



F12b: einde van een woonerf

Waar een wil is, is een olifantenpad

Wanneer een publiek of openbaar domein heringericht wordt, zoeken bezoekers, wandelaars, ... naar de meest functionele looplijnen binnen het nieuwe ontwerp. Maar die 'kortste weg van A naar B' komt niet altijd overeen met de ontworpen ruimte. Zo ontstaan 'olifantenpadjes'.



Een olifantenpad is een niet-officieel fiets- of wandelpad dat door gebruikers van de reguliere fiets- en wandelpaden in de loop van de tijd wordt gecreëerd. Meestal ontstaat een dergelijk pad in een stuk groen, om zo een klein stuk van de officiële route af te kunnen snijden. Olifantenpadjes zijn vernoemd naar de typische eigenschap van olifanten om altijd de kortste weg te kiezen zonder zich druk te maken over het afwijken

van een geplaveid pad. Olifanten hebben ook de neiging altijd hetzelfde pad te volgen, hierdoor slijt zich een zichtbaar pad uit in de begroeiing. Hetzelfde geldt voor olifantenpadjes. Ze komen vooral voor wanneer voetgangers hun bestemming in zicht krijgen.

Ontwerp op pauze

Olifantenpadjes kunnen vermeden worden wanneer er al in het ontwerp maximaal rekening wordt gehouden met de looplijnen. Omdat voetgangers onvoorspelbaar kunnen reageren, kan men ook wachten met het ontwerp van de buitenruimte tot er meer duidelijkheid is over de looplijnen.

Opdrachtcentrale aankoop ANPR-camera's op komst

De Vlaamse Regering heeft de uitbouw van een ANPR-systeem in Vlaanderen goedgekeurd. Dat houdt onder meer in dat lokale overheden binnenkort via een opdrachtcentrale nummerplaatherkenningscamera's zullen kunnen aankopen. Doel is om de camera's over heel Vlaanderen zo compatibel mogelijk te maken.

Nummerplaatherkenningscamera's, ook wel ANPR-camera's (Automatic NumberPlate Recognition) genoemd, registreren en herkennen de kentekens van voertuigen. Ze verzamelen automatisch een aantal data van elk passerend voertuig zoals nummerplaat, nationaliteit, tijdstip, enz. ANPR-camera's worden door de Vlaamse overheid gebruikt voor verkeersanalyse en verkeershandhaving. Sommige gemeenten of politiezones hebben ook al dergelijke camera's geplaatst of staan op het punt dat te doen. Die lokale camera's missen soms een onderlinge koppeling en een gemeenschappelijk communicatie-protocol. Om de verdere uitbouw gestandaardiseerd te laten verlopen, biedt Vlaanderen geïnteresseerde overheden binnenkort de kans om dergelijke camera's op basis van uniforme besteksbepalingen bij eenzelfde opdrachtnemer aan te kopen. Door de geïntegreerde aanpak zullen kosten bespaard worden en kunnen ingewonnen data over de verschillende politiezones gebruikt worden. Concreet heeft AWV kort na de beslissing van de Vlaamse Regering de algemene offerteaanvraag 'Opdrachtcentrale vast ANPR netwerk' gepubliceerd. Via dit contract zullen alle geïnteresseerde overheden (tegen betaling) nieuwe apparatuur kunnen bestellen. Eerst wordt nog een proefproject uitgevoerd in de regio Brasschaat, Brecht en Sint-Job-in-'t-Goor als eerste concepttest voor een geïntegreerd ANPR-netwerk.

Meer info: ir. Ben Helsen - Agent-schap Wegen en Verkeer - Afdeling Elektromechanica en Telematica - ben.helsen@mow.vlaanderen.be



ANPR-camera's worden nu onder meer al gebruikt voor trajectcontrole, zoals hier op de E17.

Nieuw: brochure Groenvoorzieningen in de verkeers- en verblijfsruimte (VSVlokaal 5)

Deze nieuwe brochure van VSV bundelt kennis en de expertise van verschillende deskundigen rond groenvoorzieningen in de openbare ruimte. Onder meer de verschillende functies van groen en de effecten van groenvoorzieningen op lange termijn worden besproken.

Prijs: 8,50 euro.

Meer info:

www.verkeerskunde.be



6 december 2012 Stapsgewijs naar een toegankelijk publiek domein in uw gemeente

Op 6 december organiseren het OCMW en de stad Genk, Enter vzw en Mobiel 21 vzw een studiedag rond het verbeteren van de toegankelijkheid van het publiek domein. De focus ligt op welke methodieken kunnen ingezet worden om als gemeente de toegankelijkheid van het publiek domein op een systematische wijze te verbeteren. Van ruimtelijke planning en de inplanting van diensten en oversteekplaatsen tot fysieke hindernissen op stoepen en aan haltes van het openbaar vervoer. **Locatie:** C-mine Genk. **Prijs:** 30 euro.

Meer info: www.mobiel21.be (nieuws)

11 december 2012 Gemeentelijk voetgangersbeleid

De cursusdag 'Gemeentelijk voetgangersbeleid' van de Mobiliteitsacademie (VSV en Imob) zet u via een mix aan activiteiten op weg naar een doordacht voetgangersbeleid. De cursisten gaan samen de straat op, halen kennis uit onderzoek en leren van concrete voorbeeldcases.

Locatie: Anna Bijnsgebouw Antwerpen.

Prijs: 75 euro.

Meer info: www.verkeerskunde.be

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: Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. **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 (tijdschriften en nieuwsbrieven)



FSC
www.fsc.org

MIX

Papier van
verantwoorde
herkomst

FSC® C014767

