

Doorsteken

Veel doorsteken creëren slimme netwerken voor fietsers en voetgangers, en maken duurzame verplaatsingen aantrekkelijker. Ook bestaande doorsteken en trage wegen inventariseren loont. Zo nam Roeselare deel aan een pilootproject om een 'doorsteekjeskaart' op te maken. Voor gemeenten die ook aan de slag willen, zijn er heel wat tools, gegevens en helpende handen beschikbaar.



TRAGE WEGEN VZW

interview

'Slimme mobiliteitsschakels zitten in de lift'

Steven Clays van Trage Wegen vzw stond mee aan de wieg van de trage wegen en slimme doorsteken in Vlaanderen. "De inventarisatie van trage wegen, de handhaving van het recht van doorgang en de onderhoudsproblemen zijn vandaag nog zwakke punten waar we aan willen werken", zegt hij.

Steven Clays: "'Doorsteken' is een verzamelterm voor trage wegen op stedelijk of residentiële niveau, die zich op het snijvlak van mobiliteit en ruimtelijke ordening situeren. Ook de term 'slimme mobiliteitsschakels' wordt vaak gebruikt, waarbij niet alleen trage wegen worden bedoeld, maar ook 'doorsteekbare' plaatsen zoals bijvoorbeeld parkings of tijdelijke doorgangen door gebouwen. Ze zijn een onderdeel van het mobiliteitssysteem. Relatief nieuw binnen het gamma van doorsteken zijn de 'doorlopende straten'. Dat concept is een waar succes geworden. Toen de International Federation of Pedestrians de "living end road" in 2012 presenteerde, nota bene in Vlaanderen, hebben heel wat gemeenten onmiddellijk hun verkeersborden aangepast. Ondertussen zijn er tientallen gemeenten in ons land die de borden plaatsen en is het verkeersbord opgenomen in de Wegcode. We tellen in Vlaanderen zo'n 27.000 verkeersborden "doodlopende straat", in naar schatting 80% van de gevallen zijn ze eigenlijk doorlopend."

Welke evolutie maakten trage wegen door?
"Pakweg vijftien jaar geleden waren 'trage wegen' als concept volslagen onbekend. Vandaag zijn ze een van de bouwstenen

geworden voor het lokale mobiliteitsbeleid voor voetgangers en fietsers. Ze vormen een soort lakmoesproef voor de mate waarin een gemeente een fijnmazig weefsel voor stappen en trappen serieus neemt. Vlaanderen telt vandaag naar schatting 15.000 tot 30.000 kilometer 'trage weg'. Als je de verdwenen voetwegen meerekent, die juridisch nog altijd bestaan, dan mag je daar allicht nog zo'n 8.000 kilometer bijtellen. Dat trage wegen steeds populairder worden, bewijst ook de ondertussen negende editie van de 'Dag van de Trage weg', dit jaar op 18 en 19 oktober. De eerste editie kende een bescheiden 3.000 deelnemers. Als het weer een beetje meezit, dan moeten er op onze 160 activiteiten dit jaar in Vlaanderen alleen al zo'n 20.000 deelnemers afkomen."

Waar liggen nog uitdagingen?

"Een groot probleem schuilt nog altijd in de gebrekkige handhaving van het recht van doorgang. Al is de situatie verbeterd, toch houden anno 2015 sommige gemeentebesturen nog altijd de handen boven het hoofd van hen die vaak onwettig trage wegen en doorsteken afsluiten, privatiseren of zonder ernstig alternatief gaan overbouwen. Ook op het vlak van onderhoud loopt het soms mis. Voor de onderhoudsplanning denken we daarom over een soort tool voor gemeenten (zie pagina 3). Een ander probleem schuilt in de ontwikkeling van een netwerk voor de toekomst: in de wegencategorisering voor lokale mobiliteitsplanning bestaan 'trage wegen' zelfs niet. Ze worden 'weggemoffeld' bij de lokale wegen. We overleggen momen-

teel met de Vlaamse overheid hoe de 'trage weg' zichtbaar in de categorisering kan worden meegenomen. Tot slot willen we op het vlak van geografische informatie de komende maanden en jaren serieuze stappen vooruit zetten. Samen met de Vlaamse Provincies en het Agentschap Geografische Informatie Vlaanderen bouwen we aan een tragewegendatabank. Al die gegevens zijn onmisbaar voor lokale besturen. We verwachten er heel veel van."

Welke rol kunnen inwoners of verenigingen spelen?

"Het ruimtelijk beleid wordt meer en meer beïnvloed door inwoners en het lokale middenveld. Lokale besturen moeten die kennis omarmen en ter harte nemen. In onze ervaring leveren mensen graag hun bijdrage voor een - vaak tijdsroevende - inventarisatie en willen ze gehoord worden. Uitdagender wordt het als je mensen betreft bij het ontwerpen van het volledige tragewegeweefsel. Aan de andere kant zien we dat mensen zich engageren om Wegspotter te worden: ze nemen dan het peterschap op van één of meerdere trage wegen bij hen in de buurt en signaleren mogelijke problemen aan hun gemeentebestuur. Op haar beurt engageert de gemeente zich om alle meldingen op te volgen. Zo'n partnerschappen scheppen vertrouwen."

"We werken aan een tragewegendatabank, vol onmisbare gegevens voor lokale besturen."

■ Steven Clays,
inhoudelijk coördinator Trage Wegen vzw



TRAGE WEGEN VZW

Doorsteekjeskaart inventariseert slimme schakels

Doorsteken creëren is een goede zaak, maar de al bestaande doorsteken inventariseren en zichtbaarder maken is op z'n minst even lovenswaardig. De stad Roeselare nam deel aan een pilotproject en maakte onder begeleiding van Mobiel21 en Trage Wegen vzw en met steun van de Vlaamse overheid een doorsteekjeskaart op.

Slimme mobiliteitsschakels zijn doorsteekjes voor fietsers en voetgangers langs ongewone plaatsen in stads- en dorpscentra. Denk aan doorgangen onder gebouwen, openblijvende schoolpoorten of verkorte doorsteken van een parking naar een station. Roeselare werkt al jaren aan een comfortabel wegnnet voor voetgangers en fietsers. Dankzij het pilotproject zijn nu alle doorsteken in kaart gebracht en tot een routeplanner gesmeed. Er is ook een mobiele websiteversie die ook consultatie via de smartphone mogelijk maakt, handig dus voor wie te voet of met de fiets onderweg is.

Inwoners onmisbaar

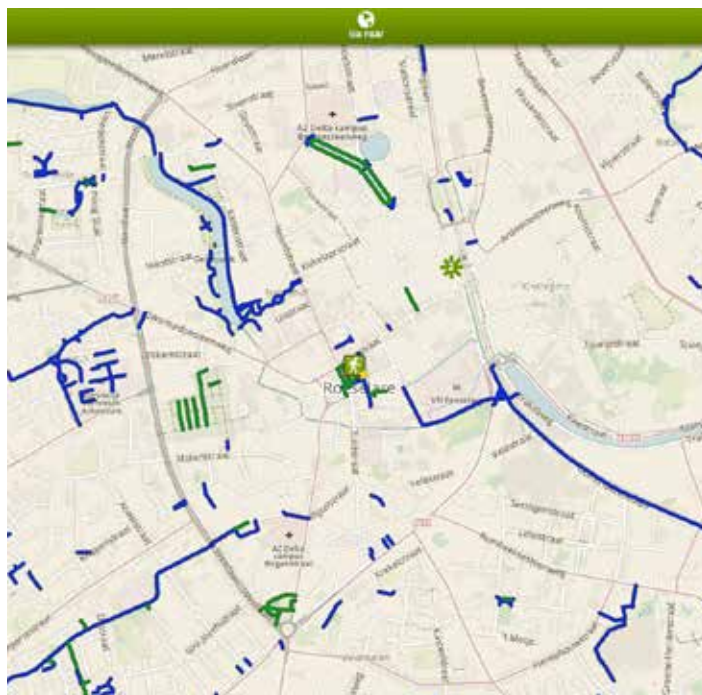
Om de kaart op stellen, werd een projectgroep samengesteld, bestaande uit gemeentelijke

ambtenaren en medewerkers van Trage Wegen vzw. Men vertrok van bestaande kaarten, aangevuld met input van inwoners. Om slimme doorsteken op te lijsten of in kaart te brengen, bleek de input van inwoners onontbeerlijk. Zij kennen de kleine doorsteekjes en olifantenpaadjes. Omdat zij hun buurt het best kennen, worden de participatievergaderingen best op wijk- of buurtniveau georganiseerd. De methodiek voor de opmaak van de doorsteekjeskaart wordt stap per stap toegelicht in het 'Inspiratiepakket Slimme Mobiliteitsschakels', dat in februari van dit jaar verscheen (zie kader). Mobiel21 en Trage Wegen vzw stelden het boek samen met steun van de Vlaamse overheid. Deze methodiek kan ook toegepast worden in niet-stedelijke regio's.

Inspiratiepakket slimme mobiliteitsschakels

De stad Roeselare werkte mee als pilotproject om de methodiek van de doorsteekjeskaart op te stellen en te verfijnen. Deze methodiek komt uitvoerig aan bod in het Inspiratiepakket slimme mobiliteitsschakels. Het inspiratiepakket omvat daarnaast ook nog inspirerende voorbeelden van slimme mobiliteitsschakels en uitleg rond de wegcategorisering in het kader van trage wegen. Elke gemeente kreeg een exemplaar van het boek toegestuurd t.a.v de dienst mobiliteit.

Gratis downloaden kan op www.slimmemobiliteitsschakels.be.



Scan deze QR-code in met uw smartphone, en u ziet meteen hoe de routeplanner met slimme schakels voor Roeselare werkt of kijk op <http://roeselare.m.routeyou.com>

Meer doorsteken & trage wegen: zo begin je eraan

Om een echt netwerk voor voetgangers en fietsers op te stellen, zijn twee sporen belangrijk: enerzijds het gebruiken van de juridisch bestaande trage wegen, anderzijds het inplannen van doorsteekbaarheid op niveau van de ruimtelijke ordening en stedenbouw. Trage Wegen vzw kan hierbij de gemeentebesturen helpen. Het aanbod voor lokale besturen vindt u op www.tragewegen.be/professionals.

Deze instrumenten binnen het werkveld van mobiliteit kunnen lokale overheden alvast gebruiken bij de planning en realisatie van meer doorsteken. Ze worden gekaderd in de opmaak en uitvoering van het gemeentelijk mobiliteitsplan en meegenomen bij projecten:

- **Tragewegenplannen** brengen het bestaande tragewegennet binnen een stad of gemeente in kaart en duiden te herstellen paden en missing links aan.
- **Lokale en bovenlokale functionele en recreatieve fietsroutenetwerken** voor de realisatie van missing links.
- **Mobiliteitsstudies**, die de verkeersimpact van nieuwe projecten op hun omgeving inschatten en waarbij doorsteken als een milderende maatregel worden overwogen.
- **Bedrijfs- en schoolvervoersplannen** waarbij doorsteken worden overwogen vanuit een bekommernis om de site vanuit alle richtingen snel en veilig te voet of met de fiets bereikbaar te maken voor scholieren, personeel, klanten en bezoekers.

Trage wegen: eigendom en onderhoud

Trage wegen bestaan er in alle soorten en maten. Het zijn wel allemaal wegen die in hoofdzaak bedoeld of geschikt zijn voor openbaar, niet-gemotoriseerd verkeer. Wie kan eigenaar zijn van een trage weg en wie zorgt voor het onderhoud?

Het eigendomsrecht van trage wegen kan sterk uiteenlopen. Er zijn buurtwegen met een openbare bedding en met een private bedding. Openbare trage wegen kunnen eigendom zijn van de gemeente, de provincie, het gewest (bijvoorbeeld jaagpaden) of de federale overheid (bijvoorbeeld vroegere treinbeddingen).

De Buurtwegenwet legt voor deze wegen belangrijke verantwoordelijkheden bij de gemeenten voor het onderhoud en het vrijwaren van de toegankelijkheid.

Ze hebben daarenboven de politiebevoegdheid om dit te handhaven. Voor bossen, natuurreservaten en jaagpaden worden de toegankelijkheidsregelingen niet door de gemeenten opgesteld.

Meer info: www.tragewegen.be/bibliotheek > [juridische studie](#)



TRAGE WEGEN VZW

■ Wie de eigenaar van de trage weg ook is, de openbare bestemming schakelt private rechten die in tegenspraak zijn met het openbaar gebruik uit.

Partnergemeenten gezocht

Gemeenten hebben verantwoordelijkheden voor het onderhoud van trage wegen en doorsteken. Maar het is niet altijd even eenvoudig om het overzicht te bewaren. Trage Wegen vzw zet in op het ontwikkelen van een digitaal systeem voor onder-

houdsplanung van trage wegen. Om dit mogelijk te maken, zijn ze op zoek naar partnergemeenten over heel Vlaanderen. Is uw gemeente geïnteresseerd? Neem dan contact op met Trage Wegen via onderhoud@tragewegen.be.

Praktijkvoorbeelden

Comfortabele doorsteken op het terrein



ZEMST

▲ Binnenkort wordt in **Eppegem (Zemst)** een nieuwe fiets- en wandeldoorsteek (groen op de kaart) aangelegd die de Grimbergsesteenweg via de Daalweg met het nieuwe crematorium verbindt. Het nieuwe crematorium opende al in februari de deuren, en bevindt zich op een andere locatie dan het vorige, fel verouderde crematorium. Sinds de verhuis moeten fietsers en voetgangers omrijden via drukke wegen met intensief vrachtwagenverkeer. Heel wat bezoekers vroegen daarom een doorsteek aan te leggen vanaf de Grimbergsesteenweg. De gemeente heeft daar werk van gemaakt en op dit moment loopt de stedenbouwkundige aanvraag voor de verbinding. De doorsteek zal door een weide lopen en verhard worden aangelegd. Uitsluitend fietsers en voetgangers worden erop toegelaten.

Meer voorbeelden en inspiratie in het boek 'Slimme Mobiliteitsschakels'.



TRAGE WEGEN VZW

◀ Een verhard pad van 70 m verbindt het commercieel centrum van **Schilde** sinds 2011 met het gemeentehuis, het politiekantoor en de bibliotheek. Door deze schakel wordt het traject tussen het gemeentehuis en de Rijsblokstraat met 200 m ingekort en kunnen fietsers en voetgangers de drukke gewestweg mijden om in het centrum te geraken. De doorsteek voor fietsers en voetgangers is 3,50 m breed en werd gerealiseerd in zwevende betonplaten. Deze zware constructie wordt gedragen door gegalvaniseerde staalprofielen. Die fundering werd boven het pad verder uitgewerkt tot een poorteffect, een stalen pergola met sfeervolle verlichting.

Vraag en antwoord

Hoe verloopt een groepsaanvraag voor voorzieningen voor blinden en slechtzienden?

Gemeenten kunnen bij AWW een groepsaanvraag indienen voor het plaatsen van auditieve begeleiding voor blinden en slechtzienden op de kruispunten met de gewestwegen in (bepaalde delen van) de bebouwde kom.

Wanneer de gemeenten deel uitmaken van een regionaal–stedelijk gebied volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zal de aanvraag automatisch worden behandeld. Voor andere gemeenten zal de aanvraag eerst worden behandeld op de PCV, waarbij ook de ondersteuning door een vereniging voor blinden en slechtzienden belangrijk is.

Bij alle aanvragen wordt aan de gemeenten gevraagd om de looplijnen naar deze voorzieningen aan te duiden en te voorzien vooraleer de uitrusting van het kruispunt wordt uitgevoerd.

Meer in het dienstorder MOW/AWW/2015/12 (<http://wegenenverkeer.be/dienstorders>) en bij de territoriale wegenafdeling



Campagne

Gepersonaliseerde "Bob"-campagne voor steden en gemeenten

Traditiegetrouw organiseert het BIVV op het einde van het jaar weer een Bob-campagne. Dit jaar is het een feesteditie en vieren we de 20ste verjaardag van Bob. Net als bij de vorige campagne kunnen steden en gemeenten ook deze keer gepersonaliseerde affiches en banners laten opmaken via de Bob-site. Op de site zal u dan ook tips vinden hoe u Bob kan integreren in het lokale gezondheids- en preventiebeleid. Standaardteksten en beelden die gebruikt kunnen worden in de eigen communicatie worden eveneens voorzien. Vanaf 25 november zal de nieuwe campagne online staan.

Meer info: www.ikbob.be



Bepaal mee het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2016!

Op 22 maart 2016 vindt het Vlaams Congres Verkeersveiligheid plaats in Antwerpen. Deze keer gaan we dieper in op de vraag hoe we moeten we omgaan met de complexiteit van onze samenleving en omgeving. Blijven algemene maatregelen overeind of moeten we evolueren naar een verkeersveiligheid op maat (van de ruimte of bevolkingsgroep)? We zijn ervan overtuigd dat zowel binnen de politie, lokale, provinciale en regionale overheden, onderzoek, onderwijs, mobiliteitsverenigingen en de bedrijfswereld heel wat leerrijke initiatieven bestaan op maat van mens en omgeving om zo een antwoord bieden op de verkeersonveiligheid.

Vul tot woensdag 28 oktober de invulfiche in op www.vlaamscongresverkeersveiligheid.be.

Openbaar vervoer

Nieuw gamma gesubsidieerde schuilhuisjes De Lijn

De Lijn heeft nieuwe types opgenomen in haar gamma van gesubsidieerde halte-accommodatie. Het nieuwe type E-schuilhuisjes is bedoeld voor grote knooppunten en daarom extra groot: maar liefst 5,25 m. De gesubsidieerde schuilhuisje type A, B, D en E zijn voortaan ook verkrijgbaar in een vandalismebestendige versie.



Deze schuilhuisjes beschikken over een volkern achterwand en voor- en zijwanden in polycarbonaat. Net als in het verleden worden gesubsidieerde schuilhuisjes gesubsidieerd via het Vlaamse Gewest. Alle schuilhuisjes worden verlicht met zonne-energie en beschikken over een bewegingsdetector.

Meer info: www.delijn.be/overheden (klik op '7 pijlers', dan op 'halteaccommodatie')

Fietsers

Studiedag en boekvoorstelling 'Sterk Fietsbeleid'

Meer dan ooit zetten steden en gemeenten in op een sterk fietsbeleid. Op de studiedag 'Argumenten voor een sterk lokaal fietsbeleid' op 10 december 2015 stelt Fietsberaad Vlaanderen het handboek 'Sterk Fietsbeleid' voor. Daarin krijgen burgemeesters, schepenen, mobiliteitsambtenaren, maar ook organisaties, handelaars en schooldirecteurs inspiratie voor die lokale, overtuigende en soms ook gedurfde acties. Wat werkt er en hoe pakt u het aan? Sterk Fietsbeleid is een handboek met voor ieder wat wils: van geïnteresseerde startende gemeenten, tot volbloed fietssteden. Op de studiedag komen ook feiten, cijfers en goede lokale praktijken rond de fiets aan bod. Bovendien worden de resultaten van de fietstelweek voorgesteld. Ze zijn nadien beschikbaar op www.fietsberaad.be.

Meer info: www.fietsberaad.be. Deelname aan de studiedag kost 125 euro voor VSG-leden en overheden en 195 euro voor anderen (inclusief lunch en boek "sterk fietsbeleid" t.w.v. 59 euro). Het boek is nadien verkrijgbaar via uitgeverij Politeia.

Agenda

Oktober

- 27 Opmaak van aanvullende reglementen en het gebruik van de interactieve reglementen generator (Brussel)
- 27 Infomoment Europese subsidies, hoe begin ik eraan? (Gent)
- 27 Module 2 van de Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren (Antwerpen)
- 29 Infomoment Gladheidsbestrijding (Gent)
- 30 De fundamenten van de verkeersveiligheid – Sensibilisering en handhaving (Antwerpen)

November

- 13 De zelfverklarende en vergevingsgezinde weg vullen elkaar aan – (Brussel)
- 17 Hoe succesvol communiceren rond mobiliteit in gemeente of bedrijf? (Gent)
- 19 Inspiratiedag netwerk duurzame mobiliteit (Leuven)
- 23 Niet-chemische onkruidbestrijding en –voorkoming op verhardingen (Antwerpen)
- 24 Module 3 van de Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren – (Antwerpen)
- 25 Update van de wegcode (Brussel)
- 26 Politiecongres (Ranst)

December

- 1 Hét Mobiliteitscongres – Uitreiking Business Mobility Awards 2015 (Machelen)
- 4 Aan de slag met het duurzame lokale mobiliteitsbeleid (Brussel)
- 7 Kosten-batenanalyses van verkeer en mobiliteit (Antwerpen)
- 7 Module 4 van de Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren (Antwerpen–Berchem)
- 8 Samenhangend gemeentelijke beleid voor ruimte en mobiliteit (Antwerpen)
- 9 Lokaal bestuur en eventorganisator: samen voor een optimale mobiliteitsorganisatie (Gent)
- 10 Studiedag Fietsberaad

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.

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

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen voor mobiliteit, mobiliteitsambtenaren en andere geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.

Redactie en vormgeving: Wolters Kluwer. **Redactieadres:** info@mobiliteitsbrief.be. **Redactieraad:** Vertegenwoordigers van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, het kabinet van de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. **Verantwoordelijke uitgever:** Filip Boelaert, Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II–laan 20 bus 2, 1000 Brussel. © 2015 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

