



JERRY DE BRIE

## Kwaliteitszorg

De kwaliteitsadviseurs geven in deze Mobiliteitsbrief enkele adviezen voor een kwaliteitsvol ontwerp. Elk project verdient immers een unieke aanpak waarbij grondig nagedacht wordt over een optimale oplossing. Niet alleen het naleven van regels en procedures is daarbij belangrijk.

**“Kwaliteit van projecten én procedures moet in onze werking een natuurlijke reflex en voortdurende prioriteit zijn. Alleen zo kunnen we werk maken van duurzame en veilige plannen en projecten”, zegt Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.**

## ‘1 plus 1 wordt 3 in een goed mobiliteitsplan of -project’

interview

“De zorg voor kwaliteit moet al bij de eerste ideeën en plannen aanwezig zijn. Als overheid bieden we via het overleg in (i)GBC's – en in de toekomst via de vervoerregio's – een gefaseerde methodologie aan om die kwaliteitszorg te verankeren in de werking. Een heldere probleemstelling en duidelijke doelstellingen zijn essentieel. Rechtstreekse betrokkenheid van diverse actoren in de totstandkoming van het project, en dat van bij het begin, is belangrijk om tot een gedragen en kwaliteitsvol ontwerp te kunnen komen. Die aanpak biedt de meeste kansen voor een geïntegreerde, multimodale aanpak. Vademecums en richtlijnen bieden een houvast om onderbouwde keuzes te maken of knelpunten scherp te stellen. Die keuzes moeten duidelijk zijn en in elk geval veiligheid vooropstellen. Vandaag wordt een kwaliteitstoets uitgevoerd door een kwaliteitsadviseur, die het plan of project adviseert. Dat kwaliteitsadvies leert ons welke elementen het plan of project beter kunnen maken of welke bijstellingen echt nog nodig zijn. Met deze aanbevelingen willen we het project nog kwaliteitsvoller maken.”

### Welke elementen zijn van belang voor de kwaliteit?

“Het plan of project wordt minstens getoetst aan de relevante regelgeving inzake mobiliteit, openbare werken, ruimtelijke ordening en milieu, en aan de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid en de relevante mobiliteitsplannen. Daarnaast zijn de richtlijnen uit de verschillende vademecums, de ruimtelijke inpasbaarheid en een afweging tussen doelmatigheid en kostprijs belangrijke evaluatiecriteria. Duurzaamheid, verkeersveiligheid en de juiste aandacht voor elk type weggebruiker zijn belangrijke uitgangspunten. Maar naast de te volgen regels moet vooral ook het globale plaatje worden bekeken: hoe past het project in zijn context? Zijn er betere alternatieven of gemiste kansen? Welke (kleine) toevoegingen of wijzigingen kunnen het project naar een nog hoger niveau tillen? Om tot een goed plan of project te komen is immers meer nodig dan zomaar regelgeving toepassen. Veiligheid moet wel steeds een absolute randvoorwaarde zijn. In een goed doordacht project wordt 1 plus 1 zo 3.”



JERRY DE BRIE

Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement MOW:  
**“Kwaliteit van projecten én procedures moet in onze werking een natuurlijke reflex en voortdurende prioriteit zijn.”**

### Wat gebeurt er met het kwaliteitsadvies?

“Het advies bevat aanbevelingen die de initiatiefnemer mee in overweging moet nemen in het vervolgtraject. In het geval van een gunstig advies gaat het om bijkomende aandachtspunten die het project of het plan nog kunnen verbeteren. Soms kunnen zelfs kleine – ogenschijnlijk onbenullige – aanpassingen het project uiteindelijk een duidelijke meerwaarde geven. Als het advies ongunstig is, betekent dit dat bepaalde keuzes in het plan of project niet leiden tot een duurzaam of veilig project. Het advies zal duidelijk aangeven waar het om gaat en aanbevelingen en tips voor verbetering meegeven. Een dergelijk advies wordt dan ook best opnieuw met de verschillende partners besproken om na te gaan of en hoe aan de bemerkingen tegemoet gekomen kan worden om een bijkomende kwaliteitssprong te maken. En zo kan 1 plus 1 dus 3 worden.”

Meer info over kwaliteitsbewaking vindt u op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden).

# Doortrekking fietspad vult missing link op

**Een extra stuk fietspad van 300 meter in Retie zorgde voor een grote meerwaarde in een fietspadenproject. “De missing link maakt van de fietspaden tussen Retie en Mol een veilig aaneengesloten netwerk en biedt vandaag ook een grote toeristische meerwaarde voor onze gemeente”, aldus burgemeester Patrick Geuens.**

In 2007 heropende Retie het dossier om langs de N123 een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad aan te leggen aan de zuidkant van de weg. Het fietspad sloot in de oorspronkelijke plannen al aan op het bestaande dubbelrichtingsfietspad richting Retie-centrum. De kwaliteitsadviseur (destijds nog ‘auditor’) beoordeelde het project en de gemaakte keuzes voor een dubbelrichtingsfietspad, de inbuiging en breedte van de berm als kwalitatief goed. Het advies luidde wel om het dubbelrichtingsfietspad door te trekken tot aan de grens met Mol. Daar kon het fietspad immers aantakken op een bestaand en druk gebruikt toeristisch netwerk, dat onder meer verder loopt naar de Abdij van Postel. Het ging om een doortrekking van 300 meter. Alle partijen waren meteen enthousiast over het voorstel tot doortrekking, en deze aanpassing is dan ook uitgevoerd.

## Toeristische trekpleister

Burgemeester Patrick Geuens: “De extra 300 meter fietspad lopen door natuurgebied.

Dat maakte het dossier wel complexer, onder meer door discussies over het materiaalgebruik en het feit dat het fietspad deels over privé-eigendom werd aangelegd. Het fietspad kan deels beschouwd worden als een privé-weg met openbaar karakter. De 300 meter fietspad op de missing link zijn dan ook iets later aangelegd dan de rest van het fietspad. Maar dankzij de doortrekking is het pad vandaag een veilig alternatief voor de functionele

fietsverbinding langs de N123. Dankzij de extra meters fietspad voorkomen we bovendien een gevaarlijke fietsoversteek. Fietsers kunnen sinds de aanleg vanuit het centrum van Retie helemaal naar Postel fietsen – zo’n 8 km – langs een comfortabel en vrijliggend fietspad dat deels door natuurgebied loopt. Het fietspad maakt ondertussen deel uit van het fietsknooppuntennetwerk en is een belangrijke toeristische trekpleister in onze regio.”



Burgemeester Patrick Geuens: “Fietsers hebben nu een comfortabele en veilige fietsverbinding vanuit het centrum tot aan de Abdij van Postel, 8 km verderop.”

## Tien tips voor een kwaliteitsvol project

**Door een project van in het begin met een ruime blik te bekijken, kan vaak een grote meerwaarde gecreëerd worden. De kwaliteitsadviseurs geven alvast 10 concrete tips voor kwaliteitsvolle projecten.**

**1 Begin met de juiste vraag/probleemstelling.** Probeer met een open geest het probleem te definiëren. Vertrek niet meteen van een mogelijke oplossing want daardoor kan je tunnelvisie ontwikkelen en de kans op een beter – alternatief – ontwerp mislopen. Vertrek bijvoorbeeld niet van “We willen in straat X een fietspad aanleggen”, maar wel van “We willen het centrum beter bereikbaar en veiliger maken voor fietsers. Hoe kunnen we dat doen?”

**2 Bekijk het totaalplaatje.** Bekijk het project breed in zijn context, en vanuit een helikoperperspectief. De aanleg van een fietspad kan bijvoorbeeld een hogere meerwaarde krijgen door de aansluiting op

nabijgelegen bestaand netwerk mee te nemen. Of hou er rekening mee dat je soms door een fietspad aan te leggen de auto nog sneller laat rijden en zelfs sluiptverkeer faciliteert omdat er dan geen gemengd verkeer meer is.

**3 Denk toekomstgericht.** Hou je niet strikt aan de huidige voorgeschreven maatvoering, maar denk toekomstgericht. Als je bijvoorbeeld een fietssnelweg wil aanleggen, ga dan breder dan de voorgeschreven 3 meter en zelfs dan de aanbevolen 3,5 meter. Een fietssnelweg van 4 meter biedt nog meer kwaliteit en zal ook in de toekomst voldoen aan de kwaliteitscheck. Besef dat de nieuwe inrichting er voor 10 tot 20 jaar ligt...

**4 Start tijdig met het project** zodat er ruimte is voor feedback en verbetering. Een kwaliteitsvol ontwerp vraagt een open geest, heeft baat bij grondige discussies en heeft rijpingstijd nodig. Onder tijdsdruk is het vaak niet mogelijk om de juiste mindset te creëren. Start daarom tijdig.

**5 Vraag zo vroeg mogelijk in het proces advies.** Zeker bij complexe dossiers, maar ook bij ogenschijnlijk eenvoudige dossiers, biedt het werken met een startnota en projectnota eerder voordelen ten opzichte van een unieke verantwoordingsnota. Zo kan de kwaliteitsadviseur zijn inzichten vroeger in het proces meegeven en kunnen deze worden geïntegreerd.

**6 Denk ook aan leefbaarheid en veiligheid.** Een ontwerp mag niet enkel verkeerskundig bekeken worden. Vaak worden leefbaarheid en veiligheid ‘vergeten’. Groenvoorzieningen kunnen bijvoorbeeld een duidelijke meerwaarde bieden. Dat niet alleen voor de leefbaarheid maar ook voor een juiste lezing van het wegbeeld, wat leidt tot een gewenst snelheidsgedrag. Schrap niet zomaar aanwezige groenelementen.

**7 Ga pragmatisch om met de richtlijnen.** Uiteraard strekt het tot aanbeveling om de richtlijnen uit de verschillende vademecums en dienstorders zo veel mogelijk te volgen, maar soms is het totale plaatje belangrijker dan de som van de delen. Volg dus niet slaafs alle



# Twee veiligere schoolomgevingen in één procedure

Het gemeentebestuur van Zwalm heeft gelijktijdig twee schoolomgevingen heringericht langs de drukke gewestweg N46. Ook al liggen de scholen op 2 km van elkaar en is de ruimtelijke situatie van beide sterk verschillend, de procedures werden samen behandeld.

Aan de Vrije basisschool in Hundelgem was de rijweg voor de herinrichting zeer breed. Daarom is in de herinrichting een wegver-smalling gecreëerd. De aangelegde middengeleider heeft een snelheidsremmend effect en zorgt er tegelijk voor dat fietsers en voetgangers veiliger kunnen oversteken. Er zijn ook nieuwe extra brede voetpaden

aangelegd. Er kwamen bovendien nieuwe fietspaden. Verder werden de bushaltes langer gemaakt, zijn de parkeerstroken nu groene bermen met bomen, om een vernauwend effect te creëren, en werd de bestaande groene berm langs de kant van de school verstevigd. Parkeren vlak voor de schoolpoort kan sinds de herinrichting niet meer, in de plaats kwam er een 'kiss and ride'-strook. Door de aanpassingen is de schoolomgeving veel overzichtelijker en veiliger geworden.



Hundelgem

JERRY DE BRIE

richtlijnen, maar probeer er creatief mee om te gaan in de gegeven context. Bijvoorbeeld de fietshellingsgraad van 4% hoeft niet kost wat kost aangehouden te worden in een regio waar veel andere natuurlijke hellingen voorkomen van meer dan 4%.

## 8 Maak duidelijke keuzes, vermijd compromissen.

Een ontwerp waarbij alle partners rond de tafel voor 80 % tevreden zijn, is vaak niet het beste ontwerp. Durf een duidelijke keuze te maken en er volledig voor te gaan.

## 9 Ook in de uitvoering is kwaliteit belangrijk.

Het is belangrijk om kwaliteit ook voorop te stellen tijdens de realisatie van het project,

bijvoorbeeld het verantwoord plaatsen van de verkeersborden of bij het instellen van de voor-rangsregeling. Pas de plannen ook niet zo maar aan wanneer bijvoorbeeld een lokale particulier vraagt om een parkeerplaats voor de deur. Dit kan onvoor-ziene veiligheidsconsequenties met zich meebrengen, of het wegbeeld hypothekeren.

## 10 Ook na het advies is er ruimte voor feedback en terugkoppeling.

Kwaliteitsadviseurs staan ook nog naast de adviesverlening open voor feedback en terugkoppeling. Dat is interessant als bijkomende realitycheck. Terugkoppeling kan via de RMC of ook via de mobiliteitsbege-leider.

## Fietsuggestiestroken

Aan de andere school langs de N46, 2 km verderop – ter hoogte van Sint-Maria-Latem – is de weg zeer smal. Doordat enkele huizen ook dicht bij de straat staan, waren er weinig mogelijkheden. Vóór de herinrichting lag er aan één kant van de weg een smal tweerichtingsfietspad en was er nauwelijks plaats voor voetgangers. Bij de herinrichting is er gekozen voor een bredere voetpad en fietsuggestiestroken langs beide kanten van de weg. De snelheid werd verlaagd van 70 naar 50 en lokaal naar 30 km/uur.

Er wordt bijkomend nog een verhoogd verkeersplateau aangelegd aan de schoolingang. De bus stopt op de weg, wat ook snelheidsremmend werkt. Over de volledige lengte van de school is een metalen afsluiting geplaatst op het voetpad om de veiligheid van de kleinsten te garanderen. De vroegere parkeerplaatsen vlak voor de school zijn weggehaald, in de plaats werden verderop parkeerplaatsen voorzien. Langs het traject zijn 19 nieuwe verlichtingspalen geplaatst met helder wit koud ledlicht om de zichtbaarheid in het donker te verbeteren.



JERRY DE BRIE

Sint-Maria-Latem

## Heuvelland – Dikkebus

# Verplaatsing van poort verhoogt verkeersveiligheid

Voor de N375 ter hoogte van Heuvelland-Dikkebus in de regio Ieper werd twee jaar geleden een startnota ingediend voor een herinrichting met de aanleg van fietspaden. De positie van de verkeerspoorten werd daarin nog niet definitief vastgelegd. Tijdens de RMC werden onder leiding van de kwaliteitsadviseur verschillende opties afgewogen om de verkeerspoorten veilig te plaatsen en in te richten. Alle betrokkenen stemden in met een verschuiving van de verkeerspoort met middengeleider richting Dikkebus waardoor de langsparkeerzone binnen de zone 50 viel.

Lees meer over dit project op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden) (klik op Mobiliteitsbrief rechts boven).

## 9 steden en gemeenten genomineerd voor Fietsgemeente/Fietsstad 2018

Negen Vlaamse steden en gemeenten zijn genomineerd als Fietsgemeente/Fietsstad 2018. In totaal namen 35 lokale besturen deel aan de derde editie van deze wedstrijd waarmee de VSV, de Vlaamse overheid en Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts steden en gemeenten willen aansporen om te zorgen voor vlotter en veiliger fietsverkeer. De kandidaten werden volgens het aantal inwoners onderverdeeld in drie categorieën, per categorie duidde een vakjury onder leiding van de VSV drie genomineerden aan voor de algemene titel van Fietsgemeente/Fietsstad 2018:



- Categorie 1 – meer dan 50.000 inwoners: Gent, Kortrijk en Sint-Niklaas
- Categorie 2 – tussen 20.000 en 50.000 inwoners: Deinze, Dendermonde en Turnhout
- Categorie 3 – minder dan 20.000 inwoners: Bonheiden, Duffel en Peer

Daarnaast zijn er ook in totaal negen genomineerden voor specifieke awards:

- Categorie "Beleid, monitoring en organisatie": Bonheiden, Deinze en Gent
- Categorie "Veilige netwerken": Bonheiden, Gent en Peer
- Categorie "Ontwerp en infrastructuur": Gent, Hasselt en Mortsel
- Categorie "Fietsparkeren": Gent, Kortrijk en Zwijndrecht
- Categorie "Fietscultuur en campagnes": Bonheiden, Deinze en Gent
- Categorie "Diensten en services": Bonheiden, Gent en Mechelen

Naast de VSV zetelden het Fietsberaad Vlaanderen, de Fietsersbond, de Vereniging van de Vlaamse Provincies, de Vlaamse overheid en een docent van de Hogeschool voor Verkeerskunde in de jury. Op 5 juni worden de winnaars bekendgemaakt tijdens het Fietscongres. De winnaars krijgen vanwege de Vlaamse overheid een subsidie van 50.000 euro die ze kunnen investeren in fietsvoorzieningen.

## Elektrisch autodelen wordt steeds populairder

Bij autodelen worden auto's gezamenlijk gebruikt door meerdere gezinnen. De impact is groot: een gedeeld voertuig vervangt gemiddeld 4 tot 10 private wagens en zorgt voor een jaarlijkse vermindering van 6 ton CO<sub>2</sub>-uitstoot. Wanneer dit een elektrisch gedeeld voertuig is, zijn de voordelen op vlak van uitstoot nog vele malen groter. Begin 2017 telde Vlaanderen een vijftiental elektrische deelwagens. Eind 2017 was dat reeds opgelopen tot 71. De reden van het succes is dat bestaande autodeelaanbieders meer inzetten op elektrische deelwagens en dat nieuwe spelers in Vlaanderen zelfs exclusief elektrische deelwagens aanbieden. De verschillende autodeelpartners zijn ambitieus en mikken op minstens 1000 elektrische deelwagens in 2020.

## Vlaamse binnenvaart breekt alle records

Het goederentransport over de Vlaamse waterwegen kende in 2017 een absoluut recordjaar. Er werd ruim 72 miljoen ton goederen vervoerd via de binnenvaart. Dat is een stijging van 6,5% ten aanzien van 2016. Ook het containervervoer noteerde met 823.502 containers opnieuw een historisch record. "Topcijfers", vindt Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts. "Elke vracht die vervoerd wordt over het water, moet niet meer over de weg. Als de binnenvaart 6,5% groeit, dan betekent dat 175.815 vrachtwagens minder. En er is nóg veel plaats op de watersnelweg. Tegen 2030 moet de binnenvaart instaan voor 20% van al het goederenvervoer".



Elke vracht die vervoerd wordt over het water, moet niet meer over de weg. Als de binnenvaart 6,5% groeit, dan betekent dat 175.815 vrachtwagens minder. En er is nóg veel plaats op de watersnelweg. Tegen 2030 moet de binnenvaart instaan voor 20% van al het goederenvervoer".

## verkeersborden.vlaanderen ook als app beschikbaar

Sinds januari 2018 kan u gebruik maken van de nieuwe toepassing Verkeersborden.Vlaanderen. De toepassing Verkeersborden.Vlaanderen kadert in het project Snelheid.Vlaanderen. Het is een eengemaakte toepassing voor eenvoudiger beheer en rapportering van verkeersbordopstellingen. Sinds 18 januari kunnen de wegbeheerders de toepassing ook raadplegen via een app.

Kijk op <https://apps.mowvlaanderen.be/verkeersborden> voor meer info.

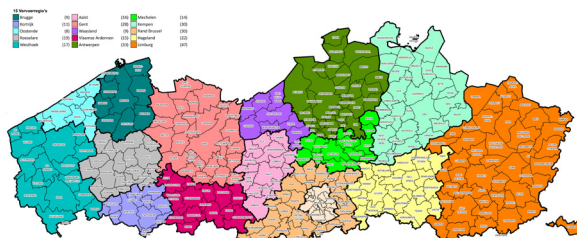
## Projectsubsidie voor Mobipunten

De mobipunten van Autodelen.net, Taxistop en Infopunt Publieke Ruimte krijgen een projectsubsidie van het Vlaams Departement MOW. Daarmee kan het concept verfijnd worden en kunnen enkele gemeenten begeleid worden bij het installeren van mobipunten.

Geïnteresseerde gemeenten kunnen contact opnemen met Angelo Meuleman, [ame@taxistop.be](mailto:ame@taxistop.be), 09 242 32 18, 0476 477 661

## Erratum: kaart vervoerregio's in Mobiliteitsbrief 185

In de Mobiliteitsbrief over basisbereikbaarheid (nummer 185 – januari 2018) is een foutje geslopen in de kaart van de vervoerregio's. Op de kaart werd de vervoerregio Kempen verkeerdelijk opgesplitst in Noorder- en Zuiderkempen. Dit is niet correct, ze vormen samen 1 vervoerregio 'Kempen'. Een correcte kaart van de 15 Vlaamse vervoerregio's vindt u op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden).



## Agenda

### maart

- 6** Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2018
- 8** OCW-winteropleiding 2018 'duurzame wegen' – Aanbrengen van bitumineuze verhardingen
- 2 en 9** Mobiliteitstoets en MOBER
- 12 en 13** Congres en Forum Publieke Ruimte
- 13** Verkeerstekens en signalisatieplannen
- 15** Veiligere overwegen
- 21** Shared mobility rocks
- 23** Mobiliteitsmanagement bij evenementen
- 24** Trefdag Trage Wegen
- 27** OCW-winteropleiding 2018 'Duurzame wegen' – Weginrichting en – uitrusting
- 28** De basisprincipes van verkeerskunde – Lesdag 1

### april

- 19** De basisprincipes van verkeerskunde – Lesdag 2
- 23** De basisprincipes van verkeerskunde – Lesdag 3

### mei

- 8** De basisprincipes van verkeerskunde – Lesdag 4
- 17** Inspiratiedag ruimte in beweging

### juni

- 5** Fietscongres

Zie ook de agenda op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)

Mobiliteitsbrief is er 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](http://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](mailto:info@mobiliteitsbrief.be).