



## Provinciale Commissie Verkeersveiligheid

De Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) onderzoekt kleinschalige maatregelen om de verkeersveiligheid op Vlaamse gewestwegen te verbeteren.



JERRY DE BRIE



JERRY DE BRIE

Peter De Backer, AWV Oost-Vlaanderen:  
“Heel recent is het drempelbedrag voor PCV-dossiers opgetrokken van 200.000 naar 500.000 euro.”

“Via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) kan de verkeersveiligheid met kleine ingrepen aanzienlijk verbeterd worden. Een goede voorbereiding en een open sfeer van vertrouwen vergemakkelijken een vlotte afhandeling van deze dossiers”, zegt Peter De Backer, afdelingshoofd Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen.

## ‘Verkeersveiligheid snel en efficiënt verbeteren met kleine ingrepen’

interview

### Wat doet de PCV?

“De PCV onderzoekt kleinschalige maatregelen om de verkeersveiligheid op de Vlaamse gewestwegen te verbeteren. Het gaat om maatregelen die niet onder de methodiek van de samenwerkingsovereenkomsten vallen én die relatief snel op het terrein geïmplementeerd kunnen worden. De PCV streeft er immers naar om elk dossier binnen 6 maanden af te handelen.”

### Welk soort maatregelen kunnen aan bod komen?

“De PCV bespreekt projecten die wegens hun beperkte budgettaire impact niet in een investeringsprogramma van AWV zitten. Daarom konden alleen kleine veiligheidsmaatregelen tot maximum 200.000 euro aan bod komen. Heel recent is dit bedrag opgetrokken naar 500.000 euro\*. De ligging is een andere voorwaarde: de projecten moeten langs een gewestweg liggen. Kruispunten tussen een gewestweg met een gemeenteweg komen uiteraard ook in aanmerking. Een derde voorwaarde is dat het project snel realiseerbaar moet zijn op het terrein. Kleine maatregelen die aan alle voorwaarden voldoen, maar een zeer grote impact op de mobiliteit hebben,

kunnen niet door de PCV behandeld worden. Dergelijke dossiers volgen de procedure van het mobiliteitsdecreet via de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC). De voorzitter van de PCV kan daarom beslissen om een project naar de GBC-procedure door te verwijzen.”

### Welke voordelen biedt een procedure via de PCV?

“De relatief eenvoudige administratieve afhandeling is een duidelijk voordeel. In de meeste gevallen slaagt de PCV erin om in één vergadering met alle betrokken partijen en de bevoegde specialisten tot een praktische en bevredigende oplossing te komen. Jaarlijks worden er in de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen op die manier zo’n 50 à 60 dossiers succesvol afgehandeld. Het grote voordeel op het terrein is dat het een procedure is die snel tot resultaat kan leiden en effectief op korte termijn de verkeersveiligheid kan verhogen.”

### Wie kan een dossier agenderen op de PCV?

“In principe kunnen alle actoren van de PCV een officiële aanvraag indienen. In de meeste gevallen komt de vraag om een knelpunt te agenderen op de PCV van lokale overheden.

Maar ook meldingen van burgers of vaststellingen van collega’s van AWV kunnen op de agenda komen.”

### Welke tips kunt u meegeven voor een vlotte afhandeling van PCV-dossiers?

“Een goede voorbereiding met daarin de verwachtingen van alle partijen is een vereiste. Ik denk dan aan representatieve tellingen van alle weggebruikers, het in kaart brengen van de routes van het openbaar vervoer, de impact inschatten van gekende toekomstige ontwikkelingen op het studiegebied, ... Dit zijn vaak de sleutels die een vlotte afhandeling vergemakkelijken. Een open sfeer van vertrouwen kan daarnaast ook helpen in de zoektocht naar pragmatische oplossingen voor vaak moeilijke knelpunten.”

\* Het Mobiliteitsbesluit van 25 januari 2013 is bij Besluit van de Vlaamse Regering van 15 december 2017 gewijzigd. Het optrekken van de grens voor PCV-dossiers naar 500.000 euro is een van deze wijzigingen. Een overzicht van alle belangrijke aanpassingen in het gewijzigde Mobiliteitsbesluit krijgt u in de volgende Mobiliteitsbrief.

# De Provinciale Commissie verkeersveiligheid in een notendop

## Soorten projecten

Kleinere projecten die beantwoorden aan onderstaande voorwaarden kunnen op de PCV besproken worden:

- op of langs gewestwegen;
- een beperkte budgettaire impact, die niet tot de taakstelling van de (I)GBC of de toekomstige vervoerregio behoren;
- op korte termijn realiseerbaar.

De financiële drempel werd op 12 maart 2018 opgetrokken naar 500.000 euro. Volgende maatregelen kunnen in de PCV aan bod komen (niet limitatief):

- kleine aanpassingen van kruispunten en wegvakken;
- eenvoudige wijzigingen in het wegbeeld zoals lokale middenbermen, asverschuivingen, uitstulpingen van voetpaden, wegversmallingen, verkeersplateaus, enz.;
- plaatsing van een driekleurige lichtsignalisatie;
- plaatsing van individuele verlichte voetgangersoversteekplaatsen, Bi-flash installaties en knipperlichten;
- plaatsen van onbemande camera's en trajectcontroles;
- aanbrengen van voorzieningen voor visueel gehandicapten.

## Procedure

De procedure voor een PCV-dossier verloopt als volgt:

- Een deelnemer van de PCV (bijvoorbeeld een lokale overheid) dient een aanvraag in bij AWW.
- AWW weegt af of dit voorstel naar de PCV kan gaan of naar een (I)GBC of (toekomstige) vervoerregio.
- AWW stelt een dossier samen met onder meer een ongevalanalyse, verkeersstellingen, foto's, schema's, criteriabeoordeling, ...
- De PCV bespreekt het voorstel en formuleert een beslissing. De beslissing en motivatie van de PCV worden bij het dossier gevoegd.
- Na groen licht van de PCV wordt de maatregel uitgevoerd.

## Samenstelling

In de PCV zetelen:

- het afdelingshoofd van de territoriale wegenafdeling van het Agentschap Wegen en Verkeer (voorzitter);
- de mobiliteitscoördinator van het Regionaal Aanspreekpunt Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW);
- de betrokken regiomanager/projectingenieur en/of districtchef en/of verkeersdeskundige van de territoriale wegenafdeling van AWW;
- de afgevaardigde(n) van de afdeling Expertise Verkeer en Telematica (EVT) van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV);
- de afgevaardigde van de eenheidspolitie;
- de afgevaardigde(n) van de lokale overheid;
- de afgevaardigde van het Vias institute;
- de afgevaardigde van de provincie;
- gebeurlijk de betrokken mobiliteitsbegeleider van het departement MOW;
- gebeurlijk de afgevaardigde(n) van de afdeling Elektromechanica en Telematica (EMT) van AWW;
- gebeurlijk de afgevaardigde(n) van betrokken vervoerexploitanten.

## Contactpersonen

Voorstellen voor de PCV kunt u indienen bij de regiomanagers van het Agentschap Wegen en Verkeer in uw territoriale afdeling. Actuele contactgegevens vindt u op [wegenenverkeer.be/adressen](http://wegenenverkeer.be/adressen) (download het document 'regiomanagers AWW' rechts onderaan).

## Oostkamp

# Dubbelrichtingsfietspad onder de E40

**In afwachting van de realisatie van een kluifrotonde diende de gemeente Oostkamp bij de PCV een aanvraag in voor een nieuwe en veiligere fietsoversteek.**

Het Mobiliteitsplan van de gemeente Oostkamp vraagt een lokale fietsroute tussen de wijk Nieuwenhove en het centrum (via de Oostcampus), met onder meer een dubbelrichtingsfietspad onder de E40. Deze maatregel kan deel uitmaken van de nog te realiseren kluifrotonde waarbij de fietsoversteek de twee rotondes verbindt. "Vandaag is er nog geen budget voorzien voor de kluifrotonde", zegt schepen van mobiliteit Els Roelof. "De fietsdoorsteek is wel al gerealiseerd. Omdat we niet wilden wachten tot de nodige budgetten beschikbaar zijn, ging het gemeentebestuur met AWW in gesprek. Zo dienden we met de gemeente via de PCV een aanvraag in om het verbindingsfietspad tussen de woonwijk en de Oostcampus alvast te realiseren in afwachting van de grotere aanpassingen."

## Scholieren

Els Roelof: "Veel scholieren fietsen dagelijks vanuit de

woonwijk via Oostcampus naar een van de drie scholen in het centrum. Wie uit de wijk Nieuwenhove komt, moest in het terugkeren de drukke gewestweg N50 kruisen. Daar zijn wel fietsoversteeken, maar die werden niet als veilig ervaren. Tussen 2011 en 2013 gebeurden er ook vier ongevallen met fietsers. Daarom wilden we snel werk maken van een veiligere fietsoversteek."

## Quick win

Er werden op de PCV verschillende voorstellen besproken, maar het voorstel voor het dubbelrichtingsfietspad onder de brug van de E40 kreeg de voorkeur. Voorwaarde was wel dat er ondersteunende maatregelen kwamen die de fietser dwingen om rond de rotonde te rijden. Een dubbelrichtingsfietspad kan fietsers soms aanzetten om de rotonde in de tegengestelde richting op de rijden, wat een zeer gevaarlijke situatie is. Els Roelof: "Daarom hebben we de



OOSTKAMP

Dagelijks gebruiken heel wat scholieren de nieuwe fietsdoorsteek tussen de woonwijk en het centrum.

# Snelheidsremmende maatregelen in schoolomgeving

Het Sint-Antoniuscollege in Ronse deed een aanvraag voor de aanleg van een zebrapad en een zone 30 op de N57 vlakbij de school. Het dossier werd op de PCV besproken, maar na overleg is er gekozen voor andere snelheidsremmende oplossingen die de oversteekbaarheid verbeteren.



Els Roelof, schepen van mobiliteit Oostkamp: "Dit project is duidelijk een quick win dankzij de goede samenwerking met AWV en MOW."

OOSTKAMP

belijning aangepast, zodat de fietsers heel duidelijk gestuurd worden om het rondpunt in wijzerzin op te rijden. Dat was de duidelijkste en dus veiligste oplossing. Er is ook samengewerkt met de scholen om uit te leggen hoe de rotonde werkt, onder meer via een fotoreportage in ons gemeentelijk infoblad."

Els Roelof: "Het is een plezier om te zien hoe vaak onze doorsteek op Oostcampus gebruikt wordt, en hoeveel fietsers het dubbelrichtingsfietspad gebruiken. Dit project is duidelijk een quick win, waar we als gemeente sterk in geloven, dankzij de goede samenwerking met AWV en MOW. Op de PCV kregen we ook de kans om dit dossier te verdedigen, en met alle experts te zoeken naar de beste oplossing die in de praktijk haalbaar en uitvoerbaar was, mits de nodige aandacht voor juist gebruik."

**Kostprijs:**  
**50.000**  
**euro**



VOOR



NA

Nieuwe fiets- en voetpaden werden gecombineerd met een middengeleider en een zebrapad.



VOOR



NA

De haltehaven is er niet meer waardoor de bus nu stopt op de rijbaan.

**Kostprijs:**  
**395.429**  
**euro**

Het Sint-Antoniuscollege in Ronse deed een aanvraag voor de aanleg van een zebrapad op de N57 en de invoering van een zone 30. De school ligt op 100 meter van de N57 en is niet zichtbaar vanop de gewestweg. De ingang van de school is alleen bereikbaar via twee wegjes die niet toegankelijk zijn voor autoverkeer. De school is gesitueerd binnen de bebouwde kom, de snelheid is er beperkt tot 50 km/u.

## Drie voorstellen

Volgens de aanbevelingen in het dienstorder MOW/AWV/2011/6 'Richtlijnen voor het aanbrengen van voetgangersoversteken' bleek de vraag van de school niet de beste oplossing. De oversteek van de N57 gebeurt vooral tijdens de schoolspits, bovendien is de school niet zichtbaar van op de gewestweg en ligt ze aan de grens met de bebouwde kom. Om die redenen is het meer aangewezen om in te zetten op snelheidsreductie van het autoverkeer op de N57 en op het verbeteren van de oversteekbaarheid. Ter voorbereiding van de PCV-zitting maakte AWV daarom twee voorstellen op voor de invoering van een verkeerspoort, de stad Ronse maakte nog een derde voorstel.

## Gecombineerde oplossing

In de PCV zijn de drie voorstellen besproken en na onderling overleg werd uiteindelijk gekozen voor een combinatie van twee: de aanleg van nieuwe fiets- en voetpaden in combinatie met een middengeleider en een zebrapad. De gracht werd dichtgelegd en daarop is het fietspad aangelegd en kwam ook het schuilhuisje voor de openbaarvervoergebruikers. De haltehaven is er niet meer waardoor de bus nu stopt op de rijbaan, een bijkomende snelheidsremmende factor.

## Doorstroming

Niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de doorstroming van de bus is door deze maatregel verbeterd. Bussen moeten immers niet meer manoeuvreren om hun haltehaven in en uit te rijden, ze hebben geen conflicten meer met fietsers (want die hebben een veilig fietspad gekregen). De bus is nu ook veel nadrukkelijker in het straatbeeld aanwezig, waardoor de (overstekende) busreiziger beter opgemerkt wordt. Een ander voordeel is dat de bus na het halteren zijn reisweg veel vlotter kan hernemen, waardoor de stiptheid vergroot.



AWV

Duidelijke belijning stuurt fietsers om het rondpunt in wijzerzin op te rijden.

## Aantal verkeersdoden blijft dalen

De verkeersveiligheidsbarometer geeft aan dat het aantal verkeersdoden in Vlaanderen blijft dalen. Vorig jaar werden 222 doden ter plaatse geregistreerd, 24 minder dan in 2016. Dit stemt overeen met een daling van 9,8%. Op basis van de cijfers raamt Vias het definitieve aantal verkeersdoden voor Vlaanderen in 2017 op ongeveer 290.

De volledige Verkeersveiligheidsbarometer is te raadplegen op de website van Vias: [www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer/](http://www.vias.be/nl/onderzoek/verkeersveiligheidsbarometer/)

## Memorandum fietsbeleid voor verkiezingen

Ongeveer 16% van de afstanden onder de 5 km gebeurt vandaag met de fiets. Fietsbeleid is geen doel op zich, wel een middel om te werken aan leefkwaliteit en bereikbaarheid van steden en gemeenten, om klimaatdoelstellingen te halen én om meer gezonde en bewegende burgers te verkrijgen. De fiets is de mobiliteitsoplossing met een grote return on investment. Fietsberaad Vlaanderen stelt daarom in het kader van de lokale (2018) en Vlaamse verkiezingen (2019) drie werven voor om de groei van het fietsverkeer verder te ondersteunen, aangevuld met concrete beleidsvoorstellen: creëren van nabijheid en bereikbaarheid, veilige fietsinfrastructuur en ruimte voor fietsparkeren.



U kunt het memorandum 'Fietsen vanzelfsprekend maken – Uitdagingen in het fietsbeleid na de lokale (2018) en Vlaamse (2019) verkiezingen' downloaden via [www.fietsberaad.be](http://www.fietsberaad.be).

## Bezorgdheid om veiligheid van kinderen in het verkeer

De VSV bevroeg 1.500 Vlamingen over hun beleving van verkeersveiligheid in de eigen stad of gemeente. Daaruit kwam een aantal opvallende resultaten naar voren:

- Ruim een kwart van de bevroegden (27%) vindt dat kinderen tot 12 jaar zich in de eigen buurt niet zelfstandig op een veilige manier kunnen verplaatsen. Slechts 45% vindt het verkeer in de eigen buurt wel veilig voor kinderen;
- Ongeveer 1 op de 5 (19%) vindt verplaatsingen te voet of per fiets in de eigen gemeente of stad voor zichzelf onveilig, iets meer dan de helft (54%) voelt zich wel veilig;
- 17% vindt de schoolomgevingen in de buurt onveilig, minder dan 6 op de 10 (57%) vindt deze wel veilig;
- Bijna de helft (47%) vindt dat 30 km/u altijd de snelheidslimiet zou moeten zijn in woonkernen en -wijken, ruim een kwart (27%) is daar echter niet voor te vinden.

Meer info op [www.veiligverkeer.be/pers](http://www.veiligverkeer.be/pers)

## Nieuw concept voor deelfietsen: de SWAP-fiets in Leuven

In Leuven kan je sinds eind februari een beroep doen op de SWAP-fiets. Voor 15 euro per maand krijgen studenten (17,5 euro voor niet-studenten) een degelijke fiets met dubbel slot, verlichting en diefstalverzekering. Wanneer de fiets defect is, komt er binnen de 12 uur iemand langs om de fiets te herstellen of om te wisselen. Het grote verschil met een Blue-bike, Villo, Velo of O-bike is dat je je eigen fiets hebt en je niet per rit betaalt. Wanneer de klant het abonnement opzegt, verdwijnt de fiets uit de stad. Het systeem leidt dus niet tot zwerf fietsen en de bijhorende overlast die daarmee kan gepaard gaan. De Swap-fiets komt overgewaaid uit Nederland en is herkenbaar aan de blauwe voorband. Leuven is de eerste Belgische stad waar het nieuwe fietssysteem van start gaat. Antwerpen, Gent en Luik volgen later dit jaar. Het bedrijf achter de SWAP-fiets wil in Leuven jaarlijks 3.000 - 4.000 klanten bereiken.

Meer info: <https://swapfiets.nl>

## Hoe win je de Publieksprijs Fietsgemeente/-stad 2018?

Van 21 maart tot en met 21 mei 2018 kunnen alle Vlamingen stemmen op hun favoriete fietsgemeenten en -steden. Deze Publieksprijs kadert in het initiatief Fietsgemeente/-stad 2018 waarbij de VSV en de Vlaamse overheid steden en gemeenten met een sterk fietsbeleid in de bloemetjes zetten. Stemmen kan via [www.fietsgemeente.be](http://www.fietsgemeente.be). Alle steden en gemeenten komen in aanmerking voor deze verkiezing. We delen ze op basis van hun inwonersaantal opnieuw in 3 categorieën in en per categorie is er 1 winnaar. Wil je je overwinning verzekeren? Overtuig dan de inwoners en fietsers van je gemeente of stad om te stemmen voor jouw fietsbeleid. De 3 winnaars krijgen heel wat (pers-) aandacht tijdens en na het Fietscongres op dinsdag 5 juni in Mechelen. Het is dus de uitgelezen kans om jouw realisaties voor het einde van de bestuursperiode nog eens extra in de kijker te zetten. Veel succes!

## Basisschool Paridaens wint Verkeersveiligheidsprijs 2018



Basisschool Paridaens (Leuven) zette een ambitieus verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid op touw waarmee ze de eerste autoloze school van Vlaanderen wil worden. Om een verkeersvrije en -veilige schoolomgeving te creëren, werkt de basisschool constructief samen met de politie, de stad, andere scholen, de buurtbewoners, de leerlingen en hun ouders. En dat met resultaat: via gerichte acties zorgde de school al voor 20% meer fietsende leerlingen en ouders. De school ontving de Verkeersveiligheidsprijs tijdens het Vlaams Congres Verkeersveiligheid.

Meer info op <https://2018.vlaamscongresverkeersveiligheid.be>

## Geactualiseerd Standaardbestek 260 'Kunstwerken en waterbouw'

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken vervangt het oude Standaardbestek 260 'Kunstwerken en waterbouw' uit 2012 door een nieuwe, volledig geactualiseerde versie. Het Standaardbestek 260 bundelt alle gemeenschappelijke bepalingen voor de uitvoering van werken in verband met kunstwerken en waterbouw. Omdat sinds 2012 tal van normen wijzigden en het domein nieuwe ontwikkelingen kende en daarin ervaring heeft opgebouwd, was een grondige actualisatie noodzakelijk. Het Standaardbestek 260 2.0 kan toegepast worden in bestekken gepubliceerd vanaf 1 maart 2018. Vanaf 1 oktober 2018 zal het gebruik verplicht zijn.

U vindt het nieuwe Standaardbestek 260 2.0 op [mow.vlaanderen.be/expertisebetonenstaal](http://mow.vlaanderen.be/expertisebetonenstaal).

## Agenda

### april

- 19, 23 april en 8 mei** De basisprincipes van verkeerskunde
- 20** Safe2work Netwerkmeeeting mobiliteit

### mei

- 7 en 8** Infosessies Richtlijnenboek MOBER
- 17** Inspiratiedag 'Ruimte in beweging'
- 28 mei - 1 juni** Actieweek en kick-off derde golf (combimobiliteit) 7 km-club

### juni

- 5** Fietscongres
- 11** Conferentie 'Baanbrekend winkelen'
- 22** Gladheidsbesteding in de praktijk

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@mobilitetsbrief.be](mailto:info@mobilitetsbrief.be).