

Verkeersstromen

Wegbeheerders kunnen op meerdere manieren gewenst verkeer stimuleren en ongewenst verkeer weren. De nieuwe leidraad van het Departement MOW 'Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden' bundelt tips en principes.



WOLTERS KLUIWER

“Planning, overleg en een doordachte aanpak zijn belangrijk als je verkeersstromen wil sturen”, zegt Els De Reyts van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. “In onze pas gepubliceerde leidraad geven we inspiratie aan wegbeheerders en politiediensten.”

‘Je kan verkeersstromen op veel manieren sturen’

interview

Wat was de aanleiding voor deze leidraad?

“We krijgen bij de Vlaamse overheid veel vragen van wegbeheerders over toegangsverbodsborden en ANPR-camera's. Het leek ons dus nuttig om enkele richtlijnen en tips op papier te zetten. Toegangsverbodsborden zijn niet altijd de beste oplossing om te komen tot de gewenste verkeersstromen. Daarom hebben we naast praktisch advies voor toegangsverbodsborden ook andere opties uitgewerkt. Deze principes zijn overigens niet nieuw. Voor de leidraad hebben we de bestaande informatie gebundeld. Het is dus een 'levend document': dat betekent dat het zal aangepast worden bij wijzigingen in de wetgeving, nieuwe inzichten of na waardevolle feedback.”

Wat is de essentie?

“Wegbeheerders zoeken naar mogelijkheden om het verkeer op hun grondgebied te beperken tot gewenste verkeersstromen. Vaak maken ze daarvoor gebruik van toegangsverbodsborden en ANPR-camera's. Maar het kan ook anders. Bij problemen rond ongewenst verkeer is het belangrijk om te vertrekken van een duidelijke probleemstelling. Een relevante vraag is dan: wat is de functie van de weg en welk verkeer is hier wel of niet gewenst? Om te zoeken naar een duurzame oplossing moet ook duidelijk zijn welke situatie je wil

bereiken. Zo kan je het resultaat evalueren en is bijsturing mogelijk. Om te zorgen dat het probleem niet verplaatst, gebeurt dit allemaal best in overleg met bewoners en handelaars, logistieke dienstverleners, operatoren van openbaar vervoer, industrie, andere wegbeheerders, politie en buurgemeenten. De vervoerregio's bieden een kader voor overheden om samen te werken aan deze problematiek. Thema's als wegencategorisering, doorstroming en de aanpak van sluipverkeer zullen aan bod komen bij de uitwerking van de regionale mobiliteitsplannen waar de vervoerregio's mee bezig zijn.”

Hoe kan je verkeersstromen sturen?

“In de leidraad belichten we vier principes om met verkeersstromen aan de slag te gaan. Het eerste is 'gemotoriseerde verplaatsingen voorkomen'. Dat kan door ruimtelijke ordening en mobiliteit beter aan elkaar te koppelen of door duurzame vervoermiddelen te stimuleren. Het tweede principe is 'gemotoriseerde verplaatsingen sturen' via een weginrichting die aansluit bij de wegencategorisering, via duidelijke bewegwijzering en via navigatiesystemen die beschikken over de meest recente informatie over de lokale verkeerssituatie. Door lokaal de weg aan te passen rekening houdende met de wegencategorisering worden bepaalde wegen

DEPARTEMENT MOW



Els De Reyts, beleidsmedewerker bij het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid: “In de leidraad werken we vier principes uit die kunnen helpen om een oplossing te zoeken voor ongewenst verkeer.”

per definitie minder interessant voor navigatiesystemen. Een derde principe is 'inspelen op de reistijd van het verkeer': maatregelen die ervoor zorgen dat de sluiproute minder aantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer, en maatregelen die de doorstroming op de gewenste route proberen te verbeteren. Het vierde principe is 'gemotoriseerde verplaatsingen beperken of onmogelijk maken'. Dat kan door infrastructurele aanpassingen zoals paaltjes of straatmeubilair te plaatsen, door onthardingprojecten of door toegangsverbodsborden te plaatsen. Een doordachte aanpak kan de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren, maar kan ook een positieve invloed hebben op andere vlakken zoals het klimaat.”

Je kunt de leidraad 'Naar gewenste verkeersstromen: meer dan toegangsverbodsborden' downloaden op www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/verkeer/leidraad-voor-het-sturen-van-verkeersstromen. Wil je meer te weten komen of heb je vragen over deze leidraad? Stuur dan een mail naar aanvullendereglementen@mow.vlaanderen.be.

Doorgedreven fietsbeleid en betere doorstroming verminderen files en sluipverkeer

Enkele jaren geleden kampton verschillende woonstraten in Bonheiden met files en sluipverkeer. De gemeente optimaliseerde de doorstroming voor het gemotoriseerde verkeer op de hoofdassen en transformeerde gelijktijdig een hele reeks woonstraten naar fietsstraten. Resultaat: een betere sturing van verkeersstromen én meer duurzame verplaatsingen.

De helft minder autoverkeer

In 2014 stelde Bonheiden een fietsbeleidsplan op. Daarmee wilde het gemeentebestuur de fiets een hoofdrol geven in haar mobiliteitsbeleid. Zo wilde ze onder meer de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid vergroten en de problemen van files en sluipverkeer aanpakken. Bonheiden ging actief aan het werk om gemotoriseerde verkeersstromen opnieuw naar de hoofdassen te sturen en ongewenst gemotoriseerd verkeer via de woonwijken te ontmoedigen en tegelijk fietsverkeer in die wijken te stimuleren. Met succes! Uit recente tellingen blijkt dat de sturing van verkeersstromen in Bonheiden heel goed lukt. Het autoverkeer op de fietsstraten daalde met meer dan 50% en het fietsverkeer verdubbelde.

Verkeerslichtenoptimalisering

Op alle hoofdassen (gemeentewegen) die door de gemeente lopen heeft Bonheiden de verkeerslichtenregeling geoptimaliseerd. Door bepaalde afslagbewegingen onmogelijk te maken en de drukknoppen aan de verkeerslichten te verwijderen, kon een grote tijds winst gerealiseerd worden voor het autoverkeer. De verkeerslichten hebben nu een vaste geoptimaliseerde cyclus en kregen een aftelklok. De verschillende verkeerslichten werden ook beter op



De verkeerslichten langs de hoofdassen werden geoptimaliseerd en beter op elkaar afgestemd. De drukknoppen zijn verwijderd en er werden aftelklokken geïnstalleerd.

elkaar afgestemd. Door de optimalisatie heeft de stad zelfs beslist om extra kruispunten uit te rusten met verkeerslichten, waardoor niet alleen de doorstroming verbeterde maar ook de verkeersveiligheid.

Fietsstratennetwerk

In de woonwijken van het centrum heeft de gemeente tegelijk netwerken van fietsstraten gecreëerd, de zogenaamde fietsstratenroutes. Dat gebeurde deels op schoolroutes in overleg met de buurgemeenten waar veel middelbare scholieren dagelijks naartoe fietsen. Er liggen momenteel ongeveer 26 kilometer fietsstraten in Bonheiden. Ze zijn duidelijk herkenbaar door de fietssymbolen op de weg. Auto's worden er ontmoedigd door markeringen die zorgen voor visuele versmallingen, de snelheidsverlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur en het feit dat auto's de fietsers in fietsstraten niet mogen voorbijsteken. Bij de invoering van de fietsstraten werden de buurtbewoners betrokken waardoor het draagvlak groot is en er veel spontane sociale controle gebeurt. Handhaving gebeurt dan ook enkel sporadisch en gericht op enkele specifieke punten.



De fietsstraten zijn heel herkenbaar dankzij markeringen en symbolen.

'ANPR werkt, maar duur en arbeidsintensief'

De politiezone BoDuKaP (Bonheiden, Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Putte) nam de afgelopen vier jaar 31 ANPR-sites in gebruik. Dat komt neer op 62 ANPR-camera's, 14 trajectcontroles, 18 vrachtwagensluizen en 1 toegangscontrole. De politiezone verhoogt met dit systeem de handhaving en stuurt tegelijk ook verkeersstromen.

Het ANPR-project wordt in de politiezone BoDuKaP gedragen door de vier gemeentebesturen en de politie, zowel financieel als organisatorisch. De gemeentebesturen hebben elk voor hun gemeente de leiding voor de verkeerstoeppingen. Marc Dondeyne, Diensthoofd Verkeer BoDuKaP: "Een van de grootste voordelen van automatische nummerplaatherkenning is dat dit systeem permanent kan monitoren en controleren. De impact van handhaving via klassiek politietoezicht is veel beperkter. Die permanentie werkt. In onze politiezone is het aantal verbalisering dankzij de digitale vrachtwagensluizen op een jaar tijd nagenoeg gehalveerd."

Bewakings- en verkeersfunctie

Alle ANPR-camera's in de politiezone hebben een bewakingsfunctie. Dondeyne: "In de politiezone sporen we daarmee proactief gezochte voertuigen en personen op. We gebruiken de beelden ook in het kader van concrete dossiers, bijvoorbeeld bij diefstallen." Het grootste deel van de camera's heeft ook een verkeersfunctie. Trajectcontroles worden gebruikt om sluipverkeer te ontmoedigen en om de snelheidsbeperkingen te handhaven. Met de vrachtwagensluizen wordt doorgaand zwaar vervoer van meer dan 3,5 ton gewoerd uit de woonkernen en schoolomgevingen.

Doe een nulmeting

Voor de implementatie van het ANPR-systeem nam de gemeente Sint-Katelijne-Waver het voortouw. Ze werkte daarvoor samen met de mobiliteitsraad, de politie en de betrokken sectoren een gemeentelijk vrachtroutenetwerk uit. Een deel van het ANPR-netwerk is daarop geënt. "Ook vandaag overleggen we met bedrijven en overtreders", zegt Dondeyne. "Het is ook

r het is ook
tensief'



De politiezone gebruikt ANPR-camera's om vrachtwagens boven de 3,5 ton uit woonkernen en schoolomgevingen te weren.

belangrijk om al voor de implementatie doelstellingen en parameters te bepalen. Denk ook aan een nulmeting. Die biedt een tegengewicht voor het buikgevoel dat bij belanghebbenden gegarandeerd naar boven komt."

Kinderziekten

De uitrol van een ANPR-systeem gaat niet van de ene dag op de andere. "Door de ambitie van lokale overheden en wegbeheerders om snel te schakelen, wordt bijvoorbeeld een sluitende bewegwijzering naar gewenste routes vaak pas gaandeweg opgelost. Daarnaast stellen we jammer genoeg ook vast dat professionele navigatiesystemen onvoldoende informatie aan de bestuurders geven over de aanwezigheid van bijvoorbeeld de vrachtwagensluizen."

Kostprijs

Een ANPR-netwerk is niet goedkoop. "Ons netwerk heeft aan onze politiezone alleen al meer dan 700.000 euro gekost. Daar komen nog de investeringen van de gemeenten en de Vlaamse overheid bij. Bovendien moet je ook bijkomende kosten in rekening brengen. Denk dan aan de elektriciteit, data, onderhoud, herstellingen, de ijking van de trajectcontroles en de vernieuwing van het netwerk. Daarnaast mag je ook de personeelskosten voor de ontwikkeling van het systeem en de verwerking van de processen-verbaal niet vergeten."

Circulatieplannen

Genk pakt hoge snelheden en sluipverkeer aan met duurzame oplossingen

De stad Genk heeft per woonwijk een plan klaar om sluipverkeer, en de hoge snelheden die hier vaak mee gepaard gaan, aan te pakken. Via herinrichtingsprojecten wil Genk het extern verkeer stimuleren om de hoofdverkeerswegen te gebruiken.

Bij het begin van de nieuwe legislatuur koos stad Genk ervoor om het probleem van sluipverkeer in de woonwijken integraal aan te pakken. Mensen en middelen werden vrijgemaakt om een wijkcirculatieplan op te maken voor de 20 wijken. Per wijk heeft de dienst Mobiliteit een voorstel uitgewerkt van ingrepen die het doorgaand gemotoriseerd verkeer ontmoedigen en de gewenste snelheid afdwingen.

Tijdrovender en ingewikkelder

Na bijsturingen op basis van metingen, klachtenanalyses, feedback van betrokken instanties en stedelijke diensten is er nu een voorlopig voorstel per wijk. Mobiliteitsambtenaar Herman Grossard: "De ingrepen verschillen van wijk tot wijk en hangen af van de context. Maar de bedoeling is steeds dezelfde. Eenvoudig gezegd willen we in alle woonwijken het traject voor doorgaand verkeer tijdrovender en ingewikkelder maken, zodat de bestuurders geen voordelen meer ondervinden door langs deze wijken te rijden. Zo zal het doorgaand verkeer vanzelf de gewestwegen en de ringwegen opzoeken." In sommige wijken staan de knip van strategische verbindingen gepland, in andere worden snelheidsremmers zoals asverschuivingen en verhoogde verkeersplateaus voorzien. Er komen ook verschillende trajectcontroles en flitspalen om de snelheid in te dijken. Bij al deze ingrepen blijft er een doorgang behouden voor de zachte weggebruikers.

Participatie

Doel van de stad was om voor de zomer participatieprojecten met de buurt op te starten en feedback te krijgen op de voorlopige voorstellen. Maar door de coronamaatregelen zijn deze wijkvergaderingen uitgesteld. De stad hoopt dit begin 2021 opnieuw op te nemen om zo de voorstellen te finaliseren en met de realisatie van start te kunnen gaan.

Duurzaam

De infrastructurele ingrepen die op stapel staan om het sluipverkeer in de woonwijken te ontraden zullen zo veel mogelijk op een duurzame manier gerealiseerd worden. "Waar mogelijk kiezen we voor integratie van groenpartijen of uitvoering van infrastructurele ingrepen met duurzame materialen en ontwerpen", zegt Herman Grossard. "Minder mooie

verkeerstechnische ingrepen zoals verkeerspaaltjes, toegangsverbodsborden 'zonder meer' en prefab-oplossingen zullen we dus in de mate van het mogelijk vermijden. Zo kunnen we de leefbaarheid nog verhogen door de buurt extra aantrekkelijk te maken."

Primaire verbindingswegen herinrichten

Los van de wijkcirculatieplannen is Genk ook bezig om de oude wijkverbindingswegen tussen het centrum en Winterslag, met een belangrijk commercieel centrum en de cultuursite C-mine, duurzaam herin te richten. De verbindingfunctie van die wegen is inmiddels overgenomen door de ringweg. Het aantal rijstroken



Simulatie van herinrichting van De Evence Coppéelaan waarbij de focus op duurzame mobiliteit, groen en ontharding ongewenst doorgaand verkeer zal ontmoedigen.

op de oude verbindingswegen wordt daarom gehalveerd. Op de vrijgekomen plaats is ruimte voor groen, fietsers, wandelaars en buurtbewoners. Sommige van die primaire wegen zijn al aangepakt, zoals de Hasseltweg. Ook de plannen voor de Evence Coppéelaan zijn bijna afgerond. In dat ontwerp is er extra aandacht voor ontharding en optimalisatie van de waterhuishouding. De verschuiving naar duurzame mobiliteit, groen en ontharding zal het ongewenst doorgaand verkeer stimuleren om de ring rond het centrum beter te benutten.

Meer info over de wijkcirculatieplannen: www.genk.be/verkeersplannen-genk-voorstellen-per-wijk.

Enquête over stedelijke logistiek in 13 centrumsteden

Het Departement MOW en het Verbond van Belgische Ondernemingen (VBO) hebben dit jaar een enquête georganiseerd over de logistieke spelregels in steden met als doelgroep de centrumsteden en de logistieke dienstverleners en verladers. Een thesisstudent van de VUB zette de enquête om naar onderzoeksresultaten. Zo blijkt onder meer dat het beleid in de bevraagde centrumsteden een mix is van regulerende maatregelen met handhavinginstrumenten en faciliterende voorzieningen. Als regelgevende maatregelen

worden vooral venstertijden, tonnagebeperkingen en circulatieplannen gebruikt. Op infrastructureel vlak gebruiken de steden vooral laad- en loszones en gewenste vrachtroutes. Om de stad leesbaarder te maken kan ze best een langetermijnvisie opmaken waarin maatregelen opgenomen worden die onderbouwd en coherent zijn. Nadien worden deze maatregelen best duidelijk gecommuniceerd. Deze resultaten zullen nu de basis vormen voor verdere dialoog over dit thema tussen steden en logistieke actoren.

Deze bevraging kadert in een actie binnen de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek. De bedoeling van deze Green Deal is om efficiënt en emissievrij leveren in steden te bevorderen. Meer info vind je op omgeving.vlaanderen.be/over-de-green-deal-duurzame-stedelijke-logistiek. Voor vragen of meer info over de vervolgstappen van deze actie over logistieke spelregels kan je ook terecht op stedelijkelogistiek@mow.vlaanderen.be.

Ann Schoubs nieuwe directeur-generaal De Lijn



De Vlaamse Regering heeft Ann Schoubs aangesteld als nieuwe directeur-generaal van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn. Ze zal Roger Kesteloot opvolgen op 1 januari 2021. Het gaat om een mandaat van 6 jaar. Ann Schoubs (1966) heeft er een lange carrière opzitten bij de NMBS (1991 - 2017), als intern auditor, manager asset accounting, corporate controller en CIO. Vervolgens werd ze CEO van YPTO (filiaal NMBS met 500 medewerkers) en nadien twee jaar head of supply bij de NMBS. Momenteel werkt ze nog als chief audit executive bij de Federale Interne Audit.

Masterplan en charter toegankelijkheid

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters heeft haar Masterplan Toegankelijkheid gelanceerd. Met dit plan investeert de Vlaamse Regering deze legislatuur 23 miljoen euro in haltetoegankelijkheid langs gemeente- en gewestwegen. 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net moet toegankelijk zijn tegen 2030. Bovendien moet 100% van de haltes opgenomen in een Hoppinpunt tegen dan autonoom toegankelijk zijn voor personen met een motorische en visuele beperking. Lokale besturen zijn een belangrijke partner in de (her)aanleg van toegankelijke haltes. Niet minder dan 62% van de huidige haltes ligt immers langs gemeentewegen. Daarom lanceert minister Peeters in overleg met het VVSG ook het charter 'Masterplan toegankelijkheid haltes' dat steden en gemeenten kunnen ondertekenen. Daarmee engageert een stad of gemeente zich om op een proactieve manier de doelstellingen van het Masterplan Toegankelijkheid te realiseren en bij elke investering in het openbaar domein een toegankelijkheidsdoets te doen. Het masterplan voorziet vanaf 2021 een subsidie van 5000 euro per aan te leggen halte, een coachingtraject en een tweejaarlijkse award 'Meer Mobiele Gemeente'.

Meer info: www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/masterplan-toegankelijkheid/.

Het grote buitenspeelonderzoek

In een uitgebreid onderzoeksrapport brengt de vzw Kind & Samenleving in beeld hoe het buitenspelen in het laatste decennium is geëvolueerd. Enkele opvallende resultaten: er speelden vorige zomer 37% minder kinderen op straten, op pleinen en in parken dan in 2008. Meisjes vanaf 9 jaar spelen opvallend weinig buiten, en in de stedelijke wijken spelen nog maar half zoveel kinderen als in 2008.

Bekijk het onderzoeksrapport en bijhorend filmpje op <https://k-s.be/spelen-en-vrije-tijd/spelen/het-grote-buitenspeelonderzoek/>.

Onderzoek VerplaatsingsGedrag 5.5: elektrische fiets wordt populairder bij Vlaming, auto blijft hoofdvervoermiddel

De Vlaming legt dagelijks gemiddeld 36 kilometer af in het verkeer en doet daar zo'n 71 minuten over. Dat gebeurt hoofdzakelijk met de auto, die we voor al onze verplaatsingen gebruiken. 14% van de dagelijkse verplaatsingen gebeurt met de fiets waarvan bijna 3% met een elektrische fiets. 20% van de gezinnen bezit nu minstens 1 elektrische fiets. Dat zijn de belangrijkste vaststellingen in het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) 2019-2020 van het Departement Mobiliteit en Openbare werken, het laatste onderzoek van ons verplaatsingsgedrag vóór de coronapandemie.

Nog andere belangrijke vaststellingen

- 26% van alle verplaatsingen gebeurt voor boodschappen en diensten.
- 7 op 10 gaat met de wagen naar het werk.
- 2 op 3 scholieren en studenten verplaatsen zich duurzaam naar school (fiets, te voet of openbaar vervoer).
- Bijna 8% van de verplaatsingen gebeurt combimobiel.
- Hogeropgeleiden verplaatsen zich vaker en leggen meer km's af.

OVG 5: stabiele cijfers tussen 2015 en 2020

Het OVG 5 is het vijfde opeenvolgende onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen sinds de start in 1994. Het wereldwerk van OVG 5.5 liep van januari 2015 tot januari 2020. De algemene observaties zijn in de verschillende rapporten van het OVG 5 vrij stabiel. Er zijn geen grote wijzigingen vast te stellen in het verplaatsingsgedrag van de Vlaming tussen januari 2015 en januari 2020. Belangrijke opvallende is wel de elektrische fiets die in opmars is.

Andere belangrijke vaststellingen, het volledige analyserapport én de samenvatting vind je via <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/press-release/elektrische-fiets-wordt-populairder-bij-vlaming-auto-blijft-hoofdvervoermiddel>

Agenda

Deze data zijn afhankelijk van de coronamaatregelen. Check online voor de laatste stand van zaken.

januari

- 7 en 14 Verkeersmodellen (online)
- 21 Basisopleiding elektrische mobiliteit (module 1 - online)
- 21 TMAAS final Conference
- 25 Opfrissing van de wegcode (online)

februari

- 2 Basisopleiding elektrische mobiliteit (module 2 - online)

maart

- 16 Vlaams Congres Verkeersveiligheid (online) (opgepast: nieuwe datum)

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliiteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliiteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden/mobbrief-inschrijving.php. Op deze website vind je ook alle Mobiliiteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliiteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliiteitsbrief.be. Voor meer informatie over privacy verwijzen wij naar de privacy policy van de Vlaamse overheid: <https://departement-mow.vlaanderen.be/nl/privacyverklaring>