



Snelheid aanpassen

Tegen 1 september 2005 moet aan alle scholen een snelheidslimiet gelden van 30 km/uur. Sommige gemeenten voerden de regel al veel vroeger in. Ook in woonzones en doortochten kunnen zonale snelheidsbeperkingen en/of infrastructurele maatregelen de snelheid terugdringen. In dit nummer leest u hoe enkele gemeenten bepaalde wegen veiliger en leefbaarder maken door maatregelen die de snelheid beperken of remmen. Uiteraard spelen ook communicatie en handhaving hierin een belangrijke rol.



Foto: Weteren

Wat is 'Mobiliteitsbrief' en voor wie?

De Mobiliteitsbrief biedt de Vlaamse mobiliteitsprofessionals in lokale en regionale overheden informatie en voorbeelden over hoe een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden, al dan niet in samenwerking met andere partners en overheden. Ook o.a. alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers krijgen een exemplaar.

Het betere 'poorteffect'

Een goed 'poorteffect' ontstaat door een combinatie van visuele effecten die duidelijk maken dat de weggebruiker zich in een nieuwe omgeving bevindt en zijn gedrag daar moet aanpassen. Dat kan bijvoorbeeld door andere wegverlichting, een andere groenstructuur of een wegvernauwing. We bezochten twee van die visuele 'poorten' die na jaren dienst nog altijd effectief zijn.

Luikersteenweg - Hasselt



Foto: Johan Martens

Op de Luikersteenweg - tussen de Grote Ring en het centrum van Hasselt - werd in 1994 een poorteffect gecreëerd. Tien jaar later werkt die nog steeds naar behoren. Sinds de herinrichting gebeuren op die plaats geen ongevallen meer.

Pluspunten

- Een asverschuiving en middengeleider met beplanting zorgen voor een snelheidsremmend effect.
- Verbreding van de rijweg in kassei voor de bussen.
- Veiligheid voor de zachte weggebruikers: vrijliggende fietspaden en een extra bufferzone tussen rijweg en fietspad bij het verlaten van de poort.

Ramskapelle

Ter hoogte van het dorpsplein in Ramskapelle werd in de jaren '80 een poorteffect gecreëerd. De poorten zijn uitgevoerd in sobere natuursteenkeien. Het plein zelf is aangelegd in betonstraatstenen. De nieuwe doortocht kwam er nadat een aanpalende gewestweg verbreed werd, zodat het zwaar verkeer uit het centrum kon worden geweerd. Vijftien jaar later heeft de poort nog steeds het gewenste effect.



Foto: Peter Van Hoof

Pluspunten

- Groenstructuren geven duidelijk aan dat de automobilist in een andere omgeving komt.
- Door versmalling van de wegen ter hoogte van het dorpsplein wordt daar traag gereden.
- Op het plein is er meer verlichting dan in de aansluitende straten, waardoor op het plein een aparte sfeer gecreëerd wordt.

Minpunten

- De parkeerplaatsen op het plein zijn niet perfect ingeplant. Door de twee bomenrijen is het moeilijk parkeren. In de nabije toekomst wordt er daarom 1 bomenrij verwijderd.

Nieuwe ministers

Minister Kris Peeters

Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 1, 1000 Brussel
Tel.: 02-552 66 00 - Fax : 02-552 66 01
E-mail: kabinet.peeters@vlaanderen.be

Minister Kathleen Van Brempt

Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen
Koolstraat 35, 1000 Brussel
Tel. : 02-552 63 00 - Fax : 02-552 63 01
E-mail: kabinet.vanbrempt@vlaanderen.be

Zone 30 aan scholen



Tegen 1 september 2005 moet aan alle scholen een zone 30 ingevoerd zijn. De inrichtingsvereisten voor zones 30 werden versoepeld om dat haalbaar te maken.

Het KB van 26 april 2004 verplicht het afbakenen van schoolomgevingen en het invoeren van de bijbehorende snelheidsbeperking van 30 km/uur in de schoolomgeving. Wanneer de school dicht bij een zone 30 ligt, kan de algemene zone 30 uitgebreid worden tot het hele verblijfsgebied rond de school. In dat geval bevindt de school zich gewoon binnen een zone 30.

- **Afbakening:** het bepalen van de omvang van de schoolomgeving wordt aan de wegbeheerder overgelaten. De omvang moet wel geloofwaardig zijn.
- **Continu of variabel:** de wegbeheerder kan kiezen voor een zone 30 in de schoolomgeving die continu geldt, of voor een variabele signalisatie.
- **Overgang:** wanneer een school langs een weg ligt met een snelheidslimiet van 90 km/uur, wordt de snelheid in de praktijk trapsgewijs verlaagd, eerst naar 70 km (bord C43), dan na 200 m naar 50 km (bord C43), en uiteindelijk na 200 m naar de zonale zone 30 (bord F4a).

Nieuwe inrichtingsvereisten

De inrichtingsvereisten voor het afbakenen van zones 30 zijn tot een minimum beperkt, zodat er geen obstakels meer zijn voor de wegbeheerders om systematisch de nodige gebieden af te bakenen. De wegbeheerder moet wel het evenwicht bewaken tussen de functie van de weg, de vormgeving ervan en het daadwerkelijke gebruik. De twee essentiële afbakeningsvoorwaarden zijn:

- het zone 30-statuut kan alleen voor verblijfsgebieden gebruikt worden;
- de toegang tot de zone 30 moet duidelijk herkenbaar zijn of gemaakt worden.

De zones 30 rond elke school moeten ingevoerd zijn voor 1 september 2005.

Meer info:

- MB van 26 april 2004 (BS, 30 april 2004) tot wijziging van het MB van 11 oktober 1876 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.
- KB van 26 april 2004 (BS, 30 april 2004) tot wijziging van het KB van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en MB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

Veiligheid primeert aan Wetterse scholen

Wetteren is een van de eerste Oost-Vlaamse gemeenten met zone-30-schoolomgevingen op gewestwegen. Alle scholen op de Wetterse gemeentewegen liggen nu al in een zone 30.



Piet Van Heddeghem (schepen Mobiliteit Wetteren):

“Je moet creatief zijn. De veiligheid van de leerlingen primeert, maar onnodige irritatie opwekken bij de rest van de bevolking is ook niet nodig.”

Aan alle scholen in Wetteren is de toegelaten snelheid vermindert?

Piet Van Heddeghem: “Dat klopt. Wetteren heeft 12 scholen, waarvan er 8 op gemeentewegen liggen. De eerste zones 30 aan schoolomgevingen op onze gemeentewegen zijn al in september 2002 ingehuldigd door de toenmalige minister van Mobiliteit. Nadat het nieuwe KB van kracht werd, hebben we ook aan alle andere scholen op de gemeentewegen de snelheidslimiet van 30 km/uur ingevoerd.”

Jullie pakten samen met het Vlaams Gewest (AWV) ook de schoolomgevingen op gewestwegen aan?

Piet Van Heddeghem: “In Wetteren liggen vier scholen langs een gewestweg. De schoolomgeving langs de N462 werd al drie jaar geleden heringericht, na enkele zware ongelukken. We hebben er toen alles aan gedaan om zo snel mogelijk een oplossing te zoeken. Het resultaat mag er zijn. Ter hoogte van de schoolpoort geldt nu een permanente zone 30. Het geheel is ingericht volgens de principes van een doortocht met een duidelijk poorteffect.”



Aan Basisschool Massemen op de N462 is een permanente zone 30 ingevoerd.



Ter hoogte van Mariagaard geldt een snelheidsbeperking van 70 km/uur. Er werden infrastructuurle aanpassingen uitgevoerd ten gunste van de zwakke weggebruiker.

“Een andere school (Mariagaard) ligt aan de N42, een gewestweg die leidt naar het op-en afrittencomplex van de E40. Daar was het onmogelijk om een zone 30 in te voeren. Toch hebben we infrastructurele maatregelen genomen die het er veiliger maken: AWW legde een rotonde aan en een onoverrijdbare middenberm, waardoor zwakke weggebruikers ook makkelijker kunnen oversteken. Bij de herinrichting hebben we extra gelet op de veiligheid van voetgangers en fietsers: zo kwamen er een fietsoversteekplaats en een fietsbrug. Op de N42 is de een snelheidslimiet nu 70 km/uur.”

“De school van het MPI Sint-Lodewijk ligt langs de N 400. Hier was het niet mogelijk een zone 30 in te voeren. Het Vlaamse Gewest heeft de situatie wel verbeterd door een verkeersplateau aan te leggen. De snelheid van de motorvoertuigen wordt op die manier ook afgeremd.”

“Ten slotte is er nog de school op de Noordlaan. Daar hebben we gekozen voor een variabele zone 30. De veiligheid primeert, maar we willen ook geen nodeloze irritatie opwekken bij de rest van de bevolking. De zone-30 geldt alleen voor het begin en na het einde van de schooltijd, wanneer er dus veel kinderen op straat lopen. Tijdens die perioden licht het zonale bord ‘30 km’ op, op 50 m voor de schoolpoort. Op de Noordlaan werd het aantal rijstroken van 2 naar 1 teruggebracht door markeringen en retro-reflecterende zuilen. Dat is maar een voorlopige oplossing. Voor een meer duurzame herinrichting van de schoolomgeving zullen we gebruik maken van module 10 van het mobiliteitsconvenant.”



Op de Noordlaan aan het Koninklijk Atheneum is de rijweg versmald en is een variabele zone 30 ingevoerd. Een duurzame herinrichting volgt in de komende jaren.

Foto: Wetteren



Aan alle scholen op gemeentewegen in Wetteren geldt een snelheidsbeperking van 30 km/uur.

Foto: Wetteren

30, 50 en 70 in Brasschaat

Sinds 1 september 2004 geldt aan alle scholen in Brasschaat een snelheidsbeperking tot 30 km/uur. Op alle gemeentewegen die niet in een zone 30 liggen, is maximaal 50 km/uur toegelaten.



Pieter Stroobants (informatieambtenaar Brasschaat):
“Op gemeentewegen in Brasschaat mag je ofwel 30 km/uur ofwel 50 km/uur rijden.”

Pieter Stroobants: “Onze eerste zones 30 dateren al van 20 jaar geleden. Bij het bouwen van nieuwe woonwijken hebben we de weg daar toen al zo ingericht dat je er gewoon niet sneller kan rijden dan 30 km/uur.”

Verschildt de aanpak van scholen aan gemeentewegen van die langs gewestwegen?

Pieter Stroobants: “Na de nieuwe reglementering rond zones 30 in schoolomgevingen hebben wij meteen actie ondernomen. Met verkeersborden hebben we aan alle scholen op gemeentewegen een zone 30 ingevoerd. Voorlopig hebben we nog geen infrastructurele plannen, maar binnen een paar maanden gaan we wel bekijken waar die eventueel nodig zijn. Twee scholen liggen aan een gewestweg. Daar hebben we variabele zones 30 ingevoerd.”

Brasschaat heeft niet alleen aan de scholen de snelheid verlaagd?

Pieter Stroobants: “Er zijn zeven woonwijken in Brasschaat, elk met een eigen bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom gold natuurlijk al langer de snelheidslimiet van 50 km/uur. Maar die zones-50 zijn uitgebreid. Vroeger mocht je op sommige plaatsen tot 90 km/uur rijden. Na klachten van omwonenden over geluidshinder hebben we in één wijk de test gedaan met een proefproject ‘zone 50’. Al snel werd die maatregel uitgebreid naar het hele grondgebied van Brasschaat. Bijna dagelijks doet de lokale politie snelheidscontroles met een anonieme wagen, zodat de pakkans reëel is. In het grootste deel van Brasschaat geldt nu 50 km/uur. Enkel op de gewestwegen mag je nog 70 km/uur rijden.”



Opvallende borden geven op de invalswegen naar Brasschaat aan dat je in het centrum niet meer dan 50 km/uur mag rijden.

Foto: Brasschaat

“Kussen hindert bussen niet”

Wat zijn de krachtlijnen van het snelheidsbeleid in uw stad of gemeente? We vroegen het aan de mobiliteitsambtenaar van Gent.



Peter Vansevenant, mobiliteitsambtenaar Gent:
“Verkeersveiligheid is een ernstige zaak.
Snelheidsbeperkende maatregelen zijn dan ook
een prioriteit voor ons stadsbestuur.”

Peter Vansevenant: “De laatste jaren hebben we vooral veel verkeersplateaus aangelegd, meestal op stadswegen met relatief veel verkeer en in schoolomgevingen. Die zijn effectief, maar ook duur. In het voorjaar hebben we 2 rijbaankussens aangelegd op een verbindingsweg in Oostakker waar de snelheid beperkt is tot 50 km/uur. De rijbaankussens zijn prefab en dus goedkoper. We hebben ze door een firma laten ontwerpen op basis van de wettelijke normen. De reacties zijn uitgesproken positief. De auto's vertragen, en de bus kan zonder hinder voor de reizigers over de kussens rijden. Kortom, iedereen is tevreden!”

“Hartrijders”

Peter Vansevenant: “Het hele gebied binnen de Gentse stadsring is – op de verbindingswegen tussen P-route en stadsring na – nu al een zone 30. We willen die norm ook naar de deelgemeenten uitbreiden. Regelmatig zijn er ook sensibiliserende acties. Onder meer de ‘Zone 30 – enkel voor hartrijders’-campagne was een



Foto: Johan Martens

“Vooral positieve reacties op de rijbaankussens.”

groot succes. We hebben zelfs al vragen gekregen van andere steden en gemeenten die de campagne willen overnemen.”

Schoolvervoerplannen

Peter Vansevenant: “We zijn ook nog op andere vlakken bezig met snelheidsbeleid. Zo zijn we begin september voor de vierde keer begonnen met de begeleiding van de opmaak van een schoolvervoerplan voor 10 Gentse scholen. We hebben ook een urgentieplan waarmee we in samenwerking met onder meer AWW een aantal gevaarlijke punten op korte termijn proberen aan te pakken.

Meer info: www.gent.be (Verkeer)

Inspraak in Boutersem

In het artikel ‘Informatie is goed, inspraak is beter’ in Mobiliteitsbrief 57 (juni 2004), lijkt het dat in Boutersem enkel een informatievergadering is geweest over het nieuwe mobiliteitsplan. De gemeente heeft echter ook vooraf inspraakvergaderingen georganiseerd. Dit waren de initiatieven de gemeente om haar inwoners te informeren en te betrekken bij het mobiliteitsplan:

- In november 2002 was er een grote inspraakvergadering, waarop de inwoners de problemen in kaart konden brengen. Deze vergadering leverde nuttige suggesties op, die door de gemeentelijke begeleidingscommissie werden verwerkt in het beleidsplan.
- Tussen 2002 en 2004 verschenen regelmatig artikelen in de gemeentelijke infokrant om de burgers te informeren over en te sensibiliseren voor het mobiliteitsplan. Telkens met een oproep voor nuttige suggesties, die er ook zijn gekomen.
- In maart 2004 werden twee inspraakvergaderingen gehouden waarop het voorstel van beleidsplan werd getoetst aan de mening van de inwoners. Dat gebeurde op 11 maart 2004 in de deelgemeente Boutersem en op 18 maart 2004 in de deelgemeente Verrijck. Beide vergaderingen kregen veel belangstelling van de inwoners en leverden opnieuw nuttige suggesties op. Op het einde van elke vergadering werd meegedeeld dat het beleidsplan nog enkele weken ter inzage lag op het gemeentehuis voor wie nog opmerkingen wilde formuleren. Dat kon ook via de website, waarop een samenvatting het beleidsplan kon bekeken worden.
- Het mobiliteitsplan werd definitief goedgekeurd op de gemeenteraad van 24 juni 2004. Momenteel wordt een brochure gemaakt om alle inwoners maximaal te betrekken bij de implementatie van het plan.

Goed om weten

Graduaatsopleiding Verkeerskunde (HSV Diepenbeek) ■ Aan de Hogeschool voor Verkeerskunde (HSV) kunt u naast een Bachelor-Master dagopleiding ook een graduaatsopleiding tot verkeerskundige volgen ■ **Doel:** Opleiding in drie jaar tot verkeerskundige in het kader van het Hoger Onderwijs van het Korte Type voor Sociale Promotie. Het diploma maakt personen werkzaam bij gemeenten in beginsel subsidieerbaar door het Vlaams Gewest. ■ **Doelpubliek:** Mensen die zich in de praktijk bezig houden met verkeer en vervoer en zich verder willen bekwamen. Medewerkers van gemeentelijke, provinciale, gewestelijke en federale besturen, medewerkers van studie bureaus, leden van adviesraden, architecten, stedenbouwkundigen, landschapsarchitecten, ... ■ **Praktisch:** De lessen vinden plaats in Diepenbeek, telkens op woensdagnamiddag. Start vanaf 1 september 2004. Inschrijvingsgeld: 300 euro per academiejaar (collegegeld, cursusgeld en eendaagse excursies). Inschrijven kan tot november 2004. ■ **Organisatie:** PCVO, afdeling Verkeerskunde (HSV) Diepenbeek en VSV. ■ **Info:** PCVO Afdeling verkeerskunde - Universitaire campus gebouw E, 3590 Diepenbeek - Joris Willems / Willy Miermans - tel. 011 24 92 00 - verkeerskunde@phlimburg.be, internet: www.pcvolo.be/verkeerskunde.

Verkeerskundige modules: In de vorige Mobiliteitsbrief vermeldden we al dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde in samenwerking met Langzaam Verkeer vzw en DTV Consultants Nederland in het najaar opnieuw een reeks Verkeerskundige Modules organiseert. Ondertussen zijn ook de **thema's** bekend: Mobiliteitsmanagement voor gemeenten en bedrijven (30 september) - Verkeersleefbaarheid meten en ontwerpen (14 oktober) - Mentaliteitswijziging – nu! (28 oktober) - Sturen met verkeerslichten (18 november) - Ruimtelijke streefbeeld in ontwikkeling (2 december) - Excursie Mobiliteitsmanagement naar Tilburg en Mobidesk Limburg (9 december) ■ **Prijs:** Elke module kost 120 euro, de excursie kost 240 euro. Voor het hele pakket betaalt u 820 euro ■ **Inschrijven:** www.verkeerskunde.be ■ **Plaats:** Ferrarisgebouw – Koning Albert II-laan 20 – 1000 Brussel ■ **Info:** Stijn Dergent – (015)44 65 55 – stijn.dergent@verkeerskunde.be.