



Mobiliteitsbrief

september 2007

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 88 · verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

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

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Dankzij het gevaarlijkepuntenplan kwam er een voetgangers- en fietsersbrug over de Woluwelaan in Vilvoorde. Lees meer op pagina 3.

Foto: Dominic Verhulst

■ Prioriteit voor zachte weggebruikers

De selectie van gevaarlijke punten werd gemaakt volgens een objectief puntenstelsel. Plaatsen met zeer veel doden en zwaargewonden kwamen bovenaan de prioriteitenlijst te staan. Ongevallen met voetgangers en fietsers wogen zwaarder door. Om de aanpak van gevaarlijke punten in goede banen te leiden, werd TV3V 'Veilig Verkeer Vlaanderen' opgericht, een tijdelijk vennootschap van drie studie bureaus.



Foto: MOW

"Eind volgend jaar zal de Vlaamse overheid een leidraad publiceren voor de aanpak van gevaarlijke punten. Gemeenten zullen daar inspiratie uit kunnen putten om hun gemeentewegen veiliger te maken."

Tom Roelants, afdelingshoofd
Planning en Coördinatie
Ministerie Mobiliteit en
Openbare Werken

800 gevaarlijke punten aangepakt

Sinds 2003 trekt de Vlaamse overheid extra budget uit om gevaarlijke punten op gewestwegen weg te werken. In totaal zal er 550 miljoen euro extra geïnvesteerd worden.

■ "We stoppen niet met het wegwerken van gevaarlijke punten"

800 gevaarlijke punten aanpakken is geen klein project, hier en daar werd dan ook wat aan de planning getornd. "Een aantal van die punten zitten complex in elkaar en waren al jaren een heet hangijzer. Vaak moest er ook met heel wat partners gepraat worden.

Bij sommige projecten komen er tijdrovende oenteigeningen aan te pas. Ook de budgettering liep wat vertraging op. Maar eind 2007 zullen we voor de 800 geselecteerde gevaarlijke punten een goedgekeurde start- en projectnota hebben. Meer dan een derde van deze punten zal eind dit jaar ook heringericht zijn. Elders zal de uitvoering de komende jaren gebeuren," aldus Tom Roelants, afdelingshoofd Planning en Coördinatie van het Agentschap Infrastructuur.

■ Oog voor de context

Voor alle gevaarlijke punten werd de normale werkwijze gevolgd. Grotere ingrepen werden besproken op de Provinciale Auditcommissie (PAC). Kleinere ingrepen, zoals een wijziging in de lichtenregeling, werden afgehandeld via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Roelants: "Door zo te werken werd de aanpak van de gevaarlijke punten maximaal afgestemd op andere plannen zoals de ruimtelijke structuurplannen of de mobiliteitsplannen. Deze werkwijze biedt ook een betere garantie op kwaliteit. Op echte resultaten in de ongevallenstatistiek is het natuurlijk nog wachten. Toch vermoed

ik dat we al binnen een paar jaar conclusies kunnen trekken voor een aantal punten. In opdracht van de Vlaamse overheid verzamelt TV3V immers twee maal per jaar bij alle politiezones de ongevalcijfers voor de heringerichte gevaarlijke punten."

■ Een schat aan informatie

De extra investering maakte een inhaalbeweging van de aanpak van gevaarlijke punten mogelijk. Maar wat na die extra geldinjectie? Roelants: "Uiteraard zullen we niet stoppen met het wegwerken van gevaarlijke punten, we blijven elk jaar investeren. Spijtig genoeg zullen er altijd nieuwe gevaarlijke punten ontstaan. Het gevaarlijkepuntenplan pakte trouwens enkel de gewestwegen aan. Ook op gemeentewegen is er nog werk aan de winkel. We hebben een schat aan informatie opgedaan de afgelopen jaren en we werken nu een leidraad uit voor gemeenten." Mobiliteitsbrief houdt u uiteraard verder op de hoogte.

■ Meer info

- Meer realisaties van en info over het **gevaarlijkepuntenprogramma** in Mobiliteitsbrieven nr. 59, 74 en 78, of kijk op [www.mobieltvlaanderen.be/convenants/zoeken op trefwoorden](http://www.mobieltvlaanderen.be/convenants/zoeken-op-trefwoorden). Trefwoord: gevaarlijkepuntenprogramma.
- Meer info over **TV3V**: www.tv3v.be.

Een klassieke oplossing in Essen



■ Op de voorrangsweg N117 van Sint-Job in't Goor naar Roosendaal gebeurden ter hoogte van Wildert (Essen) vaak voorrangsongevallen en ongevallen door foutief inhalen. Dat gevaarlijk punt werd in 2006 weggewerkt met een middengeleider op het kruispunt.



Langs de N117 loopt een functioneel fietsrouten netwerk. Nu het kruispunt een middengeleider heeft, kunnen zachte weggebruikers – waaronder veel schoolgaande jeugd – in twee fasen oversteken.

Foto voor: MOW. Foto na: Dominic Verhulst

Het zicht op het kruispunt van de N117 met de Sint-Jansstraat en de Mertensdreef was erbarmelijk. De weggebruikers op lokale verbindingswegen zagen zeer moeilijk het verkeer op de secundaire weg aankomen. Ze gaven daardoor onvoldoende voorrang. De bebouwing, de bomen en in de zomer het maïsveld verhinderden het zicht. Op de parkeerstrook 500 m voor het kruispunt was een hoog voertuig soms de boosdoener. Een rotonde was op dit punt moeilijk in te passen. Ook verkeerslichten plaatsen, bleek geen goede oplossing. Daarom viel de keuze op een kruispunt met een middengeleider, waarbij het afslaande verkeer op de N117 zich kan opstellen. Bovendien werd de snelheid er van 70 naar 50 km/uur teruggebracht.

Bus rijdt vlotter in Oostende



De nieuwe verhoogde middengeleider biedt een rustpunt aan voetgangers en fietsers om de drukke Torhoutsesteenweg over te steken.

Foto: Johan Martens

■ Ook kleinere maatregelen kunnen een kruispunt minder gevaarlijk maken, zoals de verhoogde middenberm in Oostende. Tegelijk werd daar ook de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd.

De Torhoutsesteenweg N33 is een belangrijke invalsweg voor de stad Oostende én een belangrijke openbaarvervoeras. De kruisende Mariakerkelaan is een drukke wijkontsluitingsweg met heel wat fiets- en voetgangersverkeer. Op het kruispunt werd de geschilderde middengeleider vervangen door een verhoogde middengeleider. Dat maakt het voor zachte weggebruikers gemakkelijker om veilig over te steken.

Nieuwe bushalte

Op de Torhoutsesteenweg werd de bushalte richting centrum vervangen door een uitgestulpte bushalte. De bus stopt er nu op de rijbaan om reizigers in en uit te laten stappen. Het achteropkomende verkeer moet achter de bus wachten. Deze aanpassing past in een pakket kleine maatregelen die de doorstroming van de bus moeten verbeteren.



Er kwam een uitgestulpte bushalte met een achterliggend fietspad. Vroeger moest de bus bij het in- en uitrijden van de haltehaven het fietspad kruisen.

Foto: Johan Martens



Foto: Johan Martens

“De aanpak van dit gevaarlijke punt gebeurde in nauw overleg met het stadsbestuur van Oostende. Er werd rekening gehouden met de informatie in het mobiliteitsplan, maar ook met het ongevallengis en met de doorstromingsstudie van De Lijn.”

Wendy Pauwels, mobiliteitsambtenaar Oostende

Totaalconcept in Bokrijk

■ Een drukke gewestweg met drie rijstroken en een drukbereden dubbelrichtingsfietspad. Voeg daarbij een wijkontsluitingsweg en de toegangsweg naar het domein Bokrijk en je hebt een gevaarlijk kruispunt. Bij de herinrichting koos men voor een grondige totaalaanpak.

Voorsituatie

De kruispuntzone is al jaren een belangrijk fietsknooppunt: er loopt een functionele en recreatieve fietsroute. Nochtans liet de fietsinfrastructuur te wensen over. Voor de fietsers was er alleen een gearceerde oversteek om de drukke gewestweg van drie rijstroken over te steken. Het gevaarlijke verkeersknooppunt van de N75 met de wijkontsluitingsweg 'Halveweg' en de 'Bokrijklaan' werd aangepakt met onder andere een **rotonde**, een **dubbelrichtingsfietspad** 'uit de voorrang' en **middenbermen**.

Middengeleider

Een extra oversteekplaats aan de bushalte biedt een betere bescherming voor op- en afstappende reizigers van De Lijn. Een deel van de middengeleider fungeert als rustpunt voor overstekende voetgangers.

Niet linksaf

Ook vóór de herinrichting waren linksafbewegingen van op de Halveweg naar de gewestweg verboden, maar het verbod werd vaak genegeerd. De nieuwe middengeleider maakt die afslagbeweging onmogelijk en biedt overstekende fietsers en voetgangers een rustpunt. De voertuigen kunnen keren aan de rotonde.

Fietsoversteekplaats

Het "opvangfietspad" langs de Halveweg wordt met het dubbelrichtingsfietspad langs de gewestweg verbonden door een oversteekplaats voor fietsers in bajonetvorm (een onderbroken lijn). De bajonetvorm wordt geleid via omega-elementen en verplicht de overstekende weggebruikers om even halt te houden op de middengeleider. Het oversteken gaat daardoor iets langzamer en veiliger.



Rotonde

Een eenrijstroksrotonde vervangt het vroegere kruispunt met de toegangsweg naar het Domein Bokrijk. Rond de rotonde werd een dubbelrichtingsfietspad aangelegd waarbij fietsers voorrang moeten verlenen aan het autoverkeer. Het takt aan op het bestaande dubbelrichtingsfietspad langs de gewestweg.

Nieuwe fietsbrug in Vilvoorde



De fietsbrug laat fietsers en voetgangers zorgeloos de Woluwelaan oversteken.

Foto: Dominic Verhulst

■ De Woluwelaan doorkruist een agrarisch gebied met veel fietsverkeer. Vroeger moesten voetgangers en fietsers via een drukknop groen licht aanvragen om de gewestweg over te kunnen steken. Die gevaarlijke situatie is nu opgelost.

De combinatie van verkeerslichten met drukknop, hoge snelheden op de gewestweg en een bocht die een optimale zichtbaarheid belemmerde was gevaarlijk voor overstekende fietsers en voetgangers. De oversteekplaats werd daarom vervangen door een veiligere fietsbrug, ook toegankelijk voor voetgangers. De hellingsgraad van de brug werd zo veel mogelijk beperkt om ze comfortabel te maken voor fietsers. De brug was zo'n succes dat er al een gelijkaardige brug werd goedgekeurd op een andere oversteekplaats langs de Woluwelaan.

Foto's: Dominic Verhulst

Rotonde in Maldegem schept ademruimte



Foto: Maldegem

“Maldegem heeft altijd veel inspanningen gedaan om de verkeersveiligheid te verhogen. Zonder de financiële tussenkomst van de hogere overheden zouden we evenwel een aanzienlijk deel van onze plannen niet kunnen uitvoeren.”

Johan De Roo, Burgemeester Maldegem

■ **Maldegem telt alvast 1 gevaarlijk punt minder. Bovendien heeft de gemeente nog financiële ruimte om de verkeersveiligheid verder te verhogen.**

Johan De Roo: “Op de lijst van de Vlaamse overheid kwam het kruispunt Brugsesteenweg, Koningin Astridlaan, Koning Albertlaan, Westeindestraat voor als gevaarlijk punt. Ze hebben ons dat gemeld en ook dat ze het punt gingen aanpakken.”

Hoe liep de samenwerking?

De Roo: “Die is uitstekend verlopen. De planning, coördinatie en uitvoering van de werken was in handen van de Vlaamse overheid en het studie bureau. Zij hebben ons van bij de opmaak van de startnota bij het project betrokken. Tijdens de werken waren we ook altijd aanwezig op de werfvergaderingen.”

De werken waren vrij omvangrijk. Leverden ze tijdelijk extra problemen op?

De Roo: “We hebben samen met de ingenieurs van de Vlaamse overheid en de aannemer een tijdelijk signalisatieplan opgesteld. Het doorgaand verkeer kon gebruik maken van de N49 en de N44 als omleidingswegen. Voor het plaatselijk verkeer werd dan weer in enkele straten eenrichtingsverkeer ingevoerd. Zo is alles redelijk vlot verlopen. Tweemaal organiseerden we ook infovergaderingen voor de bevolking.”

U bent tevreden met het resultaat?

De Roo: “De nieuwe rotonde ligt op een route voor uitzonderlijk vervoer. Daardoor is ze zeer ruim gedimensioneerd.

Weggebruikers kunnen zeer vlot én zonder aanschuiven de rotonde oprijden. Bovendien valt het kostenplaatje mee voor ons. De riolering moest niet vernieuwd worden. Alle kosten waren dus ten laste van de Vlaamse overheid. We hebben wel een overeenkomst gesloten dat wij zelf instaan voor het onderhoud van het groen.”



Rond Maldegem

Maldegem wordt omgeven door druk verkeer. Ten noorden van de gemeente loopt de expresweg (N49) van Antwerpen naar de kust. Langs de gemeente loopt de verbindingsweg (N44) van de E40 naar de expresweg. Ten zuiden loopt de N9 van Gent naar Brugge. Rond Maldegem zijn dus heel wat knooppunten. Op een ervan – de kruising van de N9 en de Koningin Astridlaan – regelden verkeerslichten het verkeer. Sinds enkele maanden ligt er op die plaats een rotonde met vrijliggend fietspad om er het verkeer veiliger af te wikkelen.



voor



na

Ongevallen met linksafslaand verkeer behoren dankzij de nieuwe rotonde tot het verleden. De afwikkeling van het verkeer verloopt nu veel vlotter.

Foto voor: MOW. Foto na: Kluwer

Goed om weten

Foto: kabinet Crevits



■ Nieuwe minister van Openbare Werken

Hilde Crevits is de nieuwe minister bevoegd voor Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur in opvolging van Minister-President Kris Peeters, die wel bevoegd blijft voor Zeehavens. Naar de invulling van het beleid zal minister Hilde Crevits verdergaan op de ingeslagen weg. Een belangrijk aandachtspunt voor minister Crevits is de samenwerking tussen alle actoren bij infrastructuurwerken. Zij kijkt uit naar een succesvolle opstart van het Coördinatiepunt wegenwerken, in samenwerking met de lokale besturen. Daarnaast zal de minister bijzondere aandacht hebben voor de veiligheid en de goede doorstroming van het verkeer, het wegwerken van de gevaarlijke punten en de realisatie van de belangrijke infrastructuurprojecten en de missing links.

■ Workshop Fietsbeleid voor provincies

In het kader van het Europese project BYPAD organiseren Vectris, IMOB-Uhasselt en Mobycon samen met de provincie Noord-Brabant een workshop rond fietsbeleid in Nederlandse en Vlaamse provincies. In de workshop wordt nagegaan hoe provincies een actieve en ondersteunende rol in het fietsbeleid kunnen opnemen. In de namiddag staat een excursie op het programma naar 's Hertogenbosch en Tilburg. De workshop is gratis.

Wanneer: woensdag 10 oktober

Waar: 's Hertogenbosch (bus vanuit Berchem)

Meer info:

- www.bypad.org
- IMOB, Tim Asperges, e-mail: tim.asperges@uhasselt.be, tel.: 011-26.91.61
- Vectris, Jeroen Bastiaens, e-mail: jeroen.bastiaens@vectris.be, tel.: 016-31.91.07

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobielaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** Kluwer, Klantenservice, Motstraat 30, 2800 Mechelen, tel. (gratis) 0800 30 144, fax (gratis) 0800 17 529, info@kluwer.be, www.kluwer.be/overheid. **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be.

Redactieraad: Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Daphne DeWolf (Agentschap Infrastructuur), Frans Helon (MOW), Annelies Horemans (De Lijn), Eddy Klynen (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet Van Brempt).

Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel.

© 2007 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.