



Mobiliteitsbrief

december 2007

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 91 - 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.



Slimmere gps wijst vrachtwagens beter de weg. Lees meer op pagina 4. Foto: Michel Vanneuville

Sluipverkeer

Naar schatting 8 op 10 gemeenten krijgen te maken met sluipverkeer. Ingrepen enkel op lokaal niveau volstaan vaak niet. Een dragend netwerk op regionaal niveau moet sluipverkeer op een meer structurele wijze terugdringen.

Platform Sluipverkeer

Frank Leys: "We zullen een Platform Sluipverkeer oprichten met alle partners: de gemeenten, de provincie, De Lijn, de Vlaamse overheid. Het platform zal het dragende netwerk als een geheel beheren. We willen namelijk absoluut voorkomen dat een gemeente bijvoorbeeld een verbod voor zwaar verkeer invoert op een weg die tot het netwerk behoort."

■ Studie sluipverkeer: regionale aanpak is cruciaal

De gemeenten in de zuidostrand van Antwerpen kreunen onder het sluipverkeer. Een studie bracht de problemen in kaart en stelt 65 acties voor. Een nog op te richten Platform Sluipverkeer zal de realisatie van die maatregelen begeleiden en opvolgen.

De burgemeesters van elf gemeenten in de zuidostrand van Antwerpen klopten bij de Vlaamse overheid aan om het probleem van het sluipverkeer in hun regio aan te pakken. Minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt voorzorg in middelen voor een studie, door een bureau uitgevoerd onder begeleiding van de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. "Het bureau heeft alle bestaande gegevens en cijfers over het verkeer en de verkeersafwikkeling in de regio verzameld en aan elkaar gelinkt", zegt mobiliteitscoördinator Frank Leys. "Een eerste algemene vaststelling is dat er in het gebied elke dag gigantisch veel auto-verplaatsingen zijn. Een tweede punt is dat de grote problemen samenhangen met het al dan niet goed functioneren van de snelwegen. Is er een probleem op de snelwegen, dan zorgt dat onmiddellijk voor moeilijkheden op het onderliggende wegen-

net. In de zuidostrand zijn er onvoldoende grote wegen die als alternatief dienst kunnen doen. Het verkeer zoekt de smalle gemeentewegen op, met zware gevolgen voor de leefbaarheid en de veiligheid."

Dragend netwerk

De studie sluipverkeer introduceert een nieuw begrip: het dragende netwerk. Dat netwerk bestaat uit een selectie van secundaire wegen en lokale wegen type I en II. Het is de bedoeling in de toekomst op dat netwerk het interne verkeer in de regio en het herkomst- en bestemmingsverkeer te concentreren. Het bovenliggende wegennet moet dan het doorgaande verkeer kanaliseren, het onderliggende is puur ontsluitend. Frank Leys: "Dat betekent dat alle wegen in het gebied die niet tot het dragende netwerk behoren, kunnen worden ingericht voor echt lokaal verkeer. Daarnaast zullen ook aan het dragende netwerk infrastructurele ingrepen moeten gebeuren, maar die maken het voorwerp uit van verder studiewerk."

Rist maatregelen

Voor de wegen van het dragende netwerk bepaalt de studie een maximale snelheid en capaciteit die doorgaans lager liggen dan de huidige. Ze schuift enkele maatregelen naar voor om het netwerk te versterken. Om de doorstroming te verbeteren en de leefbaar-

heid te verhogen wordt bijvoorbeeld voorgesteld om het verkeer op te houden aan de rand van de bebouwde kom en het dan in één beweging door het centrum te loodsen. Er zal ook een groenegolfteam komen om de verkeerslichten op de best mogelijke manier te regelen. Overigens is het dragende netwerk geen verhaal van de auto alleen. Er zijn ook netwerken geselecteerd voor fiets en openbaar vervoer. De Lijn zal de regio in de zuidostrand bij voorrang bestuderen. En voor de realisatie van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk kunnen de gemeenten uiteraard een beroep doen op module 13 van het convenant en op de middelen van het Fietsfonds.

De studie rond sluipverkeer gebeurde op basis van gegevens in deze 11 gemeenten: Aartselaar, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hove, Kontich, Mortsel, Ranst, Wijnegem, Wommelgem en Zandhoven.



"De studie leert dat de problemen van sluipverkeer dikwijls aan elkaar vasthangen en dat je ze vaak niet lokaal maar op mesoschaal moet aanpakken."

Frank Leys, departement Mobiliteit en Openbare Werken. Foto: MOW

Lees meer

Lees een uitgebreider interview met Frank Leys en het rapport over de studie van het sluipverkeer in de zuidostrand van Antwerpen op www.mobielvlaanderen.be/convenants (achtergrondinformatie - zoeken op trefwoorden - sluipverkeer)



Het bord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer' op de landelijke Herdeweg wordt nagenoeg niet nageleefd.

Foto: Johan Martens

Het is moeilijk balanceren op de koord tussen verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid. We moeten efficiënter en drastischer optreden tegen sluipverkeer om resultaat te boeken."



Foto: Johan Martens

Johan Persoons, mobiliteitsambtenaar Sint-Pieters-Leeuw.

Sint-Pieters-Leeuw: strengere maatregel dringt zich op

■ De komst van een nieuwe grote winkelketen en een busbaan zorgden in Sint-Pieters-Leeuw voor meer sluipverkeer op kleinere, lokale wegen. Het gemeentebestuur zoekt samen met de bewoners, de landbouwers en de eigenaar van een taverne naar een oplossing.

De Herdeweg is in het Ruimtelijk Structuurplan geselecteerd als een lokale 'erfontsluitingsweg'. De weg ontsluit woongebieden en landbouwgronden en maakt deel uit van het bovenlokaal functioneel en recreatief fietsroutenetwerk. In 2005 kwam er op de nabijgelegen N6 een nieuw filiaal van IKEA en werd er ook een busbaan aangelegd. Sindsdien kreeg de Herdeweg steeds meer te kampen met sluipverkeer. Per 24 uur verwerkte deze landelijke weg ongeveer 800 voertuigen.

Overleg

De gemeente wilde al eerder maatregelen nemen tegen het sluipverkeer maar het bleek moeilijk om de belangen van de buurtbewoners, de landbouwers en een lokale horecazaak te verzoenen. De horecazaak was immers niet ontevreden met de extra passage, terwijl de buurtbewoners het extra verkeer als overlast beschouwden. En de landbouwers wilden dat hun velden makkelijk bereikbaar bleven. Op een bewonersvergadering werd een compromis gezocht. "Op de vergadering wilden we nagaan voor

welke maatregelen er een draagvlak was", zegt mobiliteitsambtenaar Johan Persoons. "Er kwamen verschillende mogelijkheden aan bod: uitzonderlijk plaatselijk verkeer instellen, een circulatieplan uitwerken, wegen doorknippen. Uiteindelijk werd het een compromis: een verbodsbord met onderbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer en landbouwvoertuigen'. In de zomer van 2006 werd het bord geplaatst.

Niet streng genoeg

Maar al snel kwamen er klachten van buurtbewoners. Het verbod werd niet nageleefd. Daarom hield de lokale politie van Sint-Pieters-Leeuw in oktober 2007 een zoveelste controleactie. Daaruit bleek dat de Herdeweg een geëerde sluiproute bleef. Persoons: "Het invoeren van 'plaatselijk verkeer' over een groter gebied is nu eenmaal moeilijk te controleren en vraagt permanente controle door de politie. We zullen dit probleem toch strenger moeten aanpakken. Het uitwerken van een circulatieplan of de Herdeweg doorknippen behoren tot de mogelijkheden."

Aalst: landelijke weg alleen voor tractoren en fietsers

■ In Aalst zochten ze 'iets' dat sluipverkeer op een landelijke weg tegenhoudt, maar geen probleem vormt voor landbouwvoertuigen. In een catalogus vonden ze uiteindelijk wat ze nodig hadden.

"Tijdens de spits is het vaak even aanschuiven bij een rotonde op de N406, de verbindingsweg tussen Haaltert en Aalst", zegt mobiliteitsambtenaar Dirk Auwelaert. "Sommige weggebruikers gebruikten daarom een landelijke weg die via Nieuwerkerken loopt, ook al waren er alleen landbouwvoertuigen toegelaten. Die weg van 3 meter breed is totaal niet geschikt voor doorgaand verkeer. Voertuigen konden moeilijk kruisen en belandden soms in de gracht. Een buurtbewoner meldde dat fietsers soms bijna van de weg gereden werden."

Doe de test

"Met drie, bovenaan afgeronde betonelementen, werd een 'tractorsluis' gemaakt. Een landbouwer heeft het met zijn laagste machine getest. Het middelste blok werd daarop nog iets verlaagd. Nu staan er

verkeersborden F99c en F101c (zie foto) in combinatie met een gevaarsbord en onderbord met de tekst "proefopstelling tractorsluis". We moeten de maatregel nog evalueren, maar het lijkt erop dat deze dingen het meeste doorgaand verkeer echt wel tegenhouden. Het probleem heeft zich ook niet verplaatst, de andere mogelijke sluipwegen zijn immers echte omwegen."



"De bovenkant van de middelste blok verraaft dat sommigen er toch nog proberen over te rijden."

Dirk Auwelaert, mobiliteitsambtenaar Aalst
Foto: Jerry De Brie



Speciale betonblokken waren gewoon doorgaand verkeer. Landbouwvoertuigen hebben er geen last van. Vooral voor de fietsers is het veiliger.

Foto: Jerry De Brie

“Netwerken doorknippen is drastisch maar effectief”

■ In Vlaanderen liggen woongebieden, bedrijventerreinen en winkelcomplexen zeer diffuus verspreid. Ze worden bovendien verbonden met een zeer dicht wegennet. Daardoor kan er van overal verkeer vertrekken en toekomen. Sluipverkeer is daar een vervelend neveneffect van.

“Soms is sluipverkeer een kwestie van perceptie. Bewoners vinden dat er te veel verkeer door hun straat komt. Maar sluipverkeer is ook een objectief waar te nemen feit,” zo begint Dirk Engels van TRITEL zijn verhaal. “Om sluipverkeer vast te stellen, voeren we soms ook een kwantitatief onderzoek uit voor een bepaalde wijk. We leggen dan een soort cordon rond die wijk. Van voertuigen die deze onzichtbare grens oversteken, registreren we de nummerplaat. Als er dan veel auto’s niets met die wijk te maken hebben en er toch door rijden, dan is er sprake van sluipverkeer. Op voorwaarde natuurlijk dat er voor bestuurders een alternatief voorhanden is om de wijk te vermijden.”



Foto: TRITEL

■ Verzinkbare paaltjes

De maatregel in het centrum van Lier om sluipverkeer tegen te gaan bewijst al meer dan vijf jaar zijn deugdelijkheid. Uitgaanders kunnen niet langer puur voor de sport rondjes rijden in het woongebied van de Papegaaistraat, de Lantaarnstraat en de Eikelstraat. Daar staan namelijk verzinkbare paaltjes. Tussen 5 uur 's morgens en 11 uur 's middags zijn ze omlaag. Laden en lossen bij de horecazaken op het Zimmerplein blijft zo mogelijk. Bewoners en mensen die er een parkeerplaats hebben, kunnen op elk moment de drie straten in. Ze hebben een badge om de paaltjes te laten zakken. De oplossing was niet zo goedkoop, maar sorteert wel het beoogde effect.

Hoe haakt ruimtelijk ordening in op sluipverkeer?

Engels: “Ruimtelijke ordening is een van de basiselementen bij het ontstaan van sluipverkeer. Het bepaalt namelijk de structuur. Onze ruimtelijke ordening kenmerkt zich door een vrij diffuse indeling van de ruimte en een vrij diffuse inrichting en dito gebruik van de wegen. Ook kennen we veel lintbebouwing en vele wijken kunnen op verschillende manieren worden binnengereden. Daardoor komt er soms extra veel verkeer door woongebieden.”

Hoe kan ruimtelijke ordening sluipverkeer tegengaan?

Engels: “Het antwoord ligt in de wegeninfrastructuur zelf. Als onze wegen perfect hiërarchisch gestructureerd zouden zijn, was er geen sprake van sluipverkeer. Vooral de laatste 10 jaar probeert men in Vlaanderen dit probleem structureel op te lossen door de wegencategorisering. Het Structuurplan Vlaanderen, de provinciale en lokale structuurplannen en het gemeentelijke mobiliteitsplan legden de functie van elke weg vast. Zo werd een inhaalbeweging ingezet om het wegennet beter te structureren.”

Hoe helpt categorisering van wegen?

Engels: “Sluipverkeer is oneigenlijk gebruik van het wegennet. Het ontstaat wanneer bestuurders over een foute categorie van weg rijden. In theorie is het eenvoudig. Wie van de ene kant van Vlaanderen naar de andere rijdt, moet voor het grootste deel over hoofdwegen rijden. Wie zich binnen de provincie verplaatst, maakt gebruik van het secundaire wegennet. Lokaal verkeer bedient zich van gemeentewegen. Maar een weg categoriseren volstaat niet om sluipverkeer tegen te gaan.”

Wat ontbreekt er dan?

Engels: “Het volstaat niet om te bepalen dat een weg bijvoorbeeld tot het secundaire wegennet behoort. Hij moet er ook als dusdanig uitzien om het gewenste gebruik en verkeersgedrag te bereiken. De infrastructurele inrichting van de weg en het snelheidsregime moet de categorisering ook volgen. Sommige wegen moeten afgebouwd worden door minder capaciteit toe te laten. Andere moeten dan weer opgewaarderd worden door bottlenecks weg te werken.



Ruimtelijke versnippering werkt sluipverkeer in de hand.

Foto: Dominic Verhulst

Dat wil zeggen dat er een ruim draagvlak op verschillende bestuursniveaus nodig is om het probleem aan te pakken.”

Welke oplossingen zijn er op lokaal niveau denkbaar?

Engels: “Je ziet vaak gemeenten die het proberen met verbodsborden ‘Uitgezonderd plaatselijke verkeer’. Dat volstaat vaak niet, omdat dit verbod moeilijk te controleren is. Efficiënter is het om oneigenlijk verkeer te ontmoedigen. Dat kan met verkeersremmende en circulatiemaatregelen. Blijft de sluiptocht ondanks de verhoogde reistijd toch nog altijd aantrekkelijk, dan dringen meer drastische ingrepen zich op: het netwerk doorknippen. In Lier, bijvoorbeeld, was er op een parallelweg veel sluipverkeer. De sluiptocht liep door twee wijken. Paaltjes sluiten die rechtstreekse verbinding af. Het is nog wel mogelijk om elke wijk in en uit te rijden. Erdoor kan niet meer. Dat is drastisch, maar wel effectief. Op die wijze corrigeren we in feite de ruimtelijke structuur van de wijken in relatie met de wegenstructuur.”



“Sluipverkeer in wijken en op plaatselijke wegen is vaak een rechtstreekse gevolg van de diffuse ruimtelijke ordening. Daarnaast is er oneigenlijk gebruik van de lokale wegen door mensen die files op autosnelwegen willen ontwijken.”

Dirk Engels, verkeerskundige bij TRITEL
Foto: TRITEL

Slimmere gps met verkeersbordendatabank

■ De opmars van gps-systemen veroorzaakt meer sluipverkeer. Kunnen de gps-toestellen slimmer gemaakt worden om dat te vermijden? En zo ja, met welke gegevens moeten die systemen gevoed worden?

In het ideale geval zou de gps de meest geschikte route tonen en niet de kortste of de snelste. Voor wie leefbaarheid vooropstelt, zijn de hoofdwegen en de primaire wegen door hun verbindingfunctie natuurlijk het meest geschikt. De bewegwijzering langs de weg is volgens die logica opgebouwd. Maar een gps neemt nu juist de taak van die bewegwijzering buiten over, volgens een andere logica.



Gps-systemen zullen in de toekomst rekening kunnen houden met onder andere tonnagebeperkingen.

Foto: Peter Van Hoof

Ook waar het niet mag

Peter Van der Perre van ITS Belgium: "Een gps definieert in principe steeds de kortste en/of snelste route naar een bestemming. Daarbij wordt op dit moment onvoldoende rekening gehouden met bijvoorbeeld verbodsborden 'uitgezonderd plaatselijk verkeer', tonnagebeperkingen, hoogtebeperkingen en schoolomgevingen. Daardoor rijden vrachtwagens zich soms vast op kleine wegen, of worden massa's wagens langs schoolomgevingen of woonwijken gestuurd. Als al die regelgevende borden in een databank zouden zitten, zouden de digitale kaartenmakers ze kunnen integreren. Bij het uitstippelen van een route kan er dan rekening mee gehouden worden. Zo zal doorgaand verkeer niet meer langs een weg gestuurd worden die enkel toegelaten is voor plaatselijk verkeer. Een goed uitgebouwde verkeersbordendatabank kan een deeloplossing bieden voor sluipverkeer. Het blijft natuurlijk de taak van steden en gemeenten om een beleid rond sluipverkeer uit te stippelen. In de toekomst zal dat nog belangrijker worden."

"Steden en gemeenten zullen via de databank het gps-sluipverkeer beter kunnen beïnvloeden. Voorwaarde is wel dat lokale overheden een doorgedreven beleid rond sluipverkeer voeren."

Peter Van der Perre, ITS Belgium



De snelste of de kortste route is niet altijd de meest geschikte.

Foto: Peter Van Hoof

Databank met alle verkeersborden

De Vlaamse overheid werkt aan een verkeersbordendatabank waarin alle verkeersborden langs Vlaamse wegen zullen worden opgenomen. Die moet af zijn tegen begin 2010. De Vlaamse overheid trekt er vier miljoen euro voor uit.

Van der Perre: "Door de gegevens van de verkeersbordendatabank ook beschikbaar te stellen aan digitale kaartenmakers zullen toekomstige gps-systemen beschikken over preciezere en meer up-to-date gegevens over verkeersborden. Maar het systeem moet ook

permanent aangepast worden. Die taak komt rechtstreeks in de handen van de steden en gemeenten.

Daarom gaat er veel aandacht uit naar het gebruiksgemak. Dankzij de gestandaardiseerde inventaris zullen de steden en gemeenten ook een beter zicht hebben op de globale toestand van de signalisatie op hun grondgebied."



Foto: ITS Belgium

Goed om weten

■ Nieuw Sneltoets-formulier

Om het mobiliteitsplan te toetsen op zijn actualiteitswaarde kunnen lokale overheden gebruik maken van een handig formulier. Van dat formulier is nu een nieuwe, verbeterde versie beschikbaar. Op basis van opmerkingen uit het werkveld werd het document gebruiksvriendelijker gemaakt. De inhoud van het formulier is hetzelfde gebleven. Sneltoetsen die gemaakt zijn of worden in het vorige formulier, blijven nog gelden. Zie: www.mobielvlaanderen.be/convenants (knop Mobiliteitsplan).

■ Eurosparks: parkeerheffingen van buitenlandse kentekenhouders

Gemeenten ondervinden al jaren problemen bij de invordering van parkeerheffingen van buitenlandse kentekenhouders. De Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten (VVSG) probeert nu een oplossing te bewerkstelligen samen met de Brusselse en Waalse zusterverenigingen, de verenigingen van gemeenten in Nederland, Duitsland, Italië, Spanje, Malta en de stad Londen, en juristen uit enkele van die landen. De resultaten van het juridisch onderzoek en de besprekingen ervan worden verwerkt in een eindrapport en voorgesteld op het eindseminarie dat op 24 januari 2008 in Brussel plaatsvindt.

Wanneer: 24 januari 2008

Waar: Het Comité van de Regio's, Bâtiment Jacques Delors, Belliardstraat 99-101, 1040 Brussel

Prijs: 50 euro voor VVSG-leden, 150 euro voor niet-leden.

Inschrijven: via linda.franckx@vmsg.be of bel 02-211.55.56 (Inschrijven voor 15 januari 2008).

Meer info: www.eurosparks.org

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

Website: www.mobielvlaanderen.be/convenants/. Abonnement: sandra.debel@wkb.be. Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. Redactieraad: Dominique Amele (MOW), Filip Boelaert (kabinet Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Daphne DeWolf (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Eddy Klynen (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), 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.