

# Mobiliteitsbrief

januari 2008

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
10e jaargang, nr 92 - 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.

Goede bewegwijzering zorgt voor een vlotte verkeersafwikkeling en leidt de weggebruikers zonder twijfels naar hun bestemming.



## Bewegwijzering

Zoekende weggebruikers willen hun doel bereiken. Daarvoor hebben ze ondubbelzinnige informatie nodig. Bewegwijzering speelt daarin een cruciale rol. Bovendien kan de wegbeheerder het verkeer sturen volgens routes die hem het best uitkomen.

### ■ “Uniformiteit en continuïteit op alle niveaus”

**Wie in Vlaanderen met bewegwijzering bezig is, moet een brede kijk hebben: uitzoomen naar naburig gebied of andere niveaus is noodzakelijk. De meest geschikte routes houden zich immers niet aan gemeente-, provincie- of landsgrenzen.**

“Je kunt niet inzoomen op een stukje en het gebied errond of het hoger niveau buiten beschouwing laten.”

Andre Trouwen, Afdeling Wegen en Verkeer Limburg.

Foto: AVVV Limburg

André Trouwen van de afdeling Wegen en Verkeer Limburg was lid van de werkgroep die zich enkele jaren geleden boog over de bewegwijzering van het Vlaamse gewest. André Trouwen: “Op basis van de wegen-categorisering hebben we in 2003 een Vademecum Bewegwijzering op Vlaams niveau gemaakt. Rekening houdend met de categorisering op Vlaams niveau en de “gewichten” van de steden hebben we een totaal bewegwijzeringsplan opgemaakt voor Vlaanderen voor de hoofd- en primaire I-wegen. Vervolgens heeft ieder provinciale wegenafdeling, rekening houdend met het totaalplan Vlaanderen, een gedetailleerd provinciaal bewegwijzeringsplan opgemaakt. Deze plannen zijn de leidraad in alle provincies.”

#### Brede blik

Trouwen: “In Limburg zijn er geen provinciewegen. Al het doorgaand verkeer verloopt in principe via de primaire wegen

en de secundaire wegen van het gewest.

De lokale overheden moeten hier eigenlijk alleen lokaal bewegwijzeren (met de F34, F33a-borden).”

Vaak zijn de lokale overheden wel vragende partij om bijvoorbeeld bij de heraanleg van een doortocht een tonnagebeperking in te voeren. “Dan bekijken we hoe we die lokale gewestweg kunnen ontlasten,” zegt Trouwen. Meestal betekent dat wel een omweg voor het zwaar vervoer langs hogere gewestwegen. “Maar die omweg zal natuurlijk vooral gevolgd worden als bijvoorbeeld de tonnagebeperking voldoende gehandhaafd wordt, en dat is dan de taak van de lokale politie. We bekijken zoets ook altijd op bovenlokaal niveau, in zijn totaliteit. Voor een dergelijke vraag van Zutendaal hebben we bijvoorbeeld ook meteen de situatie in Lanaken, Maasmechelen en Genk onderzocht. Je kunt niet inzoomen op een stukje en de rest buiten beschouwing laten. Het is voortdurend zoeken naar evenwichten.”

#### De grens over

“Zoals een weg niet stopt aan de gemeente of provinciegrens, stopt die ook niet aan de landsgrens. Vandaar dat we ook regelmatig samen zitten met onze Nederlandse collega’s als dat nodig is. Een gewestweg van ons kan over de grens overgaan in een lokale weg met tonnagebeperkingen. Dat zijn dus dingen die we samen bekijken.”

#### Zoekende chauffeurs

Hoeveel mensen gebruiken eigenlijk die wegwijzers nog? Rijden de meesten niet op een soort automatisch piloot? Trouwen: “Tien jaar geleden hebben we eens in Hasselt een bevraging gedaan. Zo’n 12 % van de weggebruikers bleek de wegwijzers te volgen en was dus ‘zoekend’. Dat onderzoek gebeurde dan nog tijdens de spitsuren, dus buiten de spits is het percentage zoekend verkeer wellicht nog hoger. Nu, 10 jaar later, zijn die zoekende weggebruikers natuurlijk niet meer afhankelijk van wegwijzers alleen. De gps-systemen zijn aan een sterke opmars bezig. Toch zijn die wegwijzers nog altijd belangrijk. Duidelijke, uniforme en continue bewegwijzering zorgt ervoor dat het verkeer vlot afgewikkeld wordt en dat de weggebruikers zonder al te veel verwarring en twijfels veilig ter bestemming geraken.”

De Vlaamse overheid heeft 5 jaar geleden enkele richtlijnen uitgeschreven om bewegwijzering af te stemmen op de ruimtelijke ordening. De principes daaruit kunnen inspiratie bieden bij het opstellen van een gemeentelijk bewegwijzeringsplan. U vindt dit document terug op [www.mobieltvlaanderen.be/convenants](http://www.mobieltvlaanderen.be/convenants) (achtergrondinformatie - zoeken op trefwoord - bewegwijzering).

# Oplossingen met een lange levensduur

■ Een wegwijzertje hier, nog een pijl daar, en waarom geen bordje ginds? Deze methodiek is onhoudbaar.

Stilaan zoeken gemeenten duurzamere oplossingen. Eddy Gielis stelt samen met lokale besturen heuse bewegwijzeringsplannen op.

*Waarom is een gemeente gebaat met een bewegwijzeringsplan?*

Eddy Gielis: "Vaak is bewegwijzering op lokaal niveau het resultaat van opeenvolgende ad-hocbeslissingen. Hierdoor is er geen samenhang in de bewegwijzering. Voornamelijk de uniformiteit en continuïteit van de lokale bewegwijzering laten dan te wensen over.

Nu de gemeenten in het kader van de opmaak van de gemeentelijke mobiliteitsplannen beschikken over een categorisering van hun lokaal wegennet is een herziening van de bewegwijzering in vele gevallen aangewezen."

*Wat is zeker aan te raden?*

Gielis: "Planmatig en stapsgewijs werken is zeker aan te bevelen. Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan vormen bijgevolg de basis van een goed bewegwijzeringsplan. Eens de bestaande bewegwijzering geïnventariseerd is, kan men best een doelenplan opstellen."

*Waaruit bestaat dat plan?*

Gielis: "Eerst worden alle doelen bepaald: waarheen moeten er bewegwijzering komen. In een tweede stap worden voor al de geselecteerde doelen apart gedetailleerde routes uitgezet. Deze verschillende routes worden vervolgens over elkaar geprojecteerd. Pas in een derde stap komen er detailplannen per kruispunt. Ten slotte wordt het uitvoeringsplan opgesteld."

*Hoe lang duurt het om een volledig bewegwijzeringsplan in te voeren?*

Gielis: "Je moet toch rekenen op een uitvoeringstermijn van een zestal maanden. De stapsgewijze aanpak en overlegondes vragen nu eenmaal tijd. Daartegenover staat dat ad-hocbijsturingen nu net worden vermeden. Een weloverwogen bewegwijzeringsysteem heeft daarom een lange levensduur."

*Wanneer kun je van goede bewegwijzering spreken?*

Gielis: "Goede bewegwijzering is een hiërarchisch opgebouwd én samenhangend systeem. Niet alleen de lokale wegbeheerders moeten daarom goed overleggen. Ook de bovenlokale wegbeheerders worden betrokken bij de tot standkoming van een bewegwijzeringsplan. De koppeling met de bovenlokale bewegwijzering is een absolute noodzaak."



Foto: Vectris

"De koppeling met de bovenlokale bewegwijzering is een absolute noodzaak."

Eddy Gielis, Verkeerskundige bij Vectris

## Drie belangrijke principes bij een bewegwijzeringsplan

- 1. Uniformiteit:** Hierdoor kan de weggebruiker borden snel herkennen. Het vermijdt verwarring.
- 2. Toegankelijke informatie:** Het is van groot belang om de hoeveelheid informatie te beperken. Een weggebruiker kan maximaal 7 bestemmingen onderscheiden. Meer informatie aanbieden heeft dan ook geen zin.
- 3. Continuïteit:** Eenmaal een bestemming wordt aangegeven, moet die ook worden herhaald op alle volgende keuzepunten tot het doel is bereikt. Hierbij is een afstemming tussen de lokale en bovenlokale bestemmingen van groot belang.

## Omleiding mag niet afleiden

Verkeersborden zijn de belangrijkste media die we dagelijks gebruiken. Of beter: moeten gebruiken. Werfen omleidingssignalisatie zijn daarop geen uitzondering. Zo een medium moet communicatief scherp staan.

Signalisatie bij wegenwerken zou meer vanuit de gebruiker bekeken kunnen worden. Dat betekent onder andere dat er op sommige plaatsen komaf gemaakt wordt met de bordenjungle. Daarnaast spelen er nog enkele principes voor een 'klantgerichte' bewegwijzering. Bijvoorbeeld, veronderstel enkel een minimale basiskennis van zijn bestemming bij een weggebruiker. Wie een stad niet kent, heeft weinig aan richtingen als 'Noord' en 'Zuid'. De meeste mensen kunnen zich moeilijk oriënteren volgens de windrichtingen. In een stresssituatie, zoals de eerste keer de weg zoeken in een



De eerste vraag moet zijn: is de bewegwijzering van een omleiding wel duidelijk voor weggebruikers?

onbekende stad, lukt dat helemaal niet meer. Nog een belangrijke tip is: ga na of de omleidingsborden wel werken. Wanneer veel automobilisten de borden negeren of fout rijden, is er een probleem met de omleidingsborden. Pas deze dan aan. Doe dat eveneens wanneer de omstandigheden wijzigen. Ook dan moet de situatie voor de weggebruikers duidelijk blijven.

## Lees meer

- Adviezen voor goede signalisatie bij wegenwerken (Bart Derison) op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (trefwoord 'Bewegwijzering')
- Inspiratieboek Minder Hinder (VVSG, Unizo, VOKA): [www.vvsg.be](http://www.vvsg.be) (selecteer het thema 'lokale economie en werk bij beleidsthema's'), o.a. hoofdstuk over signalisatie, minder-hinder-checklist...

# Bedrijventerrein in Drongen bekent kleur

1



Foto: No&A

Wie binnenrijdt op het bedrijventerrein wordt verwelkomd door een driekleurige totem en een pijl naar het informatiebord.

2



Foto: Stad Gent

Het informatiebord vermeldt alle bedrijven met hun kleurcode en huisnummer. Aan het informatiebord werden parkeerplaatsen aangelegd, zodat chauffeurs veilig kunnen stoppen om het bord te bekijken.

3



Foto: No&A

De ondersteunende bewegwijzering op het bedrijventerrein is conform de wettelijke voorschriften: zwarte letters op een lichte achtergrond. De paaltjes werden geschilderd in de kleur van de zone.

■ In Drongen werd de signalisatie op het bedrijventerrein grondig vernieuwd. De aanpassing kaderde in een pilootproject om verouderde economische locaties op te waarderen. Sinds de aanpassing is de weg zoeken er een koud kunstje.

## Nieuwe huisnummers

Tot voor kort was het moeilijk de weg vinden op het bedrijventerrein in Drongen. Er waren verschillende bedrijven met hetzelfde huisnummer en de bewegwijzering ontbrak of was inconsequent. De Dienst Economie van de stad Gent pakte het probleem grondig aan en herbegon voor de nieuwe bewegwijzering van nul. Daarvoor deden ze beroep op een gespecialiseerde firma. Niet alleen de bewegwijzering is nieuw, een aantal bedrijven kregen ook een nieuw huisnummer om het geheel transparanter te maken. De nieuwe huisnummers brachten heel wat administratieve rompslomp met zich mee, maar dat hield de stad niet tegen om te kiezen voor absolute duidelijkheid.

## Totems

De nieuwe bewegwijzering werkt met kleurcodes, een overzichtspaneel en een individuele totem per bedrijf. De bewegwijzeringpijlen op het bedrijventerrein zijn conform de wettelijke voorschriften. De kleurtotems zijn officieel geen bewegwijzering maar informatiepanelen, daarom kon afgeweken van de witte kleur met zwarte letters. Alles samen vormt nu een transparant geheel, en zelfs voor buitenlandse chauffeurs is het nu gemakkelijk om de weg te vinden op het bedrijventerrein in Drongen.

4



Foto: No&A

Elk bedrijf heeft een individuele totem in de kleur van de zone waarop duidelijk het huisnummer en de naam vermeld wordt.

## Denk aan De Lijn

Bij het aanpassen van circulatieplannen of het uitstippelen van omleidingen gaat veel aandacht uit naar wegcategorisering en de bewegwijzering. Maar ook De Lijn moet hierbij betrokken worden. Het uitvoeringsbesluit 'basismobiliteit' vermeldt dat elke wegbeheerder De Lijn twee maanden voor de geplande start van wegenwerken moet inlichten. Beter is nog om De Lijn al te betrekken in de ontwerpfase van het project. Een circulatieplan of een omleiding kunnen namelijk haltes, trajecten en dienstregelingen in het gedrang brengen. Dan is het zaak om goed op voorhand en in overleg een adequate oplossing uit te werken.



Foto: Peter Van Hoof

De wegbeheerder moet twee maanden voordat de werken starten De Lijn ervan inlichten.



# Bewegwijzeringsplan Bornem: Een puzzel voor de toekomst

■ Een bewegwijzeringsplan stel je niet van vandaag op morgen op. De invoering ervan neemt ook tijd in beslag. Nadien moet de puzzel blijven kloppen.



Foto: Jerry De Brie

“De gebruiker en de omgeving moeten beter worden van een goed bewegwijzeringsplan.”

Paul De Ost, Schepen van Mobiliteit

Bewegwijzering goed plannen is complex. Vele noden moeten met elkaar verenigd worden. Bovendien moeten veel actoren overeenstemming met elkaar vinden: bewoners, handelaars, KMO-zones, De Lijn, Het Vlaamse Gewest. De gemeente Bornem wilde lokale en bovenlokale belangen met elkaar verenigen. Het algemene concept is gebaseerd op een doelenplan. Anders geformuleerd: “Naar welke functies is er verkeer? En hoe leiden we dat er het best heen? De aantrekkingspolen zijn natuurlijk de winkelkernen, maar ook het cultureel

centrum, de sportcentra en de industriezones”, verduidelijkt Paul de Ost.

Het volledige plan verloopt in fasen. Ondertussen is de eerste fase afgewerkt. “Die richtte zich op de centrum- en parkeerroutes,” legt De Ost uit. “We lieten daarbij het herhalings-effect spelen. Wie een bord mist, krijgt een tweede kans. Ook de verstrooide chauffeur zal zo de juiste route blijven volgen.”

## Intergemeentelijk plan

In tweede instantie focust Bornem zich op het bovenlokale aspect. “Er komt veel bestemmingsverkeer naar Sint-Amands door onze dorpskern. Wij kunnen maatregelen treffen, maar die zouden nadelig kunnen zijn voor onze buurgemeenten. We zitten nu samen aan tafel om een intergemeentelijk mobiliteitsplan uit te werken. Goede bewegwijzering overstijgt het gemeentelijke belang. Zowel de gebruiker als de hele omgeving moet er beter van worden.”

Bornem is bezig met een bewegwijzeringsplan. In een eerste fase werden de centrum- en parkeerroutes op punt gesteld.

## Alle wegen leiden naar Klein-Brabant

Bornem ligt geprangd tussen de N16, de N17 en de Schelde. Verderop liggen de E17 en de A12. De KMO-zones trekken veel vrachtvervoer aan. De bewegwijzering naar de industriezones staat momenteel op de agenda. De Ost: “Die besprekingen starten in het voorjaar. We moeten daarvoor akkoorden bereiken met onder andere het Vlaamse Gewest. Voorbewegwijzering vanaf bijvoorbeeld de N16 en A12 valt onder hun bevoegdheid. Op basis van onze doelstellingen en de wensen van de bedrijfs wereld gaan we concrete adviezen voorleggen. Naar mijn aanvoelen zullen we snel op dezelfde golf lengte zitten en voor de zomer de gesprekken afronden.”

Als het bewegwijzeringsplan dan goedgekeurd is, stapt Bornem ook naar de gps-operatoren. “Het is de bedoeling dat zij hun routing snel aanpassen volgens ons bewegwijzeringsplan. Zo kunnen we zwaar vervoer effectief uit onze woonkernen weren.”



Foto: Jerry De Brie

## Goed om weten

### ■ Cursus verkeersveiligheid (Mobiliteitsacademie)

De VSV, IMOB en de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek bieden een modulaire cursus aan over verkeersveiligheid.

**Wanneer:** Introductiedag: 14 februari - Module technologie en infrastructuur: 19 februari - Module handhaving: 28 februari - Module educatie en sensibilisatie: 6 maart  
**Waar:** Ferrarisgebouw Brussel  
**Prijs:** € 75 per module, € 250 voor de hele cursus

**Meer info:** [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be) of VSV, David Van Fraechem, 015 44 65 50, [david.vanfraechem@verkeerskunde.be](mailto:david.vanfraechem@verkeerskunde.be)

### ■ Dagopleiding rotondes (Mobiliteitsacademie)

Specialisatiecursus van 1 dag over theorie en praktijk van rotondes.

**Wanneer:** 29 januari 2008

**Waar:** Consciencegebouw Brussel

**Prijs:** 200 euro

**Meer info:** [www.imob.uhasselt.be](http://www.imob.uhasselt.be) of IMOB - Tamara Dewalque - 011 26 91 01 - [tamara.dewalque@uhasselt.be](mailto:tamara.dewalque@uhasselt.be)

### ■ Nieuwe website wegenwerken

Recent lanceerde minister van Openbare Werken Hilde Crevits de website [www.wegenwerken.be](http://www.wegenwerken.be). Deze website is het centrale instrument van het Coördinatiepunt Wegenwerken om alle geplande werken langs Vlaamse wegen in kaart te brengen en conflicten weg te werken. De gemeenten, nutsmaatschappijen en andere opdracht-

gevers kunnen geplande wegenwerken invoeren in het systeem. Een twintigtal gemeenten hebben zich al aangesloten bij het Coördinatiepunt Wegenwerken.

### ■ Aanvullende reglementen

Vanaf 1 januari 2008 wordt het federale toezicht op de aanvullende reglementen over het wegverkeer afgeschaft. Met ingang van 1 januari 2008 moet de gemeente elk aanvullend reglement dat door de gemeenteraad werd vastgesteld, vóór haar inwerkingtreding, per brief of e-mail bezorgen aan de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. De omzendbrief kunt u nalezen op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be).

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/](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/). Abonnement: [www.mobielvlaanderen.be/](http://www.mobielvlaanderen.be/). Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, [sandra.debel@wkb.be](mailto:sandra.debel@wkb.be). Redactieraad: Dominique Ameelle (MOV), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Daphne DeWolf (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOV), Eddy Klynen (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOV), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOV), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel.

© 2008 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.