



Landelijke gemeenten

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Bepaalde mobiliteitsproblemen van landelijke gemeenten worden het beste aangepakt op boven-gemeentelijk niveau: doorgaand zwaar vervoer, sluip-verkeer op ruilverkavelingswegen, ... Meerdere kleinere landelijke gemeenten vinden in hun mobiliteitsplan creatieve oplossingen door samen te werken met buurgemeenten, door een extern studie bureau in te schakelen (alleen of samen met de buurgemeenten) of met de hulp van de hogere overheden.



Foto: Johan Martens

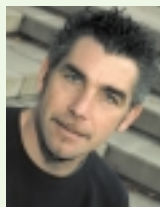
“We leven niet op een eiland”

De besturen en diensten van Turnhout, Beerse, Vosselaar en Oud-Turnhout werken al jaren samen rond concrete mobiliteitsdossiers, bijvoorbeeld voor de invoering van de basismobiliteit, een schoolbereikbaarheidskaart en ‘Belgerinkel naar de winkel’. Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar zijn ook enthousiast over hun intergemeentelijk mobiliteitsplan.

Waarom zo’n nauwe samenwerking?

Hugo Meeus (*mobilitateisambtenaar Turnhout*): “In 1999 begonnen we een samenwerkingsproject, onder meer over ‘afval’ en ‘mobiliteit’. We vonden het nuttiger om die problemen samen aan te pakken, je moet tenslotte functioneren als regio, en niet met oogkleppen op je eilandje blijven. Voor het mobiliteitsplan treedt Turnhout op als opdrachtgever. Later is de samenwerking van de vier gemeenten van het regionaalstedelijk gebied georganiseerd binnen een projectvereniging.”

Foto: Peter Van Hoof



Dirk Peeters (*schepen Mobiliteit Oud-Turnhout*): “Mobiliteit houdt niet op aan de gemeentegrenzen. Door de centrumfunctie van Turnhout en omdat de Turnhoutse ring de gemeenten Vosselaar en Oud-Turnhout raakt, was samenwerking noodzakelijk. Het intergemeentelijk mobiliteitsplan dwingt ons om tot globale oplossingen te komen en het voorkomt het afwentelen van mobiliteitsproblemen naar naburige gemeenten, wat toch wel gebeurt waar er geen samenwerking is.”

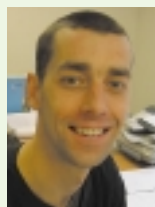


Foto: Vosselaar

In Turnhout en omgeving is samenwerking troef.

Welke voordelen heeft het intergemeentelijk mobiliteitsplan?

Steven Struyven (*hoofd Technische Dienst Vosselaar*): “Als er goede afspraken gemaakt worden, is een intergemeentelijk mobiliteitsplan zeker aan te raden. We besparen op personeels- en studiekosten. Een ander belangrijk voordeel is dat de Provinciale Auditcommissie meteen zicht krijgt op een groter geheel. Je krijgt als kleine gemeente ook de kans om van anderen te leren.”

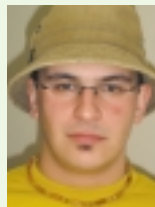


Voor welke concrete mobiliteitsthema’s werken jullie samen?

Steven Struyven (*Vosselaar*): “Voor het complete pakket, van brainstorm over communicatie tot de praktische uitwerking van de ideeën. Soms worden er uiteraard wel andere accenten gelegd door een gemeente, afhankelijk van de gevoeligheden, maar daar vind je wel een oplossing voor.”

Kurt De Veughele

(*mobilitateisambtenaar Beerse*): “Beerse heeft een apart mobiliteitsplan, maar we plegen wel veel overleg. We werken vooral met Turnhout, Vosselaar en Oud-Turnhout samen voor o.a. flankerende maatregelen. Momenteel werken we samen rond de opmaak van een schoolbereikbaarheidskaart in het kader van module 15 van het mobiliteitsconvenant. Daarin worden de vei-



ligste fietsroutes uitgestippeld vanuit Beerse, Vosselaar en Oud-Turnhout naar de secundaire scholen in Turnhout. Een ander samenwerkingsverband is ‘Met belgerinkel naar de winkel’. Het overleg met Turnhout, Oud-Turnhout en Vosselaar verloopt gestructureerd door ons samenwerkingsverband, maar ook met andere buurgemeenten hebben we al samengezeten, bijvoorbeeld met Merksplas en Rijkevorsel om problemen met zwaar vervoer aan te pakken.”

Hugo Meeus (*Turnhout*): “Ook bij de invoering van basismobiliteit hebben we nauw samengewerkt: je moet immers een hele regio zo optimaal mogelijk bedienen. We hebben samen een derdebetalersysteem ingevoerd. Zo gelden op de vier grondgebieden dezelfde tarieven, gemakkelijk én voordelig voor de reiziger!”

Routes voor zwaar vervoer

Linter, Zoutleeuw, Geetbets, Kortenaeken, Glabbeek en Tienen engageerden zich in hun mobiliteitsplannen om het doorgaand zwaar vervoer uit de kernen te weren. Om dat bovengemeentelijk probleem efficiënt aan te pakken, krijgen ze begeleiding van hun provinciebestuur.

Het provinciebestuur van Vlaams-Brabant startte in 2003 met een verkeersveiligheidsproject, waarvan het onderdeel 'zwaar vervoer' tot doel heeft het zwaar vervoer te bundelen op wegen die daarvoor geschikt zijn of gemaakt kunnen worden. De bereikbaarheid blijft gewaarborgd, maar de negatieve effecten worden tegengegaan. De provincie werkt daarvoor zoveel mogelijk samen met de gemeenten en de politiezones.

Volg de route

Om de routes voor zwaar vervoer (meestal op N - wegen) af te dwingen, komen er maatregelen op de routes, maar ook in de dorpskernen. Op de routes ligt de focus op een verkeersveilige afwikkeling van het zwaar vervoer in combinatie met doorstroming. Ook in de kernen is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. De nieuwe routes kunnen er onder andere afgedwongen worden door infrastructurele aanpassingen, tonnagebeperkingen en signalisatie.



Johan Thomas (Stedenbouwkundig ambtenaar Zoutleeuw):
"Wij zijn erg blij dat het provinciebestuur de coördinerende rol in het project 'zwaar vervoer' op zich heeft genomen."

Johan Thomas: "Tijdens een overleg tussen gemeenten uit de regio Tienen en Zuid-Oost Hageland stelden we vast dat de mobiliteitsplannen van o.a. Zoutleeuw, Linter en Kortenaeken niet goed op elkaar waren afgestemd. Iedere gemeente had afzonderlijk beslist om op haar belangrijkste invalswegen een verbod voor zwaar vervoer (+ 3,5 ton) op te leggen. De lokale wegen zouden daartoe heringericht worden, zonder rekening te houden met de bereikbaarheid van de bedrijven in de regio. Dit probleem werd tijdens een hoorzitting voor het provinciaal ruimtelijk structuurplan aangekaart bij het provinciebestuur. Naar aanleiding daarvan startte de provincie Vlaams-Brabant met het verkeersveiligheidsproject 'zwaar vervoer' in onze regio."

"De gemeenten brachten via enquêtes bij hun bedrijven de meest gebruikte herkomst- en bestemmingsroutes voor zwaar vervoer in kaart. De provincie tekende ze uit op een grote kaart. Daarna werden de routes geselecteerd die konden zorgen voor een snelle afwikkeling naar de primaire en secundaire wegen. Bebouwde kommen werden zo veel mogelijk vermeden, en er werd ook op toegezien dat er geen nieuwe sluiproute werd gecreëerd dwars door het gebied. De geselecteerde routes zijn vastgelegd in een startnota. Om een uniforme weginrichting te garanderen, zal veel aandacht gaan naar de afstemming tussen functie en vormgeving van de geselecteerde wegen. De coördinerende rol van het provinciebestuur is daarbij onontbeerlijk."

Tonnagebeperking



Foto: Johan Martens

Kruishoutem ligt op de as tussen een industriezone in Oudenaarde en de E17. Uit tellingen bleek 40% van het zwaar vervoer dat via de Olsenesteenweg door Kruishoutem-centrum reed doorgaand zwaar verkeer te zijn. In het mobiliteitsplan van Kruishoutem werd onder meer deze invalsweg gecategoriseerd als een lokale weg, en had dus niet langer een verbindende functie.

Sinds eind 2003 zorgt een tonnagebeperking op de invalswegen 'Olsenesteenweg' en 'Oudenaardsesteenweg' voor meer leefbaarheid in het centrum. Zwaardere vrachtwagens moeten een aanzienlijke omleiding volgen langs een primaire en een secundaire weg. Er zijn ook concrete plannen voor een herinrichting ten voordele van de zachte weggebruiker en een veiliger schoolomgeving.

Omleiding



Na overleg met de hogere overheden (de Olsenesteenweg is een gewestweg en de Oudenaardsesteenweg een provincieweg) en de stad Oudenaarde kwam er op de as Oudenaarde - E17 door Kruishoutem een tonnagebeperking voor vrachtwagens van meer dan 5,5 ton (vanaf het op-en afrittencomplex E17 tot de industriezone De Bruwaan in Oudenaarde). Zwaar vervoer van meer dan 5,5 ton moet een omleiding volgen via de E17, de N35 en de N60. Zwaar vervoer met bestemming Kruishoutem of Wortegem-Petegem wordt als plaatselijk verkeer beschouwd en mag de Olsenesteenweg-Oudenaardsesteenweg blijven gebruiken over de volledige lengte.

Ruilverkavelingswegen

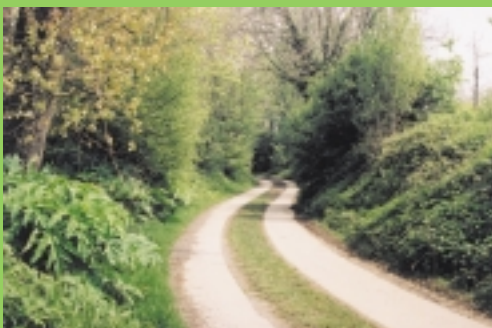
De ruilverkaveling 'Elingen' in Vlaams-Brabant is zo goed als klaar. De wegen door de ruilverkaveling worden aantrekkelijk ingericht voor fietsers, wandelaars, ruiters en landbouwvoertuigen en schrikken het ongewenste sluijverkeer af.

In een ruilverkaveling hergroepeert men de landbouwgronden. In plaats van vele kleine en versnipperde velden te moeten bewerken, krijgen de landbouwers één of een paar grote, goed toegankelijke kavels toebedeeld. Binnen een afgebakend gebied worden de gronden letterlijk geruuld en herschikt. Tegelijkertijd worden wegen (her)aangelegd om de akkers beter toegankelijk te maken.

Berijdbaar én landelijk

In 2000 werd gestart met de ruilverkaveling 'Elingen' op het grondgebied van Halle, Gooik, Lennik, Pepingen en Sint-Pieters-Leeuw. Bij de heraanleg van de wegen in de ruilverkaveling wou men goede berijdbaarheid combineren met het behoud van het landelijke karakter. De wegen werden verhard met steenslag, asfalt, tweesporenbeton, beton en kassei. Als aanvullende maatregel om sluijverkeer tegen te gaan, worden langs die wegen verkeersborden F99 geplaatst. Die aanwijzingsborden laten enkel landbouwvoertuigen, fietsers, wandelaars en ruiters toe. De meest verleidelijke sluijwegen in het ruilverkavelingsgebied worden bovendien onderbroken door carterrammers¹. Enkel voertuigen met een chassishoogte van meer dan 20 cm kunnen over die carterrammers rijden zonder schade op te lopen.

¹ Een carterrammer is een fysische hindernis die in het midden van de weg wordt ingebouwd en waar personenwagens niet over kunnen rijden zonder schade aan hun voertuig te berokkenen.



Tweesporenwegen zijn en blijven goed berijdbaar voor landbouwvoertuigen en kunnen ook als fiets- en wandelpaden gebruikt worden. Ze ontmoedigen ander verkeer.

Rem op sluijverkeer

In Oostkamp werd een landelijke dreef recent heringericht. Een resem maatregelen moeten het snelle sluijverkeer ontmoedigen.

Op de Van Cailliedreef, die in een beschermd gebied ligt, geldt een snelheidslimiet van 50 km/uur. Maar het wegbeeld - relatief breed en kaarsrecht - nodigde uit tot hogere snelheden. De dreef wordt gebruikt als sluijweg tussen Assebroek, Sint-Kruis en Oostkamp. Er komt dus regelmatig veel verkeer langs.

Versmalling en remmers

Recent werden maatregelen genomen om de verkeerssnelheid in de Van Cailliedreef te temperen. Zo kwamen er verticale elementen in de kiezelberm. Door het aanplanten van groene bermen ontstond ook een visuele versmalling van het wegprofiel. Dat heeft een vertragend effect.

In het midden van de weg kwamen vier verkeersremmers in de vorm van kasseistroken van 2 m breed en 50 m lang. Aan beide zijden van de remmers plaatste men een afsluiting op geringe hoogte. Daardoor kan het verkeer niet op de bermen rijden om zo de kasseien te vermijden. Landbouwvoertuigen kunnen wel over de afsluiting rijden.



Kasseistroken in het midden van de Van Cailliedreef remmen het verkeer af.

Overleg over fietspad

De gemeente Malle werkt nauw samen met buurgemeente Rijkevorsel voor de aanleg van een fietspad tussen de twee gemeenten.

Tim Duchêne: "Voor de opstart van het fietspadendossier trok onze gemeente de kar. Wij zorgden voor de opstelling van de projectnota en de aanstelling van de ontwerper van de fietspaden. Alles werd wel ter goedkeuring voorgelegd aan Rijkevorsel. Er moesten ook andere dossiers geïntegreerd worden: de aanleg van rioleringen, een nieuwe brug over het kanaal, de herinrichting van de doortocht in Rijkevorsel,... Het was een hele klus om alle dossiers op elkaar af te stemmen. Maar dankzij veelvuldig overleg zijn we in ons opzet geslaagd. Uiteraard zijn bij zulke grote werken ook uitgebreide flankerende maatregelen nodig. Zo werkten alle buurgemeenten, op initiatief van Rijkevorsel, samen aan een groot omleidingsplan. De situatie op de alternatieve routes zal nauw opgevolgd worden en indien nodig meteen bijgestuurd."



Tim Duchêne (Mobiliteitsambtenaar Malle):

"Dankzij de goede samenwerking met onze buurgemeente zijn we er goed ingeslaagd om alle dossiers op elkaar af te stemmen."

“Externe professionele begeleiding was voor ons de beste optie”

Wingene is een West-Vlaamse landelijke gemeente van 6.842 ha. De gemeente telt ongeveer 13.000 inwoners. Burgemeester Hendrik Verkest vertelt over het tot stand komen en realiseren van het mobiliteitsplan.

Hendrik Verkest: “Wingene heeft een conform verklaard mobiliteitsplan sinds 14 september 1998. De deelgemeenten Wingene en Zwevezele hadden al gemeentelijk verkeersleefbaarheidsplannen sinds begin jaren '90. Die hebben we destijds samengesteld in overleg met AWW en een extern studiebureau. De voorstellen die we daar gedaan hebben, werden systematisch geïntegreerd in het werkenprogramma van AWW en van de gemeente. Zo konden we tot een mooi en concreet actieplan komen.”



Hendrik Verkest (burgemeester Wingene): “De grootste uitdaging in ons mobiliteitsbeleid is wellicht het afstemmen van de projectuitvoering tussen de gemeente en AWW. Prioriteiten vastleggen en projecten integreren vraagt een doorgedreven planning.”

Hoe heeft u het opstellen van het mobiliteitsplan ervaren?

Verkest: “Het opmaken van een gemeentelijk mobiliteitsplan vraagt heel wat inspanningen van het gemeentebestuur, zeker voor een kleine gemeente als de onze. Maar het is ook een ideale aanzet om na te denken over een coherent mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. De verschillende overheden kunnen ook hun visies op elkaar afstemmen, zodat er een win-winsituatie ontstaat. De expertise van hogere overheden kan via het mobiliteitsplan gebruikt worden binnen de gemeente. Ook kleinere gemeenten kunnen van die kennis profiteren.”

Deden jullie een beroep op derden?

Verkest: “Voor het uittekenen van ons mobiliteitsbeleid hebben



Foto: Wingene

Mobiliteitsplan Wingene

Realisaties:

- Zones 30 in het centrum van Wingene en Zwevezele.
- Aanleg fietspad tussen Tielt en Wingene.
- Heraanleg doortocht Wingene.
- Heraanleg marktplein Zwevezele.
- Snelheidsremmers en poorten bij het binnenrijden van de bebouwde kommen.

Nog gepland:

- Aanleg fietspaden langs de N370 tussen Beernem, Wingene, Zwevezele en Lichtervelde.
- Heraanleg H. Sacramentstraat.
- Herinrichting van de doortocht Hille.

we een beroep gedaan op een extern studiebureau. Het leek ons de beste optie om tot een professioneel mobiliteitsbeleid te komen. En de resultaten die we ondertussen geboekt hebben, mogen er gerust zijn. Ik heb ook de indruk dat onze inwoners tevreden zijn met het gevoerde mobiliteitsbeleid.”

Goed om weten

Trage-wegen-lijn

Bij de ‘Trage-wegen-lijn’ kunnen gemeenten terecht met vragen over de instandhouding, bescherming en herwaarderung van Vlaanderens trage wegen. De vragen worden gebundeld en doorgespeeld aan de provincies. Zo kunnen veel voorkomende problemen structurele oplossingen vinden. ■ **Wat?** Lokale besturen kunnen met alles aangaande de trage wegenproblematiek bij de Trage-wegen-lijn terecht: Wat kan het trage wegennet betekenen voor onze gemeente? Wat is het eigenlijke wettelijke kader voor de bescherming van de voet- en de buurtwegen? Kunnen we als gemeente het beheer van dat ‘trage’ wegennet veilig stellen? Wat is het belang van voet- en buurtwegen in de gemeentelijke structuurplanning? ■ **Meer info:** Trage-wegen-lijn, Vooruitgangstraat 323 bus 10, 1030 Schaarbeek, tel. 02-204.09.72 (maandag tot en met donderdag), trage-wegen-lijn@tragewegen.be, www.tragewegen.be.

Vlaams Congres Verkeersveiligheid

De vraag die tijdens dit congres centraal staat is hoe we het gedrag en de mentaliteit van weggebruikers kunnen veranderen. Alle domeinen komen daarbij aan bod: educatie, sensibilisatie, infrastructuur, technologie en handhaving. ■ **Wanneer?** 22 april 2005 ■ **Waar?** Het Vlaams Parlement ■ **Prijs:** 90 euro (inclusief het Jaarboek Verkeersveiligheid) ■ **Meer info:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Stijn Dergent, Bruul 101, 2800 Mechelen, tel.: 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be/verkeersveiligheid/congres.

Cursus Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Deze cursus informeert, adviseert en ondersteunt iedereen die een gemeentelijk mobiliteitsplan opmaakt, begeleidt of het mobiliteitsconvenant op gemeentelijk vlak toepast. ■ **Doelgroep:** al wie betrokken is bij de opmaak, uitvoering en opvolging van een

gemeentelijk mobiliteitsplan. ■ **Wanneer?** 12 en 29 april, 10, 17 en 31 mei en 7, 17 en 28 juni. ■ **Waar?** Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel ■ **Prijs:** 370 euro ■ **Meer info:** Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Stijn Dergent, Bruul 101, 2800 Mechelen, tel. 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be.

Cursus Verkeersveiligheidsaudit

Tijdens deze cursus doet u praktische kennis op over de toepassingsmogelijkheden van de Verkeersveiligheidsaudit. ■ **Doelgroep:** al wie op professioneel vlak betrokken is bij het ontwerp, beoordeling of uitvoering van nieuwe infrastructuurprojecten ■ **Waar?** Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel. ■ **Wanneer?** 28 april en 24 mei 2005 ■ **Prijs:** 100 euro ■ **Meer info:** Praktisch: Vlaamse Stichting Verkeerskunde, Stijn Dergent, Bruul 101, 2800 Mechelen, tel. 015-44.65.55, stijn.dergent@verkeerskunde.be, www.verkeerskunde.be. Inhoudelijk: DTV Consultants, Marjolein van de Nadort, Postbus 3559 - 4800 DN Breda (Nederland), tel.: +31(0)76 513 66 23, m.v.d.nadort@dtvconsultants.nl

Trainingsdagen ‘Verkeerslichtenregelingen’ en ‘Indicatoren voor duurzame mobiliteit’

Transport & Mobility Leuven organiseert in 2005 een aantal trainingsdagen. Daarmee willen ze theorie, praktijk en kennis in verband met mobiliteit, logistiek en verkeersproblemen toegankelijker maken en overdragen. ■ **Wanneer?** 15 april 2005 (Verkeerslichtenregelingen) en 16 juni 2005 (Indicatoren), telkens van 9 tot 16.30 uur ■ **Doelgroep:** ambtenaren van gemeenten, provincies, de Vlaamse overheid, verkeersdeskundigen. ■ **Prijs:** 180 euro per dag (+ 21% BTW) ■ **Meer info:** <http://www.tmleuven.be/Training/>, Transport & Mobility Leuven, Vital Decosterstraat 67A bus 1, 3000 Leuven, training@tmleuven.be, tel.: 016 31 77 30.

De **Mobiliteitsbrief** biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden. **Website** <http://www.mobielvlaanderen.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:** Filip Boelaert (kabinet Peeters), Roel Bruyninckx (kabinet Peeters), Paul Cattrysse (AWV), Erwin Debruyne (VMSG), Valère Donné (AWV), Frans Helon (AWV), Peter Hofman (AWV), Annelies Horemans (De Lijn), Eddy Klijnen (VSV), Frank Leys (AWV), Sven Lieten (AWV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Freya Verlinden (kabinet Van Brempt), Gert Zuallaert (Mobiel 21). **Verantwoordelijke uitgever:** Dir. Gen. Johan Vanderheyden, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, dept. LIN, AWV, Koning Albert II - laan 20, 1000 Brussel © 2005 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.