

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1999-2000

9 februari 2000

GEDACHTEWISSELING

**over de objectieve behoefteanalyse
met de administratie Wegen en Verkeer (AWV)
van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap**

VERSLAG

**namens de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie
uitgebracht door de heer Carl Decaluwe**

Samenstelling van de commissie :

Voorzitter : mevrouw Wivina Demeester-De Meyer.

Vaste leden :

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche ;

de heren Marc Cordeel, André Denys, Patrick Lachaert, Jul Van Aperen ;

de heren Jean Geraerts, Pieter Huybrechts, Jan Penris ;

de heren Jacky Maes, Robert Voorhamme ;

de heer Johan Malcorps ;

de heer Jan Loones.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, Bart De Smet, Eddy Schuermans ;

mevrouw Anny De Maght-Aelbrecht, de heren Koen Helsen, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

mevrouw Marleen Van den Eynde, de heren Roland Van Goethem, Luk Van Nieuwenhuysen ;

de heren André Kenzeler, Bruno Tobback ;

de heer Eloi Glorieux ;

de heer Jos Bex.

INHOUD

	Blz.
I. Toelichting en technische vragen	4
II. Vragenronde	5
Bijlage : De Behoeftanalyse van AWV – Prioriteitsmanagement	13

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie besliste op donderdag 20 januari 2000 een gedachtewisseling te organiseren over de behoefteanalyse met de administratie Wegen en Verkeer (AWV) van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap onder leiding van de heer Johan Vanderheyden, directeur-generaal.

Aan de hand van een powerpointpresentatie verstrekte de heer Johan Vanderheyden, directeur-generaal, een uitgebreide toelichting omtrent de gehanteerde behoefteanalyse van AWV. De aanwezige leden werden in kennis gesteld van de slides en de tekst van de uiteenzetting. De tekst van de uiteenzetting wordt als bijlage bij dit verslag gevoegd.

Nadien volgde een vragenronde tussen de leden van de commissie, de administratie en de heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Stevaert. Er werd overeengekomen dat de informatie in verband met de basisgegevens die de administratie hanteert om de behoefteanalyse op te maken (de zgn. scores) achteraf via een verzending aan de leden van de commissie overgezonden wordt.

I. TOELICHTING EN TECHNISCHE VRAGEN

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Minister Stevaert is nog niet aanwezig omdat hij een onderhoud heeft op het paleis. Zijn kabinetschef is wel aanwezig. U kunt hem eventueel vragen stellen.

Voor de uiteenzetting van de heer Vanderheyden wordt verwezen naar de bijlage bij dit verslag.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Mijnheer Vanderheyden, voor de verkeersleefbaarheid – geluidsbestrijding (pag. 26 van de uiteenzetting) zijn de zones met gevoeligheidsgraad IV de moeilijkste. Toch krijgen de zones met gevoeligheidsgraad I en II voorrang. Wat wil u daarmee zeggen ?

De heer Johan Vanderheyden : Het gaat over het verkeerslawaai waar wij greep op hebben. Wij hebben geen greep op lawaai dat door bedrijven wordt veroorzaakt. Bij verkeersoverlast zullen we eerst ingrijpen in gevoelige zones, zoals plaatsen met ziekenhuizen en scholen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : U houdt toch ook rekening met de bestaan-

de lawaaioverlast ? U had het daarnet over lawaai veroorzaakt door bedrijven. Die kan afkomstig zijn van verscheidene wegen. Tezelfdertijd kan daar ook een kliniek zijn gevestigd.

De heer Johan Vanderheyden : Dat klopt. Meestal gaan we ter plaatse meten. Indien er enkel een weg is, is het nogal logisch dat die het lawaai veroorzaakt. Er zijn echter ook andere factoren die meespelen bij het bepalen van het geluidsniveau.

De heer Jean Geraerts : Mijnheer Vanderheyden, Daarnet zei u dat $L1 + L2 + L3 + L4$ niet groter mag zijn dan 100 (pag. 24 van de toelichting). Wat gebeurt er als die waarde toch wordt overschreden ?

De heer Johan Vanderheyden : Dat kan niet. Men heeft maximale waarden vastgelegd. We moeten kunnen vergelijken en waarden geven van 0 tot 100.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : U gebruikt de formule : $K_i = 100(1-i/n)$ (pag. 32 van de toelichting). Waarvoor staat 'i' ?

De heer Johan Vanderheyden : Dat is de waarde van de rangorde van een bepaald knelpunt. n is het totaal aantal knelpunten.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter : Hoe worden de projectscores bepaald (pag. 33 van de toelichting) ? Gebeurt de indeling van bijvoorbeeld 'doortocht' op basis van objectieve gegevens ?

De heer Johan Vanderheyden : Bij het herinrichten van een doortocht is dat het belangrijkste. Als we enkel de doortocht in overweging nemen, dan wordt de verkeersveiligheid helemaal niet in rekening genomen. Als we het geheel beschouwen, dan vertrekken we van het knelpunt 'doortocht'. De verkeersveiligheid komt dan op de tweede plaats, maar wordt daarin wel mee in rekening gebracht.

De heer Carl Decaluwe : De fietspaden binnen de doortochten in de bebouwde kom vallen onder die rubriek. Is het afwegen van de problemen voor fietsers niet minimaal ?

De heer Johan Vanderheyden : Dat aspect wordt mee opgenomen in de 'doortocht'.

De heer Carl Decaluwe : Wordt dat daar voldoende in aanmerking genomen ?

De heer Johan Vanderheyden : Er wordt op verscheidene manieren met de fietsers rekening gehouden. Bij onder meer het onderdeel 'attractiepolen' is dat het geval.

De heer Jan Loones : Hoe wordt het probleem van de fietsers bij de doortochten opgelost ? Moeten ze zich mengen in het autoverkeer of krijgen ze een apart fietspad toebedeeld ? Wie maakt die analyse ? Is er een objectieve berekening ? We hebben de indruk dat de ontwerper dit bepaalt.

De heer Johan Vanderheyden : Het hangt af van de ontwerper, de situatie, de lokale mogelijkheden en het overleg met de gemeenten.

De heer Jan Loones : Er is dus geen principiële richtlijn om bij een doortocht het fietsverkeer te versmelten met het autoverkeer ?

De heer Johan Vanderheyden : Dit hangt af van de toegelaten snelheid. Bij hoge snelheid zullen we opteren voor een apart fietspad.

II. VRAGENRONDE

De heer Jan Loones : Mijnheer Vanderheyden, uit de behoefteanalyse worden conclusies getrokken. Op welk niveau gebeurt dit ? Wie ontleedt de analyses en wie doet de voorstellen ? Hoe gebeuren de metingen ? Wordt er rekening gehouden met de verschillende intensiteiten in de loop van een jaar ?

In toeristische zones moet men bijvoorbeeld niet alleen rekening houden met de inwoners om de behoefte aan carpooling te meten. U hebt het probleem van de randparkings niet vermeld. Wat gebeurt daarmee ? In de kuststreek is het gedurende 10 maanden min of meer kalm. Gedurende 2 maanden is het echter zeer druk. Uiteraard heeft dit een invloed op de leefbaarheid. Als men een gemiddelde neemt van de metingen, wordt dit gegeven afgezwakt. Houdt men daar rekening mee ?

De heer Carl Decaluwe : Mijnheer Vanderheyden, kunt u me de exacte taakverdeling geven van de administratie en het kabinet van de minister bij de opmaak van de behoefteanalyse en het indicatief programma ? Bij de begrotingsbesprekingen geeft men ons steeds het indicatief programma. Hoe zit het met de parlementaire controle hierop ? Tijdens de begrotingsbespreking – begroting 1999 was er daaromtrent discussie. Toen we het indicatief programma toetsten aan de concrete gegevens, deden we enkele merkwaardige vaststellingen. Wat is de

exacte taakverdeling tussen de provinciale administratie, de centrale administratie en het kabinet bij de opmaak van het indicatief programma ?

Eind 1998 – bij een vorige toelichting omtrent de objectieve behoefteanalyse in deze commissie – werd gezegd dat de objectieve behoefteanalyse regelmatig wordt bijgestuurd. Op een bepaald ogenblik moet men toch zorgen voor de nodige stabiliteit. Wanneer werden de criteria voor het laatst aangepast ? Wat was de motivatie van die aanpassing ?

U hebt ook verwezen naar de fietsproblematiek. De huidige Vlaamse regering levert extra inspanningen voor de aanleg van fietspaden. Dat is een goede zaak. Deze problematiek zou echter geen deel uitmaken van de behoefteanalyse. De zaak zou worden geregeld via bij-akten. Is er dan geen sprake van een verschuiving van de middelen van het Vlaams Infrastructuur Fonds (VIF) naar een specifieke begrotingspost. Kunt u dat verduidelijken ?

De heer Jean Geraerts : Mijnheer Vanderheyden, men zou voorstellen doen om een oplossing te vinden voor de doortochten waar zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in het gedrang komen. Dit zou gebeuren door het verkeer te vertragen via de aanleg van rotondes. U houdt echter geen rekening met het probleem van de uitlaatgassen. Bij files zullen de omwonenden veel last ondervinden van die uitlaatgassen. Denkt u ook aan andere oplossingen dan het louter vertragen van het verkeer ?

De heer Jul Van Aperen : Er wordt regelmatig verwezen naar de gegevens van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). We weten allemaal dat die zijn achterhaald. Zijn er geen andere mogelijkheden om de weging van die statistieken sneller te krijgen zodat er ook sneller kan worden ingegrepen ? Bij ongevallenpreventie is dat zeer belangrijk.

Op het Vlaams niveau is er een bepaald budget beschikbaar. Hoe verdeelt men dat op provinciaal vlak ? Neemt men objectieve criteria om vast te leggen waar de problemen zich stellen ? Is er een redelijke verdeling over de provincies ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Sinds wanneer wordt het systeem dat u net hebt toegeacht, toegepast ? Hoe gebeurt de permanente interpretatie ? Bij een analyse van bepaalde feiten baseert men zich niet op louter objectieve gegevens. De L- en F-waarden zijn meetfactoren. Zijn

die gebaseerd op objectieve gegevens ? Het lijkt me logisch dat u een waarde 100 vastlegt. De tussenwaarden zijn echter belangrijk om het eindresultaat weer te geven.

De heer Johan Vanderheyden : De metingen gebeuren gedeeltelijk door de provinciale afdelingen. We kunnen ons ook baseren op onderwijsgegevens voor onder meer gegevens i.v.m. fietserspotentieel. We meten zelf de snelheid of die wordt gemeten door de lokale politie. Een groot deel van de onderdelen is gebaseerd op objectieve metingen ter plaatse. De metingen moeten uiteraard regelmatig worden aangepast. Op het ogenblik dat de metingen beschikbaar zijn, worden alle gegevens van de verschillende afdelingen in Brussel centraal ingebracht in een computerprogramma en verwerkt.

De heer Carl Decaluwe : De gegevens worden dus door de provinciale administratie verzameld en in Brussel verwerkt. De provinciale administraties doen dus geen voorstellen bij het vastleggen van prioriteiten voor investeringen ?

De heer Jan Loones : Wellicht is er toch een feedback van de provinciale afdelingen op de voorstellen ?

De heer Johan Vanderheyden : Er wordt een lijst gemaakt met doortochten, fietspaden, enz. en de daarbij horende scores. Deze gegevens worden overgemaakt aan de provinciale afdelingen. Op basis van die scores kunnen zij voorstellen formuleren en wordt een programma opgesteld dat wordt voorgelegd aan de minister. In de regel wordt daar niet veel aan gewijzigd.

Indien men dit project per project bekijkt, zal dit niet altijd kloppen. Zo zijn er projecten die in fasen worden uitgevoerd. Er zijn andere die afhangen van bijvoorbeeld Aquafin – bv. uitvoeren van rioleeringswerken. We trachten wel onze prioriteiten min of meer te handhaven.

Ik zal de verfijningen trachten te verduidelijken aan de hand van een voorbeeld. Stel dat een doortocht een bepaalde prioriteit heeft, en er wordt iets aan gedaan. Achteraf gaan we dan na of de gedetecteerde problemen zijn opgelost. Zo bleek dat bij een verharding die vroeger uit asfalt bestond en na de uitvoering van de werken uit beton, het geluidsniveau – de parameter L1 – achteraf veel hoger lag. Het resultaat voldeed dus niet. De waarde die we nu geven aan de parameter (verharding) moet ook in functie staan van de snelheid.

In functie van de concrete problemen verfijnen we dus de methode. Er zijn evenwel geen echt rechtstreeks ingrijpende verfijningen. Aan de parameters die we hebben vastgelegd, wordt niet geraakt. We voeren slechts een lichte aanpassing door in het licht van aspecten waarmee we onvoldoende rekening hebben gehouden.

Het door de heer Geraerts aangehaalde probleem van de nadelige uitlaatgassen door vertragend verkeer is niet echt een probleem dat in de behoefteanalyse kan worden gekaderd. Dit is nu eenmaal het gevolg van de keuzes die we moeten maken om de veiligheid prioritair te stellen. Rotondes en verhoogde platforms zijn daar het materiële gevolg van.

In verband met het NIS zijn er inderdaad problemen. De formulieren zijn niet steeds duidelijk en bovendien bereiken de gegevens ons nog steeds laatstijdig.

Het budget wordt redelijk verdeeld over de verschillende provinciale afdelingen.

De heer Jan Loones : In welke mate wordt bij de behoefteanalyse rekening gehouden met seizoengebonden parameters ? Ik denk bijvoorbeeld aan het verkeer naar de kust in weekends en vakanties. Moeten de meest kritische periodes niet als basis worden genomen ?

De heer Johan Vanderheyden : We kunnen een continue telling uitvoeren die zowel de rustige als de drukke periodes registreert. Dit geldt trouwens niet alleen voor de kust. Denk maar aan wegen waar veel horecazaken zijn gevestigd. Hier wordt niet nagegaan wat de sluitingsdagen zijn, we kunnen enkel uitgaan van het aantal zaken. Ik kan u dus enkel antwoorden dat voor de kust meer aspecten meespelen dan enkel het aantal voertuigen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Sinds wanneer wordt het systeem van het continue gemiddelde toegepast ?

De heer Johan Vanderheyden : Sinds ongeveer drie jaar wordt de behoefteanalyse gebruikt.

De heer Carl Decaluwe : Werden de parameters recent nog aangepast ?

De heer Johan Vanderheyden : Neen, maar in het licht van de op komst zijnde verordening zullen we er wel voor zorgen dat een en ander niet meer in stappen, maar wel in een vloeiende lijn gebeurt.

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche : Het budget wordt gelijkmatig per provincie verdeeld, wat op zich een goed streefdoel is. Toch vraag ik me af of de budgettaire prioriteit die aan de auto-wegen wordt verleend, niet ten koste gaat van het budget voor de provinciale wegeninfrastructuur.

De heer Jul Van Aperen : U hebt het gehad over de vertraging waarmee u de statistieken krijgt, een vertraging die tot achttien maanden kan oplopen. Zijn er dan geen andere methodes of parameters die voor die behoefteanalyse gebruikt kunnen worden ?

Mevrouw Maria Tyberghien-Vandenbussche : Kan er bijvoorbeeld geen gebruik worden gemaakt van de jaarlijkse statistieken van de rijkswacht ? Zij gebruiken als parameter de zogenaamde zwarte punten, met een onderverdeling naargelang de ernst en de aanwezigheid van letsels. Wijzelf hanteren die veel actuelere statistieken op gemeentelijk vlak.

De heer Carl Decaluwe : Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag met betrekking tot het miljard frank extra voor de fietspaden, dat van het VIF werd afgenomen en de vraag in hoeverre dit op een objectieve manier zal gebeuren.

Ik kan ook begrijpen dat de gegevens van de provinciale afdelingen die door de computer verwerkt worden, niet automatisch vertaald worden in het indicatief programma. U hebt dienaangaande zelf verwezen naar bijvoorbeeld Aquafin en onteigeningen. Maar wordt dit indicatief programma niet ernstig doorkruist door het convenantenbeleid ? Als één van de drie betrokken gemeenten onvoldoende ver in het convenant gevorderd is, worden de werken in de praktijk terug naar af gevoerd.

Elk jaar opnieuw krijgen we het indicatief programma, telkens gebaseerd op de objectieve behoefteanalyse, waarbij ingewikkelde formules worden gehanteerd. Ik heb de tijd uitgetrokken om de laatste twee indicatieve programma's voor mijn eigen regio te analyseren. Tot mijn grote verbazing heeft er bij 57 percent van de in 1998 voorgestelde en vastgelegde projecten een verschuiving plaatsgevonden. Mijn verbazing en mijn argwaan werden nog groter toen ik minister Landuyt in een interview op de regionale zender WTV hoorde zeggen dat de CVP en mijnheer Decaluwe zich veel te druk maakten over die verschuivingen. Hij vond die maar normaal, vermits de streek zich reeds tevreden mocht stellen met de Leiewerken.

Mevrouw de voorzitter, ik dring dan ook aan dat de gegevens en de scores voor heel Vlaanderen

worden bekend gemaakt. Wat waren de redenen waarom bepaalde projecten niet in aanmerking werden genomen ? Als ik die niet als bijlage bij het verslag krijg, zal ik hierover desnoods een batterij schriftelijke vragen stellen. Het parlement moet zijn controlerecht kunnen uitoefenen.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Dan ben ik voorstander van een bijlage bij dit verslag.

De heer Johan Malcorps : Wordt er ook werk gemaakt van een algemene voortgangsevaluatie om te zien welk percentage van problemen daadwerkelijk werden opgelost, en om te zien of de achterstand werd ingehaald dan wel toenam ?

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Welke beleidsmaatregelen doorkruisen de objectieve behoefteanalyse ?

De heer Johan Vanderheyden : De verdeling van de middelen over de provincies gebeurt niet gelijkmatig. In het begin van het jaar krijgen Antwerpen en Oost-Vlaanderen bijvoorbeeld meer dan West-Vlaanderen, Limburg en Vlaams-Brabant. Elke afdeling heeft evenwel voldoende projecten om de toegewezen middelen te besteden.

Er zijn trouwens ook nog aparte budgetten. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het project Kennedy – De Bolle in Oostende – en in mindere mate aan Leugenberg in Antwerpen. Die zijn niet in het initiële hoofdbudget opgenomen.

Inzake het NIS wachten we op de voorstellen van de provinciale werkgroep. We werken daaraan mee om snel over de juiste gegevens te kunnen beschikken. We hebben nog de gegevens niet van de jaren 1996, 1997 en 1998. We hopen dat de huidige studie in de provincies ons een goed resultaat en een ernstig voorstel zal opleveren. De gegevens van de rijkswacht veranderen elk jaar of zelfs om de drie maanden. We willen een vaste lijst van gevaarlijke punten.

Het bedrag van 1 miljard frank voor fietspaden (bijakten) moet nog worden besproken door de Vlaamse regering. Bij een subsidie van 100 percent moeten we de behoefteanalyse opvolgen. Als de gemeente zelf aandringt op de aanleg van een fietspad dat past binnen haar mobiliteitsplan, bedraagt de subsidiëring maar 80 percent en komt de behoefteanalyse op de tweede plaats. In de regel is dus de behoefteanalyse toepasselijk.

De heer Carl Decaluwe : Dat hoor ik u graag zeggen. Men heeft toch de intentie en vaste wil om in

te spelen op de voorstellen van de gemeenten ? Als de gemeenten dat vragen, verhogen we onze investeringscapaciteiten, aldus de minister. Het is positief dat men de objectieve behoeften weer volgt. Dat is nieuw.

De timing is ook van belang. Als men wil investeren, moeten de gemeenten duidelijk weten hoe lang – tot op welk tijdstip – de gemeenten projecten mogen indienen. Veel gemeenten zouden hier graag op ingaan, maar hebben onvoldoende middelen. Wanneer wil de minister overschakelen op de 100-percentregel ? Dat is een politieke vraag.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Het miljard frank voor de fietspaden zit nog altijd in het VIF. Men heeft nu een aparte omschrijving gemaakt voor fietspaden binnen een subsidieregeling.

Er zijn twee mogelijkheden. Er is de 100-percentregeling. Het enige nieuwe is dat de gemeente ingeschakeld wordt als ontwerper en uitvoerder van de fietspaden. De administratie wordt op die manier een beetje ontlast en kan met dezelfde middelen meer doen.

Daarnaast is er de 80/20-regeling. Niet elk fietspad zal zomaar in aanmerking komen voor de 80/20-regeling. Een cruciale voorwaarde is dat het mobiliteitsplan af is : daaruit kan pas blijken welke gedeelten of volledige fietspaden prioritair zijn en onder die regel kunnen vallen. Men zal de prioriteit grondig moeten motiveren.

Op uw vraag naar het scharniermoment – wanneer wordt er overgeschakeld – kan ik op dit moment nog niet antwoorden. Er is nu een voorstel, dat morgen, vrijdag 21 januari op de ministerraad wordt besproken en waarover een beslissing zal worden genomen. We zullen dan zien in welke mate de gemeenten erop ingaan.

De heer Carl Decaluwe : In december '99 heeft de minister als voorwaarden vooropgesteld : bijakten en ontwerp van mobiliteitsplan.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Afgewerkte mobiliteitsplannen.

De heer Carl Decaluwe : Dat zijn er maar vijftien in heel Vlaanderen.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Men werkt eraan.

De heer Carl Decaluwe : Wanneer komt dat scharniermoment er ? Bepaalde mobiliteitsplannen kunnen misschien sneller worden afgerond dan andere. Het is voor de parlementsleden bijzonder moeilijk om dat te controleren. We krijgen objectieve gegevens, maar in West-Vlaanderen wordt meer dan de helft binnen het jaar volledig overhoop gegoooid. Ik stel me daar vragen bij. De gemeenten moeten goed worden geïnformeerd. We willen niet hetzelfde meemaken als met de ruimtelijke ordening. Ik hoop dat er duidelijke richtlijnen komen over de timing.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Dat wordt morgen na de ministerraad duidelijk.

De heer Ludwig Caluwé : Stel dat de gemeenten massaal ingaan op de 80/20 regeling. Wordt wat gepland is in functie van de objectieve behoefteanalyse dan in mindere mate uitgevoerd ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : De 1 miljard frank die werd opzij gezet, dient voor de subsidieregeling (de 100 en de 80/20-regeling). Er zijn nog andere middelen in het VIF. Alles zit eigenlijk in één grote pot.

De heer Ludwig Caluwé : Voor dit jaar rest er nog 200 miljoen frank aan ordonnanceringskredieten.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Ik geef u een voorbeeld. Er werd ooit een subsidieregeling uitgewerkt voor de aanleg van rioleringen. Men voorzag daarvoor in het Minafonds in enkele honderden miljoenen frank. Helemaal in het begin had men geen idee in welke mate de gemeenten daar zouden op inspelen. Achteraf bekeken was het een succes. Laat ons niet vooruitlopen op de zaak. Als het een succes wordt, komen er meer fietspaden met hetzelfde budget.

Er zijn nog andere investeringsmogelijkheden. Dit jaar werden voor 300 miljoen frank Vesoc-middelen gereserveerd op een investeringspost. Als er tegen het einde van het jaar blijkt, dat er geen of te weinig interesse komt van de gemeenten, dan kunnen we uiteraard tot een nieuwe herschikking binnen het VIF overgaan. Maar laat ons eerst afwachten.

De gemeente zal niet zelf beslissen over de 80/20 of over de 100%-regeling. Ze zal een aanvraag moeten indienen en de administratie zal die beoordelen.

De heer Carl Decaluwe : De gemeenten moeten dus zelf een initiatief in de vorm van een aanvraag indienen voor de 80/20-regeling ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Inderdaad, maar niet voor de 100-percentregeling.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Mag ik even samenvatten ? Dat 1 miljard frank is voorbehouden voor de 80/20-regeling voor de gemeenten die een convenant hebben ondertekend. Dat is dus een heel beperkt aantal ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Neen, ongeveer 250 gemeenten hebben het moederconvenant ondertekend. Daarin staat dat ze een mobiliteitsplan moeten maken.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : En hoeveel gemeenten hebben een mobiliteitsplan ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Dat zijn er tien à vijftien, maar men is nog volop aan het werk. Het enthousiasme is trouwens groot.

De heer Jan Loones : De kritiek van de heer Decaluwe is eenzijdig. Wij waarderen de samenwerking met de gemeenten, die hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. De concrete samenwerking kan soms voorbijgaan aan de objectieve behoefteanalyse, maar is gebaseerd op het gezond verstand van het gemeentebestuur.

De auditcommissie biedt bovendien een controle-mogelijkheid. Zo is de gemeente Koksijde erin geslaagd om op zeer korte termijn een mobiliteitsplan uit te werken. Dit plan werd met enthousiasme begroet door de auditcommissie en is in één zitting goedgekeurd. De auditcommissie getuigt van goodwill tegenover de gemeenten die aan mobiliteit willen werken. Ik vind dit concept zeer goed. Ik heb wel een praktische vraag. Vanaf wanneer kunnen die projecten worden ingediend ? Is dit na de goedkeuring door de auditcommissie, of is dit van zodra er een mobiliteitsplan in voorbereiding is ?

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Dit zal worden duidelijk

gemaakt in het mobiliteitshandboek, dat zal worden rondgestuurd.

De heer Decaluwe had het ook over de verschillen tussen de resultaten van de objectieve behoefteanalyse en het indicatief programma. Hiervoor zal steeds een goede reden te vinden zijn voor elk van de projecten. Dit bleek ook duidelijk vorig jaar, toen er op vraag van uw fractie over deze zaak een vergadering is geweest op het kabinet. Toen werden de verschillen punt per punt bekeken, voor elke afwijking was er een goede verklaring. Vroeger ging men zeer willekeurig tewerk. Met die objectieve behoefteanalyse hebben we dat verholpen.

De heer Carl Decaluwe : Wat is er dan precies aan de hand met de derde rijstrook van de E17 ? Vorig jaar stond dat in het indicatief programma, wat nog werd bevestigd in antwoorden op schriftelijke vragen tijdens deze legislatuur. Nu staat het er echter niet meer op. Zo zijn er veel voorbeelden. Of we krijgen hierover de nodige uitleg op papier, of ik dien een hele batterij schriftelijke vragen in.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Ik ben er absoluut van overtuigd dat er voor elk van uw voorbeelden een verklaring is. Ik ben bereid om de lijst eens af te checken.

De heer Johan Malcorps : Ik wil even dieper ingaan op die 80/20-regeling en op wat de heer Loones daarnet heeft gezegd. Volgens mij is dit juist een heel interessant instrument om in samenwerking met de gemeenten de zaken te versnellen. De drempel mag wel niet te hoog worden gelegd. We moeten de gemeenten stimuleren om de mobiliteitsplannen zo snel mogelijk klaar te krijgen.

Voor andere investeringen wordt er daarentegen ook gewerkt met oriëntatienota's. En er is een beoordeling van de auditcommissie. Ik denk niet dat door die 80/20-regeling een behoefteanalyse totaal opzij wordt geschoven. Het kan alleen maar gaan om het maken van een kleine sprong binnen die behoefteanalyse.

Als het hier om goedgekeurde mobiliteitsplannen moet gaan, zal het op korte termijn natuurlijk over heel weinig gemeenten gaan. We kunnen wel hopen dat tegen het einde van het jaar een honderdtal gemeenten een mobiliteitsplan klaar zullen hebben, maar met een oriëntatienota en een beoordeling door de auditcommissie zie ik meer mogelijkheden en weinig risico's.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Ik wil eigenlijk hetzelfde bepleiten. Als men de 80/20-regeling toepast, moet men rekening houden met het feit dat er in veel gevallen nog geen mobiliteitsplan is, zodat hier slechts in beperkte mate gebruik van kan worden gemaakt. Ik ben bezorgd dat men dan vrij snel opnieuw naar de 100-percentregeling zal moeten grijpen. Anders zullen de middelen voor het einde van het jaar niet geëngageerd zijn. Dit zal dus tot uitstel leiden.

Het zou jammer zijn dat de prioritaire behoeften inzake fietspaden niet worden ingewilligd omdat men de 80/20-regeling niet snel genoeg kon toepassen. Mijnheer de kabinetschef, het zou niet de eerste keer zijn dat wat in het begin van het jaar werd gepland, tegen het einde van het jaar niet kon worden gerealiseerd. Men moet dus zo snel mogelijk beoordelen hoeveel gemeenten er gebruik kunnen maken van de 80/20-regeling. Daarna kan men dan eventueel snel overschakelen op de 100-percentregeling binnen de prioritaire behoeften.

De heer Johan Vanderheyden : We gaan na hoe we de resultaten van de behoefteanalyse kunnen evalueren. Daaraan koppelen we ook een algemene evaluatie van de uitvoering van projecten. Dat bereiden we momenteel voor.

De heer Johan Malcorps : Dat is belangrijk omdat we in het regeerakkoord ook een kwantitatieve doelstelling hebben ingeschreven.

De heer Johan Vanderheyden : We kunnen ons wel bezighouden met infrastructuur en sensibilisatie, maar we hebben weinig impact op het rijgedrag van de chauffeur.

De vraag werd gesteld welke beleidsmaatregelen de behoefteanalyse doorkruisen. Uitzonderlijk zou men kunnen afstappen van de behoefteanalyse. Het is mogelijk dat de gemeenten dringende projecten voorstellen. We houden ook rekening met de acties van andere instanties. Als iets op het programma 1999 stond en niet is aanbesteed, dan wordt het gewoon overgebracht naar het programma 2000. Het is wel mogelijk dat het op een meerjarenprogramma stond, waar we moeten opschuiven in functie van de uitvoering van de projecten en van de middelen die we toegewezen krijgen.

De heer Carl Decaluwe : Men heeft een hele analyse gegeven van de problematiek van het geluid. Het valt me op dat op het investeringsprogramma voor het jaar 2002 plots in verschillende streken een groot aantal geluidswerende maatregelen opduiken. Ik ben verbaasd dat de minister zegt eerst

nog geluidsmetingen te zullen uitvoeren. De burger denkt dat wat in het indicatief programma staat, ook echt vaststaat. Op termijn moeten we toch in staat zijn om te zeggen : 'Volgens de objectieve analyse is het zo.' De burgers zouden dit ter controle op internet moeten kunnen inzien. Om de kloof tussen de politiek en de burger te verkleinen, moet men de burger op een correcte en begrijpelijke manier informatie geven.

De heer Johan Vanderheyden : We hebben veel vragen gekregen over geluidswerende maatregelen. Het is dan ook normaal dat we in ons programma in een bedrag voorzien om die zaken op termijn uit te voeren.

De heer Carl Decaluwe : Dat is goed, maar men kan dit niet onmiddellijk straat per straat vastleggen.

De heer Johan Vanderheyden : We hebben lijsten van projecten. Indien die al in het programma zijn opgenomen, zijn er wel al metingen gebeurd.

De heer Carl Decaluwe : Ik kan voorbeelden geven van projecten die in het programma staan, maar waarvan de minister aankondigt dat er nog metingen zullen plaatsvinden.

De heer Johan Vanderheyden : Voor elk project dat er is, bestaan er al metingen. Die moeten echter wel worden geactualiseerd. Er blijft hoe dan ook een bijakte. De percentages worden gekoppeld aan de resultaten van de metingen van dat moment. Op basis van die resultaten zal worden bepaald in welke mate de gemeente of het Vlaamse Gewest moeten bijdragen. Het is dus normaal dat we een planning maken en dat we op het moment zelf ook nog eens een meting uitvoeren voor de bijakte die moet worden afgesloten.

De heer Jul Van Aperen : Ik heb nog enkele vragen over spoorvorming en dwarsbeschadigingen. Het rechterrijvak van de E19 ten noorden van Antwerpen werd nog niet zo lang geleden geherprofileerd. Toch ontstaat er stilletjes aan opnieuw spoorvorming. U zult antwoorden dat dit een gevolg is van overbeladen vrachtwagens. Als ik de Nederlandse grens overschrijd, is er echter geen spoorvorming. Worden onze snelwegen volgens andere criteria aangelegd dan in andere landen ?

Mijn tweede vraag gaat over de N49. Over een afstand van ongeveer 40 kilometer zijn daar dwarsbeschadigingen. Er werden al verschillende keren herstellingen uitgevoerd, maar die korte bultjes

komen altijd terug. Dit zou te wijten zijn aan het gebruik in de onderlaag van slakken van Sidmar, die geweldig water absorberend en -afstotend zijn. Als men die ondergrond niet volledig weggraaft, zou men dat wegdek dus nooit in orde krijgen. Is dit juist ?

Houdt u zich ook bezig met eventuele nieuwe wegeninfrastructuur ? Welke criteria neemt u in aanmerking ? U hebt geen specifieke metingen over het aantal voertuigen en dergelijke, enkel een prognose. Men doet een behoeftestudie naar de mobiliteit in een bepaalde omgeving. Hoe evalueert men wat men gaat doen met het aanleggen van nieuwe wegen, meer bepaald in de omgeving van Antwerpen ?

De heer Carl Decaluwe : Mijns inziens is er een fundamenteel probleem, namelijk dat er een gebrek is aan controleurs. Dit geeft problemen voor de kwaliteit. Als men de leeftijdspiramide van de administratie bekijkt, ziet men op termijn een probleem. Vindt men nog voldoende controleurs, worden de vacatures niet opgevuld of zijn er te weinig voorzien in het organogram ?

De interventiedrempel voor de methode voor het structureel onderhoud is afgestemd op het optimale interventiepunt. Toch staat op de documenten van de administratie van het nationale wegenonderhoud dat de toestand van ons wegennet er blijft op achteruitgaan. Dit staat zwart op wit op een document van april vorig jaar.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Er is een nieuw rapport in de maak waaruit blijkt dat het beter gaat.

De heer Carl Decaluwe : Dan moet u me eens uitleggen hoe tussen april 1999 en nu er plotseling veel is veranderd. Ik wens daarover zoals afgesproken tijdens de begrotingsbesprekingen, een aparte bespreking.

De heer Dirk Van Melkebeke, kabinetschef van minister Steve Stevaert : Er is gewerkt aan het tijdstip van metingen en het heeft ook te maken met verfijning van metingen. Het rapport is aan ons voorgesteld en het zal binnenkort ter beschikking staan.

De heer Johan Malcorps : Ik heb nog een vraag over de 80/20-regeling. Het is een belangrijk initiatief. Bestaat de mogelijkheid om dit uit te breiden naar doortochten ? Fietspaden in een bebouwde kom vallen onder doortochten. Met een 80/20-re-

geling kunnen de gemeenten meer verantwoordelijkheid opnemen. Enkele gemeenten stonden al onmiddellijk klaar, maar toen bleek dat er op zijn minst een even groot probleem is voor fietspaden in de bebouwde kom als buiten de bebouwde kom.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Ik hoor in de antwoorden van de administratie dat Antwerpen en Oost-Vlaanderen meer middelen krijgen, althans in het begin van het jaar. Ik vind dit merkwaardig. Kan men het programma dan niet snel genoeg afhandelen ? Moet men de programma's dan verschuiven ? Wat is daar de betekenis van ? In Antwerpen bestaat de grootste concentratie van wegen. Ik vind dit dus logisch.

De 80/20-regeling zou ik nooit uitbreiden, zeker niet naar doortochten, want de gemeenten zijn niet in staat daaraan te participeren. Ik ken een concreet voorbeeld uit Zoersel waar men gevraagd heeft aan de gemeente om een stukje bij te dragen voor de aansluiting aan het industriepark in Malle. Daarop is het project gestrand. Als het gaat over een probleem tussen twee gemeenten en als er dan verschillende coalities aan de macht zijn, kan de ene gemeente de andere afremmen. In Zoersel is er vorige week weer een dode van twaalf jaar gevallen. Ik betreur dus ten eerste dat die omleiding er nu nog niet is, en steeds verschoven werd in de lijst van de prioriteiten. Nu staat het project op het programma van 2000. Omdat Malle een stukje moest bijdragen voor de aansluiting naar het industriepark, kwam er weer verdrag.

Carpooling is een van de belangrijkste elementen uit de uiteenzetting van de administratie. Beschikbare carpoolruimte is zeer belangrijk. Soms is die wel aanwezig, maar is die niet conform de gewestplanning. Zal men dan de gewestplanning aanpassen ? Als dat het geval is, vraag ik u om prioritair aandacht te besteden aan de carpoolruimte aan de autosnelweg in Zoersel.

De heer Marc Cordeel : Kan er in verband met de spoorvorming geen ander concept gevonden worden dat op lange termijn veel duurzamer is dan de huidige wegbedekking ? De kostprijs van het onderhoud is zeer hoog. Door iets meer te investeren bij de aanleg zal men op termijn veel minder kosten hebben voor onderhoud.

De heer Johan Vanderheyden : We proberen de verhardingen aan te passen. We hebben structuren gekozen die voldoen aan de nieuwe aslasten en het nieuwe soort banden dat wordt gebruikt. Het gebruik van speciale banden die een hogere druk geven op de wegen is één van de oorzaken van de

spoorvorming. Ik moet laten nakijken of de aanpassingen die zijn gebeurd, grondig genoeg zijn. Ik weet bijvoorbeeld niet of voor de E19 de onderfunderingen mee moesten worden uitgebroken. Dit moet worden bekeken. We sluiten niet uit om voor de sterk belaste rechterrijstroken over te stappen naar cementbetonwegen.

Wat betreft de N49 heeft het gebruik van slakken inderdaad aanleiding gegeven tot vervormingen van de weg. Er is gepland om in 2000 herstellingen door te voeren, althans voor een groot gedeelte.

Er was de vraag naar nieuwe infrastructuur. Binnen de behoefteanalyse hebben we nog geen parameters vastgelegd, maar er bestaan andere methodes, zoals kosten-batenanalyses of multicriteriaanalyses die ook toelaten om prioriteiten vast te leggen voor nieuwe infrastructuur.

We hebben inderdaad een gebrek aan controleurs. We zijn bezig met een procesanalyse waaruit we een personeelsplan kunnen afleiden. Dan zullen we de minister om het nodige personeel vragen.

Het is al gebeurd dat carpoolparkings niet pasten in het gewestplan en dat daarom een vraag tot wijziging is gedaan, weliswaar binnen een vooraf afgesproken zone.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Het gesprek is niet volledig afgerond. Er blijven nog belangrijke politieke vragen bestaan. In de komende periode zullen we de gelegenheid hebben er uitvoerig op in te gaan. Er zijn afspraken gemaakt over elementen voor het verslag.

De heer Johan Malcorps : Wat denkt minister Stevaert ervan om de 80/20-regeling mogelijk te maken in doortochten ? Heel wat fietspaden met zwarte punten liggen in de bebouwde kom en vallen zo onder de doortochtregeling.

Minister Steve Stevaert : Doortochten opnemen in de 80/20-regeling zou niet goed zijn. Het zijn complexe dossiers. Het kan een nobele doelstelling zijn, maar het is iets nieuws en we zullen met dit instru-

ment nog heel wat knelpunten moeten overwinnen waarop we nu geen zicht hebben.

Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer : Hiermee wordt deze gedachtewisseling beëindigd.

De verslaggever,

De voorzitter,

Carl DECALUWE Wivina DEMEESTER-DEMEYER

BIJLAGE



De Behoefteanalyse van AWW Prioriteitsmanagement



Ir. Johan Vanderheyden
directeur-generaal AWW

Inhoudstafel

I.	INLEIDING.....	17
II.	VOORSTELLING VAN DE BELEIDSDOMEINEN	17
II.1.	INSTANDHOUDING VAN HET PATRIMONIUM	17
II.2.	VEILIGHEID	17
II.3.	LEEFBAARHEID.....	17
II.3.1.	<i>Doortochten</i>	<i>17</i>
II.3.2.	<i>Geluid.....</i>	<i>17</i>
II.4.	MULTI-MODALE BEREIKBAARHEID	17
II.4.1.	<i>Stedelijke en voorstedelijke bereikbaarheid.....</i>	<i>17</i>
II.4.2.	<i>Overstapparkings.....</i>	<i>18</i>
II.4.3.	<i>Ontsluiting en bereikbaarheid op regionaal niveau.....</i>	<i>18</i>
II.5.	FIETSPADEN.....	18
III.	KWALITATIEVE EN KWANTITATIEVE NORMERING D.M.V. MEETBARE FACTOREN OF KARAKTERISTIEKE PARAMETERS.....	19
III.1.	INSTANDHOUDING VAN HET PATRIMONIUM	19
III.1.1.	<i>Metingen en kwaliteitsklassen.....</i>	<i>19</i>
III.1.2.	<i>Interventiedrempels.....</i>	<i>20</i>
III.2.	VEILIGHEID	22
III.3.	VERKEERSLEEFBAARHEID	23
III.3.1.	<i>Doortochten.</i>	<i>23</i>
III.3.2.	<i>Geluidsbestrijding.....</i>	<i>26</i>
III.4.	FIETSPADEN.....	27
III.4.1.	<i>Beschrijving werkveld.....</i>	<i>27</i>
III.4.2.	<i>Toegepaste redenering.....</i>	<i>27</i>
III.5.	CARPOOLPLEINEN.....	28
III.5.1.	<i>Definitie.....</i>	<i>28</i>
III.5.2.	<i>Methodiek.....</i>	<i>28</i>
III.5.3.	<i>Fasen.....</i>	<i>28</i>
IV.	OVERLAY VAN VERSCHILLENDE KNELPUNTEN OM TE KOMEN TOT EEN PROJECT... 31	
IV.1.	ALGEMEEN:	31
IV.2.	OPMERKING:.....	31
IV.3.	SYNTHESEKAARTEN	31
IV.4.	PROJECTSCORES	33
IV.5.	VERDERE UITBREIDINGEN EN VERFIJNINGEN	34
IV.5.1.	<i>Fietspaden.....</i>	<i>34</i>
IV.5.2.	<i>Rondwegen.....</i>	<i>34</i>

I. INLEIDING

De Behoeftanalyse van de Administratie Wegen en Verkeer tracht op objectieve wijze potentiële locaties voor investeringswerken binnen bepaalde beleidsdomeinen te rangschikken. De vijf beleidsdomeinen die behandeld worden zijn instandhouding van het patrimonium, veiligheid, leefbaarheid, multi-modale bereikbaarheid en fietspaden.

De behoeftanalyse rangschikt knelpunten zodat het investeringsprogramma van de wegen op objectieve gronden opgesteld kan worden. Desgevallend wordt voor de projecten die kaderen binnen het mobiliteitsconvenant een bijakte afgesloten.

II. VOORSTELLING VAN DE BELEIDSDOMEINEN

II.1. INSTANDHOUDING VAN HET PATRIMONIUM

Aangezien uitgegaan wordt van een optimalisering van het net, wordt een goede instandhouding van het bestaand patrimonium vooropgesteld.

II.2. VEILIGHEID

Via de definitie van wat "een gevaarlijk punt" en een "gevaarlijke zone" zijn, zullen aan de hand van de ongevalgegevens van het N.I.S., prioriteiten vastgelegd worden wat de aanpak van veiligheidsprojecten betreft.

II.3. LEEFBAARHEID

II.3.1. Doortochten

Gewestwegen zijn in vele gemeenten van Vlaanderen de centrumstraat waarlangs vele handelsactiviteiten gevestigd zijn. Naast de verbindingsfunctie op bovenlokaal niveau vervult deze weg meestal ook een belangrijke verbindingsfunctie op lokaal niveau en een erffunctie. De verkeersleefbaarheid in doortochten wordt dan ook in belangrijke mate bepaald door de inrichtingswijze van de weg.

II.3.2. Geluid

Geluidshinder door verkeersoverlast bepaalt ook in hoge mate de verkeersleefbaarheid. Aan de hand van geluidsmetingen wordt de gevelbelasting (dit is het geluidsniveau aan de gevel van de woning) gemeten. Naarmate dat deze gevelbelasting belangrijker wordt is het aandeel in de financiering van de schermen van het Vlaams Gewest belangrijker. Er wordt ook rekening gehouden met het aantal woningen voor en na de aanleg van de weg.

II.4. MULTI-MODALE BEREIKBAARHEID

II.4.1. Stedelijke en voorstedelijke bereikbaarheid

Multimodale projecten krijgen hier prioriteit en zullen maximaal worden aangewend. Projecten voor wegeniswerken worden getoetst aan de beleidsvisie en het programma van "De Lijn". Met de betrokken steden of gemeenten zullen duidelijke afspraken worden gemaakt die concreet zullen worden vastgelegd in af te sluiten mobiliteitsconvenants.

De prioriteitsbepaling voor doorstromingsproblemen van het openbaar vervoer is nog in onderzoek. Vooral de verliestijden op bestaande lijnen zijn een maat voor de doorstromingsproblemen die het openbaar vervoer ondervindt.

Er bestaat wel al een prioriteitenlijst voor het invoeren van basismobiliteit.

II.4.2. Overstapparkings

Vanuit de behoefteanalyse worden prioriteiten bepaald voor de aanleg van carpoolparkings.

II.4.3. Ontsluiting en bereikbaarheid op regionaal niveau

De projecten hiervoor worden opgesteld vanuit de principes en voorstellen van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Een behoefteanalyse kan slechts opgesteld worden na concrete gegevens hiervan in het RSV.

Wel kunnen lokale projecten (bv. rondwegen) reeds verantwoord worden vanuit plaatselijke leefbaarheids- en veiligheidsaspecten. Daarom toont het programma "Doortochten" een zekere synergie met onderhavig programma.

II.5. FIETSPADEN

Voor het opstellen van de behoeften aan fietsinfrastructuur worden welbepaalde doelgroepen geïdентificeerd. Aangezien vooral scholieren potentiële gebruikers zijn van deze infrastructuur, zal prioritair het woon-schoolverkeer worden onderzocht en behandeld.

Verder wordt ook het woon-werkverkeer beschouwd.

III. KWALITATIEVE EN KWANTITATIEVE NORMERING D.M.V. MEETBARE FACTOREN OF KARAKTERISTIEKE PARAMETERS.

III.1. INSTANDHOUDING VAN HET PATRIMONIUM.

De analyse van de behoeften voor het instandhouden van het wegennet steunt op een systeem, gemeenlijk **Pavement Management System** (PMS) genoemd.

Met een PMS worden op basis van de jaarlijkse meetgegevens van de staat van de wegen voorspellingen gemaakt naar de toekomstige staat. Ook de invloed van een rehabilitatie of enige andere ingreep kan voorspeld worden.

Op dit ogenblik beschikt de Administratie nog niet over een operationeel PMS. De afdeling Wegenbouwkunde heeft een aanzet gemaakt waarbij de evolutie van het wegennet kan gevolgd worden. Dit systeem is gekend onder de naam 'Rationeel WegenOnderhoud in Vlaanderen' of afgekort 'R.W.O.V.'. In de volgende jaren zal het systeem verder uitgebouwd worden.

Een PMS steunt op de volgende elementen:

- Metingen van de staat van de wegen, gericht enerzijds naar de veiligheid en comfort van de weggebruiker en anderzijds naar de duurzaamheid van de weg, met:
 - ◆ visuele inspectie,
 - ◆ langsvlakheid,
 - ◆ dwarsvlakheid (spoorvorming),
 - ◆ stroefheid en recentelijk textuur,
 - ◆ draagvermogen.
- Gegevens over de bestaande opbouw, ouderdom, verkeersgegevens, enz...
- Een evolutiemodel voor elk van de gemeten parameters. Hierbij moet rekening gehouden worden met al de ingrepen die in het verleden zijn gebeurd, zoals structurele ingrepen, aanpassingen omwille van de leefbaarheid of mobiliteit, enz...

De berekende waarden van de parameters worden vergeleken met vooraf bepaalde interventiedrempels.

De mogelijkheid bestaat om verschillende instandhoudingstrategieën te kunnen vergelijken waarbij rekening gehouden wordt met de kostprijs, met de invloed op de beschouwde parameters en met de restlevensduur na de ingreep.

III.1.1. Metingen en kwaliteitsklassen

Sinds 1990 werden de metingen systematisch uitgevoerd op heel het Vlaamse Wegennet voor de hierna volgende parameters, die samen met de meting van het draagvermogen internationaal aanvaard worden als kwaliteitsparameters van de weg om gebruikt te worden in het beheerssysteem.

Comfortparameters

1. De beschadiginggraad met de visuele inspectie.
2. De langsvlakheid.

Veiligheidsparameters

3. De spoorvorming.
4. De stroefheid.

De parameters kunnen worden omgezet in een index.

De parameters worden verdeeld in 5 kwaliteitsklassen.

Tabel 1. De 5 kwaliteitsklassen

Klasse	Index	Beoordeling	Kleurcode
Klasse A	$100 \geq x \geq 80$	Zeer goed	Blauw
Klasse B	$80 > x \geq 60$	Goed	Groen
Klasse C	$60 > x \geq 40$	Middelmatig	Geel
Klasse D	$40 > x \geq 20$	Slecht	Rood
Klasse E	$20 > x \geq 0$	Zeer slecht	Zwart

III.1.2. Interventiedrempels.

De interventiedrempel is de waarde waarop, qua veiligheid, comfort of structurele integriteit, ingegrepen moet worden. Deze waarde is afhankelijk van het type weg;

a) wegvakken waar een diepgaand onderhoud nodig is, d.w.z. volledige opbraak en vervanging van de verhardingen en eventueel van de funderingen.

Met een visuele inspectie wordt de beschadigingsgraad (% van de oppervlakte) bepaald.

De interventiedrempels voor de beschadigingsgraad zijn afhankelijk van het wegtype en van de aard van de verharding. Ze worden gegeven in de onderstaande tabel

	Beschadigingsgraad (in %)		Index
Wegennet	KWS-verhardingen	Betonverhardingen	
Hoofdwegen (autosnelwegen)	22,2	13,3	50
Primair I en II (netten 1, 2 en 3)	28,4	20,0	40
Secundair (net 4)	34,4	27,6	30

Deze beschadigingsgraad wordt normaal bereikt na 50%, 60% of 70% van de vooropgestelde levensduur, voor respectievelijk de hoofdwegen, primaire wegen en de secundaire wegen, indien de wegverharding geen behandeling heeft ondergaan die het structureel gedrag beïnvloed heeft.

De vervanging van de verharding heeft gevolgen voor de instandhouding van de structuur en voor de veiligheid en het comfort van de weggebruikers.

b) *wegvakken waarvan vervormde verhardingen dienen vervangen.*

Als basis wordt de “vlakheid” genomen, gemeten met de APL.

Wegennet	Vlakheidcoëfficiënt (in 100000 mm ² /hm)				Index
	VC2.5	VC10	VC30	VC40	
Hoofdwegen (autosnelwegen)	100	200	n.v.t.	400	50
Primair I en II (netten 1, 2 en 3)	120	240	420	n.v.t.	40
Secundair (net 4)	140	280	490	n.v.t.	30

VC2.5 is een maat voor de oneffenheden in de top laag die er in een wegooppervlak zitten terwijl VC40 iets zegt over de grotere verzakkingen bv. voor en na een brug.

Deze waarden werden afgeleid uit de contractuele voorschriften voor nieuwbouw, rekening houdend met de comforteisen (en de snelheid) voor de verschillende wegen. De comforteisen zijn in absolute termen voor de autosnelwegen hoger dan voor de secundaire wegen.

c) *wegwerken van de spoorvorming.*

Aangezien spoorvorming een invloed heeft op de veiligheid en het comfort van de weggebruikers, moeten de vervormde lagen vervangen worden. Ook dient onderzocht of geen dieper gelegen lagen oorzaak zijn van deze spoorvorming.

De spoorvorming wordt opgemeten met de rutmeter.

De interventiedrempel is 16 mm voor ALLE wegcategorieën en komt overeen met de index 40.

Deze drempel wordt bepaald als de spoordiepte die leidt tot 1 mm waterdiepte bij een dwars-helling van 2%.

d) *herstellen stroefheid.*

Hiervoor kan een oppervlaktebehandeling volstaan. Deze kan bestaan uit een bestrijking of een nieuwe top laag.

De stroefheid wordt gemeten met de SCRIM.

Interventiedrempel is de dwarswrijvingscoëfficiënt 0,40 voor alle wegcategorieën en komt overeen met de index 40.

Bij een lagere waarde wordt algemeen aangenomen dat de stroefheid onvoldoende is en dat de weg niet langer in alle omstandigheden voldoende “stroef” is. De stroefheid heeft dus een invloed op de veiligheid van de weggebruikers.

Per hm worden de 4 parameters gecombineerd tot 1 score waarbij de veiligheidsparameters zwaarder doorwegen dan de comfortparameters.

III.2. VEILIGHEID

Algemeen:

Het “Analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden” wordt sedert 1 juli 1990 gebruikt voor statistische doeleinden.

Het bevat de synthese van de ongevalgegevens en dient zo correct mogelijk door de vaststellende instantie - politie of rijkswacht - te worden ingevuld.

Dit formulier wordt best op de plaats van het ongeval ingevuld zodat de lokalisering juiste en ondubbelzinnige gegevens bevat die met een overzichtelijke en gestandaardiseerde methode toelaat het analyseformulier correct te verwerken.

Het is derhalve van het grootste belang dat bijzondere aandacht wordt verleend aan volgende punten:

- Juiste en duidelijke aanduiding langs de weg (km- en hmpunten, straatnaamborden, e.a.).
- Volledige en correcte invulling van het formulier door de vaststellende partij
- Een juiste en adequate behandeling van het formulier en een snelle doorstroming naar het N.I.S.
- Het met bekwame spoed verzamelen door het N.I.S. en een vlotte doorspeling van de gegevens naar de aangestelde afdeling bij de Administratie Wegen en Verkeer.

Aan de hand van deze listings van het N.I.S. kunnen de ongevalgegevens geanalyseerd worden.

Definities:

Gevaarlijk punt:

Een locatie waar in de laatste drie jaar drie of meer ongevallen gebeurd zijn en waarvoor de prioriteitswaarde berekend volgens de formule hieronder minstens 15 bedraagt.

Deze definitie verschilt van deze van “zwart punt” van de rijkswacht. Door de rijkswacht wordt een zwart punt gedefinieerd als een locatie waarop zich in 1 jaar 3 letselongevallen hebben voorgedaan.

Uit de ervaring van de lijsten met zwarte punten is gebleken dat er veel punten jaarlijks bijkwamen en andere verdwenen. Men had als het ware te maken met “toevallige zwarte punten”. Om dit te vermijden heeft AWP het begrip Gevaarlijk punt ingevoerd dat over drie jaar wordt bekeken met minimum 3 ongevallen maar vooral een totale ernst van 15 punten (een equivalent van 3 doden, of 5 zwaar gewonden of 15 lichtgewonden of een combinatie van de drie).

Gevaarlijke zone:

Een zone heeft een lengte van 1 km. In een gevaarlijke zone is de som van de prioriteitswaarde groter dan 70 en is het aantal ongevallen groter of gelijk aan 20.

Werkwijze:

Als prioriteitsbepaling wordt de volgende formule gebruikt:

$$P = X + 3 \times Y + 5 \times Z$$

P = Prioriteit

X = aantal lichtgewonden

Y = aantal zwaargewonden

Z = aantal dodelijke slachtoffers

De P-waarde wordt gecumuleerd over de drie laatste jaren waarvan de gegevens van het N.I.S. beschikbaar zijn.

De grootste waarde geeft uiteraard de plaats of zone aan met “*topprioriteit*”.

Op basis hiervan kan derhalve een overzichtelijke lijst van gevaarlijke punten en gevaarlijke zones worden opgesteld volgens dewelke de prioriteiten bij het vaststellen van de behoeften worden bepaald.

III.3. VERKEERSLEEFBAARHEID

Verkeersleefbaarheid vereist dat het ruimtebeslag en de barrièrewerking van het gemotoriseerd verkeer en de geluidshinder erdoor veroorzaakt nog aanvaardbaar moeten zijn voor de overige activiteiten binnen het openbaar domein en ten aanzien van het stads- en/of landschapsbeeld.

Als specifieke leefbaarheidprojecten worden volgende onderwerpen in aanmerking genomen:

- doortochten
- geluidsbestrijding

III.3.1. Doortochten.

3.1.A. Definiëring van een doortocht.

Art.2.11 van het verkeersreglement stelt dat **een bebouwde kom** een gebied is met een bebouwing.

Het binnenrijden van de bebouwde kom wordt **aangegeven met het verkeersbord F1 en** het verlaten ervan met het bord **F3**. Deze borden staan ongeveer op de plaats waar de openbare weg het uitzicht van een **straat** (woonfunctie) krijgt of verliest. De maximumsnelheid binnen de bebouwde kom bedraagt in principe 50 km/u. Op bepaalde weggedeelten kan een lagere of hogere snelheidsgrens worden ingesteld, afhankelijk van de functie die de weg vervult binnen het wegennet van de gemeente of stad.

De bebouwde kom omvat het geheel van straten die naast hun verkeers- en stroomfunctie, in het bijzonder een belangrijke verblijfs- en erffunctie vervullen.

Het is een ruimte waar naar evenwicht wordt gestreefd tussen de verschillende verkeersgroepen, activiteiten en functies. De doortocht wordt dus vanuit verschillende perspectieven benaderd.

Aangezien zo'n benadering niet vanzelfsprekend is in een gewest met zijn zeer verspreide lintbebouwing, worden in eerste fase de huidige wegvakken, afgebakend door de aanwijzingsborden F1 en F3, als doortochten aanzien.

Op grond van deze definitie kan worden overgegaan tot het *inventariseren* van **alle doortochten**.

3.1.B. Afwegingsmethoden tussen de verschillende projecten.

De graad van verkeersleefbaarheid wordt bepaald door verschillende indicatoren.

De indicatoren voor langzaam en snel verkeer betreffen objectief vast te stellen kenmerken van de verkeersomgeving, die iets zeggen over de mate waarin en de wijze waarop de verschillende categorieën weggebruikers van de openbare ruimte gebruik maken.

De hierna uitgewerkte criteria beogen het bereiken van een objectief selectiesysteem. De criteria hebben niet alle hetzelfde belang. Ze worden gemeten volgens een eigen eenheid, rekening houdende met hun verschillende kenmerken. Verschillende kenmerken werden samengebracht in één criterium.

In het kader van de verkeersleefbaarheid komen volgende criteria in aanmerking:

- oppervlaktetextuur van de rijweg L_1
- verkeersgebruikers en -gedrag L_2
- structurele inplanting van de doortocht L_3
- attractiepolen L_4

Het totale gewicht (L) aan verkeersleefbaarheid van een doortocht wordt bekomen door de som van de coëfficiënten van de individuele criteria.

$$L = L_1 + L_2 + L_3 + L_4 \leq 100$$

De basisgegevens dienen onderling vergelijkbaar en beschikbaar te zijn, zodat de coëfficiënt van ieder criterium eenvoudig en ondubbelzinnig kan worden bepaald. Hierna volgt de nadere omschrijving van de verschillende criteria.

Oppervlaktetextuur ($L_1 \leq 12$)	geluidsarme verharding
	Asfaltbeton
	verharding in betonstenen - dwarsgeborsteld platenbeton
	Betonverharding
	Kasseiverharding
Verkeersgebruikers en -gedrag ($L_2 \leq 51$)	% zware voertuigen
	Bezettingsgraad
	ruimtebeslag motorvoertuigen
	aantal fietsers en bromfietsers
	V_{85} – rijsnelheid
Structurele inplanting ($L_3 \leq 12$)	centrale hoofdruider met gespreid oversteken
	wegvak binnen ringstructuur met verkeersfunctie
	randligging met gespreid oversteken
	wegvak ontsloten door randweg (of ring)
Attractiepolen ($L_4 \leq 25$)	Scholen
	Winkelcentra
	Gemeenschapsvoorzieningen (kantoren, verzorgingsinstellingen en openbare instellingen)

3.1.B.a. Oppervlaktetextuur van de rijweg(L_1)

Het gemotoriseerd verkeer veroorzaakt hinderlijke fenomenen inzake leefbaarheid binnen een bebouwde kom, zoals trillingen en geluidsoverlast.

Het geluid is een meetbaar begrip. Afhankelijk van de snelheid wordt het rolgeluid in grote mate beïnvloed door de **oppervlaktetextuur** van de weg.

De soort van verharding is mede maatgevend voor de orde van grootte van de geluidsoverlast.

Aan iedere soort verharding wordt een bepaald gewicht L_1 toegekend.

Volgens toename van de geluidsoverlast onderscheiden we volgende soorten rijwegverhardingen :

° **Geluidsarme verhardingen (in KWS of beton)**

- open asfaltverharding
- open cementbetonverharding
- chemisch uitgewassen cementbeton een met kaliber tot 20 mm
- splitmastiëkasfalt
- slemlagen

° **Asfaltbetonverhardingen**

° **Verharding in betonstenen**

° **Dwarsgeborstelde platenbeton**

° **Betonverhardingen**

- platenbeton met niveauverschil tussen de platen
- chemisch uitgewassen cementbeton met kaliber groter dan 20 mm.
- dwarsgegroefd cementbeton

° **Kasseiverharding**

3.1.B.b. Verkeersgebruikers en -gedrag (L_2)

Deze indicator heeft betrekking op de verschillende soorten weggebruikers en het gebruik van de “straat”. Het gaat hier over kenmerken die in relatie staan met de intensiteit, de samenstelling van het verkeer en het ruimtelijk gebruik door de voertuigen.

Volgende kenmerken worden in rekening gebracht met hun respectief gewicht:

° **% zware voertuigen**

° **bezettingsgraad**

° **ingenomen ruimtebeslag door motorvoertuigen**

° **aantal fietsers en bromfietsers**

° **V_{85} - rijsnelheid van het autoverkeer**

V_{85} = snelheid die 85 % van de voertuigen niet overschrijdt.

Het verschil tussen V_{85} en de **toegelaten** snelheid wordt beschouwd.

De som van de verschillende meetbare kenmerken bepalen de grootte van L_2 of

$$L_2 = L_{21} + L_{22} + L_{23} + L_{24} + L_{25}$$

3.1.B.c. Structurele inplanting van de doortocht. (L₃)

De geografische situatie, de structurele inplanting van een wegvak, dat het statuut draagt van een bebouwde kom, kan op verschillende wijzen gesitueerd zijn ten opzichte van de omringende gebieden.

We onderscheiden volgende situaties:

1. het **wegvak vormt de centrale hoofddrager**, met gespreid oversteken;
2. **het wegvak ligt binnen een ringstructuur**, doch vervult nog een belangrijke verkeersfunctie binnen het verkeersstructuurplan;
3. **het wegvak ligt aan de rand**, met gespreid oversteken;
4. **het wegvak is ontsloten door een randweg**.

3.1.B.d. Attractiepolen (L₄)

Een laatste criterium, dat medebepalend zal zijn en in aanmerking wordt genomen voor het opstellen van de behoefteanalyse inzake verkeersleefbaarheid, zijn de **mobilitéitsgenererende attractiepolen**.

Dit zijn gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, zoals scholen, kantoren, verzorgings- en openbare instellingen.

Binnen een reikwijdte van 300 m krijgen alle bestemmingen, zoals voorzien op het gewestplan, een bepaald gewicht toegekend.

III.3.2. Geluidsbestrijding

Ons druk bereden wegennet veroorzaakt **verkeerslawaaï** dat een bron van hinder en ergernis kan zijn voor de omgeving.

Hierna volgt een werkwijze die slechts geldig zal zijn tot de publicatie van de grenswaarden en de beoordelingsmethode in Vlarem II bis voor het wegverkeer zullen vastgelegd worden.

Maatregelen ter vermindering van de geluidshinder worden pas overwogen wanneer in de omgeving van woningen de referentiewaarde overdag minstens 65 dB(A) bedraagt.

Voor het bepalen van het aanbrengen van geluidswerende elementen wordt als volgt gewerkt.

Vooreerst wordt een **inventarislijst** opgesteld van alle woonzones gelegen in de nabijheid van autosnelwegen en ringwegen.

Rekening houdend met de aard van de bebouwing en de globale geluidstoestand in de omgeving wordt de bebouwing **in volgende zones** ingedeeld:

- **gevoeligheidsgraad I:** zones die specifiek stiltebehoevend zijn (b.v. aanwezigheid van een school, kliniek, rusthuis,...);
- **gevoeligheidsgraad II :** woonzones zonder lawaaiveroorzakende bedrijven, doch onderhevig aan het verkeerslawaaï van één weg;
- **gevoeligheidsgraad III:** woonzones zonder lawaaiveroorzakende bedrijven, doch onderhevig aan het verkeerslawaaï van meerdere wegen (b.v. van een autosnelweg en een drukke spoorweg);
- **gevoeligheidsgraad IV :** zones met lawaaiveroorzakende bedrijven, eventueel onderhevig aan het verkeerslawaaï van één of meerdere wegen.

Zones met de gevoeligheidsgraad **I en II** zijn **prioritair** te behandelen.

III.4. FIETSPADEN

III.4.1. Beschrijving werkveld

De aanleg van fietspaden kan zowel gebeuren binnen als buiten de bebouwde kom. De aanleg binnen de bebouwde kom wordt echter behandeld in punt 3.1. bij de (her)aanleg van “doortochten”. Alles wat zich afspeelt binnen de bebouwde kom wordt immers gecatalogeerd als doortocht, zelfs als het alleen de aanleg van een fietspad betreft.

De nood voor de aanleg van een fietspad in een bebouwde kom moet dus in eerste instantie uit de normering van doortochten volgen. Onderhavige normering kan slechts als bijkomende toetssteen gelden. In het geval van grootstedelijke agglomeraties waarbij de bebouwde kom overvloeit in de aanliggende randgemeenten, kan van deze regel echter afgeweken worden en onderhavige normering gehanteerd om in specifieke gevallen de prioriteit van een fietspad in deze agglomeraties te onderbouwen.

Punt 4 behandelt dan ook alleen de aanleg van fietspaden buiten de bebouwde kom. De grens van een fietspad trekken ter plaatse van het begin of het einde van een bebouwde kom is logischerwijs artificieel. In de praktijk zal het veelal aangewezen zijn de aanleg van een fietspad buiten de bebouwde kom verder door te trekken tot aan het (scholen) centrum van de betreffende kom. Er moet geopteerd worden om volledige trajecten aan te leggen.

In principe worden enkel fietspaden langs gewestwegen beschouwd. Om juiste prioriteiten te kunnen vastleggen moeten echter alle mogelijke verbindingswegen beschouwd worden; dus ook gemeente- en provinciewegen. Wanneer zou blijken dat deze wegen kunnen gerangschikt worden als prioritaire dragers van een fietspad, bestaan er geëigende kanalen en werkwijzen om tot een oplossing te komen. Onderhavige werkwijze is enkel van toepassing op aanleg van nieuwe fietspaden.

III.4.2. Toegepaste redenering

In principe komen alle categorieën van verkeersdeelnemers in meerdere of mindere mate in aanmerking om voor hun verplaatsingen de fiets te nemen. Uit onderzoek blijkt echter dat het vooral de schoolgaande jeugd is die de fiets gebruikt.

Het gebruik van de parameter "potentieel aan schoolgaande fietsers" is zeer geschikt voor de bepaling van de prioriteit van een fietspad. De parameter klopt immers ca. 9 maanden per jaar. De leeftijdscategorie 10-18 jaar is nu reeds in hoge mate fietsgebruiker. Het is dan ook logisch om aan dit "potentieel aan schoolgaande fietsers" een groot gewicht toe te kennen bij het vastleggen van prioriteiten. Dit gewicht wordt verwerkt in de term F_1 .

Ook de lengte van het fietspad, de afstand tussen woonkern en schoolkern of attractiepool, bepalen in hoge mate de aantrekkelijkheid van een fietspad. Om tot een verhoogde fietsattractiviteit te komen blijft de afstand tussen attractiepool en woonkern best beperkt tot minder dan 3 km. Voor de afstand woonkern-schoolkern geldt een maximum van 10 km. Het is dan ook logisch om aan kortere fietspaden een hogere prioriteit toe te kennen. Deze factor wordt verwerkt in de term F_2 .

Tot slot zullen ook mobiliteitsgenererende attractiepolen meespelen in het vastleggen van prioriteiten, maar deze term blijft ondergeschikt aan het belang van de scholencentra. Deze factor wordt verwerkt in de term F_3 en analoog opgebouwd als bij de "doortochten" met bovendien beschouwing van het woon-werkverkeer.

Potentieel schoolgaande fietsers ($F_1 \leq 50$)	Schoolgaande jeugd tussen 10 en 18 jaar
Lengte van het fietspad ($5 \leq F_2 \leq 20$)	Lengte van het fietspad
Attractiepolen ($F_3 \leq 30$)	Attractiepolen met piekverplaatsingen (station, woon-werk, hogescholen...)
	Attractiepolen met gespreide verplaatsingen (winkels, grootwarenhuizen, gemeenschapsvoorzieningen...)

III.5. CARPOOLPLEINEN

III.5.1. Definitie

Een carpoolplein is een speciaal daartoe ingerichte locatie waar mensen mobiliteitsgericht verzamelen om zich van daaruit samenrijdend in een auto naar hun bestemming te begeven. Naar een dergelijk plein kan een carpooler komen met de eigen auto, het openbaar vervoer, de fiets of te voet. Gewone parkings worden niet door AWW aangelegd.

III.5.2. Methodiek

Om de kansrijkheid van locaties te evalueren, zijn een aantal stappen te zetten of fasen te doorlopen. Vier fasen kunnen onderscheiden worden:

1. het aanduiden op kaart van de als kansrijk ingeschatte locaties;
2. het berekenen van de voedingsgebieden;
3. het evalueren op perceelsniveau van de in fase twee als potentieel aangeduide plaatsen;
4. het opmaken van een rangorde en prioriteitenlijst.

III.5.3. Fasen

Fase 1: selectie van de potentiële locaties

Op kaart worden de potentiële plaatsen ter hoogte van kruispunten van hoofdwegen met primaire en belangrijke secundaire wegen aangeduid. Ook de plaatsen van wildparkeerders worden gelokaliseerd en de aard van de parkeerders onderzocht.

Parkeerruimten van nevenbedrijven langs autosnelwegen dienen allicht als carpoollocaties maar worden in deze analyse niet opgenomen. Deze plaatsen zijn niet geschikt om als dusdanig officieel te worden uitgebouwd.

Bij de locatiekeuze is er rekening mee te houden dat carpoolpleinen nauwelijks gebruikt worden voor verplaatsingen over afstanden kleiner dan 20 km. Uit onderzoek naar het verplaat-

singsgedrag van de Vlamingen (Mobiliteitscel 1994-95) blijkt dat voor het woon-werkverkeer 24% van de ondervraagden die de auto gebruiken 20 à 50km afleggen tussen hun huis en hun werkplaats en 6,7% meer dan 50km. Het is op deze 30,7% dat de aandacht dient gericht.

Fase 2: opportuniteit van de potentiële locaties

Aan de hand van de NIS-gegevens worden de aantallen inwoners van de voedingsgebieden bepaald. Cirkels met een straal van 10 km en met de locatie als middelpunt bakenen deze gebieden af.

Uit Nederlands onderzoek blijkt dat per inwoner 0,0002 auto's geparkeerd staan op carpoolpleinen. Zo is dan het potentieel aan carpoolers(C_p) per locatie:

$$C_p = 0,0002 \times (\text{aantal inwoners voedingsgebied})$$

Om te kunnen inspelen op het toekomstig gebruik van de pleinen wordt het aantal carpoolers C_p verdubbeld tot P parkeerplaatsen:

$$P = 2 \times C_p = 2 \times [0,0002 \times (\text{aantal inwoners voedingsgebied})]$$

Op deze wijze wordt een tabel van de potentiële carpoolpleinen met het aantal te realiseren parkeerplaatsen verkregen en kan een rangorde opgemaakt.

Fase 3: ligging van de locatie

Het zou onjuist zijn met de hiervoor gehanteerde formule tot een eindrangschikking en dus tot een prioriteitenlijst te komen. Andere, belangrijke factoren zoals beschikbare ruimte, sociale veiligheid, bereikbaarheid en congestiegevoeligheid kunnen een belangrijke rol spelen bij het succes van de locatie.

In de derde fase worden de gunstig gerangschikte locaties op perceelsniveau bekeken. Ter plaatse wordt een prospectie uitgevoerd naar het best gelegen perceel en geëvalueerd aan de hand van een aantal criteria(voorwaarden).

Er kunnen schrappende en niet-schrappende voorwaarden onderscheiden worden die de aanleg van een carpoolplein bepalen en/of meebepalen.

Schrappende voorwaarden zijn:

- de beschikbare ruimte voor de realisatie van het plein,
- de bereikbaarheid van het plein,
- de congestiegevoeligheid van de omliggende wegen.

Daarnaast zijn een aantal niet-schrappende voorwaarden aan te wijzen:

- de sociale veiligheid of controle op het plein,
- de bereikbaarheid van het plein voor andere vervoersmodi.

De beoordeling gebeurt niet cijfermatig maar met de tekens +, +, 0, – en – –, waarden van hoog naar laag.

Van zodra bij evaluatie een schrappende voorwaarde een – – geeft, valt de locatie af. Deze criteria zijn dermate bepalend voor het succes van het plein dat vrij eenduidig kan gesteld dat een – – als score verder onderzoek van de locatie, ook al wordt ze nog zo perfect ingericht, overbodig maakt.

De niet-schrappende voorwaarden daarentegen versterken de opportuniteit van een locatie of zwakken deze af. Ze mogen derhalve niet als bijkomstig worden beschouwd al hangen ze in grote mate af van voorgaande keuzen en van de inrichting van het plein zelf.

Fase 4: rangorde en prioriteitenlijst

Hoe kan nu een rangorde en een prioriteitenlijst worden opgemaakt? Uiteraard is het van belang dat het potentieel aan carpoolers maximaal is. De eerste rangschikking naar aantal parkeerplaatsen in functie van het gewicht van het voedingsgebied is dus van de eerste orde. Maar het plein moet ook gepromoot worden. En hier spelen zowel de juiste locatie als een optimale inrichting een grote rol. Over dat laatste mag er geen discussie zijn: het plein moet aantrekkelijk ogen, dynamisch zijn. Dit veronderstelt een overdekte wachtruimte met zitgelegenheid, een overdekte fietsenstalling met klemmen of beugels, een openbare telefooncel en/of een praatpaal, een afvalbak en een goede, opvallende verlichting als minimale voorzieningen. Uit veiligheidsoverweging kan eventueel aan bepaalde zijden een omheining worden opgetrokken. Maar let wel, het plein moet vooral in het oog springen vanaf de weg.

Het is duidelijk dat beide rangschikkingen naast elkaar te gebruiken zijn. Een optelsom is mathematisch niet doenbaar. Met de eerste rangschikking naar aantal parkeerplaatsen in aanslag en met de tweede beschrijvende evaluatie van de locatie op perceelsniveau ernaast, is het vooral met gezond verstand en met kennis van de lokale herkomst - bestemmingsbewegingen dat de beslissingsnemer moet besluiten eerst hier en niet daar een carpoolplein te realiseren.

IV. OVERLAY VAN VERSCHILLENDE KNELPUNTEN OM TE KOMEN TOT EEN PROJECT

IV.1. ALGEMEEN:

De secties in het voorgaande hoofdstuk behandelden steeds één bepaald domein afzonderlijk. Op basis daarvan bekomen we behoefteanalyses voor de domeinen: Staat van de weg, Verkeersleefbaarheid, Verkeersveiligheid en Fietspaden. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe deze behoefteanalyses gesynthetiseerd of opgeteld worden om te komen tot hetzij een globale beoordeling per hectometer gewestweg, hetzij een projectbeoordeling.

De globale beoordeling levert informatie over de plaats en de ernst van een knelpunt, ongeacht of het domein of type knelpunt. Daarenboven levert de kaart van deze globale beoordeling volgende voordelen op: de plaatsen waar knelpunten uit verschillende domeinen ruimtelijk samenvallen, komen duidelijk naar voren (scores worden opgeteld). Een zeker mate van afweging wordt mogelijk tussen de knelpunten uit disparate domeinen.

IV.2. OPMERKING:

In de behoefteanalyse worden (tot nog toe) de volgende vier domeinen behandeld: Verkeersleefbaarheid, Verkeersveiligheid, Staat van de Weg en Fietspaden. Er zijn echter vijf typen knelpunten. Bij domein Verkeersveiligheid wordt immers gebruik gemaakt van twee knelpuntlijsten: Gevaarlijke Punten en Gevaarlijke Zones. Voor de volledigheid geven we hier de relatie tussen domeinen en knelpunttypen.

Domein	Type Knelpunt
Staat van de Weg	hm op gewestweg met score > 0
Verkeersleefbaarheid	Doortocht
Fietspaden	Mogelijk Fietspad project
Verkeersveiligheid	Gevaarlijke punten
-	Gevaarlijke zones

IV.3. SYNTHESEKAARTEN

1. Herschalen van de behoefteanalyse-scores tot K-waarden.

De score voor een bepaald type knelpunten, bv. Verkeersveiligheid - Gevaarlijke punten, kan niet rechtstreeks vergeleken worden met de scores van andere knelpunttypen. D.w.z. dat de schaal waaraan het belang van een knelpunt wordt afgelezen verschilt per domein. Een waarde 50 voor Verkeersveiligheid betekent niet hetzelfde als de waarde 50 voor het domein Fietspaden. Evenmin kunnen de verschillen tussen twee knelpuntsscores uit een bepaald domein vergeleken worden met een kwantitatief even groot verschil in een ander domein.

Er is een methode uitgewerkt om de scores te transformeren naar een schaal die hetzelfde is voor alle knelpunttypen. Het principe is om binnen elk domein de score van de knelpunten te vervangen door hun rangorde. Deze rangorde wordt dan herschaald van 0 tot 100 zodat 0 overeenkomt met de laagste in rangorde en 100 met de hoogste in rangorde.

Meer formeel komt dit neer op volgende werkwijze (per knelpunttype afzonderlijk):

1. rangschik de knelpunten volgens hun prioriteitswaarden van hoog naar laag. Indien twee knelpunten dezelfde prioriteitswaarde hebben, dan hebben ze ook dezelfde plaats in de rangschikking (geen arbitraire volgorde). Dit levert een sequentie op $K_0, K_1, \dots, K_n$, met K_0 de hoogste prioriteitswaarde

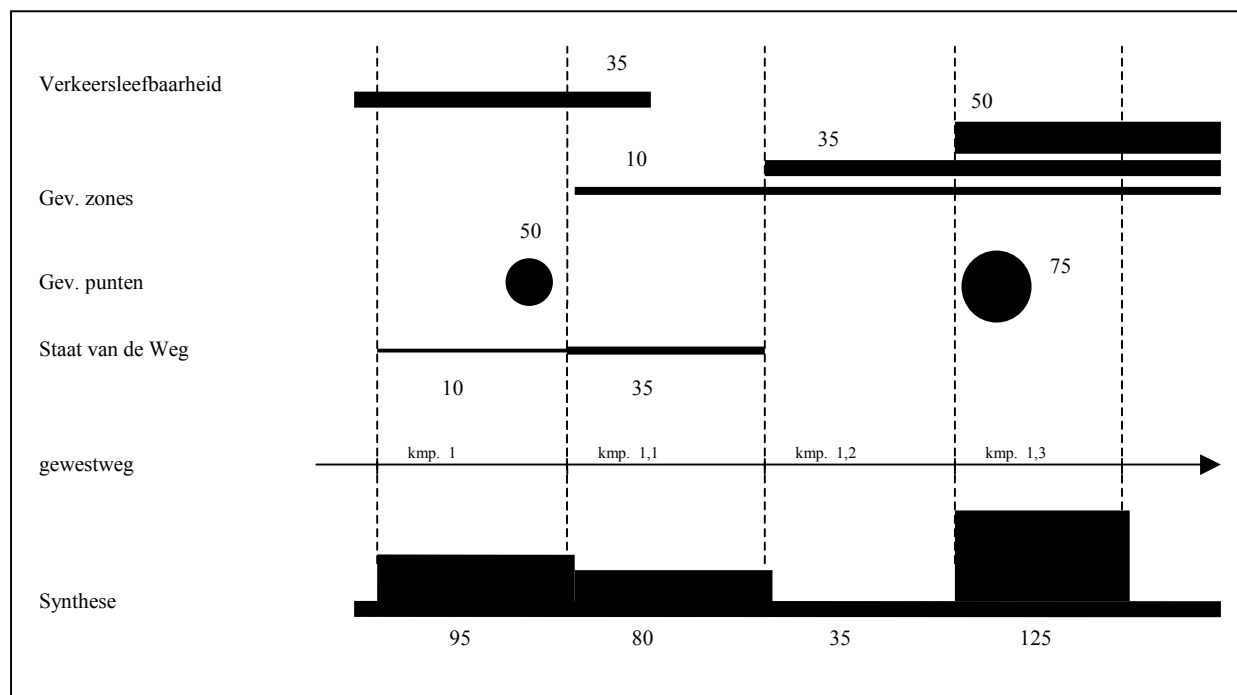
2. met elk knelpunt K_i wordt geassocieerd: $100 \cdot (1 - i / n)$

Deze waarden (gemakshalve K-waarden genoemd: Knelpuntswaarden) laten een interpretatie toe die over alle domeinen en knelpunttypen heen hetzelfde is: alle waarden tussen 99 en 100 komen overeen met de 1% meest ernstige knelpunten binnen het domein; K-waarde 50 komt overeen met de mediaan van de knelpunten binnen het domein.

2.Synthese: Optellen van alle K-waarden per hectometer

Na de berekening van de K-waarden, worden alle opgenomen knelpunten per hectometer ge-aggregeerd. Dit wil zeggen dat voor elk 100 m segment van een gewestweg, en voor elk type knelpunt, de hoogste K-waarde wordt geselecteerd. De resulterende score voor het 100 m segment is de som van deze K-waarden over alle domeinen.

Onderstaande schets verklaart deze werkwijze.



De synthesekaart geeft visueel weer waar de probleemzones in Vlaanderen gesitueerd zijn. Er zijn echter een aantal tekortkomingen:

- alle domeinen worden evenwaardig opgeteld. Het kan dus zijn dat een aantal hm waar zich in alle domeinen een “middelmatig” (niet-prioritair) probleem voordoet sterk naar voor komt terwijl een prioritair knelpunt waar zich geen andere problemen voordoen op de synthesekaart zwak zal scoren. Doortochten b.v. krijgen systematisch een hogere score dan niet doortochten omdat de verkeersleefbaarheid slechts in de doortochten wordt gemeten.

- Men maakt een optelling van problemen die heel verschillende oplossingen kunnen nodig hebben. Wanneer een gevaarlijk punt wordt weggewerkt is het verkeersleefbaarheidsprobleem niet opgelost.
De verschillende domeinen verhouden zich niet evenwaardig tot mekaar.

Om hieraan te verhelpen werden de projectscores ingevoerd die in het volgend hoofdstuk worden toegelicht.

IV.4. PROJECTSCORES

Basisprincipes

De principes van de berekening van de projectscores zijn de volgende:

- overeenkomstig de rubriek van het project, wordt een bepaald knelpunttype als hoofdtype geselecteerd (b.v. D, F...)
- de knelpunten van het hoofdtype op de projectlocatie worden geresumeerd tot een *primaire term*
- de andere knelpunten ter hoogte van de projectlocatie worden, per knelpunttype, geresumeerd tot een *secundaire term*
- van de primaire en de secundaire termen wordt de gewogen som gemaakt als resulterende projectscore
- In de berekeningswijze wordt gebruik gemaakt van de K-waarden teneinde vergelijkbare waarden te sommeren.

Beschouwde domeinen:

Rubriek	Knelpunttype
D	Doortocht
	gevaarlijke punten
	gevaarlijke zones
	staat van de weg
F	Fietspaden
	gevaarlijke punten
	gevaarlijke zones
Vk	gevaarlijke punten
	gevaarlijke zones
Vs	Staat van de weg

Met het gebruik van de projectscores voor de prioriteitsbepaling van projecten kan men spreken van een geïntegreerde aanpak. Bij het wegwerken van een verkeersleefbaarheidsprobleem in een doortocht worden desgevallend de zwarte punten, de zwarte zones of de gebrekkige staat van de weg ook verholpen.

IV.5. VERDERE UITBREIDINGEN EN VERFIJNINGEN.

IV.5.1. Fietspaden

De huidige methode voor fietspaden is vanuit twee oogpunten niet optimaal:

- zij vertrekt vanaf een vooraf opgegeven lijst van *mogelijke projecten*. Dit betekent dat de methode niet de behoeften prioritiseert van het gehele wegennet.
- het is niet mogelijk te toetsen of de bestaande fietspaden wel overal voldoende kwalitatief uitgebouwd zijn.

Om deze problemen te verhelpen wordt een nieuwe methode uitgewerkt. Dit gebeurt in samenwerking met de Provinciebesturen. Deze methode vertrekt vanuit het concept van een bovenlokaal fietsroutenetwerk: een (wens-)netwerk voor fietsroutes op bovenlokale schaal dat op termijn door het VL.-Gewest i.s.m. de provincies en gemeenten moet gerealiseerd worden. Het fietsroutenetwerk zal voor een groot deel, maar niet uitsluitend, langs de Gewestwegen verlopen. Naast de selectie van het netwerk (welke wegen worden opgenomen) wordt ook gekeken naar:

- de wenselijk inrichtingscriteria voor het fietspad: minimale breedte, gescheiden / niet-gescheiden, ...;
- de haalbaarheid om in het openbaar domein het fietspad in te planten.

Dit fietsroutenetwerk wordt opgebouwd door elk Provinciebestuur volgens een (gedetailleerde) methode die tussen de provinciebesturen en het VL. Gewest is afgesproken. Het resulterende netwerk zal de input vormen voor de behoefteanalyse. Deze zal voor elke link uit het netwerk een prioriteitswaarde berekenen. Deze berekening vertrekt van het *totale potentieel aan utilitaire fietsverplaatsingen*. D.w.z. een schatting (op basis van Volkstelling '91) wordt gemaakt van alle verplaatsingen in Vlaanderen voor de motieven woon-school, woon-werk en woon-winkel. Van deze verzameling worden die verplaatsingen weerhouden die over een "fietsbare" afstand gaan (< 8 km). Deze verplaatsingen worden dan aan het fietsroutenetwerk toegedeeld. Op deze wijze bekomen we voor elk wegvak van het wegennet een inschatting van het totale potentieel aan fietsverplaatsingen. Deze waarde kan dienen als prioriteitswaarde voor de links waar momenteel geen fietspaden liggen, of waar de kenmerken niet voldoen aan de inrichtingscriteria.

IV.5.2. Rondwegen.

De prioritisering van rondwegen hangt nauw samen met deze van doortochten. In principe wordt een rondweg aangelegd wanneer de verbetering van de leefbaarheid in de doortocht d.m.v. de heraanleg van deze doortocht onvoldoende is. Er moeten dus criteria worden opgesteld waaraan vooraf moet voldaan zijn en er worden eisen gesteld aan de toekomstige rondweg (die gesimuleerd wordt door middel van een model) rekening houdend met de bepalingen van het RSV.