

Vraag nr. 44
van 4 oktober 1996
van de heer JOHAN DE ROO

Mobiliteitsplan – Stand van zaken

1. In welke gemeenten werden reeds mobiliteitsplannen opgesteld ?
2. Welke impact zullen deze mobiliteitsplannen hebben op het huidige verkeersbeleid ?
3. Hoeveel kruispunten met verkeerslichten werden in 1995-1996 vervangen door rotondes ?
4. Hoeveel van deze rotondes bevinden zich in het Meetjesland ?
5. Worden reeds snelheidsmetingen met rubber-slangen uitgevoerd ? Zo ja, leveren deze metingen betrouwbaardere gegevens op ? Wat is het voordeel van deze snelheidsmetingen ?
6. Hoe komt het dat de wegverhardingen van de autostrades in het buitenland beter zijn dan die van onze autostrades ? Wordt bij ons bespaard op kwaliteitsvolle asfaltmengsels ? Welke factoren zorgen bij ons voor een vlugge aantasting van het wegdek, dit in tegenstelling tot andere landen ?
7. Worden in 1996-1997 gewestplanwijzigingen voorgesteld in het Meetjesland ? Zo ja, waar ?

Antwoord

1. Er werden nog geen mobiliteitsplannen opgesteld in uitvoering van de bijakte 1 - ondersteuning van strategische planningsactiviteiten – van het mobiliteitsconvenant, vermits de eerste convenanten slechts na de zomer 1996 werden ondertekend.

Anderzijds beschikken reeds tal van steden en gemeenten over eigen verkeersplannen (onder verschillende benamingen) voor het geheel of een gedeelte van hun grondgebied, die zonder twijfel een waardevol instrument kunnen zijn in het kader van het mobiliteitsconvenant. Deze verkeersplannen zullen te gepasten tijde worden beoordeeld op hun uitgangspunten en voorstellen inzake de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid, de multimodale bereikbaarheid en de beheersing van de mobiliteitsbehoef-

ten. Eventueel kan dan worden voorgesteld om aanvullend studiewerk uit te voeren.

2. Van deze mobiliteitsplannen en de daarin uitgewerkte voorstellen wordt verwacht dat zij bijdragen tot een duurzaam mobiliteitsbeleid, vooral met betrekking tot woonomgeving. Dit houdt een wezenlijke vooruitgang in op het vlak van verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de aandacht voor de verschillende verplaatsingswijzen en voor de verkeersscheppende effecten van vestigingsbeslissingen.
 3. Op de Vlaamse gewestwegen werden er in 1995 – 1996 17 kruispunten met verkeerslichten vervangen door rotondes.
 4. In het Meetjesland is er momenteel 1 rotonde in uitvoering.
 5. Er worden inderdaad reeds snelheidsmetingen met rubberslangen uitgevoerd. De resultaten zijn zeer bevredigend (controle met snelheidsmeter Gatso levert ongeveer hetzelfde resultaat op).
- Het voordeel van deze snelheidsmetingen is dat ze verplaatsbaar zijn en dat er gedurende langere periodes kan worden geteld. Het nadeel daarentegen is dat slechts 1 wegvak en 1 richting tegelijk kan worden geteld. Bij defect aan de slangen (scheuren, water, ...) gebeurt er geen telling en bij lage snelheden (files, minder dan 30 km/u, ...) is een meting onmogelijk.
6. Indien de wegverhardingen in het buitenland kwalitatief beter zijn, dan kan dit wellicht worden verklaard door de volgende factoren.

– Ouderdom

In België werd een belangrijk deel van de autosnelwegen aangelegd tussen 1970 en 1980. Voor bitumineuze verhardingen wordt bij het ontwerp van de weg gewoonlijk een levensduur vooropgesteld van 20 jaar. Grote delen van ons patrimonium van autosnelwegen is sterk aan het verouderen. In het buitenland werden vele autosnelwegen in een later decennium aangelegd.

– Onderhoud

De beperkingen in de onderhoudskredieten in het recente verleden hebben ertoe geleid dat er een achterstand werd opgebouwd ten

opzichte van wat in een optimaal beheer zou moeten geschieden.

– Vrachtwervoer

Het vrachtwervoer is in hoofdzaak verantwoordelijk voor de structurele degradaties en voor de spoorvorming. In België worden assen van 13 ton toegelaten. Deze hoge aslasten zijn enkel toegelaten in België, Frankrijk en Spanje.

– Tolwegen

De tolwegen in Frankrijk genereren inkomsten die deels worden aangewend voor het onderhoud. Door de tolheffing is tevens de bezettingsgraad op deze wegen lager.

Wat kwaliteitsvolle asfaltmengsels betreft, worden bij ons dezelfde types van mengsels gebruikt als in de omliggende landen. Op de autosnelwegen worden de laatste jaren vooral SMA (spiltemastiekasfalt) en ZOAB (zeer open asfaltbeton) aangelegd. Deze mengseltypen worden ook gebruikt in de omliggende landen. Het effect van deze veranderde aanpak is echter niet onmiddellijk zichtbaar.

Factoren die bij ons zorgen voor een vlugge aantasting van het wegdek, in tegenstelling tot andere landen, zijn de volgende.

- België is een van de landen waar assen van 13 ton toegelaten zijn.
- De hoge bezettingsgraad op onze wegen met traag en stilstaand verkeer, is zeer nadelig.
- Onze klimatologische omstandigheden kunnen ook nadeliger zijn dan in sommige landen. De laatste zomers waren uitgesproken warm, wat zeer nadelig is voor de spoorvorming. Anderzijds hebben wij een lange periode gedurende de winter met luchttemperaturen rond het vriespunt, wat door het grote aantal vorst/dooi-cycli sterk verouderend werkt.

7. Het is mijn bedoeling om op lange termijn alle gewestplannen in Vlaanderen systematisch te toetsen aan de voorzieningen van het ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en gelijktijdig een onderzoek te doen naar noodzakelijke wijzigingen als gevolg van veranderingen in visies en opties, evenwel steeds getoetst aan het ontwerp RSV.

Een eerste gewestplan dat conform deze handelwijze eerlang zal worden voorgelegd voor gedeeltelijke wijziging is het gewestplan Gentse en Kanaalzone.