



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## **ADVIES OVER HET ONTWERPBESLUIT TOT UITVOERING VAN DE ORDONNANTIE VAN 3 MEI 2018 BETREFFENDE DE BOUWPLAATSEN OP DE OPENBARE WEG**

4 maart 2019

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft, op 25 februari 2019, de heren Erik De Deyn (kabinet van minister Smet), Olivier Van Craenenbroek, Jurgen de Clippeleer en mevrouw Landrette Koka (directie Coördinatie van de Bouwplaatsen) gehoord die het ontwerpbesluit tot uitvoering van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg zijn komen voorstellen. Na beraadslaging heeft de Commissie unaniem het volgende advies uitgebracht.

### **Algemene opmerkingen**

De commissie stelt vast dat de toegankelijkheid van de buurt rond de bouwplaatsen vaak ontoereikend is, met name voor de voetgangers en de personen met een beperkte mobiliteit (alternatieve beveiligde doorgangen, voetgangersbruggen, voor iedereen leesbare signalisatie,...). Ze dringt benadrukt daarom het belang te vermijden dat de trottoirs en alternatieve beveiligde doorgangen versperd zouden worden door tijdelijke signalisatie.

De commissie hoopt dat de versterking van de wetgeving, via het uitvoeringsbesluit, de bouwplaatsbeheerders ertoe zal aansporen dit aspect van hun werk te verbeteren en de wegbeheerders ertoe zal brengen toegankelijkheid voor allen tot een ware prioriteit te verheffen. De commissie betreurt bovendien het zeer lage aantal bouwplaatscontroleurs (ongeveer 50, Gewest en gemeenten samen, voor 120.000 bouwplaatsen per jaar). Ze moedigt de politiezones sterk aan nog meer samen te werken met deze controleurs en met de gewestelijke en gemeentelijke besturen in het algemeen, opdat alle personen die er de bevoegdheid toe hebben, aandacht zouden hebben voor het aspect toegankelijkheid voor allen wanneer ze een bouwplaats inspecteren.

De commissie betreurt het dat de mogelijkheid om de werfuren uit te breiden (6-22 uur) beperkt is tot bepaalde soorten bouwplaatsen (art. 39). Het optrekken van het aantal werfuren laat immers toe de totale duur van een bouwplaats op de openbare weg en dus haar impact op de mobiliteit te verminderen. Deze mogelijkheid zou op alle soorten bouwplaatsen toegepast moeten kunnen worden.

### **Specifieke opmerkingen**

#### **Artikel 1, § 1, 3°**

Er staat vermeld: "(m.i.v. de verkeerstekens van de fiets- en wandelroutes),..." dus enkel deze zoals opgenomen in de wegcode? Of alle aanwijzingsborden? (vb aanduiding van de fietssnelwegbebording staan niet in de wegcode).

**Artikel 3, 3°**

“Aan voertuigen en hulpdiensten...”: Moeten ze niet altijd (wanneer nodig, uiteraard) toegang hebben? Dus eerder bij 1° te plaatsen? Of, wanneer hun opdracht het rechtvaardigt, rijden ze als “prioritair voertuig” en hebben ze zo altijd toegang? En moet dit bijgevolg niet nog expliciet opgenomen worden?

**Artikel 6**

A propos des données contenues dans le système informatique, la Commission estime qu'il serait utile de lancer une réflexion à propos des données complémentaires qu'il serait nécessaire de collecter pour pouvoir à terme évaluer, de manière circonstanciée, les relations entre chantiers et sécurité routière. Il s'agit de données objectives à propos de la configuration du chantier, de son équipement mais aussi de son emprise, sa durée, la période d'activité, etc. Les résultats de BROWSER (projet CEDR) pourraient inspirer cette réflexion. Par ailleurs, ces données sont certainement utiles pour évaluer d'autres aspects des chantiers en voirie : impact sur la mobilité, sur l'environnement, etc.

**Artikel 10 §2. 2° : het plaatsen van elementen voor het tellen in 10 minuten**

De commissie stelt voor om aan het einde van de zin, de woorden "op de openbare weg" in te lassen tussen de woorden "interventie" en "vereisen". De configuratie/verificatie van een teller kan immers meer tijd in beslag nemen, maar vindt plaats aan de zijkant.

De commissie stelt ook voor het toepassingsgebied van de eenvoudige telling uit te breiden naar de observatie van de stromen. Ze stelt deze gewijzigde zin voor: "Het plaatsen van elementen voor het tellen of observeren van de gebruikers- of voertuigstromen wanneer ze maximaal 10 minuten interventie op de openbare weg vereisen."

**Artikel 11, § 3**

In artikel 11 wordt onderscheid gemaakt tussen §2 (informatie die in het planningsdocument moet zitten) en §3 (informatie die in het planningsdocument kunnen zitten). Daarmee wordt er flexibiliteit ingebouwd maar kan er worden voorbijgegaan aan de belangrijke aspecten zoals vermeld in §3 (fasering, omleidingen en analyse verkeerveiligheid van omleidingen).

In §3 wordt gesproken over faseringen, omleidingen en analyse verkeerveiligheid van omleidingen. Deze § gaat voorbij aan belangrijke elementen, omrijfactoren en doorstroming. Met een inschatting van dergelijke informatie zijn de weggebruikers enorm geholpen. In bv. Rotterdam wordt informatie over bijkomende omrijtijden als argument gebruikt om de acceptatie van een grote werf (Maastunnel) te verhogen.

**Artikel 13, 3°**

In dit artikel staat er vermeld “ (voetgangers, actieve modi, voertuig van minder en meer dan 3,5 ton,...)”. Voor de Commissie zitten voetgangers al vervat in de “actieve modi”, dus niet meer apart te vermelden?

**Artikel 14, 3°**

De commissie vindt dat het nuttig zou zijn beter te omschrijven wat bedoeld wordt onder "mobiele bouwplaatsen". Moeten ze voortdurend in beweging zijn of mogen we aannemen (bijvoorbeeld) dat een wegstest die zich met een gemiddelde snelheid van 5 km/u. maar met opeenvolgende sprongen verplaatst (bijvoorbeeld een meting om de 50 m) ook als mobiel beschouwd mag worden?

**Artikel 19, §2**

Er staat vermeld dat aanvoerroutes “indien de bouwplaats een belangrijk werfverkeer vereist” zijn op te nemen in het dossier van aanvraag van uitvoeringsvergunning. Het is niet duidelijk wat onder

'belangrijk' werfverkeer wordt verstaan. Is er een waarborg dat de verzoeker na moet denken over een vermindering van het werfverkeer via de weg ? Mogelijkheden o.a.: alternatieve vervoerswijzen; innovatieve technieken zoals prefabricatie; distributiecentrum voor bouwerven.

#### **Artikel 22, 1°**

De Franse tekst vermeld "Si le chantier nécessite un charroi important...", wat in het Nederlands wordt "Indien de bouwplaats een groot voertuig vereist". Deze vertaling best aan te passen naar "Indien de bouwplaats een belangrijk werfverkeer vereist...", zoals wordt gedaan in art. 19 §2, 2°.

#### **Artikel 25, 3de paragraaf en ook art. 38, § 2**

In het artikel staat er vermeld "... zonder de weggebruikers en buurtbewoners te storen,...". De Commissie vraagt in plaats van "storen" om "hinderen" te schrijven.

#### **Artikel 28 1° (maar ook op andere plaatsen)**

In het artikel staat er vermeld "De zone die de bestuurder heeft vastgelegd...": in het Frans spreekt men van "administrateur" en is het bijgevolg veel duidelijker dat het hier (uiteraard) niet om de (auto)bestuurder gaat.

#### **Artikel 31, 2de paragraaf**

In het artikel staat er vermeld "... of de doorgang van een categorie weggebruikers (vrachtwagens, voertuigen van het openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, enz.) verhindert,...": Cfr. art. 3 prioriteitsrangschikking, de suggestie om de volgorde van de opsomming om te draaien.

#### **Artikel 35 i.v.m. de hulpvoertuigen**

De tekst heeft het over een buitenstraal van 15 m; het document "Problematiek van de DBDMH in het kader van de inrichting van de wegen en de mobiliteit" dat verwijst naar de ladderwagen heeft het daarentegen over een minimale draaicirkel van 16,40 meter.

#### **Art. 35 laatste paragraaf van die pagina, én eerste 2 paragrafen op volgende pagina**

- In het artikel staat er vermeld "Wanneer het terrein van de bouwplaats zich op en in de buurt...": volgens de Franse tekst zou dit "... zich op of in de buurt..." moeten zijn.
- "De grens van de verkeerszone mag zich niet verder dan 10 meter van het gevelplan bevinden": dit werd ongeveer zo aangepast zoals in de SIAMU handleiding. De beschrijving in die handleiding is duidelijker: "De afstand van de rand van de verkeerszone tot aan het vlak van de gevel mag niet groter zijn dan 10 meter".

#### **Art. 37, 2°, a**

In het artikel staat er vermeld "grotendeels samengesteld uit gerecycleerde materialen". Het idee is duidelijk maar grotendeels is een onduidelijk begrip.

#### **Art. 38**

**§ 1.** "Wanneer een bouwplaats een voor actieve gebruikers bestemde route onderbreekt, worden omgeleide doorgangen voorzien die voldoet aan de eisen van bijlage 4, titel III, van dit besluit.

~~Degene van de voorwaarden zoals bedoeld in bijlage 4, titel III, waaraan de route die de bouwplaats onderbreekt niet zelf voldoet, zijn niet van toepassing in het kader van de bouwplaats."~~

De commissie stelt voor deze zin te schrappen aangezien het besluit moet voorzien in minimale veiligheids- en comfortnormen voor de actieve gebruikers in het geval van bouwplaatsen.

#### **"1° wat fietsers betreft op de rijbaan"**

De verwijzing naar fietsers op de rijbaan door de onderbreking van een vrijliggend fietspad moet noodzakelijkerwijs gepaard gaan met maatregelen die ertoe strekken hen een minimale veiligheid te verzekeren t.a.v. het gemotoriseerde verkeer. De commissie vraagt te preciseren "mits een

snelheidsbeperking van 30 km/u. en de toevoeging van fietslogo's op de rijweg zodra het fietspad onderbroken is voor een periode van meer dan 20 dagen".

**Artikel 41: De affiche wordt op het voetpad aangebracht op een hoogte van 1,50 meter.**

De commissie stelt voor toe te voegen dat de affiche en de schutting of paal waarop ze is aangebracht, het verkeer van de voetgangers niet mag verhinderen (tijdelijke vrije doorgang van minimaal 1,50 m zoals vermeld in de bijgewerkte GSV). Als dit het geval is, moet ze in de parkeerzone geplaatst worden (gesuggereerd in de tekst in bijlage 5.I-1°).

**Bijlage 3 - IV**

"De verzoeker neemt maatregelen om de verspreiding van stof, lawaai en trillingen te verminderen": de commissie vindt dat de formulering breed is. Zou de verzoeker de bestuurder niet op de hoogte moeten brengen van de concrete maatregelen die hij van plan is te nemen?

**Bijlage 3 - IV**

Wat de wegsignalisatie en de verlichting betreft, vindt de commissie dat het ongetwijfeld nuttig zou zijn eraan te herinneren dat ze moeten voldoen aan het TB (met name op het vlak van de optische prestaties).

**Bijlage 4 (I.D. Barrières type C) Pagina 44 (tweede kadertje) slechte terminologie.**

De aanpassingen zijn onderstreept in de volgende tekst: "De richel moet geplaatst worden in het verlengde van de natuurlijke gidslijnen ( ) en/of van de geleidelijnen (d.w.z. in het trottoir ingewerkte ribbeltegels wanneer er geen bestaande natuurlijke gidslijnen zijn (bron: Cahier van de voetgangerstoegankelijkheid).