



Mobiliteitsbrief

april 2009

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
10e jaargang, nr 105 - verschijnt maandelijks behalve in juli en augustus

De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid uitgewerkt kan worden in samenwerking met andere partners en overheden.

Alle Vlaamse burgemeesters, schepenen, gemeente- en provincieraadsleden en volksvertegenwoordigers en alle geïnteresseerde mobiliteitsprofessionals krijgen een exemplaar.



Foto: Peter Van Hoof

Doorstroming

Files in de stad maken het centrum onaantrekkelijk. Sommige steden concentreren daarom het autoverkeer zo veel mogelijk rond de kern, en ontmoedigen doorgaand verkeer. Ook het openbaar vervoer kan een belangrijke rol spelen bij het ontwarren van een verkeersinfarct. Een vlotte doorgang voor bus en tram zorgt voor stiptheid en meer tevreden reizigers.

Brugse binnenstad herademde dankzij nieuw mobiliteitsplan

Op 15 jaar tijd is de binnenstad van Brugge omgevormd van een nakend verkeersinfarct tot een leefbaar centrum dat toch goed bereikbaar blijft. "De bus en de fiets hebben onze binnenstad gered", zegt burgemeester Patrick Moenaert.

Om het centrum opnieuw leefbaar te maken, promoot het stadsbestuur van Brugge al jaren het openbaar vervoer en de fiets en ontmoedigt ze het verkeer naar de binnenstad. Mijlpalen waren de invoering van de verkeersslussen in 1992 en de implementatie van het mobiliteitsplan dat in 2001 door de gemeenteraad werd goedgekeurd.

Hoe hebben jullie fiets en bus gestimuleerd?

"Eerst hebben we in samenspraak met De Lijn extra buslijnen uitgetekend naar nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen. Er kwam ook een reeks busbanen op de ring en de belangrijkste invalswegen. Heel wat haltes zijn omgevormd tot uitstulpende haltes, om



Foto: Brugge

"Destijds waren veel mensen sceptisch, maar nu blijkt dat het plan werkt, krijgen we veel lof."

Patrick Moenaert,
burgemeester Brugge

een vlotte doorstroming voor de bussen te verzekeren. We hebben ook gesleuteld aan de tarieven. Zo voerden we in 2004 het 1 euro-tarief in voor groot Brugge. Bij elk evenement wordt het openbaar vervoer gepromoot, ook bijvoorbeeld tijdens de eindejaarsshopping. In het weekend zijn de bussen gratis. De totaalpak lijkt te



Foto: Peter Van Hoof

Aan het station is er een publieke parking voor 1600 wagens. Voor 24 uur betaalt de klant slechts 2,50 euro, inclusief een gratis busrit naar het stadscentrum.



Foto: Peter Van Hoof

Op de ring rond Brugge en op de invalswegen naar de binnenstad werden busbanen en uitstulpende haltes aangelegd om een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen.

werken: in 1991 telden we op de Brugse bus- sen 1,6 miljoen reizigers, nu meer dan 10 miljoen per jaar.

Voor fietsers leggen we nu de laatste hand aan een veilig fietsnetwerk tussen de randge- meenten en het centrum. En ook dat werpt vruchten af: tijdens de ochtendspits bestaat 2/3 van het instromende verkeer nu uit fietsers en slechts 1/3 uit auto's. Ergens is dat ook logisch. De Brugse agglomeratie telt 250.000 inwoners. Die wonen allemaal op fietsafstand van de binnenstad, waar bedrij- ven, scholen en winkelcentra gecentraliseerd zijn."

Met welke maatregelen wordt het autoverkeer ontmoedigd?

"In de binnenstad creëerden we autolussen in het kader van het verkeerscirculatieplan. Daardoor kunnen de auto's niet meer dwars door het centrum van de ene kant naar de andere kant van de stad rijden. In 2004 pakten we ook grondig het parkeren aan: we maakten heel de binnenstad blauwe zone, maar gaven bewoners een gratis bewoners- kaart. Langparkeren in de binnenstad werd afgebouwd en de randparkings extra gepromoot. De bezetting van deze gratis randpar- kings groeit trouwens nog altijd. In de

parking aan het station parkeer je een hele dag tegen maar 2,50 euro en je rijdt op ver- toon van je ticket bovendien met een bus van de Lijn gratis heen en terug naar het stads- centrum. Dat kost ons wel wat geld, maar het houdt ook veel auto's uit het centrum. In 2008 werd het parkeerbeleid nog verfijnd."

Hoe werden de aanpassingen gecommuniceerd?

"Onder meer via een kwalitatieve brochure in alle Brugse bussen. We verspreidden ook bewonersbrieven en het mobiliteitsplan kreeg ruime aandacht in ons gemeentelijk infoblad, de lokale en nationale pers en op de stedelijke website. Voor de toeristen maakten we een vijftalige folder. In 2007 werd ons Mobiliteitsplan geëvalueerd, onder meer via inspraak- en informatierondes bij de bevol- king. Bij de evaluatie bleek dat er 20% min- der auto's in de binnenstad reden, 5% meer fietsers en 15% meer openbaarvervoergebui- kers dan vóór 2001. In 2008 werden, aan de hand van tellingen, verfijningen ingevoerd om de filosofie van het plan 'Brugge ademt' nog kracht bij te zetten. Opnieuw werden de aanpassingen - het nieuwe mobiliteitsplan dus - uitgebreid gecommuniceerd via een brochure, website en de pers."



Foto: Peter Van Hoof

Het autoverkeer kan niet meer dwars door de binnenstad rijden, maar wordt via een lus- systeem opnieuw naar de ring geleid. Het cen- trum is dus bereikbaar, maar doorgaand verkeer wordt ontmoedigd.

Nieuwe lijn en twee busbanen verbeteren mobiliteit in

■ **Dendermonde kreeg een nieuwe snel- lijn naar Sint-Niklaas en Aalst. "Om de stiptheid van de nieuwe lijn te garan- deren, verbeteren we binnenkort de doorstroming rond het station", aldus mobiliteitsambtenaar Karel Brits.**

Eind vorig jaar voerde De Lijn in het kader van netmanagement een nieuwe snel- lijn in tussen Aalst en Sint-Niklaas via

Dendermonde. In ruil daarvoor zorgt de stad Dendermonde voor de aanleg van een bus- baan in de Stationsstraat en voor promotie van de busverbindingen. Ook de Vlaamse overheid financiert via het doorstromingspro- gramma een busbaan op de Noordlaan. Dit alles werd gerealiseerd via een module 7, 8 en 9 van het mobiliteitsconvenant. De kosten worden verdeeld over de drie partners.

Karel Brits, mobiliteitsambtenaar Dendermonde: "We waren al lang vragende partij voor een rechtstreekse snellijn naar Sint-Niklaas. In ruil werd ons gevraagd om na te denken over doorstromingsmaatregelen in de stad en om mee te werken aan de com- municatie rond de nieuwe snellijn. Dat von- den wij geen enkel probleem: voor wat, hoort wat. We hebben de snellijn gepromoot met een folder en met een banner op de site van Dendermonde."



Foto: Jerry De Brie

Het Vlaamse Gewest begint nog dit voorjaar aan de realisatie van een bij- zonder overrijdbare bedding op de Noordlaan. Die zal ervoor zorgen dat bussen op verschillende lijnen stipter kunnen rijden.



Foto: Jerry De Brie

In het midden van de Stationsstraat legt de stad, geheel volgens het STOP-principe, binnenkort een busbaan aan. De haakse parkeerstrook wordt daarvoor omgevormd tot een langparkeerstrook. Daardoor worden 15 parkeerplaatsen opgeofferd.

Computersimulatie

Toeritdosering levert tijdswinst op in Mortsel

■ **Mortsel kampt al jaren met doorstromingsproblemen op de Antwerpsestraat. De chaos is regelmatig zo groot dat ook de bussen en trams op de vrije busbaan er hinder van ondervinden. Een nieuw proefproject met toeritdosering belooft verbetering.**

Guy Van Aken: "Tijdens de spits rijden er 70 bussen en trams per uur op de vrije tram- en busbaan langs de Antwerpsestraat. Tel daar ook nog autofiles bij en er komt al gauw chaos. Al jaren denken we na over de beste oplossing om dit probleem aan te pakken. Het nieuwe proefproject in samenwerking met De Lijn, het Vlaamse Gewest, het Verkeerscentrum en een studie bureau levert alvast veelbelovende computersimulaties op. Het project werkt met toeritdosering in het buitengebied. Het fantastische is dat volgens de simulaties zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer tijd wint. Er moeten eerst nog verdere onderzoeken gebeuren, maar de kans is groot dat dit de oplossing wordt voor ons mobiliteitsprobleem op de Antwerpsestraat."

Hoe werkt het?

- In de buurt van de twee drukke kruispunten worden detectielussen ingewerkt. Die zijn verbonden met de verkeerslichten in het buitengebied.
- Worden er gedurende een bepaalde tijd stilstaande voertuigen gedetecteerd (lichte filevorming), dan wordt de roodtijd in het buitengebied verlengd.
- Door het autoverkeer in het buitengebied langer op te houden, wordt het verkeer naar het centrum beter gedoseerd, waardoor een verkeersknoop in het centrum vermeden wordt.



Foto: Mortsel

"Volgens de simulaties levert het systeem winst op voor het openbaar vervoer en de auto's."

Guy Van Aken,
mobiliteitsambtenaar Mortsel

- Omdat het autoverkeer in het centrum niet meer opstroomt en bijgevolg de kruispunten niet meer blokkeert, vormt dwarsend verkeer geen hindernis meer op de vrije bus- en trambaan. Bussen en trams worden dus niet meer opgehouden.
- Onderzoek toont aan dat de files die ontstaan aan de verkeerslichten in het buitengebied minder lang zijn dan de files die vandaag op de Antwerpsestraat staan. Dat komt omdat de dosering naar het centrum beter geregeld wordt en de doorstroming dus ook vlotter verloopt.



Foto: Mortsel

Vandaag wordt het openbaar vervoer op de vrije bus- en trambaan in de Antwerpsestraat in Mortsel regelmatig opgehouden door stilstaande auto's.

Dendermonde

Verdeling van de kosten

- Aanleg busbaan Stationsstraat: Dendermonde (gemeenteweg - in het verlengde van de module 8 op de Noordlaan).
- Aanleg busbaan Noordlaan: de Vlaamse overheid (gewestweg - module 8).
- Druk informatiebrochures nieuwe snellijn: De Lijn (module 7).
- Verspreiding informatiebrochures nieuwe snellijn: Dendermonde (module 7).
- Nieuwe snellijn Aalst - Sint-Niklaas - Dendermonde: De Lijn (module 9).

Mobiliteitsconvenant

Sinds 2007 is de module 9 van het mobiliteitsconvenant automatisch gelinkt aan de modules 7 en 8. Dat betekent dat bij de verhoging van het bus- en trambaanbod de convenantpartners zich ook moeten engageren om doorstromingsmaatregelen te nemen en informatie over het nieuwe openbaarvervoeraanbod te verspreiden. Dat was ook het geval in Dendermonde.

- Module 7: Informatievertrekking over en promotie van het geregeld vervoer.
- Module 8: Doorstromingmaatregelen voor het geregeld vervoer.
- Module 9: Verhoging van het aanbod van geregeld vervoer.

Meer info: www.mobielvlaanderen.be/convenants (convenant-modules)

Slimme lichten in Leuven



Foto: Rob Stevens

In Leuven start binnenkort een proefproject dat verkeersregelaars op zeven kruispunten in een netwerk beheert.

In Antwerpen en Leuven loopt een proefproject van de Vlaamse overheid met nieuwe, intelligente software die de doorstroming over een langer traject moet verbeteren. De nieuwe software kan verschillende verkeersregelaars binnen een netwerk beheren en continu aanpassen aan de verkeersdrukke. Dat in tegenstelling tot de verkeersregelaars die vandaag courant gebruikt worden, en enkel rekening houden met de verkeersintensiteit op een bepaald kruispunt. In Leuven ligt het proefproject langs de ring en de Tiensesteenweg, een traject van ongeveer drie kilometer met zeven kruispunten. Momenteel worden de werken voorbereid om het systeem operationeel te maken, maar computersimulaties zijn alvast veelbelovend. Resultaten worden verwacht in de tweede helft van 2009.

Maatregelen voor doorstroming openbaar vervoer

Van paal tot busstrook

■ Een vlotte doorstroming voor bus en tram zorgt voor tevreden reizigers en ontspannen chauffeurs. Een stipte naleving van de dienstregeling kan ook meer mensen overtuigen om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Soms kunnen kleine ingrepen de doorstroming van bus of tram al sterk verbeteren, bijvoorbeeld:

- Openbaarvervoertrekkers vrijhouden, bijvoorbeeld door foutparkeren op halten te ontmoedigen. Naast handhaving zijn ook kleine infrastructurele ingrepen mogelijk: paaltjes, bloembakken, alternatieve belijning, ...
- Halteplaatsen herinrichten, zodat in- en uitstappen er comfortabeler wordt, bij voorkeur aan uitstulpende bushaltes. De bus stopt dan op de rijbaan, en verliest geen tijd meer bij vertrek.
- Verkeersonveilige punten wegwerken, zodat het risico op storingen in de doorstroming vermindert.
- Verkeerslichtenbeïnvloeding installeren, waarbij detectie van een bus of tram zorgt voor een geschikte inbreuk op de lopende verkeerslichtencyclus. Vlot doorrijdende

trams op tal van kruispunten van de kust-tramlijn bewijzen het nut van dit principe.

- Kiest men voor een snelheidsremmer, dan liever rijbaankussens in plaats van verkeersdrempels (zie ook foto). Die zijn vriendelijker voor de bus en voor fietsers en toch even efficiënt voor auto's.

Grotere ingrepen

Naast deze kleinere maar efficiënte ingrepen zijn er ook grotere infrastructurele aanpassingen mogelijk, zoals:

- Eigen beddingen, bijzonder overrijdbare tram/busbeddingen, aparte busstroken;
- Bypasses aan kruispunten;
- Voorbehouden stroken achter busluizen, verzinkbare paaltjes en barenen;
- Gebruik van de pechstrook als busbaan op het hoofdwegenet;
- De wisselstrook: een rijstrook waarop in verschillende rijrichtingen kan worden gereden afhankelijk van de spitsperiode.

De meeste infrastructurele maatregelen komen in aanmerking voor een module 8 van het mobiliteitsconvenant, wat betekent dat de kosten gedeeld kunnen worden tussen de drie partners: de gemeente, het Vlaamse Gewest en De Lijn.



Foto: De Lijn Limburg

Rijbaankussens passen tussen de wielen van een bus. Daardoor ondervinden de passagiers aan boord geen hinder van de snelheidsremmer.

Voorbeelden

- Een overzicht van praktijkvoorbeelden die de doorstroming van bus en tram gunstig beïnvloeden, vindt u op www.mobiervlaanderen.be/convenants. Kijk onder Mobiliteitsbrief 105 naar het artikel 'Voorbeelden doorstroming openbaar vervoer'.
- Meer informatie over doorstroming van bus en tram en extra praktijkvoorbeelden op www.delijn.be/overheden (doorstroming).
- Meer informatie over module 8 van het mobiliteitsconvenant: www.mobiervlaanderen.be/convenants (modules).

Goed om weten

Rechtzetting

In Mobiliteitsbrief 104 (maart 2009) werd Luk Dewitte verkeerdelijk als contactpersoon vermeld voor het poetsen van schuilhuisjes in Oost-Vlaanderen. De juiste contactpersoon is Thomas De Ghein, info@con-brio.be, tel. 09 232 35 32.



■ Velo-city: Europese fietsconferentie

Na andere Europese grootsteden is het de beurt aan Brussel voor de organisatie van de 15e editie van Velo-city, de grootste Europese conferentie rond fietsbeleid die om de twee jaar plaatsvindt. Het doel van de

conferentie is om te bestuderen hoe de fiets een volwaardig transportmiddel is voor dagelijkse en vrijetijdsverplaatsingen. Het hoofdthema is re-cycling cities, waarbij de nadruk ligt op de rol van de fiets binnen een stedelijke mobiliteit. Een ander aandachtspunt is de rol die Europa kan spelen om het fietsgebruik in Europese steden te stimuleren. De laatste dag van het congres vindt plaats in het Europees parlement waar het Charter van Brussel ondertekend zal worden door zoveel mogelijk Europese steden. Aan Velo-city2009 is ook een gratis Velo-expo gekoppeld.

- **Wanneer:** dinsdag 12 t/m vrijdag 15 mei
- **Waar:** Tour & Taxis, Brussel
- **Voor wie:** iedereen die betrokken is bij het fietsbeleid, de promotie van de fiets en fietsinfrastructuur.
- **Prijs:** 250 euro per dag, 800 euro voor 4 dagen (inclusief diners)
- **Meer info en registratie:** www.velo-city2009.com (registratie)

■ Trage Wegen in 't groen

Natuurpunt, vzw Trage Wegen, INBO en Regionaal Landschap Voorkempem organiseren (samen met andere partners) een studiedag over de ecologische waarden op en

langs trage wegen. In de voormiddag staat een debat op het programma met alle actoren over trage wegen als dé kans voor fijnmazige natuurverbinding. In de namiddag kunt u kiezen tussen een excursie rond de ecologische waarde van trage wegen of workshops over de thema's stilte, beheer en inrichting.

- **Wanneer:** donderdag 28 april, 9.30 tot 16.30 uur
- **Waar:** Gemeentehuis Zoersel
- **Voor wie:** iedereen die met inrichting en beheer van trage wegen in aanraking komt
- **Meer info en inschrijvingen:** www.tragewegen.be/intgroen



De Mobiliteitsbrief biedt lokale overheden informatie over hoe een lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid kan uitgewerkt worden i.s.m. andere partners en overheden.

Website: www.mobiervlaanderen.be/convenants/. **Abonnement:** www.mobiervlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@wkb.be. **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet minister Crevits), Erwin Debruyne (VVSG), Stijn Dergent (VSV), Anneleen De Smedt (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackenier (kabinet minister Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel. © 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.