

Mobiliteitsbrief

september 2009

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid
11e jaargang, nr 108 - 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.



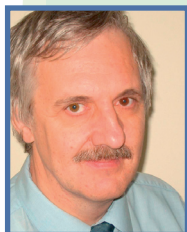
foto: Wint

Verkeersmodellen

Een verkeersmodel is een computerinstrument dat mobiliteitsgedrag omzet in wiskundige wetmatigheden en reacties op veranderingen kan nabootsen. Ook lokale overheden kunnen een simulatie laten uitvoeren om bepaalde maatregelen te testen.

“Hulp bij een complex probleem”

Een verkeersmodel is een computermodel van de werkelijkheid waarmee je kunt nagaan welke effecten maatregelen kunnen hebben op verkeer en mobiliteit. Eddy Peetermans van het Vlaams Verkeerscentrum vertelt.



“Een verkeersmodel kan haar nut ook bewijzen op lokaal niveau, maar het moet natuurlijk renderen.”

Eddy Peetermans, coördinatie
Verkeersmodellen Vlaams
Verkeerscentrum.

Wat doet een verkeersmodel?

Eddy Peetermans: “Naargelang het soort model, de ruimtelijke afbakening en detailering zijn er verschillende functies mogelijk. De strategische macromodellen dienen bijvoorbeeld eerder om langetermijnopties te bepalen. Ze proberen een blik te werpen in de toekomst. Met verkeersmodellen kan je ook nagaan wat de mogelijke impact is van een gesimuleerde ingreep. Zo kan je bijvoorbeeld de effecten onderzoeken van nieuwe wegen, tolheffing, parkeerkost, inplanting van nieuwe bedrijventerreinen en woongebieden, ... Een mesomodel kan helpen om een planning gedetailleerd in te vullen: met simulaties kan je prioriteiten bepalen of alternatieven tegenover elkaar afwegen. Tot slot zijn er de micro-modellen. Die kunnen ingezet worden om ontwerpparameters te bepalen, bijvoorbeeld hoe een kruispunt het best ontworpen wordt voor een optimale verkeersafwikkeling.”

Voor welke concrete problemen kunnen verkeersmodellen nuttig zijn?

Peetermans: “Een typisch voorbeeld op lokaal niveau zijn congestieproblemen of ongewenst sluipverkeer. Om zulke problemen aan te pakken, moet gekeken worden naar verkeersafwikkeling, verkeerscirculatieplannen, kruispuntregelingen,... Voor dergelijke vraagstukken wordt meestal een verkeerssimulatiemodel ingezet. Let wel: zo'n model is pas interessant bij complexe problemen of bij de coördinatie van aansluitende kruispunten. Het is een vrij arbeidsintensieve job. Een studiebureau rekent gemiddeld rond de 10.000 euro voor een complex kruispunt. Voor een verkeerscirculatieplan voor een groter gebied mag je rekenen op een serieuze investering. Vermits de kwaliteit van de output afhankelijk is van die van de input, is het heel belangrijk om zorgvuldig en voldoende gegevens in te putten: wegencategorisering, regelingen van het openbaar vervoer, zones, Maar hoe meer details, hoe hoger de kosten. Dat rendeert dus pas als het model ook effectief een meerwaarde kan geven.”

Is het Vlaams verkeersmodel de afgelopen jaren veel geëvolueerd?

Peetermans: “Het oorspronkelijke verkeersmodel werd sterk gedetailleerd om het meer geschikt te maken voor tactische doelein-

den. Verder wordt er in samenwerking met Nederland meer dan vroeger gewerkt met grensoverschrijdend verkeer. Evoluties van de laatste jaren zijn ook het berekenen van effecten van kilometerheffing, de integratie met goederenmodellen en de opkomst van multimodale verkeersmodellen die een betere koppeling hebben met het openbaar vervoer.”

Soorten verkeersmodellen

- Macromodellen: simulaties van het mobiliteitsgedrag voor relaties tussen grote zones. De nadruk ligt op de effecten op een ruimere schaal, bv. in een hele provincie.
- Micromodellen: verkeerssimulaties op een klein niveau, bv. op een kruispunt. Het gedrag van individuele verkeersdeelnemers wordt nagebootst.
- Mesomodellen: maken simulaties op een schaal tussen micro- en macromodellen voor een groot gebied zoals een stad.

Voor meer informatie over verkeersmodellen kunt u terecht bij het Vlaams Verkeerscentrum (www.verkeerscentrum.be). Voor inzage in het provinciaal model kunt u ook terecht bij de mobiliteitsbegeleider in uw provincie (www.mobielvlaanderen.be/convenants-partners-en-overlegorganen-BMV).

Multimodaal verkeersmodel in Kortrijk

■ Kortrijk gebruikt al jaren een verkeersmodel om haar mobiliteitsplan te objectiveren en bepaalde mobiliteitskeuzes kracht bij te zetten. Sinds kort kan het model ook simulaties maken voor fietsverkeer en openbaar vervoer.



Foto: Jerry De Brie

“Ons verkeersmodel is heel nuttig, maar niet onze enige informatiebron.”

Bart Baeten,
mobiliteitsambtenaar Kortrijk



Foto: Jerry De Brie

De bouw van het nieuwe winkelcomplex in het centrum kreeg pas groen licht na uitvoerige simulaties van de gevolgen voor het verkeer.

Al sinds 1986 is Kortrijk bezig met verkeersmodellen, ze werden onder meer gebruikt bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan in 2001. Sinds 2005 werkt de stad met een volwaardig mesoverkeersmodel voor autoverkeer. Vorig jaar ging Kortrijk nog een stapje verder en bestelde een multimodaal verkeersmodel waarin ook gegevens over openbaar vervoer en fietsers zijn opgenomen.

Nieuw winkelcomplex

“We gebruiken het verkeersmodel vooral om de impact van grootschalige ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling te onderzoeken, meestal op basis van statische simulaties”, zegt mobiliteitsambtenaar Bart Baeten. “We simuleerden bijvoorbeeld de verkeersstromen naar het nieuwe winkelcentrum in de stad. Zo konden we beter inschatten wat de effecten zijn van een nieuwe attractiepool in het centrum. Met het model konden we ook zien hoe we de verkeersstromen maximaal kunnen opvangen. Ook voor de bouw van het nieuwe ziekenhuis op Hoog Kortrijk hebben we ons model intensief gebruikt. Bij zo’n projecten is een verkeersmodel echt nuttig, maar natuurlijk niet zaligmakend. Het model geeft een idee, maar we hebben nooit alleen op basis daarvan beslissingen genomen. Met het verkeersmodel kunnen we ook kleinere ingrepen simuleren, zoals de invoering van een eenrichtingsstraat. Onze collega’s van de dienst stadsplanning consulteren ons model voor MER-studies.”



Foto: Jerry De Brie

Ook voor de bouw van het nieuwe ziekenhuis even buiten het centrum werden de mogelijke verkeersstromen berekend met het verkeersmodel.

Multimodaal

Na de sneltoets van het Kortrijkse mobiliteitsplan bleek dat een aantal punten aan verbreding en verdieping toe waren. Onder meer de thema’s ‘fiets’ en ‘openbaar vervoer’. Er werd een aparte studie opgesteld om het openbaarvervoeraanbod te optimaliseren en een comfortabel fietsroutenetwerk uit te tekenen. Naar aanleiding daarvan liet Kortrijk haar verkeersmodel omvormen tot een multimodaal model. “Naast autostromen zitten er

nu ook fiets- en openbaarvervoergegevens in het model. We gaven ook de kwaliteit van de fietsstructuur in, om een zo accuraat mogelijk beeld te hebben van de realiteit. Een nadeel is wel dat ons model niet compatibel is met het verkeersmodel van De Lijn, ze draaien op andere software. Met ons nieuwe model hopen we een beter zicht te krijgen op de mobiliteit in onze stad en op de toekomstperspectieven.”

Model simuleert autoluw en autovrij centrum in Diest

Foto: Stad Diest



"Alleen met een verkeersmodel kunnen we een gefundeerde beslissing nemen over het autoluw of autovrij maken van ons centrum."

Johan Smets,
mobiliteitsambtenaar Diest.

■ **Diest wil een autoluw of autovrij centrum invoeren. Om te beslissen in welke gradatie de auto uit het centrum gebannen wordt en welke verkeerslussen optimaal zijn, gebruikt de stad een verkeersmodel.**

Welke scenario's toont het verkeersmodel?

"Het studiebureau heeft ons drie modellen voorgesteld. Het eerste is een autovrij centrum met vier lussen. Het tweede een autoluw centrum, waarbij er nog auto's over de markt rijden maar doorgaand verkeer ontmoedigd wordt door moeilijke verbindingen tussen de lussen. Het laatste model is gelijkwaardig aan het tweede maar de lussen worden doorgeknipt zodat er geen doorsteek via de binnenstad meer mogelijk is. Eind september beslissen we welk model we in praktijk gaan omzetten. Bij de beslissing betrekken we onder meer onze collega's van de Dienst Middenstand die werken aan een detailhandelplan om de middenstand in het centrum op te waarderen."

Hoe kwam u aan alle gegevens, nodig voor de input?

"De input voor het verkeersmodel verzamelen viel nogal mee. Maar dat komt vooral omdat we eerder al een parkeerstudie maakten waar veel gegevens in verwerkt werden. We hebben ook ongevallencijfers en snelheidsmetingen doorgegeven. Het studiebureau heeft aanvullend manuele tellingen uitgevoerd in de binnenstad."

Vanwaar de keuze om met een verkeersmodel te werken?

"Een autoluw of autovrij centrum invoeren is een belangrijke beslissing. Ze moet dus gefundeerd genomen worden. In onze ogen



Foto: Stad Diest

Diest gebruikt een verkeersmodel om verkeerslussen uit te testen waardoor de markt autovrij of autoluw wordt.

kon dat enkel via een verkeersmodel. Alleen zo kan je de impact realistisch inschatten. Het beleid wilde ook zo snel mogelijk een beslissing nemen, zodat er tegen het einde van deze legislatuur resultaten op tafel liggen. Ook de kostprijs viel nogal mee. Inclusief de tellingen en opvolging achteraf betalen we het studiebureau ongeveer 33.000 euro."

Lees meer

over verkeersmodellen

➤ Op de website van de mobiliteitsconvenants vindt u nog talrijke andere praktijkvoorbeelden van gemeenten en andere overheden die gewerkt hebben met verkeersmodellen. Onder meer in Neerpelt, Hasselt, Genk, Mortselt, ... Het zijn praktijkvoorbeelden die vroeger al in Mobiliteitsbrief verschenen. **Meer info:** www.mobielvlaanderen.be/convenants (zoeken op trefwoorden - verkeersmodellen). Helemaal onderaan de lijst vindt u ook een link naar de Omzendbrief over verkeersmodellen uit 1998.

➤ Op de website van het Verkeerscentrum vindt u vragen en antwoorden over verkeersmodellen. **www.verkeerscentrum.be** (verkeerscentrum - Data & Research en verkeersmodellen)

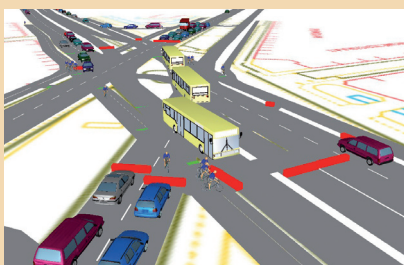


Foto: Tritel

Oproep voorbeelden schoolomgeving



Foto: Peter Van Hoof

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkt aan een Werkboek Schoolomgevingen. Het grootste deel van die publicatie bestaat uit maatregelfiches met praktijkvoorbeelden. **Hebt u een voorbeeld van een goede schoolomgevingsmaatregel in uw gemeente op vlak van infrastructuur, handhaving, educatie of samenwerking? Laat het ons weten.**

Uw maatregelen kunnen wellicht anderen inspireren. Zowel eenvoudige als complexere maatregelen zijn welkom.

Op www.mobielvlaanderen.be/convenants vindt u onder 'Wat is nieuw?' of 'Mobiliteitsbrief 108' de online versie van deze 'Oproep voorbeelden schoolomgeving'. Daar vindt u een formulier dat u kunt downloaden, invullen en per e-mail inzenden (tot 17-10-2009).

Nieuw in het gemeentelijk mobiliteitsplan

■ Op 20 maart 2009 verscheen het nieuwe Decreet betreffende het mobiliteitsbeleid in het Belgisch Staatsblad. Sindsdien zijn een aantal nieuwe principes van toepassing op het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Juridische verankering

Het 'Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid' voert een wettelijk kader in voor het mobiliteitsbeleid zoals het al bestond voor het ruimtelijk- en milieubeleid. Dankzij dit decreet krijgt het mobiliteitsbeleid een juridische verankering. Er wordt vastgehouden aan een vooruitziend beleid dat berust op een duurzaam mobiliteitsscenario.

Bij de opmaak van het decreet werd gefocust op een geïntegreerd beleid dat oog heeft voor planlast en proceduretermijn. Er wordt niet geraakt aan de vrijwillige instap van gemeenten in het mobiliteitsconvenant. In het decreet worden nu wel een aantal basisprincipes rond de opmaak, evaluatie en bijsturing van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en van het gemeentelijk mobiliteitsplan verankerd. Daardoor verhogen de rechtszekerheid en rechtsgelijkheid.

Twoe nieuwe principes

Het 'Decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid' voert een aantal nieuwigheden in op niveau van het gemeentelijk mobiliteitsplan. Dit zijn de twee belangrijkste:

- Het decreet voert het **participatiebeginsel** in. Op grond hiervan wordt "aan burgers vroeg, tijdig en doeltreffend inspraak verleend bij het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid." Concreet betekent dit dat het college van burgemeester en schepenen een besluit neemt over een voorstel van participatietraject en dit voor goedkeuring voorlegt aan de gemeenteraad. Het spreekt voor zich dat een dergelijk participatietraject zo vroeg mogelijk in de procedure wordt opgemaakt en vastgesteld.
- In overeenstemming met het ruimtelijk structuurplan bepaalt het decreet ook voor het mobiliteitsplan een **tweeledige structuur**:
 - een informatief deel, dat inhoudelijk overeenkomt met de oriëntatienota (resultaat van fase 1) en synthesenota (resultaat van fase 2) uit de gekende methodiek voor de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan;
 - een richtinggevend deel, dat overeenkomt met het resultaat van fase 3 van dezelfde methodiek: het mobiliteitsplan (inclusief actieplan).



Foto: Gent

Het nieuwe decreet voert het principe van inspraak en overleg in tijdens de opmaak van een mobiliteitsplan.

Naast dit nieuwe decreet blijven ook het 'Decreet van 20 april 2001 betreffende de mobiliteitsconvenants', de bijbehorende besluiten en omzendbrieven van kracht.

Meer informatie:

- over het nieuwe decreet: www.mobienvlaanderen.be/convenants (regelgeving)
- over het mobiliteitsplan: www.mobienvlaanderen.be/convenants (mobiliteitsplan)
- over participatie: www.mobienvlaanderen.be/convenants (achtergrondinformatie - Communicatie en publieke betrokkenheid)

Goed om weten

■ Nieuw team externe auditoren PAC

In de loop van 2009 nemen we afscheid van Piet Minten en Rob Cuyvers als externe auditoren in de PAC. We danken beiden voor hun jarenlange deskundige inzet en wensen hun veel succes in hun verdere professionele loopbaan. Ondertussen verwelkomden we Dirk Lauwers als nieuwe externe auditor in de PAC. Voor een actuele contactenlijst kunt u steeds terecht op www.mobienvlaanderen.be/convenants (partners en overlegorganen).



Piet Minten



Rob Cuyvers



Dirk Lauwers

■ Nieuw sneltoetsformulier

Er is een nieuw sneltoetsformulier beschikbaar op www.mobienvlaanderen.be/convenants (knop mobiliteitsplan - sneltoets). Er werden een aantal overbodige vragen geschrapt en er kwam een stukje bij over de subsidiemogelijkheden via de Samenwerkingsovereenkomst Milieu.

■ Cursussen Mobiliteitsacademie

- Basiscursus: code van de wegbeheerder (8 okt. in Brussel, 15 okt. in Gent en 16 okt. in Hasselt)
- Vierdaagse specialisatiecursus: meten is weten (19, 20, 26 en 27 okt. in Brussel). Thema's: inleiding onderzoek en intensiteitstellingen, parkeeronderzoek, kentekenonderzoek, leefbaarheid.
- Studiedag ruimtelijke ordening en mobiliteit (28 okt. in Brussel)

Meer info over deze studiedagen op www.verkeerskunde.be (kalender)

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

Website: www.mobienvlaanderen.be/convenants/. Abonnement: www.mobienvlaanderen.be/ (tijdschriften en nieuwsbrieven). Redactieadres: Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, sandra.debel@kluwer.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). Verantwoordelijke uitgever: ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 2, 1000 Brussel.
© 2009 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.