



Mobiliteitsbrief

Doorstroming van bus en tram

Vlot openbaar vervoer is een krachtig medicijn tegen verkeersinfarcten. Maar bus en tram worden vooral aantrekkelijk als ze uw inwoners snel en stipt kunnen vervoeren. In samenwerking met het Vlaams gewest en de steden en gemeenten, wil De Lijn de doorstroming van bus en tram bevorderen. In dit nummer vindt u een reeks goede voorbeelden.



Foto: Johan Martens

Slimme ingrepen maken het verschil



Marc Nuytemans (De Lijn):
"We kijken niet alleen naar de effectiviteit van een doorstromingsmaatregel, maar ook naar de invloed op de verkeersveiligheid."

Meer en meer gemeenten zien het belang in van goede doorstroming van het openbaar vervoer, merkt Marc Nuytemans van De Lijn. "Zij nemen daarvoor vaak moedige beslissingen." "De openbaarvervoergebruikers winnen daarbij. Doordat chauffeurs comfortabeler, stipter en regelmatig rijden, komen reizigers op tijd aan of missen ze hun aansluiting niet. Bus en tram worden daardoor aantrekkelijker. Een betere doorstroming op tram- en buslijnen gaat altijd en overal gepaard met een verhoging van de reizigersaantallen." "Naarmate autogebruikers overstappen naar bus of tram neemt het congestieprobleem af voor de overige autorijders. Steden en gemeenten worden daardoor opnieuw beter bereikbaar en meer leefbaar; het verkeer wordt er veiliger op." "Vaak kan een simpele maatregel al een voldoende oplossing bieden. Soms is het aangewezen om oplossingen te combineren, zoals een busbaan gekoppeld aan verkeerslichtenbeïnvloeding."



ir. Chris Caestecker (MOW):
"Wij zorgen voor de gepaste inrichting en uitrusting van de gewestwegen, hebben een voorbeeldfunctie en via o.a. de convenanten een sturingsmogelijkheid voor gemeentewegen."

De doorstromingsmaatregelen op gewestwegen verschillen enigszins van deze op gemeentewegen. Ir. Chris Caestecker van MOW legt uit waarom: "Gewestwegen zijn over het algemeen drukker en worden meer gebruikt door verkeer op langere afstanden, dat liefst behoorlijk snel vooruit wil. Er dringen zich dus vaker keuzes op. Maar momenteel werken toch al ruim 800 kruispunten met verkeerslichten op gewestwegen met een beïnvloeding ten voordele van het openbaar vervoer. Op heel wat autosnelwegen, vooral rond grote agglomeraties, wordt de pechstrook omgevormd tot rijstrook voor het openbaar vervoer. In totaal gaat het over zo'n 26 kilometer."

Doorstromingsmaatregelen

- 1 vrije trambaan / tram-en-busbaan / busbaan;
- 2 een kruispunt herinrichten;
- 3 busluis, slagboom, verzinkbare paal, ... die een weggedeelte voorbehouden voor voertuigen van het geregeld vervoer;
- 4 kruispunten uitrusten met driekleurige, gefaseerde lichtsignalisatie met verkeerslichtenbeïnvloeding;
- 5 herinrichting van halteplaatsen van het geregeld vervoer (volgens de richtlijnen uit het dienstorder AWV 1999/12: de inplanting en inrichting van halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen);
- 6 verminderen of anders inrichten van parkeerplaatsen;
- 7 handhavingsbeleid ter ondersteuning van een goede doorstroming van de voertuigen van het geregeld vervoer;
- 8 ...

Met de vernieuwde module 8 van het mobiliteitsconvenant, die momenteel in de pijplijn zit, zullen alle bovenstaande doorstromingsmaatregelen kunnen worden gerealiseerd.



Foto: Stefaan Van Hul

Wanneer de vraag naar mobiliteit te groot is, zal men geen goede doorstroming kunnen aanbieden aan alle weggebruikers. Vanuit het beleid zullen er dan keuzes gemaakt moeten worden.

Meer voorbeelden

Een overzicht van praktijkvoorbeelden die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen vindt u op: www.mobielvlaanderen.be/convenants/. Klik onder Mobiliteitsbrief 82 op het artikel 'Meer voorbeelden'.

Sint-Niklaas: De langste busbaan van Vlaanderen

Dwars door het centrum van Sint-Niklaas loopt een buscorridor van 3,5 kilometer, bestaande uit een slimme mix van doorstromingsmaatregelen: een busbaan, verkeerslichtenbeïnvloeding en voetgangersveilige halten en oversteken.



Jurgen Goeminne, mobiliteitsambtenaar Sint-Niklaas:
"Ons project wordt een voorbeeld voor andere Europese kleine en middelgrote steden."

Snel en veilig

"Langs de hele corridor loopt een busbaan. De meeste kruispunten zijn uitgerust met verkeerslichtenbeïnvloeding om de bus zo goed mogelijk te laten doorstromen door het stadscentrum. De corridor wordt frequent gebruikt. Om de 7,5 minuten passeert er een bus. Er passeren dan ook 18 lijnen, onder meer naar Lokeren, Dendermonde, Koewacht en Hulst. Het was dus wel nodig om de doortocht van het openbaar vervoer in ons centrum te stroomlijnen," zegt mobiliteitsambtenaar Jurgen Goeminne.

"Bussen kunnen niet alleen vlotter door het centrum, maar de reizigers kunnen ook veiliger op- en afstappen. De bushaltes werden telkens gecombineerd met veilige voetgangsoversteken." Er was bij de aanleg van de corridor ook maximale aandacht voor de voetgangers en de fietsers. Brede, veilige fiets- en voetpaden werden gerealiseerd op de verbinding 'Station - Grote Markt - Waasland Shopping Centrum'.

Goede samenwerking

Het stadsbestuur en De Lijn hebben elk vanuit hun eigen bevoegdheden flink geïnvesteerd. Voor het stadsbestuur was die globale aanpak om de doorstroming te verbeteren trouwens een moedige beslissing. Jurgen Goeminne: "De buscorridor ligt op een van de drukste invalssassen. Maar de combinatie van door-

stromingsbevorderende infrastructurele maatregelen en tariefmaatregelen, hebben hier in Sint-Niklaas geleid tot een positief openbaarvervoerklimaat."

Proceed

"De stad werd trouwens geselecteerd om deel te nemen aan Proceed, een prestigieus Europees onderzoeksproject. Dat project heeft als doel een leidraad te ontwikkelen om de mogelijkheden van het openbaar vervoer in kleine en middelgrote steden fors te verbeteren. In Europa werden er zeven steden geselecteerd, zoals Gijon en Almere. Dankzij de vele recente ontwikkelingen rond openbaar vervoer zijn wij er ook bij," meldt Goeminne trots.



Foto: Stad Sint-Niklaas

Ook op de Grote Markt loopt de afzonderlijke busbaan door.



Foto: Stad Sint-Niklaas

De corridor (het groene traject op de map) moet de stadskern versterken rond de as 'Station - Grote Markt - Koopcentrum'.



Foto: Stad Sint-Niklaas

Reizigers kunnen regelmatig en veilig afstappen. Oversteken vormt geen enkele probleem.

“Uitgestulpte” halten



Foto: Peter Vanhoof

Waar?

Virga Jesseziekenhuis, Stadsomvaart, Hasselt.

Wat was het probleem?

Er waren twee problemen. Op de vroegere uitwijkplaats stonden vaak foutgeparkeerde auto's.

De reizigers moesten zich

tussen die geparkeerde auto's wringen om op de bus te kunnen. Daardoor konden ze ook niet profiteren van de verhoogde perronranden.

Bijkomend probleem was dat de bussen bij deze halte veel tijd verloren. Het duurde altijd lang om vanop de uitwijkplaats terug in het drukke verkeer in te voegen.

Oplossing? “Uitgestulpte” halten (beide rijrichtingen). De bussen stoppen op de rijbaan, vlak naast de wachtplaats voor de klanten. De bussen zijn toegankelijker door de verhoogde perronranden en de voorzieningen voor rolstoelgebruikers en blinden en slechtzienden. De bus kan meteen vertrekken en verliest geen tijd door te moeten invoegen.

Partners? Het was een proefproject van De Lijn om de eigen toegankelijkheidsnormen uit te testen en te evalueren.

Resultaat? Grote tevredenheid bij klanten en busbestuurders door makkelijk opstappen en hogere stiptheid.

Verzinkbare paaltjes



Foto: Peter Vanhoof

Waar? Verbinding Ambachtenlaan met Geldenaaksebaan, Heverlee.

Wat was het probleem?

De bussen moesten de drukke Meerdaalboslaan (N25) oversteken om van de ene industriezone naar

de andere te rijden. Bovendien was die oversteek niet geregeld met verkeerslichten, waardoor de bussen veel tijd verloren en een gevaarlijk manoeuvre moesten uitvoeren (slecht zicht op verkeer dat met een hoge snelheid komt aangereden).

Oplossing? De ventweg die de Ambachtenlaan met de Geldenaaksebaan verbindt, uitrusten met verzinkbare paaltjes. Op die manier kregen de bussen daar een exclusieve doorsteek naar de Geldenaaksebaan. Daarna kunnen ze via het lichtengeregeld kruispunt N25 / Geldenaaksebaan (met busbeïnvloeding) op een vlotte manier naar de industriezone aan de overkant rijden.

Partners? De Lijn en Stad Leuven.

Kostprijs? 29.277 euro (geplaatst in 1997)

Resultaat? Tijds winst, meer verkeersveiligheid en grote tevredenheid bij de reizigers.

Bussluis



Foto: Peter Vanhoof

Waar? Als verbinding tussen twee woonwijken, Zagersweg in Koolkerke (Brugge).

Wat was het probleem?

Men wilde lijn 4 (Brugge Station-Koolkerke) een woongebied laten bedienen, zonder dat er onnodige kilometers gereden worden én

zonder dat de doorsteek een sluipteg zou worden voor het gewone verkeer.

Oplossing? Een busluis van het vaste type. Een kuil in de weg verhindert dat het gewone verkeer doorgang heeft. De spoorbreedte van een auto is immers te smal om er over te rijden. Bussen hebben meer ruimte tussen de banden, die kunnen dus wel passeren.

De voordelen van deze busluis is dat het gewone verkeer met beperkte maatregelen kan tegengehouden worden. Bij busluizen van het beweegbare type (slagbomen e.d.), is er altijd het technische aspect dat voor problemen kan zorgen.

Partners? Aanleg door de stad Brugge, in samenspraak met De Lijn.

Resultaat? Enkel doorgang voor de bus, en de bus moet geen extra omweg maken om de beide wijken te bereiken.

Vrije busbaan op autosnelweg



Foto: Peter Vanhoof

Waar? Op de E34 (vanaf oprit in Zoersel) en de E313 (vanaf oprit in Massenhoven) richting Antwerpen.

Wat was het probleem?

De bussen op de E34 en E313 naar Antwerpen

moesten altijd mee aanschuiven in de file. Dat zorgde voor veel vertragingen. Er was dus een structureel probleem, dat tijdens de werken aan de Antwerpse ring nog zou verergeren.

Oplossing? In het kader van de Minder Hindermaatregelen tijdens de werken werd van de linkerrijstrook van de autosnelweg een vrije busbaan gemaakt. Na de werken werd de busbaan verlegd naar de pechstrook.

Partners? Vlaams Gewest en de Federale Politie.

Resultaat? Tijdens de werken steeg het aantal reizigers enorm: in september 2004 lag het aantal reizigers 66 % hoger dan in juni 2004, tegen januari 2005 was er nog eens een toename met 26 %. Ook op de andere snelbuslijnen naar Antwerpen stegen de reizigersaantallen tijdens de werken, maar veel minder sterk.

Doorsteek en groen licht



Waar? Kruispunt Haachtsesteenweg (N21) met Stationslaan, Melsbroek.
Wat was het probleem? Sinds 2002 bedient De Lijn met verschillende lijnen rechtstreeks de industriezone Cargo dankzij een doorsteek (Watertorenlaan). De tewerkstellingspool Cargo is hierdoor bereikbaar met het openbaar vervoer vanuit Brussel, Keerbergen, Haacht, Kortenberg, Steenokkerzeel, Zaventem, Merchtem, Jette en Vilvoorde. Sommige lijnen moesten echter nog steeds voorbij het drukke kruispunt N21/Luchthavenlaan, met veel vertragingen tot gevolg.

Oplossing? Verkeerslichten (met beïnvloeding door de bus) op het kruispunt Haachtsesteenweg/Stationslaan zodat de bussen de N21 vóór het drukke kruispunt vlot kunnen verlaten en rechtstreeks via de terreinen van Brussels Airport (het vroegere BIAC) de zone Cargo kunnen binnenrijden. Op die manier vermijden ze het drukke kruispunt en wordt ook de zone Noord van de luchthaven ontsloten met het openbaar vervoer. Brussels Airport realiseerde op haar terreinen de verlenging van haar interne ringbaan tot dit kruispunt. Daardoor kunnen de bussen dus vlot en rechtstreeks Cargo binnenrijden. Dankzij de nieuwe verkeerslichten kunnen voetgangers en fietsers ook veilig de gewestweg oversteken. Dat was vroeger bijna onmogelijk tijdens de spitsuren.

Partners? Het Vlaams Gewest stond in voor de VRI (verkeersregelinstallatie) en verkeerslichtenbeïnvloeding, Brussels Airport voor de aanleg van de ringweg.

Resultaat? De reizigers zijn heel tevreden met de tijdswinst (gemiddeld 4 minuten tijdens de spits), de gemeente Steenokkerzeel en de inwoners Melsbroek zijn blij met de plaatsing van verkeerslichten, en Brussels Airport is tevreden dat ook de zone Noord van de luchthaven door het openbaar vervoer bediend wordt.

Goed om weten

MOBILITEITSCONGRES

Voor wie? Iedereen die van ver of dichtbij bij het gemeentelijk mobiliteitsbeleid betrokken is. ■ **Wanneer?** Woensdag 7 maart, van 9 tot 12 uur. ■ **Waar?** Brussel - Consciencegebouw ■ **Programma?** Vernieuwd convenantenbeleid ■ **Kostprijs?** gratis ■ **Meer info en inschrijvingen?** VSV - Stijn Dergent - 015 44 65 55 - stijn.dergent@verkeerskunde.be

DAG VAN DE OPENBARE RUIMTE

Voor wie? De 'Dag van de Openbare Ruimte' wordt jaarlijks georganiseerd voor iedereen die beroepsmatig op de hoogte wil blijven van de laatste ontwikkelingen binnen alle sectoren van de openbare ruimte. ■ **Wanneer?** Woensdag 21 maart 2007, van 10 tot 17.30 uur.

■ **Waar?** Congrescentrum Ter Elst in Edegem (bij Antwerpen).

■ **Programma?** Naast de vele interessante seminars (o.a. 'Waterdoorlatende verhardingen', 'Toegankelijkheid van openbare ruimten',



'Uniforme methode voor de waardebeoordeling van straat-, laan- en parkbomen', 'Integratie van technische installaties in het openbaar domein', 'Bewegwijzeringsproject voor voetgangers in de binnenstad') zijn diverse leveranciers op het gebied van groen, bestrating, spelen, advies, straatmeubilair en licht aanwezig met hun nieuwste producten of diensten. ■ **Kostprijs?** Gratis. ■ **Meer info en inschrijvingen?** www.dagvandeopenbareruimte.be - www.sitevandeopenbareruimte.be

