



# Mobiliteitsbrief

november 2007

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid  
10e jaargang, nr 90 - 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.



Stationsomgeving Wetteren.

Foto: Kluwer

## ■ Extra geld voor stationsomgevingen

In oktober 2007 stampte de Vlaamse overheid het 'Fonds stationsomgevingen' uit de grond. Dat zal 70 miljoen euro bevatten. Het geld zal gebruikt worden voor de (her)aanleg van accommodatie voor bussen en trams van De Lijn in stationsomgevingen. De investeringen gebeuren tussen 2007 en 2015 in 25 steden en gemeenten. Na de eerste selectie zal er een nieuwe planning opgemaakt worden.



De voetgangers- en fietserstunnel zorgt voor een veilige overstek onder het nieuwe spoor. Vlakbij komen er overdekte fietsstallingen voor 200 fietsen. Foto: Pit De Jonge

## ■ Stationsomgeving Tielen: een multimodaal model

**Tielen is een deelgemeente van het Kempense Kasterlee. Recent kreeg het treinstation er een tweede spoor. Binnenkort zal er behalve de rechtstreekse trein naar Brussel ook een rechtstreekse trein naar Antwerpen stoppen. Reden genoeg om de stationsomgeving af te stemmen op extra NMBS-reizigers. Dat gebeurde met grote aandacht voor alle modi.**

Geert Andries: "In samenspraak met Infrabel (netwerkbeheerder NMBS, *nvdr*) werd beslist om een voetgangers- en fietserstunnel onder de nieuwe sporen aan te leggen. Alleen zo konden we het comfort en de veiligheid voor de zachte weggebruikers garanderen. De kosten voor de tunnel heeft Infrabel volledig voor eigen rekening genomen. Aan de twee uitgangen van de tunnel komt binnenkort ook een overdekte fietsstalling van telkens 100 plaatsen."

### 200 extra parkeerplaatsen

De gemeente kocht een aanpalend terrein op om er een parkeerterrein met ongeveer 200 plaatsen van te maken. Andries: "Ons dorp stond voordurend vol met langparkeerders. Daar wilden we kost wat kost iets aan veranderen. De aanpassingen aan het station motiveerden ons extra om daar werk van te maken. Het parkeerterrein is ondertussen al in gebruik en slaat goed aan. Parkeren is er gratis. In de straten rondom het station hebben we gelijktijdig een blauwe zone ingevoerd. Zo zorgen we ervoor dat alle langparkeerders op de juiste plaats parkeren. Dat opzet is geslaagd."

### Een dak voor busreizigers

Ook de reizigers van De Lijn blijven niet in de kou staan. De gemeente plaatste twee schuilhuisjes van De Lijn op 1 minuut wandelafstand van het perron. Andries: "Die schuilhuisjes waren voor ons een must. Je moet de openbaarvervoerreizigers toch een beetje in de watten leggen. De huidige buslijn 200 die het station van Tielen als begin- en eindhalte heeft, is trouwens perfect afgestemd op de uren van de trein van en naar Brussel. De Lijn bekijkt momenteel hoe ze de afstemming kunnen aanpassen met de komst van de nieuwe trein van en naar Antwerpen."



Reizigers van De Lijn kunnen wachten in een schuilhuisje iets verderop. Foto: Pit De Jonge



"De komst van een bijkomende spoorlijn stimuleerde ons om het parkeerprobleem aan het station op te lossen."

Geert Andries,  
mobiliteitsambtenaar Kasterlee  
Foto: Pit De Jonge

# Randparkings als overstappunt

■ Al naargelang de afstand tot het stadscentrum stappen autobestuurders op een randparking over op de fiets, de bus of de tram, of gaan ze gewoon te voet. De overstap kan op verschillende manieren gepromoot worden, bijvoorbeeld door aangepaste fietsinfrastructuur of voordeeltarieven op het openbaar vervoer.



In het station van De Panne komen de trein en de kusttram aan op hetzelfde perron. Vlakbij ligt ook een randparking.

Foto: De Lijn - Stefaan Van Hul

## De Panne: met de tram naar het centrum

De stationsomgeving van De Panne is speciaal ingericht om de overstap tussen auto, tram en trein zo gemakkelijk mogelijk te maken. Automobilisten die een bezoek brengen aan De Panne kunnen al bijna tien jaar hun wagen achterlaten op de randparking in Adinkerke, op zo'n 4 kilometer van het centrum van De Panne. Een parkeerticket voor een volledige dag kost er 2,5 euro. Met het ticket kunnen alle inzittenden van de wagen gratis met de tram naar het centrum van De Panne en terug. De tram vertrekt in de zomer om de 10 minuten, in de winter om de 20 minuten. Het parkeertramticket is te koop in de Lijnwinkel op de parking. Als die gesloten is, kunnen reizigers terecht bij de tramchauffeur. Ook treinreizigers kunnen vlot op de kusttram overstappen. De trein en de kusttram komen op hetzelfde perron aan en vertrekken er opnieuw.

## Lees meer

### over intermodaliteit

Op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be) vindt u twee achtergrondartikels die dieper ingaan op de succesfactoren en de voordelen voor steden en gemeenten die bij overstappunten horen.

- Anneliese Meynaerts van De Lijn beschrijft hoe goed ingerichte en functionerende transferpunten de openbaarvervoergebruiker moeten toelaten een aangename ketenverplaatsing te maken. Ze stipt daarbij in het artikel 'De weg naar een efficiënt overstappunt' aan dat aanpassing aan de lokale omstandigheden een grote rol spelen. Concreet kijkt ze naar vier overstapmogelijkheden: Walk&Ride, Bike&Ride, Ride&Ride en Park&Ride.
- Hans Verbruggen van Vectris toont aan de hand van enkele voorbeelden het nut van intermodaliteit aan. "Gebruik elk vervoersmiddel daar waar het het meest tot zijn recht komt," adviseert de auteur in zijn artikel 'Intermodaliteit en intramodaliteit'.

Lees beide artikels op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (doorklikken op knopje 'Achtergrondinformatie').

## Oostende: park & bike

De stad Oostende heeft twee vaste randparkings, in de zomer komen daar nog twee extra randparkings bij. De vier parkings beschikken in totaal over 400 fietsen die voor 1 dag gratis uitgeleend kunnen worden. De gebruiker hoeft enkel een formulier in te vullen en zich akkoord te verklaren met de voorwaarden. In 2006 werd er 68.000 keer een fiets uitgeleend. De twee vaste randparkings hebben een overdekte fietsstalling, maar 's nachts worden de fietsen in containers bewaard. Alle fietsen hebben een beugelslot en zijn duidelijk herkenbaar dankzij hun gele en rode kleur. Het onderhoud van de fietsen en de coördinatie van de fietsverhuur gebeuren door het Sociaal Huis Oostende.



Foto: Sociaal Huis Oostende

Oostende biedt pendelaars en dagjestoeristen een gratis fiets aan op de randparkings.

Foto: Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer

## Brugge en Mechelen: fietskluisen voor werknemers

De stad Brugge telt maar liefst 65 fietskluisen verdeeld over zes randparkings. De kluisen worden verhuurd aan werknemers die buiten de binnenstad wonen, maar in de binnenstad werken. Ze komen met de auto tot op de randparking en doen het laatste deel van hun woon-werkverplaatsing met de fiets.



Brugge heeft 65 fietskluisen op randparkings.

Foto: Brugge

Een fietskluis huren kost 10 euro per drie maanden of 30 euro per jaar. De exploitatie gebeurt door de Mobiliteitswinkel.

Werknemers kunnen samen met de fietskluis ook een stadsfiets huren. Momenteel wordt ongeveer driekwart van de fietskluisen verhuurd. Ook andere grote en middelgrote steden zien voordelen in het systeem van fietskluisen op randparkings. Zo plaatste Mechelen onlangs ook 20 fietskluisen verdeeld over twee randparkings.

"Afgelopen maand plaatsten wij op twee randparkings 10 fietskluisen. Ook wij mikken daarmee voornamelijk op autobestuurders die in de binnenstad werken maar buiten Mechelen wonen. We willen hen de mogelijkheid geven om hun fiets veilig op de randparkings te stallen voor een langere tijd, dus ook 's nachts en in het weekend. We plaatsten daarom ook overdekte fietsstallingen waar de fiets gratis kan gestald worden. Maar fietskluisen zijn uiteraard nog veiliger."

Leen Schaerlaekens, mobiliteitsdeskundige stad Mechelen



Foto: Mechelen

# Groene Haltes:

met de bus naar het bos en weer terug

■ De Bond van Trein-, Tram- en Busegebruikers (BTTB) werkt samen met Natuurpunt en De Lijn aan Groene Haltes in Vlaanderen. Het concept combineert recreatief wandelen met openbaar vervoer.

Het principe van de Groene Halte is simpel. Je reist met het openbaar vervoer naar beginhalte A, waar een wandeling vertrekt. Op het eindpunt van de wandeling stap je aan halte B opnieuw op de bus (of de trein). De wandeling is telkens tussen 7 en 15 km lang. De buslijnen of treinen die stoppen bij een Groene Halte hebben een minimale frequentie van één keer per uur, ook op zonen feestdagen. In een speciale 'Groene Halte'- folder staat een beschrijving van de wandeling, een wandelkaart en informatie over natuur, cultuur en openbaar vervoer. De folder kost 1 euro (exclusief verzendingskosten).

*Hoeveel wandelingen bestaan er momenteel?*

Jan Vanhee: "Vorig jaar kregen we budget van de Vlaamse overheid om in elke provincie een Groene Halte-wandeling uit te stippelen. Dat hebben we nu gedaan. Die 5 wandelingen liggen trouwens allemaal in natuurgebieden. Enkel bestaande haltes met voldoende frequentie werden als begin- en eindpunt geselecteerd."

*Wat is het kostenplaatje?*

Vanhee: "Bij het installeren van een Groene Halte komen verschillende investeringskosten kijken. Er zijn de drukkosten, de aanmaak van de kaart, de bewegwijzering, de coördinatiekosten,... In principe kunnen wij al die taken op ons nemen, maar een gemeente of een provincie kan gerust ook een deel van het aanmaakttraject voor eigen rekening nemen om kosten te besparen. Veel is bespreekbaar. Aan het label 'Groene Halte' zijn wel een aantal kwaliteitseisen verbonden waar we niet van afwijken. Uiteindelijk zal de BTTB dus altijd wel een coördinerende functie behouden."



De Oost-Vlaamse 'Groene halte'-wandeling vertrekt in Schellebelle aan de Scheldeboorden.

Foto: Peter Van Hoof



Foto: Peter Van Hoof

"Omdat je van halte naar halte wandelt, hoef je niet langs dezelfde weg of langs een minder mooie weg terug naar het startpunt."

Jan Vanhee, projectmedewerker Bond van Trein-, Tram- en Busegebruikers (BTTB).

*Kunnen lokale overheden zelf initiatief nemen?*

Vanhee: "Jazeker. Lokale overheden of provincies die een 'Groene Halte'-wandeling willen ontwikkelen, kunnen contact opnemen met de BTTB. Het kan ook interessant zijn om eens over de gemeentegrenzen te kijken. Een wandeling hoeft immers niet binnen één gemeente te blijven. Als gemeenten samenwerken, kunnen bovendien de kosten verdeeld worden."



De Lijn afficheert aan de begin- en eindhalte informatie over de 'Groene Halte'-wandeling.

Foto: Peter Van Hoof



**Een 'Groene Halte' - folder bevat:**

- een routebeschrijving;
- een gedetailleerde kaart van de wandelroute;
- info over het openbaar vervoer vanaf begin- en eindpunt van de wandeling;
- info over de plaatselijke horeca en toeristische attracties in de buurt;
- info over de plaatselijke flora en fauna.

**Meer info:** Jan Vanhee, BTTB, jan.vanhee@bttb.be, [www.bttb.be/groenehalte/](http://www.bttb.be/groenehalte/)

## ■ Een mooi schuilhuisje maakt wachten aangenamer

De lokale overheden staan in voor de halte-accommodatie aan haltes van De Lijn. De Lijn biedt al jaren goedkopere halte-infrastructuur aan. Er is keuze tussen drie formaten schuilhuisjes. Een gemeente betaalt slechts 1/3 van de prijs, de rest wordt betaald door de Vlaamse overheid. De lokale overheden betalen 1.042 euro voor het kleinste en 1.726,50 euro voor het grootste model. Sinds 2006 komt de Vlaamse overheid ook financieel tussen op overdekte fietsenstallingen aan haltes van De Lijn. De Lijn ontwikkelde een speciaal model dat qua look helemaal aansluit bij de schuilhuisjes (links op de foto). Voor details en de juiste prijzen kunt u terecht op [www.delijn.be/u\\_bent/overheid/index.htm](http://www.delijn.be/u_bent/overheid/index.htm) (Op 1 Lijn - halte-accommodatie).



Foto: De Lijn - Epsilon

# Vlotte overstap van trein naar bus



**Aribus: op een elektronisch paneel lezen buschauffeurs de wachttijd af wanneer de trein vertraging heeft.**

Foto: Peter Van Hoof

■ **In de jaren '90 ontwikkelde de NMBS samen met De Lijn en TEC een systeem dat de overstap tussen trein en bus beter regelt: Aribus. Het systeem is ondertussen gemoderniseerd en wordt nu in een 80-tal Belgische stations gebruikt.**

Veel treinreizigers maken gebruik van bussen of trams voor hun natransport. Vijf minuten treinvertraging kan echter al voldoende zijn om een aansluiting te missen. Om dat zoveel mogelijk te vermijden, werd het Aribus-systeem ontwikkeld. Aribus staat voor Automatic Railway Information gelinkt met businformatie. Op een elektronisch paneel kunnen bestuurders van De Lijn bij treinvertragingen de extra wachttijden aflezen. De informatie komt rechtstreeks van een computer op het seinhuis waarin ook de dienstregelingen van de treinen en de bussen, de afgesproken wachttijden en de noodzakelijke overstaptijden opgeslagen

zitten. In het systeem is ook een controle ingebouwd waardoor kan nagegaan worden of de chauffeur van De Lijn de voorziene aansluiting heeft gerespecteerd. Uiteraard zijn er ook maximumwachttijden afgesproken, want het is niet de bedoeling om de andere passagiers op de bus in de problemen te brengen.

Momenteel wordt het Aribus-systeem in Vlaanderen gebruikt aan de stationsomgevingen in Aalst, Aalter, Aarschot, Boom, Brugge, De Panne, Deinze, Denderleeuw, Dendermonde, Diest, Eeklo, Geel, Genk, Gent-Sint-Pieters, Geraardsbergen, Halle, Hasselt, Heist-o/d-berg, Herentals, Ieper, Kortrijk, Landen, Leuven, Lier, Lokeren, Mechelen, Menen, Mol, Oostende, Oudenaarde, Puurs, Roeselare, Sint-Niklaas, Sint-Truiden, Tiel, Tienen, Torhout, Turnhout, Vilvoorde, Waregem, Wetteren, Zottegem. Binnenkort wordt het systeem ook in gebruik genomen in Diksmuide, Knokke, Neerpelt en Tongeren.

## Goed om weten

### ■ **Nieuw stappenplan 'Verbreden en verdiepen Mobiliteitsplan'**

Op [www.mobielvlaanderen.be/convenants](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants) (onder de knop Mobiliteitsplan of via 'Wat is nieuw?') vindt u een **nieuw Stappenplan** 'Verbreden en verdiepen' in het kader van de bijsturing van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan.

**Ook nieuw:** 'Model Kostenraming module 10' en het 'Model Kostenraming module 13', te vinden bij de toelichtingen bij module 10 en 13. Die ingevulde kostenraming is een onderdeel van de startnota.

### ■ **Meldpunt Fietspaden**

Sinds 1 oktober 2007 kunnen burgers knelpunten op fietspaden melden via het 'Meldpunt Fietspaden' op [www.meldpuntfietspaden.be](http://www.meldpuntfietspaden.be). Het meldpunt is vooral bedoeld om een abnormale toestand te signaleren, die een echt gevaar inhoudt voor de fietsers en een dringende tussenkomst van de wegbeheerder vraagt. Het bericht wordt automatisch naar de bevoegde wegbeheerder doorgemailed.

Foto: Fietsersbond

### ■ **Oproep: projecten voor verkeersveiligheid**

In 2008 organiseren de Vlaamse Stichting Verkeerskunde en het Steunpunt Mobiliteit en Openbare werken – spoor Verkeersveiligheid op 23 mei voor de zesde maal het Vlaams Congres Verkeersveiligheid. Naar aanleiding daarvan verschijnt ook opnieuw het Jaarboek Verkeersveiligheid. Als u afgelopen jaar een project op touw hebt gezet om de verkeersveiligheid in Vlaanderen te verbeteren, kunt u dat via een projectfiche indienen tot 15 februari 2008. Er zijn drie domeinen: educatie/sensibilisatie, technologie/infrastructuur en handhaving. U kunt zoveel projecten indienen als u wilt. Meer info vindt u op [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be). Daar kunt u ook de projectfiches downloaden.

### ■ **Brochure 'Mobiliteitsparticipatie in buurten. Inspirerende praktijkvoorbeelden'**

Samenwerking en communicatie tussen de lokale overheid en buurtbewoners is cruciaal. Maar hoe kunt u participatie rond lokale mobiliteitsprojecten het best aanpakken? Mobiel 21 ontwikkelde een praktijkgerichte brochure over deze problematiek. De brochure kwam er in het kader van de campagne 'Varieer-het-verkeer' georganiseerd door KOMIMO, met steun van de Vlaamse Overheid. Deze brochure (27 pagina's) met praktijkvoorbeelden uit Bornem, Hasselt, Kortesseem, Lanaken, Maaseik, Rumst en Staden kan gemeenten, buurtverenigingen en actiegroepen stimuleren om efficiënt samen te werken. Elke gemeente ontving een exemplaar. Nabestellen (tegen verzendingskost) kan door een mailtje te sturen naar: [info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)



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

**Website:** [www.mobielvlaanderen.be/convenants/](http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/). **Abonnement:** [sandra.debel@wkb.be](mailto:sandra.debel@wkb.be). **Redactieadres:** Sandra De Bel, Kluwer, Motstraat 30, 2800 Mechelen, [sandra.debel@wkb.be](mailto:sandra.debel@wkb.be). **Redactieraad:** Dominique Ameele (MOW), Filip Boelaert (kabinet Crevits), Erwin Debruyne (VMSG), Daphne DeWolf (Agentschap Wegen en Verkeer), Frans Helon (MOW), Eddy Klynen (VSV), Willy Miermans (Hogeschool voor Verkeerskunde), Marc Nuytemans (De Lijn), Dirk Verhoeven (MOW), Lieslotte Wackeniër (kabinet Van Brempt). **Verantwoordelijke uitgever:** ir. Fernand Desmyter, departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Koning Albert II-laan 20 bus 4, 1000 Brussel.

© 2007 Vlaamse overheid Departement Mobiliteit en Openbare Werken.