

Vlaamse mobiliteitslessen voor Centraal- en Oost-Europa

VERKEERSKUNDE | Ervaringen van de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (UGent)

DIRK LAUWERS (UGENT – AFDELING MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE PLANNING),
REEN SIMOEN (UGENT – AFDELING MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE PLANNING),
DOMINIQUE GILLIS (ARCADIS BELGIUM, UGENT – AFDELING MOBILITEIT EN
RUIMTELIJKE PLANNING) EN JORIS ADRIAENSEN (ARCADIS BELGIUM)

In Centraal- en Oost-Europese landen staat de verkeerskunde nog in haar kinderschoenen. Meestal wordt de term verengd tot 'wegenbouw', met vooral aandacht voor wat er onder de weg zit: een stevige fundering. Door de toenemende verkeersproblemen groeit echter het besef dat er méér nodig is en dat men ook moet bezig zijn met wat zich óp de weg afspeelt. Daarom kijken veel landen met groeiende belangstelling naar technieken en instrumenten die in West-Europese landen al met wisselend succes zijn toegepast. De Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP) van de Universiteit Gent trok de voorbije jaren geregeld oostwaarts voor lezingen, workshops en trainingen.

Sinds de staatshervorming van 1993, die aan Vlaanderen uitgebreide bevoegdheden inzake buitenlands beleid toekende, sluit Vlaanderen jaarlijks Samenwerkingsakkoorden af met de landen van Centraal- en Oost-Europa. Het doel is om projecten te subsidiëren die een structurele samenwerking betrachten tussen Vlaamse en Oost-Europese partners. In dit kader heeft de Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP) van de Universiteit Gent in de vorige jaren een rijke traditie opgebouwd in Centraal- en Oost-Europa, met lopende of recent afgeronde mobiliteitsprojecten in Bulgarije (Smolyan, Veliko Tarnovo), Roemenië (Calarasi, Targu Mures) en Kosovo (Peja). Ook voor de periode 2010-2011 staan een aantal projecten in de steigers. Aan Vlaamse zijde namen onder meer het Vlaamse Gewest (Agentschap Wegen en Verkeer), Arcadis Belgium en MobiMind deel als projectpartners. Als lokale partners werd een vaste samenwerking aangegaan met de University of Architecture, Civil Engineering and Geodesy (UACEG) in Sofia, het Center for Urban Mobility van de stad Sofia en de Polytechnic University in Boekarest.

In dit artikel belichten we de Oost-Europese projecten van AMRP die zich specifiek richten op kennisuitwisseling op het vlak

van verkeer en mobiliteit. Voor die projecten wordt telkens een specifieke regio uitgekozen. Ieder project begint steevast met een discussie over de verkeerssituatie en –problemen in het studiegebied. Op basis hiervan wordt het verdere projectverloop uitgetekend, aan de hand van een aantal missies, waarbij telkens een Vlaamse afvaardiging naar het oosten trekt voor een aantal lezingen, workshops of trainingen rond specifieke thema's. De klemtoon ligt steeds op mogelijkheden tot uitwisseling van methoden en ervaringen. In de periode tussen twee missies proberen de lokale partners de verzamelde leerpunten in praktijk te brengen voor de gekozen case om op die manier een blijvend leereffect te bereiken.

BEGINNEN BIJ DE BASICS

Het duurzaamheidsbegrip raakte wereldwijd gelanceerd door het Brundtland-rapport, dat als basis diende voor de VN-conferentie over milieu en ontwikkeling in 1992 in Rio de Janeiro. Daarin wordt gesteld dat een duurzaam ecologisch beleid erop gericht is te voorzien in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Bij duurzame mobiliteit is de uitdaging een evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid, economisch welzijn, gezondheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en een efficiënt gebruik van de natuurlijke hulpbronnen. Beleidsmatig is dit enkel

Samenwerking met steden in Oost-Europese landen leert ons dat zij voor de meeste verkeersproblemen slechts één oplossing kennen: extra weginfrastructuur.

mogelijk door buiten de grenzen van het eigen departement te denken en te gaan samenwerken.

Gestructureerde aanpak van mobiliteitsproblemen

Samenwerking met steden in Oost-Europese landen leert ons dat zij voor de meeste verkeersproblemen slechts één oplossing kennen: extra weginfrastructuur. Dat gaat dan van meer en grotere wegen tot de bouw van bruggen en tunnels. Mogelijk is dit voor een stuk ingegeven vanuit de planningsfilosofie uit de sovjetperiode. In elk geval leidt het vaak tot te ambitieuze projecten met overdreven verwachtingspatronen, in plaats van door-dachte keuzes vanuit rationele denkpatronen. Zo werd in Calarasi (Roemenië) gedacht aan een ringweg om de doorgaande

PROCESMATIGE BENADERING VAN EEN (MOBILITEITS)PROBLEEM

Probleemdefiniëring: vooraleer een oplossing te zoeken is het cruciaal om het echte probleem af te bakenen.

Verkeersonderzoek: het verzamelen van verkeersgegevens is nodig om tot een realistisch mobiliteitsbeleid, -strategie en -planning te komen. Verkeersdata dienen als basis voor verkeersmodellen en allerhande analyseprogramma's, en zijn dus noodzakelijk voor het evalueren van trends en evoluties op vlak van mobiliteit.

Probleemanalyse: het analyseren van verkeersdata is essentieel om tot betrouwbare en waarheidsgetrouwe uitspraken te komen.

Beleidsstrategie: de te ondernemen stappen op korte en lange termijn om het aangeduide probleem op te lossen moeten geformuleerd worden. Dit alles moet goedgekeurd worden door de leidinggevende instanties.

Mobiliteitsmaatregelen: de beleidsstrategie moet omgezet worden in duidelijke en concrete mobiliteitsaanpassingen en -maatregelen.

Realisatie en Evaluatie: uiteindelijk moet de mobiliteitsmaatregelen effectief uitgevoerd worden om het vastgestelde probleem op te lossen. Daarna moeten de gevolgen van de aanpassingen opgevolgd en geëvalueerd worden. Op die manier kunnen de maatregelen zo nodig bijgesteld worden en kunnen de betrokken instanties belangrijke lessen leren voor de toekomst.



weg te ontlasten, maar zou tegelijk de spoorwegkruising op deze laatste weg ongelijkgronds gemaakt worden... Dubbel werk dus. Er wordt niet nagedacht over de oorzaak van problemen. Men stelt zich zelden vragen als 'Hoeveel verkeer draagt deze weg?', 'Welke modi maken gebruik van deze weg?', 'Hoe zijn de verkeersstromen georiënteerd?' of 'Gaat het om functioneel of recreatief ruimtegebruik?'. Om tot een passende oplossing te komen is echter een gestructureerde procesmatige benadering van het probleem nodig. Voor mobiliteitsproblemen is dat niet anders (zie kaderstukje 'Procesmatige benadering van een (mobiliteits)probleem').

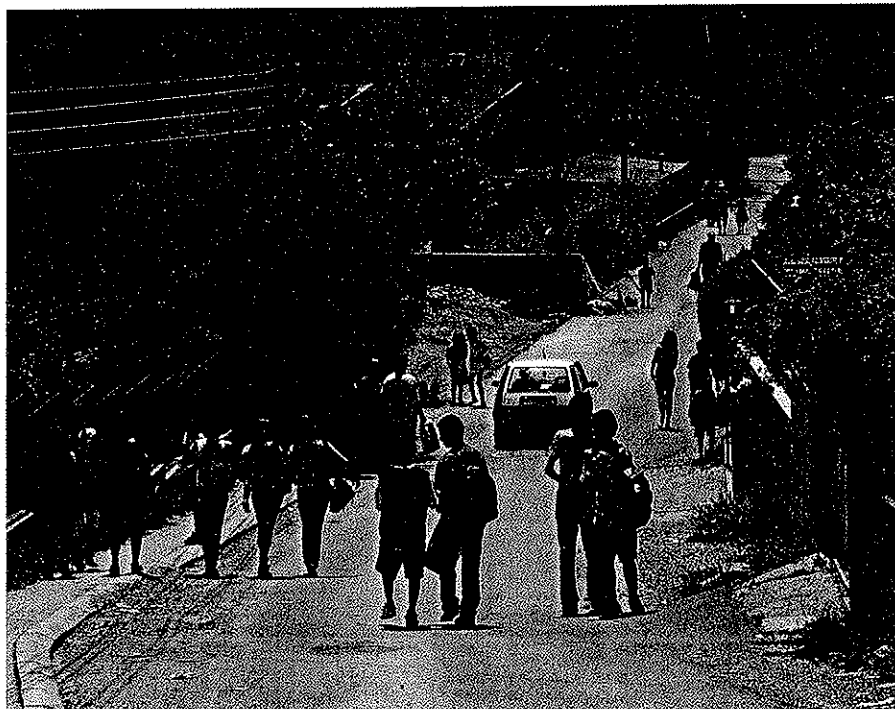
Afhankelijk van de te beantwoorden vragen zullen verschillende verkeersgegevens verzameld worden en dus ook verschillende soorten analyses toegepast worden. Merk op dat een bepaald mobiliteitsprobleem vaak een oplossing kent die raakt aan verschillende mobiliteits thema's (verkeersmodellen, wegcategorisering, verkeersveiligheid, parkeerbeleid; zie verderop). Er moet ook altijd worden nagegaan hoe een enkel probleemgeval gerelateerd is aan de algemene mobiliteitsproblematiek van een stad of regio. In het geval van Peja in Kosovo, bijvoorbeeld, wordt momenteel een 2x2-weg aangelegd van en naar een duidelijke knelpuntkruising. Het design van deze weg is volledig gericht op het gemotoriseerd verkeer. Dat aan deze 'oplossing' geen gestructureerd onderzoek is voorafgegaan blijkt uit de analyses die wij deden op basis van recente verkeersdata. Niet alleen blijken de hoofdgebruikers van deze kruising voet-

gangers te zijn, daarnaast blijkt ook dat het knelpunt geen echte oplossing krijgt indien er geen terugkoppeling gemaakt wordt naar het volledige netwerk waar deze kruising deel van uitmaakt.

In Oost-Europese landen is men geneigd naast elkaar te werken. Iedereen doet zijn ding zonder te overleggen, ook al zoeken anderen eigenlijk naar een oplossing voor hetzelfde probleem

Integrale benadering van mobiliteitsproblemen

Zoals eerder aangegeven heeft het duurzame mobiliteitsbegrip een grote reikwijdte, met raakvlakken op vele beleidsdomeinen. Dit heeft tot gevolg dat de betrokken partijen hun plannen en maatregelen best op elkaar afstemmen om zo een coherent



In Peja (Kosovo) gaan de kinderen bijna allemaal te voet naar school, ondanks de verkeersproblemen en soms erbarmelijke infrastructuur.

Foto: Reen Simoen

beleid te kunnen voeren. In Oost-Europese landen is men echter geneigd naast elkaar te werken. Iedereen doet zijn ding zonder te overleggen, ook al zoekt men eigenlijk naar een oplossing voor hetzelfde probleem. Niet echt efficiënt dus...

Vlaanderen leerde jaren geleden zijn lesje en sinds de invoering van het mobiliteitsconvenantenbeleid in 1996 staat een integrale aanpak van de mobiliteitsproblemen voorop. Een convenant is een vrijwillige overeenkomst tussen de betrokken partners en moet niet gezien worden als een doel op zich maar eerder als een hefboom. Een dergelijk mobiliteitsbeleid vermijdt immers tegenstrijdige maatregelen en laat toe om de beschikbare middelen op een meer gecoördineerde manier in te zetten.

Nog meer dan voor ons kan een integrale, planmatige en multimodale aanpak van mobiliteitsproblemen en de daarmee gepaard gaande doelgerichte investeringen een sprong voorwaarts betekenen voor de Oost-Europeanen. Dankzij deze mobiliteitsprojecten krijgen zij de kans mee de vruchten te dragen van wat Vlaanderen geleerd heeft uit zijn fouten. Tegelijk kunnen wij zien wat we verloren zijn door niet van in het begin op deze manier te werk te gaan.

Een prachtvoorbeeld is de voetgangerscultuur bij schoolgaande kinderen in Peja, Kosovo. Ondanks de verkeersproblemen en soms erbarmelijke infrastructuur gaan bijna alle kinderen te voet naar school. Hoewel onze infrastructuur op het eerste gezicht veel beter lijkt, zet ze aan tot gemakzuchtig gebruik van de auto en blijven de actieve weggebruikers (voetgangers en fietsers) in de kou. Tegenwoordig wordt er in Vlaanderen dan ook hard gewerkt en campagne gevoerd om jongeren opnieuw de mogelijkheid te geven en te stimuleren naar school te stappen of te fietsen.

ACTUELE AANDACHTSPUNTEN

Verkeersmodellen

Het gebruik van verkeersmodellen staat in de meeste landen nog in zijn kinderschoenen. Nochtans zouden zowel macromodellen (bijv. met het oog op grote infrastructuurwerken, zoals de aanleg van snelwegen of de opwaardering van belangrijke verbindingswegen) als microsimulaties (optimaliseren van kruispuntinrichting en -regeling) zeker hun diensten kunnen bewijzen. Een van de pijnpunten hierbij is de beschikbaarheid van basisgegevens. De kwaliteit van zowel socio-economische data als verkeersgegevens laat soms erg te wensen over: Ook (structurele) verkeersstellingen zijn meestal enkel op nationale wegen beschikbaar.

Een van de projecten in het Roemeense Tirgu Mures houdt specifiek de opmaak van een regionaal verkeersmodel in. Door de aanleg van de snelweg zal het wegennet in de regio immers grondig hertekend worden: heel wat wegen zullen hun bovenlokale verkeersfunctie verliezen aan de snelweg, terwijl andere wegen plots een nieuwe taak krijgen als toevoer naar de snelweg. Het model zal toelaten om deze netwerkeffecten in beeld



De Oost-Europese inrichtingsprincipes zijn vaak verstikkend. Hoe kun je bijvoorbeeld doortochtprincipes toepassen als je overal een minimale rijbaanbreedte van ruim 7 meter moet respecteren?

te brengen, en daarmee ook de toekomstige wegcategorisering en bijbehorende herinrichtingsprojecten vast te leggen. In Veliko Tarnovo (Bulgarije) is kort voor de zomer een groot-scheepse telcampagne uitgevoerd, als input voor een microsimulatie van de centrale boulevard, waarin gezocht zal worden naar optimalisaties voor de kruispunten op dit traject.

Wegcategorisering

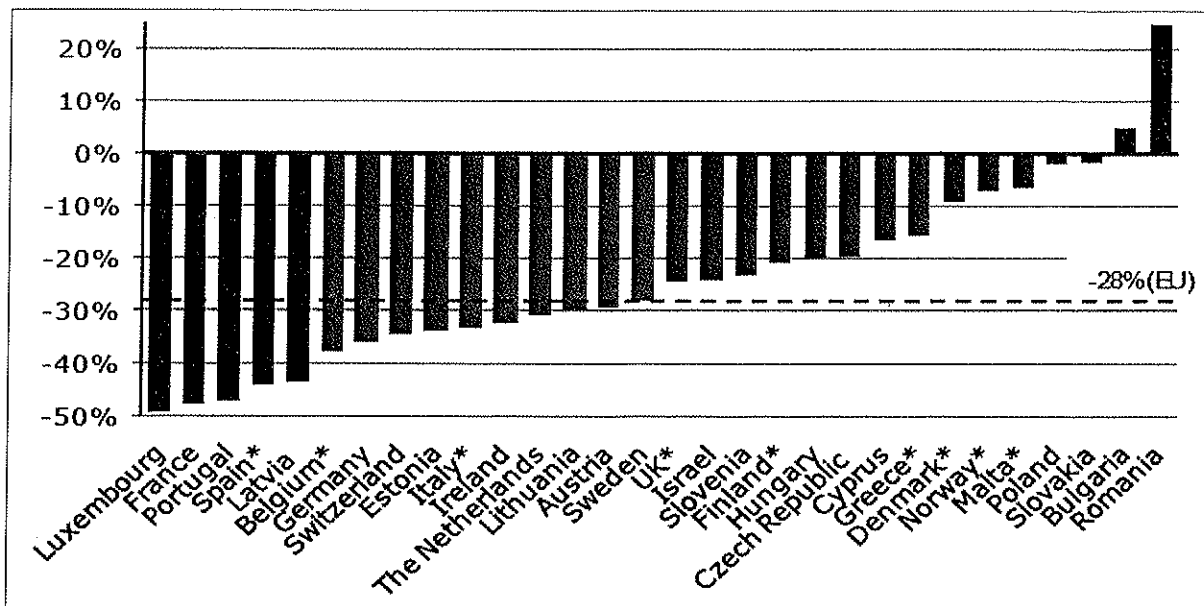
Typerend in vooral de Roemeense wegcategorisering is het strakke kader:

- Zo is de definitie van de verschillende wegcategorieën eenduidiger omschreven dan in Vlaanderen: een weg van een bepaalde categorie maakt de verbinding tussen ruimtelijke elementen van een bepaald niveau, die duidelijk zijn vastgelegd. Op deze manier wordt ook een afstemming verzekerd tussen het verkeersnetwerk en de ruimtelijke omgeving.
- De wegcategorisering is direct gelinkt aan het wegbeheer: de toewijzing aan een bepaalde categorie staat gelijk met de toekenning van de weg aan een wegbeheerder (nationale wegen, county wegen, gemeentewegen).
- Aan iedere wegcategorie zijn een aantal inrichtingsprincipes (of -vereisten) gekoppeld: minimaal aantal rijstroken, minimale rijstrookbreedte, minimale snelheidsregime en minimale obstakelvrije ruimte langs de weg.

Dit toont een aantal belangrijke verschillen tegenover de Vlaamse praktijk. Vooral de eenduidigheid waarmee de verschillende categorieën zijn vastgelegd, voorkomt de onduidelijkheid en interpretatie van de Vlaamse categorisering. Een dergelijke aanpak helpt ook om een link te leggen tussen de ruimtelijke structuurplanning en de ontwikkeling van het wegennetwerk.

Een ander verschil is dat de Oost-Europese methodiek haast vanzelf leidt tot rastervormige netwerken, daar waar Vlaanderen hardnekkig streeft naar boomstructuren.

De inrichtingsprincipes ten slotte blijken – voornamelijk door de rigoureuze toepassing ervan – vaak erg verstikkend tegenover de Vlaamse ervaring, die net ontwerprijheid hoog in het vaandel voert met het oog op een betere verkeersleefbaarheid en een optimale inpassing in de ruimtelijke context. Hoe pas je bijv. doortochtprincipes toe als je overal een minimale rijbaanbreedte van ruim 7 meter moet respecteren?



Grafiek 1: Evolutie van het aantal verkeersdoden in Europa in de periode 2001-2008 (Bron: ETSC - European Transport Safety Council, 'EU gains momentum in road safety', juni 2009). (* voorlopige cijfers: definitieve cijfers nog niet beschikbaar op het moment dat de publicatie in druk ging)

Verkeersveiligheid

Recente publicaties in verband met verkeersveiligheid in Europa tonen aan dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Oost-Europa, met Roemenië en Bulgarije als negatieve uitschieters (zie grafiek 1). Zij zijn immers de enige landen in Europa waar het aantal verkeersdoden nog blijft stijgen. Uit de besprekingen met de lokale partners bleek enerzijds een groot besef van de zorgwekkende toestand - het ochtendnieuws is er dagelijks doorspekt met spectaculaire verkeersongevallen - maar anderzijds ook een zwaar gevoel van machteloosheid door gebrek aan kennis en middelen.

Om hieraan tegemoet te komen werd het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid uitgebreid voorgesteld, met specifieke aandacht voor de aanpak van zwarte punten. In het bijzonder werd ingegaan op de AVOC-methode voor het analyseren van zwarte punten, en een 'maatregelencatalogus' van frequente verkeersveiligheidsmaatregelen. Het eerste luik moest tonen dat met een structurele opname en verwerking van de ongevalgegevens al een belangrijke stap gezet kan worden naar meer verkeersveiligheid. Het voorstellen van een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen maakte duidelijk dat verkeersveiligheidsbeleid geen kwestie is (hoeft te zijn) van zware investeringen en grote projecten, maar dat kleinschalige maatregelen vaak al een groot effect teweegbrengen.

Toen bij de laatste missie in Calarasi (Roemenië) bleek dat voor een aantal zwarte punten in de stad al een aantal zelf bedachte maatregelen gerealiseerd waren, mochten we opgelucht besluiten dat hier zeker en vast een stap voorwaarts was gezet.

Parkeerbeleid

De parkeerproblematiek is een van de grote zorgen voor de komende jaren. In Sofia en Boekarest is de parkeerdruk reeds enorm,

maar ook in vele andere steden is de parkeersituatie nijpend. Voetpaden en verkeersgeleiders zijn er al getransformeerd tot alternatieve parkeerplaatsen. Ook (drie)dubbelparkeren is normaal; achter de voorruit ligt dan een briefje met gsm-nummer voor het geval een van de ingesloten voertuigen wil vertrekken. Het autobezit kende de laatste jaren een sterke boom, maar wordt nu enigszins geremd door economische crisis. Gezien de achterstand tegenover de rest van Europa wordt voor de komende jaren wel weer een sterke groei verwacht. We kunnen dus stellen dat de huidige problemen slechts een voorbode zijn voor erger, temeer daar veel op sovjetplanning gebaseerde stedelijke gebieden niet voorzien zijn op de grote autodruk.

In het kader van het project in Veliko Tarnovo, de vroegere hoofdstad van Bulgarije, werd daarom een grootscheeps parkeeronderzoek opgezet, waarbij het parkeeraanbod geïnventariseerd werd en waarbij het parkeergedrag (bezetting, parkeerduur, turnover) in het stadscentrum in kaart werd gebracht. Het voor-



De parkeerproblematiek zal de komende jaren een groot zorgenkind zijn. De autodruk is nu al een gigantisch probleem terwijl het autobezit nog sterk zal toenemen. Op de foto een voorbeeld van parkeerdruk in het Bulgaarse Smolyan.

naamste doel was opnieuw om aan te tonen dat een gestructureerde aanpak toelaat om op basis van onderzoek tot een duidelijke probleemstelling te komen en om van daaruit gerichte en doordachte maatregelen te kunnen treffen.

Het onderzoek wees uit dat, ondanks het betalend parkeren, een groot deel van de parkeer capaciteit in het centrum wordt ingepalmd door langparkeerders: werknemers en bezoekers van de aanwezige diensten en kantoren. De hoofdoorzaak bleek een gebrek aan handhaving. In de komende fase zal daarom een parkeerbeleid worden uitgewerkt, dat zich vooral richt op een betere benutting van het bestaande aanbod. Op die manier creëert de stad minstens tijdelijk ademruimte om de optie voor bijkomende parkeergebouwen verder te onderzoeken.

REMMENDE VOORSPRONG

Oost-Europese landen zetten steeds meer de stap naar verbreding van een pure verkeersbenadering naar een samenwerking met actoren binnen het ruimere mobiliteitskader. Het besef groeit dat er veel te leren valt uit buitenlandse ervaringen, waar soortgelijke problemen vaak al met wisselend succes zijn aangepakt. Profiteren van succesformules en gekende valkuilen ontwijken moet toelaten om sneller en efficiënter tot goede oplossingen te komen.

Het valt dan ook te verwachten dat de landen in Oost-Europa op vele vlakken zullen kunnen profiteren

In Sofia kunnen parkeerders een ticket kopen bij een parkeerwachter of via hun gsm. Parkeerautomaten zijn er niet.

van de wet van de remmende voorsprong. Doordat zij nu pas met deze problemen geconfronteerd worden, kunnen ze mee genieten van de buitenlandse ervaring, en direct instappen in state-of-the-art technologie. Zo is er in Sofia voor gekozen om geen parkeerautomaten te plaatsen, maar onmiddellijk in te stappen in een systeem van gsm-parkeren, wat intussen instaat voor ruim 80% van de betalingen (tegenover bijv. zo'n 30% in Antwerpen). De overige 20% gebeurt nog op ambachtelijke wijze, met parkeerwachters die parkeertickets verkopen. Ook op andere vlakken, bijvoorbeeld rond verkeersmanagement, is een snelle inhaalbeweging mogelijk.

Voor de projecten waaraan AMRP heeft meegewerkt, zou het alvast een bekroning zijn, mochten we over 10 jaar op studiereis naar Oost-Europa gaan, om daar de goede praktijkvoorbeelden te gaan bekijken.

SAMENVATTING

Veel Centraal- en Oost-Europese landen hebben zelf weinig ervaring en expertise inzake verkeerskunde en focussen meestal alleen op wegenbouw. Steeds meer houden ze echter rekening met het ruimere mobiliteitskader. Daarbij maken ze gebruik van technieken en instrumenten uit West-Europese landen. De Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning (AMRP) van de Universiteit Gent trok de voorbije jaren geregeld naar Oost-Europa voor lezingen, workshops en trainingen.

Trefwoorden: Oost-Europa, verkeerskunde.

KORT

Zelfstandigen pleiten voor doordacht parkeerbeleid in handelskernen

Bijna de helft van de 308 Vlaamse steden en gemeenten heeft geen parkeerbeleid uitgetekend. Dat is nefast voor de lokale zelfstandige en handelaar, die daardoor de consument ziet uitwijken richting supermarkten en winkelcentra buiten het centrum. Dat besluit het NSZ (Neutraal Syndicaat voor Zelfstandigen) uit een eigen onderzoek. Het aantal slaggers, bakkers en lokale voedingswinkels is de laatste tien jaar dramatisch afgenomen. Een van de grootste boosdoeners is een falend of ontbrekend parkeerbeleid, zegt het NSZ. 46% van de Vlaamse steden en gemeenten blijkt geen parkeerbeleid te hebben uitgestippeld. Vooral landelijke gemeenten (75%) en verstedelijkte gemeenten (59%) zien hier geen behoefte in. De grote steden scoren beduidend beter: slechts 10% heeft geen parkeerbeleid. Opmerkelijk ook: 28% van de steden en gemeenten geeft zelf aan over te weinig parkeerruimte te beschikken. Het NSZ vraagt om bij de herinrichting van handelskernen zo

weinig mogelijk parkeerplaatsen te laten sneuvelen en zo veel mogelijk gratis kortparkeren in te voeren.

Meer info: www.nsz.be (persbericht van 20 september 2009)

Crevits wil alle reizigers van De Lijn tellen met chipkaart

Vanaf volgend jaar moet iedereen die op een bus of tram van de Lijn stapt, geregistreerd worden, bijvoorbeeld met een chipkaart. Dat verklaarde Vlaams minister van Mobiliteit Hilde Crevits in een interview met De Tijd. Door te investeren in een efficiënt registratiesysteem wil de minister de exacte passagiersaantallen kennen. Nu worden de reizigers geteld via steekproeven en schattingen. Dat levert geregeld kritiek op omdat De Lijn de werkelijke aantallen zou overschatten. De installatie van hardware in bussen en de verdeling van de eerste chipkaarten zou volgend jaar starten. Eind 2010 wil de minister de eerste cijfers hebben. Na een test in een beperkt gebied zal het systeem uitgebreid worden naar heel Vlaanderen. (Bron: De Tijd, 10 oktober 2009)