

VLOTTER BUS-VERKEER DOOR UITGESTULPTE HALTES EN EEN 'BYPASS'



Voor een goed werkend openbaar vervoer is een vlotte doorstroming een basisvoorwaarde. Mede onder impuls van het Europese Civitas-project worden daarom maatregelen genomen om bussen en trams beter te laten doorstromen. Een eerste stap in dit project is het herinrichten en veiliger maken van ongeveer 150 bushaltes. Dit betekent dat de Gentse bussen vlotter en veiliger kunnen stoppen en sneller door de stad zullen rijden.

Ook de afgelopen maanden waren er weer verschillende realisaties die de busreizigers zeker ten goede komen. Zo werden er enkele bushaltes uitgestulpt: aan de hoek van de Evergemsesteenweg met de Liefkenstraat, in de Ledeganckstraat, twee in de Henri Dunantlaan en nog een in de Sint-Bernadettestraat.

Bij een uitgestulpte halte staat de bus stil op de rijbaan om de passagiers in en uit te laten stappen, in plaats van in een speciaal 'bushaventje'. Dit heeft het voordeel dat de bus sneller weer kan vertrekken, omdat de auto's achter de bus moeten wachten. Tegelijk ontstaat er een veiligere omgeving aan de halte. Fietsers worden bijvoorbeeld niet meer gehinderd bij een busstop, doordat het fietspad rond de halte wordt omgeleid.

Het Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaams Gewest zorgt voor een nieuwe busbaan als 'bypass' tussen de Alfons Braeckmanlaan en de Victor Braeckmanlaan. De bus moet hier nu niet meer voor de lichten wachten en stroomt dus vlotter door. Langsheen deze busbaan werd ook een halte ingericht.



CAMBIO TEST ECO-DRIVING UIT



Om een beter zicht te krijgen op de impact van eco-driving, gaf cambio in het kader van het Europese Momo- en Civitas-project aan een testgroep van 35 cambio-gebruikers de kans om gratis 'eco-driving' lessen te volgen.

Eco-driving reikt chauffeurs een aantal rijvaardigheden aan om milieubewuster te rijden, maar ook om sneller gevaar op te merken en risico's beter te kunnen inschatten. Eco-driving leidt zo tot een milieuvriendelijkere rijstijl, een lager brandstofverbruik en een kleinere kans op ongevallen.

Het kortetermijneffect gaat over het verschil tussen de 1ste rit en 2de rit tijdens de cursusdag. Bij 80% van de deelnemers daalde het verbruik per 100 km, soms zelfs tot 28%. Bij 6% was geen resultaat merkbaar en bij 14% viel het resultaat negatief uit. Om het effect op lange termijn te meten, monitort cambio het rijgedrag via een ingebouwd meettoestelletje. Maar op die resultaten is het nog even wachten.

EEN PAAR VASTSTELLINGEN

- De rijstijl en het verbruik lopen sterk uiteen van persoon tot persoon. Het verbruik voor de cursus bedroeg gemiddeld 5l/100km. De zuinigste chauffeur liet slechts 3,8l/100km optekenen; het hoogste verbruik bedroeg 7,5l/100km.
- Er is een direct en duidelijk effect wanneer de chauffeurs de tips in de praktijk omzetten. Gemiddeld was er een minderverbruik van 8,5%. Maar ook hier lopen de resultaten sterk uiteen: tijdens de 2de rit lag het laagste verbruik op 3,5l/100km en het hoogste verbruik op 6,6l/100km.
- Minder zuinige chauffeurs kunnen uiteraard makkelijker 'beter' scoren dan chauffeurs die al zuinig rijden. Toch blijven er ook hier uitzonderingen: zuinige chauffeurs die nog een stuk zuiniger rijden en minder zuinige chauffeurs die het ook na de cursus eco-driving nog niet in de vingers hadden.



LAAT EEN KISS+RIDE GOED TOT ZIJN RECHT KOMEN

Sinds half januari 2011 waakt de politie er strikter over dat de Kiss+Ride aan het Woodrow Wilsonplein in Gent op een goede manier wordt gebruikt. Vorig jaar werd steeds duidelijker dat wat meer toezicht hier noodzakelijk is.

De Kiss+Ride op het Zuid bestaat al heel wat jaren. Hij biedt de kans om onder meer schoolgaande kinderen en jongeren met de wagen naar het stadscentrum te brengen en af te halen, zonder daarbij te moeten parkeren of de binnenstad in te rijden. Een basisvoorwaarde is wel dat dit snel en efficiënt verloopt. Jammer genoeg springen sommige autobestuurders al te los om met deze Kiss+Ride en hinderen ze daarbij ernstig de vele voetgangers en fietsers op die plaats.

Recent onderzoek wees uit dat 33% van de automobilisten nauwelijks 2 minuten nodig heeft om de ganse beweging rond het Wilsonplein te maken en 45% tussen de 3 en de 10 minuten. Maar een aantal auto's

staat zelfs tot 25 minuten op het plein. Vooral op piekmomenten leidt dat tot veel overlast. Vele fietsers en voetgangers kunnen dan zeer moeilijk door, wat de veiligheid allesbehalve ten goede komt. Rolstoelgebruikers of mensen met buggy's hebben daar nog het meest onder te lijden.

BASISPRINCIPES VAN EEN K+R

- Wilt u iemand afzetten? Stop dan even om uw passagier te laten uitstappen en rijdt daarna meteen weer door.
- Wilt u iemand ophalen? Spreek dan een tijdstip af met uw passagier. In principe staat hij of zij u dan op het afgesproken tijdstip op te wachten. U rijdt voor, laat uw passagier instappen en rijdt meteen weer weg.
- Bent u te vroeg, dan kunt u eventueel wachten in de parkeergarage Zuid. Als u binnen het kwartier weer uitrijdt, hoeft u immers niets te betalen. Een ander alternatief is de Okapiparking ter hoogte van de Okapistraat.

Regelmatig voert de Stad Gent kleinere mobiliteitsaanpassingen in, bijvoorbeeld op het vlak van verkeerscirculatie of parkeerregime. Die wijzigingen zijn meestal ingegeven door structurele moeilijkheden die zich in een bepaalde straat voordoen. De plaatselijke bewoners krijgen hierover steeds een brief met meer uitleg. Hieronder vindt u een overzicht van een aantal recente ingrepen.

In de Koolmeesstraat is aan de onpare huisnummers een extra rijstrook aangelegd. De bestaande rijstrook (richting De Pintelaan) wordt gereserveerd voor het linksafslaande verkeer, wat de doorstroming van het andere verkeer vlotter moet maken. Ook de verkeerslichten zullen beter worden afgesteld.

In een aantal straten is beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Dat betekent dat fietsen wel in beide richtingen toegelaten blijft:

- In een deel van de Sint-Theresiastraat zullen auto's enkel nog in de richting van de Galvestonstraat mogen rijden.
- In de Loofblommestraat, tussen de Lauwstraat/Vennestraat en de Luchthavenlaan, mag het autoverkeer enkel nog in de richting van de Luchthavenlaan.
- In de Adriaan Pietersstraat loopt de rijrichting nu richting Spellewerkstraat.
- In de Jean Jaurèsstraat is er eenrichtingsverkeer naar de Brusselsesteenweg.
- In de Arduinstraat mogen de auto's enkel nog richting Keramiekstraat rijden.
- In de Tinkstraat is de rijrichting van de Karperstraat naar de Snoekstraat.

De Guldenvisstraat werd in het midden afgesloten voor het autoverkeer. Met paaltjes tussen de in- en uitrit van de campusparking van het KaHo Sint-Lieven wordt het doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt.

In de Olijfstraat is het systeem van beurtelings parkeren vervangen door een vaste parkeerzijde aan de kant van de even huisnummers.

GEWIJZIGDE VERKEERS-SITUATIES



METEN IS WETEN



Sinds november hebben de trams in Gent er een apart broertje bij: de meettram. De meettram is op zich een gewone tram, maar hij zit vol met meetapparatuur om een jaar lang zijn verbruik nauwkeurig te registreren. De uitdaging is om met die gegevens naar een rationeler energieverbruik te evolueren.

Net zoals alle openbarevervoermiddelen verbruikt een tram behoorlijk wat energie. De Lijn wil onderzoeken hoe dit energieverbruik naar beneden kan. Geen eenvoudig vraagstuk als je bedenkt dat een tram vaak om de paar minuten aan een halte moet stoppen en daarbij telkens zijn deuren opengooit.

Om bruikbare gegevens te verzamelen, zal De Lijn met de meettram een jaar lang minutieus het energieverbruik in kaart brengen. Niet alleen de grote verbruikers zoals verwarming en luchtvering* worden daarbij gemeten, maar ook de energie die bij het remmen vrijkomt.

Met de resultaten van dit onderzoek zal De Lijn aan de slag gaan om de Gentse tramstellen aan te passen en zo het energieverbruik zoveel mogelijk te beperken. Natuurlijk blijft het comfort voor de reiziger behouden. Dit milieuvriendelijke transportmiddel wordt op die manier nog 'groener'.

De meettram is een initiatief van De Lijn in het kader van het Civitas-project.

* Een luchtvering behoudt de afstand tussen spoor en tramstel ongeacht het aantal reizigers.

INFO

Dienst Mobiliteit Stad Gent
Sint-Michielsplein 9
9000 Gent
☎ 09 266 77 61
☎ 09 266 77 79
✉ mobiliteit@gent.be
www.gent.be/mobiliteit

COLOFON

Verantwoordelijke uitgever: Martine De Regge - Stadhuis - 9000 Gent
Redactie: Wim Schuddinck
Fotografie: Stad Gent, Dienst Voorlichting
Ontwerp en lay-out: Shortcut Advertising
Drukwerk: Drukkerij Cartim, Gentbrugge
Datum van uitgave: januari 2011

Dit is een uitgave van de Dienst Mobiliteit Stad Gent



Afgiftekantoor:
9099 GENT X
Erkenningsnummer:
P4A9131

U.V.

gent: slim op weg

nieuwsbrief 31
Driemaandelijks tijdschrift van de Dienst Mobiliteit
Jaargang 9, nr. 1 • januari - februari - maart 2011
afzendadres: Dienst Mobiliteit, W. Wilsonplein 1, 9000 Gent

VOORWOORD



2011 is alweer enkele weken aan de gang. Ook dit jaar hebben wij vanuit de Stad Gent heel wat plannen om van Gent een nog mooiere, veiligere en toegankelijker stad te maken. We gaan vastberaden verder met ons innovatief mobiliteitsbeleid en er zitten alweer verschillende boeiende nieuwigheden in de pijplijn. Daarover leest u zeker meer in volgende nieuwsbrieven.

Ook de afgelopen maanden konden we met enkele mobiliteitsrealisaties naar buiten komen. Onder meer vanuit de dynamiek van het Europese Civitas-project bewijzen we dat we vernieuwend willen zijn en blijven zoeken naar creatieve oplossingen voor kleine en grote problemen. Een goed voorbeeld daarvan is het proefproject met de zogenaamde 'fietstrommels'. Die kunnen in sommige gevallen een oplossing bieden voor wie zijn fiets niet droog kan stallen.

Een zeer ambitieus project is het nieuwe verkeersgeleidingssysteem. Dat zal op termijn een pak meer mogelijkheden bieden om het verkeer in Gent in goede banen te leiden. De installatie gebeurt in verschillende fasen, maar de nieuwe borden zullen al snel een vertrouwd beeld worden in Gent.

Eind december maakten we ook een tussenbalans op van het TrottoirActiePlan. Met die actie willen wij in vier jaar tijd een serieuze inhaalbeweging maken voor het verbeteren van trottoirs.

Ik wens u veel leesplezier met deze 'Slim Op Weg'-nieuwsbrief.

Martine De Regge

Schepen van Openbare Werken en Mobiliteit

NIEUW DYNAMISCH SYSTEEM ZAL VERKEER IN GOEDE BANEN LEIDEN



Wie in Gent zijn auto vlot in een parkeergarage kwijt wil, laat zich leiden door het parkeergeleidingssysteem. In 2008 begon het Parkeerbedrijf met de uitwerking van een verkeersgeleidingssysteem met veel meer toepassingen dan louter het begeleiden naar de juiste parkeergarage.

In het begin zullen vooral de nieuwe borden opvallen. De zwarte achtergrond geeft het systeem een eigen 'look', terwijl de grafische elementen herkenbaar en de boodschappen goed zichtbaar zijn.

Met de ontwikkeling van dit verkeersgeleidingssysteem wordt er steeds meer mogelijk:

- het aangeven van vrije parkeerplaatsen, van alternatieven als een parking volzet is of van andere invalswegen naar parkings
- verkeersinformatie en andere routes bij files
- informatie rond werkzaamheden: vooraankondigingen en alternatieve routes
- meldingen over ongevallen en het aanbieden van alternatieven

- aanbevelen van Park+Ride-zones
- info en advies bij evenementen met een impact op het verkeer
- bewaken van de doorstroming van trams en bussen door de verkeersstromen bij te sturen
- werking van verkeerslichten opvolgen en de lichtenregeling aanpassen bij files

De opbouw van het nieuwe systeem gebeurt in drie fasen:

- In fase 1 zal het enkel parkeerinformatie geven. De borden zijn al actief op The Loop en in principe volgt de Gentse binnenstad dit voorjaar.
- In fase 2 zal het ook zorgen voor informatie over de toestand van de wegenis in en naar het centrum, geplande en in uitvoering zijnde werken, evenementen, enzovoort.
- In fase 3 zal het bovendien real-time informatie weergeven over het verkeer. Als er parkings volzet zijn, zal het systeem de verkeersstromen naar een alternatief sturen. Bij files zullen andere routes worden aangewezen. Dit zijn maar enkele voorbeelden.

TROTTOIR-ACTIEPLAN VERNIEUWDE AL 10.000 M² VOETPADEN



Eind oktober 2009 werd het TrottoirActiePlan gelanceerd om de kwaliteit van de Gentse voetpaden versneld te verbeteren en waar nodig nieuwe voetpaden aan te leggen. Na één jaar werd dankzij dit actieplan bijna 10.000m² trottoir (her)aangelegd. Dat kwam bovenop de voetpaden die in de reguliere werking vernieuwd werden.

Met het TrottoirActiePlan wil de Stad Gent in vier jaar tijd een heleboel voetpaden aanpakken, en dat in twintig deelgebieden verspreid over de hele stad. De keuze van de voetpaden gebeurt op basis van een aantal objectieve criteria. Zijn er belangrijke functies? Is het voetpad druk bewandeld? Is het in zeer slechte staat? ...

Eind oktober 2009 werd in de Sint-Laurentiuslaan in Oostakker de eerste steen gelegd van het TrottoirActiePlan. In het deelgebied Oostakker volgden nog vijf andere straten waar (delen van) trottoirs werden vernieuwd. Daarna trok de aannemer naar Gent Centrum om onder andere in de Keizer Karelstraat, de Zuidstationstraat, de Muinklaan en op het Sint-Annaplein trottoirs aan te pakken. Daarna volgden een aantal grotere stukken in Sint-Amandsberg en ook in het najaar ging de verjongingskuur van voetpaden verder in andere delen van Gent, onder meer in de Frans Van Ryhovelaan en de Antwerpsesteenweg.

WAT BRENGT HET TWEDE JAAR?

In het tweede jaar van het TrottoirActiePlan staan er trottoirwerken op stapel in Wondelgem, Mariakerke en Gent Centrum. In de eerste helft van 2011 worden er onder andere voetpaden vernieuwd in de Molenwalstraat en in delen van de Brugsesteenweg en de Groendreef. De Schaverdijnstraat krijgt overal nieuwe voetpaden. In het historisch centrum werden voorlopig voetpaden geselecteerd in onder andere de Sint-Jacobsnieuwstraat, de Voldersstraat, de Henegouwenstraat, het François Laurentplein en bij Sint-Jacobs.

Bewonersbrieven over deze trottoirwerken zijn te raadplegen op www.gent.be/openbarewerkeninkaart



GENT TEST FIETSTROMMELS UIT



Eind 2010 verschenen in Gent enkele 'fietstrommels' in het straatbeeld. Ze zien er uit als fors uit de kluiten gewassen broodtrommels en bieden onderdak aan een aantal fietsen. In nogal wat Gentse buurten hebben bewoners niet de ruimte om hun fiets een beschutte plek te geven. Daarom wil de Stad Gent uittesten of fietstrommels een oplossing kunnen bieden. In zeven straten kunnen buurtbewoners tegen een kleine vergoeding een fietstrommel uitproberen.

Wie fietst, wil zijn fiets ook graag veilig en comfortabel parkeren. In Gent zijn er om die reden al duizenden fietsenstallingen. Thuis kunnen vele Gentenaars hun fiets veilig en droog stallen, maar niet iedereen heeft die luxe. Daarom willen we zoeken naar nieuwe manieren om meer mensen die kans te geven. In Nederland is het systeem van fietstrommels al goed ingeburgerd. Met het pas gestarte proefproject willen we testen of dit ook in Gent kan werken.

Een fietstrommel is een afsluitbare stalling voor een vijftal fietsen die op de openbare weg wordt geplaatst. Zo'n 'fietsgarage' is een soort metalen kooi die in de bodem wordt verankerd en neemt ongeveer de oppervlakte van één autoparkeerplaats in. Fietstrommels bestaan in allerlei uitvoeringen, kleuren en materialen. De test met fietstrommels is een onderdeel van het Europese Civitas-project. De trommels staan in de Stoppelstraat, Kerkstraat, Walstraat, Albatrosstraat, Nieuwhof en Ganzendries. Een zevende trommel komt wellicht in de Bijlokevest.

EEN PLAATSJE HUREN?

Voor slechts 25 euro staat uw fiets een half jaar lang droog en veilig. Een aantal fietstrommels is al volgeboekt, maar bij de meeste zijn er nog verschillende plaatsen beschikbaar.

INFO: Ellen Reznor, Max Mobiel
09 242 80 44 of ellen.reznor@gent.be

Vanaf 1 februari 2011 verandert het parkeerregime in de buurt van het station Gent-Sint-Pieters. Voortaan zullen autobestuurders in die zone niet meer kunnen kiezen voor een dagtarief. Het blijft wel mogelijk om lang te parkeren in deze buurt, maar daarvoor zijn de nieuwe 'Parking Station' of de 'Park+Ride Flanders Expo' beter geschikt. In de parkeerzone rond Gent-Sint-Pieters blijft wel een halvedagtarief mogelijk. Daarmee kan u voor 2 euro 5 uur lang parkeren. Kortparkeren kan natuurlijk nog altijd: voor 1,60 euro mag u dan uw wagen tot maximum twee uur laten staan.

Deze aanpassing van de tariefzone rond Gent-Sint-Pieters komt er om de hoge parkeerdruk hier wat te verlichten. Bewoners, pendelaars, klanten van lokale handel en werknemers zoeken er dagelijks een parkeerplaats en dat is meestal niet eenvoudig. Maar sinds 'Parking Station' in december 2010 de deuren opende, is er voor langparkeerders een beter alternatief dan op de openbare weg. De Stad Gent wil dit stimuleren en past daarom de parkeertarieven op straat aan. Wilt u langparkeren, kies dan voor 'Parking Station' of voor de 'P+R Flanders Expo'. Zo komen de plaatsen op de openbare weg regelmatig vrij voor bewoners en klanten van de lokale handel.

De zone waarbinnen dit specifieke parkeertarief van toepassing is, wordt afgebakend door de volgende straten: Koningin Fabiolalaan, Sportstraat, Zuiderdoorgang, Eedverbondkaai, Yzerlaan, Kortrijksesteenweg, Ganzendries, Tuinwijklaan, Voskenslaan.

In 'Parking Station' kan een pendelaar/treinkarhouder parkeren voor 5 euro per dag. Tot omstreeks september 2012 zal een maandabonnement 30 euro per maand kosten. Daarna wordt dit 42 euro per maand. Niet-treinreizigers betalen per dag 10 euro en per maand respectievelijk 90 en 110 euro. De huidige goedkopere regeling is een compensatie voor de tijdelijk moeilijke wandelroute tussen parking en station. Na de definitieve aanleg van deze wandelroute verandert het tarief van de parking.



NIEUWE PARKEER-REGELING ROND GENT-SINT-PIETERS

In november schenkt de Gentse politie traditioneel veel aandacht aan een goede zichtbaarheid in het verkeer. Voor de actie van eind 2010 werd hiervoor een nieuw campagnebeeld gelanceerd met de slogan "VerPLICHT JE ZELF OP te vallen". Zeker in de donkerste maanden van het jaar is het van levensbelang dat fietsers goed zichtbaar zijn in het verkeer. Bij de zes preventieve controles op fietsverlichting bleek ongeveer 89% in orde, en dat is 13% beter dan vorig jaar.

De preventieve en sensibiliserende acties bij de fietsverlichtingscampagne hebben een dubbel doel. Fietsers die bij de controles perfect in orde waren, werden beloond met een fluorescerende band. Wie niet in orde was, kreeg de keuze tussen een PV van waarschuwing of de aankoop van een verlichtingsset. De opbrengst van deze acties gaat naar de deelnemende verkeersorganisaties, Drive Up Safety en Responsible Young Drivers.

In totaal werden 3178 fietsers gecontroleerd, waarvan 11,2% niet in orde was met zijn fietsverlichting. Zij konden een proces-verbaal vermijden door het kopen van een fietsverlichtingssetje. Maar ongeveer 89% van de gecontroleerde fietsers was dus in orde: een stuk beter dan de 76% van vorig jaar. Dit bewijst het nut van deze preventieve en sensibiliserende aanpak. Door de blijvende aandacht voor de problematiek en de herhaling van de actie wordt de fietser aangezet om zich zichtbaarder te maken in het verkeer.

Vanaf 1 december begon de politie met het tweede, repressieve luik van de fietsverlichtingscontroles. Fietsers die dan nog zonder of met gebrekkige fietsverlichting gevat werden, kregen meteen een boete van 50 euro voorgeschoteld.

Maar ook zonder controles heeft u er als fietser natuurlijk alle belang bij om goed zichtbaar te zijn in het verkeer.



MEER FIETSCERS RIJDEN GOED ZICHTBAAR IN GENT