

Vlottere doorstroming dankzij impliciete verkeerstechniek

Ook niet specifiek op doorstroming gerichte maatregelen kunnen doorstroming verbeteren

MARC BROECKAERT (VIAS), DIRK CLAES, JOHAN DE MOL (UGENT), LUC DESMEDT

Laat bus en tram beter doorstromen: de gemeentelijke wegbeheerder heeft daarvoor meer mogelijkheden dan hij denkt. Want naast specifiek op doorstroming gerichte maatregelen kan de wegbeheerder ook allerlei andere maatregelen nemen die een effect hebben op het reizigerscomfort en de doorstroming van het openbaar vervoer.

De bus en de tram vlot laten doorstromen betekent vooral dat ze op hun traject niet onnodig vaak moeten stoppen of vast raken op verzadigde wegen. Daarbij rijdt het openbaar vervoer niet sneller dan het toegelaten maximum, of zelfs iets trager als dit de veiligheid en het reizigerscomfort ten goede komt. Een vlot doorstromend openbaar vervoer komt ideaal gesteld neer op trams en bussen die alleen stoppen op de haltes. Daarbij rijden ze met een aan de wegomgeving aangepaste snelheid, die niet noodzakelijk overal hoog moet liggen.

Er bestaat een uitgebreid arsenaal aan specifieke maatregelen om het openbaar vervoer in de ruimte of in de tijd te scheiden van de andere weggebruikers, bijvoorbeeld een aparte bedding voor bus of tram, een busbaan, een veilige bypass aan kruispunten, verkeerslichtenbeïnvloeding of een busdoorsteek bij wegenwerken. Maar er staan de wegbeheerder ook heel wat niet-specifiek op doorstroming gerichte verkeerstechnische instrumenten ter beschikking om de vlotheid en het rijcomfort van het openbaar vervoer te verbeteren. In overeenstemming met de wegfunctie en onderling samenhangend toegepast, helpen die maatregelen mee om trams en bussen in gemengd verkeer comfortabeler en vlotter te laten vooruit gaan.

VERKEERSREGLEMENT

De Wegcode (KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg) wordt in de eerste plaats beschouwd als de bundeling van de gedragsregels die de weggebruikers moeten naleven, en vervolgens als een onderdeel van het strafrecht dat houvast levert om wangedrag in het verkeer te bestraffen. Maar het verkeersreglement levert evenzeer een reeks instrumenten waarmee de wegbeheerder de wegen adequaat kan inrichten.

Bij het doorlopen van het verkeersreglement, op zoek naar maatregelen waarmee het rijcomfort en de vlotheid van het openbaar vervoer bevorderd kunnen worden, zonder dat deze instrumenten daar uitdrukkelijk voor bedoeld zijn, komt een vrij uitgebreide lijst tot stand: zie de tabel.

HUISVUILOPHALING EN GLADHEIDSBESTRIJDING

De wijze waarop een wegbeheerder de weg exploiteert, bepaalt eveneens mee het rijcomfort en de doorstromingskwaliteit van de bus. In de mate van het mogelijke kan de huisvuilophaling enigszins het busverkeer ontzien. Als de huisvuilwagen op de drukke busassen langskomt buiten de piekuren, dan kan dit meehelpen om vertragingen te vermijden, net op die vertra-



Een driekleurig verkeerslicht, eventueel ondersteund door een lichte slagboom, zorgt er ondubbelzinnig voor dat het aankomende verkeer stopt en dat de rijbaan ter hoogte van de halte volledig vrijgemaakt wordt voor de in- en uitstappende reizigers, zoals hier in Orléans.

Foto: Reizigersbond

Regels in verband met	Toelichting	Verwijzing naar de artikels	Aandachtspunten voor toepassing
De plaats van bussen en fietsers op de openbare weg	Bushaltes en (gemarkeerde) fietspaden conflicteren als de halterende bus over het fietspad moet rijden	Art. 12.4bis en 39	Wanneer fietspaden niet langs de bushalte omgeleid kunnen worden, kan het gemarkeerde fietspad ter hoogte van de halteplaats vervangen worden door een fietssuggestiestrook, zodat er geen onduidelijkheid meer is over wie voorrang moet verlenen
Kruispunt met voorrang van rechts of geregelde voorrang	Als algemene regel geldt voorrang verlenen aan de bestuurder die van rechts komt. De wegbeheerder kan echter beslissen om plaatselijk de voorrang met borden te regelen	Art. 12.3.1	Een straat die een voldoende belangrijke rol vervult om busverkeer af te wikkelen, kan als voorrangsweg gesignaleerd worden. Niet alleen wordt de bus hierdoor minder vertraagd, ook de passagiers blijven gespaard van het voortdurende vertragen en versnellen. Dit voorrangstatuut moet ook voor de andere weggebruikers veilig functioneren
Voorbijrijden van halterende spoorvoertuigen langs rechts	Reizigers die uitstappen op de rijbaan, zijn geneigd hierbij te aarzelen zolang ze niet zeker zijn dat de aankomende auto's zullen stoppen	Art. 16.9, 40.3.1 en 40.3.2	Een driekleurig verkeerslicht, eventueel ondersteund door een lichte slagboom, zorgt er ondubbelzinnig voor dat het aankomende verkeer stopt en dat de rijbaan ter hoogte van de halte volledig vrijgemaakt wordt voor de in- en uitstappende reizigers
Inhaalverbod bij rijbaanhalttes	Het verkeersreglement voorziet geen algemeen inhaalverbod bij rijbaanhalttes	Art. 17 en 72.2	Bij rijbaanhalttes wordt het best een inhaalverbod ingesteld. Een doorlopende witte streep is een minimum. Een korte middenberm of vluchtheuvel maken dit inhaalverbod hard
Keuze van pleksgewijs ingeplante snelheidsremmers	Verhoogde inrichtingen zijn opgenomen in de verkeersreglementering daarbuiten bestaat er nog een hele waaier aan snelheidsremmende ingrepen. Deze zijn niet allemaal busvriendelijk	Art. 22ter	Het gereguleerde busvriendelijke plateau heeft weinig afremmend effect. Vooral het rijbaankussen wordt als effectief remmend en toch busvriendelijk beschouwd
Tram- en bustrajecten door voetgangerszones	Voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer hebben altijd toegang tot voetgangerszones	Art. 22sexies	Bus- en tramtrajecten doorheen voetgangerszones brengen niet alleen het openbaar vervoer dicht bij de reiziger; vaak kunnen hierdoor ook tijdrovende omwegen vermeden worden. Traag – stapvoets – rijden en goede zichtbaarheid zijn belangrijk voor het veilige verloop van deze ongewone menging van zachte en harde weggebruikers
Hinderlijk parkeren	Slordig geparkeerde auto's kunnen bijzonder hinderlijk zijn voor bussen en vooral voor trams, die vast zitten aan hun spoor	Art. 23, 24 en 25	Doorstroming voor bus en tram moet een belangrijke rol spelen in de afwegingen die een wegbeheerder maakt bij het bepalen van zijn parkeerbeleid. Parkeren op plaatsen waar dit bij de minste slordige opstelling hinder oplevert voor de doorstroming, moet vermeden worden. Wanneer een rijbaan door langsparkeren te smal wordt voor het busverkeer; moet ofwel voor een ander traject gekozen worden, ofwel voor een andere parkeerorganisatie
Halfmaandelijks beurtelings parkeren	Het veranderen van rijbaankant moet gebeuren tussen 19.30 en 20 uur. Dit komt neer op een zekere parkeerchaos gedurende een half uur; en vaak langer	Art. 26 en 70.2.1	Deze vorm van parkeerorganisatie die eerder in vrij smalle straten toegepast wordt, is erg hinderlijk voor de bus. Als hij al door kan, dan rijdt hij met veel oncomfortabele zwenkbewegingen. Beurtelings parkeren is niet geschikt voor straten die tot een bustraject behoren
Stilstaan of parkeren in dubbele file	Stilstaan of parkeren is verboden op plaatsen waar dit anderen zou hinderen of in gevaar brengen	Art. 24 en 25	Door met de parkeerorganisatie het stilstaan in dubbele file tegen te gaan, wordt meteen ook een mogelijke belemmering voor het busverkeer opgeheven
Oversteken	Aan voetgangers die op een zebrapad oversteken, moet voorrang verleend worden	Art. 40.4.2	De aanwezigheid van een busroute is, naast andere overwegingen, een reden om zebrapaden slechts zuinig toe te passen. Plots opduikende voetgangers dwingen de bus soms tot hevige remmingen. Voetgangers kunnen ook veilig en gekanaliseerd oversteken op plekken die uitgerust zijn met een of meer vluchtheuvels. De afweging tussen zebrapad of een loutere kanalisatie zal meestal wel gevoelig liggen.

Regels uit de Wegcode die de doorstroming van bus en tram kunnen bevorderen of verhinderen.



Foto: Reizigersbond

Een stadsbus halteert op de Petersplatz in Wenen. Bus- en tramtrajecten doorheen voetgangerszones brengen niet alleen het openbaar vervoer dicht bij de reiziger, vaak kunnen hierdoor ook tijdrovende omwegen vermeden worden.

gingsgevoelige momenten. Sneeuw ruimen, gladheid bestrijden, kortom de rijbaan steeds goed berijdbaar houden, moet een prioritaire zorg zijn op bustrajecten.

TOEGANKELIJKE HALTES

Wegbeheerders zijn bevoegd voor de halteaanleg. Als haltes systematisch zouden aangelegd worden met een gelijkgrondse in- en uitstap, dan zou de toegankelijkheid aanzienlijk verhogen. De meeste bussen hebben een lage vloer, de halteperons moeten daarop inspelen. Er rijden al sinds 1993 lagevloerbussen in Vlaanderen, toch is de halte-uitrusting op de meeste plaatsen nog altijd niet gevolgd. Goed toegankelijke bussen en bushaltes zijn niet alleen comfortabel voor alle reizigers, zij bevorderen ook een vlot busverkeer en zijn noodzakelijk voor minder mobiele mensen.

LAAD- EN LOSPLAATSEN

Een bus- en tramvriendelijke organisatie van het leververkeer biedt eveneens onvermoede mogelijkheden om het openbaar vervoer niet onnodig op te houden. Goed aangeduide en gecontroleerde laad- en losplaatsen moeten meer aandacht krijgen binnen het parkeerbeleid. Ook de mogelijkheid om de laatste afstand tussen de laad- en losplaats en de bestemming te overbruggen met cargobikes of elektrische voertuigen mag niet uit het oog verloren worden.

HANDHAVING

De enge band die er tussen de wegbeheerder en de controlerende instanties bestaat, maakt het mogelijk om de getroffen maatregelen ook daadwerkelijk te laten naleven. Er moet dan wel de politieke wil bestaan zodat vaststellers er prioriteit aan mogen geven.

FUNCTIONELE STRATENCATEGORISERING

Om dit beknopte overzicht van impliciete bus- en tramvriendelijke maatregelen af te sluiten, is het nuttig eraan te herinneren dat maatregelen en samenhangende gehelen ervan, gekozen worden in evenwicht met de functies die de betrokken wegomgeving moet vervullen. Een functionele stratencategorisering is een fundamenteel onderdeel van elk verkeersbeleidsplan. Hiermee wordt het kader gecreëerd waarbinnen de maatregelen oordeelkundig kunnen gekozen en uitgevoerd worden. In een intrinsiek veilige en leefbare straat heerst evenwicht tussen de functies die de straat moet vervullen, de vormgeving en de inrichting van de straat, het gewenste en uiteindelijk ook het daadwerkelijke gebruik dat van de straat gemaakt wordt. ■

De auteurs werken vrijwillig samen binnen de vzw Reizigersbond. Reacties: reizigersbond@telenet.be.

Trefwoorden: bus, De Lijn, doorstroming, halte-infrastructuur, handhaving, MIVB, openbaar vervoer, tram, wegcategorisering, wetgeving.