

Wegbeheerder staat mee in voor stiptheid tram en bus

Onoordeelkundig geparkeerde wagens zorgen voor (grote) vertragingen

JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND), LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE, MARC BROECKAERT EN DIRK CLAES (REIZIGERSBOND)

Al decennialang veroorzaken onoordeelkundig geparkeerde voertuigen elke dag dienstonderbrekingen op tram- en busroutes. De wegbeheerders bepalen mee de stiptheid van het openbaar vervoer door storende parkeerplaatsen langs OV-routes al dan niet te schrappen, laad- en losplaatsen te voorzien, streng te handhaven en het Integraal Plan Openbaar Domein zorgvuldig te realiseren. Binnenkort zal een bijgestuurde overeenkomst van De Lijn, MIVB en TEC met het Verzekeringswezen (Assuralia) de duur van de niet bestrafbare dienstonderbrekingen verminderen tot hooguit 5 minuten noodgedwongen stilstand van tram of bus.

Voor vertragingen krijgt De Lijn meestal de schuld. Grotendeels ten onrechte want heel wat stiptheidsproblemen vloeien voort uit externe factoren waarop het vervoerbedrijf geen vat heeft. In dit artikel bespreken we voornamelijk de hinder die veroorzaakt wordt doordat de wegbeheerder onvoldoende of geen onrechtstreekse doorstromingsmaatregelen neemt. In een ander artikel in dit nummer¹ belichten we vertragingbronnen die toewijsbaar zijn aan De Lijn².

Hinderlijk gestationeerde voertuigen vormen de grootste bron van ergernis voor tram- en busreizigers. Een buiten het parkeervak of dubbel geparkeerd voertuig kan tot enorme vertragingen van het tramverkeer leiden, net als smalle halteplaatsen waar veel reizigers op- en afstappen. Ook wanneer een door tram of bus aanstuurbare verkeerslichtenregeling of toeritdosering ontbreekt of onklaar is, veroorzaakt dit vertragingen³. Structurele problemen, zoals het ontbreken van laad- en losplaatsen, dienen in o.a. Gent en Antwerpen een oplossing te krijgen. Als een bestel- of vrachtwagen laadt of lost op de tramsporen of op de halteplaats zelf, is dit veelal het gevolg van het ontbreken of niet gebruiken van een specifieke laad- en losruimte.

PARKEERGEBONDEN VERTRAGINGEN

Al vele jaren wordt het tramverkeer dat niet op eigen bedding verloopt, frequent gehinderd door té dicht bij de rails, onoor-

deelkundig geparkeerde wagens. Cijfers tonen aan dat de hinder in Gent, per kilometer tramspoor, twee keer groter is dan in Antwerpen. In het vooruitzicht van de dienstregeling van De Lijn vanaf december 2021 kunnen de vervoerregioraden en de politiezones een grote rol spelen. Politiezones kunnen werk maken van een strenger handhavingsbeleid op onoordeelkundig of ten onrechte op laad- en losplaatsen geparkeerde voertuigen. De dienstregeling die vanaf december 2021 ingevoerd wordt en op veelvuldiger overstappen gebaseerd is, zal ook aanleiding moeten zijn om structurele maatregelen te nemen en ontwerprichtlijnen op te stellen.

Met dienstonderbreking wordt bedoeld: de ongeplande stilstand van een spoorvoertuig door de aanwezigheid van een obstakel binnen het tramgabariet. In de conventie met het Verzekeringswezen (Assuralia) is vastgelegd dat er pas sprake is van een dienstonderbreking vanaf 10 minuten oponthoud, ongeacht het aantal opgehouden trams. Dit houdt in dat de operator (in casu De Lijn) zich pas vanaf 10 minuten na het aanvangstijdstip van het ondervonden oponthoud burgerlijke partij mag stellen als benadeelde tegenover de eigenaar van het voertuig dat het tram- of busverkeer belet. De schadevergoeding voor het ondervonden oponthoud staat los van de eventuele takelkosten voor het verwijderen van het voertuig dat het tram- of busverkeer belet.

In dit artikel beperken wij ons tot onderbrekingen die veroorzaakt worden door onoordeelkundig geparkeerde voertuigen. Bij onoordeelkundig parkeren moet ook begrepen worden: voertuigen in dubbele file en voertuigen die laden of lossen op de tramsporen. In feite moeten voertuigen die maar 'even' de tram of bus hinderen, ook als oorzaak voor vertragingen worden beschouwd. Ook als een tram of bus minder dan 10 minuten wordt opgehouden, verstoort dit de lijnregelmaat (meerder trams of bussen worden geblokkeerd) en treft dit de reiziger (missen afspraken of aansluiting op andere vervoermiddelen).

EEN OUD ZEER

De parkeergebonden vertragingen zijn geen recent fenomeen maar ze manifesteren zich frequenter en sterker. In 1980 werden op het Gentse tramnet 228 dienstonderbrekingen vastgesteld, waarvan 190 wegens onoordeelkundig parkeren, de overige veelal door ongevallen binnen de spoorzone.⁴ De verliestijd per voertuig wegens onoordeelkundig parkeren is gemiddeld

¹ Zie J. De Mol, L. Desmedt, E. Van Daele, Marc Broeckeaert, Dirk Claes "Zeven maatregelen waarmee De Lijn trams en bussen sneller kan laten rijden", op p. 18-21 in dit nummer.

² Zie ook L. Desmedt, J. De Mol, M. Broeckeaert, D. Claes, "Regelmaat tram en bus belangrijker dan snelheid", in *Verkeersspecialist* nr. 245, april 2018, p. 16-19.

³ De mogelijkheden met verkeerslichtenregeling en toeritdosering wordt in een later artikel behandeld.

⁴ U. Verhelst, *Een analyse van verkeersongevallen met gelijkgrondse spoorvoertuigen in het stadscentrum van Gent*, KUL, 1982.



Foto: vzw Reizigersbond

Al decennialang wordt het tramverkeer dat niet op eigen bedding verloopt, frequent gehinderd door té dicht bij de rails, onoordeelkundig geparkeerde wagens. Op de foto: een auto die buiten het parkeervak staat, hindert de doorgang van de tram in de Nederkouter In Gent.

15 minuten en dit maakt 76 % van alle verloren tijd uit. In 2015-2019 werden in Gent jaarlijks gemiddeld 238 zulke dienstonderbrekingen te wijten aan fout parkeren vastgesteld.

In 1980 werden in Antwerpen 1.181 trams elk gemiddeld 15 minuten gehinderd wegens onoordeelkundig parkeren. Het totale tijdverlies bedroeg 17.432 minuten. In 1990 was dit tijdverlies opgelopen tot 36.542 minuten. In 2015-2019 werden in Antwerpen jaarlijks gemiddeld 227 dienstonderbrekingen vastgesteld.

In opeenvolgende jaarrapporten 1984-1987⁵ waarschuwde de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA), voorloper van De Lijn, voor het hinderend parkeren:

“Oponthoud brengt een langere wachttijd mee op de rest van de lijn, juist een aspect waarvoor het reizend publiek bijzonder gevoelig is. In die optiek kan de schadevergoeding voor het oponthoud nooit het werkelijke verlies dekken.

Het hoeft geen betoog dat de schade voor het bedrijf, veroorzaakt door deze voorvallen, rechtstreeks en onrechtstreeks zeer hoog is. Dergelijke voorvallen veroorzaken vooral op de lijnen waar het dikwijls voorkomt, een ware reizigersvlucht. De aangerekende schadevergoeding dekt op verre na niet het reële verlies. In de probleemgebieden dringen zich doortastende maatregelen op teneinde de kwaal tegen te gaan.

Spijtig genoeg zullen de meeste knelpunten blijven bestaan, zelfs wanneer de premetro volledig in bedrijf zal zijn, tenzij ingrijpende maatregelen worden getroffen.”

WEGBEHEERDER ÉN AUTOBESTUURDER VERANTWOORDELIJK

Al in 1980 wees de MIVA op de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder: *“In vergelijking met 1979 valt de Lange Leemstraat*

op, als één van de straten met het meest aantal dienstonderbrekingen. De oorzaak is het inrichten van parkeerplaatsen, ook in de engste straatgedeelten, en het onoordeelkundig gebruik ervan.” In december 1979 schortte het stadsbestuur in de smalle Lange Leemstraat het parkeerverbod naast de tramsporen op. Er werden parkeermeters geplaatst en parkeerplaatsen gecreëerd met een breedte van amper 1,80 m.

Dat levert problemen op door de toenemende grootte van voertuigen⁶. Een Volkswagen Golf van begin jaren '80 was bijvoorbeeld 163 cm breed, terwijl hetzelfde type auto vandaag 180 cm breed is. Zelfs een klein voertuig als de 'Smart' is vandaag 15 cm breder dan in 1998. Een kleine auto is vandaag minstens 165 cm breed. Een kleine middenklasser neemt al gauw 175 cm in beslag. Voor een auto uit de grote middenklasse zit je zelfs al snel aan een breedte van 185 cm. Parkeerplaatsen zijn jarenlang ontworpen voor een voertuig van gemiddeld 175 cm breed. Vandaag zou de nieuwe standaard 188,6 cm zijn (voor 95% van het personenwagenvak). De breedste personenwagen op de markt in België is 222 cm (in 2015). Een parkeerstrook zou dan ook 220 cm moeten zijn. Als de parkeerstroken smaller zijn, dan staan de wagens te dicht bij het fietspad of de rijweg.

Over deze beslissing raadpleegde de wegbeheerder de MIVA niet. Sindsdien deden zich in die straat dagelijks dienstonderbrekingen voor. Volgens de toenmalige Werkgroep Verkeer Antwerpen ligt de verklaring voor deze gang van zaken in het feit dat een gemeente niet financieel verantwoordelijk is voor het op haar grondgebied functionerende openbaar vervoer maar er wel praktische bevoegdheid over heeft.

⁵ MIVA-jaarrapport 1984, MIVA-jaarrapport 1985 en MIVA-jaarrapport 1987.

⁶ Zie X., “Auto’s groeien in de breedte”, in Mobiliteitsbrief nr. 170, juni 2016, p. 2. Zie ook V. Donné, “Auto’s worden breder, parkeerplaatsen te smal”, in Verkeersspecialist nr. 233, februari 2019, p. 4-9.

Het Rapport van de Verkeerspolitie Antwerpen over 1988⁷ stelde: “Sommigen parkeren hun auto niet meer maar laten hem gewoon ergens achter.” In 1987 werden op de noordzuidtramas in Gent, alleen al in de Nederkouter, 160 dienstonderbrekingen met een gemiddelde duur van 12 minuten vastgesteld. Het trambedrijf MIVG vroeg enkele parkeerplaatsen af te schaffen. De politie antwoordde: “Het invoeren van een parkeerverbod op de Nederkouter kan niet worden overwogen. Deze maatregel zou immers een verlies van 1/3e van het aantal beschikbare parkeerplaatsen met zich brengen.” Sindsdien werden de parkeergarages onder de Kouter en in de Savaanstraat - samen 1.013 autoparkeerplaatsen - in gebruik genomen. Enkele parkeerplaatsen in de Nederkouter werden geschrapt, op andere is stilstaan toegelaten om te kunnen laden en lossen. Omdat nog steeds vele dienstonderbrekingen optraden, vroeg de Reizigersbond in 2015 om een tiental parkeerplaatsen te herbestemmen tot laad- en losplaatsen. De toenmalige schepen van middenstand verzette zich echter tegen de schrapping van deze parkeerplaatsen.

In 1985 werden op de Coupure Rechts 34 dienstonderbrekingen genoteerd, goed voor 517 minuten oponthoud. In 1986 stelde de MIVG: “Het voorstel om de parkeerzone af te bakenen met een doorlopende witte lijn is dus erg zinvol en sluit aan bij de subsidiëerbare ingrepen.” Toch nam ook daar (in de periode 2015-2019) het aantal dienstonderbrekingen toe, van 34 in 1980 tot gemiddeld 52 per jaar in de periode 2015-2019.

DIENSTONDERBREKING VOORTAAN VANAF 5 MINUTEN?

Uit het antwoord van toenmalig minister Ben Weyts⁸ en van huidig minister Peeters⁹ aan Vlaams parlementslid Els Robeyns blijkt dat het aantal dienstonderbrekingen op het Gentse tramnet in de periode 2015-2019 hoger was dan op het – nochtans dubbel zo grote - Antwerpse tramnet. De gemiddelde duur van de dienstonderbreking per voertuig bleef de jongste jaren stabiel: voor Antwerpen en Gent samen bedroeg die tussen 41 (in 2015) en 39 minuten in 2019, tegenover 15 minuten in 1980. Deze cijfers moeten met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. De hinder is veel groter. Dit blijkt uit het antwoord dat minister Weyts in 2019 gaf: “De Lijn registreert enkel de effectieve tijd van de onderbreking, niet de totale duur van de impact van een onderbreking. Evenmin becijfert De Lijn de cumulatie van onderbrekingen indien er meer dan een tramlijn betrokken is. De grond om tot vordering over te gaan moet in overeenstemming zijn met de conventie tussen het Verzekeringswezen en de operatoren. In deze conventie is vastgelegd dat er pas sprake is van een onderbreking



Foto: vzw Reizigersbond

Een bestelwagen van de nutsdiensten past nipt op het voetpad. De tram kan met de nodige omzichtigheid toch passeren maar verliest tijd. Als een tram 10 minuten wordt opgehouden, heeft dit invloed op de volledige lijn: in veel gevallen staan achteropkomende trams ook stil of moeten ze worden omgeleid. Voor tramreizigers is dit zeer pijnlijk en frustrerend.

vanaf 10 minuten, waarbij de vervoermaatschappijen moeten afzien van burgerlijk verhaal indien deze tijdspanne niet overschreden is. Dit zorgt ervoor dat langdurig laden en lossen of dubbel parkeren niet of zeer uitzonderlijk terug te vinden is in de cijfers. De Lijn legt, in samenspraak met MIVB en TEC, de hand aan een nieuw ontwerp. Een onderdeel is deze minimumtijd terug te brengen naar 5 minuten om zo de hinder sterker te kunnen beperken. Dit beantwoordt tevens beter aan de frequenties van de tramlijnen. Het initiatief om de drempel voor een onderbreking te verlagen van 10 naar 5 minuten moet alvast helpen als afschrikkingsmiddel voor hardleerse foutparkeerders, zoals bv. bestelbusjes of grote internationale touringcars. Daarnaast rekenen wij er op dat de vervoerregioraden het belang van een nauwgezette opvolging van deze overtredingen zullen inzien en aankaarten bij hun politiezones.”

Hieruit kan men opmaken dat de gerapporteerde hinder slechts het topje van een ijsberg is. Vertragingen van vooral trams hangen samen met hinderend parkeren, waardoor de stiptheid niet kan verzekerd worden. Indien een tram 10 minuten wordt opgehouden, heeft dit invloed op de volledige lijn: in veel gevallen staan achteropkomende trams ook stil of moeten ze worden omgeleid. Voor tramreizigers is dit zeer pijnlijk en frustrerend.

RECURRENTE HINDER

De dienstonderbrekingen zijn grotendeels gelinkt aan één oorzaak: onoordeelkundig parkeren. In Antwerpen vormt dit 66% van alle onderbrekingen, in Gent 81%. In Antwerpen noteerde de smalle Ommeganckstraat, met gemiddeld 101 onderbrekingen per jaar in de periode 2015-2018, 40% van de dienstonderbrekingen. Gemiddeld 22 onderbrekingen werden vastgesteld in de Van Schoonhovenstraat en Dambruggestraat, gelegen op de bochtige tramroute ten noorden van het Koningin Astridplein. In 2018 waren er 72 takelingen in Antwerpen, in 2019 nog 58. Het aantal dienstonderbrekingen in Gent ligt hoger. In de periode 2011-2015 waren vier straten goed voor 60% van de onvoor-

⁷ Citaat uit MIVA-jaarrapport 1989 p. 41, dat verwijst naar Rapport Verkeerspolitie 1988 p. 10.

⁸ Vraag nr. 26 van Els Robeyns van 12 juli 2019, aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts, Vlaams parlement.

⁹ Vraag nr. 505 van Els Robeyns van 31 januari 2020, aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, Vlaams parlement.



Foto: vzw Reizigersbond

Voor de Sleepstraat in Gent werden 18 dienstonderbrekingen gerapporteerd in 2019, tegenover gemiddeld 52 per jaar voordien. Dit is het logische gevolg van het in 2019 verminderde aantal parkeerplaatsen en strengere politiecontrole. Sinds april 2020 is er geen enkele parkeerplaats meer in de Sleepstraat.

ziene tramonderbrekingen¹⁰. Met uitzondering van de Kortrijksepoortstraat - Nederkouter bleven de koplopers in 2015-2018 dezelfde: Sleepstraat, Coupure Rechts, Poperingestraat. Negatief scoren de Papegaaistraat en de Gebroeders Vandeveldestraat. Nochtans werden deze twee straten, na vernieuwing, pas sinds mei 2017 weer opengesteld voor het tramverkeer. In 2018 én in 2019 waren er telkens 167 takelingen in Gent. Wachttijden tot ruim één uur op het opdagen van de takelwagen waren geen unicum. Het verwijderen zelf van een onoordeelkundig geparkeerde wagen door de takeldienst duurt ongeveer 5 minuten. Maar de hele operatie duurt natuurlijk veel langer. In de procedure van De Lijn moet eerst de Lijncontroleur worden opgeroepen. Zodra hij ter plaatse is, kan hij beslissen om de takeldienst op te roepen. De tijd die de takeldienst nodig heeft om ter plaatse te komen, is zeker bij druk verkeer, enorm hoog. Uit het antwoord van minister Peeters¹¹ blijkt dat het aantal dienstonderbrekingen in Antwerpen met een derde afnam, van 237 in 2018 naar 149 in 2019. In Gent liep het aantal dienstonderbrekingen met een vierde terug, van 248 naar 188. Vooral de Sleepstraat scoort beter: 18 dienstonderbrekingen in 2019, tegenover gemiddeld 52 per jaar voordien. Dit is het logische gevolg van het in 2019 verminderde aantal parkeerplaatsen en strengere politiecontrole. Sinds april 2020 is er geen enkele parkeerplaats meer in de Sleepstraat.

In Gent waren in 2019, tegenover 1980 en de periode 2015-2018, nog steeds vertrouwde klassiekers: Coupure Rechts (57), Gebroeders Vandeveldestraat (17) en Nederkouter-Kortrijksepoortstraat (28, verdubbeling). Sinds 1980 werd er enige vooruitgang geboekt door het autovrij maken van de Veldstraat en van de Korte Munt, door de heraanleg van de Rabotstraat, door het op eigen bedding brengen van de tramlijnen op de Henri

Frère-Orbanlaan en door de omvorming van parkeerplaatsen in brede trottoirs in de Brabantdam. Evenwel werd sinds 1982 vaak onoordeelkundig parkeren vastgesteld in de Poperingestraat. Vanaf 1984 werd deze straat een deel van de noordzuid-tramas. Sindsdien is de hinder van de dienstonderbrekingen, in het bijzonder op zondag (marktdag), voelbaar voor de reizigers richting Sint-Pietersstation. Ook waren er frequentere onderbrekingen in de Sleepstraat na de heraanleg in 1992, evenals door een paar recent aangelegde maar té smal gebleken parkeerplaatsen in de Papegaaistraat en de Brusselsepoortstraat.

Dit betekent dat het ontwerp van de weg niet beantwoordt aan de noodzakelijke maatvoeringen. In een Integraal Plan Openbaar Domein (zie tekst in kader op volgende pagina) zou deze maatvoering niet alleen moeten aanwezig zijn, ze zou bij het ontwerpen en de uitvoering ook effectief strikt gevolgd moeten worden.

RESOLUUT KIEZEN VOOR DE TRAM

Wanneer straten smal zijn - dit is steeds het geval in historische stadswijken - moeten er keuzes worden gemaakt: parkeerplaatsen, fietspaden of comfortabele voetpaden. Een eigen bedding is daar niet mogelijk, zodat de keuze - zowel qua ruimteverdeling van de straat als qua type toegelaten voertuigen (bijv. niet mengen van autoverkeer en tram) - de norm moet worden.

“De structurele probleemzones zijn gemeentelijke wegen waar het hedendaags verkeer dikwijls op zijn grenzen botst en de gemeente moet balanceren tussen alle maatschappelijke factoren zoals parkeervolume, doorstroming en beschikbare publieke ruimte om de leefbaarheid van de omgeving te behouden. De grootste resterende probleemzones zijn straten die eigenlijk te smal zijn voor de hedendaagse maatvoering van personenwagens en trams en voetgangers”, aldus toenmalig minister Weyts¹².

Concreet betekent dit dat er bij ontwerpen keuzes gemaakt moeten worden. Deze keuzes gebeuren nu ook: zo worden voet- en fietspaden smaller dan eigenlijk technisch haalbaar is, ontworpen om toch nog de aanleg van parkeerplaatsen te kunnen faciliteren.

Een recente verbetering valt op in de Sleepstraat in Gent. Een strook van 70 meter parkeerruimte werd eind 2018 herbestemd als restaurantterrassen. Er werd voorzien in compenserende autoparkeerplaatsen op loopafstand. Mede dankzij verscherpt politietoezicht werd het aantal dienstonderbrekingen meer dan gehalveerd. Ook positief is de tegen eind 2022 geplande heraanleg van de smalle Vervaeenestraat; tot november 2017 hinderden onoordeelkundig geparkeerde wagens daar vaak de tram. In de plaats komen bredere trottoirs en veilige fietsruimte.

De storingsgevoelige Coupure Rechts in Gent wordt heringericht tegen einde 2021, de cluster Veldstraat-Koophandelsplein-

¹⁰ Vraag nr. 1162 van Joris Vandenbroucke van 23 mei 2016, aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts, Vlaams parlement.

¹¹ Vraag nr. 505 van Els Robeyns van 31 januari 2020, aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters, Vlaams parlement.

¹² Vraag nr. 26 van Els Robeyns van 12 juli 2019, aan Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts, Vlaams parlement.

‘Integraal Plan Openbaar Domein’ als beleidsinstrument

Wegbeheerders en ontwerpers hebben ontwerprichtlijnen nodig die als handvat kunnen dienen voor het ontwerpen en het realiseren van veilige, comfortabele infrastructuur. Ze kunnen daarbij gebruikmaken van de vele vademecums die de Vlaamse overheid in de afgelopen jaren uitwerkte¹ en ontwerpingsrichtlijnen van OV-maatschappijen. Sommige steden gaan nog een stap verder en stellen zelf technische richtlijnen op voor infrastructuurontwerpen. Een goed voorbeeld hiervan is het Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD) van de stad Gent.

Een vademecum is een handboek dat de te hanteren richtlijnen bij het ontwerp en de aanleg van nieuwe wegen of bij grondige wijzigingen aan de bestaande infrastructuur, opsomt. Het vademecum kan aanbevelingen en denkkaders bevatten waaruit men kan putten voor het ontwerp. Meestal worden strikte minimale of maximale voorschriften voorgesteld. In feite zijn de richtlijnen een vertaling van wat men als de goede praktijk zou kunnen voorstellen. Het vademecum geeft ook de technische randvoorwaarden waaraan het ontwerp moet voldoen om veilige, comfortabele en kwalitatieve infrastructuur voor te stellen.

Richtlijnen voor infrastructuurontwerp

In sommige steden worden via een technisch document richtlijnen voor ontwerpen van infrastructuur (in de brede zin van het woord) opgesteld. De stad Gent stelde het IPOD op, een handboek dat de richtlijnen voor ontwerp in de publieke ruimte bundelt. Intussen omvat het meerdere delen. Deel 1 van het IPOD geeft de algemene visie van Gent op het publiek domein weer, met de nadruk op de harmonisatie van de beeldwaarde van het openbaar domein. IPOD deel 3 gaat over objecten in de openbare ruimte, zoals straatmeubilair, parkeermeters, verlichting en paaltjes. Deel 2 van het IPOD ‘Richtlijnen openbaar domein’ doet uitspraken over de dimensionering van het publiek domein. Gent wil meer samenhang brengen in de inrichting van straten en pleinen: de indeling en

¹ www.mobielvlaanderen.be/mobiliteit/vademecums.



Met het IPOD wil Gent meer samenhang brengen in de inrichting van straten en pleinen: de indeling en de maatvoering van de verkeersvoorzieningen, het soort verharding, de keuze van het straatmeubilair en de beplanting.

de maatvoering van de verkeersvoorzieningen, het soort verharding, de keuze van het straatmeubilair en de beplanting. Daarbij wordt de afstemming van de inrichting op het specifieke karakter van de verschillende gebiedsdelen van de stad betracht. In feite wil Gent met het IPOD tegemoetkomen aan de behoefte voor een referentiekader bij het opstellen van inrichtingsplannen voor het openbaar domein. Een referentiekader kan de ontwerpen stroomlijnen door een zekere uniformering en standaardisatie in te voeren. Een grotere samenhang kan de beeldkwaliteit en de leesbaarheid van de ruimte versterken.

Louter aanbevelingen

Zowel de verschillende vademecums van de Vlaamse overheid als het IPOD geven louter aanbevelingen voor het ontwerp. Het gevolg is dat men kan afwijken, waardoor minimale eisen waaraan de infrastructuur zou moeten voldoen, soms worden losgelaten. Dit leidt soms tot het volledig vrijblijvende karakter van de aanbevelingen. Het is een feit dat de beschikbare ruimte beperkt kan zijn en dat alle aanbevelingen niet op dezelfde manier voor alle straten en pleinen kunnen gelden. Straten en pleinen kunnen qua ruimte of noodzakelijke functies verschillen. Om deze reden moeten de richtlijnen gedifferentieerd worden naar de beschikbare ruimte. Indien ze te beperkt is om in de nodige plaats te voorzien voor de verschillende functies, dan zou minstens per

Nederkouter-Kortrijksepoortstraat in 2024-25. Voor de herinrichting van de Poperingestraat is er geen streefdatum bekend. De heraanleg van de Ommeganckstraat wordt gepland in het najaar van 2021. Zullen de nieuwe ontwerpen rekening houden met de problematiek van hinderend parkeren en ontbrekende laad- en losruimte?

BETERSCHAP OP KOMST?

Op 40 jaar tijd nam de gemiddelde verliestijd door onoordeelkundig parkeren toe van 15 tot 40 minuten per dienstonderbreking.

De gemeentelijke wegbeheerders beseften slechts langzaam de nood aan regelmaat van het tramverkeer. Geplande infrastructuurele maatregelen zullen pas over enkele jaren resultaten opleveren. Op korte termijn is een stappenplan vereist, met strengere handhaving en dwingende noodmaatregelen, zoals de spoedige opheffing van de recurrent storend gebleken parkeerplaatsen. Voor de Gentse tramlijn 1 Evergem-Flanders Expo zijn kortetermijnmaatregelen nodig, zoals het omvormen van de meest storende parkeerplaatsen in eigen laad- en loszones en in bredere, comfortabele voetpaden of een veiligere ruimte (los van tram-

gebied, straat of pleinstructuur aangeduid moeten worden welke aanbevelingen voor welke infrastructuuronderdelen prioritair zijn.

Voorbeeld: een straat waar tram of bus passeert. Indien men in deze straat parkeerplaatsen voorziet - ook al is er onvoldoende ruimte om auto's hindervrij in de parkeervakken te kunnen plaatsen en de maatvoering ervan niet aangepast is aan de breedte van de meeste voertuigen - dan is het voorspelbaar dat geparkeerde wagens hinder kunnen veroorzaken voor het openbaar vervoer, fietsers of voetgangers. Dit geldt trouwens evenzeer voor het voorzien van laad/losplaatsen in stedelijke omgeving. Indien ze niet voorzien of oneigenlijk gebruikt worden, leidt dit tot laden/lossen terwijl het voertuig op de tram/busroute of op voet- of fietspaden staat.

Afdwingbaar maken

Als vademecums en een IPOD effectieve beleidsinstrumenten zouden vormen, dan is het wel nodig dat de richtlijnen afdwingbaar zijn. Indien bijv. het Vademecum fietsvoorzieningen kiest voor tweerichtingsfietspaden in plaats van een fietspad langs elke zijde, dan moet men beseffen dat het risico op een ongeval voor fietsers groter wordt door aansluitende wegen en erfontsluitingen.

Dit geldt evenzeer voor het IPOD. Als de wegbeheerder in een smalle straat voor autoparkeerplaatsen kiest, dan zal dit een effect hebben op de doorstroming van bus of tram maar ook op de veiligheid van fietsers en voetgangers. Concreet betekent dit dat louter vrijblijvend kiezen binnen de ontwerprichtlijnen IPOD een effect op veiligheid of doorstroming kan hebben. Dat de keuze binnen IPOD soms aanleiding kan geven tot betwistingen, blijkt onder meer uit een vonnis van de Raad voor Vergunningsbetwistingen². Hoewel uit dit vonnis blijkt dat het beroep (uiterst dringende noodzakelijkheid) niet werd aanvaard, wordt wel duidelijk de vraag gesteld naar het statuut van IPOD.

Correct toepassen

Daarenboven blijkt dat het toetsingskader niet altijd correct wordt aangewend. De recente aanleg van de halte Veergrep (Gent) toont dit aan. De aansluiting tussen tram en perron, ook

² Raad voor vergunningsbetwistingen, arrest nr. UDN/2015/0009 van 13 april 2015 in de zaak RvVb/1415/0008/UDN.

bekend als de 'gap', is te groot om over een toegankelijke halte te spreken. De gap is ongeveer 35 cm, terwijl in de Tramhaltegids³ van De Lijn een maximale gap van 7 cm is voorzien. In dit concrete geval had de stad de technische eisen voor een kwalitatief aansluitend tramperron moeten toetsen aan het ontwerp⁴. Klaarblijkelijk is dit niet gebeurd: ofwel werden de technische richtlijnen niet als dwingend beschouwd ofwel onvoldoende duidelijk verwoord. Het IPOD verwijst voor toegankelijkheid naar de bushaltegids De Lijn en het vademecum 'Toegankelijkheid openbaar domein', maar vermeldt de tramhaltegids van De Lijn niet. Blijkbaar had men bij het uitwerken van het IPOD geen kennis van die gids, of werd het IPOD niet bijgewerkt.

We merken trouwens op dat de breedte van de trams op instapniveau verschilt tussen de tramtypes Hermelijn en Albatros. Daardoor is ook de gap tussen deze voertuigen en het perron verschillend. De maatvoering van een PCC is anders dan een Hermelijn of een Albatros. Op instapniveau zijn alle oude 'PCC'-trams 2,20 m breed, alle Albatrossen 2,30 m, de Hermelijnen in Antwerpen, die tredeverbredingen hebben, 2,30 m en de Hermelijnen in Gent, die geen tredeverbredingen hebben, 2,20 m.

Elementair bij het IPOD is dat het steeds als toetsingskader wordt aangeduid en daarbij een sterkere kwalificatie en onderbouwing aan het toetsingskader geeft. Bovendien is het noodzakelijk om de richtlijnen aan te passen wanneer er andere OV-voertuigen ingezet worden. Vrijblijvend kwalitatieve regels aanhouden zonder ze correct toe te passen, is in elk geval onvoldoende om de doelstellingen van het IPOD te verwezenlijken of een goede OV-infrastructuur te voorzien.

De richtlijnen IPOD deel 1 (algemene visie van de Stad op het gebruik van materialen in de publieke ruimte; 177 p.), IPOD deel 2 (gewenste afmetingen bij projecten in de publieke ruimte; 132 p.) en IPOD deel 3 (objecten in de openbare ruimte; 192 p.) zijn te vinden op <https://stad.gent> ('Over Gent en het stadsbestuur' – 'Beleidsnota's 2014-2019' – 'Integraal-plan-openbaar-domein').

³ Tramhaltegids, augustus 2013, versie 1.0 opgesteld door De Lijn.

⁴ "Bij een tram op de rijbaan is het een samenwerking tussen de wegbeheerder, zijnde het lokale bestuur (de stad) en De Lijn." (uit Tramhaltegids – augustus 2013 - versie 1.0)

sporen) voor fietsers. In de Poperingestraat bracht de bewonersparkeerregeling al enig soelaas.

Al decennia wordt – de 10-minutenoponthoudsregel indachtig - rustig geladen of gelost op de rijweg zelf. De tram moet dan maar 'enkele' minuten blijven staan, zelfs wanneer er iets verderop een ingerichte laad- en loszone of een onbezette langspaarparkeerplaats beschikbaar is. Mocht een oponthoud van 5 minu-

ten als dienstonderbreking gelden, dan zou een positieve gedragswijziging mogen worden verwacht. Minister Peeters meldde in januari: "De conventie met het Verzekeringswezen ligt ter akkoord bij de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer. De Lijn verwacht binnen een redelijke termijn een goedkeuring." Bij het ter perse gaan van dit nummer was de nieuwe regeling nog niet van kracht. ■

Trefwoorden: De Lijn, doorstroming, halteaccommodatie, openbaar vervoer, parkeren, tram.