



DUURZAME MOBIELE STEDEN

Eindrapport

maart 2010



www.tritel.be

OPDRACHTGEVER

OPDRACHTNEMER

**Vlaamse Overheid, Departement
Mobiliteit en Openbare Werken**

**Afdeling Beleid Mobiliteit en
Verkeersveiligheid**

Koning Albert II- laan 20 bus 2
1000 Brussel

TRITEL.




INHOUDSOPGAVE

Inleiding	1		
1. KRACHTLIJNEN VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID	3		
1.1. Heb aandacht voor elke schakel in het beleidsverloop	3		
1.2. Formuleer een bruikbare visie	4		
1.3. Bepaal concrete verifieerbare doelstellingen	5		
1.4. Maak gebruik van opportuniteiten	5		
1.5. Creëer een degelijk draagvlak	6		
1.6. Een participatieproces op maat	7		
1.7. Organiseer je geïntegreerd en op het niveau van de problematiek	8		
1.8. Ruimtelijke beleid en mobiliteitsbeleid een elkaar versterkend proces	9		
1.9. Een sterke openbaar vervoersstructuur als basis	10		
1.10. De auto zijn sterk afgelijnde rol	11		
1.11. De fiets als het stedelijk vervoermiddel	13		
1.12. Actief vervoersmanagement ondersteunt beoogd gedrag	14		
1.13. Monitoring en evaluatie sturen het beleid	15		
1.14. Specifieke aandacht voor specifieke problemen	16		
1.15. En ... geloof in mensen	17		
2. OVERZICHT PER STAD	18		
2.1. Bologna	19		
2.1.1. Situering	19		
2.1.2. Facts and figures	19		
2.1.3. Beleid	20		
2.1.4. Organisatie	21		
2.1.5. Implementatie	22		
2.1.6. Evaluatie en monitoring	26		
		2.1.7. Succesfactoren en obstakels	26
		2.2. Freiburg	28
		2.2.1. Situering	28
		2.2.2. Facts and figures	28
		2.2.3. Beleid	29
		2.2.4. Organisatie	30
		2.2.5. Implementatie	30
		2.2.6. Evaluatie en monitoring	36
		2.2.7. Succesfactoren en obstakels	36
		2.3. Groningen, de compacte fietsstad	38
		2.3.1. Situering	38
		2.3.2. Facts and figures	38
		2.3.3. Beleid	39
		2.3.4. Organisatie	40
		2.3.5. Implementatie	42
		2.3.6. Evaluatie en monitoring	45
		2.3.7. Succesfactoren en obstakels	46
		2.4. Nantes, fier op zijn tramway	48
		2.4.1. Situering	48
		2.4.2. Facts and figures	48
		2.4.3. Beleid	49
		2.4.4. Organisatie	51
		2.4.5. Implementatie	52
		2.4.6. Evaluatie en monitoring	56
		2.4.7. Succesfactoren en obstakels	56
		2.5. Odense geeft de stad terug aan zijn bewoners	58
		2.5.1. Situering	58
		2.5.2. Facts and figures	58
		2.5.3. Beleid	59
		2.5.4. Organisatie	60
		2.5.5. Implementatie	62
		2.5.6. Evaluatie en monitoring	65

2.5.7. Succesfactoren en obstakels	65	Nantes	4
2.6. Stockholm	67	Odense	5
2.6.1. Situering	67	Stockholm	6
2.6.2. Facts and figures	67	York	7
2.6.3. Beleid	68	Zürich	8
2.6.4. Organisatie	70		
2.6.5. Implementatie	70		
2.6.6. Evaluatie en monitoring	75		
2.6.7. Succesfactoren en obstakels	76		
2.7. York, the P&R story	77		
2.7.1. Situering	77		
2.7.2. Facts and figures	77		
2.7.3. Beleid	78		
2.7.4. Organisatie	80		
2.7.5. Implementatie	82		
2.7.6. Evaluatie en monitoring	84		
2.7.7. Succesfactoren en obstakels	85		
2.8. Zürich, waar het openbaar vervoer de plak zwaait	86		
2.8.1. Situering	86		
2.8.2. Facts and figures	86		
2.8.3. Beleid	87		
2.8.4. Organisatie	89		
2.8.5. Implementatie	90		
2.8.6. Evaluatie en monitoring	93		
2.8.7. Succesfactoren en obstakels	94		
3. BIJLAGEN	1		
Bijlage 1: Steden Medium List	1		
Bijlage 2: Contacten	1		
Bologna	1		
Freiburg	2		
Groningen	3		

INLEIDING

In het kader van haar beleidsvoorbereidende opdracht wenst de Afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid (BMV) grote aandacht te besteden aan een Duurzaam Mobiliteitsbeleid. In aanvulling van de goede voorbeelden die bij Vlaamse Steden aanwezig zijn, werd gevraagd een analyse uit te voeren van het duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid in buitenlandse Europese steden. Uitgangspunt daarbij is het recente Europese Greenpaper *Een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur*. In dit Groenboek worden vijf pijlers voor duurzame stedelijke mobiliteit naar voren geschoven: vrij-stromende steden (filevrij), groene steden (fijn stof, broeikasgassen, ...), toegankelijk vervoer, slim stedelijk transport en verkeersveiligheid. Deze vijf pijlers geven meteen een aanzet voor een coherent analysekader voor het doorlichten van interessante steden op vlak van duurzame mobiliteit. Dit rapport geeft een synthese van de resultaten van deze studie.

Initieel werden 100 Europese steden gescreend op gebied van een duurzaam mobiliteitsbeleid. Deze long list bevatte vooral steden die voorkwamen in netwerken rond duurzame mobiliteit, die door lokale experts naar voren werden geschoven of die op aangeven van de klankbordgroep geselecteerd werden. Al deze steden werden gescreend aan de hand van enkele criteria gebaseerd op de 5 genoemde pijlers in het Europese Groenboek. Dit gebeurde zowel op basis van uitvoerig deskresearch als op basis van de expertise van onafhankelijke lokale experts die per land of regio geselecteerd werden. Dit resulteerde in een medium list van 34 steden.

Voor deze 34 steden werd verder uitvoerig informatie verzameld aan de hand van een verder uitgebreide set van criteria. Al deze informatie werd gestructureerd en gepresenteerd in zogenaamde fiches en werden nadien aan de hand van een presentatie

voorgelegd aan de Klankbordgroep. Deze Klankbordgroep selecteerde uiteindelijk volgende steden met een hoog potentieel aan duurzame elementen in hun mobiliteitsbeleid en een goede variatie op vlak van context en aanpak: Bologna, Freiburg, Groningen, Nantes, Odense, Stockholm, York en Zürich. Deze steden werden ter plaatse bezocht en geanalyseerd aan de hand van een ideale beleidscyclus. Deze cyclus, opgezet voor dit doel, omvatte alle relevante stappen van een beleid van visie en strategievorming tot en met de implementatie en evaluatie van het beleid.

Het bezoek ter plaatste bestond uit drie delen. Allereerst werd de stad door het projectteam zelf verkend in termen van mobiliteit. Tijdens de spitsmomenten werd het verplaatsingsapparaat van de stad getest met aandacht voor de verschillende modi. Vervolgens zat men samen met de beleidsmedewerkers die het beleid mee uitwerken en uitvoeren. Op basis van een uitvoerige vragenlijst werd zo de mobiliteitsaanpak in de steden besproken. Tot slot werden ook de kritische stemmen gecontacteerd. Afhankelijk van de stad zat men samen met fietserorganisaties, milieugroeperingen, verkeersorganisaties, openbaarvervoerverenigingen, enz... Ook hun mening en opmerkingen werden mee genomen in dit verhaal.

De synthese van een Duurzame geïntegreerde aanpak op vlak van Mobiliteit wordt weergegeven in het eerste deel. Hierin wordt in 14 aanbevelingen de krachtlijnen van een Duurzaam Mobiliteitsbeleid weergegeven. Elke krachtlijn wordt kort toegelicht en er wordt aangegeven hoe aan deze krachtlijn in de voorbeeldsteden wordt vorm gegeven. Ook worden de meest sprekende voorbeelden op dit vlak vermeld.

Deze synthese doet geen directe uitspraak over hoe een Duurzaam Mobiliteitsbeleid in Vlaanderen dient te worden geïmplementeerd. Hiertoe zullen voor de verschillende aspecten

conclusies moeten getrokken worden rekening houdend met de Vlaamse context.

Deel 2 geeft een gedetailleerder overzicht van het beleid in elk van de voorbeeldsteden. Gestructureerd volgens de Beleidscyclus wordt de aanpak weergegeven waarbij naast de sterke punten ook de uitdagingen voor deze steden worden weergegeven.

Tenslotte worden in bijlage bijkomende relevante informatie weergegeven: een lijst met contacten per stad en de opgestelde medium list.

1. KRACHTLIJNEN VOOR EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

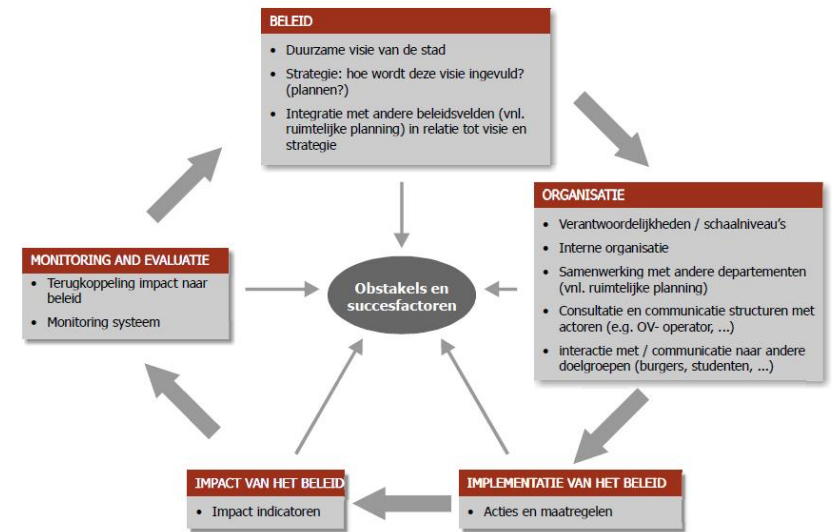
Een duurzaam mobiliteitsbeleid richt zich op het zoeken naar een vergelijk tussen economische, ecologische en sociale belangen, maar ook op het zoeken naar een breed maatschappelijk draagvlak. Een duurzaam mobiliteitsbeleid beoogt de invulling van onze mobiliteitsbehoeften op een zodanige wijze dat enerzijds de activiteiten die we wensen te doen haalbaar blijven op vlak van de ertoe benodigde verplaatsing (of dat we de verplaatsing onnodig maken), maar anderzijds dat het mobiliteitssysteem andere waarden in onze samenleving niet aantasten noch op korte termijn noch op lange termijn.

In praktijk betekent dit vooral dat men het maken van private autoverplaatsingen probeert te beheersen en alternatieve modi zoals openbaar vervoer, het fietsen of gewoon het maken van een verplaatsing te voet probeert te stimuleren.

In dit eerste deel van dit VOORBEELDENBOEK wordt een synthese gemaakt van de essentiële elementen in een duurzame mobiliteitsaanpak, dit aan de hand van aanbevelingen geïllustreerd met de meest sprekende voorbeelden in de geanalyseerde steden.

1.1. Heb aandacht voor elke schakel in het beleidsverloop

Steden die in Europa opvallen door hun aanpak op vlak van duurzame mobiliteit en dit jaar na jaar blijven doen, besteden meestal grote aandacht aan ALLE stappen, aspecten van de beleidscyclus. Op die manier wordt deze beleidscyclus een CIRKEL VAN SUCCES.



Figuur 1: De cirkel van succes

Niet onlogisch want initiatieven vanuit het beleid zullen maar succesvol zijn en met een blijvende impact als ze worden geformuleerd vanuit een duidelijke visie met heldere doelstellingen en uitgewerkt en geïmplementeerd door een goed gestructureerde organisatie. Een degelijke organisatie zal maatregelen maar efficiënt en met de gewenste impact kunnen implementeren als ze ook permanent worden verbeterd en zonedig bijgestuurd. Een duurzaam beleid vereist dan weer dat men rekening houdt met deze evaluatie.

Centraal in het bereiken van een duurzame aanpak is het verwerven van een draagvlak op het juiste niveau en op het juiste moment. Op die manier maakt men optimaal gebruik van aanwezige stuwende krachten en overwint men aanwezige obstakels.

Opvallend is echter ook dat de in dit voorbeeldenboek naar voor geschoven steden zeker niet als volmaakt worden beschouwd. Ook zij hebben minder sterke punten in sommige stappen van het beleidsproces of op vlak van sommige aspecten van het mobiliteitsgebeuren. Echter zij compenseren bepaalde mindere punten door zeer sterke strategieën en maatregelen die toch wel het verschil maken met een beleid dat de mobiliteit gewoon "zo goed mogelijk" probeert te organiseren.

Deze opvallende aspecten worden verder per stad toegelicht waarbij eerst een synthese wordt gemaakt van de elementen in elke stap van de beleidscyclus die als voorbeeld kunnen dienen om een sterk duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren.

1.2. Formuleer een bruikbare visie

Het consequent doorvoeren van een duurzaam beleid wordt in sterke mate mogelijk gemaakt door een duidelijke visie waarnaar men kan verwijzen in alle volgende stappen naar de implementatie van de maatregelen toe. Een doordachte verwijzing naar andere beleidsdomeinen bv. milieu, ruimtelijke ordening, economie zal deze visie versterken.



Een duurzaam beleid is minstens gebaseerd op een aantal sterke visie-elementen. Niet alle steden hebben of hadden steeds een allesomvattende duidelijke visie over de evolutie en ontwikkeling van hun stad. Dit blijkt dus geen absolute voorwaarde te zijn om te scoren op vlak van duurzame mobiliteit. Wel beseffen alle steden dat het voortzetten en volhouden van een dergelijk beleid maar kan als minstens een duidelijke visie wordt geformuleerd op vlak van mobiliteit of op vlak van de context waarin mobiliteit zich afspeelt. Ook al kregen sommige maatregelen vorm vanuit andere invalshoeken dan nog werden ze daarna uitdrukkelijk gemotiveerd vanuit een duurzame visie op mobiliteit en milieu.

De Congestion Charging in STOCKHOLM werd wellicht in eerste instantie om budgettaire reden door sommige actoren naar voor gebracht maar wordt thans uitdrukkelijk gemotiveerd om de levenskwaliteit en het fileprobleem in het centrum van Stockholm te verbeteren.

ODENSE motiveerde maatregelen op vlak van het beperken van het verkeer vanuit een duidelijke visie om de leefbaarheid in de stad te verhogen zodat bewoners weer zin kregen om in de stad te wonen. Ondertussen kaderden ze deze visie in een algemene milieubezorgdheid wat toelaat alle aspecten van het beleid consistent af te toetsen.

Het mobiliteitsbeleid van FREIBURG kadert binnen een integraal duurzaamheidsbeleid. Freiburg profileert zich naar binnen- en buitenland als Green City. Die "groene aanpak" komt tot uiting in het milieu- en energiebeleid, het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid.

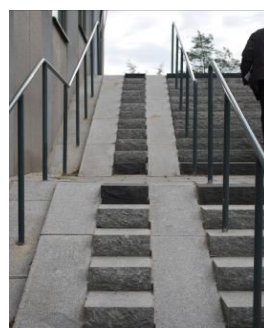
Er zijn vele manieren om tot deze visie te komen en vooral hoe men het draagvlak voor deze visie zo stevig mogelijk maakt. Belangrijke vraag daarbij is de wijze hoe men actoren en de burgers bij dit proces betreft. Afhankelijk van de algemeen aanwezige overlegcultuur richten steden zich meer rechtstreeks op

de burgers of gaan ze in overleg met de belangengroepen en formele actoren.

1.3. Bepaal concrete verifieerbare doelstellingen

Een duurzaam beleid heeft concrete doelstellingen nodig die het beleid effectief richten. Een effectief en volhardend beleid vraagt daarbij ook dat nagegaan wordt of en in welke mate deze doelstellingen ook bereikt worden. Het formuleren van verifieerbare elementen is dan ook nodig.

De meeste steden besteden in toenemende mate aandacht aan het duidelijk stellen van objectieven voor het beleid en in bijzonder het mobiliteitsbeleid. Specifieke indicatoren op vlak van het functioneren of het gebruik van het mobiliteitssysteem worden bijna altijd opgenomen in beleids- en mobiliteitsplannen. Ook indicatoren in de beleidsvelden waar mobiliteit een directe impact op heeft, worden als zeer belangrijk beschouwd voor het mobiliteitsbeleid, bv. milieu-indicatoren.



Bij elk nieuw milieubeleidsplan formuleert STOCKHOLM duidelijke doelstellingen die dan verder worden toegewezen aan de betrokken actoren met zeer concrete te vervullen mijlpalen zoals

uit te voeren acties en te bereiken mobiliteitscijfers. Dit wordt opgenomen in een databank toegankelijk voor alle geledingen van de administratie en het beleid. Maand na maand kan nagezien worden wat al bereikt is en hoever men staat.

Verksamhetsplan - Årsredovisning 2009 (Kommunfullmäktige)

+ Visa filter | Kolumner: KF:s inriktningsmål, KF:s mål | Filtrera

Filtrering: Allmänt | Kolumner: KF:s inriktningsmål, Övergripande mål 2008, KF:s mål för verksamhetsområdet | Återställ

KF:s inriktningsmål	KF:s mål för verksamhetsområdet
1. Stockholm ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och växande stad för boende, företagande och besök.	1.1 Stockholm stad ska bli norra Europas mest företagsvänliga stad (Kommunfullmäktige) 1.2 Jobb istället för bidrag (Kommunfullmäktige) 1.3 En hållbar livsmiljö ska värnas och utvecklas (Kommunfullmäktige) 1.4 Bostadsbyggnadsstaten ska vara hög (Kommunfullmäktige) 1.5 Framkomligheten i regionen ska öka (Kommunfullmäktige) 1.6 Stockholmsläna ska uppleva ett rikt, varierat och tillgängligt kultur- och idrottsliv (Kommunfullmäktige) 1.7 Stockholm ska upplevas som en ren, väcker och trygg stad (Kommunfullmäktige)
2. Kvalitet och valfrihet ska utvecklas och förbättras	2.1 Stockholmsläna ska erbjuda ökad valfrihet och mångfald (Kommunfullmäktige) 2.2 Stockholms förskolor och skolor ska ge alla ökad kunskap och utveckling i en trygg miljö (Kommunfullmäktige) 2.3 Kvaliteten inom stadens omsorgsverksamheter ska öka - trygghet, värdighet och valfrihet ska präga hela omsorgen (Kommunfullmäktige) 2.4 Staden ska vara en attraktiv arbetsgivare (Kommunfullmäktige)
3. Stadens verksamheter ska vara kostnadseffektiva	3.1 Budgeten ska vara i balans (Kommunfullmäktige) 3.2 Effektivitet och fokus på kärnverksamheterna (Kommunfullmäktige) 3.3 Skatten ska sänkas (Kommunfullmäktige)

1.4. Maak gebruik van opportuniteiten

De ontwikkeling van een stedelijke omgeving en het formuleren van een stedelijk beleid is geen gestroomlijnd en netjes gestructureerd proces. Specifieke probleempunten en bezorgdheden duiken op in alle steden en het beleid wordt verwacht er een krachtadig antwoord op te geven. Als men dergelijke situaties echter kadert in een algemeen duurzame visie dan kan de korte termijn reactie het vertrekpunt of zelf de stuwende kracht zijn om een lange termijn duurzame aanpak op te starten. Een visie is op zich waardeloos als opportuniteiten niet worden gebruikt als hefboomen tot transitie.

De praktische aanleiding of initiële motivatie om maatregelen te nemen, lopen in de verschillende steden erg uiteen. Afhankelijk van het lokale stedelijk milieu ging men intensief over de verkeersorganisatie en alternatieve modi nadenken en ook

daadwerkelijk maatregelen invoeren omwille van stadsontvolking, verkeersleefbaarheid, om de stedelijke chaos op te lossen, omwille van de aantasting van de natuur, om de stedelijke veiligheid te verhogen, om een bedrijfszeker transportsysteem te kunnen verzekeren, Deze duidelijk aanwezige probleempunten voor de stedelijke bewoner en bezoeker werden zo aangegrepen om een algemene duurzame mobiliteitsaanpak vorm te geven.

Daarbij blijkt het niet altijd het beleid te zijn dat in eerste instantie deze probleempunten vertaalt naar maatregelen die kaderen in een duurzaam beleid. Soms zijn het ook bewonersgroepen die actief en constructief initiatieven nemen. Een aandachtig beleid pikt deze initiatieven echter op en gebruikt ze als hefboomen in een duurzame aanpak.

BOLOGNA voerde uiteindelijk een selectief verbod in om het centrum van de stad door te rijden en zelfs grotendeels in te rijden als reactie op een toenemende chaos in de stad samengaande met een sterke algemene onveiligheid.

In FREIBURG kwam er reactie vanuit de milieubewuste bewoners tegen de inplanting van een mogelijke kerncentrale in de erg groene omgeving van de stad. Dit was de basis voor de inname van delen van de stedelijke wijken om er anders – bv. zonder auto- te gaan leven. Het beleid ging in deze richting verder met de uitbouw van een erg fiets- en voetgangersgeoriënteerde stad.

De stad YORK verwierp het betonplan dat klaar lag voor de stad dankzij het economische belang van het historische centrum voor de stad. Jaarlijks trekt de stad immers een groot aantal bezoekers dankzij zijn patrimonium.



1.5. Creëer een degelijk draagvlak

Implementatie van innovatieve maatregelen die het verkeersgedrag van mensen sterk beïnvloeden roepen dikwijls enige weerstand op bij een kleiner of groter deel van de bevolking of bij bepaalde actoren. Een doordachte strategie en het goed overbrengen van de juiste overtuigende motieven voor de voorgestelde maatregelen is een permanent actiepunt.

Zonder draagvlak riskeren goede maatregelen niet te worden geïmplementeerd of worden maatregelen die toch ingevoerd zijn zonder voorafgaand breed draagvlak, weer afgevoerd. Perceptie en media spelen hierbij de laatste jaren een steeds grotere rol door het toegankelijker worden van allerlei communicatiekanalen.

Alle steden besteden aan dit aspect grote aandacht op sterk uiteenlopende wijze, afhankelijk van de lokale beleidscultuur. Het opzetten van een actief participatieproces is daarbij een belangrijk instrument maar ook het goed en continu informeren van alle betrokkenen over de alternatieven en de gemaakte afwegingen is een belangrijke opgave. Het werken aan een draagvlak gebeurt in deze steden ook vooral op het gepaste ruimtelijk schaalniveau

waarop de mobiliteitsproblematiek zich vooral afspeelt nl. het niveau van het stadsgewest of metropool.

De Community Strategy in York brengt alle beleidsdomeinen die met mobiliteit te maken hebben samen in diverse overlegplatforms waarin de behoefte aan mobiliteit worden besproken maar ook de effecten van mobiliteit op milieu en ruimte worden geëvalueerd. Zo worden keuzes vanuit verschillende invalshoeken gedragen en via de vertegenwoordigers ook verder verdedigd.

YORKWOW SUSTAINABLEWOW INCLUSIVEWOW
CULTUREWOW LEARNINGWOW SAFETYWOW
BUSINESSWOW HEALTHYWOW

NANTES Métropole gebruikte de realisatie van tramlijn 1 bewust als een showcase om de mogelijkheden van de tram aan te tonen. Hoewel deze lijn minder potentieel had dan de andere lijnen, maar doordat de realisatie op zich eenvoudiger was dan de volgende lijnen die doorheen het dichtere stedelijke weefsel lopen, werd deze als eerste aangelegd. De realisatie van tramlijn 1 toonde door de ingrijpende wijze van herinrichting van het openbaar domein en de performantie van het systeem aan dat de tram de nieuwe structurele drager kan zijn van de stedelijke mobiliteit: een draagvlak voor de tram was gecreëerd.



1.6. Een participatieproces op maat

Het direct betrekken van de bewoners van de stad bij de uitwerking van het stedelijke mobiliteitsbeleid kan in sterke mate bijdragen tot de kwaliteit ervan en het draagvlak voor de voorgestelde aanpak. Essentieel daarbij is dat men een juist evenwicht vindt tussen het informeren van bewoners en het effectief laten uitwerken van oplossingen door deze bewoners. Ook de wijze hoe men bewoners bij het proces betreft is zeer belangrijk.

Niet alle steden besteden aan participatie dezelfde aandacht. Voor sommige steden is het echter de hoeksteen van hun mobiliteitsbeleid. Bewoners worden geconsulteerd via overlegfora waarbij de mobiliteitsproblematiek algemeen wordt besproken of specifieke thema's worden behandeld. De mate waarin men bewoners ook effectief voorstellen laat uitwerken verschilt daarbij sterk, meestal worden opgestelde plannen voorgelegd en wordt gevraagd hierop constructief te reageren.

NANTES Métropole zet bij de realisatie van het nieuwe Mobiliteitsplan een overlegstructuur op waarbij een groot aantal bewoners in een tiental overlegvergaderingen worden opgenomen en van waaruit een kleinere

gemotiveerde groep van bewoners in het verdere uitwerkingstraject wordt geconsulteerd, ondersteund door externe experts in dienst van Nantes Métropole.

In ODENSE bestaat er een sterke cultuur van burgerparticipatie. De mate waarin men burgers laat participeren, is echter afhankelijk van het schaalniveau van het project of beter gezegd de mate waarin het nut en de baten van het project de individuele behoeften van de burgers overstijgt. Zo is er bij de herinrichting van een woonstraat meer ruimte voor de (individuele) wensen van de omwonende dan bij de opmaak van het mobiliteitsplan. Bij deze laatste waren de concrete principes een vaststaand uitgangspunt maar kon over het 'hoe men dit concreet invult', rekening gehouden worden met de noden van de bewoners.



Het duurzame beleid in FREIBURG kan rekenen op een breed draagvlak bij de bevolking. Toch is de participatie van de individuele burger in het mobiliteitsbeleid eerder beperkt. De inspraak verloopt in Freiburg bijna uitsluitend via

belangenorganisaties en mobiliteitsverenigingen. Deze worden echter op zeer regelmatige basis geconsulteerd via workshops met de betrokken ambtenaren.

1.7. Organiseer je geïntegreerd en op het niveau van de problematiek

Duurzame aanpak van de (groot)stedelijk mobiliteitsproblematiek kan slechts effectief als beslissingen, uitwerking van het beleid en financiering gebeuren op het schaalniveau waarop de mobiliteitsproblematiek zich vooral manifesteert, nl. de stad en zijn directe omgeving, stadgewest of metropool. Alleen dan zullen de cruciale beleidsverantwoordelijkheden elkaar voldoende versterken en effectief vat hebben op de problematiek.

Alle steden actief op vlak van een duurzaam mobiliteitsbeleid besteden hier grote aandacht aan. Hiertoe worden overlegstructuren opgericht of institutionele hervormingen doorgevoerd om enerzijds zeker de beleidsdomeinen mobiliteit en ruimtelijke ordening sterk te laten samenwerken maar anderzijds ook met milieu, economie en stadsontwikkeling te overleggen. Mobiliteit omvat ook steeds de (groot)stedelijke en soms de regionale component van alle modi. Anderzijds worden zo de territoriale verantwoordelijkheden van het stedelijk kerngebied samengebracht met deze van de stedelijke randgebieden en de directe omgeving ervan.

Op die wijze wordt het beleidsdomein mobiliteit bijna altijd op het niveau van het stadsgewest of metropool uitgewerkt waarbij de verschillende modi als een geïntegreerd geheel worden geïmplementeerd.

Dergelijke lokale organisatie vormt een sterke gesprekspartner met de hogere regionale, nationale en zelfs Europese

beleidsniveaus die verantwoordelijk blijven voor de regelgeving en netwerken op hun niveau.

NANTES Métropole is een associatie van 24 gemeenten die samen het grootstedelijk gebied Nantes vormen met mobiliteit, ruimtelijke ordening en afvalverwerking als belangrijkste werkdomeinen. Politiek wordt de metropool aangestuurd door de President van de metropool en 2 raden samengesteld uit verkozenen van de gemeenten. De uitwerking van het beleid gebeurt door de diensten van de metropool gestructureerd volgens de beleidsdomeinen. De Franse wetgeving werd aangepast om dergelijke structuren mogelijk te maken.



YORK werd enkele jaren geleden omgevormd tot een Unitary Authority door te fusioneren met de randgemeenten waarmee het ruimtelijk een geheel vormt en waarbinnen een groot deel van de verplaatsingen zich afspelen. Op die wijze werd vooral de verdere inplanting van commerciële en residentiële functies gestuurd in relatie tot een haalbare mobiliteitsstructuur en het objectief de stedelijke ontwikkelingen compact te houden.

GRONINGEN werkt met de provincies Groningen en Assen alsook 12 andere gemeenten samen in het samenwerkingsverband Regio Groningen – Assen. Voor bepaalde grensoverschrijdende onderwerpen zoals bereikbaarheidsmaatregelen, beleid rond bedrijventerreinen, landschappelijk beleid en grensoverschrijdend openbaar vervoer wordt er gezamenlijk een budget opgesteld en een visie en strategie uitgewerkt.



1.8. Ruimtelijk mobiliteitsbeleid en versterkend proces

De ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied is erg bepalend voor de mobiliteitsbehoeften van bewoners en bezoekers en de potenties van alternatieve modi voor het autogebruik. Compacte structuren maken verplaatsingen per fiets en te voet voor meer mensen haalbaar. Het concentreren van activiteiten in kernen en langsheen corridors verhogen de potenties van het openbaar

vervoer. Afstemming van de mobiliteitsstructuur en de ruimtelijke structuur is aldus cruciaal voor een duurzaam mobiliteitbeleid.

Alle voorbeeldsteden besteden grote aandacht aan de afstemming van de mobiliteitsstructuur en de ruimtelijke structuur. In de eerste plaats is er een grote interactie tussen de beide beleidsvelden. Afdelingen die werken aan mobiliteitsstructuren en de ruimtelijke afdelingen werken intensief samen ofwel onder eenzelfde hiërarchische structuur ofwel via intensieve horizontale overlegplatforms. Steden die bovengemeentelijke samenwerkingsverbanden hebben opgezet, doen dit uitdrukkelijk voor mobiliteit EN ruimtelijke ordening.

In de praktijk wordt uitdrukkelijk gekozen voor een ruimtelijk structuur van het (groot)stedelijk gebied die het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer als het stedelijk vervoermiddel ondersteunen. Compacte centra met korte afstanden tussen woon- en werkzones worden zeer bewust nagestreefd om verplaatsingen per fiets te stimuleren. De hoofdstructuur van het openbaar vervoer wordt zijn ook de structurerende hoofdassen van het stedelijk weefsel waarbij de belangrijkste stedelijke attractiepolen langsheen deze assen worden ingeplant. Op die wijze zijn de loopafstanden naar haltes beperkt en kunnen hoge frequenties worden aangeboden als antwoord op een hoge vervoersvraag op deze assen.

NANTES Métropole maakte samen met de uitbouw van het nieuwe tramnet ook nieuwe ruimtelijke inrichtingsplannen met hogere dichtheden en zones voor overheidsdiensten langsheen de tramassen. Alle overheidsinvesteringen op vlak van de herinrichting van het openbaar domein en de inplanting van publieke functies werden geconcentreerd omheen de assen.

GRONINGEN streefde er steeds naar om het stedelijk gebied zo compact mogelijk te maken om de stad op maat van de fiets te houden.

FREIBURG is de "stad van de korte afstanden" en bewaakt dit door middel van haar ruimtelijk beleid. Freiburg zorgt er door middel van een strikt vergunningenbeleid voor dat de juiste functies op de juiste plaats komen of blijven. Zo ondersteunt de stad buurtwinkels in elke kern zodat inwoners te voet of met de fiets hun dagelijkse inkopen kunnen blijven doen.



1.9. Een sterke openbaar vervoersstructuur als basis

Een (groot)stedelijke omgeving is in sé een ruimte met een hoge dichtheid aan activiteiten en bijhorende mobiliteitsvraag. Slechts een efficiënt massatransportsysteem kan hierop een degelijk en duurzaam antwoord bieden. Efficiënte uitbouw en werking van dit systeem vereist de uitbouw ervan op een sterk gestructureerde en gelaagde wijze met absolute doorstroming, een zeer performante uitwisseling op knooppunten en een ruimtelijke structurering van de stedelijke activiteiten volgens deze structuur.

De openbaar- vervoerstructuur vormt in de meeste steden de nieuwe hoofdstructuur van het stedelijk gebied. Het openbaar- vervoernetwerk wordt in sterke mate uitgebouwd op duidelijke schaalniveaus met een duidelijke functionele rol van de verschillende lijnen. Interne verknoping van het stedelijke netwerk maakt het mogelijk om met hoogstens 1 overstap de meeste bestemmingen te bereiken. Een zeer sterk uitgebouwd centraal knooppunt verzekert meestal de verknoping met de netwerken op regionaal en hoger niveau. Reizigers hebben er direct toegang tot de hoofdlijnen op stedelijk niveau.

De hoofdlijnen hebben veelal een verzekerde doorstroming zodat enkel aan de halteplaatsen wordt gestopt. Real-time borden en innovatieve communicatiemiddelen geven duidelijke informatie over het aanbod.

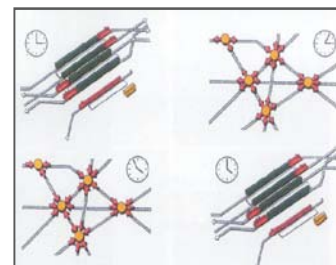
Geïntegreerde tickets maken de combinatie van verschillende submodi eenvoudig.

Overstapmogelijkheden voor andere modi hebben een toenemend belang en worden verder uitgebouwd. P&R wordt op grote schaal georganiseerd en blijkt een groot succes te hebben als het samengaat met een complementair parkeerbeleid en aantakking op hoogfrequente en bedrijfszekere openbaar- vervoerassen.

STOCKHOLM bouwde de laatste decennia een zeer performant openbaar vervoernet uit. Het hoofdstation vormt daarbij het centraal uitwisselpunt tussen alle schaalniveaus: overstap tussen internationale, regionale en een groot aantal hoogfrequente stedelijke lijnen kan er met zeer korte loopafstanden.

In ZURICH werd het openbaar- vervoersysteem uitgebouwd als hét bedrijfszeker antwoord op de mobiliteitsbehoeften. Korte verplaatsingen worden voornamelijk opgevangen door de tram. De S-bahn

verzorgt de verbindingen met de regio, voornamelijk binnen het kanton van waaruit de meeste regionale verplaatsingen ontstaan. De trein verzorgt de meest courante nationale en internationale verbindingen. Succesfactoren van de drie systemen zijn betrouwbaarheid, snelheid, stiptheid, frequentie en intermodaliteit tussen de verschillende systemen.



1.10. De auto zijn sterk afgelijnde rol

Het gebruik van de auto wordt als complementair beschouwd voor het openbaar vervoer en/of de fiets, bij bepaalde motieven, verspreide perifere bestemmingen, op bepaalde tijdstippen of voor bepaalde gebruikers. Ongewenst gebruik van gemotoriseerd privé- vervoer wordt echter beperkt door de auto voor bepaalde verplaatsingen ofwel te verbieden ofwel aan strikte regels te

onderwerpen of financieel te ontraden. Ook de ruimte die voor de auto wordt beschikbaar gesteld tracht men te beperken en vaak zelfs terug te schroeven.

In de meeste steden heeft de auto nog steeds een belangrijke rol in het globaal mobiliteitssysteem. Belangrijke infrastructuur werden of worden nog steeds uitgebreid om de structuur van het autonetwerk te optimaliseren maar dan vooral gericht op het vervolledigen van ringstructuren om zo het doorgaand maar ook lokaal autoverkeer rond de residentiële zones te leiden, P&R zones bereikbaar te maken of om wegen te beveiligen.

Het inrijden van de stad wordt overal sterk ontmoedigd door de beperking van de capaciteit op de invalswegen of het verbieden van het doorrijden van bepaalde centrale stedelijke zones. Vele wegen met dubbele rijbanen werden de laatste jaren gereduceerd tot één rijbaan met slechts een beperkt aantal extra afslagstroken. Het heffen van een tol op het inrijden van de stad ontmoedigt bijkomend het gebruik van de auto, eventueel in combinatie met een extra tolheffing tijdens de spitsuren.

Parkeerregulering vormt een wezenlijk deel van deze strategie door beperking of tarifiering van het aanbod. Het bovengronds parkeren wordt meestal zeer sterk beperkt zeker in de centrale gebieden. P&R vormt in de meeste steden een aanvulling van het parkeeraanbod in combinatie met het gebruik van hoogfrequente lijnen en snelle openbaar vervoerlijnen naar het stadscentrum waar dan het parkeeraanbod duidelijk duurder en beperkter is. P&R parkings worden uitgebouwd als grote parkeerzones en als kleinere parkings aan opeenvolgende haltes van een openbaar vervoerlijn. Ze zijn vooral gericht op bezoekers van het stadscentrum vanuit het meer landelijke omliggende gebied.



In BOLOGNA mag het algemeen autoverkeer het centraal deel van de stadskern niet doorrijden. Bewoners en diensten mogen de stadskern wel inrijden via de dichtste ingangspoort. Hierdoor werd de stadskern autoluw.

In STOCKHOLM werd een spitsuurheffing ingevoerd waarbij al het autoverkeer dat de stad binnen- of buitenrijdt 1 of 2 euro dient te betalen afhankelijk van de periode van de dag. De vroegere structurele filevorming op de spitsuren werd zo in sterke mate weggenomen (daling van de drukte op invalswegen met 20%) en het openbaar vervoergebruik nam toe.

Van meet af aan lag het succes van ZURICH in de combinatie van het performante openbaar- vervoer aanbod EN het ontmoedigen van het gemotoriseerde verkeer. Het openbaar vervoer kreeg onvoorwaardelijk voorrang op de wagen en het parkeeraanbod in de stad werd sinds 1990 niet meer verhoogd en, indien mogelijk, uit het straatbeeld verbannen.

1.11. De fiets als het stedelijk vervoermiddel

Voor korte afstanden (tot 5 km) is de fiets het aangewezen stedelijk vervoermiddel. De hoge penetratie in het stedelijk weefsel, de flexibiliteit in het gebruik en de beperkte ruimte-inname maken de fiets tot het ideaal vervoermiddel in de stad. Door de uitbouw van een coherent netwerk en het actief verbeteren van het imago van de fiets als stedelijk vervoermiddel voor iedereen, kan de fiets ook voor functionele verplaatsingen wel degelijk een belangrijk aandeel van de verplaatsingen opnemen. Een ruimtelijk beleid om de stad compact te maken verhoogt de mogelijkheden van de fiets in sterke mate.

De fiets speelt nog niet in alle steden een prominente rol. Sommige steden hebben immers al hun aandacht gericht op de uitbouw van een sterk openbaar- vervoersysteem en de fiets (nog niet) structureel als stedelijk vervoermiddel uitgebouwd en gepromoot. Middelgrote steden hebben dit echter wel gedaan en zij bewijzen dat de fiets voor alle bevolkingsgroepen en alle motieven een veelgebruikt vervoermiddel kan zijn dat een significante bijdrage levert in de stedelijke mobiliteit.

De uitbouw van een fietsnetwerk gebeurt in de meeste steden op de zeer degelijke manier maar sommige steden opteerden om het netwerk in een eerste dringende actie gebiedsdekkend en sterk

visueel te implementeren (met beperkte ingrepen en markeringen) om de fiets op korte termijn structureel in de stad aanwezig te maken. In een volgende fase wordt dan de openbare ruimte effectief heraangelegd.

Het positief imago van de fiets en het gebruik ervan wordt in vele steden actief gepromoot o.m. door sensibiliseringsacties maar ook door het concept van leen- of huurfietsen. Deze laatste hebben meestal geen significant aandeel in de vervoerswijzekeuze maar maken de fiets overal visueel aanwezig.

Opvallend zijn ook de initiatieven om het fietsgebruik te promoten om de te hoge druk op het openbaar- vervoersysteem voor korte afstanden te verminderen.



In GRONINGEN is de fiets de meest efficiënte manier om zich te verplaatsen binnen de stad. De reden waarom er zoveel verplaatsingen binnen fietsafstand liggen is bovendien te danken aan de compactheid van de stad. 80% van alle verplaatsingen ligt op minder dan 5 km. Bovendien zorgde het wijkcirculatieplan ervoor dat

circuleren in het centrum met de wagen geen interessant alternatief is.

In ODENSE zorgt het fietsnetwerk dat 30 jaar geleden uitgetekend en geïmplementeerd werd, er nog steeds voor dat verplaatsingen met de fiets snel, efficiënt en veilig kunnen gebeuren. De schaalgrootte van de stad laat bovendien toe dat de verschillende functies van de stad op korte afstanden liggen van elkaar waardoor de meeste verplaatsingen met de fiets efficiënter kunnen gebeuren dan met de wagen.

STOCKHOLM introduceerde op zeer korte termijn een 10-tal fietsroutes die de stad in diverse richtingen doorkruisen, deels als dubbelrichtingsfietspaden op vroegere autorijbanen. Het fietsgebruik werd hierdoor (en door de cogestietaks) de laatste jaren verdubbeld en stijgt nog steeds sterk.

FREIBURG bouwde jaar na jaar een zeer degelijk en gebiedsdekkend fietsnetwerk uit zowel in het centrum als in de randzones. Ook werd de fiets actief gepromoot voor alle soorten verplaatsingen ook minder voorkomende motieven bij fietsgebruikers zoals zakelijke verplaatsingen en voeren van kleinere kinderen naar de school. De fiets werd daardoor het stedelijk vervoermiddel.

1.12. Actief vervoersmanagement ondersteunt beoogd gedrag

Een hoog gebruik van de alternatieven voor de auto en het bewust beperkt gebruik van de auto vereisen bijkomend een actief allesomvattend vervoersmanagement. Hierbij worden de bewoners en bezoekers van de stad aangezet hun verplaatsingen zodanig te

doen dat maximaal de alternatieve milieuvriendelijke modi worden gebruikt en onnodige en storende manieren om zich te verplaatsen worden vermeden. Een specifieke benadering van specifieke doelgroepen met hun eigenheden en behoeften is daarbij belangrijk.

Alle steden zijn zich sterk bewust van de noodzaak om het gebruik van hun uitgebouwde openbaar vervoerssystemen en fiets- en voetgangersvoorzieningen te versterken door een actief mobiliteitsmanagement. Hierbij worden de verschillende gebruikersgroepen actief benaderd, oa, via bedrijven, scholen, winkelcentra en andere verkeersgenererende instanties. Door middel van bedrijfsvervoerplannen, informatie- en communicatiecampagnes worden de alternatieven voor de auto gepromoot.

NANTES Métropole zette een grootse campagne op bij alle grote werkgevers van het stedelijk gebied om het gebruik van het openbaar vervoer en P&R te promoten.

In ZURICH is één van de voornaamste redenen van het succes van het openbaar vervoer het imago ervan. Het openbaar vervoer is er voor iedereen die zich op een trendy manier wil verplaatsen. Zowel managers als arbeiders, senioren en scholieren maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Ondanks het feit dat dit imago onlosmakelijk samenhangt met de kwaliteit van het aanbod is dit ook deels te danken aan de vele ludieke acties en campagnes om het openbaar vervoer verder te promoten en mensen bewust te maken van het nut ervan.



In de stad ODENSE vormen tal van campagnes en zachte maatregelen een integraal onderdeel van het fietsbeleid. Ze zorgen voor een blijvende promotie van het fietsen in de stad.



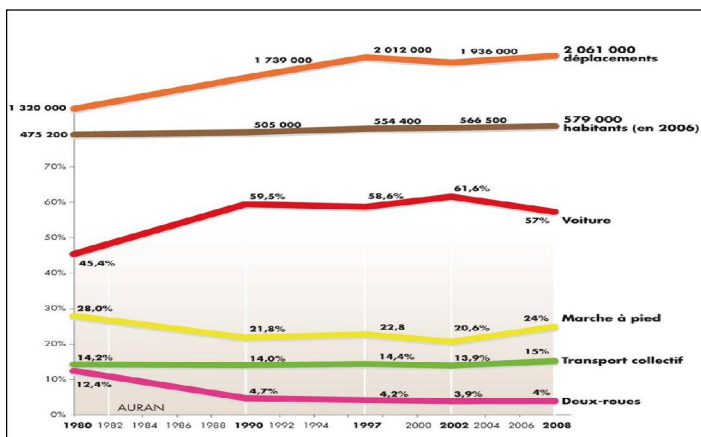
1.13. Monitoring en evaluatie sturen het beleid

Het definiëren van duidelijke doelstellingen voor het beleid heeft slechts zin als de evolutie van representatieve indicatoren ook effectief gebeurt. Ook het opvolgen van alle andere evoluties die een impact hebben op de vraag naar mobiliteit, het functioneren van het multi-modaal mobiliteitssysteem of die door het mobiliteitssysteem worden beïnvloed, (bv. milieu) zijn zeer nuttig om efficiënte beleidskeuzes te maken. Een duurzaam beleid gebruikt de kennis op dit vlak om steeds zelfkritisch te zijn en bij te sturen waar nodig.

Monitoring van mobiliteitsindicatoren is in de meeste steden een zeer belangrijke activiteit uitgevoerd door de stedelijke administraties zelf, onderzoeksbureaus en universitaire instellingen. Met een vaste regelmaat maakt men een beeld op van de mobiliteitstoestand en de ermee samenhangende beleidsdomeinen.

De resultaten ervan worden aangewend om de efficiëntie van maatregelen te beoordelen in diverse overlegplatforms en de analyses i.f.v. nieuwe mobiliteitsplannen.

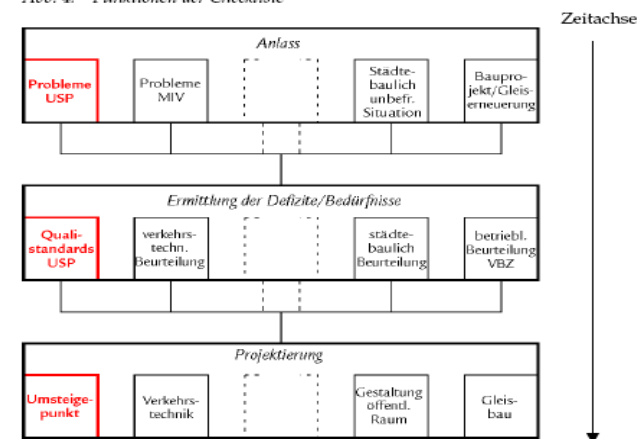
Nantes Métropole heeft een uitgebreid onderzoeksinstituut AURAN dat jaarlijks data verzameld rond een groot aantal mobiliteitsgegevens o.m. de vervoerswijzekeuze en het gebruik van het openbaar vervoer.



YORK steunt bij de evaluatie en monitoring van zijn beleid op een set performantie indicatoren. Deze worden vanuit het nationale niveau gedefinieerd maar verder door de stad ingevuld op basis van het belang ervan in de lokale context. Jaarlijks worden data verzameld om de evolutie ervan op te volgen.

Voor nieuwe projecten in ZURICH wordt bij elk voorstel een duurzaamheidscheck gedaan aan de hand van een set indicatoren. Zo screent men elk project op voorhand in termen van duurzaamheid alvorens over te gaan tot actie.

Abb. 4: Funktionen der Checkliste



1.14. Specifieke aandacht voor specifieke problemen

In de meeste steden zijn er ook specifieke problemen die een duurzaam mobiliteitsbeleid bemoeilijken. Voorbeeld ervan is het distributieverkeer in de dichte binnensteden dat de leefbaarheid en het functioneren ervan aantast. Dergelijke problemen moeten dan ook gericht worden aangepakt om te vermijden dat ze een algemeen duurzame mobiliteitsaanpak te negatief beïnvloeden.

Stedelijke distributie is een toenemend probleem in vele stedelijke gebieden. Men wil de dynamiek van het commercieel hart van de stad ondersteunen maar het storend aspect van de beleving vermijden. Hiertoe worden oplossingen gezocht door het instellen van venstertijden, beperking van tonnages en het organiseren van overslagpunten buiten de stad. Vooral dit laatste concept is echter moeilijk operationeel te maken door de extra kost en tijd die dit tot gevolg heeft.

STOCKHOLM doet de toelevering voor het oude stadsdeel 'Old Town' vanuit één punt aan de rand van dit stadsdeel vanwaar de leveringen met één voertuig, bij voorkeur een groen voertuig, worden verdeeld.



Leveranciers in BOLOGNA dienen een toelatingsbewijs – in functie van de vervuilingsgraad van het voertuig – te kopen om in de milieuzone te kunnen leveren. Dit heeft geleid tot een spontane bundeling van het goederenvervoer om de kostprijs te beperken.

1.15. En ... geloof in mensen

Uiteindelijk zijn het in vele gevallen personen die het verschil maken of gemaakt hebben. Structuren en organisaties betekenen niets als er geen politici of ambtenaren zijn die zich consequent en gedreven inzetten om een doel, een plan te bereiken of een project te realiseren en hun mede-stedelingen te overtuigen hierin mee te stappen.

In de meeste steden werd het aanwezige duurzaam beleid op gang getrokken door de drijvende kracht van een kleine groep

mensen die van hun functie gebruik maakten om een aantal innovatieve beslissingen te nemen of uit te werken, soms tegen een initieel negatieve algemene reactie in.

GRONINGEN heeft zijn verkeerscirculatieplan te danken aan één man die op één nacht het kwadrantensysteem invoerde.

Het duurzaam mobiliteitsbeleid in ZURICH kon echt vorm krijgen doordat tussen 1978 en 1994 het schepenampt voor mobiliteit in handen van dezelfde, overtuigde persoon was. Vier opeenvolgende ambtstermijnen lieten toe om een kwaliteitsvol openbaar vervoernetwerk en een autoluwe binnenstad uit te bouwen.

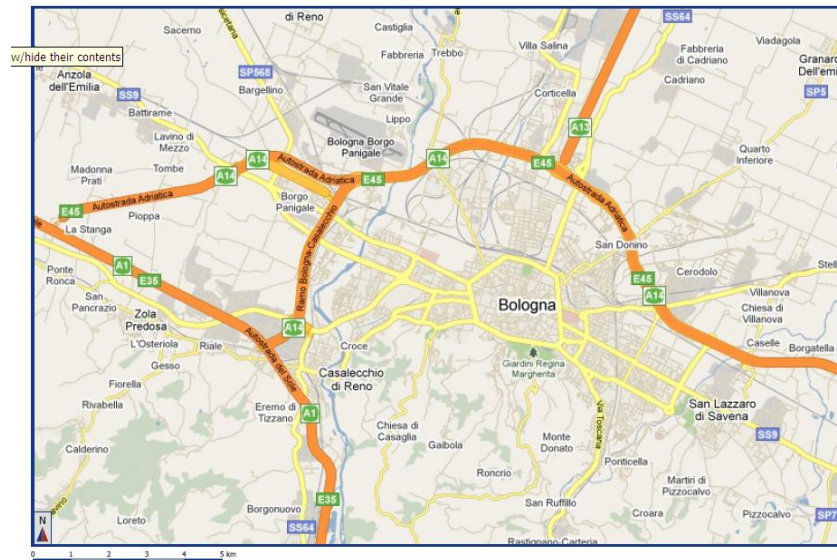
2. OVERZICHT PER STAD

In hoofdstuk 2, Overzicht per stad, wordt een overzicht gegeven van de voornaamste bevindingen in elk van de 8 bezochte steden; Bologna, Groningen, Freiburg, Nantes, Odense, Stockholm, York en Zurich.

2.1. Bologna

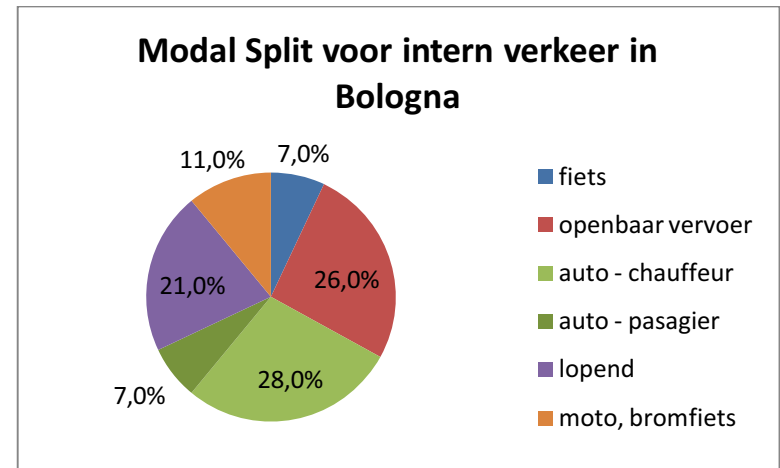
2.1.1. Situering

De Italiaanse stad Bologna ligt in het noorden van Italië. De stad is de hoofdstad van de gelijknamige provincie Bologna.



2.1.2. Facts and figures

- Inwoners stad Bologna: 373.000 inwoners
- Aantal inwoners in de regio van waaruit gependeld wordt naar de stad: 650.000
- Oppervlakte: 140.85 km²
- Dichtheid: 2648 inw/km²
- Studentenpopulatie: 100.000 studenten
- autobezit 0,65 wagens per inwoner
- Modal split (2006):



Wist u dat ...?

- In 1989 al een milieuzone binnen het historisch centrum werd ingevoerd.
- Jaarlijks 5.000.000 voertuigen minder in het centrum rijden sinds de autoluwe zone met 10 camera's wordt bewaakt.
- Bologna 45 kilometer aan portieken telt die de voetganger beschermen tegen zon en regen.
- De voorbije vier jaar 107km extra fietsroutes werden ontwikkeld.
- De belangrijkste bussen een 3 minutenfrequentie hebben
- Het nieuwe mobiliteitsplan de introductie van een metrolijn, een *tram on wheels* en een people mover naar de luchthaven voorziet.

2.1.3. Beleid

Bescherm ons erfgoed

Bologna is de hoofdstad van de provincie Emilia Romagna en bekend om haar historisch centrum en haar universiteit. Economisch gezien is Bologna een stad van kleine en middelgrote bedrijven, voornamelijk gericht op export. De economische ontwikkeling van de stad boemde na WO II voornamelijk door de uitbouw van publieke dienstverlening en infrastructuur.

De inwoners van Bologna zijn trots op het historisch karakter van hun stad. In combinatie met een nationale wetgeving die het **archeologisch erfgoed** beschermt, heeft dit zijn invloed op het gevoerde mobiliteitsbeleid. Bescherming van de historische stadskern was één van de argumenten om een **milieuzone** (*zona traffico limitato*) in te voeren. De vigerende wetgeving beperkt daarnaast het aanleggen van ondergrondse parkings in de binnenstad.

Het draagvlak voor invoering van **camerabewaking** voor de milieuzone werd mede mogelijk gemaakt door een toenemend aantal diefstallen met vluchtmisdrijf in de binnenstad. Het groeiende onveiligheidsgevoel zorgde ervoor dat camerabewaking van de binnenstad door de bevolking algemeen aanvaard werd.

Pragmatisch naar een duurzame toekomst

Het mobiliteitsbeleid in Bologna is – door Vlaamse ogen bekeken – niet op hetzelfde niveau als de andere steden die hier beschreven worden. Toch zijn er lessen te trekken uit de manier waarop Bologna met mobiliteit omgaat en hoe de stad op korte en middellange termijn de duurzame vervoerswijzen wil organiseren.

Zo is het interessant om zien hoe de stad het stedelijk fietsgebruik wil stimuleren. Hoewel Bologna in Italië een traditie van fietsen heeft, gebeurde in 2001 slechts 7% van alle interne verplaatsingen per fiets. Het streefdoel in het mobiliteitsplan is om het aandeel van de fiets op korte termijn naar 11% te brengen. Het beleid kiest hierbij voor een zeer **pragmatische aanpak**: de doelstelling is niet om onmiddellijk een perfect fietsnetwerk aan te bieden, maar wel om de **fiets in het straatbeeld te brengen** en zo een draagvlak voor verdere investeringen te creëren.



Bologna kiest voor een *grove* aanpak waarbij in een eerste fase minimale fietsvoorzieningen in de hele stad worden aangebracht. In een volgende fase gebeurt per locatie een kwalitatieve upgrade. De keuze voor “kwantiteit en nadien kwaliteit” heeft zijn voor- en nadelen maar kan voor Bologna een efficiënte manier zijn om het fietsbeleid uit te bouwen.

De belangrijkste uitdagingen voor de toekomst zijn de verkeerscongestie te verminderen en de luchtverontreiniging te verbeteren. Bologna kiest hier voor een **tweesporenbeleid** zowel naar inhoud als naar realisatietermijn:

- op korte en middellange termijn wordt ingezet op **mobiliteitsmanagement** om het verkeer te beheersen
- op langere termijn wordt een **nieuw infrastructuurnetwerk** voorzien dat bestaat uit nieuwe wegenis en hoogwaardig openbaar vervoer (metro, trambus, people mover, nieuw treinstation).



Betrek het middenveld

Belangenorganisaties (middenstand, actiegroepen,...) werden nauw betrokken bij de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan in 2006. Dit gebeurde via het **forum** “Bologna. Città che cambia” (*Bologna, a changing city*) dat 5 keer bij elkaar kwam om te discussiëren over de richting van het mobiliteitsplan. De plenaire discussies konden verder gevoerd worden via een online forum. De suggesties die uit deze discussies naar voren kwamen werden verankerd in het nieuwe mobiliteitsplan.

2.1.4. Organisatie

De stedelijke mobiliteitsdienst is onderdeel van het **departement Planning**. Op die manier is er op regelmatige basis overleg met de ruimtelijke planners. Bij de opmaak van het mobiliteitsplan werden onder andere ook de toeristische dienst, gezondheidsdienst en dienst economie betrokken. De mobiliteitsdienst staat in voor de wegeninfrastructuur en voor het beleid voor alle modi. Voor het openbaar vervoer is er een afzonderlijke beheersmaatschappij, de SRM (*agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico locale*).

Openbaar vervoerbeleid in handen van de stad

De SRM is verantwoordelijk voor het openbaar vervoerbeleid in Bologna en de omliggende regio. SRM is 100% publiek en wordt bestuurd door de provincie, de steden Bologna en Imola en vertegenwoordigers van de kleinere steden in de regio. De SRM tekent de lijnvoering uit, beheert de halte-infrastructuur en verzorgt de financiering en controle van de exploitanten.

De exploitatie in Bologna gebeurt momenteel door 7 privé-bedrijven waarvan ATC (Azienda Trasporti Consorziali di Bologna) instaat voor 95% van alle openbaar vervoerlijnen. Het is de bedoeling om in 2010 na een marktbevraging slechts 1 exploitant over te houden voor de volledige provincie.

2.1.5. Implementatie

Milieuzonering voor een leefbare stad

De meest opvallende maatregel met effect op de gehele mobiliteit is de milieuzone of **autoluwe zone in de historische kern** (ZTL, *Zona a Traffico Limitato*). Binnen een gebied van 3,2km² (=80% van de binnenstad) wordt het autoverkeer op weekdays tussen **7u00 en 20u00** aan strikte beperkingen onderworpen. Concreet kunnen enkel **bewoners** de ZTL **gratis** binnenrijden. Voor andere doelgroepen geldt een aparte regelgeving.



Tarief in functie van doelgroep

Leveranciers die in de milieuzone willen leveren, dienen een jaarlijkse toelating aan te kopen. De kostprijs bedraagt tussen de **25€** en de **100€ per jaar** in functie van de vervuilingsgraad van de voertuigen.

Personenwagens die geen permanente toelating hebben voor de ZTL, kunnen dagtickets aan **€5** of een toegang voor 4 opeenvolgende dagen aan €12 kopen. Er geldt echter een beperking tot maximum 3 dagtickets (of één 4-dagenpas) per voertuig per maand om het aantal ritten te beperken. Een uitzondering wordt gemaakt voor elektrische en hybride voertuigen: deze hebben gratis en onbeperkte toegang.

Bedrijven die in de ZTL gevestigd zijn, krijgen een aantal toegangskaarten in functie van het aantal privé- parkeerplaatsen op de site. Dit aantal is doorgaans zeer beperkt, oa. omwille van de wetgeving die ondergrondse parkings op de meeste plaatsen verbiedt.

Sirio bewaakt het autoluwe centrum

De beslissing om een milieuzone in Bologna in te voeren, dateert van 1989. Hoewel de zone van in het begin met camera's werd bewaakt, kwam er pas in 1999 een nationale wetgeving die de handhaving reguleerde. In 2005 werd het **SIRIO-monitoring** systeem ingevoerd. Camera's op 10 toegangplaatsen tot de ZTL herkennen de nummerplaten en vergelijken deze met de permanente of dagelijkse vergunningen. Voertuigen die zonder toelating in de ZTL rijden, krijgen automatisch een boete.

5.000.000 autoverplaatsingen minder

Sinds de effectieve invoering van camerabewaking en daaraan gekoppelde boetes, is het **aantal overtreders met 70%**

gedaald. Het aantal voertuigen dat de ZTL binnenrijdt, is afgenomen met 5.000.000 voertuigen per jaar. Tegelijk is de betrouwbaarheid en kostenefficiëntie van het openbaar vervoer in de binnenstad gestegen. Opvallend is ook dat het aantal bestelwagens voor leveringen in de binnenstad is verminderd. Volgens de stad gebeurt er een **spontane bundeling** van het goederenvervoer om de kostprijs van de leveringen te beperken.

Rita bewaakt de busbanen

Naast camerabewaking voor de milieuzone gebruikt Bologna ook camera's om de vrije busbanen autovrij te houden. Dat systeem, RITA genaamd, wordt gebruikt op de busassen naar het stadscentrum en op de centrale Via Indipendenza (RITA T).



Personenwagens en moto's worden op die manier van de vrije **busbanen** geweerd. Het RITA-bewakingssysteem is 24/24h actief. Een boete van 85€ wordt automatisch doorgerekend aan overtreders.

De openbaar- vervoermaatschappij staat vanzelfsprekend achter de camerabewaking van busbanen maar oordeelt dat 9 cameraposten voor 40km vrije busbaan **te weinig is**. De stad heeft oren naar deze kritiek en voorziet op middellange termijn een verhoging van het aantal camera's langs de busbanen.



Een overdekt voetgangersnetwerk

Het historische centrum van Bologna is ideaal voor voetgangers dankzij de kilometerslange gaanderijen of **portieken**. Op die manier beschikt Bologna over een aangenaam, comfortabel en overdekt voetgangersnetwerk. 21% van alle verplaatsingen in het centrum gebeurt momenteel te voet.



Binnen het autoluwe centrum zijn bepaalde wijken ingericht als voetgangerszone. Met verzinkbare paaltjes worden deze gebieden zo goed als **autovrij** gemaakt. Op korte termijn wil Bologna de voetgangerszone verder uitbreiden, oa. in de universiteitsbuurt.



Eerst fietsen, dan fietspaden



De publieke opinie staat positief ten aanzien van de fiets. Het stadsbestuur wil deze attitude omzetten in een hoger fietsgebruik en kiest als het ware voor de vlucht vooruit. Omdat het niet haalbaar is om onmiddellijk overal kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur te voorzien, wil Bologna **de fiets zelf** zichtbaar maken in het straatbeeld. Dit gebeurt onder meer door volgende acties:

- **bewegwijzering** van de 12 hoofdfietsroutes
- introductie van een systeem van **witte fietsen** naast het bestaande systeem van deelfietsen. Dat laatste wordt

momenteel vooral gebruikt door pendelaars en bestaat uit zware, weinig comfortabele fietsen.

- verdere uitbouw van het fietsroutenetwerk, voornamelijk door **signalisatie** (belijning, accentuering). Waar ruimte beschikbaar is (brede wegen of zelfs op voetpaden), wordt deze voorbehouden voor fietsers. De kwaliteit van het fietsnetwerk dat zo ontstaat, blijft beperkt, maar het geeft de fiets wel een duidelijke plaats in de stad.



Enmaal het fietsnetwerk volledig is "uitgetekend", wil Bologna de kwaliteit gaan verbeteren. Deze kwaliteitsslag zal nodig zijn om de fietsinfrastructuur op het niveau van echte fietssteden te brengen. Vooral het verknopen van de routes in het centrum, de oversteken en de combinatie van fietsroutes en busbanen vormen de **zwakke punten** in het netwerk. We zijn benieuwd of Bologna er in zal slagen om op korte termijn de stap van kwantiteit naar kwaliteit te maken. Dit zal nodig zijn om de veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsen werkelijk te verhogen.



Met de bus door de stad (via P&R)

Het busnetwerk van Bologna bestaat uit lange buslijnen die vanuit de buitenwijken **door het centrum** lopen om zo een overstap te vermijden. Het traject door het centrum leidt niet tot vertraging gezien de goede doorstroming die onder andere door de camerabewaking van de autoluwe zone en de busbanen wordt afgedwongen. Aan de stadspoorten is – zeker tijdens de piekuren – wel congestie waardoor de doorstroming er in het gedrang komt.

Het busnetwerk bestaat verder uit 2 circulaire lijnen (met trolleybussen), vraagafhankelijk vervoer (*Pronto-bus*) in de stadsrand en een nachtbussennet in het weekend.



De belangrijkste buslijnen rijden met een **3 minutenfrequentie**. De bussen rijden volgens dienstregeling maar deze wordt niet

gecommuniceerd naar de klant. "Om de 3 minuten een bus" is de boodschap.

Bologna heeft een goed werkend systeem van **P&R**. Aan de stadsrand zijn ruime parkings voorzien met een frequente busverbinding (elke 5 minuten) naar het centrum. Aan de P&R's staan ook deelfietsen ter beschikking van pendelaars.

De stad heeft ambitieuze plannen voor de toekomst:

- De zware oost-west bus-as zal vervangen worden door een **metrolijn** (westelijk deel) en een *tram op wielen*, **CIVIS** genaamd. Civis is een hoogkwalitatieve en milieuvriendelijke trolleybus die zijn traject via optische signalen volgt.



- er komt een **people mover** tussen de luchthaven en het stadscentrum
- het verouderde **treinstation** wordt momenteel omgebouwd tot een modern, multimodaal knooppunt met 4 verdiepingen. Het nieuwe station integreert de lokale treinen, de metro en people-mover, de HST en omvat shopping- en kiss&ride-faciliteiten.
- op korte termijn komt er een **geïntegreerde smartcard** (STIMER) voor alle openbaar vervoer in de regio. Deze

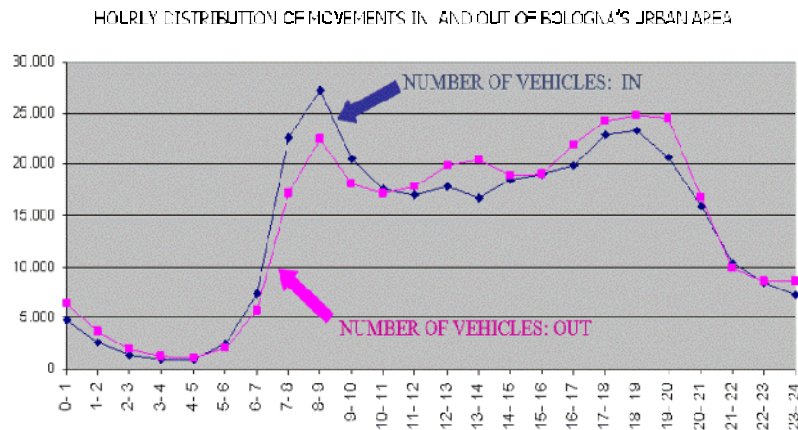
contactloze kaart zal onder andere het opstappen vlotter laten verlopen en gedetailleerde beheersinformatie opleveren.

2.1.6. Evaluatie en monitoring

Cijfers per modus...

Bologna probeert het mobiliteitsbeleid zoveel mogelijk te baseren op cijfers. De doelstellingen worden eerder **kwantitatief** dan kwalitatief omschreven.

Het autoverkeer kan permanent worden opgevolgd via gegevens verkregen door de **camerabewaking** van de milieuzone. Daarnaast registreren ongeveer 1000 **inductielussen** het verkeer op de grote assen.



Het aantal openbaar vervoergebruikers wordt continue gemeten. Daarnaast wordt de dienstverlening van de openbaarvervoeraanbieders geëvalueerd door middel van enquêtes bij gebruikers en niet-gebruikers.

...en op termijn geïntegreerd

Bologna ontwikkelt momenteel een nieuw monitoringsysteem, **CISIUM** (centralized system for integrating and supervising urban information on mobility) dat de bestaande datasystemen met bt openbaar vervoer en auto integreert. Cisium heeft een dubbele doelstelling:

- **verkeersmanagement:** door real time sturing van verkeerslichten het openbaar vervoer en het autoverkeer een betere doorstroming bieden
- **mobilitieitsmanagement:** gebruikers voor aanvang van hun verplaatsing multimodale informatie aanleveren over snelste vervoerswijze en route, verwachte reistijd en kost.

2.1.7. Succesfactoren en obstakels

Bologna speelde een **voortrekkersrol** bij de invoering van **milieuzones** in Italië en bij de controle met behulp van camera's. De autoluwe stadskern is een cruciale schakel in het mobiliteitsbeleid van de stad. Het ontmoedigt het doorgaande autoverkeer, stimuleert het gebruik van P&R en zorgt voor een optimale doorstroming van het openbaar vervoer in het centrum.

De bescherming van het historisch erfgoed en het verstikkende autoverkeer creëerde eind jaren '80 een draagvlak bij bevolking en beleidsmakers om een milieuzone in te voeren.

Niettemin blijft de **discussie over de Zona a Traffico Limitato** actueel. Bij sommigen overheerst het beeld dat de milieuzone vooral inkomsten moet opleveren. De stad herkent dat de **communicatie** over de milieuzone beter had gekund. De focus had meer moeten liggen op een "aangenamere,

milieuvriendelijkere stad met minder auto's". Niettemin blijft het huidige stadsbestuur achter de milieuzone staan. In het nieuwe mobiliteitsplan is de uitbreiding van de milieuzone opgenomen en wordt een beperking van de toegang voor motoren en bromfietsen voorzien.

Het stedelijk openbaar vervoer in Bologna is goed uitgebouwd, mede door de **vlotte doorstroming door het centrum**. Aan de rand van de milieuzone en buiten het centrum is de doorstroming minder goed. Tijdens de spitsuren zorgt het drukke autoverkeer voor **oponthoud aan de stadspoorten** en het aantal camera's om de vrije busbanen af te dwingen blijkt momenteel onvoldoende. Op middellange termijn wordt een **uitbreiding van het camera-systeem** voorzien.

De stad heeft verschillende goed werkende **P&R**-locaties met frequente en vlotte busverbindingen naar het centrum.

Op dit moment beschikt Bologna enkel over (trolley-)bussen. De stad is echter **zeer ambitieus** en wil op korte termijn een kwaliteitsslag maken. De heraanleg van het nieuwe treinstation is volop aan de gang en ook de plannen voor de metro, de *tram on wheels* en de people mover naar de luchthaven lijken zeer concreet. Het is uitkijken naar het moment waarop de verdere uitbouw van het openbaar vervoer in Bologna werkelijkheid zal worden.

De manier waarop Bologna het fietsen wil stimuleren, is interessant. De stad heeft ervoor gekozen om **massaal fietsvoorzieningen** aan te leggen **zonder** dat deze overal van **hoogwaardige kwaliteit** zijn. Op die manier wil Bologna de fiets in het straatbeeld brengen in de hoop een verder draagvlak voor de fiets te creëren.

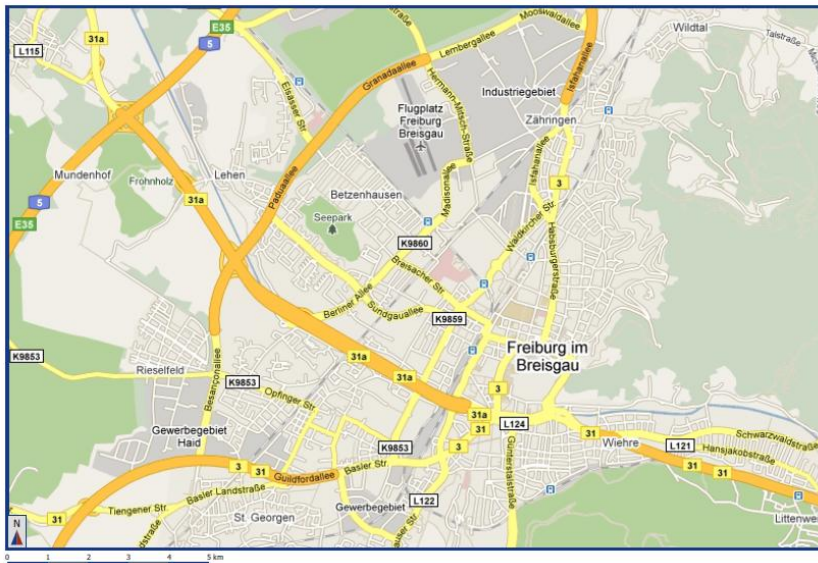
Het **valt af te wachten** of deze aanpak zal leiden tot een stijging van het aantal fietsers. Bovendien bestaat het risico dat – gezien

de niet optimale fietsinfrastructuur – het aantal fietsongevallen zal toenemen.

2.2. Freiburg

2.2.1. Situering

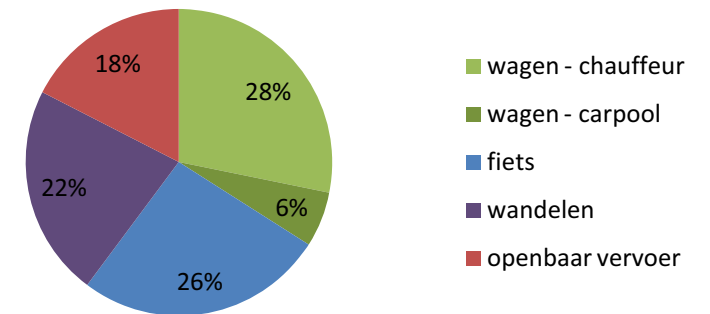
Freiburg bevindt zich in het zuidwesten van Duitsland nabij de grens met Zwitserland in het zuiden en Frankrijk in het westen. Het is een stadsdistrict van de Duitse deelstaat Baden-Württemberg. De stad ligt vlakbij het Zwarte Woud.



2.2.2. Facts and figures

- Inwoners stad: 220.000 inwoners (stijgt met 1% per jaar)
- Inwoners regio: 615.000 inwoners
- Oppervlakte: 153.07 km²
- Bevolkingsdichtheid: 1421 inw/km²
- Arbeidsplaatsen: 130.000 arbeidsplaatsen
- Pendelaars: 80.000
- Studentenpopulatie: 29.000
- Autobezit: 0,43 wagens per inwoner
- Modal split (1999):

Modal split binnenstedelijke verplaatsingen Freiburg



Wist u dat ...?

- Freiburg een fietsnetwerk heeft van ca. 500 km dat bestaat uit fietspaden, autoluwe assen en fietsstraten.
- Het openbaar vervoer 200.000 reizigers per dag vervoert (en dit voor een stad van 250.000 inwoners);
- dit gebeurt met 4 tramlijnen, 26 buslijnen en 1 kabelbaan.
- De maximale wachttijd aan voetgangersoversteken maar 30 sec. mag bedragen.
- Slechts 1 op de 5 inwoners van de duurzame en hippe stadswijk Vauban een wagen bezit.
- De snelheid op belangrijke autoassen 's nachts verlaagd wordt naar 30km/h om geluidshinder te beperken.

2.2.3. Beleid

Duurzaamheid zit als het ware ingebakken in de beleidsvoering van de Stad Freiburg. De Stad kent een lange traditie van "groen denken" die zich uit in het milieu-, energie- en mobiliteitsbeleid. Als officiële start van het duurzaam beleid wordt vaak het succesvolle protest van de inwoners tegen de bouw van een kerncentrale in de jaren '70 aangehaald. Gelijktijdig aan het verhinderen van de bouw werden initiatieven voor alternatieve energievoorzieningen opgestart. De breed gedragen drang naar duurzaamheid bij de bevolking stuurt sinds decennia het beleid in Freiburg. De uitbouw van de wijk Vauban – een privé-initiatief – is hierbij het meest gekende voorbeeld. Terwijl de lokale overheid

initieel niet wild was van het concept, wordt Vauban nu als visitekaartje van het beleid in Freiburg naar voren geschoven.

Eerste verkeersplan in 1969

Eind de jaren zestig werd duidelijk dat het heersende autodenken en de middeleeuwse structuur van Freiburg niet verzoenbaar waren. De binnenstad leed onder het toenemende autoverkeer en de trams stonden steeds vaker in file. Om de daardoor stijgende exploitatiekosten van het openbaar vervoer op te vangen, waren er twee opties: vervangen van de kleine trams door goedkopere bussen of een efficiënter tramnetwerk gaan ontwikkelen met nadruk op doorstroming. De keuze voor de laatste optie bepaalt nu nog steeds het openbaar vervoerbeleid in Freiburg.

Stad van de korte afstanden



De Stad Freiburg voert een integraal mobiliteitsbeleid waarbij het vermijden van autoverplaatsingen voorop staat. Het *Verkehrsenwicklungsplan 2020* streeft naar een "sociale en milieuvriendelijke mobiliteit". De link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit staat hierbij centraal: zo probeert de stad de juiste functies op de juiste plaats te organiseren. Het beleid zorgt ervoor

dat in het centrum en in de kernen van de verschillende wijken voldoende winkels met basisvoeding blijven bestaan. Zo kunnen bewoners op wandelafstand hun dagelijkse inkopen blijven doen. Het vergunningenbeleid deelt handelszaken op in "handtassen"-assortimenten en "autokoffer"-assortiment. In functie daarvan wordt de gewenste locatie vanuit mobiliteitsoogpunt bepaald.

Das STOP-prinzip

"In Freiburg haben Fussgänger, Radfahrer, Bussen und Bahnen Vorrang" of hoe het Vlaamse STOP-principe in het Duits klinkt. Om het te realiseren kiest Freiburg voor een push & pull-beleid: enerzijds wordt geïnvesteerd in de duurzame vervoerswijzen (betrouwbaar, comfortabel en betaalbaar openbaar vervoer, goede fietsinfrastructuur), anderzijds wordt het autogebruik ontmoedigd door een duurzaam parkeerbeleid, een grote autovrije zone, snelheidsregimes op maat van de zachte weggebruikers en het knippen van doorgaand verkeer.

Het huidige mobiliteitsbeleid in Freiburg is het resultaat van

- een kwarteeuw kiezen voor duurzaamheid
- een consensus bij de beleidsvoerders over hoe mobiliteit in een leefbare stad moet georganiseerd worden
- de kritische stem en steun van inwoners, studenten en bedrijven actief in de groene economie

2.2.4. Organisatie

Milieu, planning en mobiliteit

De diensten bevoegd voor mobiliteit, milieu en ruimtelijke ordening werken zo nauw mogelijk samen. Op regelmatige basis wordt overleg gepleegd ten aanzien van het te voeren beleid. Niettemin groeit er bezorgdheid omdat de bevoegdheden en de kennis met betrekking tot mobiliteit wat verspreid zitten over de

verschillende diensten. Dit bevordert niet altijd de samenwerking en de snelheid waarmee beslissingen kunnen worden genomen.

Inspraak via stakeholders

Het duurzame beleid in Freiburg is voor een groot deel te danken aan de kritische geest van haar inwoners en studenten, die trouwens stemrecht hebben in de gemeente waar ze studeren. Toch wordt de individuele burger pas in tweede instantie geconsulteerd over het te voeren mobiliteitsbeleid. Er is een stevige traditie van inspraak maar deze verloopt via belangenorganisaties zoals Verkehrsclub Deutschland (vergelijkbaar met Komimo in Vlaanderen) of vertegenwoordigers van fietsers en openbaar vervoergebruikers. Deze stakeholders worden op zeer regelmatige basis en ter voorbereiding van beleidsbeslissingen geconsulteerd via workshops met de verschillende stadsdiensten. Pas nadat de beslissingen op politiek niveau genomen zijn, volgt een consultatieronde bij de bevolking. Een belangrijk gegeven is de politieke consensus met betrekking tot het te voeren mobiliteitsbeleid zodat het beleid met een duidelijk standpunt naar de bevolking stapt.

Openbaar vervoer beheerd door de stad

Het stedelijk openbaar vervoer (4 tramlijnen en 26 buslijnen) wordt georganiseerd en beheerd door de stad via het stedelijk vervoerbedrijf Freiburger Verkehrs AG (VAG). Het VAG is samen met 18 andere publieke en privé-ondernemingen onderdeel van het Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) dat het openbaar vervoer in de regio beheert. De exploitatie zelf gebeurt door privé-bedrijven.

2.2.5. Implementatie

Freiburg is een compacte stad rond de middeleeuwse kern. Van de inwoners woont 90% binnen een straal van 7,5km van de centrale

markt. De helft van alle verplaatsingen die in de stad worden gemaakt, zijn daardoor minder dan 1km. Het vlakke reliëf en het feit dat de meeste werkplekken zich in de stad bevinden, maakt Freiburg een ideale fiets- en wandelstad. Voor langere afstanden is het tramnetwerk met aansluitende buslijnen naar de regio ideaal. Bijzondere aandacht gaat hierbij naar het kwaliteitsvol inrichten van de overstappunten.

Voorrang voor de voetganger

Via een strikt planningsbeleid tracht Freiburg zoveel mogelijk relevante functies op wandelafstand te houden. De stad stimuleert het te voet gaan verder door barrières voor voetgangers maximaal weg te werken. Zo streeft men naar maximum 30 seconden wachttijd voor voetgangers bij verkeerslichtengeregelde oversteken. Het grootste deel van de binnenstad is voetgangerszone. De historische kanaaltjes in het centrum houden vanzelf auto's en fietsers weg uit de ruimte bestemd voor voetgangers.



Langs wegen met intensief autoverkeer worden brede voetpaden voorzien. De standaardbreedte varieert van 2,5 meter voor wegen met matig autoverkeer tot een comfortabele 5 meter langs wegen met druk verkeer.

De fietser als koning van de weg

Sinds de jaren 80 is het gebruik van de fiets verdubbeld in Freiburg. Momenteel staat de fiets in voor 27% van alle verplaatsingen. Het groot aantal fietsende ouders met hun kroost in de fietskar zijn de meest opvallende getuigen van het succesvolle fietsbeleid.



Het fietsnetwerk van 500km bestaat uit vrij- of aanliggende fietspaden, autoluwe straten en bos- en landwegels. Het netwerk vormt een aaneengesloten geheel van kwaliteitsvolle fietsroutes. Duidelijke signalisatie leiden de fietsers naar de bestemming op korte of iets langere afstand.

Fietsparkeerdruk beheersen

Om het succes van de fiets onder controle te houden, wordt ook fors geïnvesteerd in voldoende stallingmogelijkheden. Van de 9000 fietsrekken staan er 6000 in de binnenstad en 1000 op Bike & Ride-locaties. De mobiliteitscentrale Mobilé bij het treinstation heeft een bewaakte fietsparking voor 1000 fietsen, inclusief een onderhoud- en herstelservice. Omdat het aantal fietsers blijft toenemen, is investeren in meer en betere fietsenstallingen een

prioriteit in het nieuwe mobiliteitsplan. Hierbij komen ook fietsenstallingen bij overstappunten en bij privéwoningen in beeld.



Asfalt voor de fietsers in plaats van klinkers voor de buizen

Bij de uitbouw van het fietsnetwerk kiest men resoluut voor het comfort van de fietser. Zo worden alle fietspaden in asfalt aangelegd en niet in betonklinkers hoewel deze laatste handiger zijn wanneer er gewerkt dient te worden aan onderliggende nutsleidingen. De keuze wordt echter categoriek gemaakt in het voordeel van de fietsers want *“aan de nutsleidingen wordt eens om de vijf jaar gewerkt terwijl fietsers er dagelijks moeten over rijden”*.

Freiburg investeert in goede fietspaden maar enkel waar dit de meest aangewezen oplossing is. Op veel plaatsen kiest de stad ervoor om bv. door zone 30's de snelheid naar beneden te halen en zo maximaal plaats aan de fiets te geven. Het mooiste voorbeeld hiervan zijn de **fietsstraten** waar de fietsers heer en meester zijn: de hele straatbreedte wordt als het ware fietspad. Auto's zijn er enkel te gast en de fietsers bepalen vanuit een *shared space*-concept de snelheid.

De tram structureert de stad

De vier tramlijnen in Freiburg vormen de ruggengraat van het openbaar vervoernetwerk. 80% van de inwoners in Freiburg heeft een tramhalte op minder dan 500m van hun voordeur. De stad kiest resoluut voor trams: ervaring leert dat het louter vervangen van een stadsbuslijn door een tram de helft meer reizigers oplevert.



De dragende structuur van tramlijnen wordt doorgetrokken naar nieuwe stadsuitbreidingen. Het mooiste voorbeeld van de sterke link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit is de ontwikkeling van de stadswijk **Rieselfeld** eind jaren '90. Alvorens de eerste gebouwen werden opgetrokken, werd tramlijn 5 verlengd tot in het te ontwikkelen gebied. De tramlijn vormt immers de centrale as waarrond het winkel- en kantorenapparaat zich ontwikkeld heeft. De nieuwe bewoners, waaronder veel gezinnen met kinderen, hoefden niet te twijfelen over de aankoop van een (tweede) wagen: de tram brengt hen op 15 minuten naar het station of naar het centrum.

Maximale doorstroming voor maximale dienstverlening



Alle trams in Freiburg rijden met een 7,5 minutenfrequentie die nog verhoogd wordt tijdens de piekuren. Om deze dienstregeling te kunnen aanhouden, wordt consequent gekozen voor een scheiding tussen tram en autoverkeer. De tram heeft waar mogelijk een vrije bedding. Waar dit niet kan, wordt voorrang afgedwongen door middel van verkeerslichtenbeïnvloeding. Het valt op als gebruiker: de trams in Freiburg stoppen enkel aan de haltes...



Waar ruimte te kort is, wordt gekozen voor de tram en het comfort en de veiligheid van de reizigers. In de autoluwe binnenstad kunnen reizigers op het trottoir wachten. Zodra de tram in aantocht is, krijgen automobilisten een stoplicht en kunnen de reizigers veilig en gelijkvloers in de tram stappen.

Een aanvullend trein- en busnetwerk naar rand en regio



Het openbaar vervoernetwerk bestaat verder uit 26 stadsbuslijnen met een 15 minutenfrequentie. De stadsbussen komen niet tot in het centrum maar takken aan op de belangrijkste overstappunten van het tramnetwerk. De regionale trein- en busverbindingen vervolledigen het openbaar vervoernetwerk.

Het tarievenbeleid is erop gericht om zoveel mogelijk inwoners te laten kiezen voor een abonnement. Een **jaarabonnement** dat geldig is voor alle openbaar vervoer (incl. de trein) in de regio kost 470€. Opvallend: het abonnement is niet op naam en dus **overdraagbaar**. Op zon- en feestdagen mag je bovendien nog 1 volwassene en 4 kinderen gratis meenemen.

Voor partygangers is er vrijdag en zaterdag een **nachtbussennet** met aansluitende taxidiensten aan de eindhaltes. De nachtbusen vertrekken in de binnenstad om 1.11h, 2.22h, 3.33h en 4.44h naar verschillende gemeenten in de regio. "Veilig thuis" is het argument waarmee de nachtbusen gepromoot worden. Daarom kan je op verzoek ook afstappen tussen twee vaste haltes in. Wie verder dan de eindhalte moet, kan bij het opstappen een taxi laten reserveren

die wacht aan de eindhalte. De taxirit kost slechts 1,5€ bovenop het 2,5€-ticket voor de nachtbus. Het nachtbussennet in Freiburg is succesvol en kostendekkend.

Naadloze overstapmogelijkheden

Freiburg besteedt veel aandacht aan goede overstapvoorzieningen tussen de verschillende vervoerswijzen.

Trein-tram-bus

Overstappen tussen verschillende openbaar vervoerswijzen worden zo perfect mogelijk georganiseerd. De gegarandeerde doorstroming van de trams zorgt dat aankomst en vertrek zijn afgestemd op de dienstregeling van de bussen die overwegend de stadsrand bedienen. Door de naadloze overstap kost het geen moeite om over te stappen van bus op tram om van en naar het centrum te reizen.

Het meest indrukwekkende transferium in Freiburg is echter het *Hauptbahnhof*. Het station is het overstappunt tussen het tramnetwerk, de regionale bussen en het nationale en internationale treinnetwerk. Een taxistandplaats, een drop off-parking voor auto's, de deelfietsen en de bewaakte fietsenstalling van Mobilé vervolmaken het multimodale plaatje.

Bike & Ride, Park & Ride

Aan de eindhaltes van de vijf tramlijnen en langsheen de lijn worden overdekte fietsenstallingen en fietskluizen voorzien. Voor de autogebruikers is er een netwerk van P&R's ontwikkeld. Het gaat hier meestal om een relatief beperkt aantal parkeerplaatsen langs de tramassen.



Ontmoedigen en bundelen van het autoverkeer

Net zoals in de meeste steden zoekt Freiburg een evenwicht tussen de bereikbaarheid met de wagen behouden en de leefbaarheid voor haar inwoners verhogen. Dit gebeurt in de eerste plaats door **duurzame alternatieven** voor de wagen aan te bieden. Daarnaast wordt het autoverkeer gebundeld op die assen waar dit het minste hinder oplevert.



In woongebieden wordt het autogebruik ontmoedigd door zone 30 en door het invoeren van permanente *spielstrassen* (=woonerf).

Het **parkeerbeleid** is erop gericht om bovengronds parkeren te vermijden. Het bovengronds parkeren bestaat uit zones voorbehouden voor bewoners en een beperkt aantal parkeerplaatsen in de binnenstad met een relatief hoog parkeertarief: 2,20€/h in het centrum, 1,60€/h in de aanpalende zone (tarieven vergelijkbaar met de Vlaamse centrumsteden). Automobilisten kunnen gebruik maken van 13 ondergrondse parkings (1,70€/h) in de binnenstad en aan de rand. Een parkeergeleidingssysteem geeft de beschikbare plaatsen aan. Dagelijkse pendelaars worden verwezen naar de gratis P&R-parkings buiten het centrum.

Freiburg ligt op de belangrijkste oost-west verkeersas uit de regio, de **B31**. Een deel van de stad wordt momenteel doorsneden door deze weg met druk vrachtverkeer wat hinder oplevert voor bewoners in de onmiddellijke omgeving. De B31 vormt een belangrijk discussiepunt tussen overheid en drukingsgroepen. Terwijl deze laatste de doorgaande functie van de B31 willen afbouwen, kiest de stad voor **ondertunneling** van de weg tegen 2025. Op die manier wil men een vlottere en minder hinderende verkeersafwikkeling realiseren.

Milieu en mobiliteit

Freiburg profileert zich als Groene Stad en mobiliteit speelt een belangrijke rol in het realiseren van de milieudoelstellingen. Zo wordt in de promotie voor het openbaar vervoer zeer sterk de milieukaart getrokken.

Milieuozonerings

Sinds 1 januari 2010 heeft Freiburg in navolging van andere grote Duitse steden een *Umweltzone* ingevoerd. Deze milieuzone bedraagt 28km² en bedekt een groot deel van de binnenstad, met uitzondering van de B31. Op termijn zullen enkel auto's met een lage uitstoot de milieuzone mogen binnenrijden. Een sticker duidt

aan tot welke categorie het voertuig behoort. Sterk vervuilende auto's worden nu reeds geweerd uit de milieuzone.

Lage snelheid = minder geluid

Freiburg neemt ook maatregelen om de geluidsoverlast van het wegverkeer te beperken. Naast klassieke maatregelen zoals geluidschermen langs drukke wegen, valt vooral de **snelheidsverlaging tijdens nachtelijke uren** op. Zo wil de stad vanaf midden 2010 het snelheidsregime op de B31 's nachts verlagen van 50km/h naar 30km/h.

2.2.6. Evaluatie en monitoring

Voor de opmaak van het nieuwe mobiliteitsplan (*Verkehrsentwicklungsplan 2020*) in 2008 werd veel cijfermateriaal verzameld. Zo werd op basis van sociaal-economische data (1982) en huishoudensbevraging (1999) de **modal split** voor binnenstedelijke verplaatsingen bepaald. Voortbouwend hierop wordt het ambitieniveau voor 2020 geformuleerd. Opvallend hierbij is de keuze voor een realistisch en daardoor gelimiteerd ambitieniveau. Freiburg motiveert dat een status quo van deze duurzame modal split al een goed resultaat zal zijn. Verwacht wordt dat het aantal verplaatsingen nog zal toenemen. Het is de ambitie van de stad om deze bijkomende verplaatsingen maximaal met duurzame modi te laten gebeuren.



Los van de studies in het kader van het mobiliteitsplan, worden er **weinig middelen** ter beschikking gesteld voor evaluatie van het gevoerde beleid en/of geïmplementeerde maatregelen. Dit leidt tot een bepaalde frustratie bij de betrokken diensten.

Het stedelijk vervoerbedrijf VAG registreert wel op regelmatige basis het aantal reizigers. Dit gebeurt door middel van tellingen aangevuld met steekproefonderzoek.

2.2.7. Succesfactoren en obstakels

Het mobiliteitsbeleid past binnen het globaal duurzaam beleid dat de Stad Freiburg al sinds meer dan een kwarteeuw voert. De lange traditie van milieuvriendelijk wonen en zich verplaatsen kan rekenen op een **brede steun vanuit de bevolking**. De nabijheid van de natuur (het Zwarte Woud) ligt volgens velen aan de basis van de groene attitude van de inwoners. Ook de invloed van de grote studentenpopulatie – met stemrecht – valt niet te onderschatten in dit verhaal.

Eén van de sterktes in het Freiburgse mobiliteitsbeleid is de **zeer duidelijke link tussen ruimtelijke ordening en mobiliteit**. Door het inplanten en behouden van functies op loopafstand, wordt het aantal autoverplaatsingen beperkt.

Freiburg voert een consequent beleid waarbij de duurzame modi prioritair behandeld wordt. Voor het tramnetwerk betekent dit **maximale doorstroming** en zeer goede **overstapvoorzieningen** aan de belangrijkste haltes. Het fietsnetwerk bestaat uit een aaneenschakeling van **kwaliteitsvolle fietsroutes**. Waar mogelijk bepaalt de fietser de afwikkeling van het autoverkeer.

Een uitdaging voor Freiburg is om het toenemend openbaar vervoer en fietsgebruik **onder controle te houden**. Zo is de druk op het station als transferium dermate groot dat er naar alternatieve overstappunten langs de tramlijnen wordt gezocht. Voor de fietsen is vooral de stallingproblematiek urgent. Ondanks een toename van het aantal fietsenstallingen blijft de druk op de

binnenstad groot. De stad moet vermijden dat wild gestalde fietsen de plaats van de voetgangers innemen.

Freiburg is een stad met hoge levenskwaliteit. De aantrekkelijkheid van de stad zorgt voor een jaarlijkse toename van het aantal inwoners. Keerzijde is dat de woningprijzen in de binnenstad stijgen met een verdere verstedelijking van de omliggende regio als gevolg. De natuurlijke ligging van Freiburg zorgt er echter voor dat enkel een **westelijke uitbreiding richting Rijnvallei** mogelijk is. Dat dwingt de stad om op mobiliteitsvlak vooruit te denken, bv. door de uitbouw van een regionaal spoornetwerk.

Tot slot blijft er de problematiek van de **B31**. Een drukke verkeersas die de stad doorkruist, blijft een lastig gegeven dat zelfs met een gedeeltelijke ondertunneling moeilijk te ondervangen is. Getuige hiervan de milieuzone die door de B31 in tweeën wordt gesneden of de discussie tussen stad en regio over het verlagen van de snelheid tijdens de nacht. Net als elders lopen de wensen en belangen van de ruime regio en van de stad hier niet altijd parallel.

2.3. Groningen, de compacte fietsstad

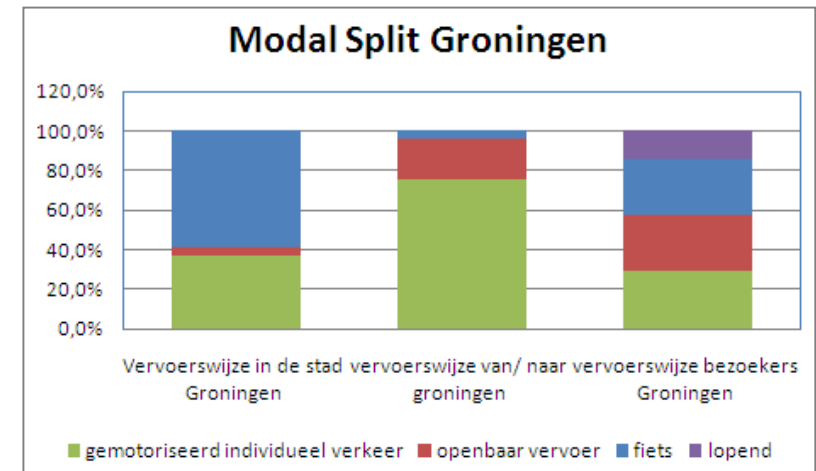
2.3.1. Situering

De gemeente Groningen ligt in het noorden van Nederland. Het is de hoofdstad van de provincie Groningen.



2.3.2. Facts and figures

- Inwoners: 187.000 inwoners
- Oppervlakte: 83.69 km²
- Dichtheid: 2.234,4 inw/km²
- Arbeidsplaatsen: 120.000 arbeidsplaatsen (50% pendelt)
- Studentenpopulatie: 45.000 studenten (groot aandeel pendelt)
- Autobezit: 0,30 wagens per inwoners
- Modal split (2008):



Wist u dat....?

- 60% van de verplaatsingen in Groningen gebeuren per fiets.
- Het aantal openbaar-vervoerplaatsingen sinds 2000 met meer dan 25% is gestegen.
- 80% van alle verplaatsingen in Groningen minder dan 5 km bedragen.
- Groningen meer dan 11.000 fietsenparkeerplaatsen voorziet in gans de stad en de vraag blijft stijgen.

2.3.3. Beleid

Weg met het betonplan!

Net als de andere onderzochte steden, heeft ook de gemeente Groningen een interessante geschiedenis. De ommekeer voor de stad kwam er in 1977. Een 'betonplan' lag toen reeds klaar en afbraakwerken werden reeds aangevangen. Toch besliste het toenmalige politieke bewind dat dit geen goede oplossing was. **Men wilde geen onleefbare stad** vol met snelwegen. Bovendien wilde men ook problemen zoals suburbanisatie e.d. tegengaan wat met een dergelijk plan niet mogelijk was. Een eensluidende verklaring voor de plotse ommezwaai is er niet, hoewel een mogelijke verklaring gezocht kan worden in de nieuwe linkse stroming die toen opkwam en de eerste signalen over de nadelen die gepaard gingen met het autogebruik. Het betonplan werd vervangen door een Wijkcirculatieplan waarbij de stad in vier zones verdeeld werd om zo doorgaand verkeer te mijden. Deze indeling in kwadranten werd op één nacht uitgevoerd. De ringweg,

nodig om de voertuigbewegingen op te vangen, kwam er echter pas 8 jaar later.

Een sterke ruimtelijke structuur

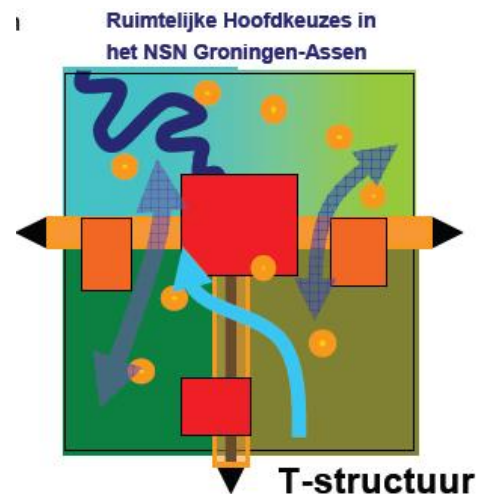
Compacte stad

De visie van de stad Groningen kan worden samengevat in 4 peilers; **toegankelijkheid, bereikbaarheid, duurzaamheid en veiligheid**. Ze volgt hierbij het principe van de **compacte stad**, een aanpak waarbij ruimtelijke planning een middel is om mobiliteit te beheersen. Door de activiteiten in het centrum te behouden en door nieuwe ontwikkelingen binnen een maximale afstand van 5km te houden, zorgt men ervoor dat 80% van de verplaatsingen minder dan 5 km bedragen.

Voor één project werd afgeweken van dit principe, met name de ontwikkeling van de nieuwe wijk **Meerstad**. Het illustreert duidelijk het spanningsveld dat er heerst tussen het behoud van een **evenwichtige bevolkingssamenstelling en de gewenste ruimtelijke structuur**. Groningen heeft een hoog aandeel hooggeschoolde inwoners door de aanwezigheid van de universiteit en het hospitaal. Deze mensen wensen vaak te beschikken over een ruimere woning met stadstuin. Onvoldoende aanbod aan dit type woning zorgen er echter voor dat deze bevolkingsklasse er vaak voor kiest zich te vestigen in nabijgelegen dorpen. Om deze welvarende bevolkingsklasse in de stad te houden, moest men op zoek naar ruimte waar dergelijk woonaanbod mogelijk was. Meerstad was de enige site die toen in aanmerking kwam. Extra aandacht wordt daarom besteed aan het voorzien van vlotte alternatieven voor de wagen vanuit deze zone naar het centrum.

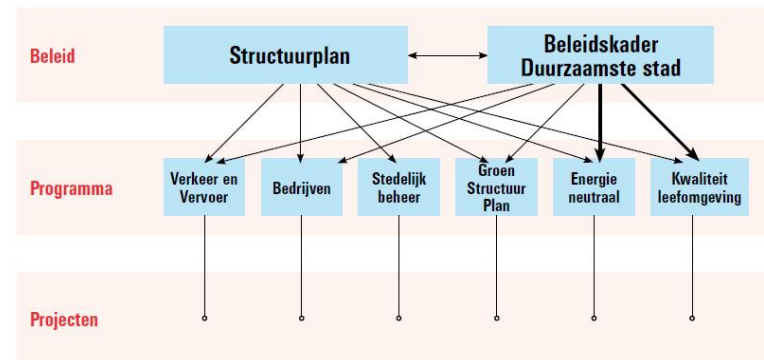
De T-structuur

In lijn met de stedelijke ruimtelijke structuur, concentreert men zich voor de ruimtelijke ontwikkeling op regionaal niveau voornamelijk op de T-structuur. Concreet betekent dit dat men inzet **op de bundeling en concentratie van het wonen en werken op de T-structuur**. Deze T-structuur volgt de voornaamste verkeersassen A7-A28.



Een duurzaam kader

De stad beschikt over een beleidskader '**Duurzaamste stad Groningen**'. Met dit kader ambieert de stad **de ontwikkeling van duurzaamheid in Groningen te versnellen**. Mobiliteit en verkeer zijn hier een belangrijk onderdeel van. Op zich was het niet moeilijk om het mobiliteitsbeleid hier in te passen gezien de meeste zaken reeds vanuit het duurzaamheidsprincipe werden toegepast. Het geeft echter wel een **extra impuls** om deze weg verder in te slaan en het leverde wat extra's op zoals het gratis vergunnen van schone wagens, het installeren van oplaadpunten voor elektrische wagens, enz.



De fiets centraal !?

De fiets bekleedde steeds de centrale plaats in het beleid van Groningen. **Het nut en het belang van de fiets op gebied van (duurzame) mobiliteit werd nooit in vraag gesteld** en er heerste steeds een **politieke consensus** over het investeren in deze modus.

Nieuwe uitdagingen zoals de overlast van geparkeerde fietsen en het dominante fietsgedrag brengen de positie van de fiets echter wat aan het wankelen. Fietsen werd altijd beschouwd als de '**charme van de stad**'. Momenteel zit men echter wat aan de grenzen van deze charme. Het probleem dat men 30 jaar geleden met de wagen ervoer, ervaart men nu met de fiets. Het zal spannend worden hoe dit verder evolueert en vooral hoe het beleid hierop zal reageren.

2.3.4. Organisatie

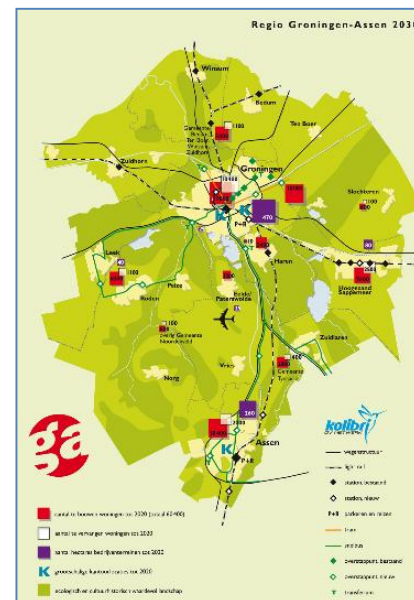
Samenwerken waar relevant

Op vlak van organisatie zijn er enkele zeer interessante mechanismen aanwezig. Deze vormen veelal een antwoord op het

probleem van **verkokering** van het beleid en de vraag naar **bovenlokale planningsmechanismen**. Sommige aspecten van verkeer en mobiliteit stoppen nu eenmaal niet aan de grens van een gemeente of stad, noch vallen alle beslissingen hieromtrent binnen één beleidsniveau en/of domein. Vaak is het moeilijk om afstemming te vinden tussen de verschillende beleidsniveaus en domeinen. Om hier een antwoord op te bieden richtte men het samenwerkingsverband op waarbij men **voor bepaalde onderwerpen deze bevoegdheden tracht te bundelen**.

Samenwerkingsverband Regio Groningen Assen

Het verband Groningen- Assen bestaat uit de provincie Groningen en Assen en 12 gemeenten. Het is een **unicum in Nederland** en ontstond op eigen initiatief. Er wordt samengewerkt rond bereikbaarheidsmaatregelen, een gezamenlijk beleid voor bedrijventerreinen, een deel van de tram- en treinverbeteringen en het landschappelijk beleid.



Ieder lid stort vrijwillig geld in een fonds waarvan de gemeenschappelijke projecten gesubsidieerd worden. Hoewel het grootse aandeel van dit geld naar projecten op het grondgebied van de gemeente Groningen vloeit, wordt dit algemeen door de verschillende partners aanvaard. Groningen is immers de hotspot van de regio en ondanks dat de projecten op Gronings grondgebied ligt, zijn de **baten voor de ganse regio**. Veel pendelaars naar de stad komen overigens uit de regio.

OV- bureau Groningen- Drenthe

Het OV- bureau Groningen-Drenthe bestaat uit de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe. De gemeente Groningen is dus één van de partners. Voorheen was

Groningen zelf, als enige, opdrachtgever voor het openbaarvervoernet in de stad maar nu valt deze bevoegdheid onder de nieuwe regeling gezien ze niet geselecteerd werd als stadregio door het Rijk. Ondanks het verlies aan autonomie, zorgt de samenwerking er wel voor dat er een **betere afstemming** is tussen het stadsnet en de streeklijnen. Het is deze organisatie die finaal beslist over het openbaarvervoeraanbod in de regio. Ook het OV-netwerk zelf wordt door hen uitgedacht en beslist. De operator voert dit netwerk uit op basis van concessies.

Het parkeerbedrijf: P&R, bewoners-, bezoekers- en fietsparkeren onder 1 dak

Het parkeerbedrijf van de gemeente Groningen werd recentelijk hervormd waardoor ook het beheer van het **fietsparkeren en de P&R** mee door hen werd opgenomen. Tegenover beide laatste staan echter geen inkomsten waardoor het moeilijker zal worden om het boekjaar te eindigen met een positief resultaat. Deze duurzame alternatieven met als doel de wagen uit de stad te houden, kunnen slechts overleven dankzij de financieringsbronnen van het parkeren binnen de stad.

2.3.5. Implementatie

Het Wijkcirculatieplan als kapstok

Het Wijkcirculatieplan dat werd ingevoerd eind jaren 70 heeft een sterk structurerend effect gehad op de stad. Het centrum is voor de wagen **moeilijker bereikbaar en voor doorgaand verkeer ondoorsteekbaar**. De ringweg dient om doorgaand verkeer zo snel en vlot mogelijk op te vangen. Om deze rol te blijven garanderen, zijn optimalisaties van deze ringweg nodig. In het kader hiervan loopt het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Het gaat voornamelijk over **optimalisatie van de ringweg** in termen

van capaciteit. Zo zal bijvoorbeeld een lichtengeregeld kruispunt op deze belangrijke Rijksweg ongelijkvloers worden ingericht.

Het doel van het WCP was duidelijk: het weren van gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Wie dan toch binnen wil, dient hier de prijs voor te betalen. Het weren van wagens is echter niet voldoende, genoeg alternatieven voorzien is minstens even belangrijk.

De fiets, een vaste waarde

De fiets heeft steeds zeer veel aandacht genoten in Groningen. Momenteel is men tevreden over het netwerk zelf en zijn investeringen vooral gericht op het optimaliseren en verbeteren van het netwerk alsook doorstromingsmaatregelen voor fietsers.

Opmerkelijk zijn de vele **fietsstraten** in het centrum. Deze zijn enkel toegankelijk voor fietsers en voetgangers en lijken heuse fietssnelwegen.

Tegelijk groen op kruispunten zorgt ervoor dat fietsers uit de 4 richtingen gelijktijdig groen krijgen. Dit zorgt voor een tijdswinst in de cyclus, waardoor het verkeer minder lang hoeft te wachten. Bovendien kunnen fietsers zo in één keer schuin oversteken.



Rechtsaf door rood: waar mogelijk kunnen fietsers rechtsaf afslaan zonder te wachten tot het groen wordt.

Fietsparkeren, de nieuwe uitdaging!

Cijfers fietsparkeren in Groningen	
Totale lengte fietspaden in Groningen	205 km
Capaciteit fietsparkeren station	9300 plaatsen
Capaciteit fietsparkeren binnenstad	1100 plaatsen
Capaciteit stallingen Kardinge en Paddepoel	825 plaatsen

Stationsbuurt

60% van alle verplaatsingen in de stad gebeuren per fiets. Een zeer mooi cijfer maar waar blijft men met al die tweewielers?



Fietsparkeren is de nieuwe uitdaging van de stad en vraagt om creatieve oplossingen. De voorbije jaren werden enorme inspanningen geleverd om de vraag naar fietsparkeerplaatsen bij te houden. Zo werd in 2007 het **Stadsbalkon** geopend, een



enorme fietsenstalplaats aan het station met maar liefst 4.150 plaatsen en een prijskaartje van 10 miljoen euro. Nog steeds overstijgt de vraag naar fietstallingen aan het station het aanbod.

De **fietsflat**, die uit meerdere verdiepingen bestaat, zal in de toekomst opgeknapt en uitgebreid worden. De betalende fietsparking van de stationsuitbater is in het weekend gratis om de zo overblijvende plaatsen op te vullen.

Spitsrekken en rode lopers

In de binnenstad werkt men ondermeer met **spitsrekken** om de vraag tijdens spitsmomenten op te vangen. Voornamelijk in het weekend maar ook op andere drukke momenten worden deze extra verplaatsbare rekken in de binnenstad geplaatst. In combinatie hiermee worden ook de **rode lopers** uitgegooid. Deze hebben als doel wildparkeerders af te schrikken. Ze worden enkel gelegd op plaatsen waar het echt nodig is zoals voor de ingang van winkels of openbare gebouwen. Deze vrij eenvoudige maatregel blijkt echter zeer effectief te zijn.



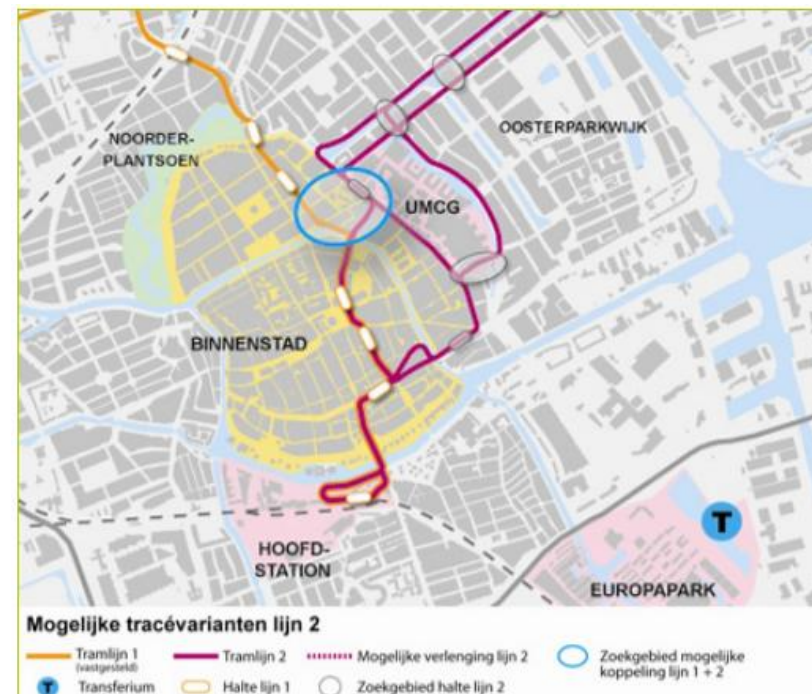
Extra inspanningen voor het openbaar vervoer

Dagelijks pendelen zeer veel mensen uit de regio naar de stad. Verwacht wordt dat dit aantal verder zal stijgen. Tegen 2020 verwacht men dagelijks **430.000 pendelaars**. Om deze toename

op te vangen, investeert het samenwerkingsverband Groningen – Assen de komende jaren fors in het **verbeteren van de regionale verbindingen** tussen de stad Groningen en het omringende gebied. Deze treinverbindingen zitten in een aparte openbaar- vervoerconcessie, los van de reguliere nationale verbindingen. Tot nu toe hebben treinen uit alle windrichtingen Groningen als eindstation. Dat verandert de komende jaren. Tussen Noord- en Oost-Groningen gaan rechtstreekse treinen rijden, via het Hoofdstation Groningen. Naast het net zelf wordt er ook aan de frequentie en het comfort verder gesleuteld.

Herkomstgebieden	Aandeel pendel	Groei 2004-2020	Aandeel OV
Tussen de stad en directe omgeving; de agglomeratie Groningen (minder dan 15 km van de stad)	190.000	38%	10%
Tussen de stad en de regio, buiten de agglomeratie Groningen (15-40 km van de stad)	178.000	35%	18%
Bovenregionaal (meer dan 40 km buiten de stad Groningen)	62.000	43%	33%

Er zijn ook ambitieuze plannen over **2 regiotramlijnen** te implementeren. Aanvankelijk zullen deze lijnen doorheen het centrum lopen, nadien (na 2020) zouden de lijnen doorgestoken worden naar de omliggende gebieden. Beide tramlijnen doen belangrijke aantrekkingspolen aan zoals de universiteit en het hospitaal. Bovendien rijden hier momenteel overbezette buslijnen die de steeds stijgende passagiersstromen niet meer aankunnen.



Wat betreft het busvervoer zijn er momenteel 3 verschillende types bussen; de **reguliere buslijnen**, de **Q-liners** en de **City bussen**. Voornamelijk deze laatste twee zijn interessant. De Q-liner is een alternatief voor de iets verdere verplaatsingen. Ze verschillen van de reguliere lijnen in termen van **comfort en snelheid**. Ook de prijs ligt iets hoger. Het is dus een duurder maar sneller en comfortabeler alternatief.



De **City- bus** is de snelle verbinding met de P&R- sites. Ze heeft een beperkt aantal haltes waardoor ze vlot van het centrum naar de P&R-site kan rijden.



Tarifering: de Eurokaartjes

Het OV- bureau bepaalt de tarifiering. Momenteel werken ze met **Eurokaartjes**. Dit is een zeer eenvoudige tariefstructuur die **duidelijkheid** schept. Het is ook zeer succesvol. Er zijn kaartjes van 1, 2 en 5 euro. Er is ook nog de reguliere strippenkaart.

P&R

De stad Groningen is al 5 jaar bezig **met P&R beleid**. Het is langzaam gegroeid zowel vanuit de nood eraan als het succes ervan. Uiteindelijk is het een concreet beleidaspect geworden. Er is een zeer **klassiek pendelpatroon** wat het mogelijk maakt sterk in te zetten op P&R. Voor Groningen is dit P&R-beleid zeer belangrijk, door het 'lege' achterland kunnen ze moeilijk overal inzetten op hoogwaardig openbaar vervoer, P&R kan in deze gevallen wel een goede oplossing bieden.

Momenteel zijn sommige P&R's overvol zoals bvb. die van Haren. Er zijn ook 2 P&R- sites die te dicht in het centrum liggen, zoals bvb. de P&R aan het station, deze zullen verder uit de stad gedrukt worden. P&R is een vrij dure oplossing maar de kosten worden verhaald op de inkomsten van de centroparkings.

2.3.6. Evaluatie en monitoring

Netwerkanalyse

Het ministerie voor Verkeer en Waterstaat gaf de opdracht aan de stedelijke netwerken vermeld in de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit een **netwerkanalyse** uit te voeren. Hierin wordt voor het stedelijk gebied in kwestie bekeken op welke manier mobiliteit van belang is voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Voor alle vervoersnetwerken en vervoerswijzen worden de knelpunten geselecteerd en geanalyseerd. Op basis hiervan wordt een **samenhangend pakket van maatregelen** geformuleerd. Het voordeel hiervan is dat men overschrijdend werkt: niet enkel de stad maar ook de provinciale instanties, de verschillende gemeenten alsook het rijk zelf, worden betrokken bij dit proces. Bovendien levert het duidelijke en vergelijkbare informatie aan het Rijk.

Meten is weten, gissen is missen

Ook binnen de stad zelf wordt zeer veel informatie en data verzameld. Een overzicht van de belangrijkste data wordt jaarlijks verzameld in de **Beleidsmonitor Verkeer en Vervoer**. Deze data worden vervolgens gebruikt voor de ontwikkeling en evaluatie van het beleid.

2.3.7. Succesfactoren en obstakels

Een duidelijk verkeerssysteem

Het Wijkcirculatieplan dat 30 jaar geleden op het nippertje geïntroduceerd werd, legde de **fundamenten van het beleid** neer. Sindsdien werd steeds verder gebouwd op deze structuur. Het systeem van een vlotte ringweg en de indeling van de stad in 4 kwadranten werd steeds gerespecteerd en verder geoptimaliseerd.

Afstemming tussen ruimte en mobiliteit

Samengaan met het verkeersbeleid is er een **duidelijk ruimtelijk beleid** volgens het principe van de **compacte stad**. Het succes van het grote aandeel fietsverplaatsingen in de stad hangt hier onherroepelijk mee samen. Ook andere factoren spelen hier mee zoals traditie en een hoge studentenpopulatie. Niettegenstaande ziet men dat het fietsaandeel in Groningen hoger ligt dan in andere Nederlandse steden het zijn dus **niet enkel socio-economische factoren of gewoontes** die aan de basis liggen van dit succes.

Het OV bureau: gebundelde kennis

Tussen 2000 en 2010 steeg het aantal openbaar-vervoerverplaatsingen met meer dan 25%. Naast algemene trends zoals een lineaire groei van de bevolking en bezoekers aan de

stad, is een deel van dit succes tevens te verklaren door de hervormingen aangaande de openbaar-vervoerexploitatie en beleidsontwikkeling. Een eerste hervorming was de oprichting van het **OV-bureau** waarbij op regionaal niveau het openbaar vervoer gepland en uitgevoerd wordt. Dit zorgde voor een grensoverschrijdende aanpak meer gericht op een gebied gebaseerd op verplaatsingsstromen dan een gebied gebaseerd op stadsgrenzen. Het beleid werd naar een hoger niveau geheven en de lokale kennis en know-how werd mee overgedragen door de **expertise te bundelen in dit bureau**. Momenteel doen zelfs andere steden en gemeenten beroep op het OV-bureau voor expertise omtrent openbaar-vervoerplanning. Een tweede hervorming was het werken met concessies waardoor een enorme sprong in efficiëntie kon worden gerealiseerd.

Investeren in alternatieven

Naast beleidsmatige wijzigingen werd ook op het terrein zelf geïnvesteerd in openbaar vervoer. Voornaamste investeringen gingen naar busbanen en de P&R infrastructuur die eveneens bijdragen tot de stijging van de openbaar-vervoerverplaatsingen. Het gebruik van de P&R zit bovendien in de lift. Dit is te danken aan het feit dat het een eenvoudig en goedkoop alternatief is voor de wagen die door het moeilijk bereikbare centrum afgeschrikt wordt. Bovendien is ook parkeren in het centrum aanzienlijk duurder.



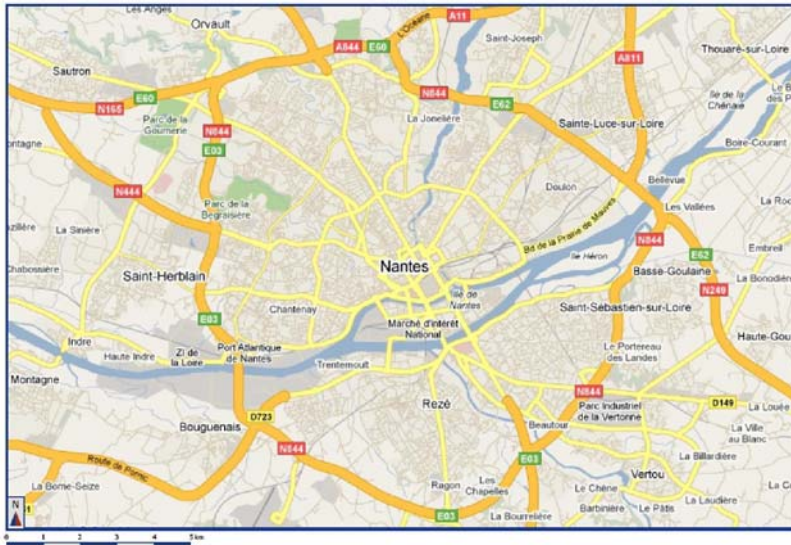
Verkokering van het beleid

De verkokering van het beleid is een negatieve trend die wel eens vaker zorgt voor **inefficiëntie**. Het omvat de versnippering van bevoegdheden over verschillende niveaus, gebieden en domeinen. Dit zorgt er in sommige gevallen voor dat bepaalde maatregelen moeilijk implementeerbaar zijn omdat eerst een afstemming nodig is tussen al deze schakels. Een voorbeeld ter illustratie is het gebruik van de pechstrook door bussen die men wilde inrichten op een belangrijke autosnelweg. Dit mag van het Rijk op voorwaarde dat de snelweg verlicht is. De snelweg loopt echter door natuurgebied waardoor verlichting verboden is...

2.4. Nantes, fier op zijn tramway

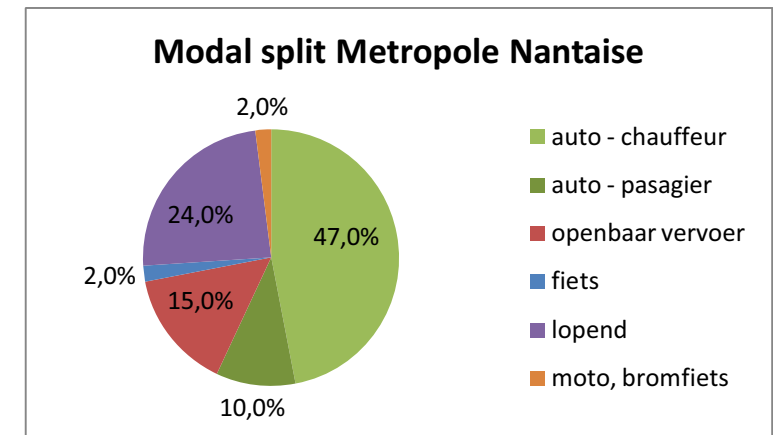
2.4.1. Situering

Nantes ligt in het westen van Frankrijk in het departement Loire-Atlantique. Het is tevens de hoofdstad van dit departement en ligt op ongeveer 60 km van de Atlantische Oceaan.



2.4.2. Facts and figures

- Inwoners stad: 283.000 inwoners;
- Inwoners regio Nantes Métropole: 580.000 inwoners
- Oppervlakte: 65.20 km² - Nantes Métropole 524km²
- Bevolkingsdichtheid: 4338.2 inw/km²
- Arbeidsplaatsen Nantes Métropole : 274 500 werknemers
- Studentenpopulatie Nantes Métropole 50.000 studenten
- Modal split (2008):



Wist u dat ...?

- Nantes de eerste Franse stad was die de tram opnieuw in het straatbeeld bracht in 1985
- Het tramnetwerk 42km lang is en bestaat uit 3 lijnen die per dag 266 300 reizigers vervoeren
- De 7km Busway een nationale primeur was in 2006 en vandaag 27 000 reizigers per dag vervoert
- Het aantal openbaar vervoer gebruikers stijgt met 5% per jaar
- De bevolking met 10% toenam tussen 1990 en 1999 zonder dat de leefbaarheid in de stad in het gedrang kwam
- Nantes recent een ambitieus fietsplan heeft gelanceerd om het aantal fietsers tegen 2020 van 2% naar 15% te laten stijgen

2.4.3. Beleid

Duurzaamheid in Nantes weerspiegelt zich in de continue aandacht voor de levenskwaliteit en de leefbaarheid in de stad.

Nantes is in volle ontwikkeling zowel economisch als demografisch. De grote bevolkingsgroei van de jaren 90 leidde enerzijds wel tot een sterke verstedelijking, anderzijds wist de stad zijn natuurlijk patrimonium te bewaren. Immers, de levenskwaliteit in Nantes uit zich in het leven in een aangename omgeving waar groene ruimtes en waterlopen een essentieel onderdeel van zijn. In een

dergelijke agglomeratie is een dicht openbaar vervoersnetwerk waarbinnen iedereen zich vrij en vlot kan verplaatsen, primordiaal.

Alarm

In de jaren 60 reed er een tram in Nantes, 'het gele gevaar' genaamd. De tram leidde tot heel wat ongelukken waardoor de bewoners niet echt te vinden waren voor de tram. De tram verdween uit het straatbeeld. In de loop van de jaren 70 werden plannen opgemaakt om autowegen te ontwikkelen met 2x3 rijstroken. Door de aanleg van deze autowegen groeide het autoverkeer in de stad. In de jaren 80 werd alarm geslagen: de visie van de jaren 70 was niet hoe Nantes verder wou, op die manier zou de levenskwaliteit in de stad niet verbeteren. Er was een andere visie op mobiliteit noodzakelijk.

Integrale aanpak

In het begin van de jaren 80 had de economie te kampen met de oliecrisis. Jonge gezinnen hadden het niet breed. De aankoop van een auto was helemaal niet vanzelfsprekend. Mensen kregen weer interesse in een tram omwille van economische redenen. In 1983 toonde een peiling aan dat 50% van de bevolking voor de tram was. In 1995, na realisatie van lijn 1 en lijn 2 van het tramnetwerk, is 93% van de bevolking voor de tram.

De tramway geeft de stad haar openbare ruimte terug door de plaats van de auto opnieuw in te nemen en draagt bij tot een betere levenskwaliteit in de stad.



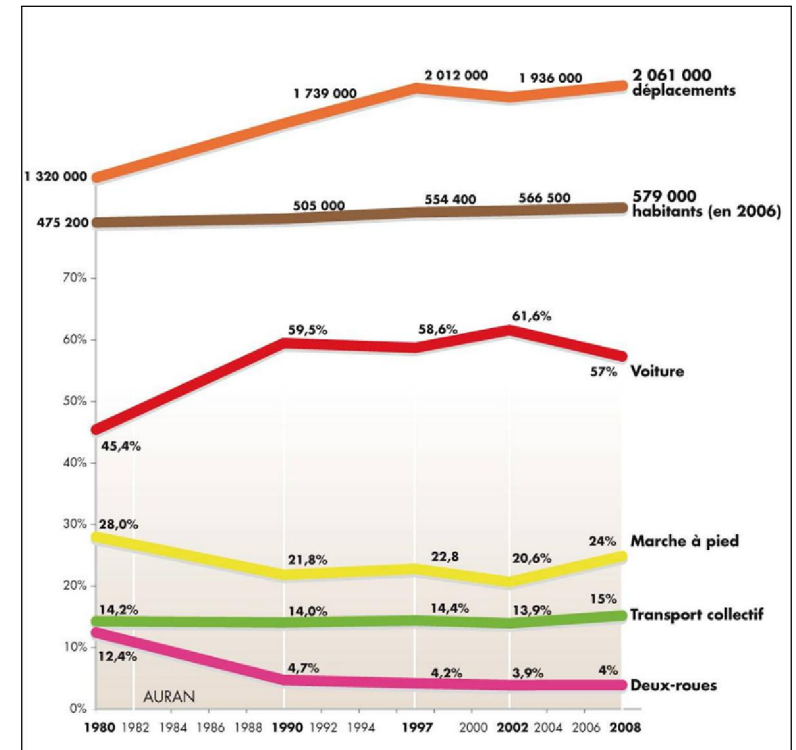
De aanleg van de tram in Nantes is een voorbeeld van "**systemgericht mobiliteitsbeleid**": de heraanleg van de tram is geen doel op zich, maar is een onderdeel voor de herinrichting van de ganse binnenstad.

Strategische beleidsplannen

Plan de Déplacement Urbain – stedelijke verplaatsingsplan

Sinds 1996 is de opmaak van een PDU verplicht voor agglomeraties met meer dan 100 000 inwoners. De wet schrijft een minimum aantal eisen voor die in een PDU dienen opgenomen te worden. 'Een PDU definieert de principes van de organisatie van het personen- en goederenvervoer, van de verkeerscirculatie en van het parkeerbeleid, binnen de stedelijke perimeter' (wet 1982).

Momenteel is Nantes bezig met de opmaak van het PDU 2010-2020. De doelstelling van het PDU is de verbetering van de luchtkwaliteit en van de leefbaarheid in Nantes. Het streefdoel is een evenwicht te vinden tussen het aandeel autoverkeer, openbaar vervoer en overige verplaatsingswijzen.



Fietsplan

Nantes heeft sinds de jaren 80 sterk ingezet op het openbaar vervoer. Vandaag begint het openbaar- vervoernetwerk verzadigd te geraken. Daar het budget om grote investeringen uit te voeren beperkt is, wil Nantes hierop inspelen door voor de korte verplaatsingen (minder dan 5km) de fiets te promoten. Het fietsplan onderscheidt zich van het PDU. De doelstelling van het fietsplan is om tegen 2020 van een fietsaandeel van 2% (2008) naar 15% te gaan. Vandaag gebeuren nog 50% van alle verplaatsingen van minder dan 5km met de auto.



Het Fietsplan focust op volgende 4 actierichtingen:

- het **versterken van de dienstverleningen** mbt het fietsen: Biclou (deelfietsen), Vélocampus (voor studenten), Ville à Vélo,...
- het **faciliteren van het fietsgebruik**: fietsenstallingen, rekening houden met fietsers in het verkeerscirculatieplan en bij herinrichting van publiek ruimtes
- **communicatie en stimuleren** van het fietsen om zich te verplaatsen
- **evaluatie** van de genomen maatregelen en acties en hun impact op het fietsgebruik

Plan Locaux d'Urbanisme

In 2002 werden de PLU's van de 24 gemeenten die deel uitmaken van de agglomeratie herzien. De nieuwe PLU's zijn veel ambitieuzer en vollediger. Alle aspecten en disciplines die binnen een stad spelen (samenhang tussen publieke ruimte, vervoersnetwerken, milieu,...) werden onder de loep genomen om tot een volledig stedenbouwkundig duurzaam ontwerp te komen.



2.4.4. Organisatie

Nantes wordt rechtstreeks bestuurd door Nantes Métropole. Dit is een openbare instelling met een bovengemeentelijke samenwerking over 24 gemeenten en omvat 580 000 inwoners. Nantes Métropole wordt bestuurd door een vereniging van 113 parlementsleden aangewezen door de gemeentebesturen van de 24 gemeenten.



Verplaatsingen

De administratieve organisatie van Nantes Métropole telt zes directies:

- Algemene Directie van Functionele diensten
- **Algemene Directie van Stadsdiensten**: beheert o.a. openbaar vervoer
- **Algemene Directie van Metropoolstrategie**: beheert o.a. mobiliteit
- Algemene Directie van Nabijheid
- Algemene Directie van Economische ontwikkeling

- Algemene Directie van Stadsvernieuwing

Sinds anderhalf jaar is er een dienst 'Verplaatsingen'. Ruimtelijke Ordening valt daar onder. De keuze die op vlak van Ruimtelijke Ordening gemaakt is, is '**dichtere stad**'. Dat betekent dat functies op korte afstand ten opzichte van elkaar worden ingepland. De nadruk dient nu te liggen op verplaatsingen met de fiets en te voet.

« L'un des enjeux importants est de trouver un meilleur équilibre entre développement urbain et déplacements, assure Éric Chevalier. Il faut que les besoins des habitants (alimentation, crèche, loisirs, etc.) soient satisfaits à proximité de leur emploi ou de leur domicile, afin d'encourager le vélo ou la marche à pied, moins coûteux et qui assurent une meilleure qualité de vie. »

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt uitgebaat door SEMITAN (**S**ociété **E**conomique **M**ixte **T**ransport **A**gglomération **N**antaise). Commercieel opereert Semitan als TAN. Semitan is een semi-privaat instituut.

De missie van Semitan is tweeledig:

- de exploitatie van het transportnetwerk;
- het mandaat voor het uitvoeren van studies en ontwikkelen van het netwerk, uitbreidingsprojecten, beheersing van het constructiewerk.

De prijs en het aanbod wordt bepaald door Nantes Métropole. De uitvoering en het voorbereidende werk gebeuren door Semitan.

Semitan is voor 40% kostendekkend met een ticketprijs van 1.50€ voor verplaatsing met TAN en TER binnen de agglomeratie gedurende 1 uur.

Burgerpanel

Voor de opmaak van het PDU 2010-2020 wordt het publiek gehoord. Dit gebeurt via een evaluatie van het PDU 2000-2010 bij de inwoners. In een eerste fase gebeurt dit via een enquête bij 1000 inwoners. Aan hen wordt gevraagd hoe ze hun verplaatsing doen (auto, openbaar vervoer, fiets, te voet) maar ook over hun ervaring bij diensten gelinkt aan mobiliteit (Marguerite, Bicloo,...). In een tweede fase, in het burgeroverleg, wordt over een langere periode gewerkt met 18 burgers om deze evaluatie te verfijnen en uitgangspunten van het PDU 2010-2020 voor te bereiden. Aan dit burgeroverleg nemen ook de actiegroepen deel, zoals voetgangersbeweging, fietsersbond, vereniging openbaar vervoer gebruikers,....

2.4.5. Implementatie

Het tramnetwerk en de busway vormen het dragende openbaar vervoersnetwerk. De buslijnen vormen de voedende verbindingen. De afstand tussen een halte en verschillende stedelijke functies bedraagt maximaal 500m. De gemiddelde frequentie waarmee een halte bediend wordt, is 2,5 min.

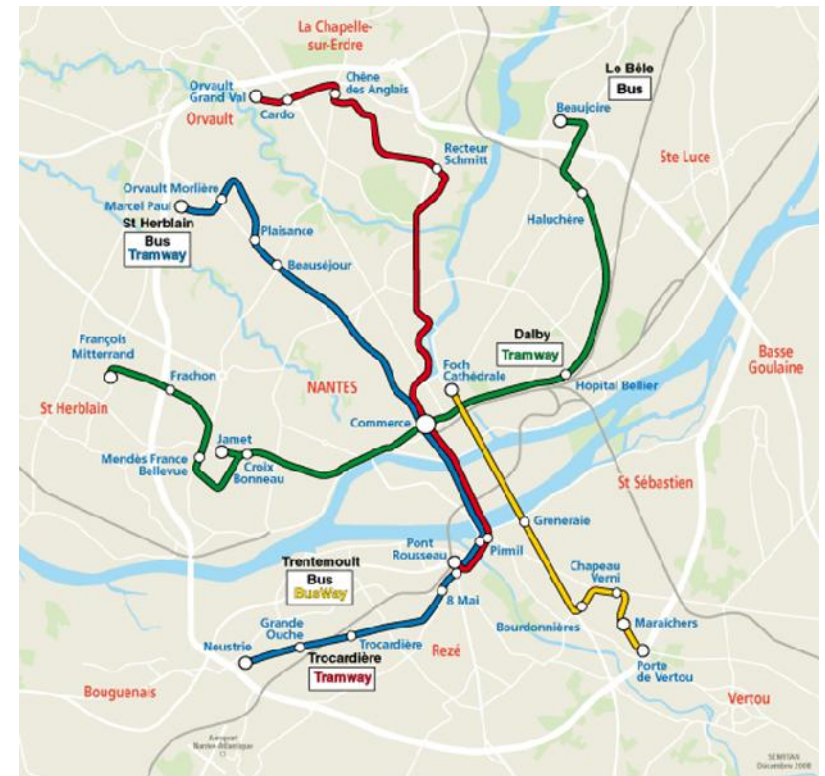
Tramway

De eerste tramlijn die werd aangelegd was lijn 1 (groen) in 1985. Lijn 1 verbindt het oosten met het westen. Het tracé volgt grotendeels de spoorlijn. Dit was vanuit potentieel oogpunt misschien niet de meest prioritaire tramlijn, maar er was ruimte en deze lijn had weinig impact op de handelszaken. Daarom heeft het beleid gekozen om deze eerst aan te leggen. Op die manier kon 'de bevolking' zien dat het om een zeer kwaliteitsvolle dienstverlening gaat. Op die manier werd het **draagvlak voor verdere ontwikkelingen gecreëerd**.



In 1992 werd tramlijn 2 (rood) aangelegd. Tramlijn 2 verbindt het noordoosten van de stad met het zuiden. Lijn 2 was veel complexer om te realiseren dan lijn 1: het tracé liep doorheen het centrum en 2 van de 3 rijstroken voor het autoverkeer werden vervangen door een vrije trambaan en een aparte busbaan. Doch doordat lijn 1 reeds gerealiseerd was, werd ook het voordeel en het welzijn ervan ingezien. Dit leidde er mede toe dat ook lijn 2 kon gerealiseerd worden.

Tramlijn 3 heeft een gezamenlijk tracé met lijn 2 tussen halte Pont Rousseau en halte Commerce. Lijn 3 verbindt het noordwesten van de stad met het zuidwesten. Tramlijn 3 werd aangelegd in 2000.



De tramway is het visitekaartje van Nantes: de tram is een aangenaam, snel, functioneel en kwaliteitsvol transportmiddel waarmee files vermeden worden en waarmee je op tijd op je bestemming komt.

Busway

De busway werd aanvankelijk gezien als een verlenging van tramlijn 2 richting het zuidoosten van de stad. Een tramlijn was duur om te realiseren omwille van de historische gebouwen op het tracé en de noodzaak om een (dure) nieuwe brug over de

treinsporen te bouwen. Bijkomend zou een nog te ontwikkelen zone (zone Nantes Métropole) dan niet bediend worden.



Het concept busway is conform tramway uitgevoerd, doch met een speciaal uitgeruste bus (tov gewone lijnbussen). Het doel was zo ver mogelijk te gaan op gebied van exploitatie en marketing: verhoogde frequenties, absolute prioriteit op kruispunten, eigen busbaan, rail-time informatie op de bus, moderne en aangename binneninrichting, aandrijving op aardgas (GNV).

Het effect van het invoeren van de busway bleek hetzelfde te zijn als de tram terwijl de aanleg 30% goedkoper is. De aanleg van de busway heeft één rijstrook van de auto ingenomen. De verkeersintensiteit op het tracé is er met 60% verminderd.

Bussen en trams hebben absolute prioriteit op kruispunten: "wat er ook gebeurt, het licht gaat op groen als tram of bus er aan komt".



Om het concept dat men voor ogen had te kunnen realiseren (bv. grote, afzonderlijke verkeerslichten net zoals spoorvoertuig), diende de wetgeving aangepast te worden. Ook de homologatie (bussen tot 24m) van voertuigen diende aangepast te worden.

De busway is aantrekkelijk en succesvol door zijn comfort, snelheid en vlotte overstapmogelijkheden.

Parkeren

Alle publieke parkings zijn in handen van de overheid. De strategie met betrekking tot parkeren is:

- het volume aan parkeerplaatsen dat bedrijven huren voor hun werknemers verminderen;
- sinds 2002 stijgen de parkeertarieven met als bedoeling op 10 jaar het tarief te verdubbelen;
- het gebied voor betalend parkeren uitbreiden;
- het aanbod aan P&R moet nog toenemen.

50% van de parkings zijn op privé-terrein. Daar heeft het beleid geen grip op. In de toekomst (2020) zouden er wel normen komen die het aantal parkeerplaatsen bij privé-gebouwen beperken. Er wordt nu wel een actieplan opgestart naar bedrijven om hun privé-parkeerplaatsen te verkopen aan de overheid zodat deze ze kan

“optimaliseren”, en ook kan laten medegebruiken door bewoners buiten de kantooruren.

P&R

Voor woon-werk verkeer worden parkeerplaatsen duurder. Op die manier wil men meer parkeerplaatsen (rotatie) voor woon-winkelverkeer aanbieden en meer parkeerplaats voorbehouden voor bewoners. Voor woon-werkverkeer biedt een goed uitgebouwd P&R-netwerk een alternatief. Momenteel is er een bezettingsgraad van 80% op de P&R's (bijna verzadigd).



Wie op een P&R parkeert kan gratis parkeren met zijn openbaar vervoersticket. Het succes van de P&R leidt ertoe dat 25% van de gebruikers die vroeger enkel gebruik maakte van het openbaar

vervoer als woon-werkverplaatsing, nu eerst de wagen nemen tot aan een P&R. Door het invoeren van Expresslijnen tussen de P&R en het achterland met een frequentie van < 10min, wil men auto's naar de P&R lokken. Ook investeringen in fietsgebruik moet het aantal P&R gebruikers kunnen laten overstappen op de fiets voor het volledige traject of voor enkel het voortransport (plooi-fiets).

Momenteel is Nantes Métropole op zoek naar een andere visie met betrekking tot P&R.

Bedrijfsvervoerplan PME

Het doel van het **Plan de Mobilité dé Entreprise** is alternatieve vervoerswijzen promoten bij de werknemers. Nantes Métropole begeleidt de bedrijven bij de opmaak van een bedrijfsvervoerplan, bij het opzetten van sensibiliseringscampagnes en bij het doornemen van het financiële aspect. Nantes Métropole hoopt met de PME's een daling van 20% auto-gebruik in woon-werkverkeer te realiseren.

Fiets

Door de introductie van het **Fietsplan** dient bij alle publieke ingrepen rekening gehouden te worden met fiets (8% budget is gereserveerd voor maatregelen voor de fiets). Wanneer die 8% niet gespendeerd wordt, wordt het totale investeringsbudget sowieso verminderd met 8%.

Het Fietsplan wil het fietsgebruik promoten als verplaatsingsvorm voor de korte afstanden, en als aanvulling op andere vervoerswijzen.

Diensten voor fietsverhuur:

- **Ville à Vélo** verhuurt fietsen. Huurprijs per maand : 30€ Ook interessant: fietsonderhoud eigen fiets wordt aangeboden aan 29€/j.

- **Vélocampus:** fietsverhuur gericht op studenten
- **Bicloo:** keuze voor deelfietsen-systeem Bicloo is hier vooral om de fiets in het straatbeeld te krijgen.

Nieuwe maatregelen die gepland worden in 2010:

- **elektrische fietsen:** als lanceringsmaatregel wordt in het kader van een bedrijfsvervoerplan een tussenkomst toegekend van 200€/fiets door Nantes Métropole bij aankoop van een fiets door het bedrijf voor de werknemer. Verwacht wordt dat er een 500-tal tussenkomsten gevraagd zullen worden.
- **ploofietsen:** openbaar- vervoerabonnees kunnen voordelig een ploofiets huren om hun traject te vervullen
- fietsverhuur **per dag** op modale knooppunten

Het is historisch gegroeid dat potentiële fietsers de bus nemen. Wellicht zal in de toekomst een deel van de busreizigers voor korte afstand overstappen op de fiets.

2.4.6. Evaluatie en monitoring

De uitgangspunten van het **PDU 2010-2020** worden vastgelegd op basis van de evaluatie van het PDU 2000-2010 dat samen met de inwoners en belangenverenigingen gebeurt.

In het kader van de realisatie van het **Fietsplan 2009-2014** is evaluatie en monitoring één van de actierichtingen:

- Evaluatie **dagelijkse fietsgebruik:** regelmatig uitvoeren van fietstellingen, observatie van de evolutie van het aantal fietsongevallen,...;
- Evaluatie van de **kwaliteit** en het **functioneren** bij inrichting en aanleg van nieuwe **fietsinfrastructuur**;
- Evaluatie van het **gebruik** en de **kwaliteit** van **diensten** voor fietsers (Bicloo, ...)

Sémitan als exploitant van het openbaar vervoer doet om de 5 jaar een monitoring. Dit gebeurt aan de hand van telefonische enquêtes waarbij bevestigd wordt welk vervoermiddel ze voor welke verplaatsing gebruiken (meestal gebeurt de enquête in vakantieperiodes). Het is van belang om de evolutie van deze monitoring nauwgezet op te volgen.

2.4.7. Succesfactoren en obstakels

De **doordachte en geïntegreerde aanpak** bij de realisatie van het tramway-busway concept heeft er toe geleid dat het tramnetwerk heden het visitekaartje van Nantes is. Er worden duidelijke keuzes gemaakt en deze worden gerealiseerd: "de we-gaan-er-voor-cultuur".

Het **multimodale transportsysteem** leidt ertoe dat overstappen geen probleem vormt: de kwaliteit van de knooppunten en de frequentie van het openbaar vervoer zijn maatgevend.



Nantes Métropole heeft een bevoegdheid die ruimer reikt dan de stad Nantes. Doordat de bevoegdheid zich situeert op het niveau van een stadsgewest, geniet Nantes de voordelen van **stadsgewestplanning** (stedenbouw, openbaar vervoer, infrastructuur,...).

Het voorzien van een **goed alternatief** is essentieel alvorens ruimte van de wagen in te nemen:

- eerst werd P&R goed uitgebouwd en nadien werd betalend parkeren in centrum ingevoerd;
- eerst werd het openbaar vervoer versterkt en nadien werd het aantal rijstroken op bepaalde wegen verminderd;
- er wordt niet op uurregeling maar op regelmaat gereden.

Geen integratie van de **verschillende vervoerssystemen** is een kink in de informatie en communicatie (o.a. verschillende telefoonnummers van verschillende operatoren: fiets → Bicloo, tram, bus, reg. trein → TAN, auto-delen → Marguerite). Sémitan maakt zich sterk dat zij al deze vervoerswijzen in beter beheer kunnen nemen om op die manier de systemen optimaal om elkaar af te stemmen.

Het **succes van de P&R** heeft geleid tot **meer autogebruik** naar de rand van de stad (tot aan de parkings). Een positief gevolg hiervan is dat Nantes daar gaat op in spelen door een **gerichter openbaar vervoer in de regio** en de uitvoering het **fietsplan**.

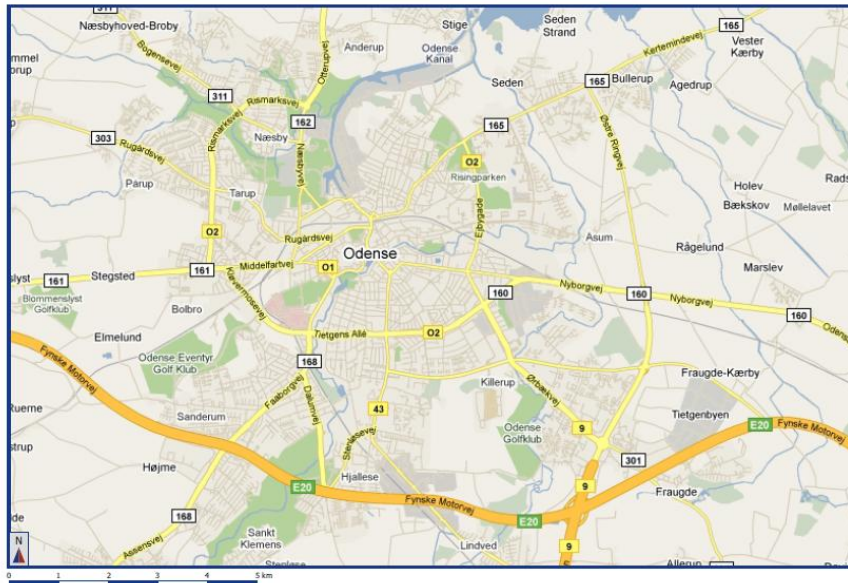
Doordat er **weinig fietspaden** zijn, maken fietsers gebruik van de busbanen. De Stad en Sémitan beweren dat dit geen probleem is noch voor de buschauffeurs noch voor de fietsers. Misschien enkel op hellingen kan het een probleem vormen. De praktijk wijst uit dat dit niet aan te raden is uit het oogpunt van verkeersveiligheid. Het Fietsplan voorziet investeringen in betere fietsinfrastructuur.

Het is nog steeds gemakkelijk om je in Nantes met de auto te verplaatsen, de auto blijft duidelijk aanwezig in het straatbeeld, ongeacht het goede imago van openbaar vervoer.

2.5. Odense geeft de stad terug aan zijn bewoners

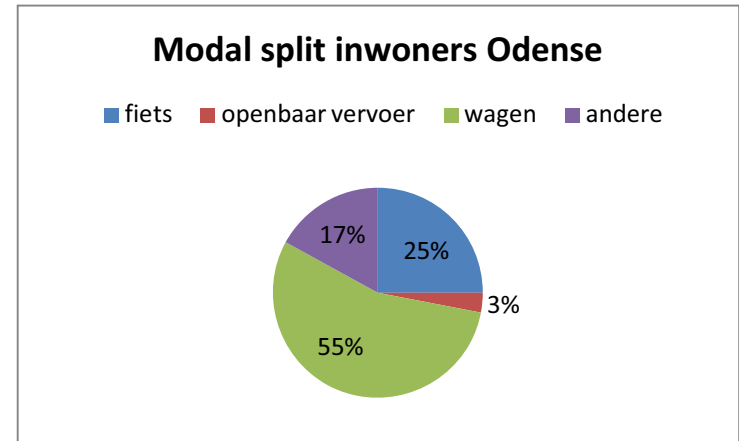
2.5.1. Situering

De stad Odense is de derde grootste stad van Denemarken en ligt in de regio Zuid- Denemarken. De stad ligt centraal op het Deense eiland Funen.



2.5.2. Facts and figures

- Inwoners stad Odense: 187.000 inwoners
- Oppervlakte: 304,3 km²
- Bevolkingsdichtheid: 617,6 inw/km²
- Studenten populatie: 30.000
- Autobezit: 0,30/inwoner
- Modal split¹ (2008) voor de inwoners van de stad:



¹ Getallen bij benadering

Wist u dat....?

- Ongeveer 90 % van het huidige fietsnetwerk in Odense reeds 30 jaar geleden uitgetekend werd.
- 80 % van de kinderen in Odense naar school wandelt of fietst.
- Het project fietslaboratorium een stijging van 20% in fietsbewegingen en een daling van 20% in verkeersongevallen met fietsers realiseerde.
- Een survey aantoonde dat 82% van de ondervraagden vindt dat Odense over excellente fietsfaciliteiten beschikt.
- Odense de eerste Deense stad is met een mobiliteitsplan.
- Denemarken over een Fiets Ambassade beschikt.
- Odense dankzij het Europese CIVITAS project 6 duurzame mobiliteitsmaatregelen kon financieren en implementeren.

2.5.3. Beleid

Fietsstad in hart en nieren


Odense is een ware fietsstad. De fiets staat al meer dan 30 jaar op de eerste plaats. Eind jaren 70 werden hiertoe de krijtlijnen (letterlijk) uitgetekend. Visionaire verkeersdeskundigen beseften dat een eenzijdige aanpak van een massieve uitbreiding van de wegeninfrastructuur voor gemotoriseerd verkeer niet de oplossing was en er ook voldoende aandacht diende uit te gaan naar alternatieven zoals het fietsen. De oliecrisis lag waarschijnlijk mee aan

de basis van deze visie. Een uitgebreid fietspadennetwerk werd uitgetekend dat nog steeds de ruggengraat vormt van de huidige fietsstructuur. Ongeveer 90% van alle fietspaden² die vandaag de dag bestaan, werden toen reeds uitgetekend.

Een ambitieus mobiliteitsplan

The goals of the traffic- and mobilityplan

- To increase cycle traffic with 25% by 2012 and 35% by 2020
- To increase the number of passengers in public traffic must be increased with 33% by 2020
- To decrease trips by car by 16% by 2020
- The number of heavy cargo using the inner city as a short cut must decrease



Een belangrijke mijlpaal is het nieuwe en meteen ook eerste mobiliteitsplan dat tijdens 2007 en 2008 gecreëerd werd. Het structureerde de verschillende mobiliteit gerelateerde vraagstukken en thema's rond één visie in lijn met de strategische visie van de stad Odense. De visie was het terug leefbaar maken van het stadscentrum door de stad en haar straten terug aan haar bewoners te geven. Het is ondermeer een antwoord op recente trends zoals de stadsvlucht naar de nabijgelegen Funbun, waar enorm veel retailactiviteiten de stadsbewoners aantrekken.

De strategie achter deze visie is het vergemakkelijken van fiets- en wandelverkeer en het bemoeilijken van gemotoriseerd verkeer in de

² Dit percentage omvat niet de nieuw ontwikkelde zones

stad. Het fietsen en wandelen moet sneller, veiliger en comfortabeler kunnen terwijl het rijden met de wagen in de stad trager, langer, ingewikkelder of misschien wel onmogelijk wordt gemaakt.

Spanningsveld milieu - leefbaarheid

Tijdens de creatie van de mobiliteitsvisie kwam ook het **'groene' aspect** erbij. Een nieuw milieudepartement werd gecreëerd dat op stadsniveau het milieubeleid uitstippelt en projecten en initiatieven hier rond in de verschillende departementen bundelt en ondersteunt. Dit initiatief staat echter nog in zijn kinderschoenen en een zekere discrepantie tussen de visie vanuit het aspect van leefbaarheid en de milieu visie blijven nog onopgelost. Zo is de creatie van extra ondergrondse parkeerplaatsen voornamelijk bedoeld om nieuw leven in de stad te blazen door ze bereikbaar en aantrekkelijk te maken voor avondactiviteiten, maar is dit niet zozeer in lijn met de groene visie die de stad ambieert.

Een stimulerend nationaal kader

Opmerkelijk zijn de nationale incentives op vlak van duurzame mobiliteit. Ook op nationaal niveau werd een groen transport plan opgemaakt dat het uitgeven van financiële incentives voor duurzame projecten stimuleerde. Ook andere zaken zoals de Klimaattop in Kopenhagen droegen bij tot deze trend. De meeste (financiële) middelen komen echter vrij voor fietsprojecten. Fietsen is en blijft een **'hot item'** in gans Denemarken.

Zo werd Odense tussen 1999 en 2002 verkozen tot **fietslaboratorium** waarbij meer dan 60 pilootstudies en maatregelen getest en gesubsidieerd werden (2,7 milj. Euro). Zowel infrastructurele als zachte maatregelen zaten in het pakket. Het project realiseerde een stijging van 20% in het aantal fietsverplaatsingen en een even grote daling van ongevallen met fietsers. Dit komt overeen met een stijging van 3 minuten fietsen per dag per inwoner.

Momenteel kunnen steden en gemeenten zich met hun fietsprojecten inschrijven en **cofinanciering** verkrijgen. Voor de tijdspanne van 2009 en 2014 werd op nationaal niveau een totaal fietsbudget van 133 miljoen euro vrijgemaakt waarvan een groot deel naar lokale projecten gaat. Inschrijvingen van steden en gemeentes overstegen dit budget reeds 5 maal.

Een heel ander voorbeeld is de **Cycle Embassy**. Deze Deense organisatie fungeert als een kenniscentrum op gebied van fietsen en heeft als missie het promoten van Denemarken als een fietsland en het sensibiliseren van het belang van fietsen bij gemeenschappen en het politieke niveau. Naast 2 gespecialiseerde studie bureaus zijn ook de 4 Deense fietssteden (Kopenhagen, Odense, Aarhus en Frederiksberg), de fietsfederatie en andere fiets gerelateerde organisaties aangesloten bij deze organisatie.

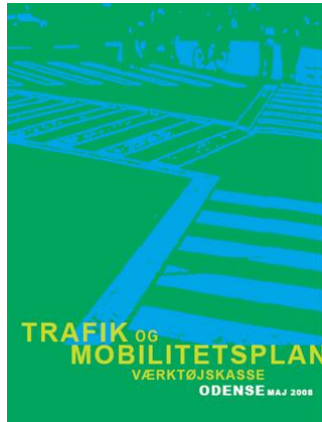


2.5.4. Organisatie

Mobiliteit en cultuur, een gekke combinatie?

In Odense zit verkeersplanning en mobiliteit in de afdeling stedelijke ontwikkeling en cultuur. Vreemd, zou je zeggen, wel, in Odense beweren ze het tegendeel. Het is immers logisch dat men bij het inrichten van publieke ruimtes zoals pleinen en het oplossen van mobiliteitsvraagstukken rekening houdt met de cultuur van zijn inwoners. Spreekt men immers niet van de fietscultuur en de mobiliteitscultuur?

Een lange traditie van burgerparticipatie



De stad Odense heeft een lange traditie met het betrekken van stakeholders en burgers in het planningsproces van bepaalde maatregelen. Twee opmerkelijke voorbeelden zijn het Living Street project in het kader van het Europese CIVITAS- project en het participatieproces bij de opmaak van het mobiliteitsplan van de stad.

Het **Living Streets project** was een lokaal gericht project waarbij men in 2 residentiële wijken een zone 30 inrichtte. Werkgroepjes werden opgericht met inwoners van deze wijken om mee na te denken over de mogelijke oplossingen om de zone 30 succesvol in te richten. Niet alleen dachten de inwoners mee na over deze oplossingen, eveneens fungeerden ze als lokale ambassadeurs van het project. Zo zorgden ze mee voor de communicatie van het project en verdedigden ze ook de belangen ervan tegenover kritische bewoners. Vooral dit laatste bleek een uiterst effectieve manier te zijn om draagvlak te creëren bij het grote publiek.



Het **ambitieuze mobiliteitsplan** van Odense behelst enkele drastische maatregelen zoals het rondmaken van de ringweg in relatie met het knippen van 2 belangrijke doorgangswegen doorheen de stad en het implementeren van een Light-Railverbinding. Beide maatregelen hebben duidelijk gevolgen voor de inwoners. Reden temeer om deze dan ook van meet af aan te raadplegen. Het uitgangspunt was dat zowel burgers als stakeholders een volledig en transparant zicht dienden te hebben op alle ontwikkelingen doorheen het planningsproces. **'Hoe hoger de mate van betrokkenheid, hoe hoger de kans op aanvaarding.'**

Hoewel er over het invoeren van de maatregelen zelf geen discussie meer mogelijk was, wenste de stad uitdrukkelijk de burgers en stakeholders wel te betrekken bij het verder uitstippelen van het uitvoeren van de maatregelen. Hiervoor werd niets aan de verbeelding overgelaten. Tijdens de eerste vergadering werd een soort **draaiboek** meegegeven aan de genodigden, waarin **40 initiatieven en varianten** stonden uitgewerkt. Aan hen werd gevraagd dit door te nemen en op volgend overlegmoment hun voorkeur en opmerkingen te formuleren. Van hieruit werd dan verder gewerkt naar een scenario dat door de meerderheid aanvaard werd.



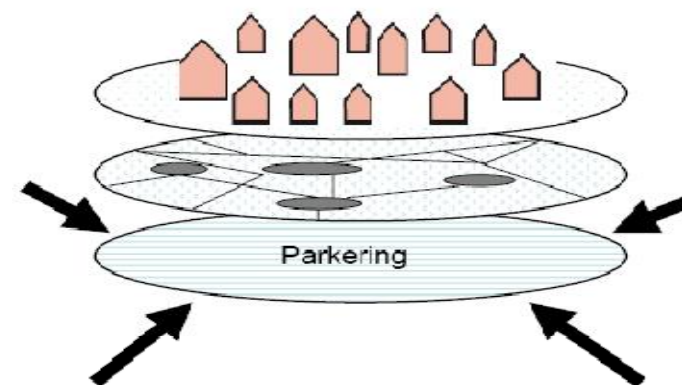
De omwonenden die rechtstreeks geconfronteerd werden met de gevolgen, werden extra geïnterviewd door middel van focus group-vergaderingen waarbij hen gevraagd werd wat zij wensten of waarover zij bezorgd waren. Zo gaven de bewoners van een straat die voortaan meer verkeer zou aantrekken, aan dat ze vooral bezorgd waren over trillingen en geluidsoverlast waardoor bij de uitwerking van de maatregelen hieraan extra aandacht aan werd besteed.

Om de bekendheid van hun initiatief te vergroten, werden ook een roadshow en infomarkten georganiseerd waarbij het plan werd voorgesteld op een interactieve manier. Dit leverde meteen ook een artikel in de lokale en nationale pers op wat de opkomst naar hun vergaderingen verder deed boosten.



2.5.5. Implementatie

Een doorbraak in stedelijke planning



In het verleden lagen de meeste inspanningen van Odense voornamelijk bij het fietsen en het inrichten van een groot voetgangersgebied in het centrum van de stad, maar met de komst van het mobiliteitsplan werd **resoluut gekozen voor een geïntegreerde duurzame aanpak**. De meest ingrijpende maatregel is het rondmaken van de ringweg in het Noorden en het doorknippen van de twee belangrijkste doorgangswegen doorheen de stad. Eén hiervan wordt bovendien volledig ingericht als een open publieke ruimte. Beide wegen samen zijn nu goed voor 35.000 verkeersbewegingen op dagbasis. Hiermee gepaard worden zoveel mogelijk parkeerplaatsen ondergronds verplaatst zodat meer ruimte vrijkomt als publieke ruimte. Wanneer men de stad toch inrijdt, rijdt men praktisch automatisch een parkeergarage in, lussensystemen in 4 zones zorgen er bovendien voor dat het onmogelijk wordt de stad door te steken.

Fietsen, fietsen en fietsen

Infrastructureel



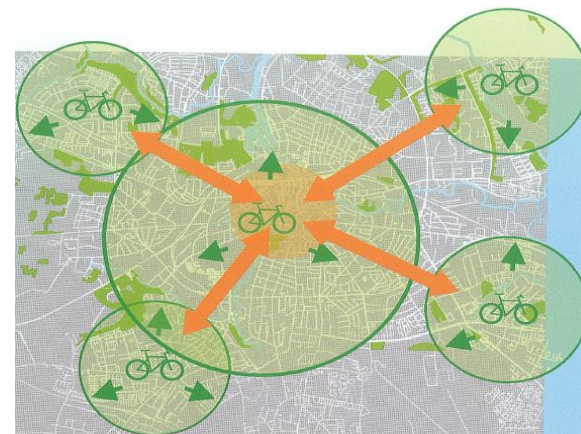
Het fietsnetwerk op zich is momenteel reeds zeer uitgebreid. De goede basis die hiertoe 30 geleden gelegd werd, is nog steeds actueel en het uitbreiden van het netwerk beperkt zich voornamelijk tot nieuw ontwikkelde gebieden. Wel worden naar infrastructuur enorm veel inspanningen geleverd om het **comfort en veiligheid** van de fietsinfrastructuur aanzienlijk te verbeteren. In het verleden werd dit reeds deels gerealiseerd door middel van fietssluizen, rechtsafstroken voor fietsers, veilige fietsoversteken, servicepunten, ...

In de toekomst wil men hiervoor nog meer inspanningen leveren ondermeer door het inrichten van prioritaire fietsroutes, het herinroduceren van groene golven voor fietsers, doorsteken voor fietsers, ontheffing van enkelrichtingsverkeer voor fietsers enz. Men denkt momenteel ook na over het toelaten van de rechtse afslag voor fietser bij rood licht en hoe dit het best geïmplementeerd wordt.

Om een goede kwaliteit van het fietsnetwerk te behouden/verbeteren werkt men met fietsinfrastructuurinspecteurs die tekortkomingen doorgeven door middel van SMS. Deze inspecteurs worden beloond per gevalideerde SMS.



Een andere belangrijke maatregel die er aankomt, is het invoeren van een **fietsverhuursysteem**. Anders dan in de meeste Europese steden, zullen deze fietsen voornamelijk op belangrijke eindhaltes van het openbaar vervoer geplaatst worden en niet persé in het centrum van de stad. Het doel is immers niet enkel meer mensen op de fiets te krijgen maar een **verlengstuk van het openbaar- vervoertransport** te creëren om de laatste kilometers tussen openbaar-vervoerhalte en eindbestemming te faciliteren. Ook bedrijven kunnen zich hierbij aansluiten.



Communicatie en educatie

Zeer veel campagnes, wedstrijden en communicatie-inspanningen werden geleverd rond fietsen. Ze worden gezien als een **essentieel en effectief onderdeel van de fietsstrategie** van de stad om fietsen te promoten. De campagnes worden het eerste jaar steeds getest op kleine schaal om te zien of ze aanslaan. Een opsomming van enkele innovatieve campagnes volgt hierna:



Fietstrailer campagne: fietstrailers werden voor een periode van 3 maanden gratis aangeboden aan zorginstellingen zoals crèches waar ouders en personeel deze gratis konden gebruiken voor vervoer van goederen en kinderen.



De **fietsbarometer** in de stad telt het aantal fietsers dat passeert om zo de aandacht te trekken op het belang en succes van fietsen in de stad. Deze toepassing zal verder worden uitgebreid met

functies zoals de temperatuur, weersvoorspelling, verwachte aankomsttijd enz...

Free wheeling Wedstrijd tussen verschillende scholen om zoveel mogelijk fietskilometers te verzamelen via fietscomputers en gratis leenfietsen. Deze campagne ging gepaard met educatief materiaal en initiatieven rond veiligheid. Ook een computerspel rond verkeersveiligheid werd geïntroduceerd.

Tijdens de **Naar school campagne** ontvingen de kinderen kraslotjes waarmee ze punten konden sparen indien de ouders de kinderen te voet of met de fiets naar school brachten.

Verkiezing van het slechtste fietspad: Inwoners konden het 'slechtste fietspad' van Odense selecteren en inzenden. De winnaar kon een vakantie winnen en het fietspad werd geherasfalteerd.

Gratis **fietslichtjes** werden uitgedeeld op belangrijke attractiepolen om de aandacht op fietsen met licht te verhogen.

Veilige schoolomgevingen

Zeer veel belang wordt gehecht aan de veiligheid en bereikbaarheid van schoolomgevingen. Dit is dan ook niet zo verbazend als je ziet dat 80% van de schoolkinderen te voet of per fiets naar school gaan. Kost nog moeite wordt gespaard voor bvb. hoogwaardige fietsroutes en fietstunnels zodat de scholen op een veilige manier bereikbaar blijven. Vaak gaat men echter nog een stapje verder. Zo loopt er momenteel een project waarbij men een zone rond een school volledig afsluit voor auto's tijdens enkele uren in de ochtend wanneer de school aanvangt. Voor de omwonenden worden parkeerplaatsen voorzien aan de rand van deze zone zodoende ze hun auto op wandelafstand kunnen bewaren.



Investeren in hoogwaardig openbaar vervoer

Momenteel hinkt het openbaar vervoer nog achter. Het modal split aandeel van slechts 3% illustreert dit. Ook de stad beseft dat er nood is aan een beter openbaar- vervoeraanbod. Daarom loopt er momenteel een studie naar het implementeren van een Light Rail-verbinding langsheen de Thomas B. Thriges Gade, één van de grote doorgangswegen die in de toekomst geknipt zal worden. Hiermee wil de stad kiezen voor **een volwaardig openbaar-vervoerconcept als een service naar zijn bewoners en bezoekers** toe en ligt de nadruk minder op de rendabiliteit ervan. Het doet de voornaamste aantrekkingspolen aan zoals het Centraal station, IKEA, de universiteit en eindigt aan de P&R nabij de autosnelweg.

2.5.6. Evaluatie en monitoring

Een nationale databank

Voor de evaluatie en monitoring van het beleid wordt voornamelijk beroep gedaan op **nationaal verzamelde data**. Deze data hebben meer politieke draagkracht en laten de vergelijking toe

met andere steden in Denemarken. De data worden op nationaal niveau verzameld door een technische universiteit in Denemarken. Dagelijks worden van hieruit een zeker aantal mensen tussen 10 en 85 jaar telefonisch gecontacteerd en gevraagd hoe ze zich de dag voordien verplaatsten. Deze data wordt ook gebruikt voor het verkeersmodel van de stad.

Elke 2 jaar voert de stad zelf ook fiets- en voetgangerstellingen uit. Deze data worden echter voornamelijk intern gebruikt.

2.5.7. Succesfactoren en obstakels

Een lange traditie van succes

Gezien de lange **traditie van fietsmaatregelen** en de vele successen die hiermee gepaard gingen, geloven de mensen ook in het fietsen. Dit zorgt voor een sterk draagvlak voor fietsmaatregelen (soms ten koste van de wagen) en het fietsbeleid in het algemeen.

Politieke steun en draagvlak bij burgers

Zowel het politieke draagvlak als dat van de burgers en stakeholders voor het nieuwe mobiliteitsplan was overweldigend. Op politiek vlak heerste er een **algemeen consensus** over de visie van het plan waardoor het snel kon worden opgenomen als beslist beleid. Ook bij de burgers loonde het ganse proces van participatie en draagvlak. Een frappant voorbeeld hiervan is de negatieve reactie die in de krant verscheen over het nieuwe mobiliteitsplan. Alvorens de stad hierop zelf kon reageren, kwam er een stroom van tegenreacties op gang door andere burgers die wel vóór het plan waren.

Een tekort aan fietsparking

Ook de stad Odense is in zekere mate slachtoffer van haar eigen success, zij het echter in termen van fietsparkings. Een **chronisch tekort aan fietsparkings** zorgt ervoor dat verkeerd geparkeerde fietsen vaak voor overlast zorgen. De laatste jaren zijn enorme inspanningen geleverd om kwaliteitsvolle fietsrekken te voorzien en het aanbod te verhogen. Het is echter een voortdurend proces van blijven zoeken naar nieuwe innovatieve oplossingen en monitoring van huidige fietsparkings.



Parkeren in privé- handen

Een obstakel dat, overigens in vele Europese Steden, een degelijk parkeerbeleid in de weg staat, is het bezit van parkeerplaatsen in privé-garages. De stad heeft geen invloed op de prijszetting noch op de capaciteit ervan, wat ervoor zorgt dat men **onvoldoende grip heeft op het parkeren in het centrum.**

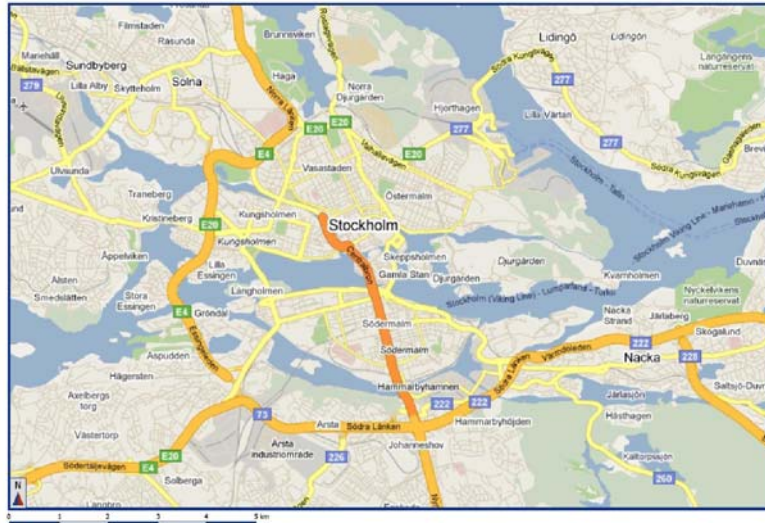
Beperkte inspraak op openbaar vervoer planning

Een ander pijnpunt voor het stadsbestuur van Odense is de beperkte inspraak die men heeft op de planning van het openbaar vervoer. Deze ligt in handen van de openbaar-vervoeroperator Fynbus. In het bestuur van deze operator zetelen verschillende gemeentes en de regio. De stad Odense is echter maar **een**

kleine schakel in deze structuur en het is dan ook niet altijd eenvoudig haar stempel te drukken op hun beleid. De stad zelf werkte reeds meerdere malen een openbaar-vervoerplan uit maar dit werd slechts deels of niet opgenomen door de operator. Nochtans wordt het openbaar vervoer in Odense voor 60% gefinancierd door de stad en de regio en is 40% afkomstig van de opbrengsten zelf.

2.6. Stockholm

2.6.1. Situering

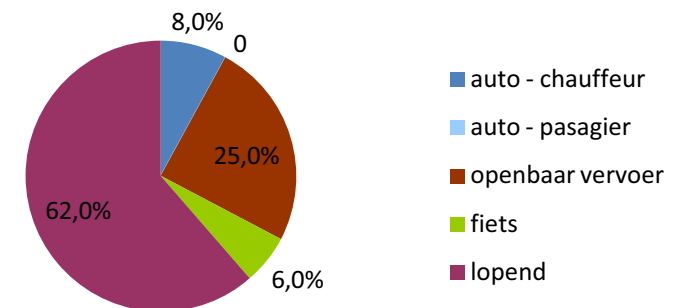


Stockholm, de hoofdstad van Zweden ligt in het oosten van Zweden. Het maakt deel uit van de provincie Stockholms län.

2.6.2. Facts and figures

- Inwoners stad: 818.600 inwoners
- Oppervlakte: 209 km²
- Bevolkingsdichtheid: 3916.8 inw/km²
- Modal Split (2007):

Modal Split Stockholm in stadscentrum



Wist u dat ...?

- Stockholm als streefdoel heeft CO₂ vrij te zijn in 2050
- Momenteel 40% van de personenwagens groene wagens zijn.
- Het fietsaandeel de voorbije 10 jaar met 75% gestegen is.
- Bij een vertraging van meer dan 20 min met het openbaar vervoer, je een taxi kan nemen op kosten van de openbaarvervoersmaatschappij SL.
- 78% van de verplaatsingen in de spits naar en in Stockholm met het openbaar vervoer gebeuren.
- De parkeernorm in de ecologische wijk Hammarby Sjöstad 0.3 bedraagt.

European Green Capital Award

Stockholm is winnaar van de eerste 'European Green Capital Award 2010'. Deze award wordt jaarlijks uitgereikt aan een stad die een voorbeeld is voor andere steden op het gebied van acties en maatregelen om de milieuproblemen aan te pakken. Zowel om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren als omwille van de positieve impact op wereldschaal.

Waarom de Award voor Stockholm? Stockholm wordt als voorloper gezien over alle aspecten: water, gebruik en productie van bio-brandstof, groen wagenpark, groen openbaar vervoer, en in het bijzonder:

- de stad heeft een **geïntegreerd administratief systeem** dat garandeert dat over het aspect **milieu** wordt nagedacht bij het toekennen van budget, planning, rapportage en monitoring;
- de stad heeft het aandeel **CO₂ verminderd met 25%** per inwoner sinds 1990;
- de stad heeft als doel om in **2050 vrij** te zijn **van schadelijke uitstoten**.

De inwoners zijn zich bewust van de milieuproblematiek en de impact ervan op hun leefomgeving. Zij zijn bereid er aan te werken op verschillende disciplines, onder andere bij de keuze van hun verplaatsingswijze.

Milieuprogramma 2008-2011

Stockholm versterkt zijn **ambitie** om de **gezonde leefomgeving** en **klimaatvriendelijke keuzes** in de toekomst te vrijwaren. De stad is uniek als grootstad met zijn waterwegen en vele groene ruimten. Stockholm is pionier in een milieuvriendelijk beleid, maar de acties houden nooit op. Een nieuwe prioritaire actie is een beter energiebeleid in de administratieve gebouwen van de

2.6.3. Beleid

Duurzaamheid maakt niet alleen deel uit van het algemene beleid, het is de **motor** binnen het beleid. Stockholm is wereldwijd gekend omwille van zijn **milieubewustzijn** en **gezonde leefomgeving**. De stad en zijn inwoners zijn tevreden met wat ze bereikt hebben, maar willen deze kwaliteiten bewaken en zelfs versterken naar de toekomst toe.

stadsdiensten. Zo is er een vergaderruimte met enkel LED-verlichting.

Om te welslagen moet er blijvend werk gemaakt worden van een goede leefomgeving. Preventie is altijd beter dan de behandeling, en het is ook onproductief om de milieukwestie op de achtergrond te plaatsen. Met het **milieuprogramma** wordt de basis gevormd voor een **resultaatgericht milieubeleid**. Belangrijk hierbij is dat het milieubeleid enerzijds zijn stempel drukt op de andere beleidsdomeinen, maar anderzijds ook 10 praktische tips geeft over hoe de inwoners er dagelijks werk kunnen van maken.



Vision 2030: duurzame beleidsplan voor de toekomst

De nabijheid van natuur en water maakt Stockholm tot een aantrekkelijke stad, waar veel mensen wonen en werken. Een aangename leefomgeving garanderen en tegelijkertijd verder groeien is een gemeenschappelijke uitdaging. Het beleidsplan Vision 2030 biedt **geïntegreerde duurzame oplossingen** om deze uitdaging aan te gaan. De doelstelling van het beleidsplan is om van Stockholm tegen 2030 de mooiste en veiligste hoofdstad en één van de meest aantrekkelijke steden in de wereld te maken.

Duurzame stadsontwikkeling

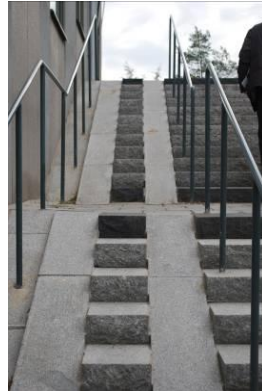
Hammarby Sjöstad is een uniek voorbeeld van duurzame stadsontwikkeling in een **oude industriële wijk**. Hammarby Sjöstad heeft 25000 inwoners, 95% van de afval wordt er hergebruikt en 50% van de energieproductie is herwonnen uit afval. Vanuit het geïntegreerd milieubeleid worden momenteel drie nieuwe duurzame gebieden duurzaam ontwikkeld.

Toegankelijk Stockholm

Zowel trein, tram, bus als metro zijn optimaal uitgerust voor rolstoelen en kinderwagens. Het perron is steeds op **hetzelfde niveau** als het voertuig. Alle multimodale knooppunten (ook kleine) zijn uitgerust met een roltrap en lift om het overstappen, ook voor rolstoelgebruikers, vlot te laten verlopen.



Als zakenman met een trolley of als moeder met een kinderwagen is het een plezier om in Stockholm rond te lopen. In straten en pleinen zijn trappen en opstapjes steeds voorzien van een **hellend vlak**. Borduren ter hoogte van oversteekplaatsen aan verkeerslichten zijn verlaagd tot op straatniveau.



2.6.4. Organisatie

Opvallend is dat Stockholm **geen mobiliteitsdienst** heeft. De dagelijkse werking van het beleid wordt toevertrouwd aan verschillende administraties. Mobiliteit wordt georganiseerd door enerzijds de Administratie **Milieu en Gezondheid** (groene voertuigen, alternatieve vervoerswijzen,...) en anderzijds door de Administratie **Verkeer** (wegenis en infrastructuur).

Milieu is de **drijvende kracht** achter mobiliteit. Milieuvriendelijk vervoer is de eerste van de zes topprioriteiten binnen het milieuprogramma 2008-2011.

«Mobility management is not just an issue of how cities organize their work. It is as much an issue of how they promote more sustainable moods of transport. In Stockholm they have several measures that support this: clean vehicles, congestion charging, bicycle paths,... »

Openbaar vervoer

Al het landgebonden openbaar vervoer, met uitzondering van het vervoer naar de luchthaven, wordt uitgebaat door SL (Storstockholms Lokaltrafik). De stad stippelt het beleid uit, SL is verantwoordelijk voor de uitbating en de infrastructuur. SL is voor 50% kostendekkend.

In 2011 moet de helft van de vloot rijden op hernieuwbare energie. Alle **spoorvervoer** wordt momenteel aangedreven door **100% groene elektriciteit** (hydro en wind). Wat betreft de **busvloot** bestaat deze momenteel voor **30%** uit **groene voertuigen**.

2.6.5. Implementatie

Multimodaliteit

Het **openbaar vervoersnetwerk werkt feilloos: wachttijden** zijn er **nihil**, het is **betrouwbaar** en **frequent**. Er is een sterk uitgebreid openbaar vervoersnetwerk bestaande uit:

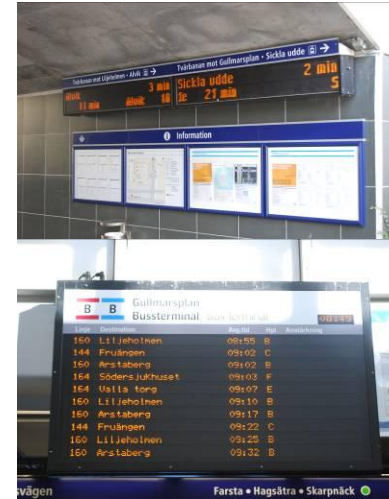
- 3 metrolijnen (T-lijnen);
- 3 pendeltreinen (J-lijnen);
- 2 lokale treinlijnen (L-lijnen);
- 3 light-rail lijnen (L-lijnen);
- verschillende verbindende buslijnen;
- inner-city boot.



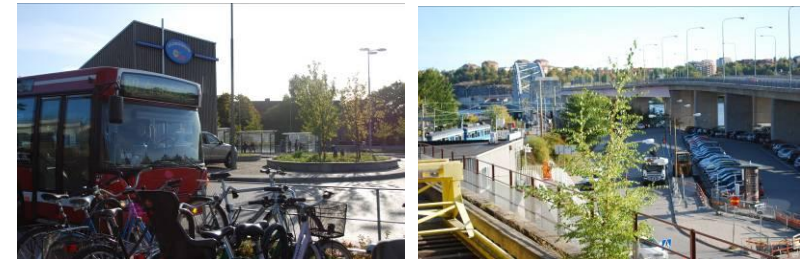
Er is een gemeenschappelijk ticketsysteem geldig binnen de provincie (Stockholm County). Tickets kunnen op verschillende manieren vooraf aan een goedkoper tarief gekocht worden (visa, sms, automaat,...). Visa wordt gemakkelijk als betaalmiddel gebruikt zowel door inwoners als door toeristen. Problemen met wisselgeld zijn een zeldzaamheid.

Het centraal station is het **multimodale knooppunt** waar alle openbaarvervoer samenkomt, met uitzondering van de L-lijnen. Door niet alle lijnen naar 1 centraal punt te leiden, vergroot de capaciteit van het openbaar- vervoersnetwerk. Bijzonder aan het centraal station is dat dit zowel een **treinstation** is met ernaast een hoogwaardig **busstation**. Het busstation heeft een eigen terminal met een cafetaria, toiletten, krantenwinkel en andere kleinhandel. De terminal is voorzien van real-time informatie van alle buslijnen en er is een loket per verschillende operator. Het busstation staat in directe verbinding met het treinstation en de metro.

De **verknoping** van T-, J- of L-lijnen verloopt **vlekkeloos**. In elk knooppunt worden vertrektijden exact weergegeven.



Alle knooppunten (ook de kleinere) zijn voorzien van fietsenstallingen en/ of Citybikes en van een bushalte of busstation (afhankelijk van de grootte). Aan de eindhaltes is een P&R en een busstation aanwezig.



Alle bussen zijn voorzien van **ITS-uitrusting** en krijgen prioriteit aan kruispunten. Deze prioriteit is relatief om ook de doorstroming van het autoverkeer te behouden. Echter, bussen die met vertraging rijden, krijgen wel absolute prioriteit aan de verkeerslichten.



De trein- en tramlijnen worden in het centrum zoveel mogelijk ondertunneld om conflicten met andere modi te vermijden. **Citybanan** is een project dat op stapel staat en omvat de bouw van een ondergrondse spoorweg onder de stadskern om de pendeltrein van het overige treinverkeer te scheiden. Hierdoor kan de capaciteit voor forenzen vergroot worden.

Parkeren

Zoals in vele steden leeft ook hier de discussie omtrent het aantal parkeerplaatsen. Vanuit bepaalde politieke hoek wordt af en toe het signaal gegeven dat er een nood is aan meer parkeerplaatsen. Het beleid is er steeds in geslaagd dit af te houden en probeert dit steeds vanuit zijn duurzame visie te onderbouwen. In praktijk zijn er ongeveer 95000 parkeerplaatsen in Stockholm.

Bij woonontwikkelingen wordt een parkeernorm gehanteerd die varieert van 0.25 (eco-wijken) tot 0.80 (centrum) en 1.0 (voorstedes). Bij kantoren of andere commerciële ontwikkeling is er geen parkeernorm van toepassing. De administratie van milieu

moet echter de planningsvoorstellen van stedenbouw adviseren. Op die manier is er inspraak in het parkingaanbod.

Congestion charging

Geschiedenis

Stockholm was ontdekt in de 13^e eeuw op het eiland Gamla Stan, het oude stadscentrum. Deze strategische locatie tussen de Baltische Zee en het Meer Mälaren is vandaag een uitdaging om een degelijk en efficiënt transportsysteem uit te bouwen. Stockholm County, met nu bijna 2 miljoen inwoners, heeft slechts een beperkt aantal mogelijkheden om van noord naar zuid te gaan. Tijdens de spitsperioden dreigde het verkeerssysteem zijn maximale capaciteit te bereiken met files tot gevolg. Dit verkeersprobleem gaat gepaard met milieuproblemen: geluidsoverlast en emissies (metingen Milieubarometer 2005).

Hoewel de mogelijkheid om heffingen te gebruiken als deel van het verkeersmanagementsysteem in het verleden al meermaals bediscussieerd is geweest (jaren 70 en 80), werd het eerste echte voorstel gemaakt in 1991, als onderdeel van de Dennis Agreement. Dit was een akkoord tussen de provincie en de stad Stockholm en omvatte investeringen in nieuwe wegen en een verbetering van het openbaar vervoer in en rond Stockholm waarbij een deel van de kosten zou betaald worden met een tolheffing. Het akkoord werd verbroken in 1997 door kritiek van milieubewegingen.

Bij de verkiezingen in september 2002 werd een akkoord bereikt tussen de Sociaal Democraten, de Linkse partij en de Groene Partij. Het akkoord omvatte een proefperiode van kordonheffing rond het stadscentrum van Stockholm. In juni 2003 stemde het stadsbestuur in met een proefperiode voor het heffen van een milieutaks. De proefperiode zou aanvankelijk een periode van 18 maanden duren met op het einde een referendum samenvallend

met nationale en lokale verkiezingen in september 2006. Door een samenloop van omstandigheden werd de proefperiode beperkt tot 7 maanden (januari – juli 2006). De proefperiode omvatte 3 delen: een uitbreiding van het openbaar vervoer, het heffen van een tol en het uitbreiden van de P&R faciliteiten.

Na de proefperiode van 7 maanden is in een referendum (september 2006) beslist om de kordonheffing definitief in te voeren.

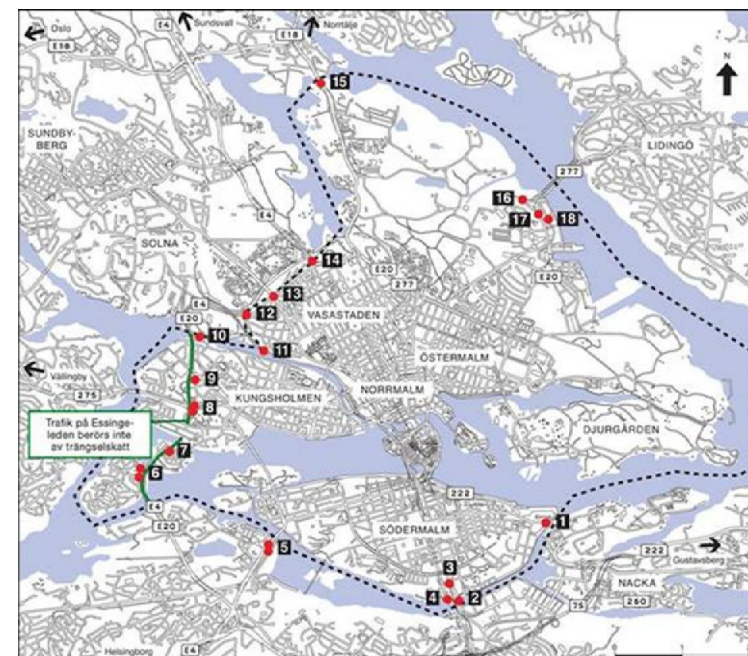
De heffing is uiteindelijk geïntroduceerd door het parlement (National Road Authority) en zal door de stad gebruikt worden om nieuwe infrastructuurwerken te financieren (westelijke bypass, noordelijke link, nieuwe tramlijnen, tunnel voor pendeltrein onder stadscentrum).

De primaire doelstellingen van de heffing zijn

- de congestie verminderen;
- de bereikbaarheid van de stad verbeteren;
- de leefbaarheid in de stad verbeteren.

hoe het werkt

De stad heeft een kordon afgebakend waarbij bij het in- en uitrijden van het centrum een heffing moet betaald worden. Alle toegangs- en uitvalswegen van het kordon hebben automatische controlepunten (18) die de nummerplaten registreren.



Sinds 1 augustus 2007 is het systeem in werking. De heffing bedraagt tijdens de piekuren 2€ en in de dalperiodes 1€ . Tijdens weekends en vakantiedagen is het gratis. Taxi's, hulpdiensten en **groene voertuigen** zijn **vrijgesteld** van de heffing.

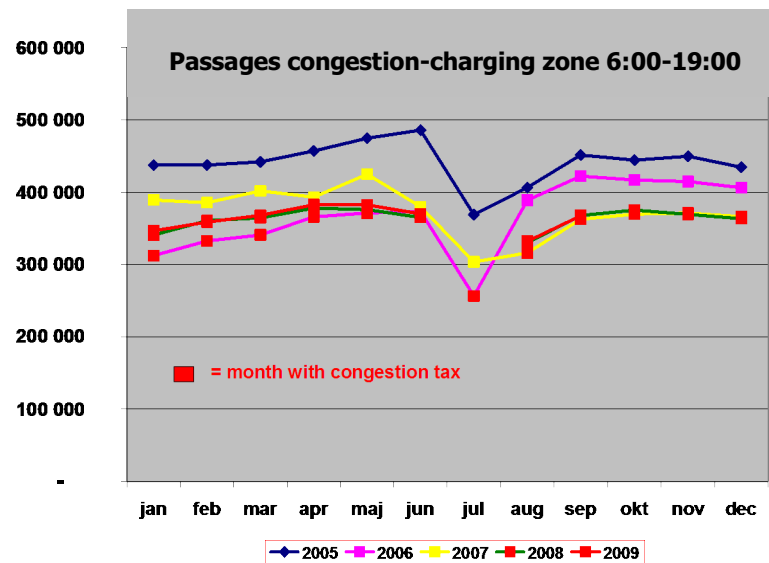


Voor aanvang van de proefperiode werd het **openbaar vervoer sterk uitgebreid** (augustus 2005):

- 16 nieuwe busroutes, hogere frequentie op bestaande lijnen;
- meer treinen tijdens de piekuren alsook langere treinen;
- uitbreiding van P&R-faciliteiten;
- betere doorstroming door prioriteit voor openbaar vervoer aan verkeerslichten te optimaliseren.

Resultaten

De kordonheffing verminderde het autoverkeer in het centrum met 20% en leidde tot 14% minder emissies.



Een bijkomend positief effect van de heffing is de **stijging** van het aantal **groene voertuigen** (marktaandeel van 40%), daar deze vrijgesteld zijn van de heffing.

Binnen **alle verplaatsingsmotieven** is er een **reductie** van het aantal **autoverplaatsingen**. Het grootste effect wordt veroorzaakt door een verandering in vervoerswijze voor woon-school en woon-werkverplaatsingen.

Werknemers met een gemiddeld inkomen hebben hun verplaatsingswijze het meest gewijzigd (aandeel van 30%), binnen de andere inkomensklasse is dit aandeel minder (lage 6%, hoge 15%).

Een bijkomend effect is het **economisch voordeel**, daar een betere bereikbaarheid tot vlotter transport leidt. De vrees dat de kordonheffing zou leiden tot een uitwijking van handelszaken en bedrijven naar de rand van de stad was onterecht. Het effect op ruimtelijke planning, prijswijzigingen in onroerend goed en regionale economie is marginaal in vergelijking met andere invloedsfactoren.

Fietsen

De doorbraak van een fietsbeleid is er pas in de tweede helft van de jaren 90 gekomen. Sindsdien worden actief **fietspaden** aangelegd. Door de aanleg van de fietspaden wordt er ook meer gefietst: de voorbije 10 jaar is het fietsaandeel gestegen met 75%.

Momenteel ligt er 760km fietspaden. Het fietsen wordt nu ook politiek gesteund. Ook de bevolking is zich bewust van het belang van fietsen en de 'gevaaren' van de auto (o.a. emissie, sneeuwkettingen die het wegdek beschadigen in de wintermaanden).



Stockholm Citybikes is een deelfietsensysteem dat sinds twee jaar actief is. Het werd geïmplementeerd vanuit het geïntegreerde beleid om het **fietsen in de stad** te promoten en te **stimuleren**. In het woon-werkverkeer worden deze fietsen frequent gebruikt.



Fietsen gebeurt in eerste instantie vanuit het standpunt: het is goed voor de **gezondheid** en fietsen bespaart tijd en geld.

De fietsersbond probeert het belang en de noden van de fietsers aan te kaarten met het beleid. De belangrijkste wensen zijn:

- Groene golf voor fietsers;
- Meer en betere fietsenstallingen;
- Fiets ook toelaten op metro, tram en trein;
- Autovrije zones rond scholen.

Stedelijke distributie

De distributie van goederen naar Stockholm gebeurt **per schip** en nadien via bestelwagens. Transport over spoor is nog in onderzoek.

Een project Ocentralen van **stedelijke distributie** loopt in het oude stadsdeel 'Old Town': de goederen worden aan de rand van dit stadsdeel verzameld en met één voertuig, bij voorkeur een groen voertuig rondgedeeld. Het is een win-win-situatie: de bereikbaarheid vergroot en de kwaliteit van de omgeving verbeterd.

In **Hammarby Sjöstad** neemt de stad het initiatief om een logistiek centrum voor goederenopslag te bouwen. Het is de bedoeling dit samen met een private partner uit te baten. Een dergelijke **semi-private samenwerking** voor distributie leidt tot minder verkeer en is beter voor het milieu.

2.6.6. Evaluatie en monitoring

Geïntegreerd management systeem

De administraties beschikken over een geïntegreerd management systeem dat web-based is en waarbij de verschillende administraties elkaars doelstellingen en taken kunnen volgen. Het systeem is veilig, toegankelijk en kwaliteitsvol.

Kordonheffing als meetinstrument

Het systeem van de kordonheffing wordt continu aangewend om:

- verkeersintensiteiten te registreren;
- verkeersinformatie door te geven met behulp van ITS;
- luchtkwaliteit te meten;
- betere verkeersplanning te doen.

Milieubarometer

De milieubarometer is een indicator die online te raadplegen is. Het geeft voor 10 belangrijke aspecten een milieu-indicatie: o.a. verkeer in Stockholm County, klimaatbijdrage op wereldschaal, omgevingskwaliteit, geluidsoverlast,...

2.6.7. Succesfactoren en obstakels

Het **openbaar vervoer** functioneert er optimaal: het rijdt met een hoge frequentie en het is betrouwbaar. Het overstappen vormt geen probleem dankzij de geringe wachttijden, de real-time vertrekinformatie en duidelijke aanduiding van perrons.



Het **milieu** en de **gezondheid** van de inwoners zijn de drijvende kracht voor het mobiliteitbeleid. De inwoners zijn er zich bewust van en maken er mee werk van om de levenskwaliteit te verbeteren. Het stellen van **concrete doelstellingen** in combinatie met de "we-gaan-ervoor-cultuur" leidt tot resultaat.

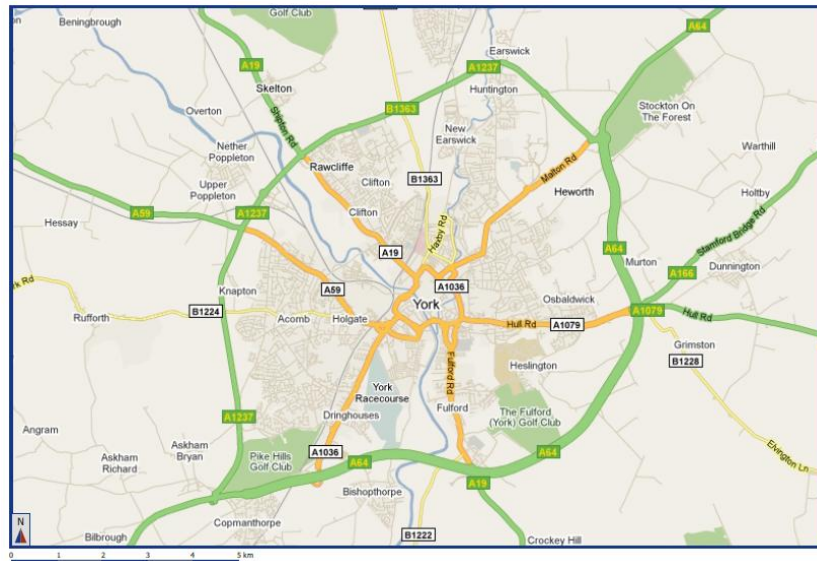
Er wordt meer en meer gefietst in Stockholm. Dit mede door de investeringen in fietsvoorzieningen zoals de aanleg van fietspaden, aparte verkeerslichten voor fietsers, Stockholm Citybikes,... Het stallen van fietsen vormt echter nog een probleem: er zijn **te weinig fietsenstallingen** vooral aan grote knooppunten leidt dit tot chaos.



2.7. York, the P&R story

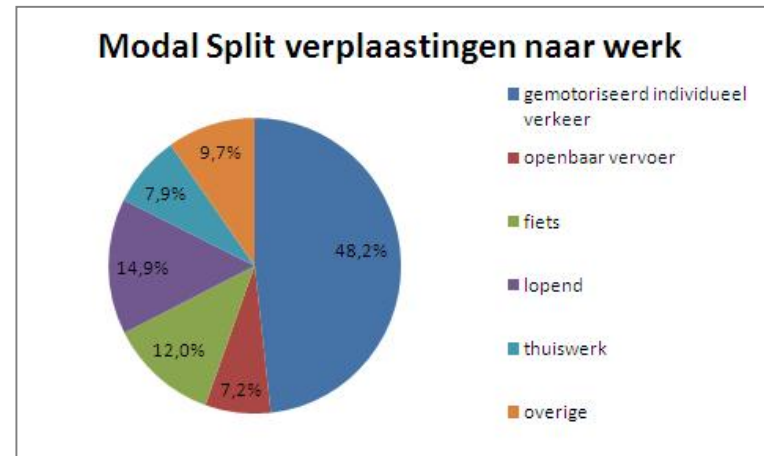
2.7.1. Situering

York is een stad en unitary authority in het noorden van Engeland. Het behoort tot het graafschap met North Yorkshire.



2.7.2. Facts and figures

- 181.000 inwoners
- 271.94 km²
- 687 inw/ km²
- 90.500 arbeidsplaatsen (2006)
- 4 miljoen bezoekers elk jaar
- autobezit 0,73 wagens per inwoners (2001)
- Modal Split (2006):



Wist u dat....?

- De P&R bussen 2,9 miljoen passagiers vervoerden in 2008-2009.
- In York de P&R bussen geen subsidies nodig hebben.
- Sinds 2000 het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer steeg met 49%.
- York één van de 18 fietssteden is van het Verenigd Koninkrijk is.

2.7.3. Beleid

Het economische belang van een verkeersvrije stad

Eveneens als in de andere onderzochte steden is de geschiedenis van transportplanning in York een interessant verhaal dat de context waarin de stad zich ontwikkelde, toelicht en doet begrijpen. De eerste tekenen van 'duurzame planning' dateren van de jaren 60. Toen kwam er een planningsstudie uit waarin men zocht naar antwoorden op de nieuwe trends die zich destijds voordeden. Deze studie identificeerde de **noodzaak om een aantrekkelijk centrum te creëren om zo meer toerisme, bedrijvigheid en bewoners naar de stad te trekken**. Hiertoe wilde men vooral de congestie in de (historische) binnenstad aanpakken. Te veel economische waarde lag immers in het historisch centrum van de stad dat het grootste deel van zijn inkomsten te danken heeft aan toerisme en afgeleide activiteiten.



Ook in York lag er een 'road building solution' klaar maar won het economische belang van het centrum het van koning auto. Het was echter pas in de jaren tachtig dat men tot actie overging. Een belangrijke mijlpaal was het **invoeren van de voetgangerszone** in het commerciële gebied van de stad. Luid protest kwam er van de lokale handelaars maar de bewindvoerders hielden voet bij stuk. Het tij keerde en momenteel wordt er zelfs gekeken waar men deze zone verder kan uitbreiden en zijn handelaars zelf vragende partij.



Vandaag de dag wordt de stad geconfronteerd met nieuwe uitdagingen. Zo ziet men dat er naast congestie en leefbaarheid steeds meer belang gehecht wordt aan het **aspect milieu**. De sterke milieugroepering aanwezig in de stad alsook de Europese en nationale normen hieromtrent illustreren dit. Het verzoenen van dit belang met de economische belangen van de stad is echter geen sinecure. Een andere vraag die thans wordt gesteld is, **welke grenzen men dient te stellen aan de groei van de stad**. York heeft zich, in tegenstelling tot vele andere Engelse steden, kunnen richten op toerisme en wetenschap na de neerval van de traditionele industriële activiteiten. Hierdoor bleef de stad welvarend en trekt ze veel mensen aan. Deze groei is echter niet oneindig en wordt steeds meer in vraag gesteld.



Verkeer en mobiliteit: een middel, geen doel

Het beleid in York vertrekt vanuit de '**Community Strategy**'. Deze strategie omvat een algemene visie en strategie voor de stad in termen van economische, sociale ontwikkeling en milieu.

De visie van de stad is dat verkeer en mobiliteit worden aanzien als een middel om deze doelstellingen, geformuleerd in de community strategy, te realiseren en te faciliteren. Verkeer en mobiliteit mogen niet gezien worden als een dienst die men moet aanbieden in termen van het aantal buslijnen en fietsroutes maar **hoe men verkeer en mobiliteit kan inzetten om de economische, sociale en milieudoelstellingen te realiseren**. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke planning, een ander integraal aspect van de 'Community Strategy' dat sterk interrelateert met verkeer en mobiliteit.

De stad heeft een zeer sterk inzicht in de ruimtelijke patronen en verplaatsingsstromen zowel op grondgebied van de stad als in

relatie met zijn omgeving. Veel aandacht gaat uit naar uitgebreid onderzoek van deze patronen en dynamieken. Bovendien werkt de stad ook zeer toekomstgericht en wordt transport en ruimtelijke planning steeds met het oog op de (hoge) groeicijfers bekeken. York tracht, net zoals Groningen, op ruimtelijk gebied een compacte stad te zijn, waarbij men voornamelijk binnen het stedelijk weefsel nieuwe ontwikkelingen inplant en dit steeds in relatie tot de nabijheid van functies zoals gezondheid, educatie, enz. De stad tracht hiertoe zoveel mogelijk brownfield sites aan te wenden en nieuw leven in te blazen. Het is echter geen eenvoudige oefening in de praktijk. Verschillende ontwikkelingen van retailactiviteiten werden in het verleden gebouwd net buiten de stadsgrenzen en de vraag naar grote oppervlaktes voor retailactiviteiten kan binnen de stadsgrenzen gewoonweg niet opgevangen worden.

Ook de toenemende groeicijfers zorgen voor extra druk op de ketel. Tegen 2029 verwacht men een bevolkingstoename van 25%. Om nieuwe ontwikkelingen niet te laten uitdijen over de omliggende dorpen worden de dorpen gescreend in termen van bereikbaarheid. Op basis van deze uitkomst wordt bepaald welke dorpen en in welke mate deze dorpen uitbreidingen aankunnen.

2.7.4. Organisatie

Community strategy: bottom up and top down



YORKWOW SUSTAINABLEWOW INCLUSIVEWOW
CULTUREWOW LEARNINGWOW SAFETYWOW
BUSINESSWOW HEALTHYWOW

Top down: local area agreement

Een zeer **gelaagde hiërarchie** vormt het kader waarbinnen de stedelijke doelstellingen worden vastgelegd. Vanuit het nationale niveau worden de nationale doelstellingen betreffende transport en mobiliteit vastgelegd. Sinds kort, 6 à 7 jaar, worden deze verder vertaald naar regionale doelstellingen. De Yorkshire Region omvat de steden; Hall, Sheffield, Leeds, Bradford, York. Het toevoegen van dit niveau had **zowel positieve als negatieve gevolgen voor de stad.**

Positief is dat het **belang van York** als stad groter is op regionaal niveau dan op nationaal niveau. Het is in die zin makkelijker haar belangen te verdedigen op regionaal niveau daar waar dit op nationaal niveau veel moeilijker was.

Negatief voor de stad zelf is dat er **steeds meer competitie** is voor het verkrijgen van subsidies voor bepaalde projecten. Naast de normale budgetten die de stad op basis van een verdeelsleutel krijgt toegewezen, dient men voor grote projecten extra middelen

te vragen op basis van een projectvoorstel. 20 jaar geleden was dit eerder ad hoc en kregen de steden die veel moeite deden, zoals York, vrij makkelijk extra middelen. Nu wordt een duurzame aanpak al vanaf het nationale niveau sterk gestuurd en zorgt het zeer gefragmenteerde regionale niveau van subregio's en stedelijke regio's dat er veel concurrentie is van andere subregio's, steden of gemeenten. Daar waar de toekenning van extra middelen vroeger eerder gebaseerd was op de lokale ambities van een stad, is deze nu veel meer op nationale en regionale impulsen gebaseerd.

Bottom up: Partnership of partnerships

The **community strategy partnership** bestaat uit meerdere partnerships. Bij het uitdenken van de community strategy werden alle stakeholders geïdentificeerd en gebundeld in partnerships per thema, zoals milieu, gezondheid, educatie, politie, liefdadigheid, handel,... Elk partnership wordt geconsulteerd en levert input bij het opmaken en uitvoeren van de community strategy. Sommige partnerships bestaan enkel voor dit doel, andere zijn ook parallel aan dit partnership georganiseerd.

Voor belangrijke vragen of thema's worden ook **de burgers geconsulteerd**. Dit gebeurt door middel van enquêtes bij de bevolking. Een belangrijke nuance die men hierbij wel maakt is de mate waarin men de burgers laat participeren. Het is immers zo dat burgers vaak op basis van individuele behoeftes en wensen zullen reageren op bepaalde voorstellen. Vaak dienen echter de belangen van de ganse maatschappij beoogd te worden en mogen individuele belangen hier niet in de weg staan. Een evenwicht zoeken is dus de boodschap want *'a turkey never votes for Christmas'*.

Unitary authority

In 1996 werden de administratieve grenzen van de stad uitgebreid. Zoals vele andere Engelse steden werd de stad uitgebreid naar een **Unitary Authority**. Een unitary authority is een type lokale overheid, verantwoordelijk voor alle lokale overheidsfuncties binnen het gebied. Dit gebied gaat verder dan het territorium van de stad zelf, en omvat eerder het 'invloedsgebied' van de stad. Mobiliteit is één van de bevoegdheden van deze authority. Zo heeft de stad ook vat op gans zijn invloedssfeer en stopt het beleid niet aan zijn grenzen. Een veel voorkomend probleem is immers het 'net-over-de-grens-conflict' waarbij in aangrenzende gemeentes beleidsbeslissingen genomen worden in strijd met, en vooral schadelijk voor de stedelijke aanpak. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van commerciële centra. Deze liggen vaak net buiten de stad, langs belangrijke invalswegen en werden doorheen de jaren 80 gebouwd. Ze trekken veel bezoekers aan en concurreren rechtstreeks met de retail- activiteiten van de binnenstad.

Quality bus partnership

Sinds 2001 werd een Quality Bus Partnership opgezet. In deze vrijwillige partnership werkt de stad samen met de busoperatoren, de Federatie van Passagierstransport in het VK en de Organisatie van Busgebruikers. Drie werkgroepen werden opgericht om het partnership te ondersteunen. De eerste werkgroep is **Marketing**. Deze groep houdt zich voornamelijk bezig met het tweejaarlijks uitwerken van een busroute- kaart waar alle buslijnen (van de verschillende operatoren) samen worden voorgesteld, alsook met de ontwikkeling en het uitdragen van het merk The York QBP als één merk voor alle operationele buslijnen. De **Performance** werkgroep is verantwoordelijk voor de ITS gerelateerde zaken zoals het verbeteren of in de aandacht zetten van real-time informatie en prioriteit aan verkeerslichten. De werkgroep

Busgebruikers tracht de interactie tussen busoperatoren en busgebruikers te verbeteren en specifieke noden, opinies van de busgebruikers in acht te nemen.

2.7.5. Implementatie

P&R

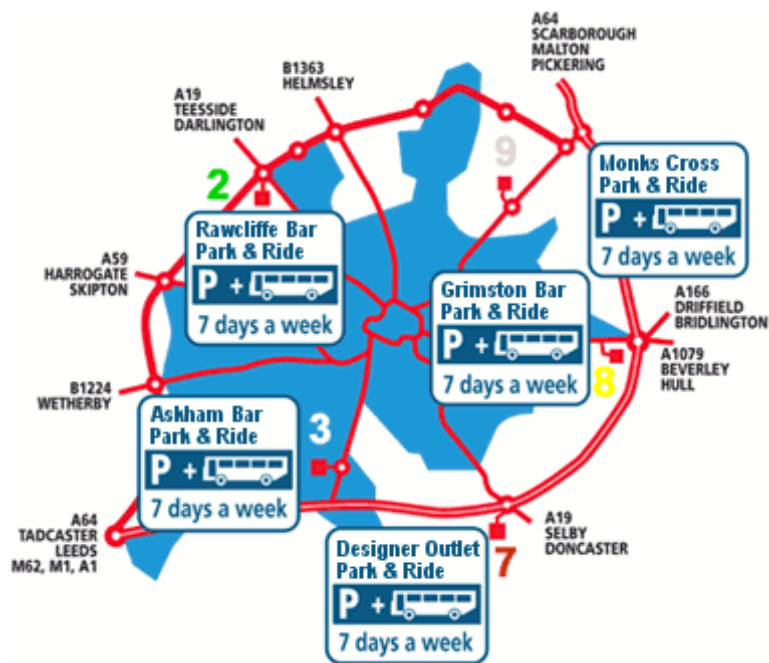
Het succesverhaal in York zijn de **P&R-links**. Het succes ervan is te danken aan het grote hinterland waarmee de stad interageert als belangrijk economisch knooppunt. Het hinterland telt ongeveer 400.000 personen. Bovendien is er een sterke link met de stad Leeds. Ook deze stad onderging heel wat ontwikkelingen in de laatste decennia en fungeerde als een soort 'economical powerhouse' voor de regio. Zowat 22.500 inwaartse trips en 17.200 uitwaartse trips worden dagelijks naar en van de stad York gegenereerd. 70.098 woon-werkverplaatsingen nemen plaats binnen de stad. Bovendien ontvangt de stad jaarlijks 4 miljoen bezoekers.



Het succes dient ook **in relatie tot het parkeren in de stad** gezien worden. Parkeren in het centrum zelf is duur en bovendien zijn de plaatsen schaars waardoor P&R vaak een beter of betrouwbaarder alternatief vormt.

Één van de P&R's is gelegen aan een grote designer outlet net buiten de stad. Het idee hierachter is '**if you can not beat them, join them!**'. Het grote commerciële centra beschikt over een zee aan parkeerplaatsen. Bovendien komen bezoekers van het centra niet steeds van buiten de stad maar ziet men ook veel verplaatsingen van stadsbewoners zelf naar de outlet. Ook deze verplaatsingen kunnen zo worden opgevangen en dragen bij tot de winstgevendheid van de service. Anderzijds ziet men ook duidelijk dat het winkelcentrum een ruim catchment area heeft dat bezoekers van de ruime omtrek aantrekt. Om deze bezoekers eveneens naar het centrum te trekken, is een snelle en frequente buslink een goede oplossing. Zowel het winkelcentrum als het stadscentrum winnen van deze situatie.

Het succes van de P&R vraagt om meer. In de korte toekomst zullen **drie nieuwe P&R-lijnen** ingevoerd worden en enkele P&R worden uitgebreid wegens plaatstekort. Anderzijds duiken er ook enkele kritische stemmen op die menen dat de P&R net voor extra verplaatsingen zorgt om reden dat mensen van verderaf aangetrokken worden naar de stad waardoor extra autoverplaatsingen (naar de P&R- site) gegenereerd worden.



P&R zorgde ook mee voor de verdubbeling van het aantal busverplaatsingen sinds 2000-2001. Dit is echter niet de enige maatregel. Een groot aandeel van de stijging is eveneens te danken aan een grote herziening van het toenmalige busnet en de modernisering van het grootste aandeel van de busvloot. Ook de oprichting van de Quality Bus Partnership zorgde voor verbeteringen in termen van infrastructuur, branding en het beter invullen van de gebruikersbehoeftes. Anderzijds liggen ook socio-economische trends en maatregelen aan de basis van dit succes zoals de bevolkingsgroei, het vereenvoudigen van de tarifiering, het selecteren van routes met extra hoge frequenties enz. Voor de minder commercialiseerbare buslijnen komt de stad tussen door zelf busvervoer te voorzien. Het gaat hier voornamelijk om avond- en weekendlijnen. Alle andere lijnen worden uitgevoerd onder concessie met 4 verschillende operatoren.

Interessant maar niet zo succesvol was de introductie van de FTR-bus. Deze bus was een voorbeeld van het **'think tram, do bus' principe**. Het idee erachter was het aanbieden van een buslink maar met dezelfde service in termen van comfort, snelheid, capaciteit en frequentie als een tram. Zo paste men bijvoorbeeld de haltes aan, realiseerde men prioritisering aan verkeerslichten en, waar mogelijk, vrije busbanen. De bus had voornamelijk succes op de lijn naar de Universiteit waar hoge passagiersstromen vervoerd kunnen worden. Jammer genoeg was de service in zijn geheel niet zo'n succes. Veel kritiek kwam van fietsers die zich niet veilig voelden achter dergelijk voertuig. Ook het weghalen van parkeerplaatsen en het moeilijk manoeuvreren in de nauwe straatjes van het historisch centrum werden als problematisch ervaren. Leerpunten van deze oefening zijn de **randvoorwaarden** die dergelijk systeem nodig heeft alvorens te kunnen slagen, zoals het belang van doorstroming en conflictvrije banen, het belang van voldoende potentieel en grote stromen op relatief lange afstanden zoals belangrijke attractiepolen. Niet aan al deze voorwaarden werd in voldoende mate voldaan.

De stad gaat actief op zoek naar nieuwe oplossingen om de grote stromen pendelaars een degelijk openbaar- vervoeralternatief aan te bieden. Momenteel zijn er plannen om een **nieuw treinstation** te bouwen ter hoogte van Hoxby in het noorden van de stad. Hierdoor zou de stad beter bereikbaar zijn vanuit deze gemeente waar veel pendelaars vandaan komen. Er wordt ook gedacht aan een **light-raillink** om Harrogate te verbinden met het station van York. Deze link zou eveneens via een P&R gaan om de link tussen de P&R en de stad te versterken. Men wacht echter de resultaten af van soortgelijk project in South Yorkshire.

ITS

De stad heeft reeds 10 jaar ervaring in het gebruik van ITS als een middel om het verkeer te faciliteren. De strategie hierachter

evolueerde mee met de technologische vooruitgang. Aanvankelijk lag de focus bij het gebruik van ITS vooral op **het verzamelen van verkeersdata** zoals parkeercijfers, busvervoer, verkeerslichten enz. Meer en meer ligt de nadruk op het **verspreiden van deze data op een strategische manier**. Hiermee wordt bedoeld het aanleveren van informatie naar de mensen via smart phones, GPS, internet,... De uitdaging hierbij is de info enkel te verspreiden naar personen voor wie het nuttig is. Anderzijds betekent strategisch ook dat men niet alle informatie kan doorgeven. Zo geeft men op de ringweg enkel de parkeerbezetting aan van de P&R sites en niet van parking in de binnenstad teneinde zoveel mogelijk wagens uit de binnenstad te weren.

Cycle city

De stad investeert momenteel veel in fietsen. Dit is ondermeer te danken aan een **nationale impuls waarbij de stad verkozen werd als fietsstad** en 3,68 miljoen pond (4,24 miljoen Euro) ontving voor allerhande fietsmaatregelen. De belangrijkste maatregelen waren allereerst het achterhalen en definiëren van de probleempunten van het fietsgebeuren in de stad door middel van een grootschalige ondervraging bij de bewoners. Dit leidde ertoe dat de voornaamste redenen waarom bewoners niet fietsen werden achterhaald en de verschillende doelgroepen werden gedefinieerd. Op basis hiervan werden de maatregelen bepaald. Infrastructureel tracht men zoveel mogelijk de fietspaden te scheiden gezien een belangrijk probleem het gevoel van onzekerheid is op de fiets. De zachte maatregelen zijn vooral gericht op campagnes in scholen en bedrijven. Men ziet dat bedrijven hier ook meer in geïnteresseerd zijn en zich 'duurzaam' willen profileren. In één bedrijf leidde dergelijke campagne tot een stijging van aantal fietsverplaatsingen met 10%.

2.7.6. Evaluatie en monitoring

De juiste indicatoren in de juiste mate

De evaluatie en monitoring van mobiliteit gerelateerde performantie parameters is zeer **sterk gereguleerd door het nationale niveau**. Aanvankelijk werd op nationaal niveau een vaste set van mobiliteitsgerelateerde indicatoren gedefinieerd die in elke stad/gemeente gemeten dienden te worden. Deze lijst was echter zeer uitgebreid en het was een moeilijke taak al deze informatie correct te verzamelen.

Ondermeer hierdoor werd deze aanpak gewijzigd en werden transportgerelateerde indicatoren ingebed in een lijst van 197 indicatoren gespreid over verschillende domeinen zoals gezondheid, economie, educatie, enz. Slechts 10 van deze indicatoren zijn mobiliteitsgerelateerd. Doordat deze indicatoren vanuit een ruimer kader doorsijpelen, wonnen ze ook aan belang op lokaal niveau. Van deze 197 indicatoren werden er 35 aangeduid als focus indicatoren. Deze zijn diegene die binnen de lokale context het belangrijkste zijn voor de stad en daarom opgenomen werden in de **Local Area Agreement** tussen de stad en het nationale niveau. Twee daarvan zijn transportgerelateerd, met name congestie en verkeersveiligheid.

Vergelijken binnen de juiste context

Een belangrijk aandachtspunt bij deze indicatoren is de vergelijkbaarheid ervan. Nationaal wenste men dat deze indicatoren op dezelfde manier gemeten zouden worden om vergelijkbaarheid te garanderen. Belangrijk is echter dat men hierbij **niet de context uit het oog verliest** door resultaten te reduceren tot één cijfer. Zo is het openbaar-vervoergebruik in een landelijk gebied moeilijk vergelijkbaar met hetzelfde cijfer in een stedelijke omgeving.

Hetzelfde geldt voor het belonen van steden door **het koppelen van financiële middelen aan deze indicatoren**. Sommige zeer lokale maatregelen kunnen bijvoorbeeld een positieve invloed hebben op bepaalde punten van het netwerk maar minder voelbaar zijn op het niveau van ganse de stad. Anderzijds kan de aanleg van fietspaden de capaciteit voor gemotoriseerd verkeer verlagen waardoor er (op korte termijn) meer file ontstaat. Hierdoor worden subsidies niet langer direct gekoppeld aan de resultaten van een stad.

Er is een **actief rapportage proces** verbonden aan de indicatoren. De 35 focusindicatoren worden binnen de Community Strategy partnership driemaandelijks opgevolgd en besproken. De andere indicatoren worden minimaal jaarlijks gemeten en op tweejaarlijkse basis gerapporteerd naar het nationale niveau.

2.7.7. Succesfactoren en obstakels

Een bovenlokale aanpak

De nood aan ruimte en de bevolkingsgroei vormen momenteel een grote uitdaging voor de stad York en zijn omgeving. Deze trends doen zich immers niet enkel voor binnen de grenzen van de stad en dienen steeds gezien te worden in de context van de interactie tussen de stad en zijn hinterland. Het is bijgevolg een belangrijke opgave voor de beleidsmakers hier op een **bovenlokaal niveau** een duidelijke aanpak op te formuleren. York beantwoordt deze vraag naar een bovenlokale aanpak dankzij de inrichting van de 'Unitary Authority'.

Milieu en economie

Ofschoon milieu steeds meer aan belang wint in het transport- en mobiliteitsbeleid van de stad, zijn de economische belangen vaak de voornaamste stuwende kracht achter de beslissingen van de stad. Hoewel dit in het verleden geleid heeft tot het behoud van

de stad in zijn huidige structuur, lijkt dit zich momenteel te keren tegen een verdere duurzame ontwikkeling van de stad. Naast het inrichten van de voetgangerszone in het centrum is de congestie in het centrum nog steeds aan de hoge kant en liggen er nog veel kansen open om deze problemen gerichter aan te pakken. Zo is het uitbreiden van de capaciteit van de ringweg op zich niet ondenkbaar, maar zouden hieraan gekoppeld enkele belangrijke doorwegen geknipt kunnen worden doorheen het centrum zelf. Hoe deze economische en milieubelangen in de toekomst verzoend zullen worden en welk evenwicht hierbij gevonden wordt, zal een interessant verhaal opleveren.

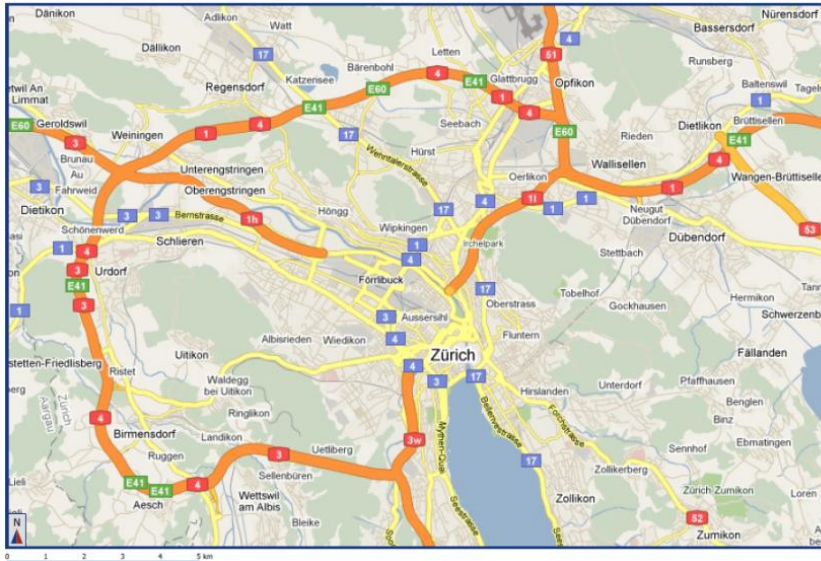
Een gefragmenteerde openbaar- vervoeraanbod

De deregulering van het openbaar vervoer zorgt ervoor dat het openbaar-vervoeraanbod zeer **gefragmenteerd** is. Ondanks al de inspanningen van de stad in termen van informatie en tarifiering, blijven bepaalde problemen in het openbaar vervoer onopgelost. Zo blijft de tarifiering nog steeds verschillend tussen de verschillende operatoren. Bovendien gebeurt de registratie voor een concessie op nationaal niveau. Zowel het toetreden als het uittreden van de concessie kan relatief snel gebeuren waardoor het aanbod snel kan wijzigen.

2.8. Zürich, waar het openbaar vervoer de plak zwaait

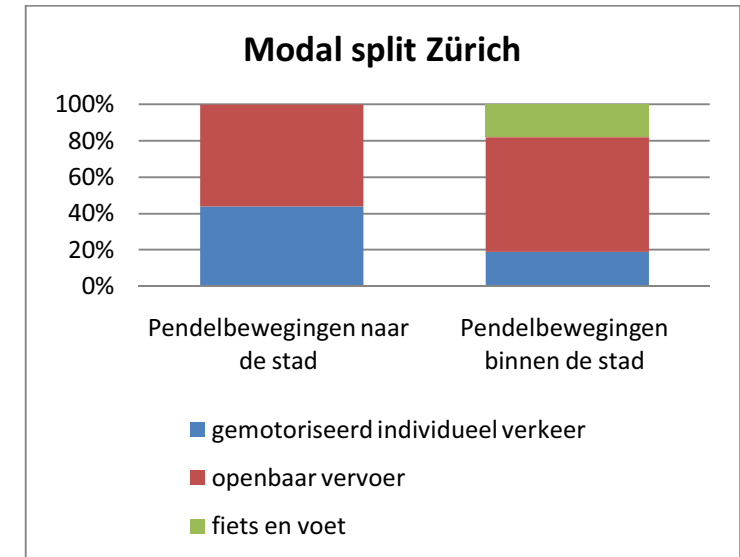
2.8.1. Situering

Zürich is de grootste stad van Zwitserland en is hoofdstad van het kanton Zürich. Ze ligt in het noordelijk deel van het land.



2.8.2. Facts and figures

- Inwoners stad Zürich: 380.000 inwoners
- Inwoners Kanton Zürich: 1,25 miljoen inwoners
- Oppervlakte: 91,88 km²
- Bevolkingsdichtheid: 4097 inw/km²
- Arbeidsplaatsen: 350.000
- Pendelaars naar de stad: 180.000
- Van de dagelijkse stroom personen naar Zürich is ongeveer 80% afkomstig van over gans het Kanton.
- Autobezit: 0,55 / inwoner
- Modal split (2000):



Wist u dat ...?

- 80% van de Zürichers op regelmatige basis gebruik maakt van het openbaar vervoer.
- 45% van de inwoners van Zürich geen wagen bezit.
- Slechts 11% van de Zürichers uitsluitend de wagen gebruiken.
- 80% van alle trams minder dan 30 seconden vertraging heeft over het volledige traject.
- Het openbaar vervoer meer dan 300 miljoen passagiers per jaar vervoert.
- Het openbaar vervoer een kostendekkingsgraad van 60% heeft, de overige 40% wordt betaald door het Kanton en de verschillende steden en gemeenten op basis van een verdeelsleutel.

2.8.3. Beleid

Koning tram



De stad Zürich heeft reeds een lange **traditie** op vlak van duurzaam mobiliteitsbeleid. Reeds vanaf de jaren 60 werd het voor de beleidsmakers duidelijk dat men naar duurzame oplossingen diende te zoeken om de stijgende vraag naar verplaatsingen te kunnen volgen. Het initiële plan om een **U-bahn** te introduceren als alternatief voor de wagen werd door de bevolking d.m.v. een referendum massaal afgekeurd. De oplossing was immers veel eenvoudiger; **investeren in het bestaande openbaar vervoer-aanbod waarbij de tram de hoofdrol speelt**. De aangeboren voorliefde en traditie voor hun trams en technologie in het algemeen zorgde ervoor dat de Zürichers zich gezamenlijk achter dit plan schaalden. In '73 werd het definitieve startschot gegeven. Een algemeen **consensus**, zowel bij beleidsmakers als bewoners, over de prioritaire rol van het openbaar vervoer in het transportbeleid was een feit. Dit leidde tot een investering van 200 miljoen (±136,5 miljoen euro) Zwitserse franken in het openbaar vervoer met als hoofddoel de snelheid van het openbaar vervoer te verhogen.

De meest opmerkelijke beslissing kwam er 6 jaar later met het instellen van een **absolute voorkeursbehandeling voor het openbaar vervoer**. Dit houdt in dat bij het nemen van beleidsbeslissingen het openbaar vervoer consequent en onvoorwaardelijk de voorrang krijgt, zo ook wanneer er sprake is van een 'belangenconflict' met het gemotoriseerde privé-vervoer.

In '87 werden **5 operationele doelen** gedefinieerd in het zogenaamde blauwboek:

- Promotie van openbaar vervoer;
- Verlagen van gemotoriseerd verkeer;
- Het gemotoriseerd verkeer samenhouden/ concentreren op bepaalde daarvoor bestemde wegen en het vermijden in residentiële gebieden;
- Niet verhogen maar, indien mogelijk, verlagen van parkeerplaatsen voor pendelaars;
- Het garanderen van milieuvriendelijke transportmodi zoals fietsen en wandelen.

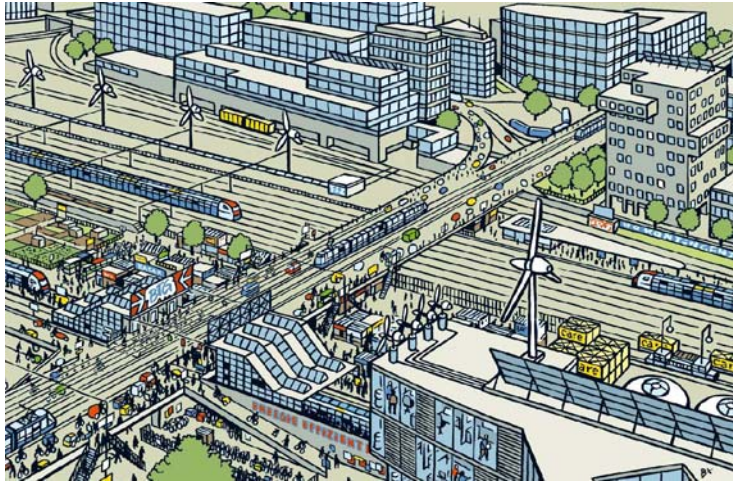
In 2001 werden deze geherdefinieerd op basis van de nieuwe uitdagingen die de stad voor ogen had. Vele van de voorgaande doelen waren immers reeds gerealiseerd waardoor de focus nu lag op het optimaliseren en actualiseren van het transportnetwerk en het stimuleren en verder sensibiliseren van duurzaam mobiliteitsgedrag:

- Het optimaliseren en combineren van het transportsysteem: actief vervoersmanagement om de efficiëntie van het bestaande transportnetwerk te optimaliseren en het verder stimuleren van multimodaliteit;
- Het ontwikkelen en steunen van innovaties zoals telematica-oplossingen;
- Het voltooiën, waar nodig, van de infrastructurele voorzieningen met minder hinder-maatregelen om overlast te vermijden;
- Een duidelijkere transparantie van de transportkosten;

- Het verhogen van het draagvlak voor een nieuwe benaderingswijze van stedelijke mobiliteit.

Tot op heden werd deze visie en strategie consequent gevolgd en, waar nodig, bijgeschaafd. De kern bleef echter steeds dezelfde, een **consequente keuze voor het openbaar vervoer en een ondergeschikte rol voor het gemotoriseerde verkeer**. Deze visie en keuze werden bovendien steeds door alle partijen gesteund en gevolgd. Het is immers overduidelijk dat het succesvolle mobiliteitsbeleid een **significante bijdrage levert aan de algemene levenskwaliteit** van de stad Zürich. De stad staat op de tweede plaats in de 'Mercer's world-wide quality of life survey'.

Niet alleen het verleden maar ook de toekomst maken van Zürich een voorbeeldstad. Er is een sterk bewustzijn dat indien men de concurrentiepositie van de stad wenst te behouden, men kort op de bal dient te spelen naar nieuwe trends toe. De **visie Zürich 2050** illustreert dit. In deze visie wordt er bewust nagedacht op nieuwe trends zoals individualisering, de energieschaarste, een online- maatschappij, en de invloed hiervan op het mobiliteitsgedrag en -eisen van de burgers.



2.8.4. Organisatie

Projectmatige werking

De stadsdiensten trachten zoveel mogelijk **projectgericht** te werken. Hiertoe worden werkgroepen en beslissingsgroepen opgericht. In beide worden verschillende diensten betrokken naargelang de inhoud van het project. Zo zijn er **werkgroepen** ingericht rond fietsen, publieke inrichting, milieu, die zijn samengesteld uit mensen van verschillende departementen en domeinen. Deze werkgroepjes werken bepaalde projecten en initiatieven uit die vervolgens met de betreffende departementen besproken worden en voorgelegd aan het politieke niveau. Ook met de bevolking en de zakenwereld wordt overlegd. Deze vorm van werken is vrij intens en vergt vaak veel tijd maar werpt wel duidelijk zijn vruchten af in termen van **draagvlakcreatie** voor bepaalde projecten. De **beslissingsgroep**, neemt de uiteindelijke beslissing over het al dan niet voorleggen van een bepaald project aan het politieke niveau. Ze geven ook advies op het project en toetsen het aan de hand van een set van objectieve indicatoren.

Zo is men zeker dat een project past binnen de visie en strategie van de stad en dat alle neuzen in dezelfde richting wijzen.

Participatiemechanismen

Zürich kent, net als de rest van Zwitserland, een grote mate van **burgerparticipatie** d.m.v. het werken met **referenda** voor tal van belangrijke beleidsbeslissingen. Dit zorgt ervoor dat een draagvlak bij de bevolking vaak een absolute voorwaarde is om groen licht te krijgen voor projecten. Een andere grote beïnvloeder van het beleid zijn de **drukkingsgroepen**. Het is bij wet mogelijk dat bepaalde drukkingsgroepen, zoals bvb. milieuorganisaties, bepaalde projecten voor de rechtbank brengen. Beide mechanismen zorgen ervoor dat het niet altijd even eenvoudig is bepaalde projecten door te voeren. Anderzijds garanderen ze wel dat voldoende aandacht uitgaat naar communicatie en draagvlakcreatie bij het ontwikkelen van nieuwe projecten en ideeën. Bovendien zorgt men ook voor de nodige legitimatie bij klachten die komen na de beslissingsname, waardoor men geen tijd meer verliest tijdens het implementatieproces.

De rol van communicatie



Gezien het imago van duurzame mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder zo belangrijk zijn in Zürich, wordt veel aandacht besteed aan de **communicatie en perceptie** ervan. In 2001 werd het concept '**Mobilitäts Kultur**' het leven ingeroepen. Hoewel dit aanvankelijk slechts een eenjarige campagne inhield, sloeg dit concept zo aan dat het nog steeds gebruikt wordt. Duurzame mobiliteit wordt hierbij gepromoot als een moderne en trendy manier van leven. Het gebruik van het openbaar vervoer illustreert deze manier van denken, alle klassen en leeftijdsgroepen gebruiken het openbaar vervoer in Zürich. Zowel ministers, managers, studenten alsook senioren nemen op regelmatige basis het openbaar vervoer, in totaal goed voor meer dan 80% van de bevolking. Het wordt beschouwd als iets trendy, modieus.

Ook tal van ludieke acties en campagnes worden jaarlijks uitgevoerd om zo de aandacht te houden op duurzame mobiliteit.



2.8.5. Implementatie

Openbaar vervoer en parkeerbeleid hand in hand

De strategie om het openbaar vervoer naar voor te schuiven en het gebruik van gemotoriseerd privé-vervoer terug te schroeven, uit zich in duidelijke maatregelen. Opvallend is dat reeds zeer vroeg werd ingezien dat het parkeerbeleid een cruciale rol speelt in het terugdringen van de wagen en het promoten van openbaar vervoer.

Het Historisch Compromis

Het 'Historisch Compromis' is hier een duidelijk voorbeeld hiervan. Dit **stand still-principe** werd sinds 1990 ingevoerd en laat geen extra parkeerplaatsen toe bovenop het bestaande aantal parkeerplaatsen in het centrum van de stad. Wel tracht men bovengrondse parkings om te ruilen voor ondergrondse om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Ondanks het feit dat de meeste parkings in privé handen zitten, blijft voldoende controle bij de stad zelf. De toegang tot de parkings is immers vaak op grond van de stad en ook de tarieven mogen enkel gewijzigd worden met toestemming van de stad.

Nieuwe ontwikkelingen: Sihl City

Een ander interessant aspect van het parkeerbeleid zijn de **parkeerrestricties voor nieuwe ontwikkelingen**. Hierbij wordt geen vast aantal parkeerplaatsen toegepast maar een vast aantal in- en uitbewegingen die niet overschreden mogen worden op basis van een dagelijks gemiddelde. Gebeurt dit toch, dan heeft dit (financiële) gevolgen voor de eigenaar. Bovendien tracht men ook het aantal parkeerplaatsen verder te reduceren op basis van het openbaar-vervoeraanbod in de omgeving. Indien een goed openbaar-vervoeraanbod in de omgeving aanwezig is, tracht men de parkeerplaatsen terug te dringen. De investeerders van nieuwe

ontwikkelingen dienen bovendien ook zelf mee te betalen voor de ontwikkeling van openbaar vervoer in de omgeving. Zo ziet men erop toe dat ook zij baat hebben bij het goed functioneren van het openbaar vervoer. Na de eerste drie jaar wordt naargelang het succes ervan bepaald of de investeerders al dan niet verder mee dienen te betalen.



Een schoolvoorbeeld van deze aanpak is het **project Sihl City**. Dit nieuwe winkelcentrum telt maar 850 parkeerplaatsen voor 19.000 bezoekers per dag. Wel is er een goede en frequente aansluiting met tram, bus en S- bahn aan het winkelcentrum. Het uitgangspunt was minder dan 8.000 autotrips per dag genereren. Hierdoor werkt ook het winkelcentrum zelf goed mee om zoveel mogelijk openbaar-vervoerreizen te stimuleren. Hoewel de locatie van dit winkelcentrum in principe zeer interessant is voor autogebruik door zijn snelle aansluiting op het hogerliggende wegennet, komt maar liefst 70% van de bezoekers met het openbaar vervoer.

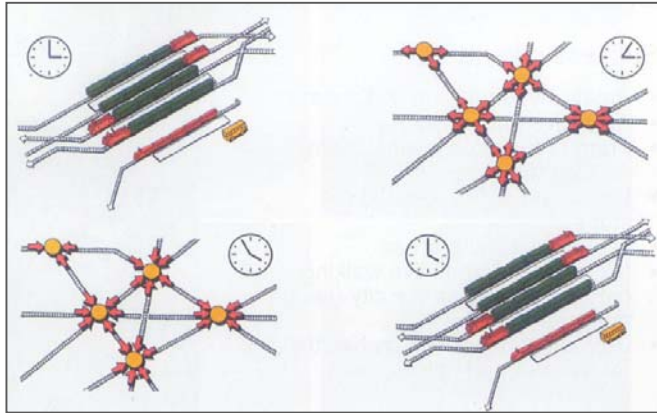
Een Performant OV- netwerk

Zeer veel aandacht gaat naar het openbaar vervoer. De opbouw en aanbod van het netwerk is zeer sluitend en zorgt ervoor dat

zowel lange, middellange als korte afstanden via openbaar vervoer mogelijk zijn en dat overstappen efficiënt en snel kan.

De **nationale lange-afstandsverbindingen** tussen de Zwitserse steden zijn gebaseerd op het 'Bahn 2000 systeem'. Dit systeem heeft als motto; 'niet zo snel als mogelijk maar zo snel als nodig is'. Dit betekent dat treinen allemaal met een frequentie van 1 uur rijden. Net vóór het uur komen alle treinen toe in de belangrijkste steden van het land. Iets na het uur vertrekken alle treinen. Sommige treinen zullen dus niet op de maximale snelheid rijden maar op de snelheid nodig om op deze tijdstippen de stations te bereiken.

De **middellange of regionale verplaatsingen** naar de stad worden opgevangen door het uitgebreide S-bahn- netwerk dat het ganse kanton (ongeveer 1.800 km²) snel en efficiënt verbindt met de stad. Ook de voornaamste stations in de stad zelf zoals, Zürich Stadelhofen, Zürich Hardbrücke, Zürich Oerlikon en Zürich Enge worden bediend via de S-bahn. De frequentie van de S-bahn ligt zeer hoog, net als het lokale tram en busnetwerk, waardoor overstappen slechts een kwestie van minuten is. De S-bahn werd ingevoerd in de 1990 en zorgde voor een ware trendbreuk. Tussen 1990 en 2006 steeg het aantal spoorpassagiers van buiten de stad naar de stad en omgekeerd van 159.000 naar 332.000 passagiers.



Het **lokale netwerk** bestaat uit een zeer uitgebreide tramstructuur aangevuld met (trolley) bussen, kabelbaantjes en vervoer per boot. Allen kunnen gebruikt worden met éénzelfde ticket. Net zoals de treinen tracht men ook de trams samen te laten toekomen op belangrijke overstappunten zodat overstappen snel kan gebeuren en wachttijden teruggedrongen worden. Het ultieme doel is **0 seconden wachttijd!** Bovendien rijden alle trams en bussen met een frequentie van 7 tot 8 minuten.

Blijven investeren!

De aanpak in de jaren 70 en 80 was er vooral op gericht om de **snelheid en de betrouwbaarheid** van het tram- en busnetwerk te verbeteren. De voornaamste maatregelen hiertoe waren:

- Het invoeren van busbanen en trambedding zodat bussen en trams niet gehinderd worden door wagens. Bovendien werden parkeerplaatsen langs straten waar tramlijnen of belangrijke busroutes lopen, afgeschaft.
- Een verkeerscontrole centrum werd ingevoerd waar de openbaar-vervoervoertuigen automatisch herkend

worden. Zowel het centrum als de bestuurder worden constant geïnformeerd over mogelijke afwijkingen van de uurroosters of problemen. Correcties of assistentie kunnen onmiddellijk doorgevoerd worden.

- Maximale prioriteit voor het openbaar vervoer aan lichtengeregelde kruispunten werd doorgevoerd. Alle trams en bussen kunnen gebruik maken van het systeem.

Het kanton Zürich maakte in 1988 een wet op die voor gebieden met meer dan 300 inwoners/jobs of studenten het verplicht maakt een bushalte te voorzien op max. 400 m of een trein halte op max. 750 meter. Bovendien moeten deze haltes minimum bediend worden door een uurdienst. De stad past deze regel nog strenger toe door **een halte op 300 meter te voorzien met een frequentie van 7 tot 8 minuten.**



Zürich **blijft investeren in openbaar vervoer** voornamelijk in functie van verwachte groei in omliggende gebieden en nieuwe ontwikkelingen. Momenteel zijn 3 nieuwe tramlijnen gepland in de komende 15 jaar. De opening van de 'Glattal stadtbahn' een Light Rail verbinding tussen Zürich en de omliggende gemeentes en nieuwe ontwikkelingsgebieden wordt afgewerkt tegen het einde

van 2010. Een ander groot project is de Durchmesselinie met als doel het S-bahn netwerk verder te versterken. Een tweede ondergronds doorgangstation onder Zürich Hauptbahnhof gevolgd door een 4,8 km lange tunnel verbinden Oerlikon in het noorden met de stad. In het westen wordt dit nieuwe ondergrondse station door middel van twee nieuwe spoorbruggen verbonden met Altstetten.

Zachte modi: wandelen, een feel good ervaring

Veel aandacht wordt eveneens besteed aan 'wandelen' niet alleen als een gezond alternatief, maar ook, gezien het belang ervan, als voor- en natransport van het openbaar vervoer. Onder het motto van: '**geen wandelaars = geen passagiers**' wordt ervoor gezorgd dat de kwaliteit van de wandelervaring verbeterd wordt. Vaak gaat het hier om kleine infrastructurele aanpassingen bij de inrichting van wachtruimtes en bushaltes maar niettegenstaande brengen deze een aanzienlijke verbetering van de 'feel good' ervaring van het wandelen teweeg. Ook bij de inrichting van publieke ruimtes wordt veel aandacht besteed aan de wandelervaring. De inrichting en het vrij rondwandelen in deze publieke ruimtes bepaalt zeer sterk de kwaliteit van de stedelijke omgeving.

Het element dat misschien minder goed scoort in Zürich is het **fietsgebruik**. Het is duidelijk dat de prioriteit voornamelijk bij het openbaar vervoer ligt en minder aandacht besteed wordt aan het fietsgebruik. Vaak is er hierdoor niet voldoende ruimte voor de fietser over. Een omwenteling is echter merkbaar en steeds meer aandacht in het beleid en de planning gaat uit naar de fietser. De **ecologische factor** wint immers steeds meer aan belang maar ook het groeiende besef dat ook het openbaar vervoer grenzen heeft, zorgt ervoor dat dit alternatief steeds meer aandacht krijgt.

2.8.6. Evaluatie en monitoring

Een sterke opvolging van de trends

De stad Zürich beschikt over zeer **veel verkeersdata**, zowel kwantitatief als kwalitatief. Elke 5 jaar is er op nationaal niveau een survey. Hier ziet men o.m. dat het autobezit wel stijgt wat bijvoorbeeld leidde tot het implementeren van nieuwe concepten zoals car sharing. Elke 2 jaar wordt er op stadsniveau een enquête uitgevoerd waarin ook transport en mobiliteitsgedrag geïntegreerd zit. Deze data worden verder geanalyseerd en gebruikt voor bvb. potentieel analyses. Verkeerstellingen worden automatisch gedaan aan de verkeerslichten; deze dienen ondermeer als input voor het verkeersmodel. Tot slot worden er ook specifieke enquêtes uitgevoerd, die zich specifiek richten op het verplaatsingsgedrag en potenties op niveau van de stad en het ommeland. De resultaten en uitkomsten worden gebruikt ter onderbouwing en aftoetsing van de eerder gedefinieerde strategieën.

Een duidelijke duurzaamheidscheck

Voor strategische projecten rond mobiliteit is een "konformitätsprüfung" vereist. Aan de hand van een controle checklist van maar liefst 21 indicatoren worden op **een zeer pragmatische manier mogelijke projecten gescreend in functie van duurzaamheid** in verschillende domeinen zoals ruimtelijke inrichtingsprincipes, maatschappelijke vraagstukken, economie, ecologie, ... Dit leidt tot een score van het project die bepaalt of het project al dan niet kan doorgaan en/of aanpassingen nodig zijn.

2.8.7. Succesfactoren en obstakels

Een valabel alternatief

Het feit dat de inwoners van Zürich houden van het openbaar vervoer is mede te danken aan de excellente kwaliteit ervan. Veel aandacht wordt besteed aan **vlotte overstapmogelijkheden, stiptheid en betrouwbaarheid**. Bovendien zijn alle voertuigen en de voornaamste haltes uitgerust met monitors die duidelijk alle overstapmogelijkheden, aankomsttijden en huidige locaties aanduiden. Het is eenvoudig, snel en efficiënt. **In vele gevallen overtreft het openbaar vervoer het gebruik van een privé-wagen in termen van snelheid en betrouwbaarheid**, twee factoren waaraan de welvarende inwoners van Zürich zeer gevoelig zijn.



Tot slot wordt ook het imago van openbaar vervoer goed verzorgd. Het is een **populaire en moderne manier om zich te verplaatsen** die door iedereen zo ervaren wordt.

Een consequent beleid

Het beleid werd de voorbije 35 jaar **consequent toegepast**. Alle transport gerelateerde activiteiten, zowel de planning als de implementatie, waren steeds volledig in lijn met de vooropgestelde objectieven. Iedereen werkte in dezelfde richting en vele kleine maatregelen droegen bij tot het succes van deze aanpak.

Alles heeft zijn grenzen...

Jammer genoeg merkt men momenteel dat het openbaar vervoer het slachtoffer is van zijn eigen succes. De hoge stijging in passagiersaantallen die de laatste decennia plaats nam, drijven het openbaar vervoer naar zijn limieten in termen van capaciteit. Meer **aandacht dient naar andere alternatieven te gaan, zoals fietsen en wandelen**.

De verdeling van bevoegdheden

Zoals in veel andere Europese steden is er ook in Zürich sprake van een soort een **spanningsveld tussen de lokale en bovenlokale bevoegdheden rond mobiliteit**. De stad staat in voor de planning in de stad maar het Kanton geeft de finale goedkeuring. Ze financieren ook voor een stuk belangrijke (grensoverschrijdende) projecten mee. Dit leidt er soms toe dat de stad door het Kanton wordt teruggefloten op bepaalde beslissingen.

Momenteel heerst er een politieke discussie over deze **bevoegdheidsverdeling**, zo wenst het Kanton ook de planning naar zich toe trekken. Het blijft echter de vraag of zij voldoende rekening zullen houden met de stedelijke context. Duidelijk is echter wel het groeiende besef dat een steeds nauwere samenwerking op bovenlokaal niveau inzake mobiliteit en transport nodig is.

3. BIJLAGEN

Bijlage 1: Steden Medium List

1. Stockholm
2. Odense
3. Kopenhagen
4. Zürich
5. Freiburg
6. Nantes
7. Bologna
8. Groningen
9. York
10. Bremen
11. Barcelona
12. La Rochelle
13. Strasbourg
14. Brighton
15. Graz
16. Thun
17. Münster
18. Ferrara
19. Amsterdam
20. Houten
21. Lund
22. Oxford
23. Feldkirch
24. Aachen
25. Bocholt
26. Gandia
27. San Sebastian
28. Sevilla
29. Espoo
30. Bordeaux
31. Bolzano
32. Trondheim
33. Malmö
34. Nottingham

Bijlage 2: Contacten

Bologna

Stadsbestuur Bologna

Settore Mobilità Urbana - U.O. Sviluppo Sistemi Telematici

P.zza Liber Paradisus,10 - Torre A - 8° Piano - 40129 Bologna

Tel.: +39 051 2193071

e-mail: mobilitaurbana@comune.bologna.it

Websites:

<http://urp.comune.bologna.it/mobilita/mobilita.nsf>

Reti e Mobilità Spa (Beheersmaatschappij openbaar vervoer)

via Ambrogio Magenta, 16

40128 Bologna

Tel.:+39.051.361328

Fax:+39.051.361260

e-mail: srm@srm-bologna.it

website: www.srm-bologna.it

ATC, Transporti Pubblici Bologna (Openbaar- vervoer operator)

via Saliceto, 3

40128 Bologna

Tel.: +39 51 350 111

Fax: +39 51 350 177

e- mail: atc.pres@atc.bo.it

Website: www.atc.bo.it/english/index.asp

Freiburg

Stadsbestuur Freiburg

Green City Freiburg

Referat Internationale Kontakte

Department International Affairs

Rathausplatz 2-4

79098 Freiburg

Tel. +49 - (0)761 - 201 1025

Fax +49 - (0)761 - 201 1098

E-Mail: greencity@stadt.freiburg.de

Website: www.freiburg.de/greencity

Innovation Academy e.V.

Bertoldstrasse 45

79098 Freiburg

Deutschland

Tel.: +49 (0) 761 400 44 81

Fax +49 (0) 761 400 26 30

e-mail: info@innovation-academy.de

Website: www.innovation-academy.de/en.html

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Regionalverband Südlicher Oberrhein e.V.

Salzstraße 1, 79098 Freiburg

Tel. +49 76 12 58 58

Fax +49 76 13 77 78

e-mail: freiburg@vcd.org

Website: www.vcd.org

Groningen

Gemeente Groningen

Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken

Afdeling Verkeer en Vervoer

Gedempte Zuiderdiep 98

9711HL GRONINGEN

Tel.:+31 50 367 81 11

Fax:+31 50 367 83 99

Digitale gegevens:

e-mail: info@groningen.nl

Website: www.gemeente.groningen.nl/verkeer-en-vervoer

Fietsersbond Groningen

Postbus 1061

9701BB Groningen

Tel.: +31 50 3141844

E-mail groningen@fietsersbond.nl

Website: www.fietsersbond.nl/groningen

Nantes

Nantes Métropole

Direction Générales Déplacements

2 cours du Champs de Mars

44923 Nantes cedex 9

Tel: +33 2 40 99 49 30

e-mail: info@nantesmetropole.fr

Website: <http://www.nantesmetropole.fr>

Sémitan (openbaar- vervoermaatschappij)

Website: <http://www.tan.fr>

Stedelijke onderzoeksceel Nantes Métropole

Website: <http://www.auran.org>

Odense

Stadsbestuur Odense

Department of Culture and Urban Development

Odense Slot (Odense Castle)

Nørregade 36 - 38

Postboks 710,

DK - 5100 Odense C

Tel.: +45 66 13 13 72

Fax: + 45 66 14 82 86

E-mail: bkf@odense.dk

Website: www.odense.dk, www.cykelby.dk/eng

Fietsfederatie Odense

Odense afdeling

Enghavevej 38

5230 Odense

Tel: +45 65 90 85 50

Websites: www.cyklisme.dk, www.dcfafd.dk

Stockholm

Stadsbestuur Stockholm

Environment and Health Administration

Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4

PO BOX 8136, SE-104 Stockholm

Tel.: +46 8 508 28 800

e-mail: registrator@miljo.stockholm.se

Websites:

<http://international.stockholm.se>

<http://www.stockholmsforsoket.se>

<http://miljobarometern.stockholm.se>

Svensk Cykling (fietsersbond)

Fleminggatan 14

Box 22307

SE 104 22 Stockholm

Tel: +46 704 58 01 08

e-mail: info@svenskykling.se

Website: www.svenskykling.se

Bezoekerscentrum Hammarby Sjöstad

GlashusEtt

Lugnets Allé 39

SE 120 65 Stockholm

Tel: +46 8 522 137 00

e-mail: info@hammarbysjostad.se

Website: www.hammarbysjostad.se

Natuurvereniging

Naturskyddsföreningens

Box 4625

Åsögatan 115, 2 tr

SE 116 91 Stockholm

Tel.: +46 8 702 65 00

e-mail: info@naturskyddsforeningen.se

Website: www.naturskyddsforeningen.se

York

Stadsbestuur York

City Strategy

Transport Planning Unit

9 St. Leonard's Place

York

YO1 7ET

Tel: +44 19 04 55 13 72

Fax: +44 19 04 55 13 40

York Environment Forum

Geen officieel adres, website, contactgegevens op aanvraag bij projectgroep

Zürich

Stadsbestuur Zürich

Tiefbauamt

Werdmühleplatz 3, Postfach

8021 Zürich

Tel. : +41 44 412 27 22

Fax: + 41 44 412 27 14

www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt

Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Zürich

Zypressenstr. 76

Postfach 1179

8040 Zürich

Tel. +41 44 291 33 00

Fax +41 44 291 33 05

E-Mail: vcszh@swissonline.ch

Website: www.verkehrclub.ch, www.vcs-zh.ch/

Synergo Mobilität - Politik – Raum

Grubenstrasse 12

CH-8045 Zürich

Tel.: ++41-43-9607733

Fax: ++41-43-9607739

e-mail: admin@synergo.ch