

Good Network

B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

De ambitie is de commerciële snelheid en vooral de regelmaat van de bovengrondse bus- en tramlijnen te verbeteren om het netwerk aantrekkelijker en efficiënter te maken door gebruik te maken van alle beschikbare actiehefbomen, met name via de uitvoering van de Avanti-maatregelen op alle in het beheerscontract van de MIVB opgenomen tracés.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



De zwarte wegen en punten identificeren met betrekking tot de snelheid en regelmaat van het bovengrondse openbaar vervoernet en met name die waarvoor de oplossing vereist dat de verkeersplannen van de wijken worden herzien (in verband met actie A2).

Uitvoeren van programma's voor betere prestaties, in de eerste plaats gericht op de snelheid en regelmaat van het bovengrondse net. De verbetering van de prestaties van het net vindt plaats op samenhangende en doorlopende lijnen of delen van lijnen. Dit gebeurt aan de hand van de aanleg van eigen beddingen indien nodig, maar maakt ook gebruik van andere beschikbare hefbomen: voorrang aan kruispunten, positie van de haltes ten opzichte van de kruispunten, afstand tussen de haltes, tegenrichting, ...

Analyse van de voortgang en obstakels

De verbetering van de prestaties van het bovengrondse openbaar vervoer is een ingewikkelde kwestie. Het gebeurt bijvoorbeeld vaak dat de door verschillende diensten gebruikte wegen geen openbare ruimte vormen die kan worden ingericht op een manier die vanuit het oogpunt van de multimodale wegenspecialisatie als ideaal kan worden beschouwd. Een van de struikelblokken is het schrappen van parkeerplaatsen, want dat op sterke weerstand stuiten.

Een belangrijke hefboom om de regelmaat en de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren is het AVANTI-programma. Dat is een geïntegreerd programma voor gewestelijke investeringen in de openbare ruimte gericht op het verbeteren van de prestaties (snelheid en regelmaat) van de bovengrondse lijnen van de MIVB. Dit programma maakt volwaardig deel uit van de beheersovereenkomst van de MIVB en veronderstelt een nauwe samenwerking tussen Brussel Mobiliteit, de MIVB en de gemeenten. De uitgevoerde acties zijn legio: afstandsbediening van verkeerslichten, beleid inzake fysieke of virtueel beschermde sites, voorrang voor wegen waar openbaar vervoer rijdt en meer in het algemeen de inrichting van de openbare ruimte, om te zorgen voor een samenhang van de Avanti-ingreep met de voorschriften van het GMP betreffende de andere vervoerswijzen.

Sinds de uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan werden er bijzondere investeringen gedaan in 11 zwarte punten en delen van strategische verkeersaders. Op 31.12.2023 waren 391 kruispunten waar openbaar vervoer passeert (van de 450 in het BHG) uitgerust met het MS12-systeem (systeem voor afstandsbediening van verkeerslichten door het openbaar vervoer). Recente herinrichtingsprojecten voor de aanleg van een eigen bedding zijn onder andere de Wayezstraat waar voorrang werd ingevoerd, met twee nieuwe eigen beddingen in tegenrichting alsook de afsluiting van de kruispunten ter hoogte van het Verzetsplein. Dit project behelst een grote investering van het gewest, namelijk bijna zes miljoen euro.

Hier en daar werd het invoeren van voorrang, tegenrichting of herinrichtingen helaas ongedaan gemaakt wegens werken of een eenzijdige beslissing van een gemeente. Daarom werd beslist het voorbeeld van Beliris te volgen en gebruik te maken van protocolakkoorden om het goede onderhoud, het behoud en de duurzaamheid van de inrichtingen te garanderen op straffe van terugbetaling. De eerste protocollen werden aan de betrokken gemeenten verzonden.

De mobiliteitscontracten - niet te verwarren met de lokale mobiliteitscontracten (LMC) in het kader van verkeersluwe wijken - zijn een ander middel om de prestaties van het openbaar vervoer te verbeteren. In dat geval gaat het om partnerschappen met de politiezones om in een of meer gemeenten goede verkeersomstandigheden te garanderen door te zorgen voor een politieaanwezigheid op sommige prioritaire kruispunten of wegen die tijdens de ochtend- of avondspits overbelast of bijna verzadigd dreigen te raken. Een van de algemene interventiedoelstellingen is het bevorderen van de doorgang van het openbaar vervoer. Aangezien deze mobiliteitscontracten meer dan 20 jaar geleden tot stand kwamen zijn sommige elementen verouderd en daarom werden ze herzien. De nieuwe mobiliteitscontracten zouden in de loop van 2024 moeten worden gesloten.

De impact van het Avanti-programma is moeilijk te evalueren. De geleverde inspanningen komen niet zo goed tot uitdrukking in de klassieke indicatoren die op het hele net worden verzameld, zoals de commerciële snelheid. Die weerspiegelt immers evenzeer een deel van de "prestaties" van de MIVB-diensten als de algemene verkeerssituatie en het gebruik van de diensten. Een van de mogelijke verbeteringen bestaat er bijgevolg in om de verkeerssituatie van de verschillende vervoerswijzen in de toekomst vóór en na de interventie op een meer systematische en gedetailleerde wijze te monitoren.

Bovendien hebben sommige herinrichtingen in verband met het Avanti-programma niet louter betrekking op de verbetering van de situatie voor het bovengrondse openbaar vervoer maar betrekken ze ook andere actieve (voetgangers, fietsers) of gemotoriseerde vervoerswijzen bij de configuratie van de parkeerzones, leveringszones, enz. De vergroening van de wegen, de doorlaatbaarheid van materialen zijn evenzeer belangrijke elementen waarmee rekening wordt gehouden bij de uitwerking van Avanti-projecten. Uiteindelijk verbeteren deze projecten ook de kwaliteit van de openbare ruimte (toegankelijkheid, trajecten, intermodaliteit, enz.), evenals de verkeersveiligheid voor alle vervoerswijzen.

In het kader van de verkeersluwe wijken zorgden meerdere soorten inrichtingen - zoals bussen in tegengestelde rijrichting of verkeersfilters op bepaalde wegen - voor een betere regelmaat van het openbaar vervoer zonder dat dit grote ingrepen in de infrastructuur vergde. Dat is bijvoorbeeld het geval in Schaarbeek met de tram in tegenrichting in de Rogierstraat of die van de Haachtsesteenweg, in Stad Brussel in de Koningsstraat, of in Elsene met de bus, fietsers en taxi's in tegenrichting onderaan de Vleurgatsesteenweg, of de bus in tegenrichting in de Graystraat. Het effect van verschillende positieve maatregelen van de verkeersluwe wijken komt tot uiting in de cijfers. De meest spectaculaire winst, namelijk +0,5 km/u tijdens de spits, wordt opgetekend bij lijn 92 die profiteerde van de combinatie van twee belangrijke maatregelen (tegenrichting Haachtsesteenweg en de verkeersfilter in de Koningsstraat). De doorrijtijden voor lijn 93 daalden ook, eveneens op de Koningsstraat. In de verkeersluwe wijk Vijfhoek daalde de doorrijtijd van lijn 46 tussen de Anderlechtsepoort en de Beurs. Ten slotte zorgden de inrichtingen aan de Wijnheuvelenstraat voor een daling van de doorrijtijden van lijnen 25 en 62. Op sommige lijnen (19, 42 en 82) gingen de doorrijtijden echter de hoogte in.

Bovenop de ingrepen in de openbare ruimte, maken de investeringsprogramma's ook betere prestaties op het hele net mogelijk: Namelijk het richtplan Bus en het programma ter verbetering van het aanbod (nieuwe lijnen/routes, bijsturen van de frequentie en de bediening, met name 's avonds en in de daluren).

Kerncijfers

- Aantal opgeloste “zwarte punten”: 11
 - Elsensesteenweg
 - Naamsepoort, Regentlaan en Troonplein
 - Koningsstraat tussen de Wetstraat en de Treurenbergstraat
 - Keizerinnelaan en de verkeersaders Wolvengracht en Schildknaapstraat / Arenbergstraat
 - Wayezstraat
 - Rogierstraat ter studie (haltes Wijnheuvelen gerealiseerd)
Op de Rogierlaan bestaat de eigen trambedding al.
 - Generaal Jacqueslaan en zijn verschillende kruispunten
 - Verkeersader Bergensesteenweg, Van Arteveldestraat, Zwarte Lieve Vrouwestraat, Lakensestraat (gedeeltelijk)
 - Verkeersader Susan Danielbrug (Picard) - Bolivarlaan, Picardstraat (gedeeltelijk)
 - Busstrook op de Keizer Karellaan (gedeeltelijk)
 - Charleroisesteenvweg (gedeeltelijk)
- Aantal “zwarte punten” waaraan momenteel wordt gewerkt: 3
 - Schumanrotonde
 - Koninginnelaan (onder de spoorwegbrug) (werken niet afgerond maar de trams kunnen reeds onder de sporen door)
 - Neerstalsesteenweg
- Reissnelheid/klanten (2023)
 - Bus: 18,68 km/u
 - Tram: 20,49 km/u
- Evolutie van de reissnelheid/klanten tussen 2019 en 2023:
 - Bus: -0,4%
 - Tram: +0,6%
- Kruispunten uitgerust met afstandsbediening van verkeerslichten MS12: 391 (2023)

Geïllustreerde verwezenlijkingen



Herinrichting van de Wayezstraat in Anderlecht @MIVB



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.



GOOD NETWORK

B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

De ambitie is de commerciële snelheid en vooral de regelmaat van de bovengrondse bus- en tramlijnen te verbeteren om het netwerk aantrekkelijker en efficiënter te maken door gebruik te maken van alle beschikbare actiehefbomen, met name via de uitvoering van de Avanti-maatregelen op alle in het beheerscontract van de MIVB opgenomen tracés.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

Ondersteunen van projecten voor de uitbreiding van het openbaar vervoernet
Gemiddelde: 2.94
Standaardafwijking: 1.47



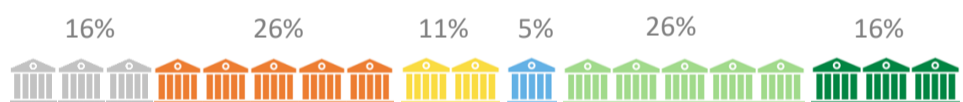
Tramroutes omvormen tot voorrangswegen op de gemeentewegen
Gemiddelde: 2.56
Standaardafwijking:



Eender welk ander initiatief ontwikkelen ter bevordering van het openbaar vervoer
Gemiddelde: 2.21
Standaardafwijking:



Bijdragen aan het oplossen van de zwarte punten inzake commerciële snelheid van het bovengrondse net - AVANTI
Gemiddelde: 1.94
Standaardafwijking:



Parkeerplaatsen schrappen op de weg of een rijstrook schrappen om de doorgang voor bussen op de gemeentewegen te vergemakkelijken
Gemiddelde: 1.67
Standaardafwijking:



Het aantal oversteekplaatsen voor auto's beperken om de voorrang voor trams op de gemeentewegen te verbeteren
Gemiddelde: 1.50
Standaardafwijking:



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Voor veel gemeenten zijn deze acties irrelevant omdat de meeste openbaarvervoerlijnen (vooral trams) gewestwegen gebruiken.

De gemeenten ondersteunen over het algemeen de projecten voor de uitbreiding van het bovengrondse MIVB-net: steun aan het richtplan Bus, aan de uitbreiding van bepaalde lijnen of de *vertramming* van buslijnen... Sommige gemeenten doen rechtstreeks een aanvraag bij de MIVB voor de uitbreiding van het net. De gemeenten zijn in ieder geval betrokken bij de operationele fase wanneer deze projecten een herinrichting van de gemeenteweg vereisen.

Met betrekking tot het omvormen van gemeentewegen waarop trams rijden naar prioritaire wegen, treden sommige gemeenten proactief op, terwijl andere meer door de MIVB moeten worden aangespoord en niet goed weten hoe ze op dit vlak proactief zouden kunnen handelen.

Ook op het wegwerken van zwarte punten op het MIVB-net hebben de gemeenten weinig controle: meestal is het de MIVB die hen aanspreekt om een oplossing te zoeken. Deze kwestie maakt immers eerder deel uit van een strategie van de MIVB en Brussel Mobiliteit dan van een gemeentelijke strategie. De communicatie tussen de gewestelijke en gemeentelijke actoren en de bemiddeling bij de besluitvorming verloopt niet steeds even vlot. De doelstellingen van beide partijen zijn immers niet altijd verenigbaar: een fijnmazigere bediening versus een hogere commerciële snelheid, beheren van de beschikbare plaats in de openbare ruimte (meer plaats voorbehouden aan het openbaar vervoer zonder de andere vervoerswijzen te verwaarlozen).

Gemeenten schrappen zelden parkeerplaatsen ten gunste van het bovengrondse openbaar vervoer. Dit blijft een heikele politieke kwestie en meerdere gemeenten voeren liever eenrichtingsverkeer in op een bepaalde weg dan parkeerplaatsen te schrappen. De ontwikkeling van een strategie op grote schaal is geen evidentie voor vele gemeenten omdat alles wat met parkeren te maken heeft gevoelig ligt en verschilt naargelang de plaatselijke context. Dit moet dus geval per geval worden bekeken, in het kader van afzonderlijke inrichtingswerken. De aangepaste verkeersplannen voor de verkeersluwe wijken kunnen ook een gunstige impact hebben op de prestaties van het openbaar vervoer (zie het gewestelijke gedeelte hierboven).

De beperking van het aantal auto-oversteekplaatsen om trams weer meer voorrang te geven maakt geen deel uit van specifiek gemeentelijk beleid. Nochtans kan met dit aspect rekening worden gehouden bij de volledige herinrichting van kruispunten of verkeersaders (voorbeeld van tram 9), aangezien de MIVB bij de organisatie van de werken is betrokken.

Ten slotte is de ontwikkeling van andere initiatieven ter bevordering van het openbaar vervoer volgens de gemeenten vooral een verantwoordelijkheid van de MIVB. De meeste gemeenten geven aan dat ze steeds bereid zijn om dit met de MIVB te bespreken, en zijn zelfs vragende partij om meer te worden betrokken bij deze discussies.

Kerncijfers

- 142,12 strekkende kilometer ingericht als eigen trambedding
- 61,13 strekkende kilometer ingericht als eigen busbedding

Goede praktijken

- In verband met de herinrichting van de Charles Woestelaan in Jette werden de auto-oversteekplaatsen tot enkele punten beperkt om het tramverkeer op deze verkeersader te bevorderen en veiliger te maken. De oversteekplaats ter hoogte van de Onze-Lieve-Vrouw van Lourdeslaan werd eveneens geschrapt.
- De Wayezstraat in Anderlecht werd onlangs heraangelegd in het kader van het gewestelijke Avanti-programma. De heraanleg die volledig door het gewest werd bekostigd heeft tot doel de doorstroming voor het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen, alsook de leefomgeving op deze belangrijke handelsas te verbeteren (met name via de plaatsing van stadsmeubilair, meer plaats voor terrassen, meer groen, ...). Daartoe werd eenrichtingsverkeer ingevoerd op de weg, werden de trottoirs verbreed, parkeerplaatsen geschrapt en werd de weg omgevormd tot een voorrangsweg.



Wayezstraat (BRAT, 2023)

- Uitvoering op gemeentelijk niveau - evaluatie 2023
- De rijrichting van meerdere wegen in de gemeente Elsene veranderde of ze werden omgevormd naar eenrichtingswegen om de doorgang van bussen te vergemakkelijken. Het gaat om de Zwanenstraat en de Renbaanlaan. In het eerste geval zorgde de omvorming naar een eenrichtingsstraat voor een eenvoudigere en kortere route van de bus naar het Flageyplein via de aanleg van een busstrook in tegenrichting waardoor de bus niet langer het hele plein moet rondrijden. Dit levert een tijds winst op en zorgt voor een snellere en regelmatigere busverbinding (de commerciële snelheid steeg op deze plaats van gemiddeld 10,9 naar 12,7 km/u). De Renbaanlaan werd ook omgevormd tot een eenrichtingsweg opdat een eigen busbedding kon worden ingericht voor bus 71 die vaak vast kwam te zitten in het verkeer in de richting van de Generaal Jacqueslaan.



Busstrook in tegenrichting in de Zwanenstraat (BRAT, 2023)