

Mobiliteit bij evenementen

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de organisatie van evenementen. Bij de grondige voorbereiding is het nodig om de vervoerstromen mee in kaart te brengen. Daarnaast zetten grote evenementen steeds meer in op laagdrempelige en comfortabele alternatieven voor de wagen.



JASON ASARE FOR ROCK WERCHTER

Elk jaar luidt het meerdaagse muziekfestival Rock Werchter de zomer in. Jaarlijks lokt het evenement zo'n 150.000 unieke bezoekers naar Haacht en Rotselaar. "Het mobiliteitsplan wordt voortdurend geëvalueerd en bijgestuurd. De focus ligt steeds meer op duurzame verplaatsingen", zeggen Jelle Wouters en Steven Swiggers, burgemeesters van Haacht en Rotselaar.

'Vlot naar Rock Werchter met trein, bus en fiets'

interview

Wat is de grootste uitdaging voor de mobiliteitsorganisatie van het festival?

Jelle Wouters: "Rock Werchter ontvangt dagelijks 90.000 bezoekers in een dorp met amper 17.000 inwoners. De impact is dan ook enorm. Toch zijn we er in de loop der jaren in geslaagd om de files terug te dringen door steeds meer in te zetten op bereikbaarheid met de fiets en met het openbaar vervoer."

Steven Swiggers: "Ter plaatse parkeren is een heikel punt. Daarom zetten we massaal in op ruime en toegankelijke parkings, mega fietsenparkings en sinds vorig jaar Park & Bike. Zowel Haacht als Rotselaar zetten ook heel wat lokale politie en gemeentepersoneel in om alles in goede banen te leiden."

Waar ligt de klemtoon van het mobiliteitsplan?

Jelle Wouters: "De afgelopen jaren hebben we niet alleen gefocust op een betere doorstroming en spreiding van het verkeer. We hebben vooral ingezet op een verbetering van het openbaarvervoernetwerk en meer aandacht en comfort voor fietsers. Rock Werchter was destijds pionier in het promoten van openbaar vervoer om naar

het festival te komen. We deden dit door de verplaatsing met het openbaar vervoer in het toegangsticket te integreren. Zo verlaagden we de drempel om met bus en trein te komen aanzienlijk. Tegelijk verhoogden we het comfort en de frequentie van de pendelbussen. Dat dat werkt, bewijst de stijging van het aantal gebruikers. Vorig jaar haalden we een record van 155.000 busreizigers. Ook de capaciteit en het comfort van de fietsenstallingen is jaar na jaar verhoogd. Momenteel hebben de fietsenstallingen een capaciteit van 15.000 fietsen. De fietsenstallingen zijn ook bewaakt met een heel eenvoudig registratiesysteem, en op verschillende plaatsen zijn er fietshersteldiensten. We hebben ook een apart communicatieplan voor de bewoners. Om de hinder voor hen te beperken, werken we bijvoorbeeld met doorlaatbewijzen."

Hoe verloopt de samenwerking?

Steven Swiggers: "Zodra de data bekend zijn, maken we elk jaar een vergaderschema met de organisatie, de federale en lokale politie en de lokale overheden. Ook de mobiliteit wordt daar besproken. Het festivalterrein ligt op grondgebied Rotselaar, maar heel wat



ROCK WERCHTER

Rock Werchter voorziet comfortabele en bewaakte fietsenstallingen met een totale capaciteit van 15.000 fietsen.

campings en parkings liggen op grondgebied Haacht. De ene kan niet zonder de andere, dus is het belangrijk dat beide gemeenten hun verantwoordelijkheid opnemen. Sinds een tiental jaar werken we ook met een extern mobiliteitsbureau om de knelpunten in kaart te brengen en de doorstroming te optimaliseren. Elk jaar wijzigt er wel iets in het mobiliteitsplan en telkens loopt het iets vlotter."

Welke plannen zijn er voor de toekomst?

Jelle Wouters: "Vorig jaar hebben we voor het eerst Park & Bike aangeboden: randparkings op 4 à 5 km van het terrein van waar mensen verder kunnen fietsen via gemarkeerde fietsroutes tot de fietsparkings vlakbij de festivalweide. Dat was een enorm succes. We willen dit dus zeker de komende jaren herhalen en uitbreiden. Dit kadert ook in het masterplan dat voor Rock Werchter is opgesteld met alle partners. Daarin zit onder meer een stappenplan om nog meer in te zetten op fiets en openbaar vervoer. We willen bijvoorbeeld nog werken aan een kortere wandelroute naar het terrein vanaf de bushaltes en fietsenparkings."

Vijf veelgemaakte fouten (en hoe ze te vermijden)

Bij elk evenement – groot én klein – hoort nadenken over mobiliteit een evidentie te zijn. Toch is dat nog niet altijd zo. Bart Busschaert van Scelta Mobility lijst vijf veelgemaakte fouten op en geeft tips om ze te voorkomen.

1 Te laat aan mobiliteit denken

“Volgende maand organiseren we een evenement. Alles is klaar, we hebben alleen nog een mobiliteitsplan nodig.”

Evenementenmobiliteit begint bij een goede locatiekeuze. Als het verzamelpunt voor je wandeldag een snelwegparking is, dan is de kans klein dat er deelnemers met de fiets of het openbaar vervoer zullen komen. Spreek je daarentegen af aan een station of op een locatie dicht bij de woonplaats van de deelnemers, dan is de kans veel groter dat deelnemers de auto thuislaten. De fundamenten van het mobiliteitsplan worden gelegd bij de allereerste plannen. Mobiliteit zit ook verweven in de voorbereiding, zoals de communicatie naar de bezoekers. Bereikbaarheid is immers een van de factoren die zullen bepalen of potentiële bezoekers kiezen voor jouw evenement.

2 Mobiliteit verenigen tot parkings en verkeer

“We hebben al een mobiliteitsplan: naast het evenemententerrein liggen parkings.”

Evenementenmobiliteit draait om verplaatsingsgedrag. Dat gedrag kan beïnvloed worden. Bij evenementen die inzetten op fietsinfrastructuur en fietsbereikbaarheid merken we een opvallende stijging van het aantal fietsende bezoekers. Zo zagen Graspop en de festivals in Werchter hun fietsersaantallen sterk stijgen

door o.a. het aanbieden van fietskaartjes, bewaakte fietsstallingen, Park & Bike, incentives voor fietsers, ... Door in te spelen op het verplaatsingsgedrag kan de nood aan verkeersmaatregelen en parkeervoorzieningen drastisch verminderd worden.

3 Mobiliteit aan anderen overlaten

“Als organisator zijn we niet met mobiliteit bezig. Dat laten we over aan de politie en de gemeente.”

Alle actoren spelen een rol in het mobiliteitsverhaal, maar vooral de organisator moet zijn rol opnemen. Die weet precies wie zijn bezoekers zijn en waar ze vandaan komen. Het is ook de organisator die communiceert met zijn bezoekers en kiest welke informatie wel of niet verspreid wordt. Zo kiest Tomorrowland ervoor om geen informatie te verspreiden over de ligging van de parkings. Bezoekers worden aangeraden om de (dynamische) bewegwijzering te volgen naar de dichtstbijzijnde vrije parkeerplaats. Er worden immers verschillende kleinere parkings gebruikt. Zodra een parking volzet is, wordt het verkeer doorverwezen naar een andere parking.

4 De oplossing bepaalt het plan

“We hebben nog geen mobiliteitsplan, maar we gaan nachttreinen inleggen.”

Een mobiliteitsaanpak op maat start met een mobiliteitsanalyse. De specifieke kenmerken

van het evenement (aantal bezoekers, begin- en einduur, piekmomenten, ...), de locatie (bereikbaarheid, aanwezige voorzieningen, ...) en de bezoekers (leeftijd, verplaatsingsgedrag, ...) bepalen in grote mate welke maatregelen van toepassing zijn. Bij een stadsevenement dat eindigt na de reguliere dienstregeling van het openbaar vervoer kunnen taxi's een rol spelen. Bij een zeer jong publiek zullen ouders vaak hun kinderen afzetten en ophalen en is een voldoende grote kiss & ride-zone aangewezen. Passe-partoutoplossingen voor evenementenmobiliteit bestaan niet.

5 De burens vergeten

“We moeten verhuizen met ons evenement. Er waren te veel klachten over verkeersoverlast en wildparkeren.”

Bij de aanpak van evenementenmobiliteit zijn er twee belangrijke doelgroepen: de bezoekers en de omwonenden. Niet enkel de bereikbaarheid van het evenement is belangrijk, ook de omliggende bestemmingen (winkels, ziekenhuizen of andere (openbare) plaatsen) moeten bereikbaar blijven. De parkeerdruk moet onder controle blijven en leefbaarheid en verkeersveiligheid zijn belangrijke aandachtspunten. Een vrije doorgang voor veiligheids- en hulpdiensten is noodzakelijk op elk moment.

Mobiwijzer

Gratis mobiliteitsadvies op maat van je evenement



De Mobiwijzer van de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) en de Vlaamse overheid geeft je adviezen op maat om het verkeer van en naar je event vlot te laten verlopen. Via 10 korte vragen ontwikkelt deze gratis online tool een persoonlijk profiel van je activiteit. Bovendien krijg je een overzicht van nuttige mobiliteitsmaatregelen, inclusief kosten en opbrengsten, voordelen, praktische tips en adviezen, timings en goede voorbeelden. Klik snel op www.mobiwijzer.be/



Tomorrowland communiceert alleen over parkings met digitale borden op de dag zelf.

Gratis pendelbussen in de Vlaamse Ardennen

Honderdduizenden wielervanliefhebbers zakken in april traditiegetrouw af naar de Ronde van Vlaanderen. Dat brengt niet alleen organisatorische uitdagingen met zich mee, maar ook uitdagingen op het vlak van mobiliteit.

Het parcours van de Ronde Van Vlaanderen loopt van de start in hartje Antwerpen tot de aankomst in Oudenaarde en doorkruist daartussen maar liefst zeven steden en gemeenten: Sint-Niklaas, Hamme-Zogge, Berlare, Aalst, Erpe-Mere, Herzele en Zottegem. In elk stad of gemeente zijn activiteiten gepland en ook aan de start en aankomst worden elk jaar duizenden wielervanliefhebbers verwacht. Het mobiliteitsplan concentreert zich op de start- en aankomstplaats en op de zone Oudenaarde - Kluisbergen - Ronse. Die zone heeft bekende hellingen als de Paterberg en de Kwaremont en dat zijn de favoriete plaatsen van de toeschouwers.

Pendelbussen

Om ervoor te zorgen dat het verkeer in de aankomststreek niet strop komt te zitten, wordt de zone Oudenaarde - Kluisbergen - Ronse tussen 9 en 19.30 uur autovrij gemaakt. Aan de rand van die zone zijn er gratis pendelparkings van waaruit pendelbussen de bezoekers naar de publiekzones brengen. Ook de pendelbussen zijn gratis voor de bezoekers. Ze worden gefinancierd door organisator Flanders Classics



DIGITALCLICKX

en de Provincie Oost-Vlaanderen. De bussen pendelen de hele dag tussen de toplocaties en de parkings. Vorig jaar vervoerden ze tijdens het evenement 16.265 mensen.

Extra treinen

Tijdens de Ronde van Vlaanderen financieren de organisator Flanders Classics, de provincie Oost-Vlaanderen en de lokale overheden Kluisbergen, Ronse en Oudenaarde extra treinen tussen Gent-Sint-Pieters en Oudenaarde. Met een weekendbiljet kunnen supporters voordelig van en naar de stations van Oudenaarde en Ronse sporen. Tijdens de wedstrijd kunnen ze dat ook tussen beide stations. Wielervanliefhebbers die met de trein komen, kunnen achter het station van Oudenaarde bovendien overstappen op de

pendelbussen naar de belangrijkste toplocaties in het autovrije gedeelte.

Startplaats

Sinds 2017 vertrekt de Ronde van Vlaanderen in hartje Antwerpen. Een deel van de stad wordt hiervoor om organisatorische redenen afgesloten. Bezoekers worden aangemoedigd om te voet, met de fiets, de waterbus of het openbaar vervoer naar de stad te komen. De Park & Rides blijven wel bereikbaar en de capaciteit op de tramlijnen naar de startzone wordt verhoogd. Antwerpen voorziet ook extra fietsenstallingen op verschillende locaties. Voor buurtbewoners en bestemmingsverkeer werkte de stad maatregelen uit om de hinder zo veel mogelijk te beperken.



DE LIJN

Vervoer naar evenementen met De Lijn

Denk je als lokaal bestuur of organisator ook aan een samenwerking met De Lijn bij een evenement? Neem dan contact op met de klantenbeheerder van De Lijn in jouw vervoerregio. Samen kan je alle mogelijkheden overlopen.

- Vervoerregio's Brussel, Gent, Waasland, Aalst en Vlaamse Rand: **Marianne Thysebaert** (09 211 92 33 of marianne.thysebaert@delijn.be).
- Vervoerregio's Oostende, Westhoek, Brugge, Kortrijk, Roeselare en Vlaamse Ardennen: **Jasmine Van Leerberghe** (059 56 53 03 of jasmine.vanleerberghe@delijn.be).
- Vervoerregio's Antwerpen, Kempen, Leuven, Mechelen en Limburg: **Bart Laurysen** (03 218 14 52 of bart.laurysen@delijn.be).

Vraag subsidies aan bij de Vlaamse overheid voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolomgevingen

■ Waarvoor dient de subsidie?

Gemeenten kunnen subsidies aanvragen bij de Vlaamse overheid voor projecten die de verkeersveiligheid van schoolomgevingen verbeteren. Deze subsidies zijn gericht op verkeerssignalisatie en kleine infrastructurele maatregelen. Zo kan je de verkeersveiligheid van schoolomgevingen aanpakken met snel uitvoerbare maatregelen. Werken komen in aanmerking als ze verricht zijn vanaf 1 januari 2019. Subsidies kunnen dus met terugwerkende kracht aangevraagd worden.



WOLTERS KLUIWER

■ Wat is het maximum bedrag van de subsidie?

De gemeente kan jaarlijks één subsidieaanvraag indienen voor maximaal tien schoolomgevingen op haar grondgebied. De subsidie bedraagt maximaal 50% van de uitgaven die voor de subsidie in aanmerking komen, met een absoluut maximum van 25.000 euro per schoolomgeving.

■ Hoe kan je de subsidie aanvragen?

De subsidie wordt aangevraagd met het aanvraagformulier dat je kan vinden op vlaanderen.be/subsidies-veilige-schoolomgevingen. Je stuurt het ingevulde formulier met de gevraagde bijlagen naar subsidies.veilige.schoolomgevingen@mow.vlaanderen.be.

Beleids- en beheerscyclus: oproep voor fietspadprojecten



JERRY DE BRIE

In vele nieuwe gemeentelijke bestuursakkoorden gaat er aandacht naar maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen. Ook bij de Vlaamse overheid werd vorig jaar een historisch recordbedrag voor investeringen in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur vastgelegd. We gaan ervan uit dat de volgende Vlaamse Regering de inspanningen nog zal opdrijven omdat met meer fietsgebruik heel wat maatschappelijke doelstellingen worden gerealiseerd. De gemeenten kunnen een belangrijke bijdrage leveren door fietspadprojecten op te nemen in de lokale meerjarenplanning (beleids- en

beheerscyclus) die momenteel volop wordt voorbereid. Zowel de Vlaamse overheid als de provincies voorzien in subsidies die de aanlegkosten van noodzakelijke fietsinfrastructuur tot 90 of 100% financieren.

Meer info op www.mobielvlaanderen.be/overheden (thema fietsers)

Kortrijk en De Vlaamse Waterweg winnen Prijs Publieke Ruimte

De stad Kortrijk en De Vlaamse Waterweg hebben de jaarlijkse Prijs Publieke Ruimte gewonnen voor de herinrichting van de Oude Leieboorden.

Kortrijk won naast de prijs van de vakjury ook de publieksprijs waarvoor 2000 mensen online hun stem uitbrachten. De vakjury nomineerde vijf projecten: Singel Noord (Antwerpen), Breekbaar Land (Hoogdele), de herinrichting van de stationsomgeving in Liedekerke, Oude Leieboorden (Kortrijk) en Wetteren aan de Schelde (Wetteren).

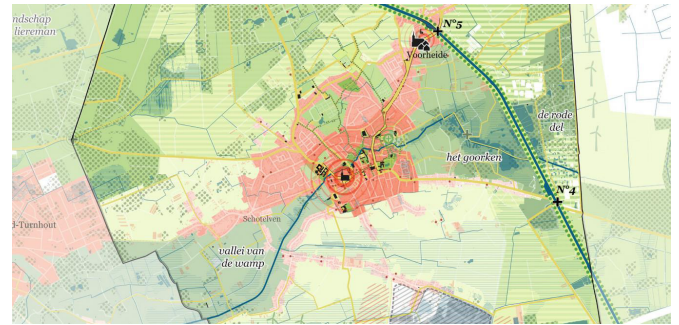
Meer info op publiekeruimte.info



Uitstel GIPOD-verplichting voor kleinere werken met ernstige hinder of omleidingen

Bouwpromotoren en andere opdrachtgevers van werken moeten sinds 1 juli 2016 werkopdrachten, waarbij meer dan 50m² van het publiek domein wordt ingenomen, invoeren in de databank van het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD). Oorspronkelijk was voorzien om vanaf 1 maart 2019 ook kleinere werkopdrachten en andere geplande innames van het openbaar domein te registreren. Die verplichting om kleinere werkopdrachten in te geven, gaat nu pas na september 2020 in. Informatie Vlaanderen wil dan een nieuwe GIPOD-platform in productie nemen.

Bouwmeester Scan helpt gemeenten plannen voor plaats



De Bouwmeester Scan is een tool voor lokale besturen die snel werk willen maken van een duurzamer en beter ruimtegebruik. Een team van experts brengt de ruimtelijke en beleidsmatige sterktes en zwaktes van de gemeente in kaart en geeft concrete projecten en ingrepen aan. De resultaten van de 10 eerste scans staan nu online op de site van de Vlaamse Bouwmeester. De informatie kan dienen als basis voor een Gemeentelijk Ruimtelijk Beleidsplan (GRB) of om een gemeentelijke verordening, een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) of een verkavelingsvergunning bij te sturen of te ontwikkelen. De tool is het resultaat van een nauwe samenwerking tussen het Team Vlaams Bouwmeester, het Departement Omgeving, de Vlaamse Landmaatschappij, het Agentschap voor Natuur en Bos, de Vereniging van de Vlaamse Provincies en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten.

Meer info: www.vlaamsbouwmeester.be/nl/subsite/bouwmeester-scan

Agenda

april

- 24 Roadshow AWW Brugge
- 25 Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 30 Roadshow AWW Gent
- 30 Fundamente van de verkeersveiligheid

mei

- 3 Klimaatdag
- 9 en 21 Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 13 en 23 Fundamente van de verkeersveiligheid
- 20 en 21 Child in the city: kinderen in de duurzame, toekomstbestendige stad
- 27 De basisprincipes van de verkeerskunde

juni

- 11 Basisopleiding voor mobiliteitscoördinatoren
- 7, 18 en 26 De basisprincipes van de verkeerskunde
- 20 Verkeerstekens en signalisatieplannen

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden.

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. Je kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vind je ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of je abonnement kun je mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.