



Katern van de Mobiliteitsgids



nr. 2004/02

december 2004



Methodologische gids ter attentie van de beheerders

Tips voor een geslaagde testoperatie : overleg ten dienste van de mobiliteit



Redactiecomité:

P.-J. BERTRAND (BUV) - A. BROES (BUV) -
B. DECUPERE (VSGB) - M. POPULER (BIVV) -
ERIK CAELEN (VSGB) - M. THOULEN (VSGB) -
C. ROLAND (BUV) - C. THIRY (IEB)

Vertaling :

L. VANKELECOM (VSGB)

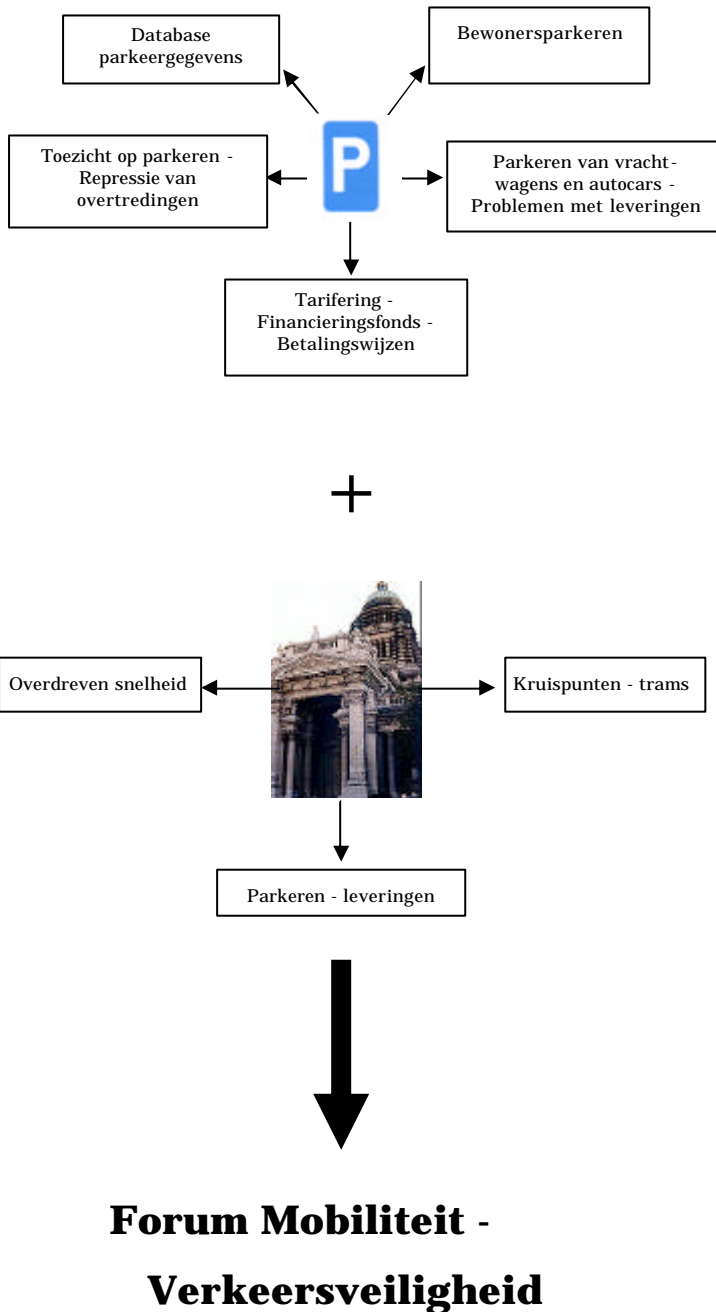
Door JEAN-MICHEL RENIERS,
Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad
en de Gemeenten van het Brussels Gewest

*Deze publicatie is de vrucht van een
samenwerking tussen het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest en de vzw
Vereniging van de Stad en de Ge-
meenten van het Brussels Hoofd-
stedelijk Gewest (VSGB)*

Inhoud

Voorwoord	3
1. Een globaal mobiliteitsbeleid : act locally, think globally	5
2. Een voorbeeld : het parkeerbeleid in vraag	5
3. Methodologie - De grote etappes	7
3.1. <i>Voorafgaande studie : plaatsbeschrijving en coördinator van het project</i>	7
3.2. <i>Omschrijving van de doelstellingen</i>	11
3.3. <i>Oplossingen voorstellen</i>	11
3.4. <i>Overleg</i>	13
i. betrokkenen	13
ii. rollen	15
iii. frequentie van de vergaderingen	16
3.4. <i>Timing</i>	16
3.5. <i>De operatie</i>	16
a. financiering	16
b. communicatie	17
c. wijzigingen van de signalisatie en/of de inrichtingen	19
d. controle	21
e. repressie	22
3.6. <i>Evaluatie</i>	23
3.7. <i>Duurzaamheid</i>	24
Conclusies	24

Voorwoord



Na het beëindigen van de werkzaamheden van het programma “**Dialoog Parkeren**”, dat in 1996-1997 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest tot stand werd gebracht¹, bleek dat de denkpistes die uit het IRIS-plan waren ontsproten, in de praktijk omgezet moesten worden.

Daarom zijn er vijf werkgroepen opgericht, die elk voorgezeten worden door een Burgemeester van het Brussels Gewest en bestaan uit leden van verschillende gemeentelijke diensten (stedenbouw, openbare werken en politie) alsook van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de loop van de vergaderingen bleek echter dat er een belangrijke gesprekspartner ontbrak: het Parket. Het aspect repressie kwam tot dan toe immers slechts gedeeltelijk aan bod. Daarom werd een nieuw programma, « **Dialoog Parket** », in het leven geroepen, ditmaal met de medewerking van het Politieparket van Brussel. Drie werkgroepen hebben zich gebogen over de problematiek van de overdreven snelheid, overvolle kruispunten en prioriteitsconflicten tussen voetganger en tram, alsook het parkeerbeleid in het algemeen en de leveringen in het bijzonder.

Tot slot, als laatste evolutie, toonden de conclusies van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest, die op 25 november 2003 plaatsvonden, dat het nuttig was die groepen samen te brengen onder de noemer « **Forum Mobiliteit - Verkeersveiligheid**² » teneinde de transversaliteit van de problematiek van de mobiliteit beter weer te geven.

¹Zie het rapport “Dialoog Parkeren” 1996-1997, gepubliceerd door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

²Dit platform bestaat uit de gemeenten, mobiliteitsadviseurs, het gewest, de politiezones, het Parket, het openbaar vervoer, ... en is gewijd aan de verwerving van technieken voor het beheer van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, via presentaties en besprekingen van werkzaamheden en ervaringen.

Een testoperatie die betrekking heeft op de mobiliteit, kan de gewoontes van de weggebruikers verstoren (wijziging van het parkeerstelsel, nieuwe inrichtingen, ...). Deze praktische handleiding biedt evenwel geen methodologie die voor iedere operatie geschikt zal zijn. In de eerste plaats worden de verschillende etappes overlopen waarmee de coördinator van het project geconfronteerd wordt, en wordt de nadruk gelegd op de mogelijke problemen in iedere fase.

Deze handleiding wordt geïllustreerd met voorbeelden uit de testoperatie die in de « flessenhals » van de Louizalaan (het smalle stuk tussen het Stefania- en het Louizaplein) uitgevoerd werd tussen maart en november 2002 door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en gecoördineerd werd door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest.

Tijdens de vergaderingen van de verschillende werkgroepen is men op het idee gekomen een verbindingsblad te publiceren tussen de verschillende actoren inzake mobiliteit en verkeersveiligheid in het Brussels Gewest. Het eerste nummer van die « Mobiliteitsgids » verscheen in juni 2003 en wordt geregeld aangevuld met brochures over welbepaalde thema's, die samen de collectie « Katerns van de Mobiliteitsgids » vormen, waarvan u thans het tweede nummer voor zich heeft.



De Mobiliteitsgids



Nr 2004/02
september 2004

Inhoudsopgave

Mobiliteit in de kijker	1
Europees Handvest over de Veersterveiligheid	4
Determinanten van onveilig verkeersgedrag	5
Wat doet FODS eigenlijk?	6
Mobiliteit op het werk	7
Bewonersparticipatie als motor voor geprogrammeerd	8
De burgerveerwoordelijke weg	8
BEV - op voor weggebruikers	8
Vereniging Mobiliteit Managers	8
Agenda	9
Het Sint-Jozef in Brussel	10
Het vijfde van het nummer: juni 2004	13
Le niveau ADW 2004 wat omvat	14
Een strip doorheen de nieuwe verkeersveerwoordelijke	14
Aangepaste vergoedingen voor RMI	15

Nieuw dit najaar

Deze zomer heeft de Mobiliteitsgids een nieuw rubriek in het leven geroepen "Mobiliteit in de kijker". Het komt daarin aan bod: lokale gemeenten van het gewest beschikt inmiddels over een mobiliteitsdienst, met de meest uiteenlopende taken: follow-up van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, maatschappelijk voor informatie van de burgers, organisatie van activiteiten rond mobiliteit en nog veel meer.

In de volgende maanden zullen wij een portret schetsen van de mobiliteitsdiensten van de 29 gemeenten, enerzijds om hen in de schijnwerpers te plaatsen en anderzijds om onze lezer van informatievoorziening in de praktijk te zetten door de uitwerking van ervaringen en goede praktijken onder allerlei mensen die met mobiliteit te maken zijn.

Bovendien vertoekt de Mobiliteitsgids achtere de gebroete van een brochure, de "Katern van de Mobiliteitsgids". In die andere elektronische publicatie zal een welbepaalde thematische volgtijd worden. Het zal in zoverre zijn het technische verloop van de Mobiliteitsgids. Het eerste nummer behandelt het bewonersparticiperen en zal in de loop van de maand september het lichtlicht zien. Het is ook naar uit te kijken naar.

De Redactie

Mobiliteit in de kijker

Mobiliteit in Anderlecht

De Mobiliteitsdienst volgt de grote stad. In 2004, mobiliteit, organiseert sensibiliseringsacties, doet secretariatswerk voor de verschillende commissies en zet verschillende projecten in de praktijk (cf. infra).

Bovendien beantwoordt zij dagelijks vragen vanwege burgers met mobiliteit problemen met parkeren, smalle, beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers of schoolvervoersvragen, ...

Die vragen worden rechtstreeks door de bevoegde diensten behandeld of in de commissie Mobiliteit en Verkeer als een transversale aanpak wordt is.

De Commissie Mobiliteit en Verkeer
Deze commissie vergadert om de 2 weken en bestaat uit vertegenwoordigers van de Politie, het kabinet van de Burgemeester, de diensten Operatieve Werken, Stadsbouw en Mobiliteit, alsook hun respectieve Schepenen.

Naast deze commissie Mobiliteit en Verkeer zijn er nog twee andere commissies, die uit Anderlechtse burgers bestaan.

"Steevast de doelmans van de burger belangrijk is om een project rond mobiliteit te doen begrijpen en aanpakken, moet het goed voorbereid worden, gelukwensend en op het goede moment knagend, omdat een slecht gebruikte participatieve methode zichzelf en het hele project schade toebrengt".

De Adviescommissie Mobiliteit

Deze commissie werd in juni 2003 opgericht in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP). Het is een soort begeleidingscomité dat bestaat uit een vijftiental inwoners die de verschillende weggebruikers vertegenwoordigen en individueel of als vertegenwoordiger van hun wijkelement.

1. Een globaal mobiliteitsbeleid : act locally, think globally

Testoperatie, pilootoperatie, proef, ... allemaal woorden en uitdrukkingen die momenteel graag in de mond genomen worden. Hier beslist een gemeente een nieuwe inrichting aan te brengen op een kruispunt, daar wijzigt een andere het parkeerstelsel radicaal in een winkelstraat of een derde legt snelheidsremmers aan in een woonwijk. Zoals we zien opent mobiliteit een zeer creatieve waaier aan projecten van allerlei aard. We moeten er echter op wijzen dat zo'n testoperatie lokaal wel zeer nuttig kan lijken, maar ze toch moet kaderen in een veel globaal mobiliteitsbeleid en passen in de gemeentelijke of gewestelijke mobiliteitsplannen (IRIS-plan). Tot slot herinneren we eraan dat een testoperatie niet verondersteld wordt te beantwoorden aan de specifieke belangen van een persoon of een kleine groep mensen, maar aan algemene belangen die deze overstijgen (arbitrage- en beslissingsbevoegdheid van het beleid). Die aanpak betekent echter niet dat het belang van het individu stelselmatig ontkend moet worden, maar toont dat een testoperatie zelden bij iedereen in de smaak zal vallen.



Bron :
<http://www.hut.fi/~hjokileh/Ysss2002/NIMBY.html>

2. Een voorbeeld : het parkeerbeleid in vraag



Bron : <http://www.rire.org>

lijkt op het vlak van voordelen die de voorgestelde wijzigingen inhouden, vaak een remming is voor de handelaars en omwonenden die lijden onder het syndroom « NIMBY » (« Parkeerplaatsen verwijderen is de doodsteek voor de handel! », « Waar moet ik gaan parkeren als het kortparkeren ingevoerd wordt? », « Hoe geraken vrachtwagens hier voor leveringen? », « Niemand herinnert zich de parkeerschijf nog, waarom dan? », « Wie gaat dat controleren? » ...).

In de ruime waaier aan instrumenten waarover de beleidsvoerders beschikken, is het instrument « parkeren » zeker één van de meest doeltreffende om het probleem van de verkeersopstoppingen of wildparkeren aan te pakken (dubbelparkeren, moeilijkheden om leveringen te verrichten). Een weldoordacht parkeerbeleid zal bijvoorbeeld de economische activiteit van een buurt nieuw leven kunnen inblazen, door langparkeerders te bannen, door leveringen op bepaalde tijdstippen te vergemakkelijken en de rotatie van de voertuigen - en dus ook van mogelijke klanten - te bevorderen. Bovendien zullen de gevoerde acties ook het levenskader verbeteren van de handelaars en de omwonenden (minder stilstaande auto's in dubbele file, minder ongelegen getoeter, minder vervuiling, ...). Tijdens de vergaderingen stellen we echter vast dat wat voor de beheerder van het project evident

Zoeken naar een consensus

Het spreekt voor zich dat als het gaat om een buurt gaat waar er veel handelszaken en woningen zijn, de handelaars en omwonenden een belangrijkere rol zullen spelen bij het overleg en ook de MIVB aan de besprekingen zal moeten deelnemen als een bus- of tramlijn de zone in kwestie doorkruist.

Zoals we zien, kan het aantal betrokken partijen vrij snel toenemen en kan de operatie enkel sereen verlopen als alle actoren zich bij het project betrokken voelen en door de coördinator aangesproken! Buiten een zuiver technische aanpak moet de operatie dus ook een zeer sterke participatieve aanpak hebben. Zo niet kan men te kampen krijgen met passiviteit of zelfs vijandigheid van bepaalde actoren die niet bij het project betrokken werden.

En het gaat er niet om hun eisen van tafel te vegen, maar hun de kans te bieden om zich uit te drukken en samen na te gaan of hun voorstellen opportuun zijn en technisch, financieel en esthetisch haalbaar. We mogen immers niet uit het oog verliezen dat zij perfect de buurt kennen waarin zij leven of werken en dat zij zich als echte lokale deskundigen mogen profileren en de aandacht kunnen vestigen op belangrijke elementen die de voorafgaande studie niet aangestipt heeft³. Na overleg zal de knoop wel doorgehakt moeten worden. De coördinator van het project zal de voorgestelde oplossingen dan zo goed mogelijk moeten synthetiseren en voor elk voorstel de aangehaalde argumenten zo objectief mogelijk overnemen om de beleidsvoerder een zo precies en relevant mogelijk beeld van de mogelijkheden te geven.

Het comité van de weg, het vervoer en de gewestelijke ontwikkeling van de World Road Association heeft zijn standpunt in 2000 als volgt samengevat: *“Van in het begin moeten de voornaamste doelstellingen van de wegenplanning bestaan in de kwaliteit van de dienstverlening aan de weggebruikers en de milieubescherming. Dat vereist enerzijds kennis van de behoeften van de weggebruikers en anderzijds kennis van de milieu- en sociale bekommernissen van de gemeenschap en de bevolking op wie het project betrekking heeft. Die bekommernissen moeten aangestipt worden dankzij een zorgvuldig uitgewerkt proces van participatie en engagement van het publiek in het hele proces van inrichting van de weg. Door het publiek van in het begin en openlijk te raadplegen kunnen van meet af aan moeilijke vragen aangekaart en opgelost worden en vermijdt men latere nutteloze confrontaties en bijkomende kosten of zelfs de schrapping van het project.”*(vert.)⁴

Hoewel deze aanbeveling onze woorden perfect illustreert, wensen wij ze wel te nuanceren door eraan toe te voegen dat het publiek van in het begin geraadpleegd moet worden, maar zonder dat dit betekent dat de projectbeheerder met lege handen naar de eerste vergadering komt. Hij moet in het begin immers een precieze plaatsbeschrijving voorleggen (eventueel samen met de betrokken actoren opgemaakt), de beoogde doelstellingen (die de beleidsvoerder met de steun van de administratie maar zonder de medewerking van de verschillende interveniënten vastgelegd heeft) en voorstellen tot oplossingen (niet noodzakelijk volledig uitgewerkt). Zo zullen de besprekingen volgens onze ervaring rechtstreeks toegespitst kunnen worden op concrete aspecten zonder tijd te verliezen aan eindeloos getalm en zonder het doel van het project in het gedrang te brengen.

Altijd goed om weten ...

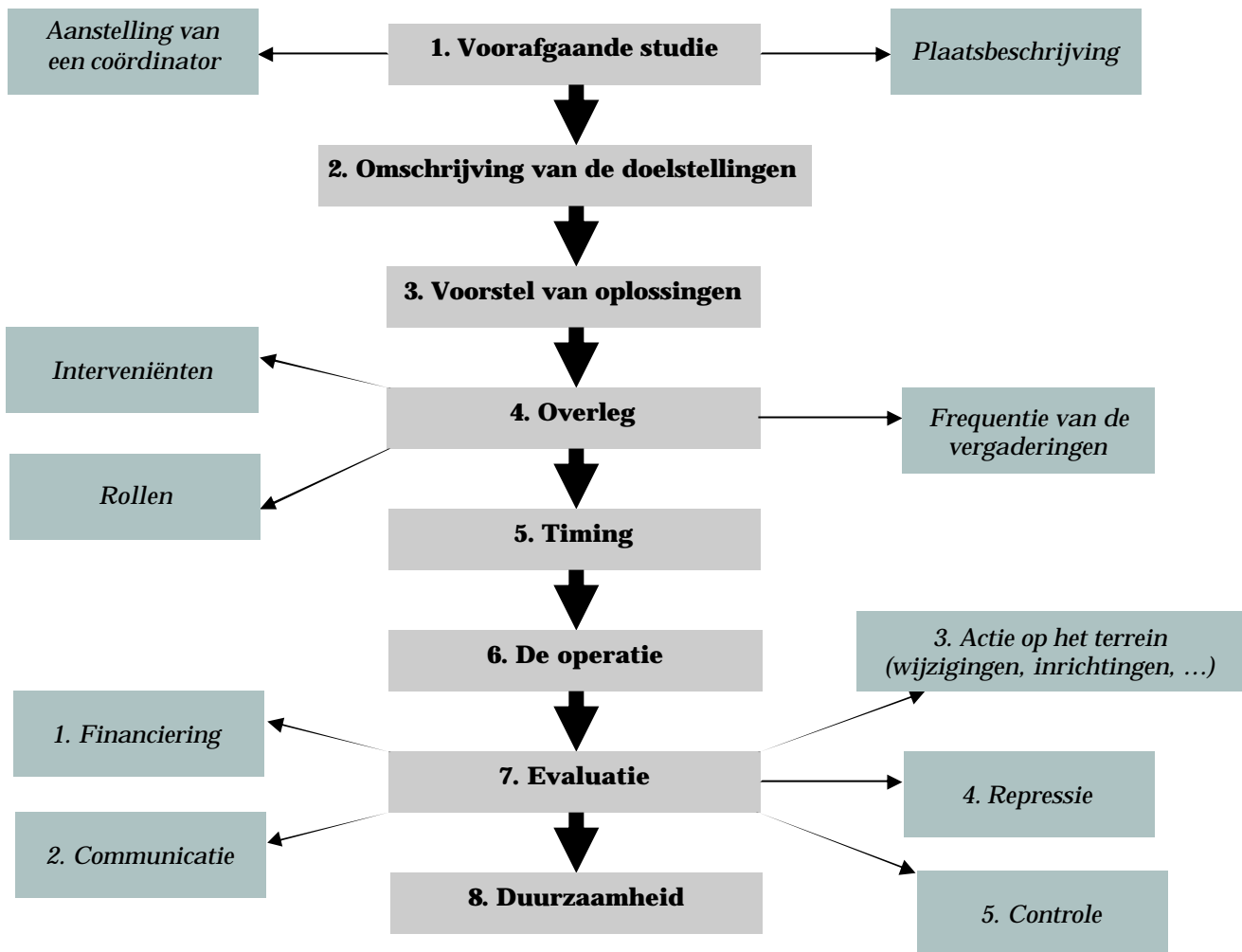
Als u meer wil weten over het parkeerbeleid, en in het bijzonder het bewonersparkeren, kan u de Katern van de Mobiliteitsgids nr. 1 van oktober 2004 raadplegen, getiteld « Bewonersparkeren ».

U kan het document downloaden op de website van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest: www.vsgb.be.

U vindt er een massa informatie en de hele wetgeving aangaande die problematiek en tips van specialisten in mobiliteit.

³ Bovendien beschikken zij over een niet te verwaarlozen gewicht om een project te doen mislukken. Een weldoordacht proces voor participatie van het publiek is vaak de beste manier om tot een situatie te komen waar iedereen zijn gading vindt. Die aanpak is geen waarborg voor succes, maar vermindert de risico's op tijd- en geldverspilling.

3. METHODOLOGIE - De grote etappes



3.1. Voorafgaande studie: plaatsbeschrijving - projectcoördinator

Zodra de politieke beslissing genomen is om problemen op te lossen die verband houden met de (slechte) mobiliteit in een wegedeelte, een straat of wijk, vormt de studie « plaatsbeschrijving » het praktische startschot van de testoperatie.

A. De coördinator

In de eerste plaats dient er een **coördinator** aangesteld te worden voor het project. Die laatste zal als taak hebben het hele project te coördineren: de plaatsbeschrijving opmaken (eventueel in samenwerking met de administratie, gemeenten of iedere andere partner die over belangrijke informatie beschikt), vergaderingen organiseren (een secretaris aanstellen die de notulen opmaakt), de debatten in goede banen leiden, de planning en timing voorstellen, de follow-up doen, het eindverslag opstellen.

B. De plaatsbeschrijving

Deze studie is zeer belangrijk om de volgende redenen :

- het geeft een precieze omschrijving van de problematiek (oorzaken, gevolgen, ...),
- de details van de testoperatie worden vastgelegd (betrokken partijen, lokalisatie, technische kenmerken ...),
- het dient als argumentenlijst voor beleid en doelstellingen en als basis voor gedetailleerdere voorstellen,
- het maakt de vergelijking mogelijk van de resultaten vóór en na wijziging van het parkeerregime, of vóór en na de plaatsing van de inrichtingen.

In bepaalde gevallen is de opstelling van de plaatsbeschrijving de langste fase van de operatie.

Als voorbeeld: de studie betreffende de flessenhals van de Louizalaan (waarvan het doel was de tijdstippen voor leveringen te wijzigen en de rest van de tijd een blauwe zone in te voeren, in plaats van het vrij parkeren + lichte ingrepen bij het binnenrijden van de flessenhals + opfrissing van de bestaande markeringen en trottoirs) bekeek de volgende elementen⁵:

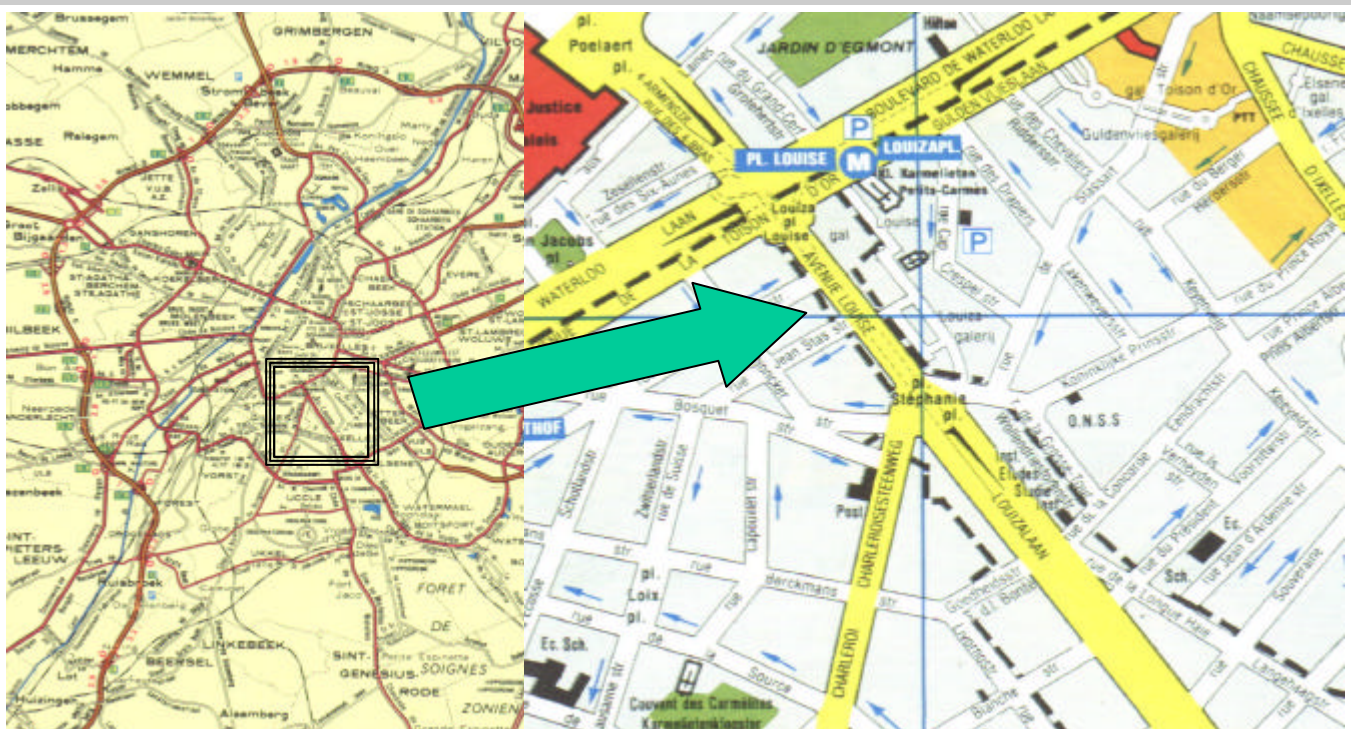
- het type weg: gemeentelijk of gewestelijk,
- lijst van de gemeenten die betrokken zijn bij het beheer van de bestudeerde zone,
- technische kenmerken: lengte en breedte van de rijbaan, aantal rijstroken, voorrangsregels, bestaande signalisatie en wegmarkeringen ...
- beschrijving van de staat van de trottoirs, de markeringen, de signalisatie, de rijbaan, ...
- aanwezigheid van de MIVB (eventueel ook type inrichting: al dan niet overrijdbare bedding),
- analyse van het verkeer en overzicht van de meest voorkomende overtredingen (dubbele file, frequente leveringen, hoge snelheid, « ingepalmde » leveringszones, gebruik van de overrijdbare bedding ...),
- tellen van de fietsers,
- voornaamste bestemming van de zone en type parkeren: handel - woningen - industrie - gemengd, betalend parkeren - blauwe zone - vrij - leveringen - voorbehouden - andere,
- studie van de maximale capaciteit (aantal beschikbare parkeerplaatsen, eventueel parkeerplaatsen voor fietsen/motorfietsen inbegrepen),
- bezetting en rotatie van de parkeerplaatsen (zie rooster en methodologie in bijlage 1),
- analyse van de parkeercapaciteit in de onmiddellijke nabijheid (openbare en gemeentelijke parkings),
- al dan niet aanwezigheid van pijlen naar de naburige openbare of gemeentelijke parkings,
- analyse van de mogelijke impact van de wijzigingen van het parkeerregime op de aanpalende straten (verschuiving van het parkeren).

In het ideale geval is het document geïllustreerd met foto's om het geheel vlotter leesbaar en duidelijker te maken. Het zal immers als basis dienen voor de opbouw van de hele testoperatie en de informatie van de verschillende actoren op het terrein.

Praktisch geval

In de «flessenhals» tussen het Louiza- en het Stefaniaplein, in het centrum van Brussel en vlakbij het Justitiepaleis, komen vele functies voor (winkelen, leveren, parkeren, allerlei soorten voertuigen waaronder ook fietsen en openbaar vervoer), maar dat creëert een aantal problemen die met elkaar samenhangen: vertraging van de doorgang van de trams, dubbele file, niet-naleving van de leveringszones of nog onveiligheid van voetgangers en fietsers. Naast die problemen met circuleren en parkeren hebben onze voorafgaande studies ook duidelijke lacunes aan het licht gebracht in de inrichtingen (omvergereden paaltjes, wegdek in slechte staat, ...).

De chaotische sfeer die daar het gevolg van is, schendt het prestigieuze imago van de buurt en versterkt het gevoel van onveiligheid. Het doel van de operatie was dus komaf te maken met de “normvervaging”.



⁵ Naar gelang van het thema van de operatie en de vooropgestelde doelstellingen kan de lijst uiteraard aangepast worden: bepaalde elementen kunnen overbodig zijn of net ontbreken.

Praktisch geval

« De enquête die de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk gewest op 12, 28, 30 maart en op 3 april 2002 verricht heeft, leidt tot de volgende conclusies:

Beheer van de « flessenhals »: vele betrokkenen

Het deel van de Louizalaan tussen het Stefania- en het Louizaplein valt onder het beheer van het Gewest. De rijbaan ligt er op het grondgebied van de stad Brussel. De gebouwen en de trottoirs met oneven nummers en de trottoirs en gebouwen met nr. 2 t/m 22 behoren tot de gemeente Sint-Gillis, terwijl de nummers 24 t/m 52 op het grondgebied van Elsene liggen.

Bovendien wordt de Louizalaan beschouwd als een grootstedelijke weg en het nieuwe GewOP preciseert dat het openbaar vervoer daar over een "beschermde bedding" moet beschikken.

Tot slot kruist de fietsroute A (kleine ring) de Louizalaan ter hoogte van het Stefaniaplein (Wollendriestoren – Stefaniaplein – Dejonckerstraat – Bosquetstraat).

Technische kenmerken

De rijbaan bestaat er uit twee rijstroken die elk 3 meter breed zijn en gescheiden zijn met een overrijdbare bedding voor openbaar vervoer en taxi's die 5,35 meter breed is. De breedte van de trottoirs schommelt tussen 2,07 en 4,09 meter, terwijl de parkeerplaatsen 2 meter breed zijn.

De Jourdan- en de Stasstraat moeten voorrang verlenen aan de Louizalaan (verkeersborden B1 en B15).

De trams van lijn 91, 92, 93 en 94 van de MIVB rijden door dit stuk van de Louizalaan. Het metrostation "Louiza" van lijn 2, op het Louizaplein, vormt een belangrijk knooppunt van het openbaar vervoer.

Er zijn verschillende parkings in de buurt die openstaan voor het publiek: parking Poelaert-Sablon (Poelaertplein, 500 plaatsen), Wiltchers' (Louizalaan 83A, 615 plaatsen), Deux portes (Waterloolaan 2A, 930 plaatsen), Louizagalerij (Kapitein Crespelstraat 27, 96 plaatsen) en Gulden Vlies (Gulden Vlieslaan 20, 260 plaatsen).

Resultaten van de enquête

- ⇒ Tijdens de enquête die we ter plaatse verricht hebben op 12, 28, 30 maart en 3 april 2002 hebben wij opgemerkt dat de trams regelmatig geblokkeerd werden omdat particulieren met hun voertuig de overrijdbare bedding van de tram gebruiken. Niet minder dan 60 voertuigen hebben op 12 maart tussen 15.28 en 15.38 over de trambedding gereden, meer bepaald 34 voertuigen in de richting van het Louizaplein en 26 in de richting van het Stefaniaplein.
- ⇒ Aan het Louizaplein komen de auto's komende van het rondpunt vaak met twee naast elkaar aan bij de flessenhals, waardoor de bestuurder die links rijdt verplicht is de trambedding op te rijden. Hetzelfde werd vastgesteld aan het Stefaniaplein.
- ⇒ Ook al zijn er geen obstakels of wagens op de rijweg, sommige automobilisten aarzelen niet om toch over de trambedding te rijden.
- ⇒ De leveringszones worden ingepalmd door automobilisten die het verkeersreglement aan hun laars lappen. Een verkeersbord vermeldt nochtans dat de parkeerplaatsen tussen 10 en 15 uur voorbehouden zijn voor leveringen (bord E1 aangevuld met een onderbord waarop staat "van maandag tot vrijdag van 10 tot 15 u" en een pictogram van een vrachtwagen die aan het lossen).
- ⇒ Onze waarnemingen tonen aan dat de leveringen voornamelijk plaatsvinden in de voormiddag in de week, en steeds in dubbele file. Op dinsdag 12 maart, tussen 14.10 uur en 15.55 uur, en op zaterdag 30 maart, tussen 14.35 en 16.20 uur, heeft geen enkel voertuig een levering gedaan. Op donderdag 28 maart, tussen





8.05 uur en 9.45 uur daarentegen hebben 4 voertuigen goederen gelost en op woensdag 3 april tussen 10.20 uur en 12.10 uur, 18 voertuigen, allemaal in dubbele file file.

⇒ Bovendien hebben wij vastgesteld dat op 12 maart geen enkel voertuig zijn plaats verlaten heeft gedurende het eerste uur van onze enquête en dat er slechts 5 auto's vertrokken zijn gedurende het volgende halfuur. Geen enkel van die voertuigen bleek van een buurtbewoner te zijn. Dezelfde resultaten werden opgetekend bij de enquêtes van 28 en 30 maart en 3 april (respectievelijk 6, 8 en 8 rotaties), uitgezonderd wat de eigenaars van de wagens betreft, die op zaterdag voornamelijk uit de gemeenten van het Brussels Gewest komen.

⇒ Wij stippen tevens aan dat er drie parkeerzones gereserveerd waren voor voertuigen die werken uitvoerden, meer bepaald de zones tussen de gebouwen nr. 13 en 19, tussen nr. 50 en 48, en tussen nr. 24 en 30 (op 3 april waren de data op de borden nagenoeg uitgewist). Dit ongepast parkeergedrag

zet andere automobilisten aan om dubbel te parkeren, wat leidt tot opstoppingen en grote vertragingen in dit deel van de Louizalaan.

⇒ De veiligheid van de voetgangers komt sterk in het gedrang wanneer zij willen oversteken. Om geen vals gevoel van veiligheid te geven ten aanzien van de tram, wordt de markering van de zebra's onderbroken ter hoogte van de overrijdbare trambedding. Aangezien de automobilisten er ook over rijden, zijn de voetgangers tijdens het oversteken niet in veiligheid.

⇒ Voor de fietsers is geen enkele inrichting of signalisatie gunstig. Een echt hindernissen-parcours: ofwel rijden zij op de rijbaan tussen de rijdende en de dubbel geparkeerde auto's, ofwel op de overrijdbare bedding, met het niet te verwaarlozen risico met een wiel in een rail vast te geraken of door de tram van de weg gemaaid te worden. Het is dus niet verbazend dat wij op 12 maart slechts 2 fietsers geteld hebben in dit stuk van de Louizalaan. Wij moeten echter ook aanstippen dat het weer die dag niet aangenaam was om te fietsen (regen), waardoor dat cijfer niet representatief is. Op 28 maart werden daarentegen 46 fietsers (waarvan 3 op het trottoir en 2 op de tramsite) opgetekend, terwijl slechts 33 en 35 fietsers de flessenhals van de Louizalaan genomen hebben op 30 maart en 3 april.

⇒ De omvergereden paaltjes en afval van werken geven de Louizalaan een belabberd uitzicht. Op bepaalde plaatsen werden de paaltjes waarschijnlijk verwijderd door automobilisten, waardoor ze op de trottoirs kunnen parkeren in de buurt van de Louiza-galerij. »



In het geval van deze studie hebben de handelaars van de « flessenhals » bijkomende informatie kunnen leveren betreffende de leveringen (gebruikelijke tijdstippen van de leveringen, gewoontes van de leveranciers, omstandigheden voor de leveringen in de dwarsstraten ...), de veiligheid van de voetgangers (waar steken zij het vaakst over?) of nog de gewoontes van de fietsers inzake parkeren (informeel parkeren aan de andreaskruisen). Bepaalde handelaars hebben ook tot het debat bijgedragen door vergelijkingen te maken met inrichtingen van dat type in andere grote Europese steden.

3.2. Omschrijving van de doelstellingen

De politieke beslissing moet uiteraard gepaard gaan met één of meer welomschreven doelstellingen (indien mogelijk met cijfermateriaal, om de evaluatie van de operatie te vergemakkelijken). Het is volgens ons niet wenselijk de basisdoelstellingen te bespreken met de werkgroep (alle vertegenwoordigers van de bij het project betrokken actoren, cf. infra). Het gaat om berekeneerde beslissingen tussen de politiek en de administratie. Het is echter noodzakelijk ze op de eerste vergadering van de werkgroep duidelijk voor te stellen, met de voorafgaande studie ter ondersteuning, en ze aan te passen indien nodig.

Als er te veel doelstellingen zijn, kan dat de vergaderingen aanzienlijk bemoeilijken. De moderator dient er dan over te waken dat de problemen, de doelstellingen en de oplossingen goed geordend blijven om te voorkomen dat goede ideeën verloren gaan in discussies die alle richtingen kunnen uitgaan. Zijn rol is dus primordiaal en doorslaggevend.

Praktisch geval

Oplossingen die uiteindelijk gekozen werden voor de testoperatie « flessenhals van de Louizalaan ».

Inrichtingen

- Tram

Op korte termijn (in het bijzonder voor de test) zou de aanleg van een verkeersgeleider ter hoogte van het Louizaplein overwogen kunnen worden. Een inrichting aan de kant van het Stefaniaplein zou die maatregelen nuttig moeten aanvullen.

- Parkeren

Het is wenselijk de omvergereden paaltjes terug te plaatsen en hun afstand na te gaan ten opzichte van de trottoirrand.

- Fietsers en voetgangers

De plaatsing van beschermingsbarrières in de vorm van het andreaskruis ter hoogte van de zebrapaden ter hoogte van de nrs. 30-32 en 14-16 zou welkom zijn, enerzijds om de voetgangers te kanaliseren en anderzijds om er fietsen in te kunnen plaatsen.

Praktisch geval

Rekening houdend met het voorafgaande, werden er 10 doelstellingen gedefinieerd teneinde de problemen in de flessenhals van de Louizalaan te beperken of weg te werken:

- ⇒ *een betere rotatie van de auto's*
- ⇒ *het systeem van kortparkeren introduceren (buiten de leveringsuren)*
- ⇒ *de capaciteiten van leveringen waarborgen*
- ⇒ *het circuleren van de tram vlotter maken*
- ⇒ *de automobilisten aanmoedigen om de openbare parkings te gebruiken*
- ⇒ *de mensen aanmoedigen om alternatieve vervoerswijzen te gebruiken (tram, taxi, fiets, te voet, ...)*
- ⇒ *het aantal overtredingen verminderen (met 60 %?)*
- ⇒ *de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren ten gunste van handelaars en omwonenden*
- ⇒ *geen dubbel geparkeerde wagens meer.*

3.3. Oplossingen voorstellen

Het is belangrijk om na de studie van het terrein en de vastlegging van de doelstellingen reeds verschillende mogelijke oplossingen uit te werken. Die kunnen dienen om de verschillende debatten op de werkvergaderingen op gang te brengen. De voorgestelde oplossingen moeten vrij goed omschreven zijn, zonder volledig uitgewerkt te zijn. Meer dan op de doelstellingen die de deelnemers evident moeten lijken, zijn de mogelijke oplossingen die welke verder besproken kunnen worden (het zal mogelijk zijn de doelstellingen snel als verworven te beschouwen, door de aandacht van de deelnemers te vestigen op de mogelijke oplossingen).

De voorgestelde oplossingen kunnen hetzij op korte termijn (onmiddellijk toepasbaar), hetzij op middellange of op lange termijn zijn (als bijv. zware investeringen nodig zijn). Het is belangrijk het onderscheid te maken, omdat bepaalde acties door de trage uitvoering wellicht niet uitgewerkt kunnen worden in het kader van een testactie, die per definitie beperkter is in tijd. Dat mag de beheerder van het project echter niet verhinderen om gebruik te maken van het overleg om wijzigingen of inrichtingen op langere termijn voor te stellen (in dat geval zal de testoperatie dienen als startschot voor omvangrijkere werken of wijzigingen).

Het is tevens belangrijk van in het begin aan de betrokkenen te preciseren of het om een gewone test gaat (voorlopige inrichtingen en wijzigingen, alles wordt na een welbepaalde tijdsperiode in de oorspronkelijke staat hersteld), een testoperatie (inrichtingen en wijzigingen worden na feedback en evaluatie verwijderd of eventueel aangepast en daarna definitief geplaatst) of een duurzame inrichting of wijziging.

Wegmarkeringen

Wat de wegmarkeringen betreft, stellen wij de volgende maatregelen voor :

◆ *Parkeren*

Op de werkvergadering van 20 maart en 23 april 2002 waren alle aanwezigen voorstander van de suggestie om het parkeren in de flessenhals van de Louizalaan overdag te verbieden en er bijgevolg enkel het stilstaan toe te laten (dus enkel de tijd die nodig is om personen te laten in- of uitstappen of goederen in- of uit te laden). Er zullen dus borden E1 die het parkeren verbieden geplaatst moeten worden. De uren van het begin en het einde van het parkeerverbod werden overeengekomen met de omwonenden en de handelaars op een vergadering in mei.

Bovendien wordt er specifieke aandacht en follow-up door de politie gevraagd, meer bepaald voor het beheer van werken. Men moet immers vermijden dat er verschillende werken tegelijk plaatshebben in dit gedeelte van de Louizalaan

◆ *Bewegwijzering*

Automobilisten die willen parkeren, moeten aangemoedigd worden om de openbare parkings te gebruiken. Daarom moeten er (dynamische en/of statische) wegwijzers naar de openbare parkings aangebracht worden. Daartoe moeten borden F33 en/of F34a geplaatst worden om de automobilisten naar de openbare parkings te begeleiden.

Repressie

De test heeft pas zin als hij gepaard gaat met een actieve repressiecampagne en doeltreffende follow-up van het Parket.

* *Controle en repressie door de lokale politie*

Men zal zich voornamelijk toeleggen op de bestraffing van dubbelgeparkeerde wagens, de niet-naleving van het parkeerverbod of nog het gebruik van de trambedding. Er zal ook gestreefd worden naar de verbetering van de veiligheid van fietsers en voetgangers.

Men kan gebruik maken van PV's en auto's wegslepen.

* *Follow-up door het Parket*

De follow-up van het Parket kan enkel doeltreffend zijn als de processen-verbaal duidelijk opgesteld zijn en de signalisatie correct is. Anders kan het Parket veel protest te verwerken krijgen.

Informatie en sensibilisering : ideeën

Uit de vergadering van 20 maart 2002 is duidelijk gebleken dat :

- ⇒ *de communicatiecampagne kleinschaliger zou moeten zijn dan aanvankelijk voorzien was ;*
- ⇒ *een betere toespitsing op de gebruikers van de flessenhals nodig is.*



Op de eerste vergaderingen moeten immers oplossingen gevonden worden waar zo veel mogelijk partijen tevreden mee zijn (wetende dat het weinig waarschijnlijk is dat ze iedereen bevallen). Dat levert tijdswinst op, aangezien de technici de uiteindelijk gekozen oplossingen zo kunnen uitdiepen.

Praktisch geval

In het geval van de flessenhals van de Louizalaan hebben de eerste vergaderingen de aanzet gegeven voor:

- a. *de inrichtingen op het vlak van "verkeersgeleiders" door tests met markeringen, in plaats van onmiddellijk tot een definitieve aanleg over te gaan,*
- b. *niet te opteren voor het andreaskruis als fietsenparking maar veeleer gebruik te maken van de bushokjes aan de twee uiteinden van de flessenhals,*
- c. *de aanbreng van actiemogelijkheden voor de sensibiliseringscampagne.*

3.4. Overleg

De sleutel tot het succes van een testoperatie berust op een geslaagd overleg. Het is dus primordiaal zich af te vragen hoe overleg georganiseerd kan worden dat de belangstelling van de verschillende actoren wekt en ze overtuigt dat ze rechtstreekse en significante invloed op de beslissingen zullen hebben. We hebben reeds enkele elementen gezien die de betrokken partijen kunnen geruststellen en eventuele spanningen kunnen wegwerken (hun « eisen » laten uitdrukken, hun mening vragen over de toestand, hun geen afgewerkte oplossingen voorstellen, ze nauw betrekken bij de mechanismen van communicatie met het publiek, uitgaande van het principe dat zij hun respectief publiek beter kennen dan u ...).

Er zijn veel methodes (adviescomités, samenwerkingswerkgroepen, commissies, openbare vergaderingen, open-deurdagen, conferenties, seminaries, « werkboek⁶ » ...) en de uiteindelijke keuze hangt nauw samen met de omvang van de testoperatie. Hoe grootschaliger en complexer de test, hoe meer inspanningen er geleverd moeten worden en hoe meer overleginstrumenten er ingeschakeld moeten worden.

Praktisch geval

In de test « Louiza-flessenhals » hebben wij geopteerd voor een samenwerkingswerkgroep die opgericht werd met een specifiek doel (de begeleiding van de test). Er werd een termijn vooropgesteld om tot conclusies te komen en concrete oplossingen voor te leggen aan de politieke beleidsvoerders. Voor de samenstelling van de werkgroep werd rekening gehouden met het lokaal weefsel (verenigingen van handelaars in het bijzonder). De groep moet immers een hele waaier aan belangen vertegenwoordigen en problemen unaniem trachten op te lossen. Zoals de auteurs van de studie van AIPCR preciseren: « Een samenwerkingswerkgroep kan nuttig zijn in die zin dat het de invloed van een gemeenschap op het beslissingproces kan verruimen en de capaciteit tot zelfbestuur kan versterken; de groep kan helpen om knelpunten weg te werken en bovendien kan men rekenen op het feit dat de beslissingen van de groep steun krijgen van een groot deel van de collectiviteit (ook al is die steun niet universeel)⁷.

i. betrokkenen

De coördinator van het project moet in het begin twee lijsten met betrokken partijen opstellen:

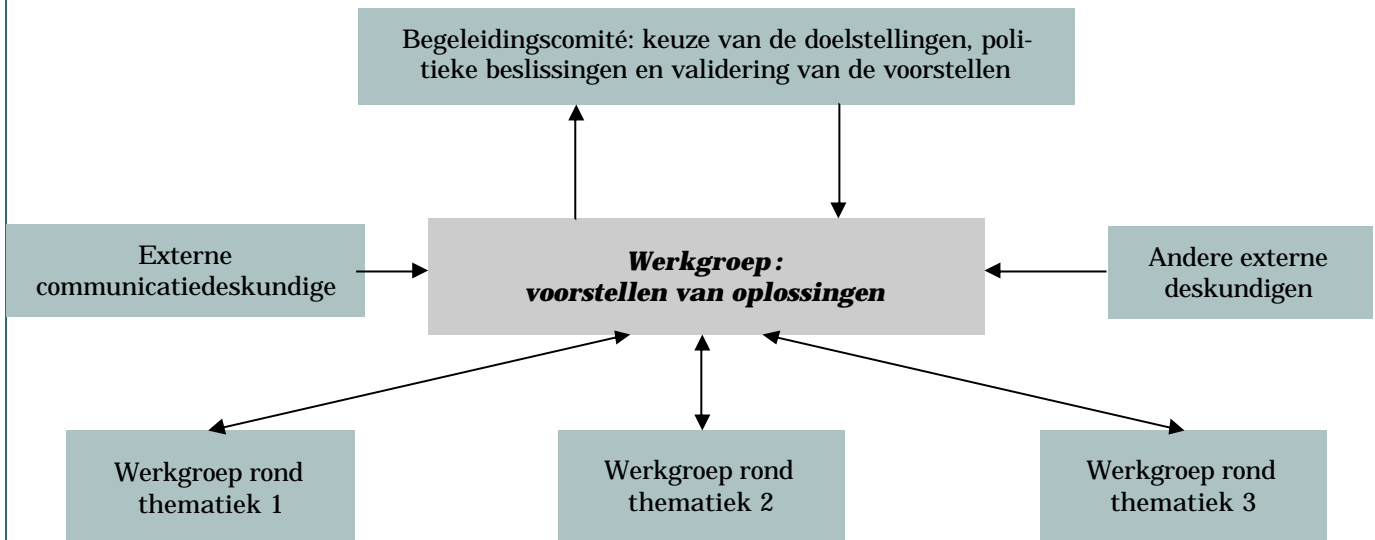
1. de eerste, het begeleidingscomité, bestaat enkel uit de politieke beleidsvoerders en de leden van de administratie die instaan voor de uitvoering van het project, alsook de coördinator die instaat voor de uitwisseling van informatie tussen het begeleidingscomité en de tweede groep,
2. de tweede groep of samenwerkingswerkgroep brengt alle partijen die op een of andere manier bij het project betrokken zijn rond de tafel bijeen. De samenstelling van de groep hangt sterk af van de situatie, maar een constant probleem zit in de aanstelling van vertegenwoordigers van de handelaars en de inwoners. Het gebeurt immers dat de verenigingen van handelaars en inwoners talrijk en soms vijandig gezind zijn, wat de taak aanzienlijk bemoeilijkt. Zij moeten echter allemaal uitgenodigd worden op de werkgroep, om remmingen te vermijden bij de uitwerking van het project. Omgekeerd zijn er ook gevallen waar er geen verenigingen van handelaars en buurtbewoners zijn. In dat geval zal de lokale informatie absoluut versterkt moeten worden (folder in alle brievenbussen, openbare vergaderingen, gemeentelijk informatieblad, ...).

De coördinator kan ook beperkte werkgroepen samenstellen (3 of 4 gespecialiseerde personen) om specifieke oplossingen te bestuderen. De conclusies van de besprekingen zullen op de volgende vergadering aan de werkgroep voorgelegd worden.

⁶ Volgens een classificatie uitgewerkt door het Comité AIPCR de la Route, du Transport et du Développement régional (C4) van de World Road Association, *Méthode pour obtenir la participation du public à l'élaboration des projets routiers*, 2000, AIPCR, pp 28-35.

⁷ ibidem.

Schematisch overzicht ...



Praktisch geval

Als voorbeeld vindt u hieronder de lijst met de leden van de werkgroep die opgericht werd in het kader van de testoperatie « Louiza-flessenhals ».

- Stad Brussel, gemeente Elsene en Sint-Gillis,
- Politiezone Brussel-Elsene en Zuid,
- Brussels verkeersparket,
- Bestuur Uitrustingen en Vervoer,
- Kabinet van de Minister van Openbare Werken,
- Kabinet van de Minister van Mobiliteit,
- MIVB,
- VSGB,
- Verenigingen van handelaars,
- Uitbaters van openbare parkings,
- Externe communicator (op enkele vergaderingen).

Aangezien er in de flessenhals van de Louizalaan veel winkels zijn en er geen buurtcomité of gestructureerde bewonersvereniging is, moesten we werken zonder vertegenwoordiging van de omwonenden (zij werden wel op de hoogte gebracht door middel van een folder in alle brievenbussen en enkele informatieacties in de flessenhals).

Tijdens de testoperatie zijn verschillende beperkte werkgroepen geregeld samengekomen om punten te behandelen die betrekking hadden op de heraanleg van de overrijdbare bedding (MIVB-BUV), fietsenstallingen (BUV - handelaars - Decaux), de informatiecampagne (kabinetten - communicator), ...



ii. rollen

- ⇒ Begeleidingscomité : legt de doelstellingen vast en bepaalt, na objectief geïnformeerd te worden door de coördinator van het project, welke acties ondernomen moeten worden. Het is belangrijk wanneer een voorstel verworpen wordt, dat het comité het motief voor de weigering geeft, opdat de werkgroep zich niet onterecht opzijgeschoven voelt.
- ⇒ Werkgroep : bestudeert de problematiek en stelt het begeleidingscomité een lijst maatregelen voor die genomen moeten worden met het oog op de oplossing van de problemen.
- ⇒ Beperkte werkgroepen : bestuderen welbepaalde problemen. De conclusies van die besprekingen zullen aan de werkgroep voorgelegd worden op diens volgende vergadering.

Tijdens een operatie moet iedere deelnemer een precieze rol krijgen. Dat is een manier om iedereen erbij te betrekken door de betrokkenen te responsabiliseren (ze moeten voor de groep rekenschap afleggen: vertellen of zij hun deel van het werk gedaan hebben). In de werkgroep dient men steeds te waken over een verdeling van de taken in functie van de capaciteiten van iedere actor.

Praktisch geval

Als voorbeeld : de taakverdeling bij de testoperatie Louiza:

Brussel, Elsene en Sint-Gillis	Persconferentie door de Burgemeesters Toelatingen voor de plaatsing van reclamemateriaal Berichten in de gemeentelijke pers
Politiezone Bsl-Elsene en Zuid	Controle en verbalisering van overtredingen
Verkeersparket Brussel	Follow-up van de processen-verbaal Persconferentie
BUV	Opstelling van lastenboek voor aanstelling extern communicator Plaatsing van de verticale signalisatie: - vervanging van de aanvullende borden met de tijstippen waarop parkeren verboden is - plaatsing van de zonale aanduiding betreffende de blauwe zone - plaatsing van borden E3 die stilstaan verbieden ter hoogte van trottoiruitstulpingen - plaatsing van bewegwijzering naar parkings Opfrissing van de wegmarkeringen: - zebrapaden - volle lijnen ter afbakening van de overrijdbare bedding (eventueel verf in thermo-plastic) Inrichting van fietsenrek ter hoogte van het Stefaniaplein Vasthechting van de paaltjes Aanleg van inrichtingen bij het binnenrijden van de flessenhals om te voorkomen dat auto's de trambedding gebruiken
Kabinet Delathouwer	Beslissingen, follow-up van de test, persconferentie
Kabinet Chabert	Beslissingen, follow-up van de test, persconferentie
MIVB	Terbeschikkingstelling van stewards Studie van de frequentie van de trams Verdeling van folder en plannetjes
VSGB	Voorafgaande studie Follow-up van de test Coördinatie en contacten Eindverslag
Verenigingen van de handelaars « Louizapoort »	Informatie aan de klanten verdeling folder Affichage
Uitbaters van openbare parkings	Kortingstickets Informatie aan de automobilisten Verdeling folder Affichage
Externe communicator	Uitwerking van het plan van de sensibiliserings- en informatiecampagne Opstelling van folder en affiches Uitvoering van de sensibiliseringscampagne

iii. frequentie van de vergaderingen

De operatie zal opgestart worden met de eerste vergadering van het begeleidingscomité, waar de doelstellingen en de begindatum van de operatie (en het einde in geval van een test) vastgelegd worden.

De frequentie van de vergaderingen zal bepaald worden door de dringendheid van de situatie en de complexiteit van de operatie.

Het begeleidingscomité kan bij voorbeeld vergaderen in het begin van het project (doelstellingen), in het midden van het project (goedkeuring van de oplossingen) en aan het einde van het project (evaluatie). De frequentie van de vergaderingen van de werkgroep zal evenwel afhangen van de datum van het begin van de operatie (het tempo van de vergaderingen versnelt vaak vóór de eigenlijke operatie van start gaat). De beperkte werkgroepen zullen naar gelang van de te behandelen punten samenkomen.

Het is ook belangrijk dat de werkgroep minstens éénmaal samenkomt in de loop van de operatie om eventueel bepaalde acties bij te sturen.

Men moet aan de verleiding weerstaan om de werkgroepen te vaak te laten samenkomen. Anders kan de participatie en het enthousiasme sterk dalen. Er bestaan immers andere instrumenten, zoals email, om snel de verschillende actoren over een bepaald onderwerp te raadplegen zonder een vergadering te moeten organiseren.

Praktisch geval

*De operatie « Louiza-flessenhals » begon op 6 september 2002 (persconferentie).
De vergaderingen verliepen als volgt :*

- *begeleidingscomité: maart 2002 – juli 2002 – december 2002*
- *werkgroep : 1 maal per maand tussen maart en september 2002*
- *beperkte werkgroep: vooral in juli-augustus voor de praktische uitvoering van de inrichtingen.*

3.4. Timing

De coördinator van het project moet een tabel bijhouden voor de follow-up (wie? doet wat? en wanneer?) en roept partijen tot de orde die achterstand zouden kunnen oplopen ten opzichte van de vastgelegde planning.

3.5. De operatie

a. financiering

Het is uiteraard primordiaal dat de operatie geheel gefinancierd wordt door de gemeenten en/of het Gewest. De gemeenten en het Brussels Gewest beschikken bijvoorbeeld ieder jaar over budgetten die bestemd zijn voor de realisatie van testoperaties. Ter informatie vindt u hiernaast de verantwoordelijken van de verschillende departementen van het Bestuur voor de Uitrustingen en het Vervoer.

Men mag ook andere mogelijke pistes voor financiering of logistieke steun niet verwaarlozen (dat hangt af van het aantal en de kwaliteit van de partners van het project): de MIVB, de openbare parkings, de verenigingen van handelaars, ...

Directie Vervoerbeleid - Bestuur Uitrustingen en Vervoer Tél : 02 204 21 11
Algemene coördinatie : Alain Broes
IRIS-plan : Thierry Duquenne
VICOM-studies : Thierry Duquenne
Beheercontract van de MIVB : Jean-Louis Glume
Beheercontract van de Haven : Jean-Marc Muspratt
Incidentiestudies : Thierry Richel et Jean-Marc Muspratt
Parkeerobservatorium : Chantal Roland
Raamovereenkomst en gemeentelijke mobiliteitsplannen : Pierre-Jean Bertrand
Wetgeving wegverkeer en fietsbeleid : Pierre-Jean Bertrand
Richtplan zone 30 : Pierre-Jean Bertrand
Verkeer en parkeren vrachtwagens : Jean-Louis Glume
Modellisering netwerk en tellingen : Thierry Richel
Week van vervoering : Michel Doyen
Verkeersveiligheid : Philippe Barette
Geluid en wegbekleding : Philippe Barette
GEN : Christel Straetemans
Verkeerslichten : Jean-Marie Dumonceau
Fietsinrichtingen : Ulric Schollaert
Bedrijfsvervoerplannen en carsharing : Philippe Barette

b. communicatie

Welke operatie ook uitgevoerd wordt, er is een minimum aan informatie en communicatie met het publiek in ruime zin vereist. Hoe meer wijzigingen en inrichtingen, hoe meer communicatie er nodig is (bijv. de autoloze zondag of de inrichting met 4 rijstroken in de Wetstraat waarvoor een grootschalige communicatiecampagne gevoerd werd: radio, pers, tv, reclame, groen nummer, ...).

De uitstippeling van een communicatiestrategie moet in 4 fasen gebeuren :

- de doelstellingen van de campagne vastleggen,
- de doelgroepen omschrijven (kwalitatief en kwantitatief aspect),
- een concept uitwerken (dat aan de verschillende doelgroepen aangepast kan worden),
- aan de doelgroepen aangepaste instrumenten uitwerken voor informatie en communicatie.

Als de communicatiecampagne grootschalig is, kan het efficiënter zijn om een beroep te doen op een extern communicatiebureau. Dat kan hoge kosten teweegbrengen en vrij lange termijnen als er een lastenboek opgemaakt moet worden (zie bijlage 3) en een offerteoproep (wettelijke verplichting voor de overheid boven een bepaald bedrag). De keuze van de campagne (type instrumenten, lay-out, concept, ...) zal gebeuren in het begeleidingscomité, waarna de campagne in de werkgroep zal worden voorgesteld en toegelicht (en eventueel gewijzigd in functie van de reactie). De uitvoering van de campagne wordt aan de externe firma toevertrouwd, maar de coördinatie en de timing moeten constant door de coördinator van het project gevolgd worden. De campagne mag immers op geen enkel moment ontsnappen aan zijn opdrachtgever (de inhoud van de communicaties en van de verschillende promotie-instrumenten moet door de coördinator en door de werkgroep gevalideerd).

Praktisch geval

• **Doelstellingen**

De doelstellingen van de campagne « Louiza-flessenhals » waren :

- ⇒ *de bevolking voor de redenen van de operatie sensibiliseren ;*
- ⇒ *de groepen die de nieuwe maatregelen fel zullen merken, sensibiliseren ;*
- ⇒ *de handelaars sensibiliseren voor de operatie en ze eraan doen meewerken ;*
- ⇒ *de alternatieve parkeermogelijkheden meer ingang doen vinden.*

• **Doelgroepen**

Handelaars : zij kunnen als tussenschakel dienen om de informatie betreffende het testproject aan hun klanten door te geven (borden, inrichtingen, parkings, ...). Men kan ze bereiken via de comités van handelaars van de Louizalaan en via specifieke communicatie.

Parkingbeheerders : om van de test een succes te maken moeten zij de kaart van de synergie met andere actoren spelen. Zonder hun steun (en eventueel promotietarieven, bij voorbeeld, gedurende de test) zal het niet evident zijn het project tot een goed einde te brengen.

Gebruikers van de flessenhals : onder “gebruikers” verstaan wij iedere persoon die er parkeert en de klanten van de winkels. Zij vormen de belangrijkste doelgroep, aangezien zij aan de basis van het probleem liggen (bezetting van de voor leveringen voorbehouden ruimten op alle tijdstippen). Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de communicatie naar klanten, automobilisten en vrachtwagens (of bestelwagens) voor leveringen.

De MIVB (en diens gebruikers) : de gebruikers van de MIVB (lijn 91-92-93-94, metro Louiza) kunnen ook een doelgroep vormen. Zij kunnen immers de ambassadeur van de test zijn, aangezien zij er de voornaamste begunstigden van zullen zijn door de verbetering van de commerciële snelheid in de flessenhals. Bovendien mogen we ervan uitgaan dat een niet onaanzienlijk aantal omwonenden op dit gedeelte van de weg het openbaar vervoer gebruikt. Het zal dus een interessante informatievector zijn.

De buurtbewoners : zij vormen waarschijnlijk de moeilijkst te bereiken doelgroep. Maar zij mogen niet verwaarloosd worden. Veel van hen parkeren er wellicht hun auto (zeker 's nachts).



- **Concept**

De externe communicatiefirma, Red Cell, stelde voor om een campagne uit te werken die aandacht had voor de geschiedenis van de flessenhals. Daarom werd de campagne gebaseerd op het prestigieuze aspect van de flessenhals en werd uiteindelijk het volgende concept gekozen: « een ijzeren hand in een fluwelen handschoen ».

- **Verspreidingskanalen**

Om de verschillende doelgroepen te bereiken en om de impact van de campagne te verhogen werden verschillende kanalen gebruikt.

- * Het grote publiek.

⇒ *Persconferentie.*

⇒ *Kranten: op 21 september werd een kwart pagina gewijd aan de operatie in vier dagbladen: La Capitale, le Soir, La Dernière Heure, Het Laatste Nieuws en in Brussel Deze Week (zie uitreksels als bijlage).*

⇒ *Radio: een radiospot werd van 24 tot 27 september uitgezonden op Bruxelles-Capitale, Bel RTL, Contact 2, Contact NL/FR en Mango.*

- * De omwonenden, klanten en handelaars van de flessenhals van de Louizalaan.

⇒ *Persconferentie.*

⇒ *Verdeling van 10.000 folders door gekostumeerde hostesses en stewards van de MIVB op 6, 7, 9, 11, 13, 14, 17, 21, 23, 25, 27, 30 september en 4, 5, 8, 16, 22 oktober 2002.*

⇒ *De buurtbewoners en handelaars hebben allen een brief ontvangen (met de verschillende promotiemiddelen die voor de operatie uitgewerkt werden) die hen op de hoogte bracht van de test.*

⇒ *Specifieke berichten voor de leveranciers.*

⇒ *Verdeling van kleine kaarten van het Brusselse openbare vervoersnet door stewards van de MIVB.*

⇒ *Verdeling van 1.000 exclusieve parkeerschijven met de afbeelding van de campagne.*

⇒ *Berichten onder de ruitenwissers van de auto's.*



⇒ *Verdeling van promotickets voor parkings: 5.000 tickets voor 1 uur gratis parkeren in de parkings Wiltcher's (2.500) en Poelaert (2.500).*

⇒ *Plaatsing van 9 reclamepanelen in de flessenhals om de operatie in de verf te zetten, verdeling van affiches aan de handelaars.*

⇒ *Animatiedag (met gekostumeerde hostesses en campagne).*

c. wijzigingen van de signalisatie en/of de inrichtingen

Deze fase is uiteraard de hoeksteen van de hele operatie. Opnieuw moet de timing worden op punt gesteld en nageleefd door de verschillende diensten die de inrichtingen op het terrein moeten doorvoeren. Bovendien dient men vóór de aanvang van de operatie alle nodige vergunningen verkregen te hebben (Gewest, gemeenten, politie, ...).

- Wijziging van de verticale signalisatie en de wegmarkeringen
 - ⇒ rekening houden met de wettelijke voorschriften terzake (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, Code van de Wegbeheerder, Verkeersreglement, ...),
 - ⇒ zorgen voor de zichtbaarheid van de nieuwe signalisatie (het gaat om een nieuwe signalisatie; ze moet dus duidelijk zichtbaar zijn; men kan gebruik maken van bijkomende tijdelijke borden voor werken (d.w.z. met oranje achtergrond) die de wijziging aankondigen),
 - ⇒ de wijzigingen moeten geplaatst worden in een plan dat vastgelegd is in een aanvullend reglement en goedgekeurd door de toezichthoudende overheid. Wij vestigen de aandacht op het feit dat deze fase veel tijd in beslag kan nemen. De coördinator van het project dient van in het begin informatie in te winnen over de termijnen.

Men moet aandacht hebben voor de weersomstandigheden en een kleine marge voorzien als de hele operatie op een welbepaald moment van start moet gaan. Men kan immers geen markeringen aanbrengen of asfalt leggen op een vochtig wegdek !

- Inrichtingen

In het kader van een testoperatie kunnen ook vele punctuele inrichtingen overwogen worden (wij beogen hier dus niet “zwaardere” ingrepen, zoals verhoogde kruispunten). Enkele voorbeelden: Berlijns kussen, trottoiruitstulpingen, fietsenstallingen, inrichtingen die het parkeren verhinderen (paaltjes, kettingen, andreaskruisen, ...), bloembakken (in het kader van een zone 30 bij voorbeeld).

Het kan tevens interessant zijn van de operatie gebruik te maken om een “lifting” van de weg te doen (trottoirs herstellen, nieuwe asfalt gieten, nieuwe verflaag aanbrengen, ...).

Voor het aanbrengen van de inrichtingen :

- ⇒ rekening houden met de wettelijke voorschriften terzake (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, Code van de Wegbeheerder, Verkeersreglement, ...) en nagaan of er een bouwvergunning dient aangevraagd te worden.
- ⇒ zorgen voor de zichtbaarheid van de nieuwe inrichtingen, de verlichting bekijken (men kan gebruik maken van bijkomende tijdelijke borden voor werken (d.w.z. met oranje achtergrond) die de wijzigingen aankondigen, bijv. bij de aanleg van Berlijnse kussens, fietsenstallingen of anti-parkeerinrichtingen),
- ⇒ de wijzigingen worden bij voorkeur in een plan vastgelegd (geeft een globaal zicht op de aanpassingen en is bevattelijker, een belangrijk instrument voor de communicatie). Als er een stedenbouwkundige vergunning vereist is, zijn de plannen uiteraard verplicht en zijn bepaalde stappen noodzakelijk (gloedkeuring door de gemeenteraad en de toezichthoudende overheid (BROH)). Wij vestigen de aandacht op het feit dat deze fase veel tijd in beslag kan nemen. De coördinator van het project dient van in het begin informatie in te winnen over de termijnen.

Zowel voor de signalisatie als de wegmarkeringen moet men oog te hebben voor de weersomstandigheden en een kleine marge voorzien als de hele operatie op een bepaald moment officieel van start moet gaan. Als er zware infrastructuurwerken vereist zijn, dient men rekening te houden met het bouwverlof.

- Tijdelijke reclameborden

Als de operatie een grootschalige informatiecampagne omvat, kunnen tijdelijke reclameborden nuttig zijn. Dan moet men administratieve stappen ondernemen bij de gemeente om de nodige vergunningen aan te vragen. Wij vestigen de aandacht op het feit dat deze fase veel tijd in beslag kan nemen. De coördinator van het project dient van in het begin informatie in te winnen over de termijnen.

Praktisch geval

Voor de start van de sensibilisering- en de repressiecampagne zijn een reeks acties uitgevoerd die gericht waren op de wijziging van het parkeerregime in de flessenhals en enkele "kleine" structurele aanpassingen.

* het parkeren

De bevoegde dienst van het Bestuur Uitrusting en Vervoerbeleid plaatste in de laatste twee weken van augustus een aantal verkeersborden in de Louizaflessenhals. De verkeersborden E1 leggen een parkeerverbod op van maandag tot vrijdag tussen 6 en 14 uur (leveringszones) en zijn aangevuld met een onderbord met de vermelding "van maandag tot vrijdag, van 6 tot 14 u" en een pictogram van een vrachtwagen met neergelaten laadklep.



Tijdens dezelfde periode is een blauwe zone ingevoerd in de flessenhals. Het begin en het einde van de zone is aangeduid met signalisaties met zonale draagwijdte op de volgende plaatsen :

- ⇒ ter hoogte van het Stefaniaplein
- ⇒ ter hoogte van het Louizaplein
- ⇒ aan de hoek van de Jourdanstraat
- ⇒ aan de hoek van de Stasstraat

Praktisch gezien betekent dit dat de blauwe zone van toepassing is vanaf 14 uur en op zaterdag.

Verder werd stilstaan verboden met verkeersborden E3, geplaatst ter hoogte van de trottoiruitstulpingen.

* de aanpassingen

De voorgenoemde gewestelijke dienst heeft eveneens enkele kleine structurele aanpassingen doorgevoerd. De verkeerspaaltjes werden verplaatst opdat de vrachtwagens ze niet meer zouden omverrijden als ze de leveringszones inrijden. Ontbrekende verkeerspaaltjes werden teruggeplaatst.

Bij de ingangen van de flessenhals zijn verkeersgeleiders aangebracht door middel van verdrijvingsvlakken (gestreept).

De 4 oversteekplaatsen voor voetgangers (ter hoogte van nummer 2 en 52 en ter hoogte van de Stas- en Jourdanstraat) en de afbakening van de overrijdbare bedding zijn opgefrist.

Tot slot is er een bewegwijzering geplaatst om de weg aan te duiden naar de parkings Wiltcher's, Poelaert, Hallepoort en Gulden Vlies (verkeersborden F34a met vermelding van de parkings Wiltcher's en Poelaert zijn op de hoek van het Stefaniaplein geplaatst, vanuit de richting van het bos, terwijl andere verkeersborden F34a, met vermelding van de parkings Poelaert, Wiltcher's, Hallepoort en Gulden Vlies op het Louizaplein geplaatst zijn).



d. controle

Het spreekt voor zich dat een campagne die tot doel heeft de gewoonten van de weggebruikers te wijzigen (bijv. via een wijziging van de signalisatie of de inrichtingen) slechts doeltreffend kan zijn als ze gepaard gaat met een actieve controlecampagne.

Tijdens het overleg moeten er specifieke akkoorden afgesloten worden met de betrokken politiezone(s) opdat zij de operatie in hun agenda opnemen en er het nodige personeel voor inzetten.

Men dient de weggebruikers de tijd te laten om zich aan de wijzigingen aan te passen, alvorens intensief te gaan controleren. Die bufferperiode wordt uiteraard aangewend om met het publiek te communiceren over de doorgevoerde wijzigingen en over de fase met versterkte controle die zal volgen. De duur van de communicatiefase varieert van de ene operatie tot de andere, in functie van de omvang van de wijzigingen en de doelgroep. Wij zijn echter van oordeel dat een periode van 1 week een minimum is om doeltreffend te communiceren bij wijzigingen die geen grote wijzigingen teweegbrengen in de gewoonten van de weggebruikers (men kan voor 3 weken opteren voor een grote operatie; men mag echter niet te lang wachten om met de repressie te beginnen omdat men dan een tegengesteld effect verkrijgt).

Praktisch geval

In het geval van de operatie « Louiza » hadden we te maken met een publiek dat grotendeels uit klanten van de handelaars bestaat. Die gaan niet elke dag naar de zone en zelfs niet elke week. Het is voornamelijk een veeleer « maandelijks » cliënteel (die kostbare informatie is afkomstig van de handelaars). Daarom werd er beslist de informatieperiode ruim genoeg te maken (3 weken) zodat er zo veel mogelijk klanten bereikt konden worden.

Als de informatieperiode afgelopen is, moet de politie overgaan tot de fase met controle en versterkte verbalisering waarvan de duur varieert in functie van de eerste resultaten van de controles. Wij vinden echter dat hier ook een duur van een week een minimum is om resultaten te behalen voor een kleinschalige operatie (voor een operatie met radicale veranderingen van de gewoontes of die gericht is op welbepaalde weggebruikers (zoals in het geval van de "Louizaflessenhals") lijkt een duur van 4 weken een minimum.

Praktisch geval

De derde fase, de repressie, is aangevangen op dinsdag 24 september, maar na vier dagen intensieve controle hadden de politieagenten al 150 PV's opgesteld en 7 auto's laten wegslepen. De twee eerste weken besteedde de politie vooral aandacht aan het naleven van de leveringszones. De volgende weken concentreerden de agenten zich vooral op de overrijdbare bedding. De repressiecampagne liep af op 22 oktober 2002.

Tijdens de repressieperiode werden dagelijks 10 agenten ingezet, van maandag tot vrijdag, tussen 7 en 18 uur, voor beide politiezones samen. Op zaterdag voerden de interventiediensten controles uit.

In totaal werden **681** PV's opgesteld door de twee betrokken politiediensten, namelijk de politiezones 5339 (Brussel-Hoofdstad/Elsene) en 5341 (Zuid).

Van de 681 PV's waren er **548** voor parkeerovertradingen: 221 voor het niet naleven van de leveringszones (20 voertuigen zijn weggesleept), 100 voor parkeren op een plaats waar stilstaan en parkeren door verkeersbord E3 zijn verboden, 47 voor parkeren op het trottoir, 6 voor dubbelparkeren, 1 voor het achterlaten van het voertuig niet parallel met de boord van de rijbaan, 19 voor parkeren op minder dan 5 meter van de verlenging van de dichtstbijzijnde rand van de dwarsrijbaan, 36 voor parkeren op een oversteekplaats voor voetgangers, 12 voor parkeren langs een onderbroken gele lijn, 94 voor parkeren op een rijbaan verdeeld in rijstroken, 3 voor parkeren op een verdrijvingsvlak, 3 voor parkeren op het fietspad en 2 voor parkeren op een plaats gereserveerd voor taxi's.

De **133** andere inbreuken die door de politie vastgesteld werden, waren de volgende: 13 voertuigen negeerden een doorlopende witte lijn, 16 personen reden met een GSM in de hand, 7 bestuurders volgden niet de door de wegmarkering aangeduide richting, 55 gebruikten de overrijdbare bedding, 1 voertuig had zowel vooraan als achteraan een reproductie van de nummerplaat, 39 bestuurders hadden hun veiligheidsgordel niet om, 1 voertuig beschikte niet over het keuringsbewijs en tot slot was er 1 voertuig dat door het rode licht reed.

We dienen op te merken dat de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene vooral aandacht besteedde aan de Louizalaan (niet enkel de flessenhals, maar ook het deel boven het Stefaniaplein, namelijk ter hoogte van nr. 54, 56 en 58), het Louizaplein en het Stefaniaplein, terwijl de politiezone Zuid de aangrenzende straten voor zich nam: de Stas-, Jourdan-, Dejoncker-, Berckmans-, Bosquet- en Schotlandstraat alsook het begin van de Charleroise Steenweg en de Guldenvlieslaan.



e. repressie

Het Brussels Politieparket zal ook gemobiliseerd moeten worden om onverwijld de processen-verbaal te behandelen die in het kader van de testoperatie opgesteld zijn. Daartoe wordt gewoonlijk overeengekomen dat de betrokken politiezone(s) de processen-verbaal die in het kader van de operatie opgesteld zijn, gegroepeerd en voorzien van de naam van de operatie aan het Parket overmaakt.

De follow-up van het Parket kan slechts doeltreffend zijn op voorwaarde dat de processen-verbaal duidelijk opgesteld zijn en dat de signalisatie onberispelijk is, zoniet zal het Parket veel betwistingen binnenkrijgen.

Praktisch geval

Bij de redactie van het eindrapport van de operatie "Louiza" waren 36 dossiers nog steeds in onderzoek (bijkomende informatie, verhoren van overtreder, verhoren van de verbalisant, enz.), 513 minnelijke schikkingen waren lopende, 119 minnelijke schikkingen waren betaald en 7 dossiers geseponeerd (slecht opgesteld PV, gebrek aan elementen ten laste, enz.). Tot slot waren er nog 4 gecombineerde dossiers voor een gelijktijdige afhandeling en 2 dossiers moesten voor de rechtbank komen.



3.6. Evaluatie

De operatie moet uiteraard het voorwerp uitmaken van een evaluatie en een rapport, waarvan de resultaten voorgelegd worden aan het begeleidingscomité en de werkgroep (debriefing). Op basis van die laatste, en als het om een test ging, kan men beslissen de geteste wijzigingen niet door te voeren ofwel aanpassingen door te voeren (alvorens de wijzigingen duurzaam aan te brengen), hetzij de wijzigingen duurzaam aan te brengen als de test zeer positief was en de vooropgestelde doelstellingen bereikt zijn.

De evaluatie moet indien mogelijk betrekking hebben op objectieve elementen vergeleken met de situatie van vóór de operatie (parkeerenquêtes, tellingen, vaststellingen op het terrein, ...) en op subjectievere elementen (enquêtes bij handelaars, rondvragen bij omwonenden en automobilisten ...).

Praktisch geval

Om de operatie te kunnen evalueren nam de VSGB parkeerenquêtes af tijdens de repressie- en sensibiliseringsperiode en één maand na afloop van de politieactie. Deze enquêtes vonden plaats op maandag (van 14u tot 16u), dinsdag (van 8u tot 10u), woensdag (van 10u tot 12u) en zaterdag (van 14u tot 16u), op de volgende data: 16, 17, 18 en 21 september, 14, 15, 16 en 19 oktober, en 25, 26, 27 en 30 november (deze dagen en uren komen overeen met de dagen en uren van de enquêtes die voorafgaand aan de operatie werden uitgevoerd, om de resultaten te kunnen vergelijken). Daarnaast heeft de MIVB in diezelfde periodes de doorgangstijden van de trams in de flessenhals gemeten. Tot slot was er nog een enquête van de VSGB bij de handelaars om hun mening te kennen over het verloop van de operatie in de flessenhals van de Louizalaan.

Tijd voor een balans

Meer dan vier maanden na de afloop van de operatie en na een eindverslag is het moment aangebroken om de balans op te maken. De resultaten betreffende de wijziging van het parkeerregime vallen uiteen in drie delen. Er werd weinig verandering vastgesteld tijdens de informatieperiode: dubbele files bleven bestaan, waardoor de trambedding gebruikt werd en de parkeerschijf werd nog niet veel gebruikt. Het aantal rotaties steeg wel lichtjes. Zoals kon verwacht worden, had de repressieperiode spectaculaire resultaten. De leveringszones waren vrij, dubbele files weg en de rotaties veel frequenter. Bepaalde opvallende effecten zijn tot onze grote verbazing blijven duren meer dan een maand na het einde van de campagne, evenwel met enkele nuances. Na 10 uur werden de leveringszones bij voorbeeld opnieuw ingepalmd door automobilisten die geen parkeerplaats vinden en waren er weer iets meer dubbele files. Het aantal rotaties bleef echter hoger dan tijdens de voorafgaande enquêtes, ondanks het slechts sporadische gebruik van de parkeerschijf.

De kleine aanpassingen brachten aangename verrassingen met zich mee, aangezien er tijdens de volledige duur van de operatie geen enkel verkeerspaaltje omgereden is en de verkeersgeleider van het Louizaplein zeer doeltreffend is gebleken. Hetzelfde geldt jammer genoeg niet voor het Stefaniaplein, omdat het rondpunt te groot is en er veel auto's fout parkeren op het rondpunt, waardoor automobilisten geneigd zijn de overrijdbare trambedding te gebruiken.

De opmeting die de MIVB uitvoerde in de Louiza flessenhals betreffende de doorgangstijden van de trams bieden eveneens interessante gegevens aangezien de gemiddelde gemeten doorgangstijd verminderd is tot één minuut dertig seconden. Daarnaast hebben informele rondvragen binnen de MIVB uitgewezen dat de bestuurders aangeven dat ze minder stress hadden bij de doortocht van de flessenhals.

Interparking is maar matig tevreden over de resultaten van het onderdeel "Openbare parkings" van de operatie (verdeling van parkingtickets die recht geven op een uur gratis parking in de parkings Witcher's en Poelaert). Voor parking Witcher's was er een return van 12 % en voor parking Poelaert (iets verder van de flessenhals gelegen) slechts 2,7 %, terwijl een return van 4 % als een succes beschouwd wordt.

3.7. Duurzaamheid

Een actie met het oog op de wijziging van het gedrag van de weggebruikers zal nooit reële resultaten opleveren als deze actie niet op lange termijn wordt gevoerd. Een repressieperiode aansluitend op een wijziging van het parkeerregime kan enkel vruchten afwerpen voor zover die herhaald is (een gedragswijziging geraakt pas na verscheidene jaren duurzaam verankerd bij de gebruikers) Men kan bij voorbeeld streven naar een « duurzame » operatie via mobiliteitsconvenanten, ascontracten, ...

Praktisch geval

Vanuit een praktisch standpunt en om de nodige middelen te verkrijgen voor de voortzetting van de operatie, zou het interessant zijn om van nabij de ontwikkeling te volgen van het "mobiliteitscontract"⁸. In 2004 is er een specifiek mobiliteitscontract opgestart voor de "Louiza-flessenhals". Als men vaststelt dat het verkeer en het parkeren zich verplaatst naar Sint-Gillis, zou ook daar in een specifiek mobiliteitscontract voorzien moeten worden. Parallel met de mobiliteitscontracten zou het interessant zijn om een complementair "ascontract" uit te werken. Tot slot zou de evolutie van de "mobiliteitsconvenanten" van nabij gevolgd moeten worden.

Al deze **instrumenten** zouden in een nabije toekomst de verschillende actoren van de flessenhals (gemeenten, MIVB, politie) in staat moeten stellen om te beschikken over de nodige middelen voor de duurzaamheid van de testoperatie.

Conclusies

Dit vademecum had tot doel de grote theoretische lijnen te schetsen van wat een testoperatie zou moeten zijn en die te illustreren aan de hand van de ervaring die de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest opgedaan heeft bij de coördinatie van de operatie « Louiza », een initiatief van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Wij hebben de nadruk gelegd op bepaalde punten om nu eens de aandacht te vestigen op de timing, dan weer op de overlegmechanismen.

Aangezien de ene operatie echter de andere niet is en de omstandigheden op het terrein sterk kunnen uiteenlopen, zijn wij er ons bewust van dat dit vademecum in de eerste plaats een hulpmiddel is voor de structurering van een operatie.

⁸ We moeten echter rekening houden met het feit dat de mobiliteitscontracten slechts op bepaalde tijdstippen gelden.