



De Mobiliteitsgids



Nr 2004/03

september 2004

Inhoudsopgave

Mobiliteit in de kijker: mobiliteit in Anderlecht	1
Europees Handvest over de Verkeersveiligheid	4
Determinanten van onveilig verkeersgedrag	5
Wat doet POLIS eigenlijk?	6
Mobiliteit op het www	7
Bewonersparkeren iets minder strikt gereguleerd	8
De burgervriendelijke weg	8
BEV - tips voor weggebruikers	8
Vorming Mobility Manager	8
Agenda	9
Het fiestbrevet in Brussel	10
Het cijfer van het nummer : zone 30	13
Le nouveau ASVV 2004 est arrivé	14
Een ritje doorheen de nieuwe verkeersreglementering	14
Aangepaste weginrichtingen voor PBM	16

Nieuw dit najaar

Deze zomer heeft de Mobiliteitsgids een nieuwe rubriek in het leven geroepen "Mobiliteit in de kijker". Wat komt daarin aan bod? Iedere gemeente van het gewest beschikt inmiddels over een mobiliteitsdienst, met de meest uiteenlopende taken: follow-up van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, tussenschakel voor informatie aan de burgers, organisatie van activiteiten rond mobiliteit en noem maar op.

In de volgende nummers zullen wij een portret schetsen van de mobiliteitsdiensten van de 19 gemeenten, enerzijds om hen in de schijnwerpers te plaatsen en anderzijds om onze taak van informatieverspreiding in de praktijk te zetten door de uitwisseling van ervaringen en goede praktijken onder allerlei mensen die rond mobiliteit werkzaam zijn.

Bovendien verwacht de Mobiliteitsgids weldra de geboorte van een broertje, de "Katervan van de Mobiliteitsgids". In die nieuwe elektronische publicatie zal een welbepaalde thematiek uitgediept worden. Het zal in zekere zin het technische verlengstuk zijn van de Mobiliteitsgids. Het eerste nummer behandelt het bewonersparkeren en zal in de loop van de maand september het levenslicht zien. Iets om naar uit te kijken dus.

De Redactie

Mobiliteit in de kijker

Mobiliteit in Anderlecht

De Mobiliteitscel volgt de grote studies i.v.m. mobiliteit, organiseert sensibiliseringsacties, doet secretariatswerk voor de verschillende commissies en zet verscheidene projecten in de praktijk (cf. infra).

Bovendien beantwoordt ze dagelijks vragen vanwege burgers rond mobiliteit: problemen met parkeren, snelheid, beveiliging van oversteekplaatsen voor voetgangers of schoolomgevingen, ...

Die vragen worden rechtstreeks door de bevoegde diensten behandeld of in de commissie Mobiliteit en Verkeer als een transversale aanpak vereist 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 Openbare Werken, Stedenbouw en Mobiliteit, alsook hun respectieve Schepenen.

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

"Hoewel de deelname van de burger belangrijk is om een project rond mobiliteit te doen begrijpen en aanvaarden, moet het goed voorbereid worden, geëvalueerd en op het goede moment toegepast, omdat een slecht gebruikte participatieve methode zichzelf en het hele project schade berokkent".

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 wijkcomité

Door Muriel Jadoul, Mobiliteitsadviseur in Anderlecht

Actoren

Op politiek niveau behoort mobiliteit tot de bevoegdheden van Philippe Debry, Schepen van Openbare Werken, Leefmilieu en Mobiliteit.

De Mobiliteitscel

De Mobiliteitscel maakt deel uit van de dienst Openbare Werken en bestaat uit een mobiliteitsadviseur en een halftijds administratief assistente. De cel hoopt eind september 2004 uit te breiden met de aanwerving van een nieuwe medewerker.

zetelen. De commissie vergadert op regelmatige tijdstippen en werkt op basis van dezelfde documenten als het begeleidingscomité van het GMP.

De Fietscommissie

Deze commissie werd in november 2003 gecreëerd via een gemeentelijk reglement en bestaat uit 10 "dagelijkse fietsers" uit Anderlecht, die meestal lid zijn van Gracq of de Fietsersbond, alsook vertegenwoordigers van de Politie, de dienst Openbare Werken, de mobiliteitsadviseur, de schepen van Mobiliteit en de gewestelijke "fietsambtenaar". Deze commissie vergadert om de 2 maanden om een advies te geven over alle projecten die de fietsers aanbelangen.

Studies

Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)

De studie van het GMP werd verricht door het bureau Espaces Mobilités en begon in juni 2003.

Na de goedkeuring van fase 1 en 2 door het College, is de studie nu halfweg fase 3.

Bij de opstelling van het GMP hebben het College en het studiebureau erover gewaakt de burgers zo goed mogelijk te informeren en ze er zo nauw mogelijk bij te betrekken (cf. infra, burgerparticipatie).

Richtplan Zone 30

De studie van het Richtplan Zone 30 door het Bureau Groep Planning werd eind augustus 2003 aangevangen. Momenteel is men in de 4 fase. De plannen van de toekomstige zone 30 in de wijk van het Rad werden eind juni 2004 aan de inwoners voorgesteld.

In het verlengde van de studie van het Richtplan Zone 30 werd een offerteoproep gedaan voor een studie van 7 lussen voor de toepassing van zone 30. Die studie zou eind september 2004 van start gaan.

Projecten

Een bedrijfsvervoerplan (BVP) voor het gemeentepersoneel is in december 2003 in het leven geroepen tijdens een stage van een milieucoördinator in de Mobiliteitscel.

Er werd een mobiliteitsenquête gedaan bij 357 personen die in en rond het gemeentehuis werken. Een graag geziene rondvraag, aangezien 77 % van de personeelsleden ze invulden. Dertig personen hebben zich ook kandidaat gesteld voor de werkgroep BVP.

Die werkgroep is voor het eerst samengekomen in mei

2004 met als voornaamste thema's car-pooling en de netelige kwestie van het beheer van de personeelsparking.

De volgende vergadering vindt plaats in september 2004. Er zullen verschillende onderwerpen aan bod komen om te trachten het aandeel "autosolisme" in het woon-werkverkeer en bij werkverplaatsingen onder het gemeentepersoneel te doen dalen.

Ambtenaren op de fiets

In Anderlecht zie je soms gele fluo-jasjes met het logo van de gemeente: 14 stewards fietsen dagelijks door de straten van de gemeente en bij de Politie werd een fietsbrigade van 8 politieagenten opgericht.

De werkverplaatsingen van de gemeenteambtenaren gebeuren ook reeds af en toe per fiets. Daartoe staan er 32 dienstfietsen (waaronder 5 elektrische) ter beschikking, verdeeld over de verschillende diensten.

Om de ambtenaren ook aan te moedigen om met de fiets naar het werk te komen, krijgen zij sinds januari 2004 een vergoeding van 0,15 euro/km.

Als kers op de taart worden er in het gemeentehuis binnenkort douches en vestiaires ingericht voor de ambtenaren die per fiets naar het werk komen.

Wegen en paden in Neerpede

In Anderlecht hoeft u gewoon de ring over te steken om terecht te komen in bucolische landschappen met velden, weiden, vijvers ... en dat in het Brussels Gewest!

Verschillende openbare wegen en paden zijn recent in ere hersteld door de dienst Openbare Werken voor traag verkeer.

Om dit stukje Anderlechts platteland beter bij het grote publiek bekend

te maken, werden er bovendien enkele tochten uitgestippeld voor de zachte weggebruiker: voetganger, fietser, mountainbiker, ruiter, zonder de personen met beperkte mobiliteit te vergeten. Die circuits werden vastgelegd door een stagiair milieuraadgever in samenwerking met de milieu-coördinator, de mobiliteitsadviseur, de schepen van mobiliteit en nog andere betrokken partijen.

Nu nog de bewegwijzering aanbrengen.

Beperkt eenrichtingsverkeer (BEV)

Het plan voor de bewegwijzering van het BEV en de begeleidingsmaatregelen om die in de praktijk te zetten, werden uitgewerkt in samenwerking met verschillende actoren.

De realisatie van het plan werd toevertrouwd aan de directie Verkeer van de politiezone Zuid.



Deelname van de burger als borg voor het welslagen van een project (bron: gemeente Anderlecht)

Die kreeg heel wat hulp van de leden van de fietscommissie, die op een Excel-blad alle eenrichtingsstraten geïnventariseerd hebben met een aantal gegevens (breedte, parkeren, ...).

De mobiliteitsadviseur heeft de toekomstige BEV ook op het terrein getest en heeft toekomstige aanpassingen voor de inrichting voorgesteld op basis van de aanbevelingen van het BIVV.

De plannen voor de bewegwijzering werden besproken en goedgekeurd in de fietscommissie en vervolgens in de commissie mobiliteit en verkeer.

De laatste fase is de goedkeuring van die plannen door het College.

Sensibilisering

Dring Dring

In 2003 en 2004 hebben 5 scholen (in totaal 200 leerlingen) deelgenomen aan het initiatief "Met de fiets naar school". Om de leerlingen zo goed mogelijk voor te bereiden kent de gemeente een toelage van 50 % toe voor de fietslessen van Pro Vélo. Dit jaar hebben 3 scholen die gekregen.

De gemeente neemt ook reeds 3 jaar deel aan de dag "Met de fiets naar het werk", met een vijftigtal gemeenteambtenaren en enkele externe personen.

Autoloze zondag

Voor de derde maal stelt de gemeente naar aanleiding van de autoloze zondag haar inwoners voor de straat te gebruiken voor barbecues en buurtanimaties. De gemeente biedt logistieke steun voor de organisatie van die evenementen. Op 21 september 2003 is men daar massaal op ingegaan. Er hebben toen 22 wijkfeesten plaatsgevonden, met in totaal meer dan 2.000 mensen.

Bovendien is er sinds 2003 een fietspool op het Dapperheidsplein met een fietsrally georganiseerd door de preventiedienst, een fietstocht onder leiding van Gracq en de Fietsersbond, een behendigheidsparcours voor kinderen en fietsverhuring en -herstel door de gemeente.

Burgerparticipatie

Wij streven naar een zo ruim mogelijke deelname van de burgers bij de verschillende mobiliteitsprojecten.

Alle mobiliteitsprojecten, ook de inrichtingen van openbare ruimten, worden aan de bevolking voorgesteld op een info-avond.

In de loop van de verschillende fasen van het GMP hebben we ook steeds getracht de bevolking te informeren en te raadplegen.

Bij de aanvang van de studie in juni 2003 vonden er 7 informatie- en consultatie-vergaderingen plaats in verschillende wijken van de gemeente.

In maart 2004, bij het 1^e openbaar onderzoek, werden op verzoek van het platform Interquartier 4 wijkvergaderingen en 1 synthesevergadering georganiseerd in samenwerking met André Drouat, schepen van participatie, en zijn diensten.



De participatieve aanpak ... en de didactische aspecten (bron: gemeente Anderlecht)

Die vergaderingen werden geleid door BRAL en Inter-Environnement Bruxelles, volgens een originele methode: na een "klassieke" uiteenzetting van de inhoud van de studie en een vragensessie werden de aanwezigen ingedeeld in groepen om volgens een participatieve methodologie te werken; op die manier werden er zo veel mogelijk meningen bijeengebracht en kwam iedereen gemakkelijker aan het woord.

Parallel met die vergadering heeft een tentoonstelling plaatsgevonden over de grote opties van het GMP in de hall van het gemeentehuis.

Diezelfde procedure is voorzien voor het 2^e openbaar onderzoek, met wellicht 4 tentoonstellingsplaatsen in plaats van 1.

Mobiliteit: een goed thema voor deelname van de burgers

Deze publieke vergaderingen hebben steeds veel succes. Bijna 300 personen hebben de vergaderingen over het openbaar onderzoek van het GMP bijgewoond en een honderdtal de vergadering over de zone 30 in het Rad ...

Wij trachten de vergaderingen steeds degelijk aan te kondigen via de verschillende kanalen: folders, aankondiging in de "Passe-Partout", artikel in het gemeentelijk infoblad, ...

Die vergaderingen zijn vaak een gelegenheid voor de burgers om zich rechtstreeks tot de overheid te richten en hun problemen aan te kaarten, die vaak het domein van de mobiliteit overstijgen.

Zo kan men de burgers een schets geven van het uiteindelijke doel van een project en de effecten die het kan teweegbrengen. De burger kan er zijn mening over het project geven.

Wij hopen tevens dat die vergaderingen de burger doen nadenken over zijn eigen verplaatsingsgedrag.

... maar toch zijn er grenzen

Het is niet altijd makkelijk het debat op de vergaderingen in goede banen te leiden en constructief te blijven. Vaak komen de negatiefste meningen het sterkst naar voren.

Er is ook een grote terughoudendheid ten aanzien van verandering, ook al is de bevolking niet tevreden met de huidige situatie.

Een sterk mobiliteitsproject met beperkingen voor het autoverkeer krijgt ongetwijfeld bakken kritiek over zich heen, terwijl het uiteindelijk ieders levenskwaliteit verbetert.

In welke mate moeten we rekening houden met de meningen die op de vergaderingen geuit worden? In welke mate zijn die meningen representatief voor de hele bevolking? Hoe kunnen we zorgen voor een constructief debat in vermijden in poujadisme te vervallen? Er zijn nog veel vragen ...

Hoewel de deelname van de burger belangrijk is om een project rond mobiliteit te doen begrijpen en aanvaarden, moet het goed voorbereid worden, geëvalueerd en op het goede moment toegepast, omdat een slecht gebruikte participatieve methode zichzelf en het hele project schade berokkent.

Info :

Mobiliteitscel, Muriel Jadoul

02/558.08.16 (**tijdelijk telefoonnummer : 02/556.31.50**)

Raadsplein 1, 1070 Anderlecht (**tijdelijk adres : Transvaalstraat 21**)

Mobilite1070@anderlecht.irisnet.be

Wist u dit?

Door Jean-Michel Reniers, VSGB, naar Polis Network News

een ceremonie georganiseerd door de vice-burgemeester van Londen, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de Europese Commissie. De ondertekenaars van het handvest engageren zich om mee te stre-

In ruil voor hun engagement kunnen de ondertekenaars van het handvest het Europees label "Verkeersveiligheid" gebruiken bij hun acties ter bevordering van de verkeersveiligheid.

Europees Handvest over de Verkeersveiligheid

Hoewel het aantal verkeersdoden de voorbije 30 jaar bijna gehalveerd is, blijft het Europa van de 15 jaarlijks 40.000 doden en 1,7 miljoen gewonden op de weg registreren.

ven naar de halvering van het aantal verkeersslachtoffers tegen 2010. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft ook de pen ter hand genomen.

Ter herinnering: tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest van november 2003 heeft het Gewest zich ertoe verbonden het aantal doden binnen 30 dagen en zwaar geworden voor 2006 met 33 % te doen dalen en voor 2010 met 50 % (ten opzichte van de gemiddelde gegevens van de jaren 1998, 1999 en 2000) om tegemoet te komen aan de Europese aanbevelingen terzake. U vindt de besluiten van de Staten-Generaal en de aanbevelingen die eruit voortgekomen zijn, op <http://www.vsgb.be/mati/mob/cont/pres.htm>

De netwerken POLIS (zie artikel elders in dit nummer) en ACCES-EUROCITIES, die via hun campagne SAFE (Safety

Actions For Europe) het actiepro-

gramma voor verkeersveiligheid van de Europese Commissie steunen en de lokale besturen aanmoedigen om het Europees Handvest over de Verkeersveiligheid te ondertekenen, zullen binnenkort andere ceremonies organiseren voor de ondertekening van het handvest en nodigen de lokale besturen die dat wensen, uit om contact met hen op te nemen. Het handvest kan online geraadpleegd worden op http://www.europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter/doc/charter_text_nl.pdf



Wie heeft het Handvest tot nu toe ondertekend ?

Aberdeen, Barcelona, Birmingham, Brno, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Genua, Gent, Göteborg, Greater London Authority, Hampshire, Helsinki, Karlstad, Keulen, Krakau, Lancashire, Leeds, Rijssel, London Borough of Bromley, London Borough of Camden, London Borough of Ealing, London Borough of Merton, Lyon, Manchester, Praag, Riga, Thessaloniki, het Waalse Gewest, Wenen, de West Sussex County Council.

Op 7 april jl. hebben 30 Europese steden en gewesten het Europees Handvest over de Verkeersveiligheid ondertekend te Londen, tijdens

Contact: <http://www.polis-online.org/Admin/SAFE.htm>

Determinanten van onveilig verkeersgedrag

Door Erik Caelen, VSGB

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zich verbonden om tegen 2010 het aantal doden en zwaargewonden in het verkeer met 50 % te doen dalen ten opzichte van de gemiddelde gegevens van 1998, 1999 en 2000. Een vijftigtal voorstellen werden door de hiertoe opgerichte werkgroepen geformuleerd. Deze voorstellen kunnen meestal ingedeeld worden onder één van de drie E's: Engineering (Infrastructuur), Education (Informatie-sensibilisatie) en Enforcement (Handhaving). Om het gedrag effectief te beïnvloeden is een combinatie van de drie soorten maatregelen nodig. Het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft hieromtrent een interessante studie gepubliceerd.

De universiteit van Leiden heeft in opdracht van de Adviesdienst Verkeer & Vervoer (AVV) onderzoek uitgevoerd om inzicht te verwerven in de belangrijke determinanten van onveilig verkeersgedrag.

De belangrijkste besluiten en aanbevelingen op basis van het onderzoek zijn:

- ◆ **Er zijn groepen mensen te onderscheiden die door hun gedrag vaker betrokken zijn bij ongevallen**

Uit het onderzoek blijkt dat mensen die zowel veel overtredingen als veel gevaarlijke fouten begaan, het vaakst bij ongevallen betrokken zijn.

AVV beveelt dan ook aan om prioriteit te geven aan het opsporen van deze personen.

Omgezet naar de Belgische context vinden we het dan ook jammer dat bij het invoeren van het nieuwe systeem van Onmiddellijke Innings hier geen rekening mee werd gehouden. Sterker nog, in de wettekst wordt zelfs niet voorzien wat er met de Onmiddellijke Innings moet worden gedaan nadat ze betaald zijn. Dit heeft dus als gevolg dat het onmogelijk is om de recidivisten op te sporen.

- ◆ **Overtredingen zijn gevaarlijk en dat wordt niet beseft**

Snelheidsovertredingen worden door de bevroagde personen niet beschouwd als een groot risico. Hard rijden mag en is meestal niet gevaarlijk, is de informele norm die heerst onder de automobilisten. Zowel in dit onderzoek als in andere onderzoeken is echter gebleken dat de snelheidsovertredingen, ook kleine, samenhangen met ongevals-betrokkenheid.

AVV geeft als aanbeveling dat er controles worden gehouden met interceptie, ook bij kleinere overtredingen, gecombineerd met voorlichting over de reden van de staandehouding (sensibilisatie).

- ◆ **Jongere automobilisten, vooral mannen, verdienen extra aandacht**

Uit de ongevallenstatistieken blijkt dat jonge automobilisten vaak bij ongevallen betrokken zijn. Het onderzoek toont ook aan dat deze jongeren vaak overtredingen begaan. Overtredingen worden eveneens regelmatig gepleegd door 30-40-jarige mannen, terwijl bij vrouwen er zich een daling inzet van het aantal begane overtredingen.

Aanbevolen wordt in de rijopleiding veel aandacht te besteden aan de risico's van (ook kleine) overtredingen. De extra strenge aanpak van beginnende automobilisten kan voorkomen dat overtredingen een gewoonte worden.

In België is er op dat vlak nog veel werk voor de boeg. Het "rijbewijs in stappen", bijvoorbeeld, is er nog steeds niet.

- ◆ **Ook gevaarlijke fouten leiden tot ongevallen**

Het onderzoek legt het verband tussen het begaan van een gevaarlijke fout en het betrokken raken in een ongeval. Het betreft vooral fouten in risicobeoordeling.

ten in risicobeoordeling.

Er wordt aanbevolen om het volgen van gevaarherkenningstrainingen actief te bevorderen.

Het defensief autorijden komt in België inmiddels wel aan bod in de rijopleiding, maar bij het praktijk-examen wordt er nog te weinig rekening mee gehouden.

- ◆ **Gebrekkige aandacht en vergissingen lijken niet direct gevaarzettend**

Gebrekkige aandachtsfouten, vergissingen en vergeetachtigheden komen in dit onderzoek niet naar voren als factoren die een verband hebben met ongevallen. Gebrekkige aandacht en vergissingen leveren minder gevaar op indien de weg aangelegd werd volgens de principes van de "self explaining road".

AVV beveelt aan om het implementeren van het concept van "Duurzaam Veilige wegen" te blijven stimuleren.

Het BIVV werkt aan thematische fiches die de aanbevelingen van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten uitdiepen en verduidelijken.

De resultaten van dit onderzoek moeten natuurlijk met de gepaste voorzichtigheid worden beoordeeld. Het gaat hier immers over "zelf gerapporteerd gedrag" en niet over "effectief gedrag" en we weten allemaal wel dat we ons meestal beter voordoen dan dat we zelf zijn. Deze studie is niettemin zeer interessant, enerzijds omdat het bepaalde fenomenen in kaart brengt, en anderzijds, omdat het onze vermoedens bevestigt en bovendien nog wetenschappelijk staft.

Info: www.rws-avv.nl

Wat doet POLIS eigenlijk?

Door Jean-Michel Reniers, VSGB

Sinds meer dan 10 jaar verspreidt het Europees netwerk POLIS informatie over transport en mobiliteit, in het bijzonder in stedelijke omgeving. Het is tevens een volwaardige partner in het zoeken en uitwerken van innoverende oplossingen i.v.m. transport en doet steeds meer lobbying bij de Europese Commissie. Meer over deze gevestigde waarde op het vlak van het Europees vervoerbeleid.

Het POLIS-netwerk werd opgericht in 1989 en had aanvankelijk tot doel de knowhow van de Europese steden en regio's over telematica-vervoersystemen te verbeteren. Daartoe heeft POLIS in de loop der jaren een uitgebreid net van partners en mechanismen uitgebouwd voor de uitwisseling van goede praktijken. De ervaring die het terzake opgedaan heeft, heeft het de coördinatie opgeleverd van de grote Europese projecten betreffende de intelligente transportsystemen, het verkeersbeheer of nog de systemen voor de informatie aan het publiek. Omdat het netwerk niet ontevreden was dat het een referentie inzake telematica geworden was, heeft het zijn actieterrein beetje bij beetje uitgebreid. De invoering van het begrip duurzame mobiliteit in de werkzaamheden heeft geleid tot de studie van bij voorbeeld de begrippen van vermindering van het lawaai van vervoer, luchtkwaliteit, schone voertuigen, car-sharing of nog tarifiering van de wegen.

Gevarieerde activiteiten

Het platform POLIS, dat momenteel 66 leden ⁽¹⁾ heeft uit alle hoeken van Europa, waaronder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, organiseert conferenties, leidt werkgroepen en geeft publicaties uit ter bevordering van de uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden en de versterking van samenwerkingsverbanden. Bovendien onderhoudt het netwerk nauwe contacten met de industriewereld en het wetenschappelijk onderzoek om voeling te houden met de nieuwste innovaties. Die aandacht voor technologie stelt POLIS in staat de informatie te verspreiden over de meest innoverende vervoersystemen en -diensten en er de implementatie van te bevorderen.

De thematische werkgroepen

De thematische werkgroepen hebben drie voorname doelstellingen:

- a. zorgen voor de bekendmaking van succesverhalen,
- b. nagaan welke praktische en politieke behoeften de steden en regio's hebben op het vlak van het vervoerbeleid,
- c. streven naar een intensieve dialoog met de Europese Commissie.

Vier groepen werden – of zullen worden – opgericht:

1. Transport en veiligheid,
2. Intelligente transportsystemen,
3. Transport en leefmilieu,
4. Transport en de sociale dimensie.

Verschillende POLIS-leden zijn – of waren – betrokken bij Europese projecten in uiteenlopende domeinen zoals het openbaar vervoer, de distributie van goederen in steden, het verkeersbeleid en de informatie aan de weggebruikers of nog

de tarifiering van de wegen ⁽²⁾. Veel van die projecten combineren het gebruik van intelligente vervoerssystemen en de integratie van een duurzaam vervoerbeleid, en vergroten de knowhow van het netwerk en zijn leden.

De politieke actie

Dankzij de technische kennis van de leden van het netwerk kan POLIS ook vandaag politieke aanbevelingen doen bij lokale, regionale en Europese politici en verwerkt het daarin strategische ingrediënten voor de uitstippeling van een duurzaam mobiliteitsbeleid in steden.

Via zijn politieke groep, het platform voor stedelijke research en het forum 'research en opleiding' levert het netwerk de beleidsvoerders informatie en strategische hulpmiddelen om het vervoerbeleid in Europa op alle machtsniveaus te verbeteren.

Het doel van het forum 'research en opleiding' is de bevordering van de samenwerking tussen onderzoekscentra, vormingsinstellingen en leden van het POLIS-netwerk om de dialoog en de uitwisselingen te bevorderen en samen te werken op Europees niveau.

De politieke groep werd in 1999 opgericht en geeft de Europese lokaal verkozenen de mogelijkheid hun politieke visies inzake vervoer in steden te delen. Het doel is zo adviezen en aanbevelingen te kunnen geven en een voldoende belangrijk gewicht te bereiken om de aandacht van de media en de beleidsvoerders op Europees niveau te trekken.

Het platform voor stedelijke research omvat ook disigners, architecten en planningsdeskundigen, en werd door POLIS opgericht om een dialoog te creëren tussen de steden en regio's en de andere actoren in de stadsplanning (industrie, operatoren voor vervoer, energiesector, ...) teneinde een echte agenda te creëren voor de research m.b.t. stedelijk vervoer en zich ervan te verzekeren dat die laatste rekening houdt met de regels van het principe van duurzaam vervoer in steden. Zo hoopt het platform tot een gezamenlijke visie te komen van wat de vervoersystemen in de stad in de toekomst zouden kunnen worden, om zo aan de Europese Commissie werkpistes te kunnen voorstellen in de programma's voor research en development.

Het Europees netwerk POLIS – wiens website overigens boordevol interessante informatie staat – zou in de toekomst zijn onderzoekswerk moeten voortzetten en de politieke lobbying nog moeten versterken. De opname van het begrip duurzaam vervoer in het vervoerbeleid op lokaal en Europees vlak, waar POLIS naar streeft, is een grote uitdaging voor vandaag en morgen.

Contact & informatie:

E-mail: polis@polis-online.org

Website: <http://www.polis-online.org>

⁽¹⁾ Steden, regio's, organisaties voor openbaar vervoer, onderzoekscentra, ...

⁽²⁾ Indien u meer informatie wenst over die Europese projecten, kan u surfen naar de website van POLIS op <http://www.polis-online.org>

In elke Mobiliteitsgids brengen we wat commentaar bij de internetadressen die we een bezoekje gebracht hebben op onze speurtocht naar informatie op het grote web. Als u ook een pareltje vindt, laat het ons dan weten op het gebruikelijke adres: erik.caelen@avcb-vsgeb.be. Wij zullen het in deze rubriek met genoeg aan onze lezers melden.



<http://www.wallonie.be>

Een groot deel van de officiële website van het Waalse Gewest is gewijd aan **Transport en Mobiliteit**. Dat thema valt uiteen in vier onderdelen: uitdagingen, praktisch, kennis en initiatieven. Deze webstek wil een portaalsite zijn tot de wereld van de mobiliteit in Wallonië en in België, aangezien er een hele reeks verwijzingen naar andere sites op te vinden zijn.

De rubriek uitdagingen ("**Enjeux**") spitst zich toe op mobiliteit, verkeersveiligheid, gezondheid, leefmilieu en duurzame ontwikkeling en gaat na hoe die verschillende aspecten verzoend kunnen worden.

Mobiliteit op het ...wwweb !

In het praktische gedeelte "**En pratique**" gaat de website in de vorm van praktische tips in op de dagelijkse verplaatsingen: openbaar vervoer, woon-werkverkeer of leerlingenvervoer, de verplaatsing van personen met een beperkte mobiliteit, goederenvervoer, ...

De derde rubriek "**Connaître**" biedt een reeks interessante links naar websites van allerlei actoren rond mobiliteit in Wallonië en België: het Waalse gewest, de gemeenten, de Europese Unie, de federale overheid en tal van verenigingen van motorrijders, personen met een beperkte mobiliteit, gebruikers van het openbaar vervoer, fietsers, ... Bovendien vindt men er een lijst van gespecialiseerde centra voor onderzoek en informatie i.v.m. mobiliteit, alsook inlichtingen over opleidingen tot mobiliteitsadviseur en transportbeheerder.

Tot slot illustreert de rubriek "**Initiatives**" de activiteit van het Waalse Gewest aan de hand van projecten: week van vervoering, RAVeL, documentatiecentrum inzake mobiliteit, vervoersplannen voor scholen of ondernemingen, car-sharing, ...

Kortom, deze website is een uitstekend hulpmiddel voor wie een overzicht wil van alle aspecten van de mobiliteit en wie zich in een bepaald punt wil verdiepen via de talloze links (van de hele website is enkel de rubriek "Ontdek Wallonië" in het Nederlands beschikbaar).



<http://www.polis-online.org>

Op deze website vindt u alle informatie over het Europees netwerk POLIS waarvan sprake in een artikel van deze Mobiliteitsgids. U vindt er een agenda met de Europese evenementen i.v.m. mobiliteit (seminaries, opleidingen, conferenties, ...) en een pagina met links naar instellingen, verenigingen of organismen die in dat domein actief zijn.

Hebt u commentaar? Suggesties? Kritiek? Stuur gerust een berichtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be, barbara.decupere@avcb-vsgeb.be, jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

Nieuw op <http://www.vsgb.be>

De rubriek « Mobiliteit » van de website van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest heeft een nieuwe structuur: er werd een logischere opdeling in 4 categorieën (Informatie-Sensibilisering-Educatie / Infrastructuur / Controle-repressie / Regelgeving) ingevoerd. Neem gerust een kijkje!

Het bewonersparkeren iets minder strikt gereguleerd

Door Erik Caelen, VSGB

Net voor de zomervakantie werden een reeks verkeersreglementeringen gewijzigd. Eén van deze wijzigingen versoepelt de regels in verband met het uitreiken en het gebruik van de bewonerskaart.

Uit het programma "Dialoog parkeren", dat door het Brussels Hoofdstedelijk gewest midden jaren '90 werd opgestart en dat door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werd gecoördineerd, bleek reeds dat de reglementering betreffende het bewonersparkeren niet voldeed. Zo was er ondermeer een probleem met de definitie van de voornaamste woonplaats en het aantal kaarten dat mocht uitgereikt worden.

Het ministerieel besluit van 3 mei 2004 (B.S. 21 mei 2004) dat het ministerieel besluit van 18 december 1991 betreffende de bewonerskaart wijzigt, probeert hieraan te verhelpen.

Wat is er nu veranderd?

- ◆ Vanaf 1 juni 2004 bepalen de gemeentebesturen zelf het aantal bewonerskaarten dat per wooneenheid kan worden afgeleverd.
- ◆ Een verklaring op eer dat de aanvrager en de personen die bij hem inwonen over geen garage mogen beschikken gelegen op minder dan 400 meter van de woongelegenheid wordt niet meer vereist.
- ◆ De bewonerskaart mag ook afgeleverd worden in de vorm hebben van een vignet.

De bewonerskaarten die vóór 1 juni uitgereikt werden, blijven geldig tot de op de kaarten vermelde vervaldag.

Contact : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Ter gelegenheid van deze nieuwe reglementering zal in de loop van de maand september een brochure uitgegeven worden die de wegbeheerders wegwijs maakt in alle vormen van bewonersparkeren. De brochure zal het eerste nummer zijn uit een nieuwe reeks publicaties met als titel "**Katern van de Mobiliteitsgids**"

BEV - Tips voor weggebruikers

Het BIVV heeft zopas in samenwerking met Gracq de brochure « *Fietsen in tegenrichting in eenrichtingsstraten (BEV) - Tips voor weggebruikers* » uitgegeven. Naast de definitie van het BEV en de filosofie die erachter zit, geeft de folder de fietsers, voetgangers of automobilisten tips voor ieders veiligheid in of nabij BEV, met illustraties. Kortom, een nuttig hulpmiddel voor de sensibilisering van de weggebruikers, dat u kan aanvragen bij het BIVV.

Contact: info@ibsr.be



De burgervriendelijke weg



De Belgische Wegenvereniging (BWV) is onlangs naar buiten gekomen met de brochure "*De burgervriendelijke weg*". Bij het doornemen van de brochure stellen we een positieve evolutie vast in de zienswijze van de BWV. Het beeld van "de weg van de toekomst" lijkt immers te evolueren naar een beter evenwicht tussen de verschillende weggebruikers – of het nu gaat om de automobilist, het openbaar

vervoer, fietsers, voetgangers of personen met een beperkte mobiliteit. Bovendien behoren de begrippen veiligheid en leefmilieu voortaan tot hun prioriteiten.

Voor nadere inlichtingen betreffende de brochure en de Belgische Wegenvereniging kan u een kijkje nemen op de website <http://www.abr-bwv.be>.

Contact: abr-bwv@brrc.be

Nieuwe opleiding tot « Mobility Manager »

Het Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité van de ULB biedt voortaan een nieuwe aanvullende opleiding aan, het **certificat en gestion de la mobilité**. Deze opleiding van korte duur gaat van start in oktober en leidt mensen op tot **Mobility Manager**, professionals in het mobiliteitsbeheer.

In de bijzonder veeleisende context van de mobiliteit is het nuttig ondernemingen en organismen mobiliteitspecialisten en doeltreffende hulpmiddelen aan te bieden om enerzijds de verplaatsingen die hun activiteiten met zich meebrengen efficiënt te beheren en anderzijds de mobiliteitsplannen (voor personen en/of goederen) te begrijpen en mee te werken aan hun verwezenlijking. Het programma van de opleiding bestaat uit 4 delen (concepten van duurzame mobiliteit; opstelling en evaluatie van een mobiliteitsplan; uitwerking, follow-up en beheer van een mobiliteitsplan; communicatie) die uiteenvallen in een vijftiental modules die door terreinwerkers gegeven worden.

Meer informatie over de opleiding en de inschrijving: xtackoen@ulb.ac.be - www.ulb.ac.be/polytech/ciem

Mobiliteitsagenda

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat.

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
29/09 & 17/11 - Namen	Formation générale à l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite	Formations Pédibus, CAMET, Bld du Nord 8, 5000 Namur - Tel.:081/24.19.37- e-mail : contact@gamah.be
30/09 - Brussel	Verkeerskundige modules : Mobiliteitsmanagement voor gemeenten en bedrijven	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
01/10 - Louvain-la-Neuve	Transporter en Europe: quel choix pour l'entreprise ?	Info : Cellule mobilité de l'Union Wallonne des entreprises Tel. : 010/49.94.08 - Fax. : 010/45.33.43 e-mail: mobilite@uwe.be
04/10 - Den Haag	Symposium "Gratis openbaar vervoer" : presentatie van de eerste resultaten van de proef met gratis openbaar vervoer in de provincie Zuid-Holland (NL)	Info: drs. Ing. L. Jansen, Antwoordnummer 100, NL-2509 LP Den Haag e-mail: jansenl@pzh.nl
13/10 au 17/10 - Komen	Carrefour-exposition sur les thèmes de la mobilité, des déplacements et de la sécurité routière	Maison des Jeunes et de la Culture de Comines Tel. : 056/55.76.83
14/10 - Brussel	Verkeerskundige modules : Verkeersleefbaarheid meten en ontwerpen	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
20/10 - Namen	Formation sur le partage de l'espace public entre piétons et cyclistes	Formations Pédibus, CAMET, Bld du Nord 8, 5000 Namur - Tel.:081/24.19.37 e-mail : contact@gamah.be
26/10 - Brussel	Studiedag gemeentelijk verkeersbeleid	Info: www.verkeerskunde.be e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be Tel.: 015/44.65.55
28/10 - Brussel	Verkeerskundige modules : Mentaliteitswijziging – nu !	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
09/11 - Brussel	Meeting mobiliteitsmanagement voor bedrijven	Info: www.verkeerskunde.be e-mail: marijke.demoor@verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.57
18/11	Studiedag Rol van GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen : reflectie en discussie over kosten en baten van het introduceren van een GIS in gemeentelijke verkeersafdelingen met analyse van noden, meerwaarde, risico's en impact op de organisatie.	Info: Tritel, Louizastraat 40 B, 2800 Mechelen - e-mail: info@tritel.be - Fax.: 015/44.61.19 - Tel.: 015/44.61.10
18/11 - Brussel	Verkeerskundige modules : Sturen met verkeerslichten	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
02/12 - Brussel	Verkeerskundige modules : Ruimtelijke streefbeelden in ontwikkeling	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
09/12 - Brussel	Verkeerskundige modules : Excursie naar Interpolis in Tilburg (NL) en Mobidesk Limburg	Info: www.verkeerskunde.be Tel: 015/44.65.55 - Fax: 015/44.65.59 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be

Het fietsbrevet in Brussel



De examiner beoordeelt de manoeuvres die de leerling op bepaalde strategische punten uitvoert (bron: Pro Velo)

Door Sébastien Viste – Coördinator van het fietsbrevet in Brussel, Pro Velo

Voorgeschiedenis

In februari 2003 heeft de Directie Studies en Programmatie D311 van het Ministerie van Uitrustingen en Vervoer van het Waalse Gewest de vzw Pro Velo een studie gevraagd over de invoering van een fietsbrevet voor de leerlingen van de lagere scholen van Wallonië en Brussel. Deze studie werd uitgevoerd door Jean-Luc de Wilde en Chirstian Brodtkom, en legt de basis van wat een goed jaar later op het terrein in Brussel het fietsbrevet zou worden.

De vaststelling van het lage fietsgebruik bij jongeren vormde de motivatie van het project, dat op lange termijn een aanzienlijk aantal kinderen op de fiets zou moeten krijgen, zowel op weg naar school als algemener. Bovendien is het ook een manier om opnieuw een fietsdynamiek op gang te brengen, een verandering in de gewoontes teweeg te brengen.

Vervolgens heeft het Brussels Gewest de vzw Pro Velo gevraagd om tegen juni 2005 de leerlingen van 20 klassen van het 5^e en 6^e leerjaar klaar te stomen om hen de proeven van het fietsbrevet te doen afleggen.

Het fietsbrevet is een cursus die over verschillende weken van een schooljaar gespreid is en verschillende fasen omvat waarin de leerlingen opgeleid worden om te fietsen in het verkeer. Aan het einde van de cursus wordt er een parcours van 2 à 3 kilometer in het verkeer afgelegd onder het waken van de oog van examinatoren die het gedrag, de kennis van het verkeersreglement en de plaats op de rijbaan van de leerling op de openbare weg beoordeelt.

Het leerproces

De structuur van de opleiding voor het fietsbrevet is ingegeven door de verschillende technieken die de kinderen aangeleerd krijgen en die getest worden in een cursus die in 3 fasen verloopt. Eerst zijn er verschillende theoretische proeven over de kennis van het verkeersreglement, de verkeersveiligheid en de valstrikken in het verkeer. Ten tweede is er het rijden met de fiets op privé-terrein via een handigheidsparcours en ludieke proeven. Ten derde is er een individuele test in het verkeer, in de omgeving van de school, waar de kin-

deren hun kennis en technieken inoefenen in verschillende praktische situaties (beperkt eenrichtingsverkeer, rotonde, voorrang van rechts, ...). Op dat parcours beoordelen verschillende observatoren aan de hand van evaluatiefiches de handigheid van de leerlingen bij de verschillende manoeuvres.

Schooljaar 2003-2004 en het experiment in Elsene

Drie gemeentescholen (Sint-Gillis, Jette en Elsene) hebben tijdens het laatste trimester van het afgelopen schooljaar deelgenomen aan het eerste experiment met het fietsbrevet, waarbij 20 leerlingen van het 5^e en 6^e leerjaar van de scholengroep "Les jardins d'Elise" de hele cursus gevolgd hebben.

Na een inoefening van het fietsen op de speelplaats (behendigheidsparcours, spelletjes, ...) zijn de leerlingen zes keer in het verkeer gaan fietsen om te wennen aan het verkeer en de voorrangsregels. Iedere rit werd begeleid door een monitor van Pro Velo en een leraar. De ritjes waren gericht op het individueel werk van de kinderen in specifieke situaties (rotonde, kruispunt met rechts voorrang, links afslaan, ...), steeds in de buurt rond de school. Parallel gaf de leraar lessen over het verkeersreglement en de verkeersveiligheid, en werden de leerlingen getest via schriftelijke theoretische proeven.

“De vaststelling van het lage fietsgebruik bij jongeren vormde de motivatie van het project, dat op lange termijn een aanzienlijk aantal kinderen op de fiets zou moeten krijgen, zowel op weg naar school als algemener. Bovendien is het ook een manier om opnieuw een fietsdynamiek op gang te brengen, een verandering in de gewoontes teweeg te brengen”

De dag dat de test voor het brevet afgelegd werd, heeft iedere leerling een parcours van 2,5 kilometer afgelegd vanuit de school. Op dat par-

cours werden 9 observatieplaatsen gekozen en iedere examiner (monitoren van Pro Velo en preventie- en veiligheidswerkers) heeft de manoeuvres beoordeeld van het kind dat voorbijreed en heeft vervolgens met de andere examinatoren overlegd om iedere leerling volledig te beoordelen.

De dag werd afgesloten met de uitreiking van het brevet door de schepen van onderwijs, mevrouw Françoise Picqué, aan de kinderen die voor alle proeven geslaagd waren.

Nut van een fietsbrevet

Het fietsbrevet is vernieuwend in die zin dat het de jongeren in staat stelt allerlei situaties met de fiets in het verkeer in te schatten. Tijdens de voorbereidende ritjes in het verkeer brengen de monitoren en de leraars de leerlingen namelijk in contact met alle delicate situaties die fietsers in het verkeer kunnen meemaken, zoals voorrang van rechts of het oprijden van een rondpunt en er rijden of nog aan andere weggebruikers duidelijk maken wat men wil bij specifieke manoeuvres (bijv. links afslaan of zijn voorrang nemen).

Bovendien wordt constant de nadruk gelegd op de verkeersveiligheid. Het respect voor voetgangers en andere weggebruikers, defensief rijden, het delen van de weg zijn gedragsregels die nageleefd moeten worden om te slagen voor de proeven.

Anderzijds geven de leraars de theoretische basis mee voordat ze de weg op gaan, zodat de leerlingen de voorname verkeersborden herkennen en de verschillende voorrangsregels begrijpen.

Daardoor reageren de leerlingen in het verkeer ook op de regels die de borden opleggen. Zo wordt hun gedrag niet meer alleen gestuurd door hun reisweg, maar ook door gedragsregels die in het verkeersreglement vastgelegd zijn.

Tot slot spreekt het voor zich dat zowel uit theoretisch en burgerlijk oogpunt als in het kader van de les lichamelijke opvoeding, een project

als het fietsbrevet perfect past bij de eindtermen voor de leerlingen aan het einde van de lagere school en vergemakkelijkt het onrechtstreeks projecten waarbij de fiets aan bod komt (zeeklassen, ontdekking van hun gemeente, ...).

Het experiment in Elsene heeft bewezen dat alle leerlingen die de hele cyclus doorlopen hebben, enerzijds veel enthousiasme aan de dag gelegd hebben zowel tijdens de theorielessen als bij de ritten in het verkeer. Bovendien hebben zij vooruitgang geboekt in hun techniek en kennis van de fiets en zijn ze beter gewend aan het rijden in de stad, wat soms een vijandige omgeving is voor beginnende fietsers.

Tot slot hebben de observatoren die aanwezig waren bij alle proeven in het verkeer, unaniem de nadruk gelegd op de techniek en de koelbloedigheid van de leerlingen, die hun goed voorbereid leken om alleen op het circuit te rijden.

Vooruitzichten voor schooljaar 2004-2005

Dit nieuwe schooljaar organiseert Pro Velo de cursus voor 16 klassen die de proeven van het fietsbrevet van september tot juni zullen afleg-



Bron: Pro Velo

gen. Er kunnen nog enkele klassen deelnemen aan dit unieke en vernieuwende project op het vlak van de verkeersopvoeding voor fietsers. Bovendien kunnen de deelnemende leraren een opleiding volgen met een monitor van Pro Velo in het kader van de Marco-opleidingen van het "Institut de la Formation en cours de Carrière (IFC) van de Franse Gemeenschap. Nadere informatie betreffende de inhoud en de data van deze opleidingen zijn beschikbaar op <http://www.ifc.cfwb.be>

Iedere school die aan de proeven van het fietsbrevet in Brussel wil deelnemen, kan contact opnemen met Sébastien Viste, coördinator van het fietsbrevet in Brussel.

Nuttige contacten:

Pro Velo Brussel
Londenstraat 15 – 1050 Brussel
02/502 73 55

Sébastien Viste – Coördinator van het fietsbrevet in Brussel
02/517 17 68 – 0478 / 53 88 60 – s.viste@provelo.org

Christian Brodtkom – Verantwoordelijke Macro-opleidingen bij IFC
02/517 17 68-69 – 0477 / 97 09 17 – c.brodtkom@provelo.org

Adresboekje

De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

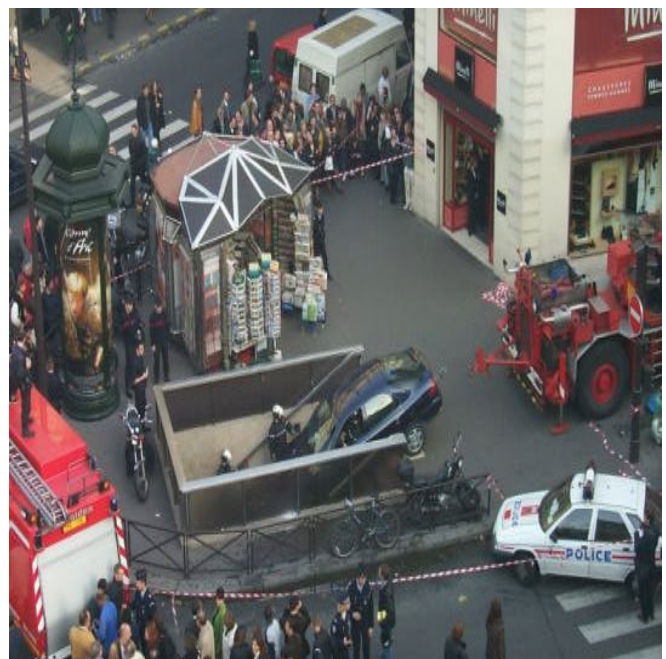
Wij hebben voor u een handig overzicht gemaakt van de adresgegevens van de mobiliteitsambtenaren van de 19 Brusselse gemeenten. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.net
Altenloh Frank	Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Verhulst Véronique	Koekelberg	02/412.14.73	02/414.10.71	vverhulst@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Joost	02/220.26.38	02/220.28.42	ch.toussaint@tiscali.be
De Cannière Anne	St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccl.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Een beetje humor doet altijd goed...



Geen sinecure voor de takelwagen ...
(Bron: www.top-delire.com)



Vlot overstappen op het openbaar vervoer. Ja, maar toch ...
(Bron : www.top-delire.com)

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

Zones 30? Kan beter ...

Regelmatig leggen we u cijfers voor in verband met een bepaald aspect van het parkeren of de mobiliteit in het algemeen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit keer geeft onze rubriek een eerste balans van het beleid rond zones 30 dat in het Brussels Gewest toegepast wordt.

Gemeente	Totale lengte wegen wijknet (km)	Totale lengte zone 30 en gelijkgestelde in juni 2003 (km)	% zone 30 en gelijkgestelde in juni 2003 / wegen wijknet	Totale lengte zone 30 en gelijkgestelde in december 2003 (km)	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2003 / wegen wijknet
Anderlecht	119,556	1,714	1,4	1,714	1,4
Brussel	248,673	2,911	1,2	2,911	1,2
Elsene	66,984	0,973	1,5	0,973	1,5
Etterbeek	38,406	9,920	25,8	13,779	35,9
Evere	40,872	10,183	24,9	12,235	29,9
Ganshoren	20,718	0,974	4,7	0,974	4,7
Jette	45,160	5,528	12,2	5,528	12,2
Koekelberg	15,590	0,000	0,0	0,000	0,0
Oudergem	48,384	1,629	3,4	1,629	3,4
Schaarbeek	78,490	8,375	10,7	8,375	10,7
Sint-Agatha-	26,877	2,948	11,0	2,948	11,0
Sint-Gillis	32,169	0,325	1,0	0,325	1,0
Sint-Jans-	61,848	0,864	1,4	0,864	1,4
Sint-Joost-ten-	17,955	0,000	0,0	0,000	0,0
Sint-Lambrechts-	63,202	10,827	17,1	10,827	17,1
Sint-Pieters-	75,927	17,430	23,0	18,631	24,5
Ukkel	123,624	4,058	3,3	4,426	3,6
Vorst	42,296	0,000	0,0	0,000	0,0
Watermaal-Bosvoorde	55,982	1,454	2,6	1,454	2,6
TOTAAL	<i>1222.711</i>	<i>80.114</i>	6.6	<i>87.593</i>	7.2

Tabel opgemaakt door C.Roland, BUV-DVB, op 08/03/2004

Momenteel hebben enkel de gemeenten Elsene, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem en Sint-Jans-Molenbeek hun richtplan zone 30 afgerond. De andere gemeenten zitten in de laatste fasen van de realisatie. Ter herinnering: het doel is van 77 % van het Brussels grondgebied zone 30 te maken. De jongste cijfers tonen dat dit doel nog veraf is, aangezien momenteel nog maar 7,2 % van de wegen zone 30 is. Dat percentage is uiteraard te laag en tijdens de nieuwe legislatuur zal op basis van de richtplannen nagaan worden of de regionale stimulansen toereikend zijn om de gemeenten aan te moedigen sneller de gewestelijke doelstellingen te bereiken, met meer financiële steun. Bij de subsidiëring van de werkzaamheden tijdens de afgelopen legislatuur maakte de inrichting van meer zones 30 deel uit van het prioritair programma van het GewOP.

De vernieuwde bijbel voor verkeerskundigen ... Le nouveau "ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" est arrivé

Door Erik Caelen, VSGB



De techniek staat niet stil, onze complexe maatschappij evolueert. Ook de verkeerskundige inzichten zijn onderhevig aan veranderingen. Daarom was een vernieuwing van de "ASVV, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" noodzakelijk.

De ASVV is een echte leidraad voor de verkeerskundige. Hoewel dit boek voor de Nederlandse collega's

geschreven is, is het zeer nuttig en bruikbaar in onze gewesten: het werk bevat immers tal van normen en maatvoeringen die in België ook van toepassing zijn. Denken we maar aan de gegevens over enkele type autobussen (lengte, breedte, instaphoogte enz.) of over maatvoeringen betreffende het aanleggen van parkeerplaatsen (breedte toegangsweg, lengte en breedte van de parkeervakken in functie van de inrijhoek enz.).

De publicatie valt qua opzet in vijf verschillende delen (afdelingen) uiteen. De eerste afdeling, de Inleiding, dient om de lezer wegwijs te maken in de ASVV en in de verkeerstechnische wereld. De tweede afdeling, Basisinformatie, behandelt de feiten en uitgangspunten die ten grondslag moeten liggen aan elk verkeerskundig ontwerp. In de derde afdeling, dat als titel Werkmethoden heeft meegekregen, vindt de lezer informatie over de methodiek van de werkzaamheden die in veel gevallen moeten worden verricht voordat tot een goede probleemstelling voor de ontwerper kan worden gekomen, evenals de hulpmiddelen waarmee hij de meest aanbevelenswaardige oplossing voor dat probleem kan vinden. De catalogus van fysieke constructies die kunnen worden aanbevolen zijn vervat in afdeling vier, Voorzieningen. Enkel voorzieningen die binnen de bebouwde kom kunnen worden toegepast zijn opgenomen. Tot slot omvat de vijfde afdeling, Speciale onderwerpen, informatie over een aantal technische onderwerpen die bij bijna ieder ontwerp aan de orde komen, maar waarvan een gedetailleerde behandeling op alle bladen van de vierde afdeling niet mogelijk is. Het gaat hier vooral om verkeersregulerende voorzieningen en civieltechnische onderwerpen.

Voor een optimaal leesgemak werd een trefwoordenlijst als bijlage ingevoegd.

U hebt het al begrepen ... dit naslagwerk is zeker de aanschaf waard en mag zeker niet ontbreken op de boekenplank van een mobiliteitsambtenaar.

"ASVV2004, aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom", 1204 blz., CROW, Galvanistraat 1, NL-6716 AE Ede, email: crow@crow.nl, info: www.crow.nl

Van zone 30 naar cruise control: een ritje doorheen de nieuwe verkeersreglementering.

Door Erik Caelen, VSGB

Zoals aangekondigd in het vorige nummer van de Mobiliteitsgids bespreken we in dit artikel wat uitvoerder de nieuwe wijzigingen van de verkeersreglementering die in april in het Staatsblad zijn verschenen.

We beginnen met onze bespreking bij de **wijzigingen aangebracht aan het koninklijk besluit van 1 december 1975 (het Verkeersreglement).**

Verscheidene nieuwe definities werden toegevoegd aan het verkeersreglement: verblijfsgebied, verkeersfunctie, verblijfsfunctie en vakantiezone.

Wij stellen ons vragen over het nut om een verblijfsgebied, een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie te definiëren, zeker als deze termen verder in het koninklijk besluit niet worden aangehaald. In feite zijn deze termen nodig om in de code van de wegbeheerder (B.S. 11-10-76), een zone dertig te omschrijven (zie onze commentaar bij de wijziging van dit Ministerieel besluit). Bovendien wordt deze terminologie gebruikt in het kader van de hiërarchisering van het wegennet, wat eigenlijk een gemeentelijke en gewestelijke bevoegdheid is.

Ook de term "vakantiezone" baart ons zorgen. De wegbeheerder is immers altijd al bevoegd geweest om tijdelijke maatregelen te nemen. Zo kan de wegbeheerder beslissen om tijdelijk wegen af te sluiten, of tijdelijk de snelheid te beperken i.f.v. allerhande manifestaties of evenementen. Bovendien wordt hier voorbijgegaan aan het feit dat artikel 10 van het verkeersreglement (de hoofdregel betreffende de snelheid) bepaalt dat alle bestuurders hun snelheid moeten regelen zoals vereist wegens de aanwezigheid van andere weggebruikers, in 't bijzonder de meest kwetsbaren, de weersomstandigheden, de plaatsgesteldheid, haar belemmering, de verkeersdichtheid, het zicht, de staat van de weg en de staat en lading van zijn voertuig. Het plaatsen van verkeersborden "vakantiezone" heeft dan ook als gevolg dat de verantwoordelijkheid van de bestuurder verschoven wordt naar de gemeenten. Trouwens, voor bepaalde

gemeenten met een uitgesproken toeristisch karakter (kustgemeenten, Ardennen, Kempen enz.) zou het plaatsen van deze borden een financiële adering worden.

Voor de motorrijders goed nieuws: zij zijn niet meer verplicht om zo dicht mogelijk bij de rechterraand van de rijbaan te blijven. Dit komt zeker de verkeersveiligheid ten goede omdat de motorrijder veel zichtbaarder wordt in het verkeer.

De inrichtingsvereisten voor zones 30 worden afgeschaft. Dit betekent dat de wegbeheerders de vrije hand krijgen wanneer zij een zone dertig willen inrichten. Zo zouden de wegbeheerders "sobere" zones 30 kunnen aanleggen, met weinig of geen snelheidsremmende maatregelen. Uit een onderzoek¹ in twintig Nederlandse gemeenten is gebleken dat met te "sobere" maatregelen de verwachte verkeersveiligheid meestal uitblijft. Bovendien hebben andere studies aangetoond dat het de weginrichting is die bepalend is voor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, en niet de verbodsborden. Wij pleiten dus voor het behoud van de criteria voorzien in het inmiddels afgevoerd koninklijk besluit van 9 oktober 1998.

Twee nieuwe borden C48 en C49 worden geïntroduceerd in het verkeersreglement. Deze borden geven het begin en het einde van het verbod van het gebruik van de "cruise control" aan. Er werd inderdaad vastgesteld dat er de laatste jaren veel ongevallen gebeurden waarbij vrachtwagens inreden op een stilstaande file. Buiten het feit dat de conventies van Genève en Wenen deze borden niet vermelden, vinden wij dat het laten naleven van deze verbodsbepalingen in de praktijk zeer moeilijk zal zijn. Hoe kunnen de politiediensten vaststellen dat de cruise control uitgeschakeld is of niet. Zou er niet eerder gebruik kunnen worden gemaakt van F-borden (aanwijzingsborden) of van gewone informatieve borden, zoals dit nu reeds het geval is? Er wordt nu ook in het verkeersreglement de mogelijkheid geboden om "busstroken" en "bijzondere overrijdbare beddingen" open te stellen voor voertuigen die gebruikt worden in het kader van het woon-werkverkeer. Wij zijn van mening dat het al dan niet openstellen van Busstroken en Bijzondere overrijdbare beddingen voor voertuigen voor "woon-werkverkeer" een beslissing moet blijven van de wegbeheerder, en dat dit bijgevolg niet dwingend mag worden opgelegd. Indien dit vrijblijvend is voor de wegbeheerder, dan kunnen wij dit initiatief enkel maar toejuichen omdat deze maatregel belangrijk is in het kader van de bedrijfsvervoerplannen. Wij vragen ons alleen af of het niet beter zou zijn om de tekst die naar de voertuigen voor het woon-werkverkeer en de signalisatie ervan verwijst, naar een nieuw artikel 39ter over te hevelen, naar analogie van de voertuigen voor schoolverkeer.

Tot slot bespreken we de wijzigingen aangebracht aan het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 (code van de wegbeheerder):

Het ministerieel besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald werd eveneens aangepast in functie van de wijzigingen aangebracht aan het Verkeersreglement.

De belangrijkste wijziging is het vervangen (opheffen) van het koninklijk besluit van 9 oktober 1998 betreffende de zones 30 door een paragraaf ingevoegd in artikel 12.1bis van de code van de wegbeheerder. Deze paragraaf omschrijft een zone 30 als een zone waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie. De enige inrichtingsvoorwaarde is dat de toegang tot een zone 30 duidelijk herkenbaar moet zijn door een inrichting of door de plaatsgesteldheid of door beiden. Aangezien de nieuwe inrichtingseisen nogal zwak en niet duidelijk worden omschreven, kunnen we slechts pleiten voor het behoud van de "oude" criteria vermeld in het (opgeheven) koninklijk besluit van 9 oktober 1998 (zie eveneens onze commentaar hierboven bij de bespreking van de wijzigingen aan het Verkeersreglement).

Een nieuw artikel werd ingevoegd in de code van de wegbeheerder. Dit artikel verplicht de wegbeheerders om aan alle scholen een zone 30 "schoolomgeving" in te richten, en dit ten laatste tegen **1 september 2005**. Het verplicht invoeren van een zone 30 aan elke schoolomgeving tegen de gestelde datum is noch financieel, noch procedureel haalbaar. Naast de eventuele infrastructurele maatregelen moeten immers de nodige verkeersborden worden aangeschaft en moeten de zones 30 worden goedgekeurd door de gemeenteraad, het dossier moet worden toegestuurd naar de adviesraad voor het wegverkeer, en ten slotte moet de hogere overheid de maatregelen dan goedkeuren.

Besluit

Het is duidelijk dat deze nieuwe reeks regelgevingen door de federale overheid genomen werden om de verkeersveiligheid te verhogen. Wij twijfelen echter aan de effectiviteit van deze maatregelen. Bovendien werden deze maatregelen genomen zonder rekening te houden met de opmerkingen van de drie gewesten en de vertegenwoordigers van de steden en gemeenten. We pleiten dan ook, in hetzelfde overtuigende streven naar meer verkeersveiligheid, dat er in de toekomst tijdig en systematisch overleg wordt gepleegd met de wegbeheerders (gemeenten en gewest) wanneer nieuwe maatregelen uitgedokterd worden.

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Zone 30 op DVD en VHS !

In het kader van de uitwerking van de richtplannen voor de zones 30 heeft het Gewest in samenwerking met het BIVV een DVD/VHS gemaakt voor de gemeenten. Die DVD/VHS heeft tot doel de communicatie tussen de gemeente en de burgers te vergemakkelijken tijdens het overleg met de buurtbewoners bij de invoering van zone 30. Via interviews van verschillende actoren die bij mobiliteit betrokken zijn (politie, ingenieurs, ...) worden de voordelen van zone 30 belicht (bij voorbeeld op het vlak van lawaai en doorgaand verkeer) en de laatste nieuwigheden voor de inrichting. Een exemplaar van de DVD/VHS kan gratis verkregen worden bij het BUV. - **Contact: pbertrand@mrbc.irisnet.be**

¹ Zie Verkeerskunde nummer 1, januari 2004

Aangepaste weginrichtingen voor PBM: het gewest stelt een vademecum samen

Door Eric Monami-Michaux, BUV

De aanpassing van onze wegen aan mindervaliden is steeds een bekommernis geweest van de diensten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, zoals de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) overigens aantoonde. Maar die documenten houden geen rekening met alle mindervaliden. Hoewel alles vrij goed gedefinieerd is voor rolstoelgebruikers, is er niets of nagenoeg niets vastgelegd voor blinden en slechtzienden. Om de uitvoeringsdiensten te sensibiliseren moeten de studiediensten het probleem eerst aanpakken. Dat is inmiddels gebeurd.

Na die bewustwording enkele jaren geleden beginnen de eerste realisaties van dit type inrichtingen voor PBM (personen met beperkte mobiliteit) zichtbaar te worden op de Brusselse trottoirs. Gezien de lange en complexe procedure om een project tot een goed einde te brengen, zullen we nog een tijdje infrastructures zien die niet beantwoorden aan de huidige vereisten. De eerste realisaties zijn wellicht niet volmaakt en de ervaringen van die eerste testen heeft het BUV zeer snel doen beseffen dat er nood is aan een duidelijke gedragslijn en precieze technische en praktische uitleg voor alle diensten die onze wegen bestuderen en aanleggen.

Bovendien is de problematiek van de blinden en slechtzienden zeer specifiek. Ieder heeft immers zijn idee over het type inrichting dat hij wenst. Ieder organisme voor bijstand aan blinden en slechtzienden, ieder al dan niet gespecialiseerd studiebureau werkt zoals zij het zelf aanvoelen. De teksten zijn vaak verschillend en soms zelfs tegenstrijdig. Gemakshalve nemen de documenten soms enkel zeer eenvoudige configuraties op, die zeer zelden op de wegen van de hoofdstad voorkomen. Daarom hebben wij ervoor geopteerd een document op te stellen dat de principes van de inrichtingen verklaart, maar er ook de grenzen van aantoonde. Extreme gevallen zullen behandeld worden om te tonen dat het onmogelijk is om tot een aanvaardbare oplossing te komen in bepaalde bijzondere situaties.

Moeilijke inrichtingen en verschillende methodes

Het plaatsen van geleidingen voor blinden en slechtzienden is geometrisch moeilijk. Het beïnvloedt de eigenlijke plaatsing van oversteekplaatsen voor voetgangers. De voorschriften betreffende de kleuren-contrasten voor bekledingen zijn een kopbreker voor de diensten stedenbouw.

Maar kunnen we slechtzienden werkelijk verhinderen om makkelijk hun weg te vinden om esthetische redenen? Voor de studiedienst, die een "technische" reputatie heeft, is die vraag er niet. Voor de diensten stedenbouw is het heel anders.

In de toekomst gaan die twee diensten - om hun vaak tegenstrijdige visies te verzoenen en om te streven naar een mooie en functionele stad - nog nauwer moeten samenwerken en meer overleg plegen.

Een gids met goede praktijkvoorbeelden

Op basis van dit voluntaristisch en educatief beleid heeft het BUV het vademecum samengesteld voor de inrichtingen van de trottoirs voor PBM. Dat document zou enerzijds uitleg moeten geven over het belang van de uniforme aanleg van inrichtingen, die eenzelfde logica volgen, zonder het aspect "realisatie" te verwaarlozen. Anderzijds zou het een verzameling van goede praktijkvoorbeelden moeten worden die aantonen dat op een realistische en flexibele manier omgegaan moet worden met de opgelegde vereisten.

Iedere technicus die een plan moet opstellen waarin de PBM in aanmerking genomen worden, zou er een samenvatting moeten vinden van alles waaraan hij moet denken. Onze dienst heeft zich meermaals over dat probleem moeten buigen bij de opstelling van plannen en wij hebben daaruit geleerd dat het niet evident is rekening te houden met alle elementen voor inrichtingen voor PBM.

Het document is nog niet af, maar zou dus op al uw vragen een antwoord moeten bieden. Om het met de woorden van Woody Allen te zeggen: "Alles wat u wou weten over de inrichtingen voor PBM, maar niet durfde te vragen", dat hopen we althans.

Naar gelang van het succes van die brochure en de eventuele feedback zullen we kijken of we het vademecum regelmatig kunnen updaten.

De structuur van de brochure

Het eerste doel van de publicatie is een omschrijving te geven van wat een PBM is. Dat eerste hoofdstuk is zeer belangrijk omdat de lezer zal beseffen dat er veel mensen die we dagelijks kruisen, onder de noemer "personen met beperkte mobiliteit" vallen. De term PBM is uiteraard niet beperkt tot blinden en rolstoelgebruikers. Toegankelijkheid betekent dat mensen autonoom en eenvoudig kunnen deelnemen aan sociale, culturele en economische activiteiten. De meeste mensen kunnen dat zelfstandig, maar voor sommigen is dat niet vanzelfsprekend. Een jongere met een been in het gips of iemand die zware lasten draagt zijn minder mobiel. Om een goede inrichting te omschrijven dienen we de opmerking van Louis-Pierre Grosbois uit de brochure van de Europese Commissie "Openbare ruimte voor iedereen" voor ogen te houden:

"Een gehandicapte persoon in een toegankelijke inrichting is een valide; een valide persoon in een niet-toegankelijke inrichting is een gehandicapte."

Vervolgens komt een exhaustieve lijst van de wets teksten die min of meer gecoördineerd de infrastructuur en de verplichtingen ten aanzien van PBM weergeven. Er wordt een kritische kijk op gegeven en er worden enkele problemen en onverenigbaarheden aangestipt.

Vervolgens geeft de handleiding een analyse van de behoeften van de verschillende types PBM. De nadruk wordt uiteraard gelegd op rolstoelgebruikers en blinden/slechtzienden. Dat zijn immers de 2 categorieën die zeer specifieke behoeften hebben.

Uit ervaring blijkt dat de slechtzienden vaak vergeten worden. Hun handicap kan echter zeer storend zijn om zich veilig te verplaatsen op onze wegen. Een overzicht van de verschillende soorten visuele belemmeringen geeft de lezer een duidelijker beeld van het belang van de problemen die deze PBM moet overwinnen.

Ook blinden worden niet vergeten: de lezer krijgt een beschrijving van de verplaatsingswijze en een schets van de informatie die men hun moet verschaffen om hun verplaatsingen in de stad te vergemakkelijken. Die dubbele sleutel is noodzakelijk om te begrijpen hoe een oversteekplaats voor blinden ingericht moet worden. Te vaak heeft men onvoldoende inzicht in de mechanismen, wat leidt tot mislukte of gevaarlijke inrichtingen.

Hoe kunnen we de openbare ruimte toegankelijk maken voor iedereen?

Na de omschrijving van het wettelijk kader en de behoeften van de verschillende personen met beperkte mobiliteit volgt de werkelijke inhoud, nl. hoe kan men de openbare ruimten voor iedereen toegankelijk maken? De gids geeft een overzicht van de elementen die moeten of niet mogen aanwezig zijn. Van de palen voor verkeerstekens tot de geleidingslijnen, over de inrichtingen voor openbaar vervoer, alle elementen worden afzonderlijk geanalyseerd.

Het laatste hoofdstuk is een analyse van een echt geval en voorstellen voor optimale inrichtingen. Een combinatie van de afzonderlijke elementen die reeds gedefinieerd werden, wordt in de vorm van plannen aangeboden. Bepaalde onmogelijke situaties worden voorgesteld, in die gevallen wordt er best niets gedaan dan iets te creëren dat niet bruikbaar is.

Voorts zijn er ook nog richtlijnen voor de opstelling van lastenboeken en een woordenlijst.

Last but not least

Het document wordt afgesloten met de 10 geboden voor de goede integratie van PBM op onze wegen:

1. *Denk aan PBM van in den beginne*
2. *Een zo recht mogelijke weg zonder hindernissen*
3. *Een vrije doorgang met een minimale breedte van 150 cm*
4. *Een maximale hellingsgraad van 2 %*
5. *Een overlangse helling van 5 % op maximum 40 m*
6. *Een niveauverschil van maximum 2 cm*
7. *Geen greppel in halve maan en geen afvoerkolk aan een oversteekplaats*
8. *Een stabiele en onbeweeglijke wegbekleding, met zo smal mogelijke naden die niet glad mogen zijn, en zonder obstakels voor wielen*
9. *Het naderen van een ingerichte oversteekplaats aangeven met tegels (met ribben, groeven, in rubber) met voldoende kleurcontrast om blinden en slechtzienden te leiden*
10. *Verkeerslichten met moduleerbaar geluid met goed bereikbare drukknop*

Contact: emonami@mrbc.irisnet.be



Gestreepte tegel (bron : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/chapitre5.htm>)



Tegel met noppen op een lijn (bron : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/chapitre5.htm>)



Tegel met geschraagde noppen (bron : <http://users.skynet.be/lalumiere/CBPAM/chapitre5.htm>)

Deze publicatie is de vrucht van een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vzw

Nr 2004/03 — september 2004

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, M. Jadoul, J-M Reniers, Ch. Roland, S. Viste, E. Monami

Vertaling : L. Vankelecom

Coördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

http://www.vsgb.be



[Laat dit niet liggen !]

Gratis

Hebt u de Mobiliteitsgids niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega ook graag een exemplaar ontvangen? Geen probleem! Vul dan deze bon in en vergeet niet uw e-mailadres te vermelden waarop u ons tijdschrift wenst te ontvangen. Of stuur gewoon een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgb.be

Ecologisch

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Mobiliteitsgids prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgb.be.

BON ingevuld terug te zenden naar de Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest

Aarlenstraat 53 bus 4—1040 Brussel

Tel: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail: erik.caelen@avcb-vsgb.be

- Ja, een collega wenst de Mobiliteitsgids te ontvangen. Zijn/haar gegevens:

Naam _____

Voornaam _____

Organisatie _____

Functie _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

- Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Mobiliteitsgids daarop te ontvangen:

Naam _____

Voornaam _____

E-mail _____