



# De Mobiliteitsgids



Nr 2005/02

juni 2005

## Inhoudsopgave

Etterbeek, een dynamische mobiliteitsdienst	1
Participatie in geuren en kleuren ... recept voor een Brusselse saus?	4
Een Fietsplan waarin nog plannen aangekondigd worden	7
Hoeveel bedrijfsvervoerplannen in het Gewest?	10
Speelstraten...?	11
Van Rome tot Helsinki: mobiliteit is van kapitaal belang!	13
Verkeersveiligheid op gewestwegen in het Gewest	19
Een interuniversitair centrum... ten dienste van de mobiliteit	21
Een beveiligd voetgangersnetwerk voor PBM in Bosvoorde	23
De FOD Mobiliteit en Vervoer verhuist	24
Colloquium fiets en gemeenten. Eerste stand van zaken voor Brussel	25
Het Fietsobservatorium in Schaarbeek	26
Nederland voert grootschalig Trajectcontrole in	28
Afschaffing van de fiscale zegels (vervolg)	28

## ... Niet uit het oog verliezen ...

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit Renaat Landuyt heeft de ministerraad enkele aanpassingen aan de verkeerswet goedgekeurd. Wij zullen daar in het volgend nummer van de Mobiliteitsgids op terugkomen.

Deze aanpassingen komen grotendeels overeen met de aanbevelingen van de werkgroepen die in de schoot van de Federale Commissie Verkeersveiligheid werden opgericht om de Verkeerswet te evalueren. Ter herinnering, in deze werkgroepen zetelden onder andere vertegenwoordigers van de steden en gemeenten alsook van de gewesten. Tot zover het goede nieuws ... Wat ons meer zorgen baart is de concrete omzetting van de beslissing van de ministerraad in een wettekst. De Minister heeft immers besloten om enkel het betalend parkeren, de blauwe zone en het bewonersparkeren te beschouwen als inbreuken die onder de gedepenaliseerde overtredingen vallen. In het wetsontwerp lezen we echter dat "het parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet strafrechtelijk worden bestraft, behoudens het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren en bedrog met de parkeerschijf". Dit betekent dat bijvoorbeeld het parkeren op een leveringszone of op een plaats waar de parkeerduur beperkt is door borden van het type E1 of E9 nog steeds voor controverse zal zorgen en dat er nog altijd verschillende interpretaties mogelijk zullen zijn (gedepenaliseerd of niet gedepenaliseerd?).

Tot slot is het jammer dat de afschaffing van het bijzonder toezicht in verband met de aanvullende reglementen niet in de hierboven vermelde werkgroepen werd behandeld. Zijn de gewesten in staat om dat toezicht op zich te nemen, zowel op financieel als logistiek vlak? En wat vinden de gemeenten ervan?

Wordt vervolgd ...

## Mobiliteit in de kijker

### Etterbeek, een dynamische mobiliteitsdienst

**Door Vincent De Vadder, Michel Levie en Stéphane Roquet (Etterbeek)**

Sinds het begin van de jaren '90 speelt Etterbeek een voortrekkersrol op het vlak van mobiliteit. Het gemeentelijke grondgebied wordt omringd door grote gewestwegen en doorkruist door een hoofdweg en wegen die wijken met elkaar verbinden.

Sinds de aanleg van de eerste eigen bedding voor de tram in 1993 heeft het gemeentebestuur enkele markante gebeurtenissen meegemaakt, waaronder:

- de goedkeuring van het ver-

keersplan (1994),

- de veralgemening van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) (1997-2002),
- het parkeerplan (2001) en de uitbreidingen ervan (2003 en 2004),
- de oprichting van een gemeentelijke Mobiliteitscel (2001),
- het mobiliteitsconvenant (2003) en het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) (aan de gang),



Etterbeek op de kaart gezet ... (Bron : Etterbeek)

- het plan zone 30 (2004),
- het bedrijfsvervoerplan (BVP) (2004).

### Structuur van de Mobiliteitscel

De Mobiliteitscel werd opgericht in 2001 en bestaat thans uit één voltijdse en twee deeltijdse personeelsleden:

- Vincent DE VADDER is sinds september 2003 het hoofd van de dienst en legt zich o.a. toe op de studies en hun follow-up.
- Michel LEVIE verdeelt zijn tijd over de Mobiliteitscel en de dienst Wegen. Hij maakt reeds sinds de oprichting deel uit van de cel en is vooral actief op het terrein.
- Stéphane ROQUET werkt sinds februari 2005 twee dagen per week en houdt zich ondermeer bezig met de bedrijfsvervoerplannen (verplaatsingsvergoedingen, car-sharing, ...).

De Mobiliteitscel staat onder de verantwoordelijkheid van de gemeentesecretaris, Christian DEBATY. De politieke bevoegdheid van de mobiliteit hangt rechtstreeks af van burgemeester Vincent DE WOLF.

Deze organisatie is duidelijk het sleutelement dat de optimale werking van een mobiliteitscel waarborgt. De cel werkt immers steeds nauw samen met verschillende diensten en schepenen. Het is dus belangrijk een scharnierpositie in te nemen binnen de politieke en administratieve structuren.

### Taken van de Mobiliteitscel

De Mobiliteitscel beheert haar eigen dossiers en bevoegdheden, maar treedt ook zeer vaak op in samenwerking met de politie en andere diensten.

In Etterbeek werden verschillende politiebevoegdheden overgeheveld naar de administratie (betaald parkeren, vergunningen, wegmarkeringen, parking voor PBM, leveringszones, werfbeheer, ...). Hoewel die bevoegdheden nu in handen van de gemeentediensten zijn, is de politie bijna altijd betrokken bij de beslissingen en de uitvoering ervan.

De Mobiliteitscel houdt zich meer bepaald bezig met:

- uitwerking en opvolging van plannen (gemeentelijk mobiliteitsplan, plan zone 30, parkeerplan, BVP, ...);
- horizontale en verticale signalisatie;
- toepassing van BEV, fietsparkeerplaatsen, stations voor car-sharing, zone 30, zones met betaald parkeren (vaak in samenwerking met andere diensten);
- zoeken naar oplossingen voor lokale mobiliteitsproblemen (aanschaffing van doorgangsweg, inrichting van eenrichtingsverkeer);
- beheer van leveringszones, parkings voor PBM;
- bijhouden van het aanvullend politiereglement;
- secretariaat van de commissie Mobiliteit / Ruimtelijke Ordening;



In het dagelijkse leven volgt het gemeentebestuur ook een zekere dynamiek:

- ⇒ regelmatige vergaderingen (5 à 10 keer per jaar) van een Commissie Mobiliteit / Ruimtelijke Ordening met alle betrokken diensten (milieu, parkeren, stedenbouw, middenstand, politie, openbare werken, ...) om belangrijke dossiers te bespreken;
- ⇒ de opleiding van vele personen tot mobiliteitsadviseur (8 personen hebben de vorming reeds afgerond en 3 politieagenten zijn momenteel in opleiding);
- ⇒ de aanleg van verschillende snelheidsremmers: zo wat 45 % van de lokale wegen zijn inmiddels zone 30 geworden.



Bron : Etterbeek

- oprichting en follow-up van de adviescommissie Mobiliteit;
- deelname aan andere commissies (middenstand, gehandicapten) als de agenda dat vereist;
- begeleiding van belangrijke projecten i.v.m. stedenbouw en wegen;
- follow-up van projecten rond wegen van de MIVB, het Gewest of de FOD Mobiliteit/Vervoer;
- bijstand aan de dienst betaald parkeren;
- voorbereiding van hoofdstukken mobiliteit in milieu-programma's (eco-dynamische onderneming) en duurzame

ontwikkeling (programma LIFE);

- deelname aan evenementen (Dring Dring, milieudag, week van vervoering, ateliers mobiliteit);
- analyse van het vervoerplan van Etterbeekse ondernemingen;
- behandeling van verplaatsingsvergoedingen van het personeel van gemeente, OCMW en scholen, alsook het gebruik van voertuigen voor car-sharing (in het kader van het BVP).

## Enkele troeven ...

### 1. Zone 30

Overall waar dat mogelijk is, zorgt de gemeente voor zone 30. Momenteel geldt deze maatregel voor 45 % van de wegen. Volgens het plan Zone 30 zullen alle lokale wegen en een deel van de interwijkenwegen op termijn als zone 30 ingericht worden.

Momenteel is het gebrek aan infrastructuur voornamelijk toe te schrijven aan het effect van "poorten" van de gewestwegen.

### 2. Betaald parkeren

In het begin had het parkeerplan duidelijk betrekking op de handelsstraten (rode zones). Sinds eind 2003 is die invalshoek geëvolueerd, aangezien hele buurten enkel groene zone geworden zijn om langparkerende pendelaars te ontmoedigen.

Momenteel is in nagenoeg 40 % van de gemeente betaald parkeren van kracht. Het doel is de rest van de gemeente officieel in groene zone om te zetten.

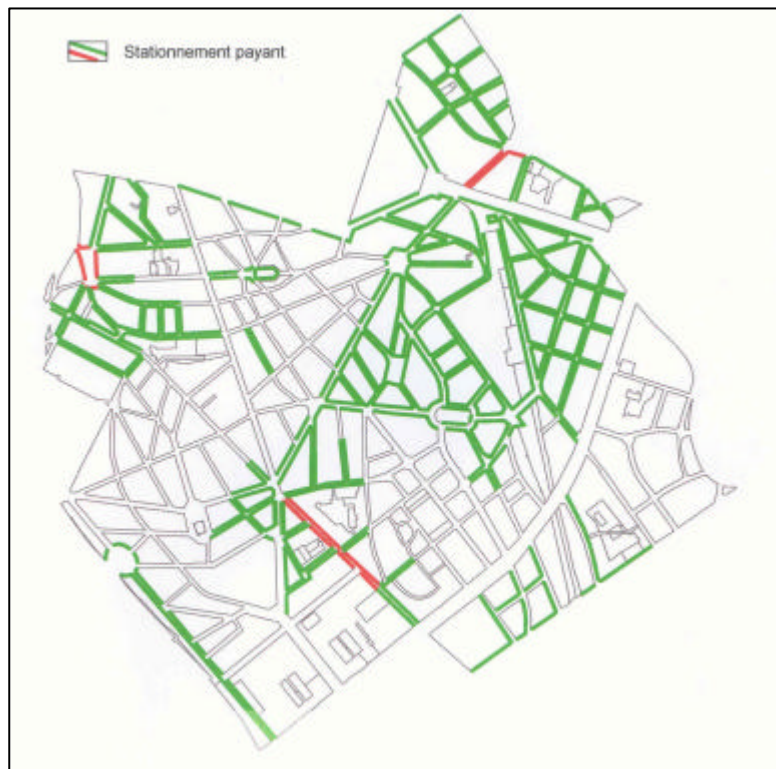
Het beheer van groene zones is zeer soepel. Het doel is een zekere druk uit te oefenen op de pendelaar, zonder het leven onmogelijk te maken voor mensen die hun wagen echt nodig hebben.

Daartoe heeft de gemeente een abonnement ingevoerd waarvan de prijs fel varieert volgens de categorie gebruikers.

De inwoners kunnen het abonnement gratis verkrijgen, zonder beperking qua aantal wagens per gezin. Die aanpak begint echter zijn grenzen te bereiken: het aantal voertuigen per inwoners blijft immers stijgen en de inwoners vinden vooral 's nachts moei-

lijk een parkeerplaats.

De gemeente heeft geen blauwe zones. De analytische boekhouding door de dienst financiën heeft immers aangetoond dat het betalen aan een parkeerautomaat niet alleen de aankoop van het materiaal bekostigt, maar ook een groot deel van de controle. Momenteel gaat de



Parkeerkaart (Bron : Etterbeek)

voorkeur dus nog steeds uit naar het systeem met parkeerautomaten.

### 3. Fietsbeleid

Sinds de invoering van BEV in 1997 is er geen enkel zwaar ongeval meer geweest waarbij fietsers betrokken waren in dergelijke straten en aangrenzende kruispunten. In 2002 werd het BEV veralgemeend tot nagenoeg alle eenrichtingsstraten.

Er werden heel wat fietsparkings ingericht. Bepaalde plaatsen zijn overigens verzadigd, bewijs van het toenemend aantal tweewielers op vele plaatsen in de stad.

Het Gewest heeft twee fietsroutes uitgetekend (nr. 13 en 15) in de gemeente. Een derde (nr. 11) staat nog in de steigers.

Tot slot heeft het gemeentepersoneel dienstfietsen ter



Fietsparkings (Bron : Etterbeek)

beschikking en krijgt het de klassieke vergoeding van 0,15 euro/km voor het woon-werkverkeer.

#### 4. Openbaar vervoer

De eigen bedding die in 1993 en in 2002 aangelegd werd over het hele gemeentelijke traject van tram 81 en 82 heeft de commerciële snelheid enorm verbeterd. Jammer genoeg werd de rest van het traject niet ingericht en blijft de gunstige weerslag van het initiatief dus nog vrij beperkt.

Zonder de lokale projecten af te wijzen, dringt de gemeente er dus steeds meer op aan dat de projecten voor de verbetering van de commerciële snelheid betrekking zouden hebben op de volledige lijnen en gepaard zouden gaan met een aanzienlijke verbetering van de frequentie.

Over ieder project voor eigen bedding of gewestelijke fietsroute wordt voortaan transversaal overleg aangegaan over de kwaliteit van de stadsinrichting (esthetiek, veiligheid, welzijn van de omwonenden, parkeren, multi-modaliteit, ...).

#### ... En enkele uitdagingen

Naast de voortzetting van het GMP en de uitwerking van andere plannen krijgen enkele grote dossiers vorm:

- De wijk rond het Jourdanplein is in volle verandering. De projecten zijn er legio en de laatste stadskankers verdwijnen. Over het plein zelf wordt dit jaar een studie verricht in het kader van het Beliris-akkoord. Fietsroute 11 ligt er vlakbij en volgens het Busplan zou er een nieuwe buslijn langskomen (60). Er komt een ondergrondse openbare parking in de buurt, zodat er niet langer op het plein zelf geparkeerd zal worden.
- Het gemeentelijk mobiliteitsplan schenkt bijzondere aandacht aan oplossingen voor de problemen van de Jacht. Die handelswijk kampt immers heel met problemen die te wijten zijn aan de verkeersdrukte en het gebrek aan aantrekkingskracht o.a. door files op de Waversesteenweg.
- De Oudergemlaan zou heraanlegd worden in het kader van het VICOM-programma van de MIVB.
- Er moeten projecten uitgewerkt worden voor het kruispunt Mouterij met het oog op de inrichting van de GEN-halte Mouterij.

De testen met betrekking tot het schoolvervoer hebben nog niet echt vruchten afgeworpen. In 2004 heeft het College schoolvervoerplannen opgezet.

Eén van de grote uitdagingen voor de komende jaren is de dynamiek te vrijwaren en zelfs nog te versterken.

#### Contacten :

Vincent DE VADDER : 02 / 627 27 18 :

[vincent.devadder@etterbeek.be](mailto:vincent.devadder@etterbeek.be)

Michel LEVIE : 02 / 627 27 34 :

[michel.levie@etterbeek.be](mailto:michel.levie@etterbeek.be)

Stéphane ROQUET : 02 / 627 27 34 :

[stephane.roquet@etterbeek.be](mailto:stephane.roquet@etterbeek.be)

## Participatie in geuren en kleuren ...

### recept voor een Brusselse saus?

**Door Camille Thiry (Inter-Environnement Bruxelles)**

**Hoe kunnen we meer actoren, gebruikers en omwonenden betrekken bij een mobiliteitsproject? In de maand april trok Inter-Environnement op ontdekkingsreis naar "recepten" voor participatie in het buitenland.**

Bral, Inter-Environnement Bruxelles en de MIVB sleutelen sinds januari 2005 samen aan een "participatief" scenario, om toe te passen op belangrijke projecten

voor MIVB-investeringen op bepaalde lijnen (aanleg van nieuwe lijnen of verlengingen van bestaande tram- of metrolijnen, projecten voor de verbetering van de commerciële snelheid, ...). Die initiatieven trachten de burgers, buurtbewoners of gebruikers nauwer te betrekken bij de verschillende fasen in de uitwerking van het project, met het oog op een betere integratie van het openbaar vervoer en de verbetering van de levenskwaliteit in de stad.

Op zoek naar succesvolle methodes op het vlak van mobiliteit zijn wij achtereenvolgens op bezoek gegaan in Londen, Cambridge, Bazel en

Straatsburg. Ter plaatse hebben wij ontmoetingen gehad met de verschillende betrokkenen bij het proces en onderzoek gedaan naar de gebruikte middelen.

#### Londen: tochtje langs de fietspaden

De burgemeester van Londen heeft recent een fietsactieplan uitgewerkt waarin de aanleg van 900 km fietsspisten in de hoofdstad voorzien wordt. Eén van de middelen die de "Camden Consultancy Service (een adviesdienst die van de overheid

afhangt) sinds een jaar gebruikt om dit initiatief af te ronden is de CRISP (Cycle Routes Implementation Stakeholders Participation), een proces waarbij alle betrokken partijen meewerken aan de uittekening van nieuwe fietsroutes, om steun te verkrijgen voor het project en de kwaliteit ervan te verbeteren.

De CRISP verloopt in 4 fasen:

1. Inwinnen van informatie via vragenlijsten aan scholen, verenigingen, buurtbewoners, gemeenten.
2. CRIM (Cycle Route Implementation Meeting): een verkennende wandeling van de mogelijke fiets-



De fiets in Londen ... so British ! (Bron : <http://www.bbc.co.uk>)

route te voet of per fiets, met vertegenwoordigers van de gemeente, van lokale en nationale fietsersbonden, van het openbaar vervoer, automobilisten, residenten, ... Alle opmerkingen en ideeën die uit die wandeling naar voren komen, worden in een rapport verwerkt.

3. Voorbereiding en publicatie van het rapport. De plannen van de fietsroute worden vaak uitgetekend alvorens het proces van start gaat, maar er zijn veel mogelijkheden om wijzigingen aan te brengen (toevoeging van een fietserssas, ...). Het gewijzigde rapport en eindplan worden naar alle deelnemers verzonden zodat zij erop kunnen reageren.

4. Het eindrapport dient om de fietsroute in gebruik te nemen.

De feedback van deze oefening "verkenning van het terrein" is zeer

goed: een betere verstandhouding met alle actoren, hoogstaande projecten, ...

### Cambridge of de techniek van de "trechter"

Sinds 1997 heeft de stad Cambridge een ambitieus verkeersplan: de « Cambridge Core Traffic Scheme ». De overheid heeft in het kader van dit plan verschillende maatregelen genomen, zoals de creatie van auto-vrije straten, afsluiting van straten, aanleg van busstroken, ... Voor ieder project werd een raadplegingsprocedure georganiseerd.

Een voorbeeld van een procedure die momenteel in Cambridge aan de gang is, heeft betrekking op een project van nieuwe busroute in eigen bedding. De inwoners en andere actoren konden hun mening

geven over ieder stukje van de weg. De administratie zal de stukken verwezenlijken die het akkoord van de bevolking krijgen. Zo valt het hele project niet in het water als er een twistpunt is.

De raadplegingsprocedure in Cambridge werkt als een trechter: na grootscheepse communicatie en informatie in het begin van het project schrijven de mensen zich in om deel te nemen aan verschillende workshops. Vervolgens worden vrijwilligers gecontacteerd voor diepgaandere vergaderingen, enzovoort. Parallel met die werkgroepen worden aan de bevolking vragenlijsten voorgelegd in de verschillende fasen van het project. Als een fase van het overleg afgesloten is, is het niet meer mogelijk erop terug te komen of op het principe dat overeengekomen werd. Zo vermijdt men dat basisprincipes (minder auto's, verbetering van het openbaar vervoer, ...) constant opnieuw in vraag zou-

den worden gesteld.

De centrale idee van de procedure: "aanhangers" zoeken voor de projecten (afsluiting van een straat, zone 30, ...). Men gaat uit van de vaststelling: "Er moet iets gebeuren". Status-quo is geen mogelijke optie. Het gaat er dus om een consensus te vinden over de nood aan verandering, vervolgens verschillende middelen te vinden en opties om die te bereiken, een keuze tussen die opties te maken en dan de details van de gekozen optie vast te leggen.

De gemeenteraad tracht de resultaten van de verschillende opties zo visueel mogelijk voor te stellen. Daartoe heeft de gemeente een informaticaprogramma uitgewerkt dat de stromen "simuleert". Het succes van dergelijk overleg hangt dus af van de naleving van de regel: "concrete doelstellingen vooropstellen en tonen wat het allemaal met zich meebrengt". Het gemeentebestuur hecht ook veel belang van feedback naar de inwoners: tonen hoe de doelstellingen bereikt werden (bijv. statistieken betreffende de luchtvervuiling).

### Straatsburg: "strategen communicatoren"

Om de mobiliteitsprojecten tot een goed einde te brengen streeft de CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) naar overleg in alle stadia van de projecten.

Dat overleg heeft drie voorname doelstellingen: de inwoners informeren, ze overtuigen van de noodzaak van het project en ze betrekken bij de aanpassing van de tramlijn. Dat proces gaat verder dan de wettelijk vastgelegde stedenbouwkundige voorschriften in Frankrijk inzake verplicht voorafgaand overleg bij grote infrastructuurwerken.

Voor iedere nieuwe tramlijn is de procedure sinds het overleg voor de eerste lijn (A) in 1994 de volgende ... De CUS stelt de offerteoproep op met de dienst "tram" en de communicatiecel volgt het project voor het aspect communicatie. Er wordt een lastenboek opgesteld als leidraad voor het werk van het reclamebureau dat zich met het communica-

tieplan zal bezighouden: ontwerp van folders, borden, flyers, brieven aan omwonenden, krantenartikels, website, ... Voor die raadpleging wordt jaarlijks 450.000 euro uitgetrokken.

De 3 fasen voor het voorafgaand overleg:

1. voorafgaande studies (workshops, verkenning van het netwerk per fiets),
2. voorstelling van verschillende opties en alternatieven,
3. verfijning van het uitgekozen project in functie van de opmerkingen.

Maar laten we nog eens terugkomen op de communicatietechnieken. Die zijn talrijk en verschillen naar gelang van de vordering van het project. Parallel met een globale sensibilisering naar het grote publiek toe organiseert de CUS ook overleg met de verenigingen in alle stadia om hun advies in te winnen.

- De workshops brengen vertegenwoordigers samen van groepen en verenigingen (80 lokale verenigingen, eigenarenverenigingen, socioprofessionele en socio-culturele organismen) om ideeën uit te wisselen.
- Dankzij de registers kan de mening van de bevolking ingewonnen worden. Die meningen worden geanalyseerd door de tramdienst, soms met de bijstand van externe diensten voor de analyse van de opmerkingen.
- De openbare vergaderingen vinden plaats in de buurten en gemeenten die de lijnen aandoen. Zo kan de inzet van het project in detail besproken worden en kan er gedebatteerd worden.
- De "mobiele bus" stopt in wijken, op markten. De tramdienst is er om toelichting te verschaffen.
- Rondtrekkende tentoonstellingen houden op verschillende plaatsen halt: informatieborden, met technische permanentie en registers voor opmerkingen. De borden stellen het ontwerp van

de uitbreiding van de tramlijn voor. Op fiches en in urnen kan men zijn mening geven.

- Schriftelijke informatie: veel specifieke informatieborden per wijk. Het krantje "Strasbourg Magazine" wordt in de hele agglomeratie verdeeld.

Daar komen nog andere moderne technieken bij, zoals informatie op video, een website, een telefoonnummer.

### **Bazel: innovatie ten dienste van de kwaliteit van het leven in de stad**

Tijdens ons bezoek in Bazel werden we ondergedompeld in de burgerparticipatie in de betekenis van echte medewerking aan een project tussen overheid en inwoners.

Ecos, een studie bureau dat overheidsinstellingen bijstaat in de uitstippeling en de toepassing van de participatiestrategie, gebruikte bijzondere technieken zoals innovatie-workshops en consensusconferenties, teneinde van bij het begin een project voor lokale ontwikkeling (Agenda 21) in Bazel en Lausanne op te bouwen.

Het project « Werkstadt Basel » is in 1997 van start gegaan, om de stadsvlucht een halt toe te roepen. De overheid heeft alle inwoners van de stad Bazel uitgenodigd op 38 innovatie-workshops tussen 1997 en 1998. Zowat 1.000 deelnemers hebben er meer dan 400 ideeën uitgeschreven, die in 1999 besproken werden op 25 consensusconferenties en tot een actieprogramma geleid hebben bestaande uit 200 projecten. Momenteel zijn een groot deel van de maatregelen in uitvoering of reeds verwezenlijkt. Op het vlak van stedenbouw en vervoer gaat het bijv. om "ontmoetingsstraten", voetgangerszones, herinrichting van straten, beperking van het verkeer in woonzones, aanleg van "park&ride" ...

### **De succesformule?**

Het project kreeg veel steun van de politieke gezagsdragers, die zich geëngageerd hebben om de resultaten van de dialoog met de bevolking in de praktijk om te zetten. De overheden hebben contacten gehad met lokale verenigingen en organisaties om het proces van dialoog in de wijken te verankeren. Ecos heeft ook technieken ontwikkeld om er etnische minderheden, vrouwen en kinderen bij te betrekken ...



Even kijken naar de innovatie-workshops, een boeiende participatietechniek. Hoe gaat het in zijn werk? De 38 innovatie-workshops (ongeveer 2 per wijk) vormden de basis van het project. Iedere workshop duurt gemiddeld 7 uur. In een eerste fase wordt de deelnemers gevraagd een diagnose op te maken, hun klachten kenbaar te maken en kritiek te geven op de bestaande situatie. In de volgende fase kunnen zij hun creativiteit haar vrije gang laten gaan, hun zienswijzen en ideeën schetsen. Het derde deel tracht de "realistische" diagnose van de eerste fase te verzoenen met de "utopische" ideeën van de tweede. Het doel van die workshops is zo veel mogelijk denkpisten en ideeën voort te brengen.

**Contact : [camille.thiry@ieb.be](mailto:camille.thiry@ieb.be)**

Het vervolg van het verslag van deze studiereizen verschijnt in het volgende nummer van de Mobiliteitsgids.

vier beleidsassen: *Engineering, Encouragement, Education & Enforcement*. De eerste staat stil bij de aanleg van infrastructuur (wegen, intermodaliteit ...), de tweede bij communicatie en promotie, de derde bij de gebruikers en de laatste bij de administratieve omgeving en regelgeving.

Let wel, het gaat niet om een operationeel plan met een uitgewerkte fasering van uit te voeren werken en ingrepen. We hebben te maken met een beleidsverklaring: de Regering maakt een inventaris op van alles waaraan ze tot 2009 wil werken, legt haar doelstellingen vast en raamt de begroting. De concrete uitwerking van die intenties zal

## De stad inrichten

Het uitgebreidste onderdeel van het Plan is het hoofdstuk over de inrichtingen, dat elf maatregelen omvat.



*Een fietsplan om het gebruik van de fiets overal en voor iedereen toegankelijk te maken (Bron : [www.provelo.org](http://www.provelo.org))*

De aanleg van wegen heeft in het Plan enkel betrekking op het gewestelijke netwerk, maar andere maatregelen zullen het mogelijk maken die te integreren in het - veel grotere - gemeentelijke netwerk. Het Plan streeft ernaar de

## Een Fietsplan waarin nog plannen aangekondigd worden

**Door Philippe Delvaux (VSGB)**

***In januari heeft minister Pascal Smet het nieuwe Beleidsplan Fiets 2005-2009 voorgesteld waarin de krachtlijnen vervat zijn van het gewestelijke beleid voor de komende jaren, wat ongetwijfeld het gemeentelijk beleid zal beïnvloeden.***

Het fietsplan kadert in een geheel van bestaande of nog uit te werken planningsinstrumenten in het kielzog van de regeerakkoorden van juli 2004<sup>1</sup>: een bus-, tram- en voetgangersplan ... Alle vormen van mobiliteit worden onder de loep genomen.

Uit de aandacht die besteed wordt aan de zogenaamde "zachte" vormen van mobiliteit, blijkt meteen het belang dat de Regering eraan hecht.

Het plan splitst het beleid uit naar

volgen uit - nog te bepalen - praktische modaliteiten en de keuzes die concreet in het veld gemaakt zullen worden ...

Wat opvalt is dat het Plan geen enkele cijfermatige doelstelling vooropstelt met betrekking tot de algemene mobiliteit. Het enige wat in de inleiding van minister Pascal Smet te lezen valt, is: "Mijn doel is eenvoudig: de fiets zichtbaar maken in de stad. Ik wil een sneeuwbaaleffect teweegbrengen: hoe meer fietsers op de baan, hoe meer mensen we zullen overtuigen om ook de fiets te gebruiken." De minister laat zich niet verleiden tot het becijferen van die doelstelling, noch qua vooruitgang van het fietsgebruik, noch voor wat betreft de gevolgen van dit beleid voor andere vormen van mobiliteit. Voor elk van de maatregelen worden daarentegen wel doelstellingen bepaald.

positie van de fietsers op de openbare weg aanzienlijk te verbeteren door het diversifiëren van de infrastructuur: naast **fietspaden**, vindt men ook **fietsuggestiestroken** (waar ook auto's mogen rijden en parkeren) en de **rode draad** (die op het wegdek een voldoende centrale plaats voor fietsers aangeeft opdat zij geen hinder zouden ondervinden van openslaande portieren van geparkeerde auto's), maar ook lichtere inrichtingen die de aanwezigheid van de fietser op de rijbaan "beter legitimeren". Die twee laatste types van inrichtingen zijn bestemd voor wegen waar onvoldoende ruimte is voor de aanleg van een echt fietspad. Het zijn wellicht deze types die het makkelijkst in het gemeentelijke netwerk opgenomen kunnen worden. Naast nieuwe inrichtingen, willen we ook wijzen op het onderhoud van de bestaande infrastructuur. Op dat

1. "Een toekomst en een ambitie voor Brussel (2004-2009)". Zie de hoofdstukken over mobiliteit, in het bijzonder punt 5.a. en 5.d.

vlak voorziet het Plan in overeenkomsten tussen het Gewest en de gemeenten waarbij deze laatste verantwoordelijk gesteld worden voor het **onderhoud van de fietsstelplaatsen** en de **gewestelijke fietsroutes (GFR)** op hun grondgebied.

Het Plan wil tegen 2009 al deze maatregelen toepassen op het hele gewestelijke netwerk en voorziet daartoe voor 2005 in een begroting van 2.000.000 € (met inbegrip van de aanleg van fietssluisen op regionale kruispunten).

Voor de maatregel betreffende het **beperkte eenrichtingsverkeer (BEV)** spelen de gemeenten een centrale rol. Het Plan stelt vast dat de gemeenten op dat vlak vertraging opgelopen hebben en wil dat zij voor het eind van het jaar de laatste hand leggen aan hun BEV-plan. Vervolgens wil het Plan "de gemeenten aansporen om hun achterstand bij het inrichten van beperkt eenrichtingsverkeer zo snel mogelijk weg te werken", waarvoor er in het Plan 2.750.000 € voorzien is voor 2005. Dat bedrag dekt zowel de instandhouding van de **gewestelijke fietsroutes** als de subsidies aan gemeenten voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer.

De andere maatregelen betreffen het streven naar **synergie** met het openbaar vervoer: de MIVB (dat wel gewestelijk is, maar toch een zekere autonomie heeft) en de NMBS (federaal, wat het plan minder houvast geeft).

Wellicht het meest interessante onderdeel - want het meest problematische - is het **parkeren van fietsen**. Het Plan stelt een flagrant gebrek aan overdekte en beveiligde fietsstelplaatsen vast. Als die infrastructuur al zeldzaam is in de buurt van de werkplek, winkelcentra en ruimten voor vrijetijdsbesteding, ontbreekt ze (vrijwel) helemaal in de woonwijken. Daartegen-

over staat dat, in tegenstelling tot het platteland, de steden (en voor België met name Brussel) veel meer appartementen en minder tuinen en garages tellen en dat de woningen er kleiner zijn. Dat alles maakt dat het opbergen van fietsen er moeilijker is en dat er dus meer nood is aan stelplaatsen op de openbare weg. De doelstelling om het netwerk van parkeerplaatsen uit te breiden "met bijzondere aandacht voor dichtbevolkte woonwijken" is dus erg lovenswaardig, want ze komt tegemoet aan een structureel probleem dat de groei van het fietsgebruik in de stad afremt.

### Bevorderen

Het promotiewerk is zowat in alle andere hoofdstukken van het Plan terug te vinden, in het bijzonder in het hoofdstuk over opvoeding. Het hoofdstuk "Encouragement" omvat slechts één specifiek item: het

## Federaal Totaalplan Fiets

In juni 2004 stelde federaal minister voor Mobiliteit, Bert Anciaux, zijn ontwerp van een federaal Totaalplan Fiets<sup>2</sup> voor. Zijn opvolger, Renaat Landuyt, liet weten dat het denkwerk rond dit plan voortgezet wordt. Het telt 9 assen voor actie, waaronder de reglementering m.b.t. het verkeer, snelheidsbeperking op de openbare weg, intermodaliteit met het openbaar vervoer, fiscale maatregelen, sensibilisering, communicatie en opvoeding - allemaal denkpijlers die ook in het gewestelijke plan aangehaald worden of die het gemeentelijke beleid kunnen beïnvloeden

opstellen van een "**fietscommunicatieplan**". Tussen het communicatieplan en de eigenlijke communicatie zal wellicht enige tijd verlopen.

Communicatie en aanmoediging lijken ons van wezenlijk belang, aangezien dit transportmiddel erg weinig in trek is in Brussel en er heel wat negatieve vooroordelen tegenover bestaan.

### Opvoeden

Het opvoedingsbeleid richt zich tot drie categorieën van mensen: kinderen, volwassenen die potentiële fietsers zijn en gebruikers van andere transportmiddelen.

Het leeuwendeel gaat uit naar de **kinderen** (3 maatregelen): het fietsbrevet, acties gericht op scho-

len en het afhalen van kinderen aan de schoolpoort dragen deels bij tot het luik promotie en sensibilisering. Hieruit blijkt de centrale rol die de scholen (zowel de gemeentelijke als andere) is toebedeeld. Deze eerste doelgroep is belangrijk, omdat het fietsgebruik zo vroeg mogelijk aangeleerd dient te worden.

Het lijkt ons om diverse redenen minstens even belangrijk dat er ook met een doelpubliek van **volwassenen** gewerkt wordt: in de eerste plaats omdat zij het transportmiddel voor de kinderen bepalen (aankoop van een fiets, een abonnement voor het openbaar vervoer ... of een tweede auto om de kinderen te vervoeren) en dat kinderen en jongeren de overgang naar het volwassen leven vaak associëren met de auto (het rijbewijs als overgangsritueel, de aankoop van een eerste auto als evenement). Vervolgens omdat volwassenen zich meer verplaatsen. En ten slotte omdat het beleid voor zachte vervoerswijzen er ook naar streeft om het marktaandeel van de auto te doen inkrimpen, en dit hangt van de volwassenen af. Ten aanzien van dit doelpubliek rijst een structureel probleem:

heel wat volwassenen voelen zich in de stad niet op hun gemak in het zadel. Ze zullen dus (opnieuw) moeten leren fietsen of wennen aan een stadsomgeving. Daarom is één maatregel gericht op het leren fietsen, met name voor volwassenen.

Het is nog afwachten of het budget 2005 van 860.000 € voor verkeersopvoeding zal volstaan om alle vermelde acties te verwezenlijken.

### Reglementeren

Naast een nieuwe samenstelling voor de Fietscommissie op gewestelijk niveau en het oprichten van een gewestelijke transversale taskforce, valt vooral de samenstelling op van een **Fietsvademecum** voor de aanleg en het onderhoud van fietsinfrastructuur, zowel op gewestelijk als gemeentelijk vlak,

2. "Ontwerp Federaal Totaalplan Fiets", juni 2004, 70 blz., opgesteld door de Fietsersbond onder impuls van Minister van Mobiliteit Bert Anciaux.



tegen juni 2006.

Met betrekking tot de afstemming tussen de gemeenten en het gewest kunnen we melding maken van de intentie van het gewest om in de toekomstige en huidige **mobiliteitsconvenanten** een "fietsmodule" op te nemen. Het Plan stelt overigens voor om dit in 2005 voor de 8 bestaande overeenkomsten te doen (Anderlecht, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Jette, Sint-Jans-Molenbeek, Ukkel en Watermaal Bosvoorde).

Het Plan wil tevens in alle gemeenten een fietsbrigade oprichten. Uw vereniging zou overigens betrokken moten worden bij de werkzaamheden daaromtrent.

Op louter reglementair vlak wil het Gewest het kader van de vervoerplannen uitbreiden naar alle scholen (schoolvervoerplannen) en zal het druk uitoefenen op de federale overheid om een aantal concepten in de wet op te nemen.

### Besluit

Dit plan en zijn complementariteit met andere bestaande of in ontwikkeling zijnde instrumenten is heuglijk nieuws. Het plan houdt ook rekening met een aantal structurele problemen (fietsstelplaatsen in woongebieden, volwassenen aanzetten tot fietsen, ...) die zelden aan bod komen. Het valt nog af te wachten of de voorgestelde maatregelen en de toegewezen begroting zullen volstaan om de uitdaging aan te gaan.

In zijn geheel is dit een "metaplan", een plan dat andere plannen aankondigt. Zoals gezegd, stelt dit document de krijtlijnen van het gewestelijke beleid voor. Het zal uitgevoerd worden via een hele reeks maatregelen en het opstellen van andere, operationele, plannen: planning voor fietspaden, fiets-suggestiestroken en rode-draad-inrichtingen (zomer 2005) planning van fietssluisen (voorjaar), een studie rond het meenemen van de fiets op de bus (eind van het jaar), een studie rond fietsverhuurpunten (eerste semester), een masterplan voor het parkeren (lente), een inventaris van BEV (voorjaar), een onderhouds- en herstelplan, een

fietscommunicatieplan (zomer).

Gezien de vele studies die uitgevoerd en de operationele plannen die opgesteld moeten worden, kunnen we 2005 als een overgangsjaar beschouwen.

Het einddoel is 2009, wat betekent dat we vier jaar de tijd hebben voor de uitvoering van al wat de operationele plannen zullen aangeven. Gezien het grote aantal maatregelen, de al bij al weinig bemoedigende uitgangssituatie en de complexiteit van alles wat met mobiliteit te maken heeft, kunnen we maar beter meteen de handen uit de mouwen steken.

### Info en Contact

Het plan kan gedownload worden op <http://www.pascalsmet.be> > Beleid > Plan vélo

Pascal Smet heeft op 23 maart het Plan voorgesteld aan de Commissie Infrastructuur van het Brussels Parlement die belast is met openbare werken en communicatie.

# FIETS VÉLO

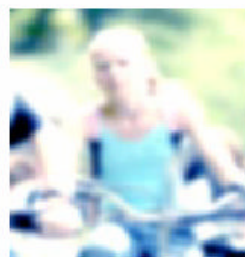
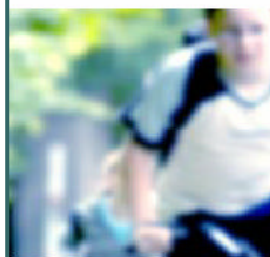
## beleidsplan / 2005 - 2009 / plan directeur

Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Pascal Smet, minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Région de Bruxelles-Capitale

Pascal Smet, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics



## 01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

# Hoeveel bedrijfsvervoerplannen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Op 24 februari 2005 had de begeleidingscel BIM-BUV reeds 142 vervoerplannen ontvangen. Zowat 148.535 werknemers, zijnde de helft van de werknemers die in ondernemingen met meer dan 200 personeelsleden tewerkgesteld zijn. De verdeling van de ingediende plannen is zichtbaar in onderstaande tabel (Bron: Vragen en antwoorden - Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - 15 maart 2005 (nr. 5))

Gemeente	Aantal vervoerplannen	Aantal betrokken werknemers
Brussel-Stad	58	48.646
Etterbeek	7	25.488
Schaarbeek	8	10.716
Sint-Lambrechts-Woluwe	7	9.148
Anderlecht	14	9.124
Elsene	10	8.745
Vorst	2	6.635
Sint-Joost-ten-Node	8	6.232
Sint-Jans-Molenbeek	4	5.620
Watermaal-Bosvoorde	3	3.884
Jette	2	3.681
Evere	7	3.435
Sint-Gillis	5	2.921
Oudergem	2	2.162
Ukkel	4	1.674
Sint-Agatha-Berchem	1	424
Ganshoren	0	0
Koekelberg	0	0
Sint-Pieters-Woluwe	0	0
<b>Totaal</b>	<b>142</b>	<b>148.535</b>

# Speelstraten... ...onbekend en onbemind?

Door Erik Caelen (VSGB)

**Na een lange, natte winter beginnen de bloempjes weer te bloeien en worden de dagen weer langer. De kinderen verlangen weer om buiten te kunnen spelen. Voor de ouders breekt echter de tijd van de kopzorgen opnieuw aan: waar kunnen zij hun kinderen veilig laten spelen in een complex stadsgewest zoals Brussel?**

Reeds op het einde van de vorige eeuw werd de gemeenten de mogelijkheid geboden om bepaalde wegen tijdens de schoolvakanties af te sluiten en het spelen van kinderen er toe te laten: de "speelstraten" werden geboren<sup>1</sup>.

Nochtans moeten we vaststellen dat deze regelgeving niet het verhoopte succes kent. Er zijn weinig gemeenten die speelstraten instellen.

In deze bijdrage overlopen we de reglementering en we geven een paar aanbevelingen mee.

## Wat is een speelstraat?

Volgens artikel 2.36 van het verkeersreglement is een speelstraat een openbare weg waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen een hek geplaatst is met het verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding "speelstraat".



## Mogen er auto's rijden door een speelstraat?

Artikel 22septies van het verkeersreglement bepaalt de te volgen verkeersregels in een speelstraat. *"In de speelstraten is de ganse breedte van de openbare weg voorbehouden voor het spelen, in hoofdzaak door kinderen. De personen die spelen worden gelijkgesteld met voetgangers; evenwel zijn de bepalingen van artikel 42 van dit besluit niet van toepassing"*. Dit laatste betekent dat de voetgangers niet verplicht zijn om de trottoirs, de bermen of de delen van de openbare weg die voor hen voorbehouden zijn, te volgen. Zij mogen dus ook op de rijbaan lopen, moeten de zebapaden niet gebruiken en moeten niet haaks oversteken.

In principe is elk gemotoriseerd verkeer verboden in een speelstraat: *"Alleen bestuurders van motorvoertuigen, die in de straat wonen of wier garage in die straat gelegen is, alsook prioritaire voertuigen als bedoeld in artikel 37, wanneer de aard van hun opdracht het rechtvaardigt, alsook voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de beheerder van deze wegen, alsook gebruikers van rolschaatsen en steps en fietsers, hebben toegang tot speelstraten"*.

De bestuurders die de toelating hebben om in een speelstraat te rijden, moeten zich aan bepaalde regels houden: *"de bestuurders die in de speelstraten rijden, moeten dit stapvoets doen; ze moeten de doorgang vrij laten voor de voetgangers die spelen, hen voorrang verlenen en er zo nodig voor stoppen. Fietsers moeten zonedig afstappen. De bestuurders mogen de voetgangers die spelen niet in gevaar brengen en niet hinderen. Ze moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen"*.

## Hoe moet een speelstraat ingericht worden?

De inrichtingseisen van een speelstraat worden bepaald in artikel 9.2bis van de Code van de Wegbeheerder. De openbare weg die men als speelstraat wil inrichten, moet liggen op een plaats waar de snelheid beperkt is tot 50 km/uur.

Hij moet liggen in een straat of wijk met overheersend woonkarakter, zonder doorgaand verkeer en mag niet bediend worden door een geregelde dienst voor gemeenschappelijk vervoer.

Tijdens de uren dat de openbare weg als speelstraat gesignaleerd wordt, mag er speelinfrastructuur geplaatst worden mits de doorgang van toegelaten bestuurders en prioritaire voertuigen niet verhinderd wordt.

De openbare weg die men als speelstraat wil inrichten, moet telkens tijdens dezelfde uren tijdelijk afgesloten worden.

Er moeten voldoende hekken geplaatst worden om de speelstraat duidelijk af te bakenen.

Op de hekken wordt een bord C3 en onderbord "speelstraat" vast bevestigd.

De uren tijdens welke de straat als speelstraat ingericht is, worden op het onderbord vermeld.

De hekken worden geplaatst onder het toezicht en de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

De gemeenten kunnen bijkomende criteria bepalen. De

1. Koninklijk Besluit van 9 oktober 1998, verschenen in het Belgisch Staatsblad van 28 oktober 1998.

gemeente Borsbeek heeft naast de wettelijke criteria ook extra selectiecriteria geformuleerd. Zo mogen er in Borsbeek geen parken en speeltuinen in de buurt van de speelstraat liggen, mogen er geen scholen in de buurt van de speelstraat liggen, moeten de handelszaken en parkings bereikbaar blijven en mogen er geen wegenwerken in de speelstraat zijn tijdens de periode van de speelstraat.

Sommige gemeenten verbieden het parkeren in de straat of in het gedeelte van de straat waar een speelstraat ingericht werd. Maar dat is geen verplichting. De gemeente kan evengoed het parkeren van de bewoners toelaten.

### Voor- en nadelen van een speelstraat

De speelstraat heeft natuurlijk als voordeel dat de kinderen onbezorgd buiten kunnen spelen. Kinderen hoeven zich binnen niet meer te vervelen tijdens die zalige zomermaanden omdat er geen speelplein in de buurt is. In een speelstraat mag er lustig op straat gespeeld worden. Er kunnen ook allerhande activiteiten georganiseerd worden, van een spel tot een heuse straatbarbecue. Dat betekent natuurlijk wel dat een aantal dingen tijdens de voorziene uren niet meer mogelijk zijn. In een speelstraat is verkeer niet toegestaan, ook niet het verkeer naar handelszaken, kabinetten van vrije beroepen (dokter, advocaat, ...), onthaalmoeders, familie of het verkeer van leveranciers, dokters of verpleegkundigen op huisbezoek is dan niet mogelijk, behalve als zij een vergunning verkrijgen van de wegbeheerder. Voertuigen die niet aan de bewoners van de straat toebehoren, dienen steeds achtergelaten te worden buiten de door de hekken afgebakende zone. Een oplossing is het afbakenen van een deel van de straat tot speelstraat, zodat verkeer in het andere deel wel mogelijk blijft.

### Enkele praktische beschouwingen in verband met de inrichting van een speelstraat

Het inrichten van een speelstraat zou het best **niet** vanuit het gemeentebestuur opgelegd moeten worden. Het initiatief moet van de bewoners komen. Het probleem is meestal dat de bewoners de regelgeving niet kennen en zij dus ook niet weten dat zij een speel-

straat kunnen aanvragen. De bewoners informeren over deze mogelijkheid is dus een "must". Dat kan door informatie te verspreiden via de gemeentelijke info-krant of andere mediakanalen.

In de meeste Vlaamse steden en gemeenten (Leuven, Hasselt, Borsbeek, Evergem, Geraardsbergen) lopen de aanvragen via Peters en Meters van een speelstraat. Deze Peters en Meters zijn plaatselijke bewoners die dagelijks voor het plaatsen en weghalen van de hekken zorgen. Zij houden eveneens toezicht op de straat en vormen een aanspreekpunt voor de buurt. Zij engageren zich gedurende de hele periode om een goed verloop van de speelstraat te garanderen (zij zijn echter niet verantwoordelijk voor ongevallen: de burgerlijke aansprakelijkheid blijft gelden). In sommige gemeenten wordt daartoe een contract afgesloten tussen de Peters en Meters en het gemeentebestuur. Het aantal Peters en Meters varieert van gemeente tot gemeente: 3 tot 5 personen per speelstraat.

De gemeenten die al ervaring hebben met speelstraten, vragen de Peters en Meters ook om vooraf een enquête te houden bij de straatbewoners. Als blijkt dat de meerderheid van de bewoners te vinden is voor een speelstraat, dan wordt er een advies gevraagd aan de politiediensten.

Daarna is het aan het college van burgemeester en schepenen om de inrichting van een speelstraat goed te keuren. Zoals voor elke maatregel dat een verbod of een gebod aan weggebruikers oplegt, moet de gemeenteraad vervolgens een aanvullend reglement goedkeuren voor het instellen van een speelstraat. Een voorbeeld van zo'n reglement is beschikbaar op de website van de VS-GB ([www.vsgb.be/mati/mob/regl/mob\\_circ.htm](http://www.vsgb.be/mati/mob/regl/mob_circ.htm)).

Tot slot kan het gemeentebestuur om de Peters en Meters te bedanken voor hun inzet, zoals in Leuven, een receptie aanbieden bij het begin van de periode.

**Contact :** erik.caelen@avcb-vsgeb.be

## Een beetje humor doet altijd goed...

*Met het broeikas effect ziet de carwash er morgen misschien zo uit (Bron : <http://verquieres.free.fr>)*



# Van Rome tot Helsinki: mobiliteit is van kapitaal belang!

Door Jean-Michel Reniers (www.ucue.org)

**Op 27 april 1961 werd op initiatief van de toenmalige burgemeester van Brussel, de heer Lucien Cooremans, de Vereniging van Europese hoofdsteden UCUE (Union des Capitales de l'Union Européenne) plechtig opgericht in het Brusselse stadhuis. De UCUE heeft als doel contact tussen de Europese hoofdsteden te onderhouden en uitwisselingen te bevorderen tussen de inwoners van die hoofdsteden, om zo het gevoel van Europese samenhang aan te wakkeren. Deze internationale vereniging, waarvan de 25 hoofdsteden van de Europese Unie lid zijn, voert studies uit, organiseert ontmoetingen en acties om de economische, sociale en culturele ontwikkeling van de inwoners van de Europese hoofdsteden te bevorderen.**

Ter gelegenheid van een algemene vergadering heeft de UCUE het volgende thema als gespreksonderwerp en als bron gekozen voor de uitwisseling van ideeën en goede praktijken: "Openbaar vervoer en voorrang aan de voetgangers en de fietsers als basis voor de levenskwaliteit in de hoofdsteden". In wat volgt gaan we dieper in op een aantal beleidsvoorbeelden uit het buitenland.

## A. Rome, duurzame ontwikkeling als strategische motor (uittreksel van het colloquium)

De voorbije jaren heeft de stad Rome aanzienlijke inspanningen geleverd om haar mobiliteitsproblemen op te lossen. Alle strategische plannen en programma's werden door het stadsbestuur uitgewerkt en vallen binnen het beleidskader dat door de stad Rome werd uitgezet om een systeem voor openbaar vervoer en mobiliteit te ontwikkelen op basis van criteria voor duurzame ontwikkeling. In dat kader heeft de stad een milieu-actieplan uitgewerkt waarvan één van de hoofdstukken gewijd is aan mobiliteit, luchtkwaliteit en lawaai, met twee algemene doelstellingen: het recht op duurzame mobiliteit en het recht op gezondheid.

De keuze van de gebruiker wordt beïnvloed door verscheidene factoren en de redenen waarom gebruikers voor bepaalde private vervoersmiddelen kiezen, zijn talrijk:

- De beschikbaarheid van één of meerdere wagens per gezin (die beschikbaarheid maakt het gebruik ervan aantrekkelijk);
- Het reiscomfort (bijna alle auto's zijn uitgerust met comfortabele zetels en klimaatregeling, wat verplaatsingen aangenaam maakt in tegenstelling tot openbare vervoersmiddelen die over het algemeen weinig comfort bieden door het grote aantal passagiers, weinig zitplaatsen, slechte verluchting, ...);
- De vrijheid van vertrekuren (de gebruiker kan vertrekken wanneer hij dat wenst zonder afhankelijk te zijn van de dienstregeling van de openbare vervoersmiddelen);
- Van deur tot deur (de gebruiker heeft niet het ongemak zich te moeten verplaatsen naar de halte, die soms op enige afstand ligt, en hij moet niet in slechte weersomstandigheden op onaangepaste voetpaden op het openbaar vervoer wachten);
- Geen overstappen (vaak is overstappen nodig bij het gebruik van het openbaar vervoer en dat heeft een negatieve invloed op de tijd die men nodig heeft om zich te verplaatsen);

Tijdswinst (hoewel dat niet altijd juist is, omdat het gebrek aan parkeerplaatsen op de bestemming vaak leidt tot tijdsverlies door het zoeken naar een vrije plaats).

Al die redenen zetten de gebruiker ertoe aan eigen vervoer te gebruiken, hoewel hij weet dat daar parkeerproblemen aan verbonden zijn, dat hij in files zal terecht komen en dat hij te laat zal zijn. De gebruiker is er zich eveneens van bewust dat hij hogere kosten zal moeten betalen – waar vaak niet wordt bij stilgestaan – ten opzichte van de tarieven voor het openbaar vervoer.

Om die tendens te doen keren moeten er gelijktijdig op meerdere niveaus stappen gezet worden:

- Het openbaar vervoer verbeteren op het vlak van het systeem, het netwerk, de frequentie, de nabijheid en de toegankelijkheid van de haltes, de uitrusting van de haltes (afdaken en zitplaatsen), de informatie aan de gebruikers, het comfort van de voertuigen;

- Individueel openbaar vervoer verbeteren, zoals taxi's, door de tarieven te doen zakken, door het aantal voertuigen en eventueel het aantal standplaatsen te verhogen (dit transportsysteem biedt twee grote voordelen t.o.v. privé-vervoer: het gebruik van één enkele



Mobiliteit versie Commedia dell'arte (Bron : <http://vaselli.free.fr>)

wagen voor een groter aantal verplaatsingen en een groter aantal passagiers en minder nood aan parkeerplaatsen, aangezien taxi's zich in parallelle rijen kunnen opstellen zonder dat ze manoeuvreerstroken nodig hebben);

- Het parkeren in de straten betalend maken door de stad in verschillende zones in te delen naargelang de culturele en de milieuwaarde (in iedere zone genieten inwoners een voordeliger tarief dan niet-inwoners; de tarieven voor niet-inwoners zijn proportioneel met het aantal plaatsen dat de stad kan vrijmaken);

- Het verkeer door niet-inwoners verbieden, alleen in bepaalde tijdsperiodes, in waardevolle zones (voetgangerszones en zones met beperkt verkeer (ZBV)), meestal in historische centra.

Terwijl het derde en het vierde type van tussenkomst een daling beogen van het aantal verplaatsingen met privé-voertuigen, richten de eerste twee maatregelen zich op het stedelijke openbare vervoer.

De creatie van voetgangerszones, en in sommige gevallen ook ZBV's, zorgt ervoor dat een andere doelstelling bereikt wordt: het behouden en het in eer herstellen van zones van culturele, artistieke, milieu- en handelswaarde.

Om de huidige organisatie van de stedelijke mobiliteit te veranderen, moet een totale strategie worden gehanteerd die een invloed heeft op de vele aspecten van de stedelijke mobiliteit. Het openbaar vervoer moet dus generationaliseerd worden, er moeten nieuwe parkings aangelegd worden, het parkeren en de tarieven moeten gereguleerd worden, enz.

De levenskwaliteit in het stadscentrum wordt verbeterd door de vermindering van de overtredingen van ZBV's en door de reorganisatie van de ruimtes voor voertuigen en voetgangers in het stadscentrum en de aangrenzende zones.

De projecten voor de herinrichting van de stad beschouwen de openbare ruimte als een levendige structuur voor de verplaatsing van personen en zaken en slechts uitzonderlijk voor de verplaatsing van voertuigen.

### **Draconische maatregelen ...**

Sinds 1999 en de ontwikkeling van een Algemeen Plan voor Stedelijk Vervoer (APSV)<sup>1</sup> heeft Rome een reeks maatregelen genomen en talrijke acties opgezet om die ambitieuze doelstellingen te bereiken:

- **Het instellen van zones waarbinnen het verkeer beperkt wordt of zelfs verboden is voor be-**

## **ALGEMENE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN**

### **Algemene doelstellingen:**

1. recht op duurzame mobiliteit (vermindering van het energieverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub>; vermindering van luchtvervuiling; verbetering van de luchtkwaliteit)
2. recht op gezondheid (vermindering van de blootstelling aan akoestische vervuiling; ontwikkeling van voorwaarden die gunstig zijn voor de volksgezondheid)

### **Operationele doelstellingen:**

1.
  - a. uitbouw van het openbaar vervoer
  - b. vermindering van de privé-mobiliteit (auto en motor)
  - c. uitbouw van de alternatieve privé-mobiliteit
  - d. coördinatie van het beleid tussen de verschillende sectoren
  - e. beperking van de stroom voertuigen in het stadscentrum
2.
  - a. verbetering van de luchtkwaliteit
  - b. vermindering van het lawaai en de trillingen
  - c. toename van de verkeersveiligheid

### **paalde categorieën voertuigen:**

- ⇒ **Zone voor beperkt verkeer in het historische centrum:** van 6u30 tot 18u, de toegang van voertuigen is beperkt tot voertuigen van inwoners en bevoegde personen. Het elektronische controlesysteem van de doorgangen verzekert een gedeeltelijke naleving van de maatregelen voor de beperking van het verkeer (er wordt echter alleen de toegang aan de elektronische poorten gecontroleerd). Toch moet benadrukt worden dat het belangrijk is dat er controle wordt uitgeoefend door politieagenten, want als er geen controle is, is ieder plan voor de organisatie van het verkeer gedoemd te mislukken.
- ⇒ **Zone "spoorweggordel":** permanent verkeersverbod voor de meest vervuilende voertuigen (brandstof en diesel die niet voldoen aan de "Euro 1"-norm).
- ⇒ **"Groene" zone:** verkeersverbod voor de meest vervuilende voertuigen om vervuilingsspieken te vermijden en om te voorkomen dat de alarmdrempels bereikt worden.

- **Bollino Blu (blauw zegel):** rijverbod op het volledige grondgebied van de stad voor voertuigen die niet goedgekeurd werden bij de jaarlijkse controle op de uitlaatgassen.
- **Groene assen:** reorganisatie van de mobiliteit door de aanleg van rijstroken die voorbehouden zijn voor het openbaar vervoer, parkeerzones, een nieuwe reglementering voor leveringen van goederen en

1. Het gaat in de eerste plaats om een document voor de planning van de mobiliteit op lange termijn, maar het is ook een toepassingsmaatregel op korte termijn, die in staat is om onmiddellijk de nieuwe verkeersgegevens te schetsen in een unitair en georganiseerd referentiekader en in een logisch systeem. Een functionele classificatie van de wegen en een wegreglementering zijn de elementen van het plan die

een beperkte toegang voor het privé-vervoer van niet-inwoners.

- **Aanleg van voetgangerszones** in grote delen van het stedelijke grondgebied, in het bijzonder in het historische centrum.
- **Premies:**
  - a) voor de aankoop van milieuvriendelijke **bromfietsen en motors**;
  - b) voor de aankoop van milieuvriendelijke **voertuigen voor goederentransport**;
  - c) voor de aankoop en de conversie van voertuigen op **LPG en methaan**.
- Aanleg van 26 **wisselparkings** nabij de knooppunten van het netwerk voor openbaar vervoer, goed voor 10.475 plaatsen. De gouden regel voor het parkeersysteem is eenvoudig: hoe verder men de auto parkeert, hoe minder men betaalt. Samengevat zijn de wisselparkings in de buitenwijken goedkoper dan het betalend parkeren in de centrale zones. Rome hoopt zo de ingesteldheid van de chauffeurs te veranderen door in te spelen op het economische aspect i.p.v. zijn toevlucht te nemen tot verbodsbepalingen. De resultaten zijn positief: dagelijks parkeren minstens 10.000 automobilisten hun wagen op die parkings. Het beheer van die parkings wordt gefinancierd door de opbrengsten uit het betalend parkeren in het centrum.
- Entiteiten zoals de bureaus voor administratie, de verenigingen voor openbaar nut zonder winstbejag, ondernemingen die als *mobility manager* bestempeld worden, enz. beheren de **400 elektrische scooters van het stadsbestuur**.
- Bouw van 13 **stations waar elektrisch opladen mogelijk is** nabij de belangrijkste verkeersaders.
- **Overschakeling op milieuvriendelijke openbare voertuigen:** modernisering van het wagenpark:
  - a) aankoop van dieselveertuigen die voldoen aan de nieuwste Europese normen;
  - b) aankoop van elektrische of minder vervuulende voertuigen (op biogas, LPG en hybride voertuigen);
  - c) aanleg van lijnen voor trolleybussen;
  - d) verlenging en modernisering van het stedelijke spoorwegennet, metro- en tramnet.
- Recent opgericht fonds voor de toekenning van steun aan mensen die gebruik maken van **bedrijfsvervoer**. Het fonds moedigt projecten aan voor de integratie in de bestaande openbare vervoersnetwerken (plannen voor woon-werkverkeer, *car-sharing*, *car-pooling*).

- De invoering van **taxibussen**.

### Resultaten in de lijn van de verwachtingen ...

Van 1999 tot 2002 waren de maatregelen in het kader van de mobiliteit gericht op de vermindering van de uitstoot van vervuulende gassen. Die maatregelen hebben resultaten opgeleverd die in de lijn van de verwachtingen liggen:

- Koolstofmonoxide en stikstofdioxide-alarm komt slechts sporadisch voor.
- Tussen 1999 en eind 2002 is de benzeenconcentratie in de lucht gemiddeld met 34 % gedaald, waardoor de kwaliteitsdoelstellingen op 3 van de 4 vaste meetplaatsen gehaald worden en op bijna 80 % van het gemeentelijke grondgebied.
- Het gebruik van elektronische toegangspoorten tot zones voor beperkt verkeer in het stadscentrum heeft geleid tot 20 % minder voertuigen, waardoor de uitstoot van uitlaatgassen aanzienlijk gedaald is
- De beperkte circulatie van de meest vervuulende voertuigen in de zone binnen de spoorwegdordel, die in 1999 aangelegd werd en sinds 2002 operationeel is, heeft een snelle modernisering van het privé-wagenpark teweeggebracht: in 2002 reden er 70 % gekatalyseerde benzinevoertuigen rond, tegenover 50 % in 2000. Zo volgt Rome de andere steden uit het noorden van Italië en benadert het andere Europese hoofdsteden.
- Dankzij de premies voor de installatie van systemen op gas of methaan werden enkele tienduizenden voertuigen zonder katalysator "gered".

### B. Helsinki, veel punten van overeenkomst met het Brussels Gewest (uittreksel van het colloquium)

De stad Helsinki streeft op het hoogst mogelijke niveau naar het behoud van het openbaar vervoer in de verplaatsingen naar het stadscentrum. Men streeft er eveneens naar om het openbaar vervoer in de hele stad te doen toenemen. Wat het vervoer per fiets betreft, mikt men op een verdubbeling. De verschillende maatregelen om het vervoer per wagen te verminderen, zijn enerzijds gebaseerd op het beperken van het vervoer met individuele auto's en anderzijds op het promoten van het openbaar vervoer, verplaatsingen te voet en per fiets. De verschillende maatregelen vullen elkaar aan en beïnvloeden de verschillende verplaatsingswijzen. De stad Helsinki en de staatsadministratie hebben een gedragslijn aangenomen waarbij het openbaar vervoer, verplaatsingen te voet en verplaatsingen per fiets elkaar versterken en elkaar niet beconcurreren. Het promoten van al deze vervoersmiddelen vormt een tegengewicht voor het succes van verplaatsingen met privé-wagens. Door verplaatsingen te voet en per fiets te bevorderen probeert men eveneens de gezondheidsproblemen te verminderen die voortvloeiden uit een

## Adresboekje

# De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.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.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@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
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaarbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@ucclle.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	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

overmatig gebruik van de wagen.

De demografische veranderingen hebben zich vertaald in gevarieerde eisen voor de ontwikkeling van het transportsysteem in Helsinki. In 1970 telde Helsinki 524.000 inwoners en in 1980 om en bij de 484.000. Vandaag telt de stad 560.000 inwoners. Zonder de buitenwijken (downtown) telt de stad ongeveer 170.000 inwoners en 200.000 arbeidsplaatsen. De toename van de bevolking vond vooral plaats in de buitenwijken. Gedurende de voorbije 20 jaar wou men eveneens nieuwe huisvestingen creëren in de stad, de buitenwijken niet meegerekend, wat een belangrijke manier is om de heropleving van het autoverkeer in te dijken. De bevolking in de metropolitaanse regio van de hoofdstad (nu 970.000 inwoners) en haar omgeving is steeds blijven toenemen, waardoor er een toename is gekomen van het verkeer, hoofdzakelijk van personenwagens. In 2000 bedroeg het aantal wagens in Helsinki: 277/1.000 inwoners in de stad, 328/1.000 in de buitenwijken en 346/1.000 in de metropolitaanse regio van de hoofdstad. In Helsinki verplaatst men zich op de volgende manier: 37 % personenwagens, 32 % openbaar vervoer (in het stadscentrum 63 %), 24 % verplaatsingen te voet (zonder verplaatsingen met tussenverbindingen) en 7 % verplaatsingen met de fiets (ongeveer 12 % in de zomer en 1 % in de winter).

### Het autoverkeer

Aan de hand van het parkeerbeleid werd het vervoer met personenwagens in de stad, en vooral in het stadscentrum, beperkt. Er zijn minder mogelijkheden om een volledige dag te parkeren, vooral in de gedeelten van de stad die door het stadsbestuur beheerd worden, goed voor ongeveer 45 % van de parkeerplaatsen in het stadscentrum. De overheden hebben eveneens inspanningen geleverd om parkeergelegenheden voor buurtbewoners te garanderen, en in grote mate ook voor klanten. Parkeerplaatsen langs trottoirs zullen in de toekomst ook verminderen naarmate de ruimtes voor voetgangers uitgebreid worden. De overheid levert echter inspanningen om het huidige aantal parkeerplaatsen zo goed als allemaal te behouden; de parkeerplaatsen langs de trottoirs die verloren zouden gaan, worden in Helsinki hoofdzakelijk vervangen door ondergrondse parkeerterreinen. Om vruchteloos zoeken naar een parkeerplaats in het stadscentrum te voorkomen, is er een informatiesysteem dat in real-time het aantal vrije parkeerplaatsen aangeeft.

Parkeren op openbare plaatsen in het stadscentrum is betalend en door de tarifiering zorgt men ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen zijn.



De capaciteit van de rijstroken voor personenwagens werd sinds geruime tijd niet meer opgetrokken in het stadscentrum en in de buitenwijken. Het aantal personenwagens in het stadscentrum is in de voorbije 20 jaar ongeveer hetzelfde gebleven, maar is verdubbeld in de stadsrand.

Helsinki heeft doeltreffende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het belangrijkste middel dat daarvoor werd ingezet, was de snelheidsbeperking. Het verminderen van de toegelaten snelheid voor wagens tot 40 km/u in de periode 1987-92 in de hele stad, met uitzondering van de grote verkeersaders, heeft het aantal ongevallen met slachtoffers aanzienlijk doen dalen. In woonwijken wordt de laatste tijd steeds meer de snelheidsbeperking tot 30 km/u toegepast. Die beperkingen werden afgedwongen aan de hand van vertragingsstroken, beveiligde verhoogde verkeersdrempels, ... In de toekomst wil men camera-bewaking gebruiken voor zover de wetgeving dat toelaat. De beperkingen met betrekking tot de transit worden al langer dan 30 jaar opgelegd, en het zware verkeer werd ook in de stad omgeleid om residentiële wijken te vermijden.

### Het openbaar vervoer

Sinds geruime tijd investeert Helsinki veel in het openbaar vervoer. De sterke vertegenwoordiging van het openbaar vervoer in de transportkeuze van de gebruikers en de tevredenheid van de gebruikers getuigen daarvan.

De hoofdstad biedt op dat gebied erg gevarieerde diensten aan: trams, bussen, treinen en metro's. Al die transportmiddelen worden op een gecoördineerde manier ontwikkeld. In de stad zijn de trams het belangrijkste openbare vervoermiddel. Trams rijden sneller omdat er op de grote verkeersaders speciale stroken voor de trams gereserveerd worden, en omdat trams door verkeerslichten voorrang krijgen. Het comfort en de aantrekkelijkheid van de trams werden met een aantal maatregelen verbeterd: trams met een lage opstapdrempel, reclamepanelen in real-time, verhoogde stopplaatsen, nieuwe schuilplaatsen bij de haltes en goedkope trambiljetten die ook per gsm aangekocht kunnen worden.

De automobilisten beschikken over meer dan 50 km rijstroken; een gedeelte is de hele dag voorbehouden aan bussen en taxi's, een gedeelte is overdag toegankelijk voor goederenverkeer, en een gedeelte enkel tijdens de spitsuren. De eerste stroken die voor bussen werden voorbehouden, werden in de jaren zeventig in gebruik genomen. Dankzij die busstroken kunnen bussen zich in de stad zelfs net iets sneller dan auto's voortbewegen. Het rollend materieel werd ook verder ontwikkeld en de meeste bussen hebben nu een lage drempel om in te stappen. De regie voor transport van de stad Helsinki heeft ook bussen aangekocht die gas als brandstof gebruiken, om de uitlaatgassen te verminderen. De lijnen voor speciale diensten en de nachtdiensten leveren bijzondere prestaties. Een regionale verbinding voor autobussen in de vorm van een halve ringweg is in

de maak. Die verbinding moet snel zijn en veel mensen vervoeren, en zal zorgen voor goede aansluitingen met alle buslijnen en met alle transport per rail. Later is men van plan die verbinding om te vormen tot een snel transportmiddel per spoor.

Helsinki heeft een metrolijn (21 km en 16 stations) met een vertakking op één van de uiteinden. De metrolijn wordt bijna volledig door de stad zelf gefinancierd. Ongeveer 160.000 gebruikers maken dagelijks gebruik van de lijn. Dat heeft een aanzienlijke impact op het vervoer met personenwagens. De gebruikers blijken erg tevreden, maar men is nog niet tot een akkoord gekomen om de lijn te verlengen naar het westen toe en naar de nabijgelegen stad Espoo, waardoor er in die richting een grote toename bemerkt wordt van het vervoer met personenwagens. Men streeft naar een verbinding per rail in alle richtingen van de agglomeratie; de metro is op dit ogenblik het enige transportmiddel dat daar niet aan voldoet. Het treinstation van Helsinki bevindt zich in het midden van de stad. De hoofdlijn



Het openbaar vervoer in Helsinki (source : <http://www.hel.fi>)

die daar vertrekt, een nationale lijn, leidt naar een vertakking vanaf het station van de Pasila-wijk op 3,5 km; van daaruit vertrekken de zogenaamde kustlijn, waar 3 km verder de zogenaamde stadlijn uit vertakt. De voorbije tien jaar werden de sporenwegen sterk ontwikkeld en financiert de staat het grootste deel van de investeringen. De hoofdlijn en de kustlijn lopen tot aan de buursteden over vier sporen, waarvan twee sporen bestemd zijn voor de treinen van de buitenstad. Men streefde naar een transportmiddel dat lijkt op een metro. Wat stopplaatsen betreft, lijkt het echter niet op een metro. Het interval tussen de treinen varieert, maar in de stations waar er aansluitingen zijn, rijden er tijdens de spitsuren om de 4 à 8 minuten treinen en buiten de spitsuren om de 10 minuten.

### Per fiets

Al 30 jaar promoot Helsinki het fietsgebruik. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de veiligheid van die verplaatsingsvorm te verhogen, maar al snel kwam daar een andere doelstelling bij: het gebruik van de fiets doen toenemen om gezondheidsredenen en om economische redenen en voor het milieu. De politieke beslissing om de fiets te promoten werd in 1994 genomen; het stadsbestuur stelde toen tot doel het gebruik

van de fiets als verplaatsingsmiddel te verdubbelen. Daartoe heeft Helsinki een programma uitgewerkt voor de verdubbeling van het transport per fiets; er bestaat bovendien een gezamenlijke strategie voor de metropolitaanse regio van de hoofdstad en een nationaal programma in het kader van het beleid ten voordele van verplaatsingen per fiets.

In het hoofdstedelijk gewest vormt het openbaar vervoer vaker dan de personenwagen een alternatief voor de verplaatsingen naar het werk per fiets. Maar toch is de personenwagen in het hoofdstedelijk gewest ook nog vaak het alternatief; elders in het hoofdstedelijk gewest is de personenwagen trouwens vaker dan het openbaar vervoer het alternatief voor de fiets.

Het aanleggen van een fietspadennetwerk was steeds het belangrijkste middel om het fietsgebruik te bevorderen. Het doel dat men voor ogen hield, was dat zowel kinderen als oudere personen en mensen die zich niet vaak in het verkeer begeven, zich per fiets zouden kunnen en durven verplaatsen. Het fietspadennetwerk is in Helsinki ongeveer 1.000 km lang. De helft van de fietspaden ligt langs de weg. Er zijn ongeveer 250 bruggetjes en ondergrondse doorgangen voor niet-motoriseerde verkeersgebruikers. Helsinki heeft inspanningen geleverd om een dicht netwerk aan fietspaden uit te bouwen die grotendeels van de weg af liggen. Dat afzonderlijk net wordt ook gebruikt voor de voetpaden: het dient zowel voor het woon-werkverkeer als voor verplaatsingen in de vrije tijd. De afzonderlijke fietspaden worden echter hoofdzakelijk gebruikt voor recreatieve doeleinden, net als de passages in de groene zones die ook voor fietsers bestemd zijn. Het centraal park Keskuspuisto bijvoorbeeld is één van de belangrijkste wegen die fietsers gebruiken als ze naar hun werk gaan. In de nieuwe stedelijke gebieden is een zeer dicht netwerk van fietspaden in aanleg. In de iets oudere zones daarentegen streeft men niet naar een dergelijk dicht netwerk. De voorbije vijftien jaar werd het fietspadennetwerk dat toegang verschaft tot de stad en het stadscentrum, goed uitgebouwd maar er zijn nog steeds een aantal lacunes.

Andere concrete maatregelen om verplaatsingen per fiets te bevorderen, was het aanleggen van fietsparken in het stadscentrum en in de nabijheid van trein- en metrostations, en het gebruik van een rode kleur om de fietspaden in het stadscentrum aan te duiden. Men bestudeert in die zone eveneens de uitbouw van een fietscentrum waar fietsen achtergelaten kunnen worden, waar men fietsen kan huren en laten herstellen, en waar een infocentrum gevestigd is voor informatie over verplaatsingen met de fiets. De administratie en de kantoren van het stadsbestuur stellen al ongeveer 700 fietsen ter beschikking van hun werknemers. Die fietsen worden gebruikt in het kader van sociale en gezondheidsacties, om verplaatsingen te doen bij huisbezoeken, voor verplaatsingen in de havengebieden en om naar vergaderingen en werven te gaan. Het personeel van de groendienst verplaatst zich vaak per fiets in plaats van met de wagen; schoppen en harken worden vervoerd in een aanhangwagentje achter de fiets. Fietsen mogen gratis meegenomen worden in de metro

en op treinen richting randsteden worden fietsen toegelaten als er voldoende plaats is. In Helsinki worden stadsfietsen kosteloos via een depot ter beschikking gesteld; het is al de derde zomer op rij dat men deze formule toepast. Het onderhoud van de fietsen wordt gedaan door de regio voor transport van de stad.

Het belangrijkste middel om de verplaatsingen per fiets te promoten, was de publicatie van een gratis kaart van het fietspadennetwerk die om de drie jaar geactualiseerd wordt. De kaart bestaat al 27 jaar en wordt jaarlijks verspreid in de metropolitaanse regio van de stad. Gemiddeld wordt er 0,1 kaart per inwoner uitgedeeld. Er worden bovendien verschillende brochures gepubliceerd over aanbevolen routes; een deel van die brochures staan ook op internet. Het stadsbestuur is eveneens een werkgroep aan het oprichten voor de promotie van de fiets.

### **Te voet**

De voorbije jaren werden de verplaatsingen te voet bevorderd door het aantal voetpaden uit te breiden en ze beter uit te rusten. In overleg met de handelaars heeft het stadsbestuur bepaalde stukken voetpaden zo aangelegd dat ze verwarmd worden met het water van de stadsverwarming; andere voetpaden zijn nog in aanleg. Naast de verbetering van het comfort zorgen deze aanpassingen ook voor aanzienlijke besparingen op de uitgaven voor onderhoud en schoonmaak.

Helsinki telt ook een netwerk van voetpaden in open lucht; de meeste daarvan zijn verlicht. Die paden zijn ook op de fietskaart aangeduid, waardoor mensen zich meer te voet verplaatsen. Het streven naar veilige verplaatsingen te voet heeft er ook toe geleid dat kinderen zelf naar school kunnen gaan in plaats van door de ouders per wagen gebracht te moeten worden. Dat is één van de redenen waarom er in Helsinki zoveel brugjes en ondergrondse doorgangen gecreëerd werden voor voetgangers en fietsers.

Een jaar geleden werd er in Finland een programma voltooid met het oog op de promotie van de voetganger. Ook het stadsbestuur van Helsinki levert inspanningen om verplaatsingen te voet te promoten. Sinds enkele jaren wordt er tijdens de winter meer zand over de voetpaden uitgestrooid en werkt men aan een project voor het wegruimen van obstakels op de voetpaden zodat motorisch gehandicapten zich beter kunnen verplaatsen.

**Andere ervaringen uit het buitenland vindt u in het document "Openbaar vervoer en voorrang aan voetgangers en fietsers als basis voor de levenskwaliteit in hoofdsteden" (enkel in het Frans, op [www.ucue.org](http://www.ucue.org))**

## 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
18 september 2005	<b>Autoloze Zondag</b>	Info : <a href="mailto:philippe.mertens@ieb.be">philippe.mertens@ieb.be</a>
28 tot 30 september - Brussel	<b>XXste Belgisch WegenCongres</b>	Info: <a href="http://www.congresbelgedelaroute2005.be">www.congresbelgedelaroute2005.be</a> - e-Mail: <a href="mailto:info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be">info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be</a>
9 en 10 november - Parijs	<b>XXste jaarlijkse conferentie van het Polis Netwerk</b> : '15 years of innovation in local and regional transport: good practice; new trends and challenges; the way ahead"	Info : <a href="http://www.polis-online.org">www.polis-online.org</a>

## Verkeersveiligheid op gewestwegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**Door Hinko Van Geelen (Iris Consulting)**

**Een belangrijke doelstelling die uit de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voort komt, is het gevoelig verbeteren van de verkeersveiligheid op sommige kruispunten of plaatsen, gelegen op gewestwegen. Om dit te kunnen realiseren heeft het Bestuur Uitrusting en Vervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een algemene offertevraag gelanceerd met als finaliteit het wegwerken van 60 gevaarlijke punten en/of wegvakken (200 m).**

Het consortium iris safe, bestaande uit iris consulting, DHV, A+D Engels en de Libost-groep heeft de opdracht verworven en is op 17 januari 2005 van start gegaan. De opdracht loopt over 12 maanden. In deze periode worden 4 fasen doorlopen, met tussen elke fase 1 maand voor besluitvorming.

De studie wordt begeleidt door een vast begeleidingscomité bestaande uit personen van Iris safe, de Directie Vervoersbeleid en Directie Wegen van het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer, het kabinet van Minister Smet en het BIVV. De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofd-

**Sarah, 8 jaar.  
Voor altijd.**

*Rij trager voor ons.*

DVV ikbenvoor.be BIVV

Bron : BIVV

stedelijk Gewest wordt desgewenst aanvullend uitgenodigd op vergaderingen van het begeleidingscomité.

Hieronder wordt een korte beschrijving gegeven van de verschillende fasen van de studieopdracht.

### **Eerste fase: Globale screening gevaarlijke punten**

Iris safe stelt in de eerste fase een longlist op van de gevaarlijke punten en wegvakken. Hiervoor baseert men zich niet alleen op statistieken, maar ook op de ervaring van verkeersdeskundigen en belangenactoren. Er wordt onderscheid gemaakt naar 4 soorten locaties: ongevallenconcentraties, onheilspunten, structureel onveilige punten en wrevelpunten. Bij de eerste 2 soorten wordt gewerkt aan de hand van de meest recente ongevallenlijst van het NIS, zijnde het jaar 2002.

Als ongevallenconcentratie worden locaties beschouwd waar 2 of meer ongevallen gebeurd zijn met dodelijke of zwaargewonde slachtoffers, of 3 of meer ongevallen met lichtgewonden.

De categorie onheilspunten is ingesteld om ongevallen met specifieke soorten weggebruikers onder de aandacht te brengen. Dit is in overeenstemming met het beleid om de focus op kwetsbare weggebruikers te versterken. Als kwetsbare groepen worden gezien: de voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders.

Structureel onveilige punten zijn locaties die door verkeersexperten worden aangegeven. Er wordt met betrekking tot deze categorie samengewerkt met het BIVV en de politiezones. Bestaand onderzoek naar verkeersveiligheid wordt in deze categorie ingebracht

De vierde en laatste categorie is de categorie van de wrevelpunten. Dit zijn locaties die als bijzonder onveilig worden geïnterpreteerd door belangenactoren. De belangenactoren zullen worden gevraagd deze locaties op kaart aan te duiden. Tijdens een workshop krijgen zij de mogelijkheid om de locaties toe te lichten.

De longlist wordt vervolgens teruggebracht tot een lijst van 60 ge-

vaarlijke punten of wegvakken. Binnen de vier categorieën worden de prioriteit en de klassen bepaald. Voor wat betreft de ongevallenconcentraties en onheilspunten rangschikt iris safe de locaties naar ernst van het ongeval. De rangorde bij structureel onveilige punten wordt bepaald op basis van de waarde van het bestaand onderzoek, in combinatie met het aantal meldingen van een punt. De wrevelpunten worden geordend naar met name snelheidsproblematiek en systematische negatie van verkeersregels.

De klassenindeling vindt plaats op basis van scores die worden toegekend aan het voorkomen in één of meerdere categorieën. Elke categorie krijgt een vooraf vastgesteld aantal punten. De hoogste score wordt verkregen als een locatie voorkomt in de vier categorieën.

Op basis van de zo verkregen lijst worden 100 locaties geselecteerd, 40 meer dan het aantal dat moet worden geanalyseerd en verbeterd. Dit houdt verband met het opschonen van de lijst. Dit opschonen vindt plaats op basis van een aantal elementen, waaronder haalbaarheid (technisch/financieel/...), recente heraanleg,....

De 60 weerhouden locaties worden op het terrein geïnventariseerd aan de hand van een checklist. Voor elke locatie wordt een nota opgesteld waarin een beschrijving is opgenomen van de huidige situatie.

### **Tweede fase: Globale screening gevaarlijke punten**

In een tweede fase worden de 60 overgehouden punten geanalyseerd. Twee methodieken staan hiervoor ter beschikking: ongevallenanalyse en terreinobservatie.

Als ongevallenanalyse wordt de AVOC-methode voorgesteld, d.w.z. Aanpak VerkeersOngevallen Concentratie. In deze methode worden veronderstellingen opgebouwd over mogelijke ongevalsoorzaken. Op locatie wordt onderzocht of er voldoende onderbouwing is voor de opgestelde hypothesen, waarbij wordt nagegaan wat de dominante ongevalsoorzaken zijn. Hieruit wor-

den voorstellen van mogelijke maatregelen afgeleid, die in direct verband staan met de geconstateerde ongevalsoorzaken.

De ongevallenanalyse kan worden toegepast als er voldoende cijfermateriaal beschikbaar is van de ongevallen (aantallen ongevallen over enkele jaren). Als de gegevens onvoldoende zijn, wordt ter vervanging van de AVOC-methode een terreinobservatie uitgevoerd. De techniek is gebaseerd op conflictobservatie, waarbij wordt gezocht naar aspecten van het gedrag van weggebruikers onderling of van weggebruikers ten opzichte van hun verkeersomgeving (welke relevant zijn voor de verkeersveiligheid).

De analyses en observaties worden doorgesproken met verantwoordelijken van de politiezones en het BIVV. De bevindingen en commentaren resulteren in een te volgen oplossingsrichting.

### **Derde fase: Ontwerp - voorstel van oplossingen**

In de derde fase van de studie wordt een programma van eisen opgesteld, met aandacht voor uniformiteit en ontwerprichtlijnen. De uitgedachte maatregelen moeten aanzetten tot een aangepast en gewenst verkeersgedrag. Een haalbaarheidstoets wordt uitgevoerd. Het consortium focust op financiële (in functie van het investeringsprogramma), ruimtelijke, de verkeerskundige en de maatschappelijke haalbaarheid.

Na de haalbaarheidstoets wordt een schetsontwerp opgemaakt voor elk van de 60 locaties, met aanduiding van de verschillende uit te voeren maatregelen. De voorstellen kunnen variëren in soort en ingrijpendheid, bv. wijziging van verkeerssignalisatie of verkeerslichtenregeling, aanleg van voetpadverbredingen of verhoogde inrichtingen, wijziging van wegprofiel of gehele heraanleg.

### **Vierde fase: Begeleiding administratie bij uitvoering**

De laatste fase van de opdracht behelst het begeleiden van de admi-

nistratie bij het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen. Dit kan op verschillende manieren, zoals het uittekenen van ontwerpplannen, veiligheidscoördinatie ontwerp, opmaak verkeerslichtenregeling... De exacte invulling is afhankelijk van de voorstellen en zal onderwerp uitmaken van de besluitvorming na fase 3.

### Epiloog

Voor de aanpak van de gehele studie werkt het consortium iris safe methodieken uit in overleg met de belangrijkste beleidsactoren. De onveilige locaties worden op systematische wijze bepaald en voor 60 gekozen punten worden oplossingen voorgesteld. De focus ligt op de gewestwegen, met specifieke aan-

dacht voor de ongevalanalyse op het terrein en de kwetsbare weggebruikers. Met deze studie hoopt het gewest een substantiële bijdrage te leveren aan verkeersveiligere gewestwegen.



### Contact

Iris Consulting  
Kazernestraat 45

1000 Brussel

Tel.: 02/289.16.00

Fax : 02/289.16.99

E-mail : [info@irisconsulting.be](mailto:info@irisconsulting.be)

## Een interuniversitair centrum ... ... ten dienste van de mobiliteit

Door Xavier Tackoen (CIEM)

**Het Interuniversitair Centrum voor de Mobiliteitsstudie is opgericht (CIEM) in 2000 opgericht door een aantal Franstalige universiteiten die zich wensten te verenigen rond het studiegebied transport en mobiliteit. Het CIEM is intussen uitgegroeid tot een onbetwistbare gesprekspartner inzake transport en mobiliteit, groepeert acht Belgische universitaire centra en telt in zijn rangen grote specialisten op het vlak van transport en mobiliteit.**

Het CIEM beseft maar al te goed het belang van een duurzame mobiliteit en wil de uitdaging aangaan om bewustzijn te creëren over onze huidige verplaatsingswijzen. Het CIEM wil zich meer openstellen naar de buitenwereld toe en de universitaire expertise en kennis ter beschikking stellen van personen of instellingen die hierom verzoeken. De opdrachten van het CIEM zijn divers: onderwijs, onderzoek, samenwerking, documentatie.

### Gespecialiseerd onderwijs

Het CIEM heeft gespecialiseerde opleidingen uitgewerkt inzake transport- en mobiliteitsbeheer voor studenten en professionals.

Het **interuniversitaire D.E.S. (Diploma in Gespecialiseerde Studies) transportbeheer** diplomeert ieder jaar een twintigtal studenten uit Europa, Afrika, Azië en Latijns Amerika. Dit interuniversitaire programma met vlottend uurrooster loopt over een volledig academiejaar en wil de kandidaten een globaal en multimodaal beeld geven van de transportsector, met bijzondere aandacht voor ruimtelijke ordening en planning van transportsystemen. Er wordt rekening gehouden met de uitdagingen van ontwikkelde en ontwikkelingslanden. Het programma omvat 450 lessen, praktische casestudies en wordt aangevuld met een cyclus van conferenties opgesteld voor het grote publiek en een reeks technische bezoeken in België en het buitenland. De professoren en sprekers komen uit de partneruniversiteiten van het CIEM en uit bedrijven en instellingen actief in de transportsector.

*Neem gratis deel aan onze  
conferenties en technische bezoeken!*  
[www.ciem.be](http://www.ciem.be)

Het **Certificaat mobiliteitsbeheer** is een nieuwe opleiding in België en bijzonder innovatief. Alle personen die van dichtbij of veraf betrokken zijn bij de uitwerking van mobiliteitsplannen hebben baat bij deze opleiding, die de deelnemers de mogelijkheid biedt om een reële expertise te verwerven in duurzaam en geïntegreerd mobiliteitsbeheer. Een verplaatsingsplan voor



Het CIEM, op campus Solbosch (Bron : CIEM)

bedrijven, een gemeentelijk mobiliteitsplan, ... alle nodige fasen voor de uitwerking van een mobiliteitsproject worden behandeld en voldoende geïllustreerd door middel van Belgische en buitenlandse casestudies. Communicatie, een sleutelement in dergelijke projecten, wordt uitvoerig en in detail behandeld. De sprekers komen uit verschillende instellingen die erkenning genieten vanwege hun ervaring inzake mobiliteit (universiteiten, ministeries, studie bureaus, transportmaatschappijen, promotieorganismen, ...).

### **Onderzoeksexpertise**

Het CIEM heeft verschillende projecten gerealiseerd rond assistentie en advies aan openbare overheden en bedrijven. Door zijn interuniversitaire karakter beschikt het CIEM over specialisten in een aantal disciplines en kan het studies afleveren die voldoen aan de internationale academische normen. Recente projecten omvatten studies over het trein-, lucht-, rivier- of zee-transport.

### **Ontwikkelingssamenwerking, een sterke as**

Sinds zijn oprichting hecht het CIEM veel waarde aan samenwerking met

landen in het Zuiden. Een twaalfstal studenten uit ontwikkelingslanden volgen ieder jaar onze interuniversitaire D.E.S. in transportbeheer dankzij de steun van de Belgische Universitaire commissie voor Ontwikkeling (CUD). Bovendien hebben een aantal Interuniversitaire Doelgerichte Projecten (PIC) de mogelijkheid geboden om soortgelijke centra of instellingen op te richten in Vietnam, Tunesië, Senegal, ...

« *Het CIEM groepeert acht Belgische universitaire centra en bestaat uit grote specialisten op het vlak van transport en mobiliteit* »

De samenwerking blijft echter niet beperkt tot gespecialiseerde opleidingsacties. Het CIEM neemt eveneens deel aan de organisatie van colloquia en conferenties in België en het buitenland.

### **Documentatiecentrum, voor iedereen toegankelijk**

Het CIEM heeft een documentatiecentrum dat beschikt over duizenden gespecialiseerde boeken, documenten, studies en tijdschriften. U vindt er vast en zeker zeer nuttige informatie. Een documentaliste ontvangt u er iedere weekdag van 14u tot 17u of op afspraak.

### **Nuttige contacten**

**[www.ciem.be](http://www.ciem.be)**

**[info@ciem.be](mailto:info@ciem.be)**

**F.D. Rooseveltlaan 50 (CP 194/7)**

**1050 Brussel**

**Tel: 02/650.39.33**

**Fax: 02/650.27.83**



# Een beveiligd voetgangersnetwerk voor PBM in Bosvoorde

**Door Anne DIRIX (Schepen van Stedenbouw, Mobiliteit en Openbare Werken van Watermaal-Bosvoorde)**

Aansluitend bij de studie van Teckno en AMT Concept zal de gemeente Watermaal-Bosvoorde geleidelijk een beveiligd voetgangersnetwerk aanleggen voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM). Dit lusvormige traject werd in overleg met de studiebureaus uitgetekend om de voornaamste activiteitspolen – administratieve en commerciële – van het centrum van Bosvoorde met elkaar te verbinden.

De aanleg van deze beveiligde route toont hoe het College de mobiliteit ten dienste van de "zwakke weggebruikers" opvat in het kader van het gewestelijk mobiliteitsconvenant, door voorrang te geven aan de beveiliging van de verplaatsingen van voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, fietsers, ... Bij iedere (her)inrichting van een straat, waar ook in de gemeente, wordt voortaan rekening gehouden met de toegankelijkheid voor PBM.

De studiebureaus hebben een route uitgewerkt die streeft naar volledige autonomie van personen in een rolstoel en blinden of slechtzienden, maar ook ouders met kinderwagens of bejaarden. Zo krijgen we een globale visie op de – vele – problemen waarmee PBM geconfronteerd worden en die verbeterd moeten worden: te smalle of beschadigde trottoirs, ongepaste wegbekleding, onaangepaste of weinig gebruiksvriendelijke oversteekplaatsen, stadsmeubilair of accessoires die verplaatsingen bemoeilijken, ontbrekende geleidingslijnen, ...

Uiteraard kan niet alles in één dag verbeterd worden, zelfs niet in één jaar, te meer daar Watermaal-Bosvoorde daar als gemeente van de tweede kroon geen enkele gewestelijke of federale steun voor ontvangt. Bovendien is de realiteit op het terrein niet al-

tijd eenvoudig. Het kan gaan om een buslijn, waar specifieke aanpassingen vereist zijn van oversteekplaatsen voor voetgangers of nog concrete implicaties die een bepaalde inrichting vereisen. De verbreding van trottoirs kan bijvoorbeeld parkeerproblemen teweegbrengen en dus weerstand opwekken bij omwonenden en handelaars. Rekening houdend met die beperkingen hebben wij ervoor gekozen het project geleidelijk te realiseren.

Bepaalde inrichtingen of herstellingen zijn reeds gepland of kunnen vrij snel gerealiseerd worden, door de gemeentearbeiders, tijdens het gewone onderhoud van de wegen, zoals bijvoorbeeld herstellingen van een beschadigd wegdek, verplaatsingen van stadsmeubilair dat de natuurlijke geleidingslijnen verstoort, de aanleg van geleidingslijnen door "noppentegels", enz.

Andere zouden op middellange termijn aangelegd moeten worden: trottoir verbredingen en trottoiruitstulpingen, verlagings van de borduurstenen, oversteekplaatsen voor voetgangers, verhoogde inrichtingen, ...

Het belang van deze studie is ook dat er een rode draad gelegd wordt doorheen verschillende projecten die het Bosvoordse landschap de komende maanden en jaren zullen beïnvloeden, in het kader van de doelstellingen van het gemeentelijk mobiliteitsplan:

- De werken voor de verlenging van tram 94 (begonnen in april 2005) zijn een goede gelegenheid om het autoverkeer er te vertragen, de oversteek van de laan voor PBM (en voetgangers in het algemeen!) aan te passen en de haltes van het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken.
- De afschaffing van de terminus van de tram en de geplande bouw van een nieuw gebouw voor de politiezone zijn een goede gelegenheid om de inrichting van het gemeenteplein globaal te herzien met het oog op de best mogelijke toegankelijkheid voor PBM. Momenteel werken we aan een project rond stedenbouwkundig attest, waarvan één van de doelstellingen is een voetgangersverbinding tot stand te brengen tussen beide kanten van de laan, door de aanleg van een grote open ruimte voor het gemeentehuis.



*Verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit zijn soms een ware nachtmerrie (Bron : Tekno)*

- De concretisering van het richtsplan zones 30 zal de mogelijkheid bieden om oversteekplaatsen voor voetgangers die aan PBM aangepast zijn, te materialiseren.

Voor andere inrichtingen zal overleg moeten plaatsvinden met andere openbare of private betrokken partijen, zoals het Gewest (gewestwegen), de MIVB (haltes van het openbaar vervoer), Belgacom (telefooncabines), de Post (postbussen) en uiteraard de buurtbewoners, de verenigingen die actief zijn in de gehandicaptensector en de handelaars (verbetering van de toegankelijkheid van de handels).

Stilaan worden ook aan de gemeentelijke gebouwen de nodige aanpassingswerken verricht. Er is reeds een hellend vlak aangelegd aan het Hooghuis, het gebouw waar de administratieve diensten van de gemeente gehuisvest zijn.

Zoals we zien is de uitwerking van die beveiligde route geen sinecure, maar wij blijven er vastbesloten aan voortwerken. De handicap is niet beperkt tot het meest zichtbare deel in de stad: rolstoelen en blinden of slechtzienden. We zijn er allemaal bij betrokken: bejaarden, tijdelijk invaliden, zwangere vrouwen, ouders met kindwagens, reizigers met valiezen, ... kampen allemaal met hindernissen bij het circuleren in de openbare ruimte. Eigenlijk verklaart zowat 13 % van de individuen boven de 20 jaar dat zij gehinderd zijn in hun verplaatsingen buiten hun woning of zijn zij niet in staat om zich alleen te verplaatsen!

**Contact** : mbrackelaire@wb.irisnet.be



Ook de toegang tot gemeentegebouwen moet aangepast worden  
(Bron : Tekno)

## De Federale Openbare Dienst Mobiliteit en Vervoer verhuist

In de loop van de komende weken en maanden zal een groot deel van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer haar intrek nemen in het City Atrium, een nieuw gebouw gelegen naast het Noordstation in Brussel. Het nieuwe adres is:

**FOD Mobiliteit en Vervoer**  
**"City Atrium"**  
**Vooruitgangstraat 56**  
**1210 Brussel**  
**Tel. 02 / 277 31 11**

Dankzij de hereniging van de verschillende entiteiten van de FOD op één site zal een beter onthaal en geïntegreerde dienstverlening geboden kunnen worden. De verhuis van de verschillende entiteiten zal gebeuren tussen 18 april en 30 juni. Volgens de planning zullen de verschillende diensten naar het City Atrium trekken op de data in bovenstaande kader.

Datum	Diensten
18 april	de dienst Logistiek
19 april	de Sociale dienst het Documentatiecentrum
22 april	de Stafdienst Informatie- en CommunicatieTechnologie
3 mei	de Ondersteuningscel van de Voorzitter en de Auditcel
10 mei	de Stafdienst Personeel en Organisatie
12 mei	de Stafdienst Begroting en Beheerscontrole
17 mei tot 10 juni	het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid (met inbegrip van de DIV)
14 en 15 juni	het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer
20 juni tot 30 juni	het Directoraat-generaal Vervoer te Land

### Opgelet:

- Enkel het **Directoraat-generaal Luchtvaart** en de **Directie Vervoerinfrastructuur**, die het Beliris-akkoord beheert, zullen **NIET** in het City Atrium gehuisvest worden.
- Tot nader order verhuist de **Juridische Dienst NIET** en blijft het huidige adres geldig (Aarlenstraat 104, 1040 Brussel).

**Contact:** [www.mobilit.fgov.be](http://www.mobilit.fgov.be)



# Colloquium fiets en gemeenten

## Eerste stand van zaken voor Brussel

Door **Pierre-Jean Bertrand (BUV)**

**Een kleine honderd mensen kwamen bijeen om deel te nemen aan het eerste colloquium fiets en gemeente dat tot doel heeft elk jaar aan de gemeenten en de ingenieurbureaus een reeks nuttige ervaringen en nuttige inlichtingen aan te bieden om een gemeentelijk engagement te steunen ten voordele van de fietsers in de stad.**

De plenaire zittingen hebben iedereen in staat gesteld zijn oogst aan informatie binnen te halen.

Het Fietsplan voor Brussel, waarvan men in dit nummer een uittreksel kan lezen, werd voor de eerste keer aan een groot publiek voorgesteld.

### Fiets in Gent

De presentatie van de stad Gent deed meer dan een voorstander van het gebruik van de fiets in de stad dromen.

Uit deze uiteenzetting blijkt dat het Gentse succes vooral te danken is aan het uitvoeren van een globaal mobiliteitsplan met sterke acties om concreet het autogebruik in de stad terug te dringen (lussen, zone 30 met voorrang voor het openbaar vervoer, inrichtingen voor fietsers)

die werden uitgevoerd samen met een fietsvriendelijk beleid.

### De oorzaken van ongevallen onder de loep

Een uiteenzetting over de accidetologie van dagelijkse fietsers van 1998 tot 2000 in ons Gewest door het BIVV, afkomstig uit een onderzoek dat nog steeds loopt, heeft aangetoond hoezeer kruispunten nog

**U kunt de uiteenzettingen van dit colloquium terugvinden op de website "Fietsen in Brussel" van het Gewest: [www.fiets.irisnet.be](http://www.fiets.irisnet.be)**

altijd de gevaarlijkste plaatsen voor fietsers blijven, onder andere de grote rotondes en de grote kruispunten met lichten zonder dat er vooruitgeschoven zones voor fietsers aangelegd zijn.

### Samenwerking als gedragslijn

De provincie Vlaams-Brabant heeft haar netwerk van functionele en recreatieve fietsroutes voorgesteld en heeft daarbij iedereen eraan herinnerd dat men bij het aanleggen van inrichtingen moet denken aan hun verlenging in het naburige gewest en dat de fietsers een comfortabele, veilige en doorlopende fiets-

route vragen, ongeacht wie de wegbeheerder is. Het is dan ook absoluut noodzakelijk dat de gemeenten van de tweede kroon contact opnemen met de Vlaamse buurgemeenten om een goede aansluiting van de GFR's te verzekeren.

In die gebie-

den waar het openbaar vervoer niet kan inspelen op een versnipperde vraag kan de fiets een troef worden, hetzij om een doeltreffendere vervoerwijze te worden, hetzij om de kantoorwijken in de tweede kroon te bereiken.

Heel leerzaam is het lot van lijn 160 Brussel-Tervuren, een lijn die heel vaak van recreatieve route verandert in een functionele route buiten de vrijetijdsuren.

Het bureau "Dessin et Constructions" heeft ons de inrichtingen voorgesteld die werden aangelegd om deze promenade beter te verbinden met de doorkruiste wijken en het ontwerp voor de verlenging van deze promenade tot aan het metrostation Delta.

### Praktijkervaring

Ter afsluiting van dit colloquium heeft commissaris Michaux nogmaals aangetoond hoezeer de fiets een heel doeltreffend werkinstrument is in een dichtbevolkte stedelijke omgeving: snelheid, nabijheid, doeltreffendheid zonder de heel positieve gevolgen voor de fysieke en morele gezondheid van de fietssende politieagenten mee te rekenen.

### Workshops voor meer inzicht

Zes workshops hebben zich gebogen over praktische thema's zoals de bedrijfsvervoerplannen en de GMP's, de fietsparkings, de markeringen, de gemeentelijke fietsroute, de straten met beperkt eenrichtingsverkeer, het wielerbrevet.

### Conclusie

Door dit eerste colloquium af te sluiten, heeft minister Pascal Smet zijn volledige steun verleend aan iedereen die stakeholder is bij het opstarten van een dynamiek voor een fietsvriendelijkere gemeente.

Volgende afspraak op 14 maart 2006.



# Het Fietsobservatorium in Schaarbeek ... ... meer dan cijfers alleen!

Dit artikel verscheen voor het eerst in het tijdschrift « Ville à vélo » nr. 116 van jan./febr. 2005.

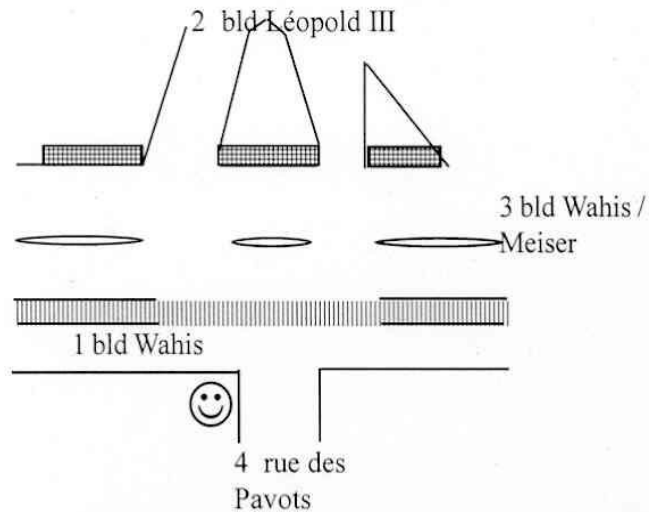
Door Luc Degraer (GRACQ)

**Een "fietsobservatorium" is een onmisbaar instrument om de effecten van het beleid terzake in te schatten. De aanleg van fietsroutes, -parkings, sensibiliseringscampagnes heeft immers slechts zin als het aantal fietsers toeneemt.**

In de zomer van 2001 heeft onze afdeling met de gemeente een overeenkomst ondertekend tot oprichting van een "fietsobservatorium" te Schaarbeek. Het doel van die overeenkomst was de verplaatsingen met de fiets op het grondgebied van de gemeente wetenschappelijk te analyseren, terwijl Pro-Velo tellingen verricht van het aantal fietsers die op strategische punten van het Brussels Gewest voorbijrijden. Aangezien Pro-Velo in Schaarbeek slechts één telpunt had, moest het aantal waarnemingspunten uitgebreid worden.

Zo hebben wij op een weekdag in de tweede helft van de onpare maanden - voor zover de weersomstandigheden gunstig waren om de fiets te nemen - de fietsers geteld die tussen 7.30 en 8.30 uur langs zes kruispunten reden: nr. 1 Daillyplein (dichtbij GFR A); nr. 2 rondpunt Deschanel (GFR 11 en A); nr. 3 Lambermontlaan / Navezstraat (dichtbij Teichmann- en Van Praetbrug, op GFR 11); nr. 4 Latinislaan / Gilisquetlaan (GFR 12A); nr. 5 Leopold III-laan / Wahislaan (GFR 12B); nr. 6 Liedtsplein (GFR 10 en A).

Samen met de vrijwilligers hebben wij een systeem



## Eerste referentiejaar

De eerste resultaten tonen dat de tellingen sterk variëren volgens het seizoen. De cijfers tonen het aantal fietsers die op de verschillende plaatsen langsrijden, de verhouding mannen/vrouwen, volwassenen (en tieners) / kinderen, de stromen volgens hun belang op ieder kruispunt.

Zo wordt de as Chazal-Brabançonne vaker gebruikt dan de Leuvensesteenweg, omdat dit een gewestweg is met weinig aanpassingen voor fietsers (4 kruispunten op 14 hebben een sas voor tweewielers - ZAC - over een lengte van 3,5 km). Op het rondpunt Deschanel primeert het tracé van de GFR 11 (Deschanel-Voltaire) en op de grote lanen gaat de grootste fietsersstroom parallel met de auto's.

Uiteraard zijn die tellingsplaatsen niet de enige kruispunten waar fietsers voorbijrijden.

Om budgettaire redenen heeft de gemeente de overeenkomst niet verlengd, maar na een onderbreking in de winter van 2003 hebben wij beslist tweemaandelijks tellingen te blijven verrichten.

Type fietser	Herkomst	Richting
m = man ; m2 = man + kind in kinderstoel v = vrouw ; v2 = vrouw + kind in kinderstoel k = kind < 12 jaar		
V	1	3
M2	3	2

uitgewerkt om de waarnemingen op te tekenen en te analyseren.

De tabel hierboven toont dat er tellingen geregistreerd werden op het kruispunt Leopold III-laan / Wahislaan (nr. 5 op het wegenplan). Samen met onderstaand detailplan kunnen we de werkwijze visualiseren: een vrouw komt van weg nr. 1 en rijdt weg nr. 3 in; een man met kind in kinderstoel komt uit weg nr. 3 en rijdt weg nr. 2 in.

Jaar	Man	Vrouw	Kind
2002	70 %	17 %	13 %
2003	65 %	22 %	13 %
2004	66 %	23 %	11 %

## Vervolg, maar niet einde

Op basis van de resultaten van 3 jaar kunnen wij stellen dat het aantal fietsers in stijgende lijn evolueert: 1.466 (in 2004) tegen 948 (in 2002), zijnde een toename met 54 %.

Hoewel de weersomstandigheden een doorslaggevende factor zijn voor het fietsgebruik, kunnen ook andere elementen de resultaten beïnvloeden: ondermeer het gekozen tijdstip, naar gelang van het seizoen of de vakantieperiode.

Twee tellingspunten worden doorkruist door drie circuits langs waar leerlingen gezamenlijk naar school fietsen, maar de deelnemers aan die ophaalcircuits maken niet meer dan 20 % van de getelde fietsers uit, terwijl ze wel tussen de 30 en 50 % vertegenwoordigen van de kinderen die op de kruispunten in kwestie voorbijrijden.

Hetzelfde geldt voor de telling die tijdens een gedeeltelijke staking van de MIVB verricht werd (in het grijs in de tabel). Hoewel het aantal geregistreerde fietsers hoog is, toont het een potentieel dat regelmatig be-

reikt zou kunnen worden als er zowel op gemeentelijk als op gewestelijk niveau een iets actiever beleid zou gevoerd worden.

Dergelijke cijfergegevens zijn bijzonder nuttig om onze eisen kracht bij te zetten, nuttiger dan de financiering van de overeenkomst van het eerste jaar. Bovendien hebben wij dit "wapen" gebruikt bij de polemiek rond de GFR 12 op de Chazallaan (zie V&V nr. 113 blz. 8) en tijdens de evaluatie van de testfase (bus+fietsstrook): een wekelijkse telling gedurende vijf weken heeft aangetoond dat het aantal fietsers langs deze baan varieerde tussen 64 en 78, en zelfs de 90 bereikte tijdens een staking van de MIVB, en dat wij fietsers zien bij iedere groene fase van de driekleurige verkeerslichten. De telling van 22 oktober (Chazallaan) gebeurde tijdens een staking van de MIVB.

**Contact** : info@gracq.org - lucdegraer@belgacom.net

## Fietsobservatorium Schaarbeek

2002	januari	maart	mei	juli	september	november
Dailly (plein)	15	20	32	12	26	10
Deschanel (rotonde)	24	45	58	20	58	34
Lambermont-Navez	17	19	41	20	25	16
Latinis-Gilisquet	21	22	22	8	36	26
Leoplod III - Wahis	27	33	48	31	60	29
Liedts	12	16	21	16	21	13
	116	155	222	107	226	128

2003		mei	juli	september	november
Dailly (plein)		26	25	39	25
Deschanel (rotonde)		65	29	82	64
Lambermont-Navez		31	24	23	24
Latinis-Gilisquet		39	22	55	29
Leoplod III - Wahis		50	52	49	36
Liedts		36	21	28	26
		247	173	276	204

t.o.v. 2002

112 % 160 % 122 % 160 %

2004	januari	maart	mei	juli	september	november
Dailly (plein)	26	30	36	28	37	32
Deschanel (rotondet)	27	63	91	31	93	81
Lambermont-Navez	14	33	41	27	34	22
Latinis-Gilisquet	35	41	43	29	78	67
Leoplod III - Wahis	30	38	55	29	46	44
Liedts	19	27	37	24	43	23
	151	232	303	168	331	269

t.o.v. 2002

130 % 150 % 137 % 149 % 146 % 210 %

gedeeltelijke staking MIVB

Tellingen Chazallaan (7.30 – 8.30 u)	21-sept	24-sept	30-sept	8-okt	13-okt	22-okt
	70	62	78	68	72	90

## Nederland voert grootschalig Trajectcontrole in

Door Erik Caelen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft als doelstelling om tegen het einde van het jaar een 30-tal flitspanelen uit te rusten met een 10-tal onbemande camera's. De procedures om het protocolakkoord te ondertekenen tussen de verschillende partners zijn nu volop lopende. Daar waar in de drie gewesten nog geïnstalleerd wordt in de klassieke camera's, is Nederland ons al twee stappen voor: Na de plaatsing van digitale camera's heeft Nederland eind vorig jaar het startschot gegeven voor trajectcontrole.

Trajectcontrole is een systeem waarbij twee meetpunten worden geïnstalleerd en waar ieder voorbijrijdend voertuig wordt geregistreerd. De gemiddelde snelheid wordt berekend en wie over de bewaakte afstand gemiddeld harder heeft gereden dan de maximale toegelaten snelheid, wordt bekeurd. Volgens het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie

(BVOM) van Nederland is de pakkans 100 procent. Uit enquêtes blijkt dat de weggebruikers dit systeem eerlijker vinden, omdat als ze per ongeluk kortstondig over de toegestane maximumsnelheid gaan, ze dit nog kunnen compenseren door het daarna rustiger aan te doen.

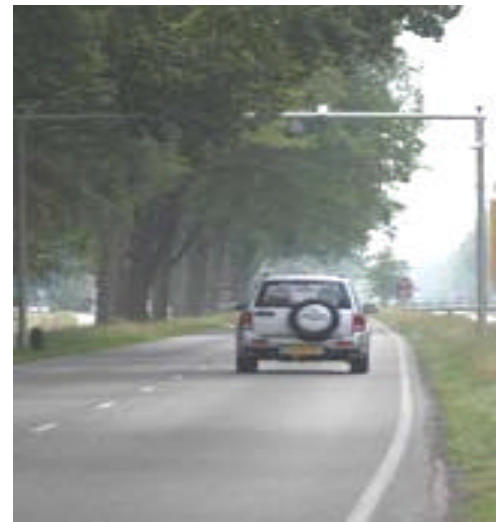
Het voordeel van trajectcontrole is dat dit de verkeersveiligheid aanzienlijk verhoogt, niet enkel op één bepaalde plek, maar wel over een heel weggedeelte. Na de evaluatie van een eerste proefperiode op de A2 tussen Maarssen en Breukelen (vanaf 1997) en op de A13 ter hoogte van Overschie (vanaf 2002), blijkt immers dat niet alleen het aantal overtredingen op het traject daalt, maar ook de gemiddelde snelheid. Ook het aantal ongevallen is in dalende lijn. Het gevaarlijke fenomeen van "het accordeon" valt ook weg: bij een gewone onbemande camera vertragen de meeste bestuurders net voor het con-

trolepunt, om daarna opnieuw hard gas te geven.

Omdat het programma "trajectcontrole" ruimschoots zijn nut heeft bewezen heeft het BVOM een brede introductie op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet in Nederland reeds in gang gezet.

En wanneer is de introductie van dit systeem in België voorzien?

**Bronnen:** [www.verkeerskunde.nl](http://www.verkeerskunde.nl) en NRC Handelsblad van 10.9.2004



Trajectcontrole op de N919 te Veenhuizen  
(Bron: [www.verkeershandhaving.nl](http://www.verkeershandhaving.nl))

## Afschaffing van de fiscale zegels (vervolg)

Door Mary-Ann De Beuckelaer (FOD Mobiliteit en Vervoer)

De Ministerraad heeft – in uitvoering van het regeerakkoord – eind vorig jaar beslist om vanaf 31 maart 2005 de fiscale zegels als betalingswijze voor de afgifte van rijbewijzen af te schaffen.

De steden en gemeenten werden hiervan in de loop van de maand maart in kennis gesteld middels een informatieve toelichting, die werd verspreid door de Verenigingen van steden en gemeenten.

Vervolgens werden ze via de Mobiliteitsgids verwittigd dat de datum van 31 maart 2005 niet gehaald kon worden. Dit artikel informeerde ze ook dat - van zodra een definitieve ingangsdatum gekend is - deze aan u zou worden gecommuniceerd.

De Ministerraad van 13 mei ll. heeft beslist de afschaffing van de fiscale zegels betreffende het rijbewijs een aanvang te laten nemen op **1 januari 2006**.

Voorlopig zullen de betalingen voor de rijbewijzen dus

nog aan de hand van fiscale zegels plaatsvinden.

Daarom vraagt de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de steden en gemeenten dat de **nieuwe formulieren die onlangs werden overgemaakt** tot die datum niet zouden worden gebruikt. Zij zijn immers niet voorzien van een afscheurstrook, nodig voor het plakken van de zegels.

Een gedetailleerd overzicht van de reglementaire wijzigingen, die de afschaffing van de fiscale zegels betreffende het rijbewijs met zich meebrengen, kan enkel worden meegedeeld na publicatie van de betreffende besluiten in het Belgisch staatsblad. Vooreerst dient de regelgevende procedure te worden voltooid. Een overzicht van de principiële en praktische wijzigingen, die van belang zijn bij de afgifte van rijbewijsdocumenten, zal daarna volgen.

Daar de steden en gemeenten belast zijn met de taak van de afgifte en het beheer van de rijbewijzen en zij dus bijgevolg stipt op de hoogte moeten worden gehouden van de verdere ontwikkeling van dit project, zou de FOD ze willen verzoeken om aan de administratie het **e-mail-adres** te willen bezorgen waarop de FOD rechtstreeks en elektronisch alle informatie desbetreffend kan bezorgen.

**Contact:** [maryann.debeuckelaer@mobiliteit.fgov.be](mailto:maryann.debeuckelaer@mobiliteit.fgov.be)

**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 2005/02 — juni 2005**

**Directie** : Alain Broes — Marc Thoulen

**Redactie** : E. Caelen, J-M Reniers, M. Levie, V. De Vadder, S. Roquet, C. Thiry, Ph. Delvaux, H. Van Geelen, X. Tackoen, A. Dirix, P.-J. Bertrand, L. Degraer, Mary-Ann De Beuckelaer

**Vertaling** : L. Vankelecom

**Cöördinatie** : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

**Adres** : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.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-vsgeb.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-vsgeb.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: 02/233.51.65

Fax: 02/280.60.90

**E-mail:**

erik.caelen@avcb-vsgeb.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** \_\_\_\_\_

**De vorige nummers en elke Katern van de Mobiliteitsgids vindt u op [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) > Mobiliteitsgids**