

DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

Vervoerplannen
in het Brussels
Hoofdstedelijk
Gewest

DRIEMAANDELIJKS NR. 24 | LENTE 2009 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

“ Metro in de stad ”

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Enkele handige tips in het kader van een schoolvervoerplan (SVP)
- Bedrijfsvervoerplannen

EDITORIAAL	03
BEDRIJFSVERVOERPLANNEN	04>07
ENKELE HANDIGE TIPS IN HET KADER VAN EEN SCHOOLVERVOERPLAN (SVP)	8
GEDEPENALISEERDE PARKEEROVERTREDINGEN	9
METRO IN DE STAD	10>15
'RIJBEWIJS OP SCHOOL'	16>19
MOBILITEIT EN GEZINSLEVEN IN BELGIË	20>23
DE GROOTSTE EUROPESE SAMENKOMST ROND FIETSEN IN DE STAD KOMT NAAR ONS TOE!	24
NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT!	24

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)



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



DIRECTIE : Philippe Barette, Marc Thoulen

REDACTIE : Pierre-Jean Bertrand, Erik Caelen, Frédéric Dobruszkes, Christine Heine, Els Hendrickx, Sarah Hollander, Michèle Pans, Sofie Walschap

VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

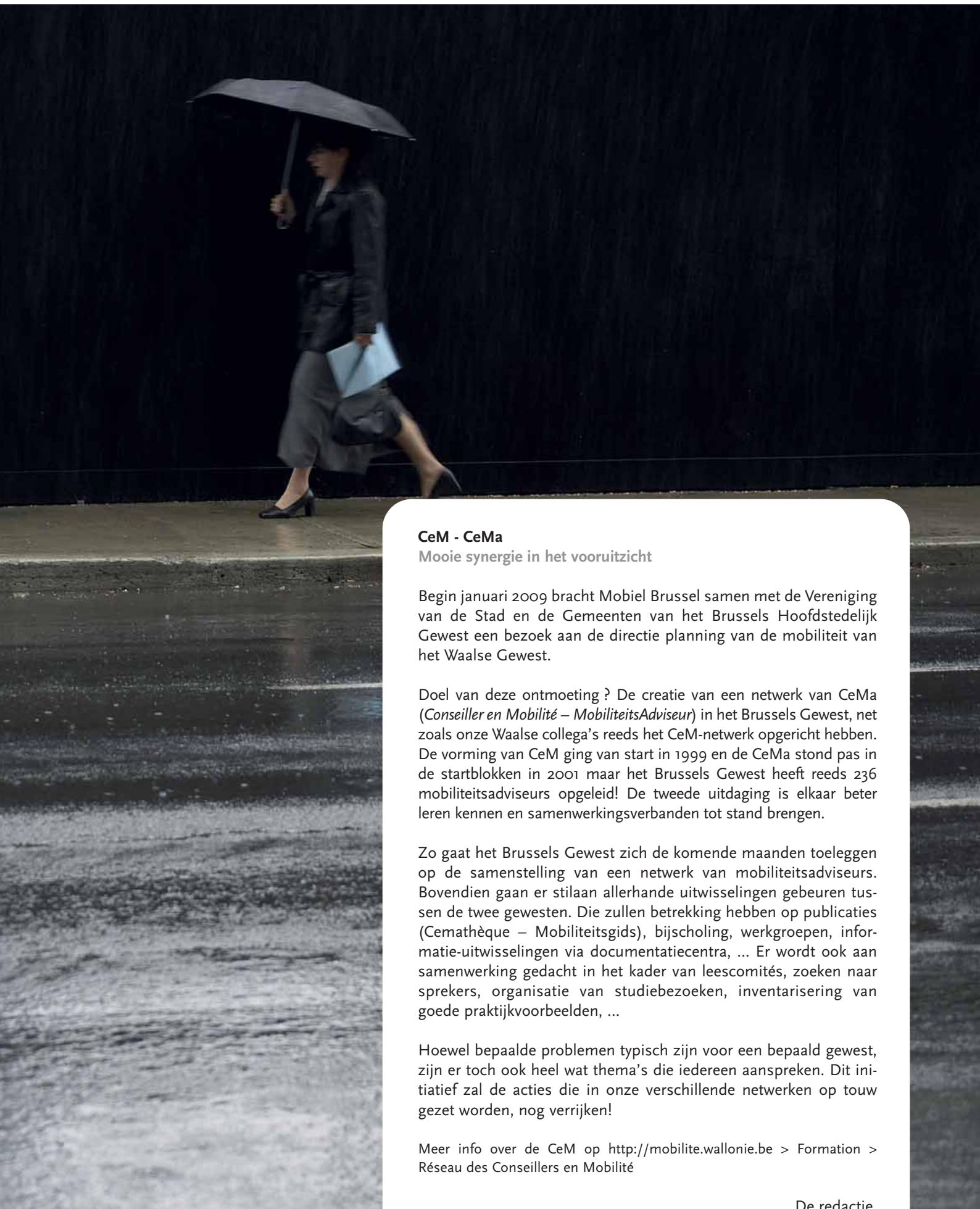
COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - TEL : 02/238.51.40 - FAX : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.vsgb.be

MOBIËL BRUSSEL

Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - TEL: 0800/94.001 - mobilbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobilbrussel.be



CeM - CeMa

Mooie synergie in het vooruitzicht

Begin januari 2009 bracht Mobiliteit Brussel samen met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een bezoek aan de directie planning van de mobiliteit van het Waalse Gewest.

Doel van deze ontmoeting? De creatie van een netwerk van CeMa (*Conseiller en Mobilité – MobilitéAdviseur*) in het Brussels Gewest, net zoals onze Waalse collega's reeds het CeM-netwerk opgericht hebben. De vorming van CeM ging van start in 1999 en de CeMa stond pas in de startblokken in 2001 maar het Brussels Gewest heeft reeds 236 mobiliteitsadviseurs opgeleid! De tweede uitdaging is elkaar beter leren kennen en samenwerkingsverbanden tot stand brengen.

Zo gaat het Brussels Gewest zich de komende maanden toeleggen op de samenstelling van een netwerk van mobiliteitsadviseurs. Bovendien gaan er stilaan allerhande uitwisselingen gebeuren tussen de twee gewesten. Die zullen betrekking hebben op publicaties (Cemathèque – Mobiliteitsgids), bijscholing, werkgroepen, informatie-uitwisselingen via documentatiecentra, ... Er wordt ook aan samenwerking gedacht in het kader van leescomités, zoeken naar sprekers, organisatie van studiebezoeken, inventarisering van goede praktijkvoorbeelden, ...

Hoewel bepaalde problemen typisch zijn voor een bepaald gewest, zijn er toch ook heel wat thema's die iedereen aanspreken. Dit initiatief zal de acties die in onze verschillende netwerken op touw gezet worden, nog verrijken!

Meer info over de CeM op <http://mobilite.wallonie.be> > Formation > Réseau des Conseillers en Mobilité

De redactie.



BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

“ BRENGEN AL DEZE INITIATIEVEN EEN MODALSHIFT TEWEEG ? ”

Steeds meer werkgevers lanceren initiatieven om het woon-werkverkeer duurzamer te maken. Dat blijkt alvast uit de analyse van de vervoersplannen van de Brusselse bedrijven. Veel bedrijven zien het opstellen van een vervoerplan dus niet alleen als verplicht papierwerk, maar zetten concrete acties op poten.

Het opstellen van een vervoerplan is verplicht voor de bedrijven die meer dan 200 werknemers tewerkstellen op eenzelfde site in het Brussels Gewest. Dat gebeurt in twee fasen: een eerste fase waarin het bedrijf een mobiliteitsdiagnose opstelt en een tweede fase waarin een concreet actieplan wordt uitgewerkt. Daarna wordt het actieplan jaarlijks geactualiseerd. Leefmilieu Brussel en Mobil Brussel, verenigd in de Opvolgingscel van de bedrijfsvervoerplannen, verzekeren de opvolging en geven de bedrijven een advies op iedere fase.

De respons van de bedrijven verloopt over het algemeen goed. De opvolgingscel ontving tot nu toe 260 mobiliteitsdiagnoses (fase 1), goed voor een totaal van 220.000 werknemers of een derde van de werkgelegenheid in het Brussels Gewest, en 175 actieplannen (fase 2), die ruim 160.000 werknemers vertegenwoordigen. Een 15-tal bedrijven diende reeds een actualisatie van hun vervoerplan in. Het indienen van de tweede fase en van de actualisatie verloopt erg verspreid omdat de datum van indiening afhangt van de ontvangst van het advies van de opvolgingscel.

Bedrijven die verhuizen of sterke veranderingen ondergaan, zoals bij een fusie of overname, beginnen terug bij fase 1.

ANALYSE VAN DE MOBILITEITSDIAGNOSES

De gegevens die in het kader van de eerste fase werden verzameld, werden al een tijdje geleden uitgebreid geanalyseerd door de opvolgingscel in samenwerking met de ULB (Université Libre de Bruxelles) en de GRT (Groupe de Recherche Transport). Een gedetailleerd rapport is beschikbaar op de

website van Leefmilieu Brussel¹. Een aantal elementen daaruit kwamen al aan bod in een vorig artikel van de Mobiliteitsgids².

Het belang van de locatie

Een van de opvallendste vaststellingen was de zeer sterke impact van de kwaliteit van de bereikbaarheid van het bedrijf met het openbaar vervoer op de vervoersverdeling in het bedrijf beschreven. Ter illustratie: op de as Noord-Centraal-Zuidstation noteren we gemiddeld 25% wagegebruik tegenover 70% in de zones met een matige bereikbaarheid. De gemiddelde vervoersverdelingen per bereikbaarheidszone vormen nu een goede basis om de mobiliteitscijfers van individuele bedrijven te interpreteren en de mogelijkheden tot verandering in te schatten. Deze cijfers werden ter vergelijking toegevoegd in de onlangs vernieuwde versie van de online cartografische tool "GISMOB"³, waarmee de bedrijven zelf de woonplaatsen en vervoermiddelen

van hun werknemers in kaart kunnen brengen en hun situatie analyseren.

Mobiliteitspatronen per activiteitssector

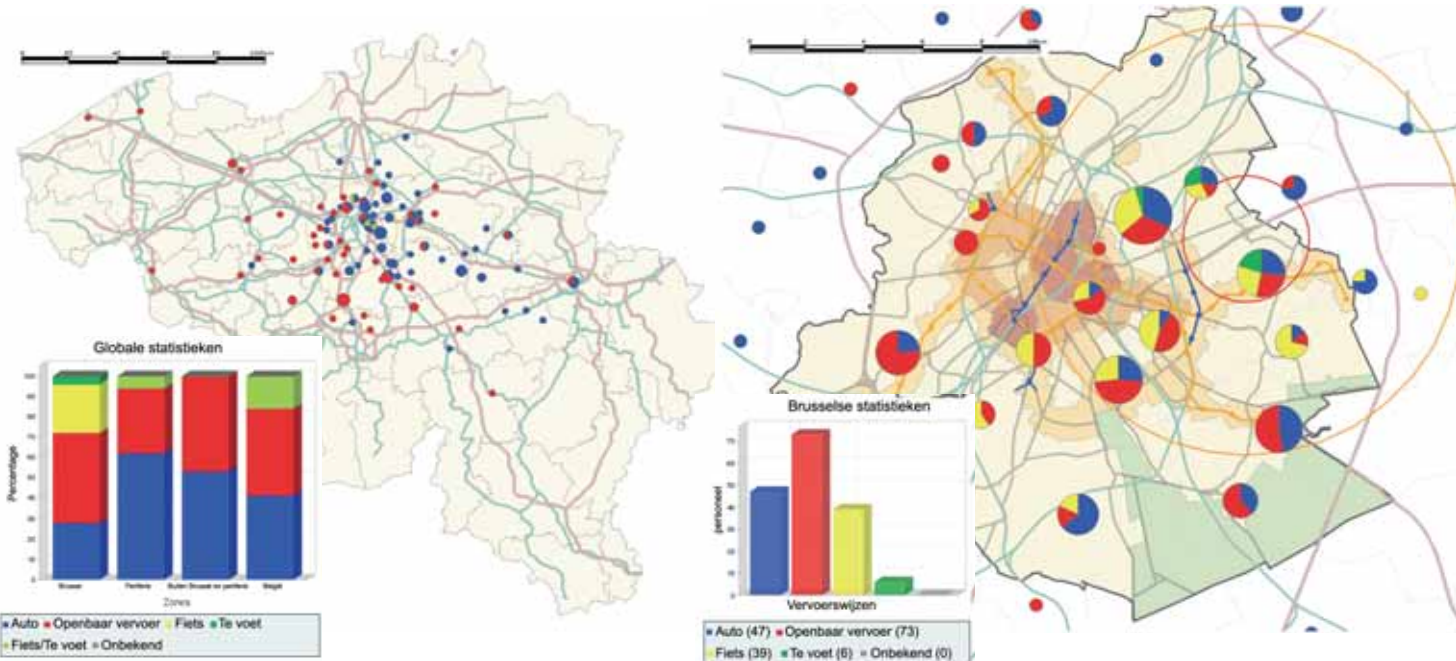
De analyse wees ook andere factoren aan die de modale verdeling beïnvloeden: de woonplaatsen van de werknemers, de bedrijfswagens, de parkeermogelijkheden en het interne mobiliteitsbeleid. Tot slot werd het mobiliteitsprofiel per activiteitssector onderzocht. Daaruit bleek dat binnen eenzelfde sector zeer gelijkaardige patronen worden gevolgd, zoals :

- **de keuze van de locatie** : federale en gewestelijke administraties, de bank- en verzekeringssector kiezen voor centrale locaties, industrie en consultancybedrijven vestigen zich in de buitenrand ;
- **de tussenkomst in de kosten** van het woon-werkverkeer, die meestal geregeld zijn via sectorale akkoorden ;

1/ "Stand van zaken van de mobiliteit in de grote bedrijven in het Brussels Gewest"
www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/Informer.aspx?id=3150&langtype=2067
 2/ Philippe Barette, Delphine Bauchau en Christine Heine, "Bedrijfsvervoerplannen – Meer dan 200.000 werknemers zijn reeds betrokken", Mobiliteitsgids 2006/01 - www.avcb.vsgb.be/documents/publications/mobiliteitsgids-0601.pdf
 3/ www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/Informer.aspx?id=1593&langtype=2067 of www.gismob.irisnet.be

- **het toekennen van bedrijfswagens**, wat haast uitsluitend toegepast wordt in de privésector ;
- **het werknemersbassin** : ziekenhuizen, gemeentebesturen, hotels en handelszaken rekruteren lokaal, terwijl de federale administraties en de telecommunicatiesector het grootste arbeidsbassin hebben. De Europese instellingen hebben met een gemiddelde afstand tussen de woon- en de werkplaats van slechts 5,7 kilometer, het kleinste werknemersbassin. ssin d'emploi.

De sectoren die de meest 'gunstige' factoren groeperen, hebben het laagste gemiddelde wagegebruik. De Vlaamse, federale en Brusselse administraties zijn de koplopers op vlak van duurzaam woon-werkverkeer.



Voorbeeld van het in kaart brengen van de woonplaatsen van de werknemers en hun vervoerswijze met GISMOB



ANALYSE VAN DE ACTIEPLANNEN

Op basis van de eerste 150 actieplannen (fase 2), ging Leefmilieu Brussel na welke dynamiek er binnen de bedrijven op gang is gekomen sinds de invoering van de verplichting. Een aantal tendensen kwamen aan het licht.

Steeds meer info over de bereikbaarheid

Het verstrekken van informatie aan werknemers én bezoekers over de bereikbaarheid van de site met het openbaar vervoer en de fiets is de basis van elk vervoerplan. In zowat elk advies onderstreepte de opvolgingcel het belang van het opstellen van een duidelijk, multimodaal toegangsplan tot de site. Die raad werd alvast sterk opgevolgd. Beschikte tijdens de eerste fase slechts een kwart van de bedrijven over een toegangsplan, dan is dat nu toegenomen (fase 2) tot twee derde van de sites. Tellen we daar dan ook nog de bedrijven bij die de realisatie van een toegangsplan hebben gepland, dan komen we aan 87% van de bedrijven! De bedrijven die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (Noord-Centraal-Zuidstation), voelen iets minder de noodzaak om een toegangsplan op te stellen (80% van de bedrijven) dan de ondernemingen die minder goed bereikbaar zijn (95% voorziet een toegangsplan).

Toch een kleine kanttekening: het 'multimodaal' karakter van de toegangsplan-

nen blijft nog vaak ondermaats. Haltes worden vaak niet of onduidelijk aangegeven, net als indicaties over de efficiëntie of het gemak van het openbaar vervoer (bv. "op 5 minuten wandelen van het Centraal Station"). Steeds meer bedrijven maken nu gebruik van webtoepassingen zoals Google Maps om de locatie van hun site aan te duiden. Dat is uiteraard heel handig, maar ze vergeten daarbij dat de informatie over het openbaar vervoer daarop ontoereikend is. Aanvullingen op het plan en in de beschrijving blijven noodzakelijk.

Verhoogde tussenkomst in de abonnementen

Steeds meer bedrijven geven een hogere vergoeding dan het wettelijk minimum (het "sociaal abonnement"). Tijdens fase 1 vergoedde ongeveer 40% van de bedrijven 80% tot 100% van het trein- of MIVB - abonnement. Voor fase 2 is dat al 55% en dat loopt op tot 60% als de actieplannen worden uitgevoerd. De invoering van de 80/20 - regeling van de NMBS (in 2004 voor de federale instellingen en in 2005 voor privébedrijven), waarbij het treinabonnement voor de werknemer gratis wordt zodra de werkgever voor 80% tussenkomt, heeft deze toename zeker versterkt.

Gratis of bijna gratis openbaar vervoer wordt zeer sterk toegepast in de overheidssector (maar niet systematisch in de gemeentebesturen) en de bank- en verzekeringssector. Het is een praktijk die het meeste voorkomt in de zone met de beste bereikbaarheid met het

openbaar vervoer. Beide vaststellingen zijn met elkaar verbonden: deze twee sectoren zijn immers sterk vertegenwoordigd in het centrum van de stad.

Aandacht voor de fiets

Uit fase 1 bleek dat nog geen 2% van de werknemers naar het werk fietste. Maar in het straatbeeld is het duidelijk dat de fiets aan een opmars bezig is. De werkgevers kunnen daarbij een handje helpen: bv. door het toekennen van een fietspremie. Die zit in de lift: reeds toegekend door 65% van de bedrijven in fase 1 en door meer dan drie vierde na uitvoering van alle actieplannen. Drie kwart van de sites is reeds uitgerust met een fietsenstalling en dat zal nog stijgen tot een kleine 90%. Douches en vestiaires zijn al aanwezig in bijna 70% van de vestigingen en dat zal oplopen tot 83% van de sites. De helft van de bedrijven geeft informatie over het fietsen naar het werk en daar zal nog een kwart bijkomen. Dan kan bijvoorbeeld door het verspreiden van de gewestelijke fietskaart. Tot slot noteren we dat op een vijfde van de sites dienstfietsen ter beschikking staan. Dat zijn bijna uitsluitend overheidsinstellingen.

Niet vergeten: carpooling en bedrijfsvervoer

Maatregelen op het vlak van carpoolen vinden we iets meer terug in zones met een minder goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer. In die gebieden stelt een kleine 30% een carpooldata-

bank ter beschikking (intern of via Carpoolplaza) en hetzelfde aantal reserveert parkeerplaatsen voor carpoolers. Verrassend is dat toch een kleine 20% van de bedrijven aangeeft op één of andere manier privévervoer naar de werkplek te organiseren, zoals door het inleggen van een pendeldienst tussen de werkplaats en het station.

Voetgangers en parkeerbeheer : de zwakke broertjes

Wandelcampagnes of voetgangerspremies worden zelden of nooit door de Brusselse bedrijven overwogen. Op het vlak van parkeerbeleid veranderde er weinig : het aantal bedrijven met een betalende parking bleef constant tussen fase 1 en 2.

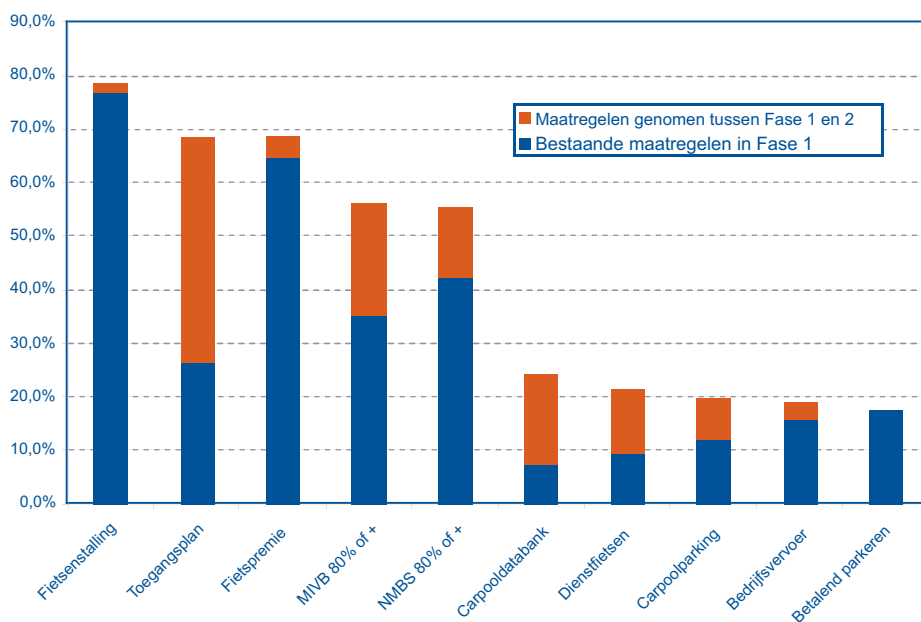
VOORUITZICHTEN

Het effect evalueren ...

Brengen al deze initiatieven een modalshift teweeg ? Het antwoord zal pas duidelijk worden in de loop van 2009 met de analyse van de actualisatie van

Overzicht van % bedrijven dat in tijdens fase 1 de aangeduide maatregelen had genomen en het % bedrijven dat daar bij is gekomen in fase 2

Genomen maatregelen in Fase 1 en 2



4/ Christine Heine en Delphine Bauchau, "22 september 2008 – Zonder auto naar het werk / school – Balans van de eerste Europese dag zonder automobiel in Brussel" Mobiliteitsgids 2008/4 - www.avcb-vsgh.be/documents/publications/mobiliteitsgids-0804.pdf

5/ www.iris2.irisnet.be

6/ "De bereikbaarheid van grote evenementen verbeteren", www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=3198&langtype=2067

de vervoerplannen en van de gegevens die in het kader van de federale diagnostiek inzake woon-werkverkeer werden verzameld. De bedrijven stelden in fase 1 als doel het aandeel van de wagen te verminderen met 5%. Dat zou betekenen : van gemiddeld 46% bestuurders naar 41%. Of 11% minder autoverkeer, wat al een belangrijke stap zou zijn in de richting van de - 20% - doelstelling. Individuele resultaten van een aantal bedrijven met een dynamisch bedrijfsvervoerplan zijn alvast hoopgevend. Ook acties zoals "Zonder auto

naar het werk" (22 september 2008)⁴ tonen aan dat de auto, af en toe, vervangbaar is.

... en de draagwijdte uitbreiden

Het Gewest plant om op de ingeslagen weg verder te gaan en de draagwijdte van de vervoerplannen te verbreden. Zo liggen er plannen voor om de drempel voor het opstellen van een bedrijfsvervoerplan te verlagen van 200 naar 100 werknemers en om een aantal maatregelen te verplichten, zoals een bereikbaarheidsplan en een fietsenstalling. School- en activiteitenvervoerplannen (voor grote verkeersgenererende activiteiten en evenementen) zouden eveneens verplicht worden. Raadpleeg het ontwerp van het Gewestelijk Vervoerplan Iris 2⁵ voor meer info. Leefmilieu Brussel stelde alvast een gids samen voor het opstellen van een mobiliteitsplan voor grote evenementen⁶.

Sarah Hollander,
Leefmilieu Brussel
sho@ibgebim.be

Opvolgingscel
Bedrijfsvervoerplannen
Leefmilieu Brussel
Mobiel Brussel

ENKELE HANDIGE TIPS IN HET KADER VAN EEN SCHOOLVERVOERPLAN (SVP)

In 2006 heeft het Brussels Gewest de schoolvervoerplannen (SVP) in het leven geroepen. Een school die een schoolvervoerplan opstelt, verbindt zich ertoe haar leerlingen en hun ouders te sensibiliseren voor mobiliteit en verkeersveiligheid, de veiligheid te verbeteren en ook de levenskwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving en de verplaatsingsgewoontes te veranderen. Het Gewest vraagt de verenigingen COREN en GREEN om een dertigtal scholen per schooljaar te volgen. Die twee verenigingen helpen de scholen om een werkgroep samen te stellen, die bestaat uit de directie, leerkrachten en ouders (en leerlingen in het geval van een secundaire school). De werkgroep stelt samen met de twee verenigingen een diagnose op die de toegankelijkheid van de school bekijkt en de verplaatsingswijzen van de leerlingen analyseert. Op basis van die diagnose komt de werkgroep tot de kern van het project en wordt er een actieplan opgesteld. Dat plan is een lijst met de acties van het schooljaar dat aan de gang is en de komende jaren.

Ieder jaar evalueert het Brussels Gewest de acties in het kader van het SVP. Dat gebeurde dus ook in september 2008. Op basis van die evaluatie wordt er contact opgenomen met de scholen van het eerste schooljaar (2006-2007) die sinds een jaar niet meer gevolgd werden door de verenigingen. Zo kan nagegaan worden of het project voortloopt. Het is uiteraard een langetermijnproject, aangezien het niet stopt na een jaar.

Het resultaat van de evaluatie is positief. Van de 30 scholen die geëvalueerd werden, zijn er 23 nog altijd actief. 18 daarvan hebben nog een actieve werkgroep en 14 hebben een actieplan voor het nieuwe schooljaar

opgesteld. Die vaststelling toont dat het project in iets meer dan de helft van de scholen blijft voortbestaan.

De scholen die de mobiliteit op de agenda van hun schooljaar blijven zetten, voeren zeer uiteenlopende acties in. Enkele voorbeelden van acties die bepaalde scholen in de loop van het tweede jaar van het SVP opgezet hebben.

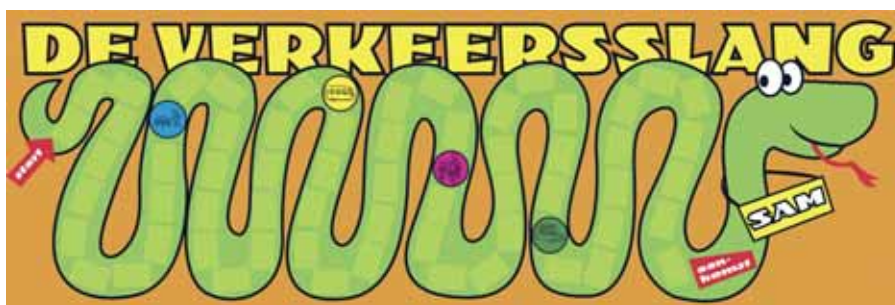
- **Acties in het kader van de Week van Vervoering** (16 - 22/09) een sleutelmoment voor de scholen. Deze acties onderstrepen het belang van de problematiek van de mobiliteit en/of de verkeersveiligheid. Maar de Week moet niet altijd in september vallen. Andere scholen werken rond één thema per jaar (bv. verkeersveiligheid het eerste jaar en openbaar vervoer het tweede jaar).
- **Een actie rond de zichtbaarheid van kinderen in de straat.** Zo komen alle leerlingen naar school met een hesje of een armband op de kortste dag van het jaar (en de dagen daarna). Zo valt de school op en wordt duidelijk dat het belangrijk is gezien te worden in het verkeer, vooral in de winter. Deze actie vraagt weinig energie en levert veel resultaten op.
- **Een spaaractie** die erin bestaat de leerlingen te vragen om anders naar

school te komen dan met de wagen' gedurende één week. Als beloning krijgen ze een sticker. Na afloop van de "spaarweek" berekent de school het aantal stickers dat bijeengespaard werd, d.w.z. het aantal leerlingen dat op een duurzame manier naar school kwam. De Nederlandstalige scholen gebruiken vaak de campagne « *Sam de Verkeersslang*² » van de vzw Mobil 21. Franstalige scholen vinden vaak creatieve ideeën om hun spaaractie onder de aandacht te brengen. De actie wordt vaak georganiseerd in de loop van het eerste jaar van het schoolvervoerplan en gezien het succes doen bepaalde scholen het het jaar daarop weer.

Na het succes van deze verschillende acties hebben verscheidene scholen hun fietsparking uitgebreid, die door het Brussels Gewest aangeboden was in het kader van hun eerste jaar SVP. **Bemoedigend nieuws !**

Christine Heine,
Bruxelles Mobilité,
chheine@mrbc.irisnet.be

Sofie Walschap,
Mobil Brussel,
swalschap@mbhg.irisnet.be



1/ Carpooling wordt als een alternatief vervoermiddel voor de 'privé-wagen' beschouwd.
2/ www.verkeersslang.be



GEDEPENALISEERDE PARKEEROVERTREDINGEN

“ OOK CONCESSIEHOUDERS KRIJGEN INZAGE IN HET REPERTORIUM VAN HET DIV ”

De wet van 22 december 2008, gepubliceerd in het Staatsblad van 29 december 2008 heeft de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren, gewijzigd .

De concessiehouders belast, in plaats van een stad of een gemeente, met de inning van de parkeergelden en het toezicht op het betalend parkeren en de autonome gemeentebedrijven zijn voortaan gemachtigd om de identiteit van de houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen (de Directie voor Inschrijving van Voertuigen - DIV).

Artikel 1 van de wet 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren, stelt voortaan dat de gemeenten reglementen kunnen vaststellen waarbij parkeergelden worden bepaald in het kader van concessies of beheersovereenkomsten inzake het parkeren op de openbare weg.

Het nieuwe artikel 2 stipuleert uitdrukkelijk dat met het oog op de inning van de voormelde bedoelde gelden, zowel de steden en gemeenten als hun concessiehouders en autonome gemeentebedrijven gemachtigd zijn om de identiteit van de houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen. Tot slot stelt artikel 3 dat de niet-betaalde parkeergelden ten

laste gelegd worden van de houder van de nummerplaat.

Erik Caelen,
*Hoofd van de Mobiliteitscel
Vereniging van de Stad en de
Gemeenten van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
erik.caelen@avcb-vsgb.be*

**Zie ook inforum
nr 233373.**

Een gecoördineerde versie van de wettekst kan binnenkort worden geraadpleegd op de website van de VSGB (www.vsgb.be).



DE METRO IN DE STAD

Op 12 december 2008 was de heer Dobruszkes te gast op de slotconferentie van de vorming voor mobiliteitsambtenaren (CeMA = Conseiller en Mobilité - Mobiliteitsadviseur). Hij bracht er de uiteenzetting “De metro in de stad: waarom, hoe en uitdagingen inzake toponymie”. Hier volgt een samenvatting van de eerste twee delen¹. De spreker wilde veeleer een algemene analyse brengen dan een debat te voeren over het nut van nieuwe metrolijnen in Brussel.

1. WAT IS EEN METRO ?

We kunnen de metro omschrijven als een vorm van openbaar vervoer in een afzonderlijke bedding, d.w.z. op sporen die noch door voetgangers noch door ander openbaar vervoer overgestoken kunnen worden. Naast enkele uitzonderingen kunnen we daaraan toevoegen dat de uurcapaciteit hoog is (het aantal personen dat per tijdseenheid vervoerd kan worden), dat het rollend materieel speciaal ontworpen is om doeltreffend te zijn (snel optrekken, remmen over korte afstand) en de organisatie ernaar streeft de tijd in een station zo kort mogelijk te houden (perron op dezelfde hoogte als de rytuigen, veel toegangsdeuren). De eerste metro was die van Londen (1863, toen nog op stoom aangedreven), gevolgd door die van New York (1868).

Er bestaan echter specifieke of hybride formules, waaronder de beroemdste wellicht de Brusselse premetro is. Die bestaat uit tunnels en stations op metromaat, maar er wordt gebruik gemaakt van trams, in afwachting van een eventuele overschakeling op metrostellen. Dat was het geval met de oude lijn 1 en 2, die respectievelijk omgezet werden in 1976 en 1988.

In tegenstelling tot wat de benaming ‘subway’ of ‘underground’ doet uitschijnen, is een metro niet noodzakelijk ondergronds. Er bestaan immers voorbeelden van bovengrondse lijnen of viaducten.

2. WAAROM EEN METRO ?

Er zijn verschillende redenen om een metro aan te leggen. Sommige hangen samen met technisch-economische aspecten, andere zijn eventueel minder gemakkelijk toe te geven. Bijvoorbeeld de wil om modern te doen (bv. lijn 1 in Boedapest, waar alles in het werk werd gesteld om Wenen de loef af te steken, in de Oostenrijks-Hongaarse context), de bevordering van de tewerkstelling door een Keynesiaans beleid van investeringen in openbare werken (typisch tot de neoliberale wending begin jaren 1980), toegevingen aan de bouwlobby of het streven naar vrijmaking van ruimte voor de auto. In bepaalde steden kan de metro ook het gevolg zijn van een gebrek aan politieke moed om voldoende ruimte toe te kennen aan bovengronds openbaar vervoer (eigen beddingen), in het nadeel van de wagen.

Als we kijken naar rationele technisch-economische criteria, is een metro gerechtvaardigd op basis van de aangeboden capaciteit, rekening houdend met de investering- en uitbatingkosten. Tabel 1 toont duidelijk het bestaan van een capaciteitshiërarchie gaande van bus tot het Parijse regionale expresnet RER, via tram, lichte metro's (zoals in Rijsel²) en zware metro's (zoals in Brussel), met uiteraard verschillen tussen de steden. Op basis van het aantal passages per uur, wordt een uurcapaciteit berekend. Die bedraagt gemakkelijk meer dan 10.000 plaatsen voor een metrolijn, een capaciteit die ondenkbaar is met trams en zeker met bussen. Tabel 2 toont dat er, vanuit economisch standpunt, parallel met de capaciteitshiërarchie, een hiërarchie is van de investeringskosten, zowel op het vlak van infrastructuur als rollend materieel. De lage kostprijs van de autobus moet genuanceerd worden, rekening houdend met de lage capaciteit en de beperkte levensduur. Vanuit het standpunt van de uitbatingkosten en zonder rekening te houden met de afschrijving van de investeringen, is er eveneens een hiërarchie van bus naar metro (tweede deel van de tabel). De kost per aangeboden plaats volgt een omgekeerde tendens, ten gunste van de metro en vervolgens de tram. Dankzij de grote capaciteit en commerciële snelheid van metro's is er een hogere productiviteit in vergelijking met bussen en trams.

Als technische en economische aspecten gecombineerd worden, kunnen we besluiten dat een metro gerechtvaardigd is op assen waar de uitbater

TABEL 1 : Capaciteit per uur en eenheid van het openbaar vervoer

in aantal aangeboden plaatsen.

	Uiterste eenheids capaciteit	Overeenkomstige uurcapaciteit		
		5 passages /uur	10 passages /uur	20 passages /uur
Standaard autobus – Brussel	60	300	600	1 200
Harmonicabus – Brussel	100	500	1 000	2 000
Tram 7700 (21 meter) – Brussel	103	515	1 030	2 060
Tram 3000 (32 meter) – Brussel	184	920	1 840	3 680
Tram 4000 (43 meter) – Brussel	258	1 290	2 580	5 160
Eurotram (43 meter) – Straatsburg	277	1 385	2 770	5 540
Lichte metro VAL (2 stellen) – Rijsel	156	780	1 560	3 120
Lichte metro VAL (4 stellen) – Turijn	320	1 600	3 200	6 400
Metro U5 (5 stellen) – Brussel	685	3 425	6 850	3 700
RER M18g (8 stellen) - Ile-de-France	1 760	8 800	17 600	35 200
RER M12N verdiepingen (10 stellen) - Ile-de-France	2 550	12 750	25 500	51 000

Rechtstaande personen: 4 / m² - Bronnen: MBHG-BUV, Alstom, Siemens

TABEL 2 : Investering en uitbatingkosten : orde van grootte in Brussel

	Autobus	Tram 3000	Metro M6
Extreme capaciteit (plaatsen)	(a) 60	184	728
Investerings :			
Infrastructuur (1 km)	(b) ≈ 0	6 000 000 €	50 000 000 €
Rollend materieel	(a) 238 000 €	2 250 000 €	8 000 000 €
Uitbating (buiten afschrijvingen) :			
Kost/stel-km	(c) 4.325 €	6.337 €	7.789 €
Kost/plaats-km	(c) 0.072 €	0.034 €	0.011 €

(a) Uiterste capaciteit die de uitbating bemoeilijkt en zo de commerciële snelheid verlaagt

(b) Stelplaatsen niet meegerekend. (c) Gemiddelde per vervoersmiddel volgens het wagenpark in 2009

Bronnen : MBHG-BUV en MIVB.

zoveel reizigers vervoert (of dit zal moeten binnen een bepaalde termijn) dat dit nagenoeg onmogelijk is bovengronds (15.000 passagiers vervoeren met de grootste bestaande trams, zou één tram per minuut vergen, heel wat hoger dan de werkbare hoeveelheid) en/of onredelijk op het vlak van uitbatingkosten. Niettemin dient men te beschikken over de nodige investe-

ringsbudgetten³, rekening houdend met de stedenbouwkundige en sociale gevolgen en de investeringsbehoeften voor andere projecten.

De volgende is : wat zijn binnen een bepaalde agglomeratie de factoren die een vraag genereren die maken dat de metro de beste oplossing is ? In de eerste plaats speelt de grootte en de dichtheid van de stad een belangrijke

1/ Het gedeelte over de toponymische kwesties wordt gepubliceerd in een ander kader.

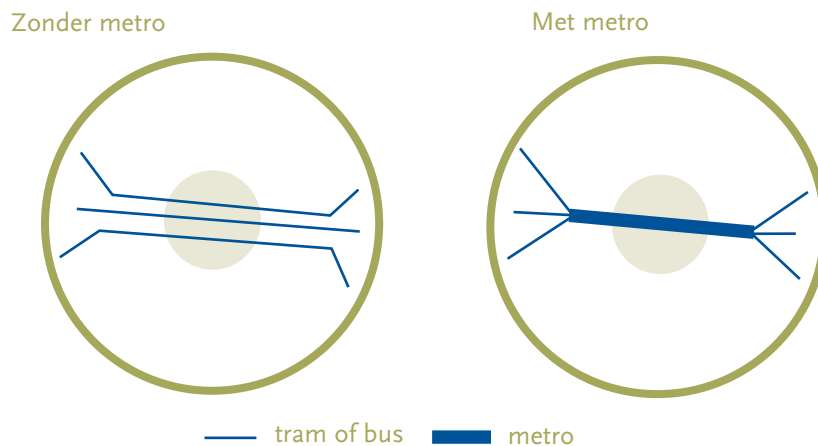
2/ Waar de zwakke eenheids capaciteit van de treinen gedeeltelijk gecompenseerd wordt door bijzonder hoge frequentie.

3/ Bussen met zeer hoge frequentie en zeer grote uurcapaciteit in ontwikkelingslanden (zoals de Transmilenio in Bogotá) herinneren ons aan de belemmering die investeringskosten in een metro kunnen vormen, zonder te spreken over de technologische afhankelijkheid van de industrielanden.

rol (huisvesting, werkgelegenheid, onderwijs). De dichtheid in Parijs is van dien aard dat een metro er eerder waar gerechtvaardigd is, zo hoog is het aantal te vervoeren personen. Daaraan dient men de verhouding gebruikers van het openbaar vervoer toe te voegen. Die hangt af van de efficiëntie, maar ook van vele andere parameters (sociale groepen, parkeergelegenheid, enz.). Deze drie factoren kunnen elkaar versterken, tegengaan of opheffen. Londen is bijvoorbeeld niet zo dichtbevolkt maar zeer uitgestrekt en heeft een zeer hoge gebruiksgraad van het openbaar vervoer. Het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen is er immers bijzonder laag. Verder speelt de metro er ook een rol als gewestelijk expresnet met de voorsteden. We stippen aan dat bij de eerste drie factoren enkel het marktaandeel van het openbaar vervoer kan evolueren op korte en middellange termijn, in het bijzonder door het mobiliteitsbeleid.

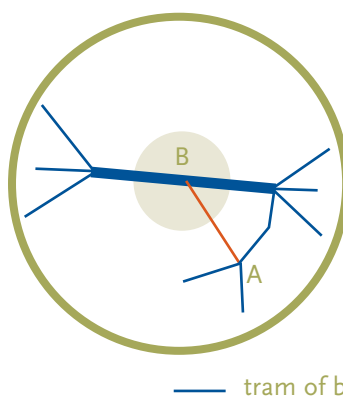
Aan deze drie belangrijke factoren moet men ook andere bijzonderheden van de stedelijke geografie toevoegen. De ligging van belangrijke gebouwen (stadion, concertzaal, winkelcentrum, enz.) kan bijdragen tot het rechtvaardigen van een metrolijn, vooral als die regelmatig gebruikt worden. Hetzelfde geldt voor de 'mensenstromen' tussen stations en tewerkstellingspolen (denken we in Brussel maar aan de grote stroom pendelaars tussen het Centraalstation en de Europese wijk, die onvoldoende bediend wordt door de spoorwegen ; in Parijs veroorzaakt de overconcentratie aan kantoren in centrum-west (rond L'Opéra en La Défense) grote oost-west stromen, gevolg van een onevenwichtige ruimtelijke ordening). Tot slot hebben de karakteristieken van het oppervlaktenet (trams en bussen) eveneens een impact op het gebruik van een metrolijn. De bouw van een metrolijn kan verschillende oppervlakte-

FIGUUR 1: Metro en alternatieven

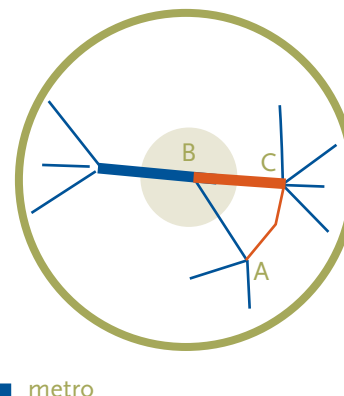


FIGUUR 2: Metro en inefficiëntie van het bovengrondse net

KORTSTE TRAJECT A-B



SNELSTE TRAJECT A-C-B



lijnen wijzigen, door de passagiers samen te brengen op één enkele metrolijn, met een sterke concentratie van de stromen (figuur 1). Als bovendien, zoals in Brussel, het oppervlaktenet het slachtoffer is van het drukke autoverkeer, kunnen gebruikers de voorkeur geven aan omleidingstrajecten met een tram in eigen bedding plus metro, in plaats van een rechtstreekse maar tragere oppervlaktelijn (figuur 2). Het gebruik van de metrolijn neemt dan toe door de inefficiëntie van bussen of trams⁴. Een multipolaire bediening door spoorwegen of een uitgebreid en

efficiënt oppervlaktenet leiden dan weer tot een lager metrogebruik.

3. METRO EN KEUZE VAN VERVOERMIDDEL

Vanuit de klassieke visie op transportplanning wordt het individu beschouwd als een rationeel wezen dat nauwgezet het vervoersaanbod bestudeert en vervolgens een keuze maakt, waarbij de voorkeur uitgaat naar de doeltreffendste oplossing. Vanuit een dergelijke invalshoek zou het "volstaan" om de efficiëntie van het openbaar vervoer te



verbeteren om automobilisten over de streek te trekken. In die logica zou de aanleg van een metrolijn de druk van de wagen doen afnemen. Maar de keuze van de vervoerswijze is heel wat complexer : mensen bewegen in hun sociale omgeving en hun vervoerswijze wordt beïnvloed door heel wat variabelen (sociale klasse, aanwezigheid van een parkeerplaats op het werk of bedrijfswagen, sociale waardering van de wagen, uurroosters, combinatie van verschillende verplaatsingen, enz.)⁵. **Figuur 3** toont duidelijk dat een goede bediening door het openbaar vervoer niet altijd een hoog gebruik inhoudt en omgekeerd. Men stelt immers vast dat

het marktaandeel van het openbaar vervoer hoger ligt in de wijken rond het Verboekhovenplein in Schaarbeek of Val Maria in Neder-Over-Heembeek, dan in Oudergem of Woluwe langs het metrotraject. De kaart toont immers meer de geografie van sociale tegenstellingen dan de kwaliteit van de bediening. Onder voorbehoud van diepgaandere analyses⁶ kan men stellen dat in volkswijken en bij de middenklasse, de werkende bevolking in grote mate het openbaar vervoer nemen, al dan niet de metro, omwille van de sociale dwang (goedkoper dan een wagen). In gegoe- de wijken is er echter een metro nodig om pendelaars aan te trekken. In alle

- 4/ Een concreet voorbeeld: voor een traject tussen het station van Etterbeek en het stadscentrum zou men bijvoorbeeld de trams van de grote ring gebruiken en vervolgens de metro, in plaats van bus 95 (of in de plaats van de trein, weinig frequent en moeilijk toegankelijk door de verschillende tariefformules).
- 5/ Zie V. Kaufmann (2000), "Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines – la question du report modal", Presses polytechniques et universitaires romandes.
- 6/ In het bijzonder rekening houdend met de werkplaats.

gevallen is de link tussen de metro en het gebruik van het openbaar vervoer dus verre van automatisch.

Hieruit vloeit voort dat, in een bepaalde stad, de metro niet noodzakelijk is om een vervoerswijze te beïnvloeden, maar eerder om passagiers op te vangen, waarvan het aantal afhangt van de bovenvermelde factoren en waarvan de evolutie vooral afhankelijk is van voluntaristische beleidsmaatregelen die het gebruik van de wagen in de stad ontmoedigen (vermindering van parkeermogelijkheden in kantoorwijken, capaciteitsvermindering van grote verkeersassen, in vraag stellen van bedrijfswagens, enz.). Samenvattend kunnen we stellen dat voor de keuze van de vervoerswijze, de metro zich niet zozeer kan opdringen als "pull" maatregel, maar eerder als gevolg van "push" maatregelen.

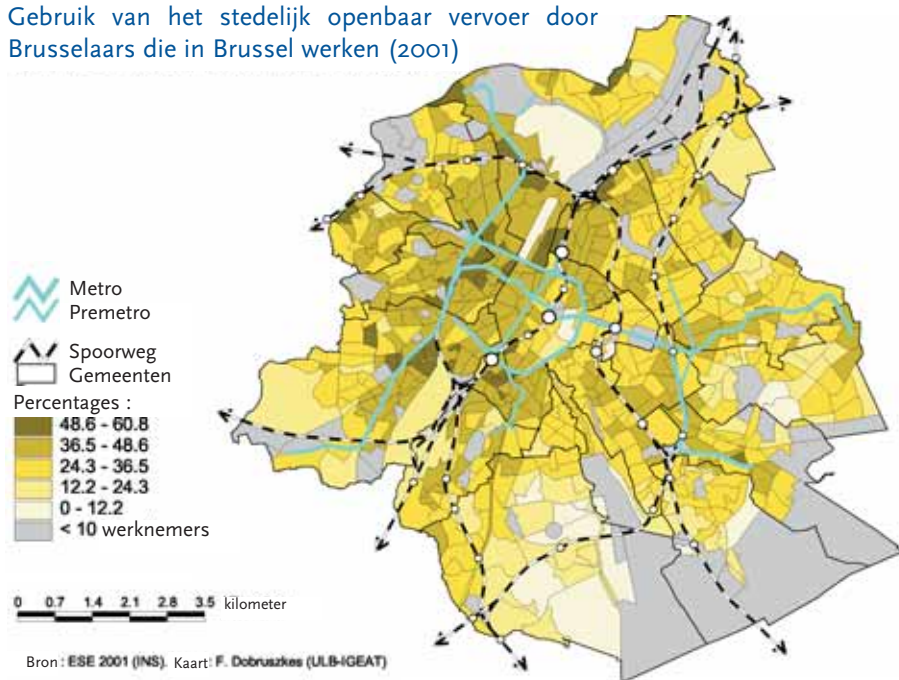
4. VERHOUDING TUSSEN METRO EN STAD

4.1. De impact van werken

Als een metro gerechtvaardigd is en er financiële middelen beschikbaar

FIGUUR 3

Gebruik van het stedelijk openbaar vervoer door Brusselaars die in Brussel werken (2001)





zijn, is het volgende belangrijke punt ongetwijfeld de uitvoering van de werken. Schematisch voorgesteld zijn er twee werkwijzen: ofwel wordt de ruimte (openbaar of privé) opgelegd over de hele lengte van de lijn, ofwel worden er tunnelboormachines gebruikt die graven vanuit putten (zoals in de Kanaaltunnel, een deel van de metro in Londen en de Brusselse metro onder het park).

De eerste oplossing is zichtbaarder aan de oppervlakte en de impact (voor omwonenden, winkels, verkeer, enz.)

hangt af van de modaliteiten van de werken (al dan niet moeten overgaan tot onteigeningen, duur, werkuren, opeising van terreinen, enz.). Het is mogelijk om de ruimte slechts "korte" tijd open te leggen (minder dan een jaar) als de omstandigheden gunstig zijn. Op zich is deze techniek niet vernielend zolang er voldoende grote wegen gevolgd worden, in het bijzonder voor de stations. In Brussel, waar de metro bijna volledig in open lucht werd gebouwd, volgen bijna alle lijnen wegen en spoorwegen. Er moest zeer weinig worden afgebroken, behalve

FIGUUR 4

Lijn 1 van de Brusselse metro in de omgeving van het kanaal (1996)



waar dit bewust gebeurde om politieke redenen, bv. in Molenbeek ten westen van het kanaal (wijk Sint-Marie, zie **figuur 4**). Er kunnen littekens achterblijven, vooral als de heropbouw van afgebroken gebouwen niet uitgevoerd of zelfs niet gepland werd (bv. de hoeken van het Albertplein in Vorst).

De tunnelboor is een minder storende oplossing, maar heeft een aantal bepaald nadelen: hogere kostprijs⁷, kan verzakkingen van gebouwen teweegbrengen (zoals in Parijs met de bouw van de RER E) en verplichte keuze voor diepe stations die a priori minder gemakkelijk toegankelijk zijn voor de gebruikers. Behalve als men zeer dure technieken aanwendt, moet bij tunnelboren de ruimte toch opgelegd worden voor de bouw van de stations, met het risico dat bepaalde tussenstations niet gebouwd worden omwille van het prijskaartje of lokaal protest.

4.2. Impact na de werken

Soms vóór de ingebruikname, en nog meer erna, heeft een metrolijn een impact op de bediende wijken: grondspeculatie en dus wijziging van de stedelijke functies (concurrentie wonen / werken) of de sociaal-ruimtelijke structuur (bijdrage tot gentrificatie), impact op de commerciële structuur, enz.

Die "structurende" effecten hebben in feite niets automatisch. Ze blijven onzeker, moeilijk voorspelbaar en variabel naar gelang van de steden, wijken en de voorafgaande impact van de werken. Eenzelfde metrolijn kan perfect andere effecten hebben volgens de wijken die ze doorkruist en de algemenere dynamiek. Er bestaan weinig *ex post* studies en het is gemakkelijk om de metro met de vinger te wijzen voor een bepaalde evolutie 'terwijl al de rest gelijk is gebleven'. Objectivering blijft dus vaak noodzakelijk, met alle methodologische moeilijkheden van dien.

4.3. Welke bediening voor het stedelijk weefsel ?

Dat is een essentiële vraag die rijst van bij het ontwerp van een metrolijn. Twee variabelen zullen de verhouding tussen een metrolijn en de doorkruiste wijken bepalen : de afstand tussen de stations en de diepte van deze laatste.

De afstand tussen twee stations is een compromis tussen commerciële snelheid en bediening van de doorkruiste wijken. Hoe groter de afstand, hoe beter de commerciële snelheid, maar ten koste van de niet bediende wijken tussen stations (figuur 5)⁸. Dit zorgt voor lange verplaatsingen te voet die de tijdswinst van de metro tenietdoen of creëert een oppervlaktenet tussen metrostations, zoals in Londen, met een gemiddelde afstand tussen stations van 1.253 meter. Die afstand bedraagt 540 meter in Parijs (uitgezonderd lijn 14) en vaak minder in het centrum, waar de afstand soms minder dan 300 meter is. In die gevallen overlappen de 'werkgebieden' van de stations elkaar. Een interessant compromis is de situatie in Brussel, waar de gemiddelde afstand tussen stations 611 meter bedraagt, maar waar er vaak een toegang is aan de twee uiteinden van de perrons, waardoor de afstanden aanzienlijk verminderen. De Londense stations zijn vaak slechts toegankelijk via één kruispunt

De diepte van de stations is een ander cruciaal element in de verhouding tussen gebruikers en de metro. Objectief

FIGUUR 5
Bediening van de wijken naar gelang van de afstand tussen stations



gezien verhogen diepere stations de trajectduur omwille van de tijd die nodig is om het station in of uit te raken. Zo doen ze een deel van de tijdswinst dankzij de goede commerciële snelheid van de metro teniet en maken ze de aansluiting tussen metro en trams of bussen minder vlot. Subjectief gezien, maar toch niet verwaarloosbaar, verhogen diepere stations het onveiligheidsgevoel voor bepaalde categorieën personen. Ondiepe stations bieden een veel betere aansluiting op de wijk die ze bedienen, zoals dat vaak het geval is in Berlijn of de recente Brusselse stations in de verlenging naar Erasmus. Daar werden stations gebouwd net onder het niveau van de openbare ruimte en komt men slechts één verdieping onder de grond. Dat vermindert de toegangstijd, maar tevens het kostenplaatje (kleiner volume) en de uitbating (minder roltrappen en liften). Dan rijst de vraag waarom bepaalde stations zo laag gelegen zijn. Dat kan te wijten zijn aan een initiële beslissing (tussenverdieping voor de

lokettenzaal of de verplaatsing van passagiers naar laterale perrons), technische problemen of de bouwwijze van de lijn (het gebruik van de tunnelboormachine vergt dieper gelegen lijnen).

We kunnen besluiten dat een metro gerechtvaardigd wordt door de productiviteitswinst, omdat er meer passagiers vervoerd worden. Als de optimale passagiersdrempel niet bereikt wordt, is een metro vanuit economisch standpunt zinloos. Zodra beslist is dat een metrolijn aangelegd wordt, moeten er keuzes gemaakt worden met betrekking tot de bouwwijze, in het bijzonder voor de stations, en de aanpak van de werken. Die zullen lange tijd kenmerkend zijn voor de impact van de metro op het stedelijk weefsel en de relatie tussen de stad en het openbaar vervoer.

Frédéric Dobruszkes,
lector aan ULB-IGEAT
dobrusz@ulb.ac.be

7/ In Parijs kostte het stuk van lijn 14 tussen de bibliotheek F. Mitterrand en Madeleine, dat gedeeltelijk gerealiseerd werd met de tunnelboor, 106,9 miljoen euro per km (zonder btw). Het stuk 'Het Rad' van de Brusselse metro, uitgevoerd op lage diepte onder de straat, kostte minder dan 50 miljoen euro per km.

8/ De cirkels hebben een straal van 354 meter. Volgens de stelling van Pythagoras komt dit overeen met een wandelafstand van 500 meter, uitgaande van een stratennet met vierkante structuur.

“RIJBEWIJS OP SCHOOL MOET KWALITEIT RIJOPLEIDING VERBETEREN”

Liefst 760 van de 793 secundaire scholen in Vlaanderen en Brussel nemen dit schooljaar 2008-2009 deel aan 'Rijbewijs op School', een project van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) in samenwerking met Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt. Via het project zullen zowat 45.000 laatstejaars de kans krijgen om gratis hun voorlopig rijbewijs te halen op school. Vorig schooljaar werd het project als proefproject opgestart in 25 scholen. De evaluatie van dit proefproject leverde unieke gegevens op, die onder meer verbanden leggen tussen slaagpercentages, leeftijd, geslacht en studierichting. Prof. Dr. Jan Pauwels van de KULeuven wijdde er een studie aan.

PROEFPROJECT 2007-2008

Na een enquête van de VSV en de VAB waaruit bleek dat de aandacht voor mobiliteit en verkeersveiligheid in het secundair onderwijs bedroevend laag was, is het project 'Rijbewijs op School' ontwikkeld. Een uniek project dat tot stand komt door een samenwerking tussen rij scholen, examencentra en

scholen. De VSV coördineert het geheel. Het concept: acht lessen theorie door professionele rij-instructeurs, binnen of buiten de schooluren, en het examen wordt op school afgenomen. Dit alles gratis.

Tijdens het schooljaar 2007-2008 werd het project 'uitgetest' in 25 scholen, evenwichtig verdeeld over provincies, netten en studierichtingen. 'Rijbewijs op School' bleek een schot in de roos. 56,9% van de leerlingen slaagde voor het theoretische rijexamen. Dat percentage ligt hoger dan het gemiddelde slaagpercentage voor de theorie-examens die in 2007 in de examencentra werden afgelegd (48,2%). Het mag hierbij ook opgemerkt dat binnen 'Rijbewijs op School' elke deelnemer slechts één examenkans krijgt, terwijl in het examencentrum verschillende examinanten een tweede, derde of zelfs tiende poging wagen.

De meerderheid van de leerlingen en leerkrachten liet zich na afloop van het project bijzonder positief uit: 95% vond het een goed tot zeer goed initiatief en zou het project ook aan anderen aanraden.

ANALYSE PROEFPROJECT

Prof. Dr. Jan Pauwels wijdde een studie aan het proefproject 'Rijbewijs op School'. Wij geven u hier enkele belangrijke conclusies mee, gebaseerd op gegevens van 1.297 leerlingen uit de verschillende scholen die deelnamen.

De slaagcijfers vertonen gigantische verschillen tussen de studierichtingen (zie **grafiek 1**). Ter info: om te slagen, moet een score behaald worden van 41 op 50. ASO-leerlingen (Algemeen Secundair Onderwijs) presteerden het best met 76% geslaagden. In het TSO (Technisch Secundair Onderwijs) slaagt 72,2% van de leerlingen voor het theoretische examen. Opmerkelijk zijn de ronduit slechte resultaten voor BSO-leerlingen (Beroeps Secundair Onderwijs).

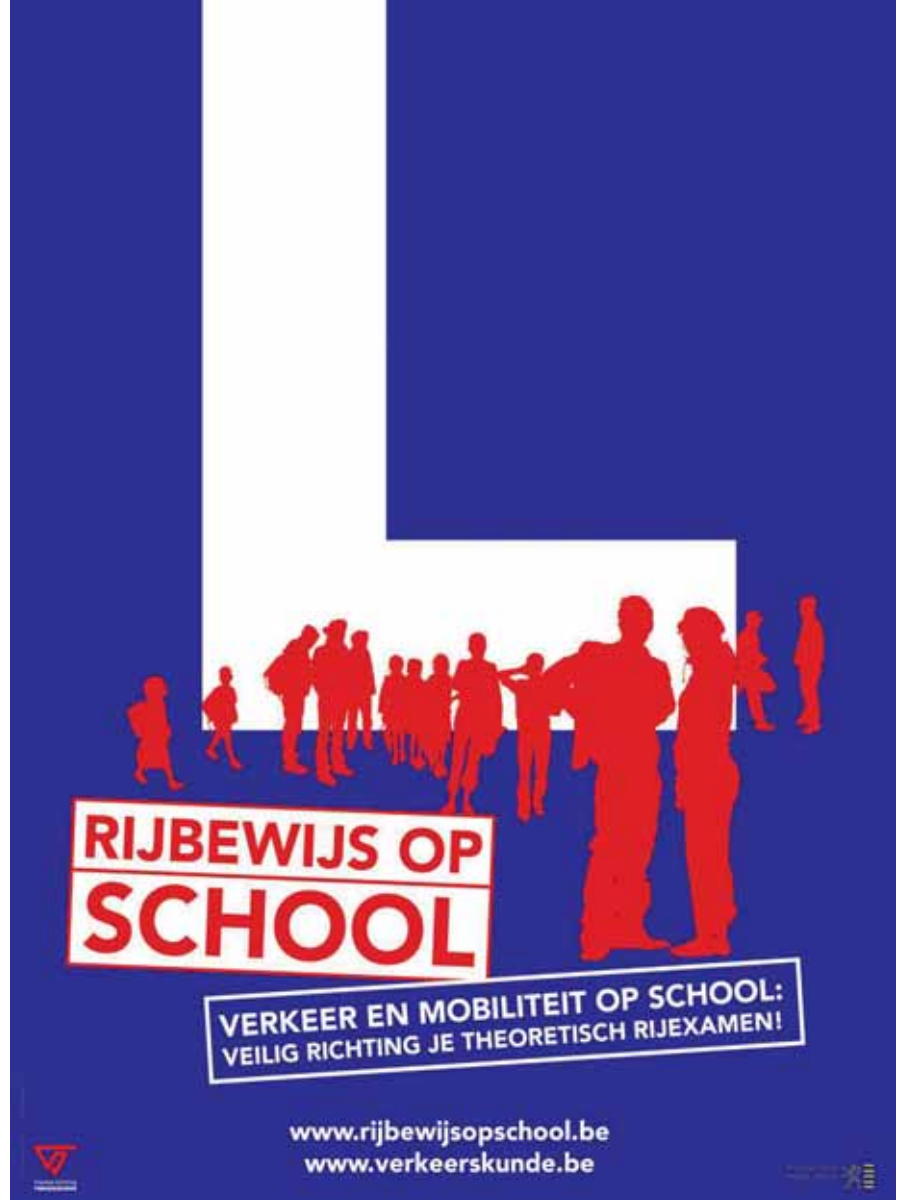


Slechts een derde van de leerlingen uit het BSO behaalde zijn theoretisch rijbewijs. Van BSO-leerlingen wordt wel eens gezegd dat ze soms minder gemotiveerd zijn voor leren in het algemeen. Deze leerlingen hebben dus meer begeleiding en bijsturing nodig. Anderzijds hebben BSO-leerlingen duidelijk nood aan aangepast (lees: vereenvoudigd) lesmateriaal. Hun taalbeheersing zou ook een rol kunnen spelen in het begrijpen van de leerstof of van de vraagstelling tijdens het examen.

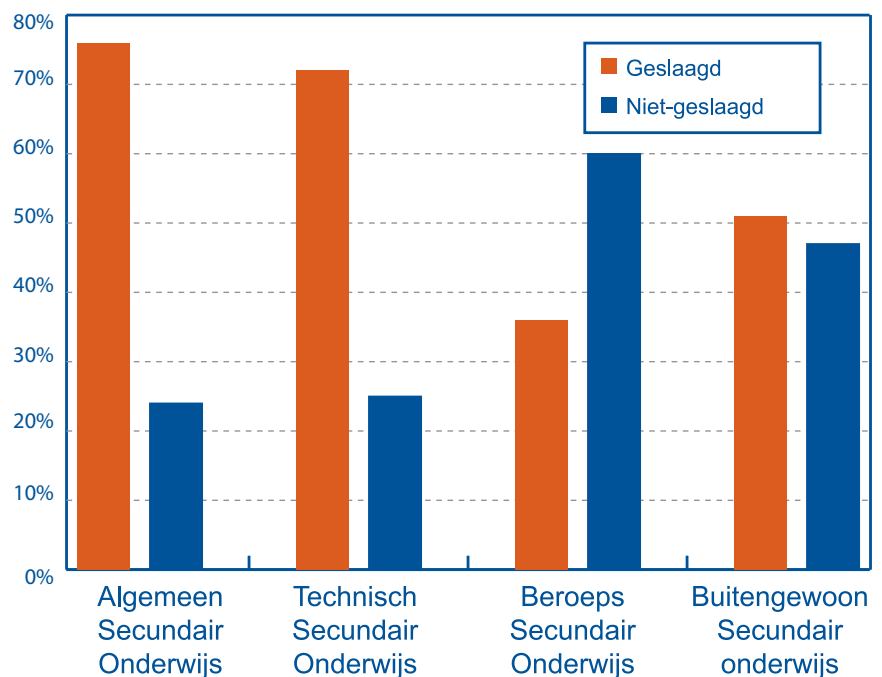
Voor alle studierichtingen geldt dat het leveren van een extra inspanning buiten de acht lessen op school leidt tot een beter resultaat bij een eerste poging op het theoretische rijexamen. Dit verklaart ook de relatief goede resultaten (51,4% geslaagd) in de proefscholen van het Buitengewoon Secundair onderwijs (BuSO), waar er tijdens het hele schooljaar voorbereid werd op het theoretische rijexamen.

Ook tussen de leeftijdsgroepen zijn er significante verschillen: over het algemeen is er een dalende trend van de gemiddelde score met toenemende leeftijd. Met andere woorden, hoe jonger leerlingen zijn, hoe beter ze presteren op het theoretische rijexamen. Bij de 17-jarigen ligt de gemiddelde score van 41,5 net boven de slaaggrens, terwijl het gemiddelde van de andere leeftijdsgroepen eronder ligt. Oudere leerlingen die bijvoorbeeld door overzitten niet 'op hun jaar' zitten, scoren zwakker dan de leerlingen die geen jaar moesten overdoen.

Nog opvallend en misschien tegen de verwachtingen in: er is geen significant verschil tussen gemiddeld behaalde score bij jongens en meisjes: 55% van de meisjes slaagde tegenover 58% van de jongens.



GRAFIEK 1



RIJBEWIJS OP SCHOOL: SCHOOLJAAR 2008-2009

De trends die tijdens het proefproject al zichtbaar waren, blijken zich ook in de huidige fase van *'Rijbewijs op School'* verder te zetten. Op dit moment (eind december 2008) beschikken we al over tussentijdse slaagpercentages van 7.800 leerlingen: 4.700 (60%) van hen behaalde zijn voorlopig rijbewijs. In het ASO slaagde 81%, in het TSO 63% en in het BSO 37%.

Het project wordt tot nog toe zeer positief geëvalueerd, zowel door leerlingen als leerkrachten: 95% van de leerlingen vindt *'Rijbewijs op School'* een goed tot zeer goed project. Ook opvallend: 75% van de leerlingen vindt dat er meer aandacht moet komen voor verkeer en mobiliteit op school. 95% van de leerkrachten raadt het project aan andere scholen aan.

WAAROM RIJBEWIJS OP SCHOOL ?

Jongeren tussen 18 en 24 jaar zijn nog steeds oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Uit de analyse van de overlijdens in Vlaanderen (cijfers 2006) blijken verkeersongevallen zelfs de belangrijkste doodsoorzaak in deze leeftijdscategorie. Het feit dat zoveel jonge mensen in zware ongevallen betrokken raken, toont aan dat we ze eigenlijk onvoldoende voorbereid alleen de weg op laten. Nochtans zijn alle jongeren die alleen een wagen mogen besturen, voordien geslaagd in zowel een theoretisch als een praktisch rijexamen (uitzondering: het model met 20 uur rijnschool). Er mag dus gesteld worden dat onze huidige rijopleiding niet voldoet.

De juiste basis voor veilig verkeersgedrag is opvoeding, zo stelt Dr. Jan

Pauwels in zijn rapport. Jonge mensen helpen zich een beeld te vormen in hoever hun persoonlijkheid, waarden en normen hun rijgedrag kan beïnvloeden, vraagt een in de tijd gespreide brede verkeersopvoeding. De school is daarvoor de meest geschikte omgeving. Als democratisch netwerk bereikt ze immers alle jongeren, wat ook hun familiale, sociale of culturele achtergrond is.

Het belang van verkeerseducatie blijkt ook uit het bestaan van de vakoverschrijdende eindtermen 7 tot en met 12 (zie tabel 1). Vakoverschrijdende eindtermen zijn minimumdoelen die niet specifiek behoren tot een vakgebied, maar onder meer door middel van meerdere vakken of onderwijsprojecten worden nagestreefd. De school heeft een inspanningsverplichting om deze eindtermen na te streven. Eindterm 12 omschrijft concreet dat de leerlingen de kennis moeten verwerven die moet volstaan als voorbereiding op het theoretische rijexamen categorie B.

Deze eindtermen bieden dus een reglementair kader voor verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Jammer genoeg blijven de eindtermen vaak dode letter. Net op het moment dat jongeren zich zelfstandiger in het verkeer bewegen en grotere afstanden overbruggen met vaak gevaarlijker vervoersmiddelen, schiet de educatie te kort. Met *'Rijbewijs op School'* wil de VSV een concrete invulling geven aan eindtermen 7 tot 12. Dankzij *'Rijbewijs op School'* krijgen alle laatstejaars eenzelfde professionele vorming en voorbereiding op het theoretisch rijexamen. Bovendien wordt er tijdens de lessen ook aandacht besteed aan duurzame mobiliteit en verantwoord verkeersgedrag.



TABEL 1

De overige **vakoverschrijdende eindtermen** die rechtstreeks verband houden met verkeer en mobiliteit worden hieronder voor de volledigheid opgesomd. Deze eindtermen maken deel uit van milieueducatie, subthema verkeer en mobiliteit in ruimtelijk beleid voor alle leerlingen.

- | | |
|---|--|
| <p>E7 De leerlingen kunnen de voor- en de nadelen van verschillende vervoerswijzen voor transport van personen, goederen en diensten afwegen op basis van verschillende criteria en een bepaalde keuze motiveren.</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>E8 De leerlingen kunnen meewerken aan het opstellen en uitvoeren van een schoolvervoersplan en verdedigen hun eigen standpunt hierin.</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>E9 De leerlingen kunnen een gedragspatroon ontwikkelen waarbij individuele gemotoriseerde verplaatsingen beperkt worden en milieubewust gekozen wordt voor een passende vervoerswijze.</p> | <p>E10 De leerlingen kunnen individueel of in groep standpunten innemen ten aanzien van een probleem van ruimtelijke inrichting of landschapsbeheer en nemen kennis van het overheidsbeleid ter zake.</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>E11 De leerlingen zijn bereid om via een constructieve inbreng invloed uit te oefenen op beslissingen, maatregelen of voorstellen die een weerslag kunnen hebben op mobiliteit, verkeer en ruimtegebruik.</p> <hr style="border-top: 1px dashed #000;"/> <p>E12 De leerlingen verwerven de kennis die moet volstaan als voorbereiding op het theoretische rijexamen categorie B</p> |
|---|--|

Eindterm 12 omschrijft concreet dat de leerlingen de kennis moeten verwerven die moet volstaan als voorbereiding op het theoretische rijexamen categorie B. Door zijn formulering impliceert eindterm 12 een resultaat. Vakoverschrijdende eindtermen houden in principe alleen een inspanningsverplichting in.

WAAROM GRATIS ?

Een degelijke rijopleiding moet ook opvoeding zijn en dat mag dus wat kosten. Als we zien dat in het deeltijds kunstonderwijs een leerling een jaar lang voor 176 euro ruim drie uur per week notenleer of keramiek kan volgen, dan moet de overheid in dit 'levensbelangrijke' opvoedingsdomein ook haar bijdrage leveren. Dit schooljaar 2008-2009 trekt de Vlaamse regering 3 miljoen euro uit voor 'Rijbewijs op School'. De scholen ontvangen maximaal 57,50 euro per lesuur, 10 euro per leerling voor het handboek en 15 euro per afgelegd examen.

LOCOMOTIEF

'Rijbewijs op School' lost niet ineens alle problemen op, maar kan als locomotief dienen voor verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Idealiter start de verkeerseducatie al in het eerste jaar. Het behalen van het rijbewijs vormt op die manier het 'sluitstuk' van verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Anderzijds is het project ook een kata-

lysator om in andere vakken verkeersopvoeding aan bod te laten komen. Zo kan in het vak godsdienst of zedenleer verkeersagressie besproken worden, of in wetenschappen de remafstand en uitstoot bestudeerd worden.

Het project 'Rijbewijs op School' kan een waardevolle bijdrage leveren om inzicht en een juiste verkeersattitude bij jonge weggebruikers positief te beïnvloeden. In welke mate dit ook effect zal hebben op het gedrag van de nieuwe, jonge bestuurders, zal mede bepaald worden door de inhoud, kwaliteit en duur van de praktische rijopleiding, die logischerwijze aansluit op de theoretische vorming. De VSV zet momenteel de krachtlijnen uit van dit praktische vervolg en onderzoekt in welke mate en op welke manier het gekoppeld kan worden aan het theoretische 'Rijbewijs op School'.

Kortom, als jongeren in het secundair onderwijs, die belangrijke levensperiode waarin mens- en maatschappijbeeld gevormd worden, niets verneemen over mobiliteit en verkeersveiligheid, dan zal het aantal ongevallen niet

afnemen. Mobiliteit en verkeersveiligheid zullen immers ook in de toekomst de levenskwaliteit in Vlaanderen mee blijven bepalen.

Els Hendrickx
Prof. Dr. Jan Pauwels

**RIJBEWIJS OP
SCHOOL**

Info:
www.rijbewijsopschool.be

Contact:
Els Hendrickx
Coördinator 'Rijbewijs op School'

Vlaamse Stichting
Verkeerskunde
Louizastraat 40
2800 Mechelen

tel. 015/44.61.31
Els.Hendrickx@verkeerskunde.be

MOBILITEIT EN GEZINSLEVEN

“ BELGIË, EEN LAND VAN PENDELAARS ”



Uit de Europese studie “Job Mobilities and Family Lives in Europe”¹ komt naar voren dat de Europeanen in het algemeen weinig emigreren, maar dat ze: dagelijks of wekelijks lange trajecten afleggen, omwille van hun werk relaties op afstand hebben, opdrachten in het buitenland vervullen of veelvuldig in Europa of elders in de wereld op zakenreis gaan...

Hoe zit dat in België? Welke soorten van ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen worden in ons land waargenomen? Zijn er gewestelijke en sectoriële verschillen wat de ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen betreft? Over welke contracten beschikken de mobiele werknemers? Worden vrouwen en mannen inzake ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen op gelijke voet behandeld? Wonen mobiele werknemers samen met een partner, hebben ze kinderen? Beschikken ze over een sociaal netwerk of over een openbare kinderopvangdienst, waardoor ze zich voor hun beroep kunnen verplaatsen?

Dit zijn de kernvragen die aan bod kwamen tijdens de namiddagconferentie die het Centre d'études sociologiques van de Facultés universitaires Saint-Louis op 17 oktober 2008 in het Europees parlement heeft georganiseerd; het secretariaat van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven was op deze conferentie uitgenodigd. Hieronder geven we een beknopt overzicht van de Belgische resultaten van de Europese studie², die werden voorgesteld door de heer Bertrand Montulet, doctor in de sociologie en onderzoeker bij de Facultés universitaires Saint-Louis van Brussel...

EEN LAND VAN PENDELAARS

Het onderzoek maakt een onderscheid tussen vier soorten van mobiele mensen: ten eerste, de langeafstandspendelaars, die minstens driemaal per week meer dan twee uur (heen en terug) onderweg zijn tussen hun woon- en werkplaats; ten tweede, de “overnighters”, die jaarlijks meer dan zestig nachten uithuizig zijn wegens hun beroepsverplaatsingen; ten derde, de “recente verhuizers”, die sinds 2004 hoofdzakelijk om beroepsredenen zijn verhuisd; en ten vierde, de mensen met een vaste relatie die omwille van hun werk niet samenwonen.

België telt 15% mobiele personen (de vier soorten van mobiele mensen samengeteld), van wie 60% (d.i. 9% van de bevolking) langeafstandspendelaars zijn. In Duitsland is de mobiliteitsgraad dezelfde als die in ons land (15%), maar is het aandeel langeafstandspendelaars kleiner (40% van de 15%, wat neerkomt op 6% van de bevolking). In ons land zijn er ruim tweemaal zoveel langeafstandspendelaars (9%) dan in Frankrijk (4%) en Polen (4%). Dit verschil wordt waarschijnlijk verklaard door de hogere bevol-

kingsdichtheid en het dichtere netwerk van de transportinfrastructuur in België.

De jongeren van 25 tot 34 jaar zijn het sterkst vertegenwoordigd in de groep van mobiele personen ; deze leeftijdscategorie heeft ook het hoogste percentage mensen met mobiliteitservaring. Met andere woorden, de jonge generaties krijgen meer te maken met het verschijnsel ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen dan de generaties die hun zijn voorafgegaan (categorieën van 35 tot 44 jaar en van 45 tot 54 jaar). In de groep mobiele mensen bevinden zich bovendien verhoudingsgewijs meer personen met een universiteitsdiploma en mensen met een tussenliggend maandloon van 2901 tot 4500 euro.

WALEN ZIJN MOBIELER

Er zijn heel wat meer mobiele Waalse werknemers (27,4%) dan Brusselse (15%) en Vlaamse (15%). Dat is toe te schrijven aan de minder goede economische toestand (er zijn minder werkaanbiedingen) en het meer verspreide woningenpark in Wallonië, waardoor de Walen verplicht zijn moeilijkere verplaatsingsvoorwaarden te aanvaarden om het economische gezinsinkomen veilig te stellen.

De hoogste graden van ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen worden waargenomen in de communicatiesector, (33%), de openbare diensten (26%) en het bouwbedrijf (26%). In de takken sociale arbeid (8%), handel (8%) en onderwijs en wetenschappen (9%) is de ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen het laagst. De verklaring hiervoor is dat in deze drie sectoren activiteiten worden uitgeoefend die logischerwijze gericht zijn tot mensen in de nabijheid (personen met sociale moeilijkheden, eigen klanten, leerlingen...).

VROUWEN EN MANNEN: EEN TRADITIONELE ROLVERDELING...

Algemeen gesproken zijn mannen, of ze nu al dan niet een betaalde beroepsactiviteit uitoefenen, mobieler dan vrouwen.

Samenwonende mannen (met of zonder kinderen) zijn mobieler (resp. 21,4% en 17,8%) dan de vrouwen die zich in dezelfde gezinssituatie bevinden (resp. 6,4% en 13,3%). Mannelijke gezinshoofden van een eenoudergezin (29,7%) zijn mobieler dan vrouwelijke gezinshoofden van een eenoudergezin (7,5%), Alleenstaande vrouwen (19,2%) zijn daarentegen mobieler dan alleenstaande mannen (15,3%).



1/ De resultaten van deze studie werden gepubliceerd in het boek "Mobile Living Across Europe I. Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries".

2/ Deze Europese studie is gebaseerd op een enquête bij 7220 personen met een leeftijd van 25 tot 54 jaar in zes Europese landen, waaronder België. In België werden 1096 personen van 25 tot 54 jaar bevroegd. Van deze personen zijn er 699 niet-mobiel en 397 mobiel. De zes bij de studie betrokken landen zijn België, Frankrijk, Duitsland, Spanje, Polen en Zwitserland.

Met andere woorden: de aanwezigheid van kinderen heeft een omgekeerd effect op de mobiliteit naargelang van het geslacht. Mannen zijn des mobieler als ze met een partner samenleven en als het samenwonende paar kinderen heeft. Vrouwen, daarentegen, zijn des te mobieler als ze alleenstaande zijn. Hiervoor bestaat een mogelijke verklaring: in de meeste landen worden de gezinsverantwoordelijkheden (huishoudelijke taken, opvoeding van de kinderen enz.) op een traditionele manier verdeeld..

PROFIEL VAN DE MOBIELE WERKNEMERS

De mobiele werknemers werken vaker in internationale bedrijven dan de niet-mobiele werknemers ; het aantal mobiele werknemers dat meer dan 43 uur per week werkt is ook groter. De niet-mobiele werknemers hebben vaker dan hun mobiele collega's een halftijdse overeenkomst of een contract van kortere duur.



3/ Genoteerd moet worden dat vooral de vrouwen bereid zijn om gezinsredenen hun beroepsloopbaan te onderbreken/beëindigen of hun arbeidstijd te verminderen.

De mobiele werknemers verklaren doorgaans minder tevreden te zijn over hun job dan de niet-mobiele werknemers. Meer mobiele werknemers geven voorrang aan hun werk (19,4 tegenover 13,2% voor de mannen en 17,9 tegenover 10,3% voor de vrouwen), terwijl voor meer niet-mobiele werknemers hun gezin op de eerste plaats komt (63,2 tegenover 47,8% bij de mannen, 67,3 tegenover 50,1% bij de vrouwen).

Het aandeel van de werknemers die hun beroepsloopbaan stopzetten of onderbreken om tijd te nemen voor hun gezin is groter bij de "niet-mobielen" (23%) dan bij de "mobielen" (11%). Daarentegen is het aandeel werknemers die om dezelfde reden

hun arbeidstijd inkorten of hun arbeidslast verminderen groter bij de "mobiele" werknemers (31%) dan bij de "niet-mobiele" werknemers (20%)³.

"MOBIELE" VERSUS "NIET-MOBIELE" WERKNEMERS

Mobiele werknemers leven vaker samen met een mobiele echtgeno(o)t(e) (13%) dan de niet-mobiele werknemers (5%). Hoewel gelijkaardige verhoudingen van personen in een stabiele relatie worden waargenomen, telt men ook minder gehuwden bij de mobiele dan bij de niet-mobiele werknemers.

Meer "niet-mobiele" werknemers delen hun vrijetijdsactiviteiten met hun echtgeno(o)t(e) dan "mobiele" werknemers.

Mobiele werknemers beschikken meer over een sociaal netwerk (ouders, schoonouders, grootouders enz.) of over een openbare kinderopvangdienst

waardoor ze voor hun werk mobiel kunnen zijn. In streken met weinig werk-aanbiedingen (bv. Wallonië) zijn de kinderopvangmogelijkheden (bv. voor-schoolse opvang vanaf 6 uur in de ochtend) weinig ontwikkeld.

De mobiele werknemers zijn meer geneigd naar een andere regio te verhuizen dan de niet-mobiele werknemers. Het aandeel van personen die niet bereid zijn te verhuizen naar een andere streek is groter in Vlaanderen (71,5%) dan in Wallonië (59,5%) en dan in Brussel (35,3%).

Niet-mobiele werknemers zijn meer gehecht aan hun grondgebied (hun woning, hun streek/land van oorsprong, Europa) dan de mobiele werknemers.

MOBIELE ZIJN = EEN BAAN HEBBEN ?

De mobiliteitservaring, het feit dat men vroeger mobiel is geweest en/of nu mobiel is, staat niet in verband met het al dan niet hebben van een baan.

Op zich vormt "mobiel zijn" dus geen individuele garantie tegen werkloosheid, hoewel meer ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen ertoe kan bijdragen dat vraag naar en aanbod van werk op de arbeidsmarkt beter op elkaar worden afgestemd.

Men stelt integendeel hogere werkgelegenheidsgraden vast bij personen die plaatselijk verankerd blijven dan bij personen die "mobiliteitspraktijken" hebben ontwikkeld. Dit kan allicht worden verklaard door het belang van de sociale netwerken in de zoektocht naar een baan.

CONCLUSIES EN BELEIDSAANBEVELINGEN

De ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen is op zich niet per se een posi-

tief gegeven. De mobiele werknemers schikken zich doorgaans des te meer in hun mobiliteit naarmate ze ervoor hebben gekozen: de meeste mensen zijn gehecht aan hun grondgebied en zouden er de voorkeur aan geven niet mobiel te moeten zijn. Bijgevolg rijst de vraag of de mobiliteit moet worden bevorderd, of een economische ontwikkeling die deze niet bevordert. Zou het vanuit menselijk oogpunt en voor de gezondheid en het leefmilieu niet interessanter zijn een beleid van ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen te voeren dat eerder de werkgever dan de arbeidskrachten tracht te verplaatsen ?

Volgens de heer Bertrand Montulet moeten de beleidsinstanties :

- afstappen van het ideologisch prijzen van « de mobiliteit omwille van de mobiliteit » en een duidelijk onderscheid maken tussen situaties waarin ze voordelig is en ondersteuning verdient en situaties waarin mobiliteit nefast is en bijgevolg moet worden ontmoedigd. Met andere woorden, de beleidsinstanties moeten erop toezien dat hun beleid niet de mobiliteit « omwille van de mobiliteit » bevordert, maar effectief daar de beroepsmobiliteit ondersteunt waar ze zowel voor de onderneming als voor de samenleving noodzakelijk en functioneel is ;
- de ondernemingen (vooral de bedrijven die nood hebben aan mobiele arbeidskrachten) aanmoedigen om hun mobiele werknemers meer arbeidsvoldoening te bezorgen door nieuwe diensten in te voeren waarmee het gezins- en het beroepsleven met elkaar in evenwicht blijven, bv. de erkenning van de kosten die verbonden zijn aan de mobiliteit en van de « tijdelijke kosten » van de mobiliteit voor het gezin, kinderopvang enz. ;
- het vraagstuk van de ruimtelijke beroepsmobiliteit omkeren door de ontplooiing van een plaatselijke economie te bevorderen via de mobiliteit van de werkverschaffers naar de omgeving van de arbeidskrachten, wat bovendien een goede zaak zou zijn voor het leefmilieu ;
- een aanwervingsbeleid aanmoedigen dat de voorkeur geeft aan personen die dicht bij hun arbeidsplaats wonen en, wanneer dat onmogelijk is, de vestiging van de nieuwe werknemers in de buurt van het bedrijf bevorderen en daarbij rekening houden met hun gezinssituatie (bv. de ligging van de school waar hun kinderen 's ochtends moeten worden afgezet en 's avonds moeten worden opgehaald) en de arbeidssituatie van de andere gezinsleden (de plaats waar hun partner werkt, de jobmogelijkheden voor hun partner in de omgeving van de onderneming...)
- voor ogen houden dat een toename van de ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen op zich geen garantie is tegen de werkloosheid. Om de gebrekkige afstemming van vraag naar en aanbod van arbeid op de arbeidsmarkt te verbeteren, moeten de betrokken beleidsinstanties niet alleen de toegang tot de mobiliteit bevorderen, maar ook, voor de mobiele arbeidsplaatsen (bv. bouwerven), de talentkennis van de mensen op arbeidstijd verbeteren, de kinderopvangstructuren ontwikkelen, de harmonisering van de validering van de ervaringsbewijzen tussen de gewesten en gemeenschappen verhogen enz.⁴ ;
- in gedachten houden dat kinderen in kinderopvangdiensten buiten het gezinsverband vaak langere dagen doorbrengen in stimulerende en affectieve omstandigheden die niet noodzakelijk bevorderlijk zijn voor



hun ontwikkeling op lange termijn. Vaak vertonen de “van hot naar her verplaatste” kinderen problematisch gedrag op school. Kinderen kunnen moeilijk op een serene manier worden opgevoed als er nauwelijks sprake is van een gezinsleven buiten de uren die aan het werk worden gewijd ;

- bij de ontwikkeling van elk beleid van ruimtelijke mobiliteit om beroepsredenen streven naar evenwicht tussen de levenssferen. Op dit moment dragen de maatregelen ter bevordering van kinderopvang in het kader van een mobiliteitsbeleid bij tot de oplossing van bepaalde economische problemen (bv. de slechte afstemming tussen vraag naar en aanbod van arbeid op de arbeidsmarkt), maar zien ze vaak het belang van de privésfeer van de individuen over het hoofd.

Michèle Pans
mipa@ccecrb.fgov.be

Dit artikel verscheen reeds in de maandelijkse sociaal-economische Nieuwsbrief van de CRB nr. 143, december 2008, p. 22-26

4/ Volgens de heer Montulet is het van het grootste belang ervoor te zorgen dat de harmonisering van de validering van de ervaringsbewijzen niet langer een belemmering vormt voor de geografische en intergewestelijke mobiliteit van de werkzoekenden. Volgens hem moet elk gewest de vaardigheden die in de andere gewesten werden verworven erkennen. Momenteel worden de ervaringsbewijzen die werden verkregen in Vlaanderen niet altijd erkend in Wallonië en worden de « titres de compétences » die in Wallonië zijn verworven niet altijd in Vlaanderen erkend.

DE GROOTSTE EUROPESE SAMENKOMST ROND FIETSEN IN DE STAD KOMT NAAR ONS TOE!

“VELO CITY 2009, IN TOUR&TAXIS, VAN 12 TOT 15 MEI 2009”

Het is een buitengewoon geluk dat Brussel dit jaar gaststad wordt van deze tweejaarlijkse conferentie. Een goede gelegenheid om goede praktijkvoorbeelden te inventariseren op het vlak van fietsen, overal in Europa en de hele wereld. Wie in Brussel werkzaam is rond mobiliteit, mag dit gewoonweg niet missen.

Naast de ateliers zijn er ook praktische bezoeken gepland: woensdag in Gent of Luik en donderdag in Brussel. Voor de verantwoordelijken voor mobiliteit in België is het echt de gelegenheid om alle aspecten van de rol van de fiets in de mobiliteit in de stad uit te diepen, in drie en een halve dag.

Als verantwoordelijken voor mobiliteit in Brussel is het primordiaal dat we dit evenement samen in een internationaal kader plaatsen. Het is belangrijk aanwezig te zijn voor onze gastheren en onze ervaringen met hen te delen. Het is ook belangrijk de dialoog met de verenigingen te kunnen voortzetten.

Veel van wat er sinds 1990 in Brussel gebeurd is op het vlak van het fietsbeleid, putte inspiratie uit de vorige edities van Velo City tot vandaag, nu Velo City 2009 het fietsplan 2005-2009 afsluit. Velo City 2009 moet voor iedereen een nieuwe start vormen voor de voortzetting van een dynamisch beleid voor de dagelijkse fietsers in het Brussels Gewest.

Het programma is zeer professioneel, in die zin dat alle betrokkenen gekozen werden voor hun relevantie op het vlak van de geselecteerde thema's. "Vier dagen, dat is te veel!" Nee, het is niet te veel als men nieuwsgierig is, als men zich laat meeslepen en al die beelden, ideeën, debatten in zich wil opnemen. Vier dagen zijn echt nodig om informatie in te winnen en nieuwe initiatieven op het getouw te zetten.

Ideeën moeten rijpen en men moet de oplossing vinden die het best aan de situatie aangepast is. Acties ondernemen zonder achterom te kijken of na te denken, is repetitief en niet creatief genoeg. Steden die ter plaatse blijven trappelen in hun mobiliteitsbeleid, gaan achteruit en oogochelen hun inwoners!

Door de luchtvervuiling moet er voor de gezondheid van de Brusselaars meer aandacht gaan naar de zachte weggebruiker dan nu het geval is. Wij zijn allemaal verantwoordelijk.

Overzicht van de thema's die er aan bod zullen komen :

- Intermodaliteit in de stad
- Transport van de toekomst
- De burgemeesters van Bordeaux, Amsterdam en Portland
- Klimaatverandering en vervoer
- Petroleumcrisis en de fiets
- Economie en de fiets
- Gezondheid en de fiets

- Bezoek van Gent of Luik
- Marketing
- Stadsplanning
- De fiets op school
- Het beeld van de fietser
- Het Europees vervoerbeleid

Pierre-Jean Bertrand,
Mobiel Brussel
pjbertrand@mrbc.irisnet.be



Meer informatie :
www.velo-city2009.com

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

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT !

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.....

BON INGEVULD TERUG TE ZENDEN NAAR DE MOBILITEITSCEL VAN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS GEWEST (VSGB)

