


DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

Wat is de impact van een campagne preventie verkeersveiligheid?



BRÛLER UN FEU PEUT VOUS COÛTER CHER
ROOD NEGEREN IS EEN ZWARE TOL RISKEREN

DRIEMAANDELIJKS NR. 26 | HERFST 2009 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Het Observatorium Zone 30 van Mobil Brussel
- Quads, een van de plagen van Egypte ?

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- "Duurzame mobiliteit van en naar school", dat belangt ook de gemeenten aan
- In Hasselt "Samen anders mobiel !"

EDITORIAAL 03

DOSSIER : PREVENTIE VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNE

WAT IS DE IMPACT VAN EEN CAMPAGNE
PREVENTIE VERKEERSVEILIGHEID ? 04>07

VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES :
FEITEN, VERZINSELS EN VERWACHTINGEN 08>09

OBSERVATORIUM ZONE 30
VAN MOBIEL BRUSSEL 10>12

QUADS, EEN VAN DE PLAGEN VAN EGYPTE ? 13>17

NIEUWE PUBLICATIES:
MOBIEL BRUSSEL EN HET OPZOEKINGSCENTRUM
VOOR DE WEGENBOUW OP DE TANDEM 18

IN HASSELT «SAMEN ANDERS MOBIEL !» 19>21

DOSSIER : DURZAME MOBILITEIT VAN EN NAAR SCHOOL

« DUURZAME MOBILITEIT VAN EN NAAR SCHOOL »,
DAT BELANGT OOK DE GEMEENTEN AAN 22

SINT-GILLIS SPEELT DE TROEF VAN VERKEERSVEILIGHEID ! 23

VEILIGHEID EN MILIEU STAAN CENTRAAL IN BASISCHOOL
FLORALIA TE SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE 24>25

ROL VAN DE GEMEENTEN
IN DE MOBILISERING VAN DE SCHOLEN 26>27

"VELO CITY" 2010 IN DENEMARKEN 28

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 : Chantal Roland, Erik Caelen, Christiaan Van Sumere, Françoise Bradfer, Brigitte Ernon, Bernadette Gany, Julie Godart, Olivier Dubrulle, Geoffrey Defuisseaux, Martine Romain, Barbara Decupere, Jean-Michel Reniers

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

MOBIEL BRUSSEL

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



Als ministers bevoegd voor mobiliteit leggen we de lat hoog. We willen de verkeerslast in onze hoofdstad met liefst 20 procent doen dalen in vergelijking met het referentiejaar 2001. Een ambitieus, maar haalbaar streefcijfer. Het STOP-principe zal daarbij als leidraad fungeren. Dat betekent steeds eerst kiezen voor Stappen, daarna Trappen, vervolgens het Openbaar vervoer en tot slot pas, indien nodig, het Privé-vervoer. Om dat te realiseren zullen we investeren in meer en beter openbaar vervoer, fietsinfrastructuur en een veilige omgeving voor zwakke weggebruikers.

Brussel moet immers werk maken van duurzame mobiliteit. Alleen zo kan het zijn nationale én internationale rol als woon-, werk- en leefstad blijven vervullen. Brusselaars, pendelaars, ondernemingen en toeristen hebben baat bij zulke investeringen. Een efficiënt en vlot toegankelijk openbaar vervoer is uiteindelijk in ieders voordeel.

Brussel, waar fietsers en voetgangers zich thuis voelen

Meer ruimte voor fietsers is en blijft een grote uitdaging. Voor korte afstanden dient ook het stappen gepromoot worden. De volgende jaren moet Brussel, dankzij een Voetgangersplan, uitgroeien tot een plek waar men aangenaam en veilig kan wandelen.

Brussel: een bruisende stad van ontmoeting

Voorts staat de mobiliteitsproblematiek in Brussel natuurlijk niet los van een betere inrichting van openbare ruimten. Deze openbare ruimten moeten nog meer dan vroeger uitgroeien tot echte ontmoetingsplaatsen, waar het bruist van leven en kunst. Nog meer dan vroeger moet onze aandacht gaan naar het creatief aanwenden van bestaande middelen om mooie architecturale projecten te verwezenlijken. Mooi hoeft daarbij niet altijd duur te zijn.

Brussel: een stad voor iedereen

Mobiliteit is een basisrecht. Personen met beperkte mobiliteit stuiten nog op heel wat hindernissen die hun bewegingsruimte sterk belemmeren of zelfs onmogelijk maken. Daarom moet het openbaar vervoersnet worden aangepast aan noden van personen met beperkte mobiliteit. Ook de publieke ruimte moet bij elk herinrichtingsproject voor iedere burger veilig en vlot toegankelijk zijn.

Brussel, een veilige stad

Een ander speerpunt in ons beleid is het verhogen van het veiligheidsgevoel in en om het openbaar vervoersnet. Recent onderzoek wees nog uit dat heel wat ouderen zich onveilig voelen in Brussel. Een van de zaken die het veiligheidsgevoel verhogen, zijn nette stations. Daar willen we dan ook volop werk van maken.

We hebben de komende vijf jaren dus heel wat werk voor de boeg. En dat doen we uiteraard niet alleen. Ons beleid is er een van samenwerking. Met de gemeenten, met de verenigingen, met de bedrijven, met de scholen. Kortom met iedereen die betrokken is bij de nieuwe stedelijke mobiliteit. Brussel moet bewegen, laten we daar samen werk van maken !

Brigitte Grouwels,
Minister voor Vervoer, Openbare Werken,
Informatica en Haven

Bruno De Lille,
Staatssecretaris voor Mobiliteit, Openbaar Ambt,
Gelijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging

BEFORE



AFTER



ROULER VITE TUE
SNEL RIJDEN DOODT

WAT IS DE IMPACT VAN EEN CAMPAGNE PREVENTIE VERKEERSVEILIGHEID ?

HET VOORBEELD VAN DE CAMPAGNE “SNEL RIJDEN DOODT” IN HET BRUSSELS GEWEST IN OKTOBER 2008

Sinds 2004 voert het Brussels Gewest jaarlijks een campagne rond verkeersveiligheid. Zo ook in oktober 2008, in samenwerking met de 19 gemeenten, de 6 politiezones, de gouverneur, het BIVV, de MIVB, het Parket en de VSGB. Doel van de campagne was de sensibilisering van de weggebruikers voor de gevaren van overdreven snelheid.

WAAROM EEN CAMPAGNE ROND OVERDREVEN SNELHEID IN BRUSSEL?

Het Brussels Gewest is sterk verstedelijkt en heeft een sterk vertakt wegennet met heel veel wegen met zeer uiteenlopende profielen: grote verkeersassen, wijkwegen of woonzones, tunnels en noem maar op.

Op bepaalde wegen zijn automobilisten geneigd om te snel te rijden. Wat is er verleidelijker dan te versnellen op de Mettewielaan of eens stevig gas te geven in een lege tunnel. Jammer genoeg tonen de ongevalstatistieken dat overdreven en onaangepaste snelheid een van de voornaamste oorzaken blijft van verkeersongevallen. Ook het Brussels Gewest ontsnapt niet aan die regel. Naast de ongevallen en de soms dramatische gevolgen brengt overdreven snelheid nog andere ongemakken teweeg, zoals luchtvervuiling of lawaaihinder, zonder het dan nog te hebben over het onveiligheidsgevoel bij Brusselaars die auto's door hun wijk zien 'scheuren', vlak bij een park waar kinderen spelen.



Om de ketting 'hoge snelheid – ongevallen' te doorbreken heeft het Brussels Gewest ervoor geopteerd de snelheidscontroles op te drijven door nieuwe onbemande camera's op te stellen op de zwarte punten die de politie geïnventariseerd heeft. Een honderdtal palen werden geplaatst, overeenkomstig de aanbevelingen van de Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

Repressie kan echter slechts doeltreffend zijn als ze gepaard gaat met sensibilisering. Maar de automobilist in Brussel ziet niet altijd wat precies de snelheidslimiet is (50, 70, 30 km/uur, meer of minder? En wat nog erger is, soms kennen ze die zelfs helemaal niet. Te vaak laat men zijn omgeving zijn rijgedrag bepalen en zelden past een automobilist zijn gedrag aan aan een sterk verstedelijkt milieu waar er op elk moment gevaar kan opduiken. Voeg bij dit verschijnsel nog de vastgeroeste ideeën zoals “sneller rijden betekent tijdswinst” of “minder dan 50 km per uur rijden in de tunnels is gewoonweg gevaarlijk” en u zit met een individu dat zodra hij aan het stuur zit, vergeet dat hij vlak voordien nog voetganger was.

Het doel van de campagne was de aandacht te vestigen op gevaarlijk gedrag op grote wegen en in tunnels. Er worden immers vaak snelheidsovertredingen geregistreerd. De automobilisten denken vaak ten onrechte dat ze op die grote lanen de seconden kunnen inhalen die ze vlak voordien aan een rood licht verspild hebben.

HET GEWEST BLIJFT INSPANNINGEN LEVEREN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID!



Een nieuwe campagne voor verkeersveiligheid heeft tussen 13 oktober en 13 november 2009 plaatsgevonden. Dit jaar zullen de verkeerslichten centraal staan. Door het rode licht rijden veroorzaakt veel ongevallen, zeker in de stad, waar er meer kruispunten zijn. Bovendien wordt er ondanks de plaatsing van flitspalen vastgesteld dat er in Brussel veel overtredingen gebeuren. In 2008 werden er 8.612 overtredingen vastgesteld met betrekking tot het rood licht (door het rood licht en/of te snel rijden) op een totaal van 40.592 overtredingen, zijnde meer dan 21 %.

We stellen ook steeds vaker vast dat voetgangers en fietsers de verkeerslichten niet naleven (er is jammer genoeg nog geen enkele statistiek die deze trend bevestigt).

Even naar rechts en even naar links kijken en de voetganger of fietser gaat het kruispunt op, terwijl hij ten onrechte denkt dat zijn reactiesnelheid (stoppen, lopen of versnellen) in geval van gevaar groter zal zijn dan die van een automobilist.

Al deze vaststellingen en statistieken tonen dat het belangrijk is alle weggebruikers eraan te herinneren dat het belangrijk en verplicht is de verkeerslichten na te leven, aan de hand van een informatie- en sensibiliseringscampagne. Het doel is niet de weggebruikers een schuldgevoel aan te praten, maar hun gedrag te beïnvloeden om hun burgerzin te bevorderen.

De onderliggende gedachte van de nieuwe campagne kan als volgt samengevat worden: "respecteer de verkeerslichten, respecteer de andere weggebruikers, respecteer uzelf!".

>> **Meer informatie over deze campagne en de resultaten ervan in de volgende nummers van uw Mobiliteitsgids.**

De algemene idee van de campagne kan als volgt samengevat worden: "Sneller rijden dan de maximumsnelheid om enkele seconden te winnen is onverantwoord."

De campagne werd op verschillende manieren gevoerd:

- Affiches in wachthokjes
- Affiches op bussen en trams van de MIVB
- Affiches op rondrijdende dragers ("air screen")
- Informatieve folders

Tijdens de laatste week van de campagne was er versterkt toezicht, met de steun van de politiezones en het Parket van Brussel.

HOE KAN MEN DE IMPACT/EFFICIËNTIE VAN DE CAMPAGNE METEN ?

Als men achteraf de impact wil inschatten, moet men de volgende informatie verzamelen:

- Hebben de mensen de verschillende boodschappen van de campagne onthouden/opgemerkt? (bekendheid van de campagne);
- Hebben ze de boodschap van de campagne begrepen?;
- Welk gedrag heeft de campagne concreet bij de doelgroep teweeggebracht? ("call to action");
- Evaluatie van de campagne in haar geheel en de verschillende aspecten (evaluatie van de efficiëntie van de verschillende communicatiedragers).

Vanuit zuiver methodologisch standpunt was er voor de studie een representatief steekproef van 432 automobilisten boven de 18 jaar nodig, die een rijbewijs hebben en wonen in het Brussels Gewest, Vlaams- of Waals-Brabant'.

- 1/ Degene die niet in Brussel wonen, moesten minstens één keer per week naar Brussel gaan.
- 2/ Doorgaans beschouwt men bij meer dan 30 % als score voor 'geassisteerde bekendheid' dat de campagne goed gescoord heeft dankzij een goed gebruik van de ondersteuningsmiddelen en voldoende media-aandacht.
- 3/ Op de globale steekproef (de respondenten die zich de campagne al dan niet herinneren) is de 'call to action' %. In dat geval spreken we van de reële 'call to action'.
- 4/ Voor deze doelgroep bedraagt de reële 'call to action' 15 %.

RESULTATEN ?

1. Er werd een duidelijk verband waargenomen tussen leeftijd en snelheid:

- Op de autosnelweg (bij vlot verkeer) blijkt 41 % van de deelnemers jonger dan 30 jaar meestal sneller dan 120 km/uur te rijden. Dat percentage daalt naarmate men ouder wordt: zo beweren slechts 27 % van de respondenten boven de 50 jaar dat ze de maximumsnelheid overschrijden.
- In de bebouwde kom zien we dat verband nog duidelijker, aangezien 40 % van de jongeren toegeeft vaak of zeer vaak de maximumsnelheid te overschrijden, tegenover slechts 26 % van de 31-50-jarigen en 18 % van de 50-plussers.

2. De beschrijving van de respondenten toont ook een fellere neiging tot snelheid bij de mannen dan bij de vrouwen.

3. De post-test toont aan dat de automobilisten zich duidelijk bewust zijn van de verkeersveiligheid in het algemeen en de snelheid in het bijzonder.

De helft van de respondenten heeft immers het gevoel over verkeersveiligheid horen spreken te hebben in de drie maanden rond de campagne en 36 % wijzen specifiek op te snel rijden (dat cijfer stijgt zelfs tot 44 % voor de jongsten). Dit resultaat toont dat de voornaamste doelgroep (de automobilisten) er zich goed van bewust is dat men hen wil aanspreken en dat de jongeren – die feller geneigd zijn om snel te rijden – voelen dat het om hen gaat. De campagne heeft dus haar doel bereikt wat de communicatie betreft.

4. De bekendheid van de campagne is uitstekend, aangezien 33 % van de respondenten zich herinnert minstens één

van de drie vormen van de visuele ondersteuning van de campagne gezien te hebben wanneer men hun de beelden van de campagne “snel rijden doodt” toont. Bij de Brusselse respondenten stijgt die score zelfs tot 40 %. De affiches hebben hun rol dus goed gespeeld en hebben volop bijgedragen tot de memorisering van de campagne².

5. Hoewel het onderwerp niet erg sexy is en zelfs moraliserend, heeft de campagne “snel rijden doodt” een uitstekende beoordeling gekregen in de enquête, met een gemiddelde score van 7,2/10. Het recept voor het succes van deze campagne berust volgens de respondenten op verschillende ingrediënten :

- a. de boodschap is eenvoudig en begrijpelijk
- b. het spreekt aan
- c. het is nuttig en niet sentimenteel

6. De impact van de campagne op het gedrag (mogelijke “call to action”, berekend op basis van de respondenten die zich de campagne herinneren) is ook zeer bevredigend in de mate dat 27 % van de deelnemers aan de enquête die de campagne opgemerkt hebben, bevestigen minstens een actie ondernomen te hebben nadat ze de campagne opgemerkt hadden³. 22 % onder hen preciseert dat ze hun gedrag aangepast hebben en de snelheidslimieten beter naleven. Een grondigere analyse van de resultaten toont dat de impact van de campagne op de wijziging van de gewoontes duidelijker is bij de 18- tot 30-jarigen (38 % bij deze doelgroep), terwijl zij toegeven dat ze het minst vaak de maximumsnelheid respecteren. Enerzijds blijkt dus dat de campagne goed gericht werkte, aangezien de automobilisten die reeds meestal de snelheidsbegrenzing respecteren, zich bevestigd voelden in



hun gedrag. Anderzijds werd ook een bijzonder kwetsbare doelgroep aangesproken, nl. de 18- tot 30-jarigen⁴.

BESLUIT

De resultaten tonen aan dat de campagnes rond verkeersveiligheid nuttig zijn. De evaluaties achteraf, zoals we in dit artikel analyseerden, vormen een schat aan informatie om nieuwe campagnes bij te sturen, met name wat de keuze van de doelgroepen betreft. Zo kan men de openbare besturen ondersteunen in hun preventieacties door het niet verwaarloosbare effect van dergelijke campagnes te benadrukken op het vlak van de aanpassing van het gedrag van de weggebruikers.

Tot slot kan een enquête zoals deze de sleutels bevestigen voor een krachtige boodschap : eenvoud, aantrekkelijkheid, verstaanbaarheid, nut.

Jean-Michel RENIERS

Adviseur

Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

VERKEERSVEILIGHEIDSCAMPAGNES : FEITEN, VERZINSELS EN VERWACHTINGEN

Onderzoek toont aan dat verkeersveiligheids campagnes het gedrag van de weggebruiker positief beïnvloeden, maar alleen als ze worden ingezet in combinatie met andere maatregelen zoals wetgeving en handhaving. Zonder dit soort combinaties hebben verkeersveiligheids campagnes geen effect.

Dit concludeerde SWOV-directeur professor Fred Wegman in zijn presentatie op het 11de PRI World Congress dat van 24-26 juni in Rotterdam plaatsvond. PRI (La Prévention Routière Internationale) is een internationale non-profit organisatie die zich inzet om de samenwerking tussen landelijke verkeersveiligheidsorganisaties te bevorderen. In Nederland is Veilig Verkeer Nederland lid van deze organisatie. Het World Congress

markeerde tevens het 50-jarig bestaan van PRI.

NIET ALS ALLEENSTAANDE MAATREGEL

Over het algemeen worden campagnes gebruikt om weggebruikers te informeren, iets te leren of ergens van te overtuigen, met als doel ze te motiveren of te helpen zich veilig te gedragen in het verkeer. Wegman merkte op dat er opvallend weinig goede studies zijn uitgevoerd naar de effecten van verkeersveiligheids campagnes. Een Noorse meta-analyse op basis van de resultaten van de beschikbare onderzoeken concludeert dat mediacampagnes die op zichzelf staand worden uitgevoerd geen invloed hebben op het aantal ongevallen. Mediactampagnes die worden ondersteund door handhaving kunnen gemiddeld rekenen op een afname van het aantal ongevallen van bijna 13%; en ondersteuning door handhaving én educatie leidt tot een afname van 14%. Volgens deze analyse kan een veel groter effect van wel 40% worden verwacht van een meer persoonsgerichte benadering.

SPECIFIEKE GROEP

Een veel gehoorde reden om grootschalige mediacampagnes te gebruiken is dat je daarmee bijna iedereen tegelijkertijd kunt bereiken. Maar vol-

gens Wegman is dit niet het geval. Onderzoek heeft namelijk aangetoond dat campagnes effectiever zijn als zij zich op specifieke groepen richten in plaats van op de gehele bevolking, en wanneer zij een specifiek thema aanboren. Mediactampagnes spreken laag opgeleide weggebruikers doorgaans minder aan. Dit ligt niet aan de moeilijkheidsgraad van de boodschap, maar aan het feit dat laag opgeleide mensen minder geneigd zijn aandacht te besteden aan mediactampagnes. Persoonlijke communicatie is voor deze groep meer doeltreffend. Daarnaast is het belangrijk dat campagnes het gewenste effect en het gewenste gedrag tonen in plaats van wat ongewenst is. Tot slot maakt de literatuur duidelijk dat :

- de doelgroep het gevoel moet hebben dat het gaat om een voor hen relevant probleem ;
- er een duidelijke handeling moet zijn die de doelgroep kan uitvoeren om de getoonde gevolgen te voorkomen ;
- de doelgroep moet geloven dat de voorgestelde oplossing effectief is om de gevolgen te voorkomen ;
- de oplossing moet worden gepresenteerd als een handeling die de doelgroep eenvoudig uit kan voeren.

	Beste schatting
Mediacampagne op zichzelf	+ 0.9%
Mediacampagne + handhaving	- 12.7%
Mediacampagne + handhaving + educatie	- 14.2%
Plaatselijke, persoonsgerichte campagnes	- 39.3%

Effecten van verkeersveiligheids campagnes volgens een Noorse meta-analyse
Bron: Vaa et al. (2004; TØI rapport 727/2004)



ANGSTAANJAGENDE VOORLICHTING

Er wordt vaak gediscussieerd over het nut van angstaanjagende campagnes, dat wil zeggen campagnes die op een harde, vaak choquerende manier de negatieve gevolgen laten zien van riskant gedrag. Vanuit een wetenschappelijk oogpunt is de effectiviteit van angstaanjagende voorlichting in grote mediacampagnes controversieel. Ook hiernaar is weinig systematisch onderzoek verricht, maar het onderzoek dat wel is gedaan toont zowel positieve als negatieve effecten. Zoals Wegman stelde: « *Je kan mensen niet dusdanig bang maken dat ze goed gedrag gaan vertonen; angst kan mensen weliswaar motiveren hun gedrag te veranderen, maar het kan ook resulteren in vermijdingsstrategieën.* » Er zijn aanwijzingen dat vrouwen beter reageren op angstaanjagende boodschappen dan, met name jonge, mannen. Er is weinig bekend over culturele verschillen of over het effect van herhaling van angstaanjagende campagnes. Fred Wegman vat dit



samen: « *Systematisch onderzoek ter ondersteuning en verbetering van verkeersveiligheids campagnes is zeer noodzakelijk* ». En dit geldt voor verkeersveiligheids campagnes in het algemeen, en voor angstaanjagende campagnes in het bijzonder.

Over het onderwerp verkeersveiligheids campagnes zijn twee factsheets verschenen: 'Voorlichting over verkeersveiligheid' en 'Angstaanjagende voorlichting'. Beide factsheets zijn te vinden op www.swov.nl.

CAST : EU PROJECT OVER CAMPAGNES

Het Europese CAST project onderzoekt verkeersveiligheids campagnes. CAST is een acroniem voor Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic safety. Het project werd begin 2009 afgerond en leverde onder meer richtlijnen en instrumenten op die het ontwerp en de evaluatie van verkeersveiligheids campagnes kunnen verbeteren. De SWOV trad op als wetenschappelijk adviseur in dit project. Het project resulteerde in een aantal aanbevelingen die de effectiviteit van verkeersveiligheids campagnes kunnen vergroten:

- Gebruik de beschikbare statistieken en onderzoeksresultaten als basis voor een campagne;
- Vertaal het algemene doel in specifieke doelstellingen;
- Baseer de campagne strategie op een theoretisch gedragsmodel of op gedragsveranderingen;
- Formuleer een geloofwaardige, duidelijke, consistente boodschap over gedrag dat haalbaar is;
- Zorg voor een grondige en deugdelijke effectiviteitsanalyse en zorg voor de verspreiding van de resultaten.

Richtlijnen, instrumenten en andere resultaten zijn te vinden op de CAST website: www.cast-eu.org



“ HET OBSERVATORIUM ZONE 30 VAN MOBIEL BRUSSEL ”

Jaarresultaten van de evolutie van de inrichting van zones 30, woonzones en voetgangerszones in de wijkwegen van de Brusselse gemeenten

De inperking van de snelheid op de wijkwegen is een waarborg voor een veiliger en gezelligere leefomgeving. Studies en statistieken tonen een daling van het aantal en de ernst van de ongevallen met lichamelijke letsels waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, als de snelheid daalt. Dankzij de inrichting van een zone 30 daalt het aantal ongevallen doorgaans met 20 tot 40 %.

Deze zogenaamde wijkwegen vertegenwoordigen 75 % van alle wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze zijn omgeven door verkeerswegen, die volgens een stijgende hiërarchie interwijkenweg, hoofdweg, grootstedelijke en autosnelweg genoemd worden. Bepaalde lokale wegen vervullen echter de rol van "verzamelweg" om vlotter verkeer mogelijk te maken.

Ingevolge het regeringsbesluit van 2 mei 2002 waardoor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest subsidies toekent aan de gemeenten om een richtplan uit te werken voor de inrichting van zones 30, woon- en voetgangerszones in het wijknet, heeft Mوبiel Brussel een observatorium gecreëerd om het uitgevoerde beleid te evalueren. Met deze subsidies wil Mوبiel Brussel minstens twee doelstellingen van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) verwezenlijken : de woonzones beschermen voor de rust en de veiligheid van de inwoners, en de veiligheid van alle weggebruikers verbeteren, in het bijzonder van de zwakste weggebruikers.



Het observatorium bekijkt de wegen van het wijknet waar de vertragingssinrichtingen en de borden fysiek een snelheidsbeperking onder de 30 km/u opleggen.

Het observatorium houdt geen rekening met de inrichting van zone 30 in schoolomgevingen, behalve als deze deel uitmaken van het weggedeelte dat als zone 30 ingericht is, noch met de wegen van een hogere hiërarchie die als zone 30 ingericht zijn.

Het observatorium houdt geen rekening met de inrichting van zone 30 in schoolomgevingen, behalve als deze deel uitmaken van het weggedeelte dat als zone 30 ingericht is, noch met de wegen van een hogere hiërarchie die als zone 30 ingericht zijn.

Dit jaar hebben de gemeenten Brussel, Etterbeek, Evere, Ganshoren,

Schaarbeek, Sint-Gillis en Sint-Lambrechts-Woluwe hun stand van zaken doorgegeven. De update heeft dus slechts betrekking op 7 gemeenten van de 19. De onderstaande cijfers en de kaart moeten dus met de nodige omzichtigheid gebruikt worden.

De tabel geeft de evolutie weer van het percentage van wegen van het wijknet dat tussen december 2003 en december 2008 in zone 30 of gelijkgestelde omgezet werd.

[\(tabel zien \)](#)

EVERE EN SINT-GILLIS ZIJN STATUS-QUO GEBLEVEN.

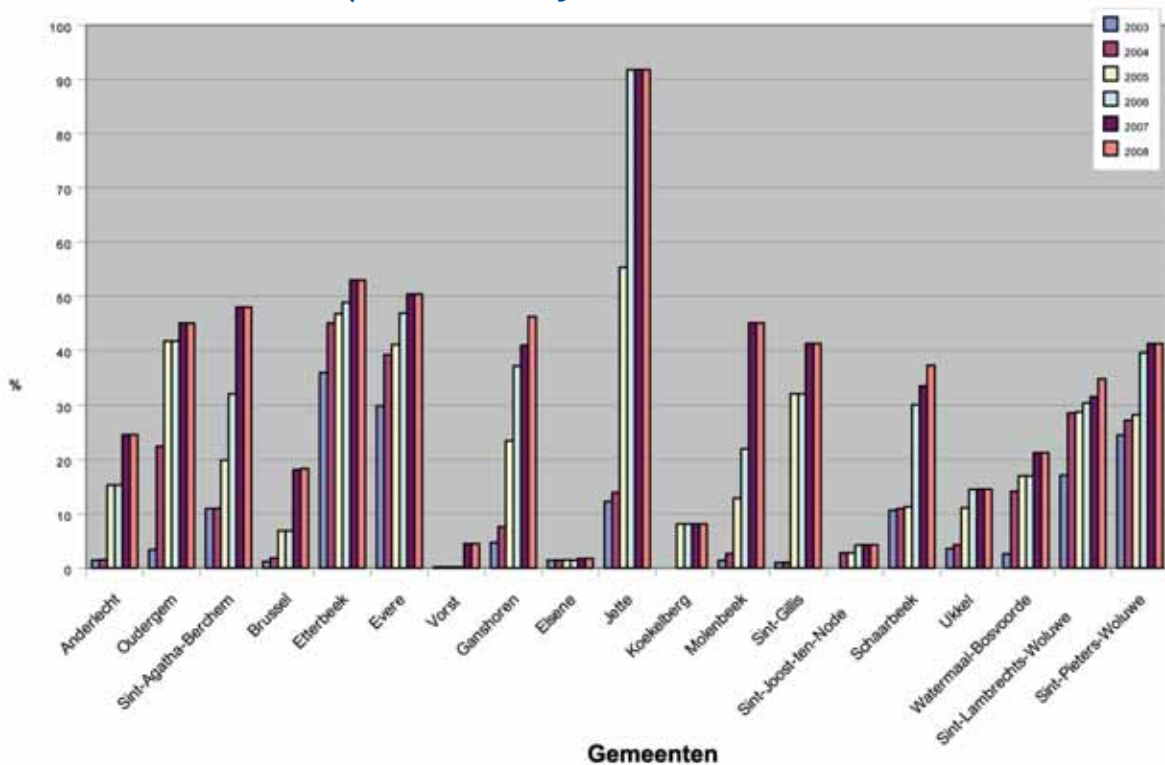
Etterbeek en de stad Brussel hebben slechts enkele weggedeelten toegevoegd, wat het percentage niet wijzigt.

Ganshoren daarentegen stijgt met meer dan 5 % en komt nu op 46,2 %.

**TABEL: Verwezenlijking zones 30 - Woonzones - Voetgangerszones
 Vooruitgang tussen december 2003 en december 2008**

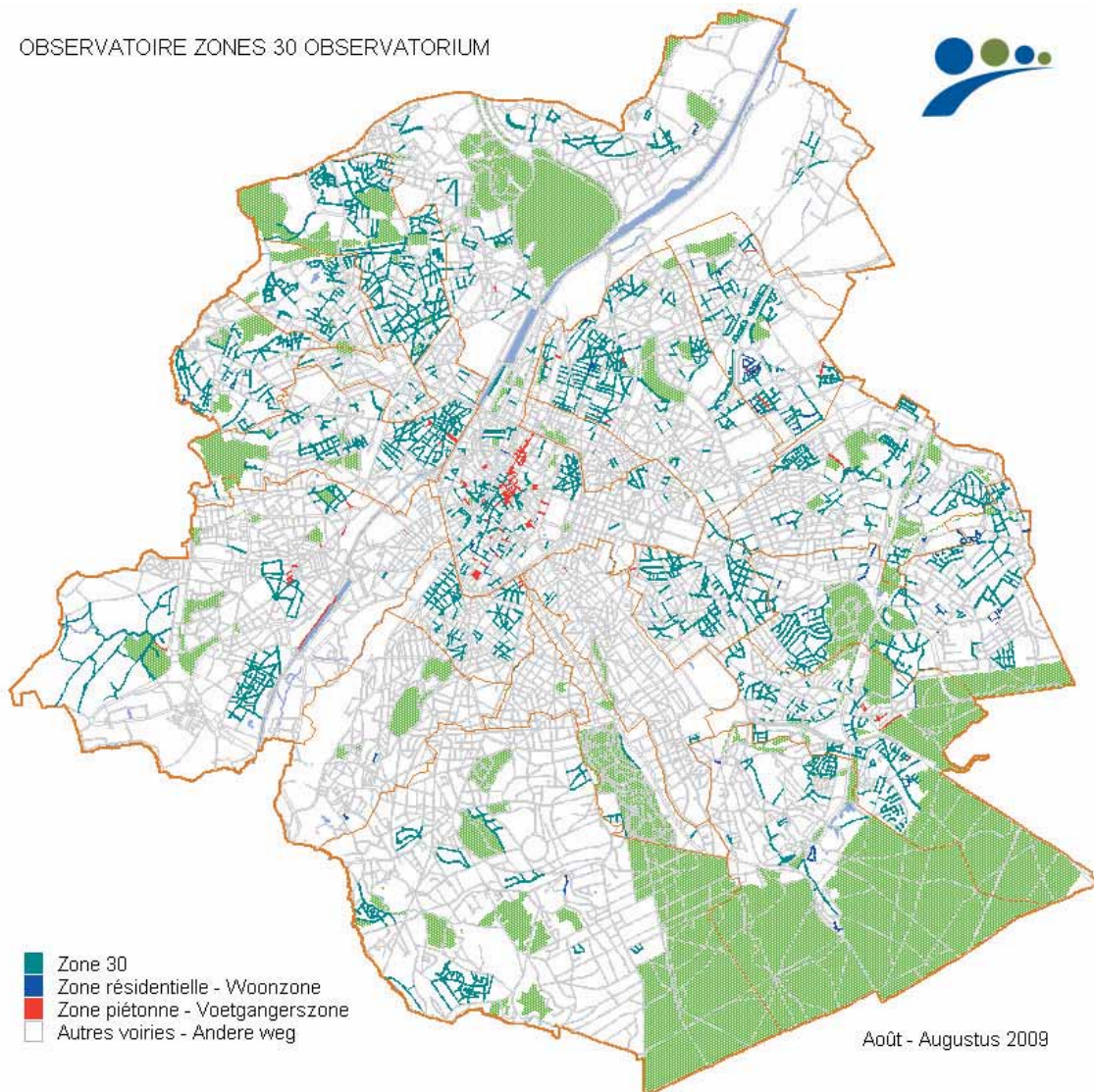
Gemeenten	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2003 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2004 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2005 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2006 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2007 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2008 /wegen wijknet
Anderlecht	1	2	15	15	25	25
Oudergem	3	22	42	42	45	45
Sint-Agatha-Berchem	11	11	20	32	48	48
Brussel	1	2	7	7	18	18
Etterbeek	36	45	47	49	53	53
Evere	30	39	41	47	50	50
Vorst	0	0	0	0	5	5
Ganshoren	5	8	23	37	41	46
Elsene	1	1	1	1	2	2
Jette	12	14	55	92	92	92
Koekelberg	0	0	8	8	8	8
Molenbeek	1	3	13	22	45	45
Sint-Gillis	1	1	32	32	41	41
Sint-Joost-ten-Node	0	3	3	4	4	4
Schaarbeek	11	11	11	30	33	37
Ukkel	4	4	11	14	15	15
Watermaal-Bosvoorde	3	14	17	17	21	21
Sint-Lambrechts-Woluwe	17	29	29	30	31	35
Sint-Pieters-Woluwe	25	27	28	40	41	41
Totaal Gewest	7%	10%	18%	23%	29%	29,5%

**GRAFIEK: Evolutie van het beveiligingspercentage van de wijkwegen
 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2003 tot 2008**



Bestand gemaakt door C. Roland, DUV-DS, 8-2009

NB: De cijfers in de tabel zijn gebaseerd op informatie van de gemeenten die ingevoerd werd in UrbIS Adm V230.



Schaarbeek en Sint-Lambrechts-Woluwe stijgen met 4 % en gaan respectievelijk naar 37,2 % en 34,7 %.

Sinds 2006 heeft de gemeente Jette de inhoud van haar richtplan volledig uitgevoerd. U zal evenwel zien dat het cijfer van het observatorium voor deze gemeente 92 % bedraagt en niet 100 %, omdat bepaalde wijkwegen opzettelijk op 50 km/u behouden werden in het richtplan. (tabel pg 11).

Grafieken toent duidelijk dat de dynamiek van de snelheidsverlaging in de wijken steeds beter zichtbaar wordt en dat er sinds 2003 een echte inspanning geleverd wordt in de meeste Brusselse gemeenten. Het algemene resultaat is

echter niet echt vooruitgegaan en er is dus nog heel wat werk aan de winkel.

Tot slot toont de kaart welke wijken momenteel een echte snelheidsverlaging kennen en dus de gezelligste en aangenaamste zijn.

(Zie kaart hierboven).

Chantal Roland
 Directie Strategie
 Mobiel Brussel
 croland@mrbc.irisnet.be

“QUADS, EEN VAN DE PLAGEN VAN EGYPTE?”,

OVER NAAR DE FEDERALE WETGEVER

De quads zijn momenteel behoorlijk populair. Ze staan voor avontuur en vrijheid. Maar jammer genoeg zijn ze ook vaak de oorzaak van overlast. Tal van gemeenten maken zich zorgen. De recreatieve quad-rijder die respectvol van zijn rit geniet, blijft uiteraard welkom, maar er moet paal en perk gesteld worden aan de overlast die de quads veroorzaken. Hoe moet dit worden aangepakt, welke strategie kan een lokaal bestuur hiervoor opzetten, en welke mogelijkheden zijn er juridisch ?

3. HET STATUUT EN WETTELIJK KADER VAN DE QUAD

A) IN HET TECHNISCH REGLEMENT¹

Oorspronkelijk werden de quads gehomologeerd als landbouwmaterieel. Vanaf 1994 bestaat dit type van homologatie niet meer. Deze voertuigen mogen maximum 30 km/uur rijden en rijden met een autonummerplaat. Vandaag worden quads, volgens hun technische karakteristieken, gehomologeerd als vierwielige bromfiets klasse B, vierwieler met motor of landbouwtractor. Quads die onder geen enkele categorie kunnen worden goedgekeurd, zijn niet toegelaten tot de openbare weg.

Vierwielige bromfiets klasse B:

Dit zijn voertuigen van maximum 50 cm³ of met een netto vermogen van max 4 kW, die op een horizontale weg max 45 km/uur rijden en waarvan de max. ledige massa minder dan 350 kg bedraagt (zonder de batterijen). De bestuurders van deze voertuigen moeten de regels naleven van de bromfietsen klasse B en zij moeten een helm dragen. Deze voertuigen worden niet ingeschreven en hebben dus geen nummerplaat. De bestuurders moeten wel een rijbewijs bezitten geldig voor categorie A3. Zij moeten minstens 16 jaar oud zijn, en als zij een passagier vervoeren, minstens 18.



1/ K.B. 15 maart 1968; Wet 21 juni 1985.

Vierwieler met motor :

Dit zijn vierwielige motorvoertuigen die niet als bromfiets worden beschouwd. Deze voertuigen hebben een netto max. vermogen van niet meer dan 15 kW en een maximale ledige massa van 400 kg of een maximale lege massa van 550 kg voor de voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer. De bestuurders van deze voertuigen moeten minstens 18 jaar oud zijn, de regels van de automobilisten volgen en een valhelm dragen. Bovendien moeten zij over een rijbewijs beschikken geldig voor categorie B. Deze voertuigen worden ofwel als auto, ofwel als motor ingeschreven.

Landbouwtractor:

Deze voertuigen beantwoorden niet aan de definitie van een bromfiets klasse B of van een vierwieler met motor. De bestuurders moeten de regels van de automobilisten volgen maar moeten geen valhelm dragen. Afhankelijk van het gebruik van het voertuig moeten zij beschikken over een rijbewijs geldig voor categorie B of G. Als de bestuurder geboren is voor 1 oktober 1982 mag hij zelfs zonder rijbewijs rijden. Voor het besturen van deze landbouwtractoren moet de bestuurder minstens 18 jaar oud zijn, behalve voor landbouw en bosdoeleinden, dan wordt de leeftijd teruggebracht op 16 jaar. Net zoals voor alle andere motorvoertuigen moeten quads verzekerd zijn. Aangezien quads op zichzelf geen categorie voertuigen uitmaken zijn er geen statistische gegevens beschikbaar met betrekking tot de quads.

B) IN HET VERKEERSREGLEMENT²

Artikel 2.20 van het Verkeersreglement geeft een definitie van "vierwielers met motor", namelijk "elk vierwielig motorvoertuig, andere dan die welke als bromfietsen worden beschouwd, met een lege massa van ten hoogste 400 kg of 550 kg voor voertuigen gebruikt voor het goederenvervoer en met een netto-maximumvermogen van de motor van ten hoogste

15 kW. Voor de elektrische voertuigen geldt die massa zonder de batterijen. Bevestiging van een aanhangwagen aan een vierwieler met motor brengt geen wijziging in de classificatie van dit voertuig. Behoudens bijzondere bepalingen, moeten de bestuurders van die vierwielers met motor dezelfde regels naleven als de bestuurders van auto's".

Het is duidelijk dat quads onder deze definitie vallen.

2. GEMEENTEN VERSUS QUADS.

De oplossingen voor overlast veroorzaakt door quads zijn niet talrijk en mirakeloplossingen op lokaal vlak bestaan niet. Eigenlijk kunnen maar enkele wegen bewandeld worden, die we hierna op hun deugdelijkheid en effectiviteit zullen onderzoeken.

A) WAAROM EEN AANVULLEND VERKEERSREGLEMENT GEEN OPLOSSING KAN BETEKENEN VOOR HET PROBLEEM :

Zoals bekend, kunnen gemeenten enkel "aanvullende" verkeersreglementen treffen, maar hierbij duiken al onmiddellijk een aantal belemmeringen op.

Quads zijn voertuigen die in België legaal mogen verkocht worden en gehomologeerd kunnen worden als vierwielige bromfiets klasse B, vierwieler met motor of als landbouwtractor. Het is niet de bedoeling om de verkoop van deze tuigen aan banden te leggen, vermits terzake één en ander kadert in een Europese regelgeving en deze voertuigen hoe dan ook mogen verhandeld worden in het kader van het vrij verkeer van goederen en diensten³.

Een aanvullend verkeersreglement moet ondersteund worden door een verkeersbord, dat het verbod bekend maakt en aangeeft waar het verbod geldt. Er bestaat momenteel geen verkeersbord dat expliciet voor quads bedoeld is⁴.

In het verleden zijn er in de praktijk reeds pogingen ondernomen om door middel van bestaande verkeersborden,



2/ K.B. 1 december 1975, (B.S. 09 december 1975), houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg)

3/ Overeenkomstig de Europese richtlijn 92/61. Deze richtlijn werd achteraf vervangen door de richtlijn 2002/24 van de Europese Gemeenschap.

4/ Zie eveneens : Mondelinge Vragen Kamer nr. 14149, 15 juli 2009, Quads DE GROOTE Patrick Staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste Minister, SCHOUPE Etienne * Beknopt verslag, K., CRIV 52 COM 632 15/07/2009 KAMER-3E ZITTING VAN DE 52E ZITTINGSPERIODE 2008 (Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven), 12-13 : "Aangezien quads goedgekeurd zijn voor gebruik op de openbare weg, lijkt een algemeen toegangsverbod tot de bebouwde kom niet zinvol. Steden en gemeenten kunnen echter zelf alle of bepaalde categorieën van quads wettelijke signalisatie. Dit gebeurt dan wel het beste in overleg met de naburige steden en gemeenten. Een apart verkeersbord lijkt daarom ook niet nodig. Vermits quads geen aparte voertuigcategorie vertegenwoordigen, bestaan er geen statistische gegevens over hun betrokkenheid bij ongevallen, overtredingen en gevallen van verkeersagressie. Hun specifieke homologatie als landbouwtractor, vierwielige bromfiets B of vierwieler met motor houdt verband met hun technische kenmerken en met een Europese richtlijn. Deze voertuigen zijn onmogelijk onder een en dezelfde noemer onder te brengen. De typegoedkeuring is een prerogatief van de Europese Commissie ».

5/ Bord F99c : "Weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorieën van weggebruikers.

6/ Bord F101c : "Einde van de weg voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters. Het verkeersbord mag aangepast worden volgens de categorieën van weggebruikers".

7/ Uittreksel uit het verslag van een studievoormiddag door Erik Caelen: Voorbeeld van de gemeente Maldegem. Deze gemeente kreeg veel klachten over het feit dat een aantal niet verharde dreven geregeld werden gebruikt voor recreatieve doeleinden, maar met een groot aantal neveneffecten zoals de verstoring van de rust van de omwonenden en het stuk rijden van deze onverharde wegen. Maldegem maakte gebruik van een aanvullend reglement om de quads te weren op deze wegen. Dit aanvullend reglement voorziet de plaatsing van F99c borden (weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters) aan alle toegangswegen en F101c borden aan alle uitgangswegen van het betrokken gebied"

8/ R.v.St., De Launoit, nr. 87.889, 7 juni 2000.

zoals de borden F99c⁵ en F101c⁶ de quadplaat aan banden te leggen⁷.

Deze borden bieden geen oplossing en voldoen niet omdat quads niet omschreven zijn in het technisch reglement en zoals gezegd ook als landbouwvoertuig kunnen ingeschreven worden. Dit zorgt er meteen voor dat men het beoogde doel voorbijsticht, nu dit bord de weg "voorbehoudt" voor landbouwvoertuigen. Trouwens in een stedelijke omgeving is dit bord per definitie onbruikbaar om quads uit een bepaalde buurt te houden.

Ten slotte moet volgens de Raad van State een aanvullend verkeersreglement voldoen aan een aantal feitelijke criteria waarbij de "hinder" objectief



9/ Artikel 10 van de Wet van 16 maart 1968 (B.S. 27.03.1968) betreffende de politie over het wegverkeer : "Voor zover de politie over het wegverkeer betrekking heeft op blijvende of periodieke toestanden, valt zij niet onder de bepalingen van de nieuwe gemeentewet van 26 mei 1989".

10/ Art. 135 Par. 2. NGW - "De gemeenten hebben ook tot taak het voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, met name over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en plaatsen en in openbare gebouwen. Meer bepaald, en voor zover de aangelegenheid niet buiten de bevoegdheid van de gemeenten is gehouden, worden de volgende zaken van politie aan de waakzaamheid en het gezag van de gemeenten toevertrouwd: 1° alles wat verband houdt met een veilig en vlot verkeer op openbare wegen, straten, kaden en pleinen, hetgeen omvat de reiniging, de verlichting, de opruiming van hindernissen, het slopen of herstellen van bouwvallige gebouwen, het verbod om aan ramen of andere delen van gebouwen enig voorwerp te plaatsen dat door zijn val schade kan berokkenen, of om wat dan ook te werpen dat voorbijgangers verwondingen of schade kan toebrengen of dat schadelijke uitwasemingen kan veroorzaken; voor zover de politie over het wegverkeer betrekking heeft op blijvende of periodieke toestanden, valt zij niet onder de toepassing van dit artikel; (...) 7° het nemen van de nodige maatregelen, inclusief politieverordeningen, voor het tegengaan van alle vormen van openbare overlast (W. 13.5.1999, B.S. 10.6.1999)]."

wordt vastgesteld en bewezen. Deze aanvullende verkeersreglementen mogen niet disproportioneel zijn en rekening houden met ieders rechten en vrijheden, dus ook die van de quadbestuurders. Getuige hiervan het arrest De Launoit :

*"Overwegende dat de bevoegdheid van bestuurlijke politie, inzonderheid de bevoegdheid van de gemeenteraden om **aanvullende verkeersreglementen** uit te vaardigen, **alleen mag worden uitgeoefend met het oog op de handhaving van de orde, de veiligheid, een vlotte doorgang in de straten of de volksgezondheid**; dat zulke reglementen moeten steunen op één of meer **feitelijk** juiste motieven die verband houden met de voorschriften van die politie; dat het in dat verband aan de rechter staat om de wettigheid te toetsen en zich daarbij te vergewissen van de waarschijnlijkheid dat het euvel zich voordoet dat men met het reglement wil wegwerken, en na te gaan of de genomen maatregelen **niet kennelijk buitensporig zijn** ten opzichte van de feiten die eraan ten grondslag liggen, gelet op de aard van het gelopen risico, de middelen waarover de overheid beschikt en **ieders rechten en vrijheden** ;*

*Overwegende dat het betwiste politiereglement in casu wordt gemotiveerd door het feit dat moet worden "ingegaan tegen het hinderlijke verkeer op het gedeelte van de de Perckestraat gelegen tussen de grens met de gemeente Linkebeek en de nummers 157 tot 165" ; dat uit het administratief dossier niet blijkt op welke feitelijke gegevens de gemeenteraad van plan is geweest te steunen om te oordelen dat dit verkeer "hinderlijk" was en een gevaar voor de openbare orde en de veiligheid opleverde; dat het administratief dossier immers **geen objectieve gegevens bevat** over de verkeersdrukte, de staat van het wegdek, de ongevallen die hebben plaatsgevonden, enz. ; dat de verzoekende partijen weliswaar toegeven dat er verkeersproblemen in de wijk zijn, maar betwisten dat het doorgaand verkeer in de de Perckestraat algemeen en hinderlijk is, waarbij ze daarentegen aanvoeren dat het*

verkeer vlot verloopt en dat er hooguit één uur per dag druk verkeer is; dat, in tegenstelling met wat de verwerende partijen beweren, hun betoog niet kan worden beschouwd als een erkenning van feitelijke gegevens die niet uit het dossier blijken en die door de overheid behoorden te worden gewettigd ;

Overwegende dat het bestreden gemeenteraadsbesluit bijgevolg niet stoelt op feiten in verband met de handhaving van de orde, de veiligheid en de vlotte doorgang in de de Perckestraat, die kunnen worden beschouwd als naar genoegen van recht bewezen; dat het middel gegrond is, voor zover de echtheid en de juistheid van de motieven van het gemeenteraadsbesluit daarin worden aangevochten; dat de overige onderdelen van het middel niet hoeven te worden onderzocht ;

Overwegende dat de nietigverklaring van het genoemde besluit moet leiden tot de nietigverklaring van het goedkeuringsbesluit van de toezichthoudende overheid."

Het moge dus duidelijk zijn dat een aanvullend verkeersreglement niet het juiste instrumentarium aanreikt om het probleem van de quads aan te pakken.

B) WAAROM EEN POLITIEVERORDENING EVENMIN EEN OPLOSSING KAN BIEDEN :

Artikel 10 van de Wegverkeerswet bepaalt dat voor zover de politie over het wegverkeer betrekking heeft op de blijvende of periodieke toestanden, zij niet onder de bevoegdheid van de gemeenteraad valt⁹. Het reglementeren van quads door middel van een permanent verbod druist in tegen de bepalingen van art. 10 van de Wet van 16 maart 1968 omdat het een blijvende toestand betreft.

Met een politieverordening beoogt men vooral de negatieve gevolgen, ontstaan door het gebruik van quads, te sanctioneren. Men bestraft bijvoorbeeld de geluidsoverlast door middel van een administratieve geldboete. Men baseert zich hiervoor op de gemeentelijke bevoegdheden inzake veiligheid en rust op de openbare wegen, voorzien in art. 135 § 2 NGW¹⁰.



11/ Zie hiervoor o.a. R.v.St. nr. 142.718 van 29 maart 2005: "Dat artikel 10 van de Grondwet poneert: 'De Belgen zijn gelijk voor de wet.', terwijl artikel 11 postuleert: 'Het genot van de rechten en vrijheden aan de Belgen toegekend moet zonder discriminatie verzekerd worden'. Dat het Arbitragehof het gelijkheidsbeginsel als volgt heeft omschreven: 'De grondwettelijke regels van gelijkheid voor de wet en van de niet discriminatie sluiten niet uit dat een verschil in behandeling volgens bepaalde categorieën van personen zouden worden ingesteld, voor zover voor het criterium van onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat. Het bestaan van dergelijke verantwoording moet worden beoordeeld met betrekking tot het doel en de gevolgen van de ter beoordeling staande norm; het gelijkheidsbeginsel is geschonden wanneer vaststaat dat de aangewende middelen niet redelijkerwijze evenredig zijn met het beoogde doel'. (o.a. Arbitragehof, nr. 23/89, 13 oktober 1989, B.S. 8 november 1989, B.1.3; Arbitragehof, nr. 18/90, 2 mei 1990, B.S., 27 juli 1990 en Arbitragehof, nr. 26/90, 14 juli 1990, B.S., 4 augustus 1990, 6.B.6.; cfr. E.H.R.M., 23 juli 1968, R.W., 1968-69, 29; cfr. Cass. 5 oktober 1990, R.W., met conclusie van D'HOORE, G., 328-331; Cfr. RvSt, nr. 24.067, 12 maart 1984, *Chambre syndicale des pharmaciens d'expression française*; RvSt., nr. 33.858, 22 januari 1990, Desmet, T.B.P., 1990, 746 (schorsing); RvSt., nr. 35.046, 5 juni 1990, T.B.P., 1990, 746 (annulatie), Desmet; BERXCK, C., 'De herkeuringraad en de advocaat', R.W., 1993-94, 1268, nr. 2 en verwijzingen aldaar)".

12/ Cass., 14 maart 2008.

13/ R.v.St., De Launoit, nr. 87.889, 7 juni 2000.

Men tracht door een politieverordening de schadelijke neveneffecten van het quadgebruik te beperken, maar ook dit is slechts "een pleister op een houten been", vermits de feiten eerst moeten worden vastgesteld wat in de praktijk op heel wat moeilijkheden zal stoten. Zo moet geluidsoverlast gemeten worden en hiervoor zijn bijvoorbeeld meettoestellen nodig...

Alvorens men een ontradend effect zal sorteren, zal dit intensieve controles

vergen en de inzet van heel wat manschappen en materieel, waarover de lokale overheden niet altijd in voldoende mate kunnen beschikken.

Bijkomend probleem hierbij is dat quads niet specifiek omschreven werden in een technisch reglement en het niet altijd duidelijk zal zijn wat nu de juiste normen zijn waaraan zij al dan niet moeten voldoen. Feit is wel dat zij voor de technische keuring 'conform' zijn en dus op de Belgische wegen toegelaten zijn.

De politieverordening biedt dus ook weer niet de juiste oplossing.

CJ) WAAROM DE TOEPASSING VAN HET VERKEERSREGLEMENT DE OPLOSSING KAN BIJEN EN WAAROM HIERVOOR DE TUSSENKOMST VAN DE FEDERALE WETGEVER NOODZAKELIJK IS :

Om een wildgroei aan lokale aanvullende verkeersreglementen en politieverordeningen, die weinig of geen soelaas brengen, tegen te gaan, is er slechts één oplossing mogelijk, namelijk toepassing van het verkeersreglement.

Vermits de "vierwielers met motor" duidelijk omschreven zijn in artikel 2.20 van het verkeersreglement en quads daaronder kunnen gerangschikt worden, is er immers geen enkel wettelijk beletsel om deze voertuigen als afzonderlijke categorie op bepaalde plaatsen te weren.

Het argument als zouden quads op deze wijze gediscrimineerd worden en het plaatselijk weren van deze voertuigen de toets van de Raad van State niet zou doorstaan, gaat slechts gedeeltelijk op. Volgens sommigen zou het immers niet evident zijn voor een wegbeheerder om een reglement, waarbij enkel quads zouden worden geweerd, te motiveren, waardoor het aanleiding kan geven tot procedures bij de Raad van State.

Inderdaad, gelden ook hier de voor-

waarden van het hoger aangehaalde arrest De Launoit.

De Raad van State heeft bij herhaling geoordeeld dat :*"De grondwettelijke regels van gelijkheid voor de wet en van de niet-discriminatie niet uitsluiten dat een verschil in behandeling volgens bepaalde categorieën van personen worden ingesteld, voor zover voor het criterium van onderscheid een objectieve en redelijke verantwoording bestaat"*¹¹.

Deze stelling werd ook ingenomen door het Grondwettelijk Hof en het Hof van Cassatie ¹².

In zoverre quads op een bepaalde plaats geweerd worden op basis van objectieve en redelijke, d.w.z. proportionele maatregelen die in verhouding staan tot het beoogde doel, kan er van discriminatie geen sprake zijn, vermits alle personen binnen dezelfde categorie, namelijk de quadrijders, op dezelfde wijze beoordeeld worden.

Het weren kan dan op dezelfde manier gemotiveerd worden als bijvoorbeeld bij andere categorieën van voertuigen, die geweerd worden op bepaalde plaatsen, zoals brommers en motorfietsen of vrachtwagens. Alles zal dus afhangen van de gebruikte redenen.

Hiervoor kan het eerder aangehaalde arrest De Launoit als leidraad dienen, namelijk het verbod moet gestoeld zijn: *"op één of meer feitelijk juiste motieven en niet kennelijk buitensporig zijn ten opzichte van de feiten die eraan ten grondslag liggen, gelet op de aard van het gelopen risico, de middelen waarover de overheid beschikt en ieders rechten en vrijheden"*¹³.

Aldus lijkt een specifieke vorm van hinder, zoals "geluidsoverlast" inderdaad een moeilijk hanteerbaar criterium omdat men dan meteen ook de motorfietsen en brommers zou moeten weren, maar een motivering in algemene bewoordingen gesteld en gebaseerd op "hinder en overlast" in de brede zin van het woord, zou ons inziens wel een geldige prohibatieve reglementering op bepaalde plaatsen

ten aanzien van quads kunnen mogelijk maken. De Raad van State verbiedt een dergelijke motivering niet maar eist dat algemene motiveringen geschraagd worden door objectieve gegevens in het administratieve dossier, zoals verkeersdrukte, staat van het wegdek, de ongevallen die hebben plaatsgevonden en dergelijke meer.

Alvorens dus een verbod ten aanzien van quads op een bepaalde plaats uit te vaardigen, zal men moeten nagaan of dit verbod berust op objectief vast te stellen feiten. Hiertoe zullen tellingen van het aantal quads in een bepaalde buurt gedurende een zekere periode zeker van nut kunnen zijn, alsmede het tellen van het aantal vastgestelde verkeersinbreuken die verbonden zijn met dat quadgebruik.

Het kan ten slotte niet ontkend worden dat in de praktijk quads doorgaans voor disproportionele overlast zorgen, die buiten de grenzen van de normaal tolereerbare negatieve effecten van het gemotori-

seerd verkeer in bepaalde wijken vallen.

Naar analogie met de theorie van de foutloze aansprakelijkheid in het kader van artikel 544 van het Burgerlijk Wetboek zou men zelfs kunnen gewagen van een verbreking van het evenwicht tussen het publiek domein en het privé-domein van de bewoners.

3. NOODZAAK VAN EEN NIEUW SPECIFIEK VERKEERSBORD

Om dit quadverbod kenbaar te maken is een nieuw verkeersbord noodzakelijk. We denken hier voornamelijk aan een verbodsbord, stijl C5 (verboden voor de bestuurders van motorfietsen), waarin het pictogram van een motorfiets vervangen wordt door een nog nader te bepalen pictogram van een quad.

Hierbij dienen enkel de algemene bepalingen van de Conventie van Wenen van 1968¹⁴ gerespecteerd te worden. Het verdrag geeft immers enkele algemene principes, terwijl de verdragsstaten verder min of meer vrij zijn deze borden in te vullen. Zo moeten verbodsborden qua vormgeving ronde borden met een rode rand en een witte of gele basiskleur zijn. Ook het bord om het einde van het verbod aan te geven is in het verdrag vastgelegd.

Een actie van de federale overheid op internationaal vlak om een nieuw verkeersbord met een specifiek pictogram te laten goedkeuren in het kader van de Conventie van Wenen van 1968 is dus zelfs niet vereist.

Nochtans moet er wel een specifiek verbodsbord in de Wegcode opgenomen worden en hiervoor is de tussenkomst van de federale wetgever absoluut noodzakelijk. We zijn het in deze niet eens met de opinie van de Staatssecretaris voor Mobiliteit, wanneer hij stelt dat "een apart verkeersbord niet nodig lijkt"¹⁵. Nochtans zou volgens recente berichten in de pers¹⁶ de Staatssecretaris voor Mobiliteit zijn

standpunt dienaangaande gewijzigd hebben en meegedeeld hebben dat hij wel degelijk een specifiek verkeersbord zou willen invoeren¹⁷.

4. CONCLUSIE

Enkel via een federale wetgeving, kan er een afdoende oplossing gegeven worden aan de quadproblematiek. De lokale overheden beschikken helaas niet over het juiste juridische arsenaal om hieraan te remediëren. De maatregelen die reeds her en der op lokaal vlak werden getroffen, blijken in de praktijk juridisch wankel en slechts 'doekjes voor het bloeden' te zijn. Zij bieden geen oplossing ten gronde met betrekking tot de quadproblematiek.

Alleen al om een wirwar van lokale regelingen, die de rechtszekerheid voor de burger zeker niet ten goede komen, tegen te gaan, is een initiatief van de federale wetgever in deze absoluut gewenst.

Concreet zou de federale overheid een nieuw specifiek verbodsbord met betrekking tot quads in de wegcode moeten opnemen.

Daarnaast blijven overleg met en sensibilisatie van de quadrijders minstens even belangrijk. De overlast veroorzaakt door het rijden met quads is immers evenzeer een maatschappelijk probleem dat niet uitsluitend door wetten en reglementen kan worden opgelost. Het aankweken van burgerzin en het verantwoord gebruik van dergelijke voertuigen vormen evengoed een deel van de oplossing.

Christiaan Van Sumere/ Erik Caelen
Adviseurs
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
christiaan.vansumere@avcb-vs.gb.be

14/ De volledige tekst van het Verdrag kan gevonden worden op: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html

15/ Voor de tekst verwijzen wij naar voetnoot 1.

16/ De Standaard, 1 oktober 2009, p. Artikel getiteld:

"Schouppe werkt aan verkeersbord tegen quads"

17/ Senaat, Schriftelijke vraag nr. 4-4153 van Hugo Vandenberghe d.d. 18 augustus 2009 aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de Eerste minister. Antwoord ontvangen op 28 september 2009 dat als volgt luidt: "Ik heb de eer het geachte lid het volgende te antwoorden: Artikel 1 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer bepaalt dat de Koning de algemene reglementen vaststelt betreffende de politie over het verkeer op de wegen. Het algemeen verkeersreglement is daarvan het gevolg (koninklijk besluit van 1 december 1975). In artikel 2 van dezelfde wet wordt gesteld dat de gemeenteraden aanvullende reglementen vaststellen betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen. Conform artikel 12 van die wet moeten die maatregelen tot regeling van het verkeer, om bindend te zijn, ter kennis van de belanghebbende worden gebracht door passende verkeerstekens. Aangezien het verkeersreglement, bij gebrek aan een specifiek verkeersbord, niet de mogelijkheid biedt om de toegang voor quads te ontzeggen, kan er geen aanvullend reglement in die zin worden getroffen. Een aantal steden probeert het gebruik van quads aan banden te leggen aan de hand van een politiereglement inzake "overlast" waarvan het overtreden bestraft wordt met een gemeentelijke administratieve sanctie. Zo zijn in Antwerpen op basis van een politiereglement vienvielfers met motor en vienvielfers bromfietsen (met uitzondering van de vierwielige bromfietsen die voorzien zijn van beschermde zitplaatsen - type Aixam) verboden, behalve met toelating van de burgemeester. Niettemin vind ik het aangewezen dat de problematiek van de quads zou worden geregeld in het kader van de verkeersreglementering. Zo denk ik aan de invoering van een specifiek verkeersbord waarbij de toegang van quads kan worden verboden, bijvoorbeeld in natuur- en recreatiegebieden of in bepaalde stedelijke gebieden. Ik zal daarover overleg plegen met de steden en de gemeenten en de betrokken belangengroeperingen".

FIETSVADEMECUM IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

MOBIEL BRUSSEL EN HET OPZOEKINGSCENTRUM VOOR DE WEGENBOUW OP DE TANDEM

Mobiel Brussel en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) hebben samen twee nieuwe afleveringen uitgebracht van het fietsvademeccum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit vademeccum biedt technische ondersteuning voor de verbetering van fietsvoorzieningen. Het is bestemd voor alle actoren die het fietsen in Brussel promoten. Veiligheid, comfort, snelheid, aantrekkelijkheid en samenhang zijn de vijf kernwoorden die de

kwaliteitseisen van fietsers uitdrukken. Veiligheid en comfort worden in hoge mate bepaald door de kwaliteit van de verharding, de wegmarteringen en de verlichting. Daarom heeft het OCW in opdracht van Mobiel Brussel twee afleveringen over deze thema's geschreven.

Aflevering 5 geeft aanbevelingen voor het ontwerp, de aanbrenging en het onderhoud van verhardingen voor kwalitatieve fietsvoorzieningen.

Aflevering 6 geeft aanbevelingen voor de keuze, de aanbrenging en het onderhoud van wegmarteringen en verlichting voor kwalitatieve fietsvoorzieningen..

Deze publicaties zijn beschikbaar bij Mobiel Brussel :



**Ministerie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**

**Bestuur Uitrustingen en Vervoer
(BUV)**

Directie Strategie

CCN – Vooruitgangstraat 80 bus 1
1035 Brussel

Tel. : 02 204.20.07

Fax : 02 204.15.10

E-mail : fietsinfo@mbhg.irisnet.be

WEB :

[www.mobielbrussel.irisnet.be
/articles/fiets/publicaties](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties)

Ter herinnering: de eerste 4 afleveringen van het fietsvademeccum werden opgesteld in samenwerking met het BIVV en kunnen ook gedownload worden op de website van Mobiel Brussel :

Aflevering 1 :

Markering en signalisatie van beperkt eenrichtingsverkeer

Aflevering 2 :

Uitvoering van gemarkeerde fietspaden en fiets-suggestiestroken

Aflevering 3 :

Fietsers en openbaar Vervoer - Het ontwikkelen van een synergie

Aflevering 4 :

Fietsvoorzieningen op rotondes

Ze kunnen tevens gedownload worden op:
www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/fiets/publicaties



IN HASSELT : “SAMEN ANDERS MOBIEL !”

Dit artikel verscheen reeds in het tijdschrift CeMaphore (nr. 84, oktober 2009, blz. 4-5)

Op 29 september jl. bezocht een delegatie van een vijftigtal personen Hasselt voor een kennismaking met het mobiliteitsbeleid van de stad. Deze bijscholing van de mobiliteitsadviseurs (CeMa) was bijzonder omdat er voor het eerst sinds de creatie van de vormingen CeM en CeMa een gezamenlijk bezoek georganiseerd werd. Vertegenwoordigers van de verenigingen die vormingen rond mobiliteit aanbieden in Vlaanderen hebben ook aan de uitstap deelgenomen: de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Kortom, de drie gewesten van het land waren erbij.

Als inleiding schetsten de vertegenwoordigers van ieder gewest bondig het profiel en de rol van hun mobiliteitsadviseurs. Pierre-Jean Bertrand van Mobiel Brussel vestigde de aandacht op het belang van het delen van ervaringen en praktische bezoeken, die noodzakelijk zijn om te evolueren, projecten tot stand te brengen en relevante maatregelen uit te werken. Men moet dus informatie inwinnen, nagaan hoe het elders verloopt en lessen trekken uit de ervaringen.

Vervolgens nam de Hasseltse mobiliteitsadviseur Daniel Lambrechts het

woord om de werkwijze van zijn stad toe te lichten.

Sinds 1995 staan de mobiliteitsproblemen op de agenda. Een studiebureau heeft een inventaris opgemaakt van de knelpunten: zo werden er 725 kleine of grote problemen aangestipt. De meeste werden opgelost, maar sommige bleken bijzonder complex.

Er werden heel wat maatregelen genomen, waarvan sommige met elkaar verbonden waren, om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken. Dit alles werd gekoppeld aan sensibiliseringscampagnes (eenmalige of weerkerende, naar gelang van het thema).

Er moest meer plaats toebedeeld worden aan alternatieve verplaatsingswijzen en de plaats van de auto in de stad werd drastisch ingeperkt, aan de hand van een ingrijpend verkeersplan, een opmerkelijke inkrimping van de parkeermogelijkheden en de aanleg van inrichtingen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Dit beleid werd bekroond met twee opvallende initiatieven: de transformatie van de kleine ring, die er aanvankelijk uitzag als een snelweg met twee rijstroken in iedere richting, tot een

Hasselt in cijfers

- >> 72.000 inwoners
- >> Tal van gemeente-, provincie- en gewestdiensten
- >> Commercieel hinterland: 800.000 personen
- >> Scholieren: 40.000 jongeren
- >> Tewerkstelling: 50.000 personen
- >> Autobezit: 2,04 inwoners/voertuig¹

^{1/} Een zeer hoog percentage, aangezien het gemiddelde in het Vlaamse Gewest 2,07 is, in het Waalse Gewest 2,25 en in Brussel 2,12, wat neerkomt op een nationaal gemiddelde van 2,13 (cijfers 2006 – Federaal Planbureau).

stadsavenue (de "groene boulevard" genoemd) en het gratis openbaar vervoer, een soms controversiële maatregel die duidelijk de inspanningen (in het bijzonder financiële) van de stad toont voor de bevordering van een andere mobiliteit. Het gaat gepaard met een renovatie van de wegen die in het stadscentrum de ruimte voor de auto aanzienlijk ingeperkt heeft, met veel nauwe eenrichtingstraatjes met weinig parkeerruimte en verbrede trottoirs tot gevolg.

De groene boulevard moest aan de volgende doelstellingen beantwoorden: het aandeel van het gemotoriseerd

verkeer moest dalen en het aandeel van het openbaar vervoer en de zachte vervoerswijzen stijgen. Zo werd er een voetgangerszone van 9 meter breed aangelegd, omzoomd met hoge bomen die het verkeer van de boulevard scheidt (twee rijstroken in één enkele rijrichting) van een laan in één richting maar met fietsverkeer in beide richtingen, waarbij men op enkele plaatsen naar het stadscentrum kan en waar hier en daar enkele parkeerplaatsen aangeboden worden. Op die manier wordt een deel van het verkeer van de kleine ring naar de grote ring versluisd. Voor dit project werd een financiële samenwerking uitgedokterd tussen de stad, De Lijn en het Vlaams Gewest.

Voor de stad Hasselt zijn de verplaatsingen te voet een essentiële werkpiste! Korte afstanden moeten comfortabel te voet afgelegd kunnen worden en de toegankelijkheid voor personen met een beperkte mobiliteit moet permanent aandacht krijgen, door middel van trottoirverlagingen en de plaatsing van zachte tegels aan oversteekplaatsen voor voetgangers. Het hele stadscentrum is zone 30 of autovrije zone geworden. In dat kader wijzen we ook op de inspanning die gedaan werd op doorsteken te creëren doorheen huizenblokken, wat de wandelaar plaatsen met hoge architecturale kwaliteit biedt en de inrichting van openbare ruimten.

Voor verplaatsingen van minder dan 5 km gaat de voorrang naar de fiets! Fietspaden in eigen bedding zijn aanwezig waar de verkeersomstandigheden dat vereisen. De matiging van de snelheid in het stadscentrum is uiteraard gunstig voor de fiets en vergt geen specifieke fietsinfrastructuur. Sensibilisering en vorming staan voortaan op het leerprogramma van de scholen. Fietsen kunnen gratis gebruikt worden. De stad subsidieert ook de inrichting van fietsparkings in bedrijven.



Het openbaar vervoer vult het systeem aan met een aantrekkelijk aanbod, dat goed gekend is tot buiten de gemeentegrenzen sinds de invoering van het gratis vervoer in de stad en de reorganisatie van het net. In de jaren '90 was het modaal aandeel van het openbaar vervoer zeer slecht. In 1997 werd een heel nieuw beleid uitgetekend en een nieuw net in gebruik genomen. Om de tien minuten rijdt er een pendel naar het centrum van de stad. Drie belangrijke stations werden ingericht voor het comfort van de gebruikers. Eén daarvan is zelfs uitgerust met verwarming! Er zijn ook enkele busstroken en eigen beddingen, maar die zijn niet talrijk: de bussen rijden tussen de andere voertuigen.

Het parkeerbeleid is gebaseerd op het principe dat het aantal parkeerplaatsen geleidelijk zal blijven dalen en de gratis parkings aan de stadsrand stilaan verder van het stadscentrum zullen verschuiven, naar de grote ring toe, uiteraard steeds voorzien van een goede busverbinding. Als er 100 parkeerplaatsen geschrapt worden, worden er elders 50 nieuwe gecreëerd.

Erwin Debruyne

Stafmedewerker mobiliteit en wegbeheer
Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VMSG, vzw)

Een autovrij stadscentrum !

Hasselt levert het bewijs dat een consequent volgehouden inspanning zijn vruchten afwerpt, zoals het autovrij stadscentrum. Dit is stapsgewijs gebeurd, zodat ook het draagvlak bij de inwoners kon meegroeien. Zo herinner ik mij de handelaar die eerst ronduit tegen een autovrij stadscentrum was, vervolgens vragende partij werd om dit ook in zijn straat in te voeren.

Ook het linken van het privaat domein aan het publiek domein was inspirerend: op verschillende plaatsen zijn voetgangersdoorsteken voorzien over privaat domein. Private eigenaars stellen hun binnenpleintje of -tuin overdag open voor het publiek. In ruil onderhoudt de stad sommige van deze binnentuinen.



Françoise Bradfer

Projectleider • Institut de Conseil et d'Etudes en Développement Durable (ICEDD)

Van theorie tot praktijk. Van plannen tot uitvoering.

Het delen van ervaringen en goede praktijkvoorbeelden is één van de voornaamste uitdagingen van het Waalse netwerk van mobiliteitsadviseurs. Het mobiliteitsbeleid van een stad, het ontstaan, de verschillende fasen, de evolutie, de meevallers en de tegenvallers vormen telkens een ontdekking die heel wat nuttige informatie oplevert en de overtuiging sterkt dat we moeten vooruitgaan.

Het bezoek aan de stad Hasselt was daar een voorbeeld van. Luisteren naar mensen die meegewerkt hebben aan de uitstippeling van het beleid en hun vragen stellen geeft een concrete dimensie aan de verschillende facetten van dat beleid. Vervolgens uitwisselingen doen met de andere deelnemers, uit andere gemeenten maar ook andere gewesten, verrijkt nog de diversiteit in standpunten en zienswijzen. Er is geen mirakeloplossing. Men moet gaan kijken hoe anderen het doen, praten, vergelijken, omdat iedereen weet dat het niet eenvoudig is: er zijn veel struikelblokken en de wil is een essentieel ingrediënt.

Het is een première, die – laat ons hopen – gevolgd kan worden door andere bezoeken, andere ontmoetingen, andere uitwisselingen, ook in het kader van vormingen rond bepaalde thema's, georganiseerd door het netwerk van mobiliteitsadviseurs, in de vorm van intergewestelijke contacten, maar ook naar gelang van de problemen die aangepakt moeten worden, zoals experimenten met erven, rekening houden met de mobiliteit in stedenbouwkundige projecten en dergelijke. Er zijn thema's bij de vleet. Nu moeten we nog de mogelijkheden grijpen om ze aan te pakken en steen voor steen samenwerking tot stand te brengen.



Concreet ziet het parkeersysteem er als volgt uit :

Stadscentrum en kleine ring : langs de weg :

- Bezoekers : maximum 1 uur voor 1 ? ;
- Bewoners : gratis tussen 16 en 10 uur

In overdekte parkings : 1 parking van de stad, de andere parkings zijn privé :

- Bezoekers : betalend ;
- Bewoners : de stad draagt 50 % van de kosten voor de reservatie van een parkeerplaats in overdekte parkings.



Eerste kroon :

- Parkeerplaatsen voorbehouden voor omwonenden ;
- Of blauwe zone : 2 uur voor bezoekers.

Enkele grote gratis parkings tussen de eerste en de tweede ring worden ook gratis door het openbaar vervoer bediend.



Onder de toekomstprojecten is de invoering van de tram-trein in Hasselt een grote uitdaging. Het project Spartacus omvat de creatie van 4 lijnen in Limburg, waaronder een verbinding

Hasselt-Maastricht (gepland voor 2013), die een reorganisatie van de busdienst zal teweegbrengen. In dat kader zal de stationswijk ingrijpend hervormd worden om plaats te maken voor de tram.

De namiddag was gewijd aan een bezoek van de stad: een goede gelegenheid om met eigen ogen de "mobiele" facetten te aanschouwen en de uitwisselingen te aanschouwen en de uitwisselingen tussen mobiliteitsadviseurs van de drie gewesten van het land voort te zetten.

Dank aan Daniel Lambrechts, voor de tijd die hij hieraan besteedde en voor het beantwoorden van al onze vragen. Ook dank aan Erik Caelen, Hasselaar en hoofd van de mobiliteitscel van de VSGB, voor zijn kostbare hulp bij de organisatie van deze dag. Dit initiatief zal in 2010 voortgezet worden met een bezoek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

“DUURZAME MOBILITEIT VAN EN NAAR SCHOOL, DAT BELANGT OOK DE GEMEENTEN AAN”

Steeds meer gemeenten nemen de schoolmobiliteit op in hun beleid voor duurzame mobiliteit, wat de duurzame schoolmobiliteit genoemd wordt. Verscheidene gemeentelijke initiatieven geven immers blijk van deze belangstelling, wat aantoonde dat zij zich betrokken voelen bij de sensibilisering van de jeugd voor zachte mobiliteit en verkeersveiligheid. Wij zullen dit illustreren aan de hand van een aantal voorbeelden en goede praktijken, teneinde deze meer bekendheid te geven en deze acties onder alle gemeenten te verspreiden.

Wie duurzame schoolmobiliteit zegt, zegt ook een stimulans voor de uitstippeling en de uitvoering van schoolvervoerplannen (SVP). Er wordt op dat vlak immers goede vooruitgang geboekt dankzij de hulp van de gemeenten. De infosessie SVP voor gemeenten en politiezones die plaatsvond op 29 mei jl., toonde dat duidelijk aan.

De schoolvervoerplannen (her)ontdekken, de verschillende mogelijke samenwerkingsvormen met gemeentediens-ten en politiezones exploreren, dat waren de doelstellingen van de vergadering van 29 mei die georganiseerd werd door Mobil Brussel.

De samenkomst kende veel bijval, want heel wat diensten waren op de uitnodiging ingegaan. Het was belangrijk een informatievergadering te wijden aan deze betrokkenen, want sinds de start van de SVP in 2006 zijn reeds 120 scholen op de kar gesprongen en

verscheidene tussenkomsten van de gemeenten hebben het proces een duwtje in de rug gegeven. Wat de betrokken diensten betreft, wijzen wij op de mobiliteitsadviseurs (CeMa), de dienst onderwijs, openbare werken, buitenschoolse activiteiten, leefmilieu, communicatie en voor de politiezones de diensten verkeer en preventie. Drie getuigenissen van gemeentediens-ten en een getuigenis van een politiezone bevestigen dat overigens. De acties werden op het getouw gezet op vraag van Green of Coren, de twee verenigingen die door het Gewest gemandateerd zijn voor de vastlegging van schoolvervoerplannen in de scholen. Zo zijn de dienst CeMa en de politiezone van de stad Brussel de uitgevoerde acties komen voorstellen, o.a. het fietsbrevet (in de school Gatti de Gamont), de medewerking aan de uittekening van schoolroutekaarten voor de week van vervoering in drie Nederlandstalige scholen in Laken. Op het vlak van infrastructuur was er het voorbeeld van de inrichting van een kiss & ride met de gepaste verkeersborden in de school Planzoentje dankzij de medewerking van de verkeersdienst van de zone. De dienst CeMa van Sint-Jans-Molenbeek schetste er de acties in Nederlandstalige en Franstalige scholen, nl. de deelname aan de werkvergaderingen rond het

actieplan SVP, de adviezen en tips inzake infrastructuur, de ondersteuning van de sensibiliseringsacties, ... Tot slot bracht de Schaarbeekse dienst CeMa verslag uit van enkele initiatieven zoals Bike-pooling, deelname aan Dringdring en de week van vervoering en hun steun aan de schoolvervoerplannen.

Ter afsluiting werden de spots gericht op een reeks andere acties ter bevordering van de zachte mobiliteit en de sensibilisering van de jeugd, zoals :

- de kaart « *Op weg naar school langs slimme wegen* » van Sint-Pieters-Woluwe ;
- de fietsovereenkomst tussen de Fietsersbond Anderlecht en Gracq Anderlecht, de fietscommissie van de gemeente Anderlecht en de gemeente zelf om de kwaliteit en de kwantiteit van de fietspaden te verbeteren ;
- de gemeentelijke infokrantjes voor de jeugd, zoals Wolujunior, met informatie over goede praktijkvoorbeelden inzake duurzame ontwikkeling van overheidsinstellingen en scholen ;
- initiatieven van politiezones, waaronder de operatie boekentas en de lessen verkeersopvoeding die plaatsvonden op een behendigheidsparcours en op straat, ...



Sindsdien zijn er nog nieuwe initiatieven tot stand gekomen. Zij worden beschreven in de volgende artikels door Julie, Olivier en Geoffrey, tewerkgesteld bij Green en Coren, twee vzw's die actief zijn rond milieu-educatie.

Meer info over de schoolvervoerplannen :

Mobiel Brussel : Christine Heine
02/204.19.23 - pds@mrbc.irisnet.be
of de verenigingen GREEN : Julie Godart
02/893.08.11 - j.godart@greenbelgium.org.
Coren : Geoffrey Defuisseaux
02/640.53.23 - geoffreydefuisseaux@coren.be

Barbara Decupere
Adviseur
Vereniging van de Stad en de
Gemeenten van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

SINT-GILLIS SPEELT DE TROEF VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Sinds enkele jaren spoort de dienst onderwijs van Sint-Gillis de gemeentescholen aan om deel te nemen aan de week van vervoering in september. Dit jaar wou het pedagogisch team van school 1-2 een spel rond verkeersveiligheid aanbieden aan de 3e kleuterklas en het 1e en 2e leerjaar.

Maar zo'n spel bestond helemaal nog niet! Het BIVV biedt een spel aan, maar dat is voor jongeren vanaf 10 jaar. Met de hulp van de winkel Casse-Noisettes besliste de dienst onderwijs daarom zelf een spel uit te dokteren. Het budget daarvoor werd gevonden dankzij de projectoproep Gemeenten/ Scholen naar aanleiding van de week van vervoering. Zo kwam er samenwerking tot stand tussen Pascal Deru, de eigenaar van de winkel, die het idee aanbrengt en een deel van de technische realisatie voor zijn rekening nam, en de gemeente, die de grafische uitwerking (onder leiding van Gilles Gheraille) en het drukwerk op zich nam.

Het resultaat is een gezelschap spel waarbij de kinderen een openbare ruimte moeten inrichten: een park dat op het speelbord afgebeeld wordt. Het park is nog niet klaar voor de kinderen: geen schommel, geen zandbak, geen bloemen, geen bomen en geen banken. Bovendien staan er auto's geparkeerd

op het gras, lopen er honden en zijn er fietsers die geen verschil zien tussen een wandelpad en een fietspad.

Terwijl de kinderen naar het park toe gaan, moet het park ingericht worden en moet er orde geschept worden. Tuiniers planten bomen en bloemen. Timmerlui maken banken en schommels. Parkwachters en wijkagenten surveilleren: auto's verhuizen naar de straat of de parking, fietsen rijden naar het fietspad, zebrapaden worden aangelegd waar nodig en honden moeten aan de leiband of in het omheinde hondenperk.

Als de kinderen in het park aankomen en alles klaar is, wint de hele klas het spel. Als er daarentegen kinderen in het park aankomen voordat alle elementen af zijn, verliezen zij het spel.

In beide gevallen worden de leerkrachten aangespoord om aspecten van de verkeersveiligheid uit te werken door de grafische en mobiele elementen van het spel te gebruiken.

Momenteel bestaat er alleen nog maar een prototype van dit bordspel. Binnenkort zullen er vijf exemplaren beschikbaar zijn. Na school 1-2 zullen die ook in de andere scholen van Sint-Gillis gebruikt kunnen worden.



Meer info over het spel "Tous Au Bon Endroit":

Dominique Poncelet
M. Van Meenenplein 39
1060 Brussel
02 536 02 69 - 02 536 17 50
dponcelet@stgilles.irisnet.be

Julie Godart
j.godart@greenbelgium.org
02/893.08.11
GREEN (vzw)

IN BASISCHOOL FLORALIA TE SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE

“ VEILIGHEID EN MILIEU STAAN CENTRAAL ”

Leerlingen, leerkrachten en ouders van basisschool Floralia van het Gemeenschapsonderwijs (GO!) te Sint-Lambrechts-Woluwe werken samen met de gemeente aan een veilig schooldomein.

Daarvoor is de school gestart met een schoolvervoerplan. Daarin staan mobiliteit en verkeer(sveiligheid) centraal. Een eerste stap is werken aan een verkeersvrij schooldomein. Het doel van de actie is de ouders te sensibiliseren om de auto buiten het schooldomein te laten of een alternatief te zoeken, zoals openbaar vervoer of te voet



komen. Ze willen hen erop wijzen dat druk autoverkeer niet past binnen een schooldomein. Want veel auto's betekent minder ruimte voor iedereen, onveiligheid (spelende kinderen) en vuile lucht voor iedereen. Tijdens de week van 4 tot 8 mei werd een Kiss & Ride opgestart. Daartoe werd een deel van het domein verkeersvrij gemaakt en moesten er een aantal parkeerplaat-

sen verdwijnen. De gemeentediensten van Sint-Lambrechts-Woluwe kwamen, op vraag van de school, nieuwe wegmarkeringen en verkeersborden aanbrengen. De werkgroep mobiliteit, die opgericht werd om acties te ondernemen inzake mobiliteit en verkeersveiligheid, tekende de actie uit op papier om iedereen op voorhand goed te informeren. Er kwam meteen een einde aan de verkeerschaos, dubbele files, parkeren op zebrapaden en (auto)drukke aan de kribbe. De actie verliep zeer vlot en de ouders en kinderen spraken lovend over het initiatief.

Na een grondige evaluatie werd besloten om meteen met de actie door te gaan! Het zou jammer zijn om de aandacht en de inspanningen voor dit project te laten verslappen! De leerlingen van het zesde leerjaar helpen de verkeersbrigadier nu met het uitstappen en begeleiden van de leerlingen. En ook komend schooljaar zal het schoolvervoerplan verder worden uitgewerkt. De school zet ook acties op het getouw in het kader van de Week van Vervoering in september: de straat van de school wordt verkeersvrij voor één of meerdere dagen en er wordt een fietsstalling geplaatst. De gemeente ondersteunt de acties uiteraard. Zo was de gemeente





De Kiss & Ride kende een vlot verloop (in tegenstelling tot wat eerst gedacht werd) dankzij de inzet van ouders, leerkrachten en directie, die brigadier werden voor minstens een week



meteen bereid de schoolstraat af te zetten tijdens de Week van Vervoering. De kinderen kunnen dan om de beurt de straat op om te leren fietsen en vrij te bewegen. En dat is nog niet alles : de school heeft in oktober een debatavond gehouden met de bewoners om het verkeer in hun straat te bespreken. De school, de ouders, de bewoners en de gemeente zijn er dan allemaal vertegenwoordigd. Dit overleg kwam er dankzij het initiatief van de school om werk te maken van de mobiliteit aan de hand van een schoolvervoerplan. De school onderhoudt vandaag heel goede contacten met de gemeente en de bewoners. Iedereen is namelijk betrokken partij in dit gebeuren. Iedereen wil ruimte, gezonde lucht en zich veilig kunnen verplaatsen in zijn straat.

DIT VERHAAL WORDT VERVOLGD ... WANT HET IS EEN POSITIEF VERHAAL !

De basisschool Floralia organiseerde op 6 oktober jl. een eerste debatavond met de bewoners van de straat. Op deze manier wil de school de verkeerschaos aan de schoolpoort

verder aanpakken. De school startte vorig schooljaar met een schoolvervoerplan en wil daarin verdergaan door iedereen te betrekken bij de dagelijkse verkeersproblemen. Want het schoolverkeer gaat verder dan het schooldomein. De directie zat aan tafel met de ouderraad, de gemeente, de vereniging Green (die werkt rond duurzame mobiliteit) en luisterde naar de ergernissen en bekommernissen van de bewoners. Bleek dat zij heel wat te vertellen hadden. Sommigen zijn er geboren of leven er al meer dan 30 jaar. Zij kennen de buurt dus door en door. Zo wil de school oplossingen zoeken om het autoverkeer in de straat te verminderen. Een tweede vergadering zal niet lang uitblijven, want er werden zeer nuttige ideeën opgetekend. Wordt dus vervolgd ...

Olivier Dubrulle
o.dubrulle@greenbelgium.org
02/893.08.10
GREEN vzw

Info :
in de school bij K. Boeykens
tel. : 02/ 771 59 71



SCHOOLVERVOERPLANNEN

“ROL VAN DE GEMEENTEN IN DE MOBILISERING VAN DE SCHOLEN”

De gemeenten kunnen een rol spelen in verschillende fasen van de uitvoering van schoolvervoerplannen. Deze tussenkomsten kunnen reeds beginnen bij de eerste fase, d.w.z. de inschrijving van de scholen. Enkele recente voorbeelden :

De gemeente Etterbeek wou haar scholen aanzetten om na te denken over hun impact op de mobiliteit. Daarom stelde de gemeente het project voor aan de directeur van de School "Colombe de la Paix", die al enkele acties rond dat thema voerde. De dienst mobiliteit van de gemeente heeft contact opgenomen met Mobiel Brussel en vervolgens met de vzw Coren, die de school een heel schooljaar lang begeleid heeft. De

eerste vergadering vond plaats in het gemeentebestuur. Hoewel in dit geval een ongeplande verandering van directie het project enigszins vertraagd heeft, waarborgt deze methode voor de mobilisering van scholen de steun en de medewerking van de gemeente.

De gemeente Ukkel heeft de kandidatuur van de gemeenteschool Verrewinkel ook actief gesteund. De

school ligt aan de grens van het Brussels Gewest, in een wijk die niet goed bereikbaar is met andere vervoermiddelen dan de auto en waar veel leerlingen schoollopen die in Vlaams-Brabant wonen. Het schoolvervoerplan is een project dat kadert in het beleid voor duurzame ontwikkeling, dat uitgewerkt wordt door de gemeente aan de hand van de Lokale Agenda 21 en het actieplan

Koolstofbalans. De schepen van onderwijs, Joëlle Maison, heeft de directrice van de school, Anne Stockmans, zelf begeleid naar de inleidingsvergadering van de schoolvervoerplannen in april 2009.

In Vorst wil mobiliteitsschepen Marianne Courtois ook de scholen aansporen om een schoolvervoerplan op te stellen. Momenteel zijn 9 van de 29 scholen een SVP aan het uitwerken. Daartoe gaat mobiliteitsadviseur Martine Romain sinds oktober 2009 naar alle scholen, uit de verschillende netten en onderwijsniveaus, om te wijzen op het belang van de sensibilisering van de leerlingen, de volwassenen van morgen, voor duurzame mobiliteit. Zij neemt ook nota van hun verwachtingen inzake mobiliteit en vertelt er dat de gemeente hen aanmoedigt om SVP op te stellen.

We moeten de jongeren vandaag immers motiveren om morgen en zo snel mogelijk een verandering teweeg

te brengen in hun dagelijkse mobiliteit als individu of in groep.

Er moet ook informatie verspreid worden over de nieuwe milieuwetgeving in verband met pollutiepieken die voortaan van toepassing zal zijn tussen 1 november en 31 maart van ieder schooljaar, maar ook over de mogelijkheden, niet alleen openbaar vervoer, maar ook zachte mobiliteit, wandelen en fietsen.

Daarom kan een persoonlijk contact met en de steun van de schepen van mobiliteit en het college van burgemeester en schepenen efficiënt zijn om een schoolbestuur te overtuigen om dit actuele thema te behandelen

Deze verschillende ervaringen tonen de toenemende betrokkenheid van de gemeenten in de uitwerking van schoolvervoerplannen. Er komen steeds meer initiatieven om scholen aan te moedigen om mee te werken. Gezien de rol van de gemeenten op het vlak van mobiliteit en het belang van

hun steun in het kader van een schoolvervoerplan kunnen we enkel verheugd zijn over deze betrokkenheid..

Laten we evenwel niet vergeten dat de doeltreffendheid van een schoolvervoerplan in de eerste plaats afhangt van de motivatie van de school zelf, in het bijzonder van de directie en de leerkrachten.

Geoffrey Defuisseaux,
COREN (vzw)
geoffreydefuisseaux@coren.be
02/640.53.23

Martine Romain,
CeMa in Vorst
MartineRomain@forest.irisnet.be
02/348.17.61

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM-VOORNAAM	ADRES	PC	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Raadsplein 1	1070	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilit1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilit1e@oudergem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Anspachlaan 6	1000	Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040	Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Van Der Auwera Benjamin	Hoedemaekers Square 10	1140	Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilit1e@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Bruselsteenweg 112	1190	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050	Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081	Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	mertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Graaf van Vlanderenstraat 20	1080	Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sterrenkundelaan 13	1210	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	M. Van Meenenplein 39	1060	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030	Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccle.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Ch. Thielemanslaan 93	1150	Sint-Pieters-Woluwe	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



VELO-CITY 2010 IN DENEMARKEN

Na het Brussels Gewest organiseert de stad Kopenhagen in samenwerking met de Europese Fietsersfederatie ECF de volgende editie van Velo-city, van 22 tot 25 juni 2010. Op de internationale conferentie "Velo-city Global 2010" zullen heel wat deskundigen uit de hele wereld samenkomen. Beleidsvoerders, stedenbouwkundigen, ngo's en onderzoekers zullen er het woord nemen om de spots te richten op de laatste innovaties omtrent fietsbeleid.

De ervaring van de stad Kopenhagen op het vlak van het fietsbeleid hoeft niet meer aangetoond te worden. De congresgangers zullen er kennis mee kunnen maken aan de hand van bezoeken aan aangepaste plekken of specifieke inrichtingen voor fietsers. Deze

nieuwe conferentie wil immers in de eerste plaats uitwisselingen rond concrete oplossingen vergemakkelijken.

Different gears, same destination !

Om het fietsbeleid te valoriseren en uit te bouwen over de hele wereld tracht "Velo-city Global 2010" de problematiek te belichten aan de hand van verschillende workshops, zoals "de fiets als instrument voor de verbetering van de levenskwaliteit", "gedrag, cultuur en fiets", "de 'autogerichte' samenleving en globale aansprakelijkheid: welke lessen kunnen we eruit trekken?" enz.

De organisatoren hebben resoluut gekozen voor kwaliteit in plaats van kwantiteit, door een langere spreektijd te geven aan een beperkt aantal perso-

nen. Zo kunnen zij hun onderwerp grondiger bespreken en het debat en de uitwisselingen die daaruit voortvloeiën, meer diepgang geven.

Kortom, dit belooft een heel boeiende editie van Velo-city te worden. Kruis de data alvast aan in uw agenda !

Meer info op www.velo-city2010.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)**