

DE MOBILITEITSGIDS



FOCUS

Het mobiliteitsbeleid in
Sint-Jans-Molenbeek

DRIEMAANDELIJKS NR. 28 | ZOMER 2010 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Effect van de camera's op de snelheidsbeperving
- Onderzoek van de ongevallen tussen trams en voetgangers
- De atlas 'geluidshinder door het verkeer'

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Het stop-principe
- Overzicht van de laatste wijzigingen in de verkeersreglementering
- Verkeersborden :
van het bos naar de databank

EDITORIAAL	03
EFFECT VAN DE CAMERA'S OP DE SNELHEIDSBEPERKING DE EERSTE BEMOEDIGENDE RESULTATEN	04>05
ONDERZOEK VAN DE ONGEVALLLEN TUSSEN TRAMS EN VOETGANGERS IN HET BRUSSELS GEWEST	06>09
HET STOP-PRINCIPE	10>11
DOSSIER :	
HET MOBILITEITSBELEID IN SINT-JANS-MOLENBEEK	12>17
OVERZICHT VAN DE LAATSTE WIJZIGINGEN IN DE VERKEERSREGLEMENTERING	18>22
VERKEERSBORDEN: VAN HET BOS NAAR DE DATABANK	23>24
LEEFMILIEU BRUSSEL PUBLICEERT ZIJN EERSTE ATLAS 'GELUIDSHINDER DOOR HET VERKEER' (IBGE)	25
ADRESBOEKJE VAN CEMA	26

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)



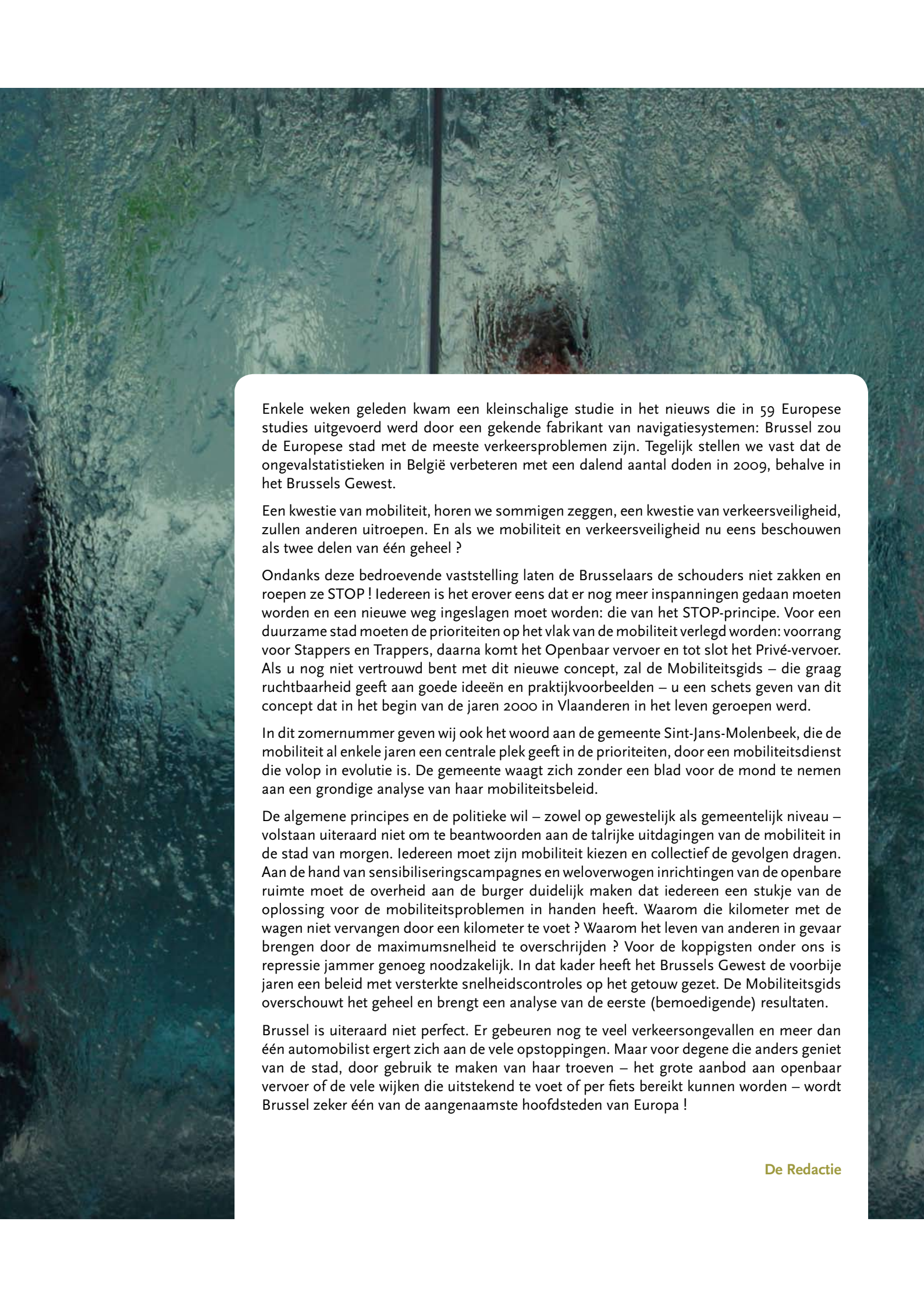
bruxellesmobilité
mobielbrussel



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen
REDACTIE : Erik Caelen, Muriel Jadoul, Isabelle Chalanton, Eddy Klynen, A. Horvath, 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 - mobielbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobielbrussel.be



Enkele weken geleden kwam een kleinschalige studie in het nieuws die in 59 Europese studies uitgevoerd werd door een gekende fabrikant van navigatiesystemen: Brussel zou de Europese stad met de meeste verkeersproblemen zijn. Tegelijk stellen we vast dat de ongevalstatistieken in België verbeteren met een dalend aantal doden in 2009, behalve in het Brussels Gewest.

Een kwestie van mobiliteit, horen we sommigen zeggen, een kwestie van verkeersveiligheid, zullen anderen uitroepen. En als we mobiliteit en verkeersveiligheid nu eens beschouwen als twee delen van één geheel ?

Ondanks deze bedroevende vaststelling laten de Brusselaars de schouders niet zakken en roepen ze STOP ! Iedereen is het erover eens dat er nog meer inspanningen gedaan moeten worden en een nieuwe weg ingeslagen moet worden: die van het STOP-principe. Voor een duurzame stad moeten de prioriteiten op het vlak van de mobiliteit verlegd worden: voorrang voor Stappers en Trappers, daarna komt het Openbaar vervoer en tot slot het Privé-vervoer. Als u nog niet vertrouwd bent met dit nieuwe concept, zal de Mobiliteitsgids – die graag richtbaarheid geeft aan goede ideeën en praktijkvoorbeelden – u een schets geven van dit concept dat in het begin van de jaren 2000 in Vlaanderen in het leven geroepen werd.

In dit zomernummer geven wij ook het woord aan de gemeente Sint-Jans-Molenbeek, die de mobiliteit al enkele jaren een centrale plek geeft in de prioriteiten, door een mobiliteitsdienst die volop in evolutie is. De gemeente waagt zich zonder een blad voor de mond te nemen aan een grondige analyse van haar mobiliteitsbeleid.

De algemene principes en de politieke wil – zowel op gewestelijk als gemeentelijk niveau – volstaan uiteraard niet om te beantwoorden aan de talrijke uitdagingen van de mobiliteit in de stad van morgen. Iedereen moet zijn mobiliteit kiezen en collectief de gevolgen dragen. Aan de hand van sensibiliseringscampagnes en weloverwogen inrichtingen van de openbare ruimte moet de overheid aan de burger duidelijk maken dat iedereen een stukje van de oplossing voor de mobiliteitsproblemen in handen heeft. Waarom die kilometer met de wagen niet vervangen door een kilometer te voet ? Waarom het leven van anderen in gevaar brengen door de maximumsnelheid te overschrijden ? Voor de koppigsten onder ons is repressie jammer genoeg noodzakelijk. In dat kader heeft het Brussels Gewest de voorbije jaren een beleid met versterkte snelheidscontroles op het getouw gezet. De Mobiliteitsgids overschouwt het geheel en brengt een analyse van de eerste (bemoedigende) resultaten.

Brussel is uiteraard niet perfect. Er gebeuren nog te veel verkeersongevallen en meer dan één automobilist ergert zich aan de vele opstoppingen. Maar voor degene die anders geniet van de stad, door gebruik te maken van haar troeven – het grote aanbod aan openbaar vervoer of de vele wijken die uitstekend te voet of per fiets bereikt kunnen worden – wordt Brussel zeker één van de aangenaamste hoofdsteden van Europa !

“ DE INSPANNINGEN MOETEN VOORTGEZET WORDEN! ”

Een van de belangrijkste oorzaken van ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een te hoge of onaangepaste snelheid. Uit studies is immers gebleken dat hoe hoger de snelheid, hoe groter het risico op overlijden bij ongevallen tussen een voetganger en een auto is. Zo heeft een voetganger bij 30 km/u 95% kans om te ontsnappen aan de dood. Bij 50 km/u zakt dit percentage al naar 55% terwijl een voetganger bij 80 km/u helemaal geen kans meer heeft om te ontsnappen aan een fatale afloop.

Als reactie hierop heeft het Gewest besloten om op verschillende niveaus actie te ondernemen en daarbij trouw te blijven aan de regel van de 3 E's (education - engineering - enforcement) :

- organisatie van sensibiliseringscampagnes voor verkeersveiligheid, vooral rond de gevaren van te hoge snelheid, zoals in 200 ;
- inrichting van wegen met het oog op de beperking van de snelheid (bv. zone 30) ;
- plaatsing van flitspalen en versterkte en gecoördineerde samenwerking met de politiezones, de gouverneur en het parket, vooral door maandelijkse vergaderingen binnen een politieplatform dat alle partijen verenigt voor de analyse van de gegevens van de flitspalen en de uitwerking van nieuwe strategieën.

DE INVLOED VAN FLITSPALEN OP DE SNELHEID IS MEETBAAR

Tijdens de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest op 8 december 2009 schetste Gérard Piron, hoofd van de Coördinatie- en Steundienst van de federale politie, afdeling Brussel, de evolutie van de gegevens tijdens de eerste vier werkingsjaren van de flitspalen. Ter herinnering, de voorbije jaren heeft het Gewest 90 flitspalen (34 camera's) geplaatst, voornamelijk op de gevaarlijkste kruispunten die aangegeven werden door de gemeenten en politiezones.

Het aantal controle-uren neemt toe

Tussen 2006 en 2008 is het aantal controle-uren gestegen van 24.766 in 2006 naar 33.679 in 2007. Deze grote stijging kan verklaard worden door de plaatsing van nieuwe flitspalen. In 2008 is het aantal uren dan weer fors gedaald, vooral door technische problemen. In oktober 2009 vonden reeds 25.488 controle-uren plaats, wat betekent dat de cijfers van 2007 vermoedelijk geëvenaard zullen worden.

Het aantal gecontroleerde voertuigen daalt

Hoewel het aantal controle-uren stijgt, daalt het aantal gecontroleerde voertuigen sinds 4 jaar. Terwijl er in 2006 meer dan 18 miljoen voertuigen gecontroleerd

werden, stellen we namelijk vast dat er in 2009 'maar' 14 miljoen voertuigen gecontroleerd werden tegenover bijna 16 miljoen in 2008. De aanzienlijke stijging die in 2007 geregistreerd werd, kan uiteraard verklaard worden door de plaatsing van nieuwe flitspalen. De gemiddelde daling kan meerdere verklaringen hebben, zonder dat er één in het bijzonder aangestipt kan worden: daling van het verkeer op de gecontroleerde verkeersaders, algemene daling van het stadsverkeer, verandering van het traject van de weggebruikers, ...

Het aantal overtredingen stijgt enorm

Uit de statistieken komt duidelijk naar voren dat door de plaatsing van nieuwe flitspalen in 2007 het aantal overtredingen gestegen is van 14.000 tot meer dan 20.000. Opvallend is echter dat in 2008 het aantal controle-uren en gecontroleerde voertuigen daalde, terwijl het aantal overtredingen licht steeg tot 29.000. Uit de gegevens die tot oktober 2009 opgetekend werden, blijkt evenwel een duidelijke dalende tendens die de komende maanden bevestigd zal moeten worden.

Deze vaststelling wordt bevestigd wanneer we rekening houden met zowel het aantal overtredingen voor 10.000 gecontroleerde voertuigen (7,7 overtredingen in 2006; 13,1 in 2008 en 8,9 in 2009) als het aantal overtredingen voor 100 controle-uren (57,9 overtredingen in 2006; 81,4 in 2008 en 50 in 2009).



1/ 2006, 2007, 2008 en 2009 (gegevens die verzameld werden tot en met oktober 2009).



De overtredingen van niveau 2 (>20 km/u) en niveau 3 (>30 km/u) dalen

Uit de analyse van de cijfers blijkt een duidelijke daling van het aantal overtredingen van dit type (en vooral van de overtredingen van niveau 3) als we 2007 - het jaar dat er veel nieuwe flitspalen geïnstalleerd werden - als basis nemen. We stellen eveneens vast dat, in percentage op het totaal aantal overtredingen, het percentage overtredingen van niveau 2 en 3 ook sterk gedaald is. Deze overtredingen vertegenwoordigden meer dan 50% in 2006 en 2007, terwijl het percentage in 2008 niet meer dan 45% bedroeg en in 2009 (oktober) zelfs daalde tot 40%. Dit getuigt van een verandering in het gedrag van de weggebruikers op de gevaarlijke plaatsen.

DE SANCTIONERING PAST ZICH AAN, MAAR DE TECHNOLOGIE EVOLUEERT

De voorbije jaren is het aantal rechters in de Politierechtbank gestegen, maar er is vandaag nog een tekort aan substituten in het Politieparket van Brussel.

Hoewel de sanctionering positief geëvolueerd is, moeten we er ook op wijzen dat deze zich aangepast heeft aan een systeem van vaststellingen door 'klassieke' camera's (waar het aantal vaststellingen van overtredingen beperkt is wegens het gebruik van filmrolletjes).

De overgang naar het digitale systeem – dat een bijna onbeperkte fotocapaciteit biedt – zou tot gevolg kunnen hebben dat het aantal vaststellingen van overtredingen exponentieel stijgt ... en de Politierechtbank zeer snel overstelpt met bijkomend werk.

BESLUIT

De eerste analyses tonen aan dat het gedrag van de weggebruikers stilaan begint te veranderen dankzij de geïnstalleerde voorzieningen. Het ziet er dus naar uit dat de doelstelling om de snelheid op de gevaarlijke kruispunten te beperken, bereikt zal worden! Uit de cijfers voor 2009 blijkt immers een dalende trend van de overtredingen, die de komende maanden echter nog bevestigd zal moeten worden.

Het systeem van de flitspalen blijkt dus doeltreffend te zijn en het zou ongetwijfeld interessant zijn om ook andere plaatsen met dit systeem uit te rusten.

Alle geleverde inspanningen zouden echter tenietgedaan kunnen worden als er niet snel geïnvesteerd wordt in de verwerking van de overtredingen. Er zal met de gewestelijke en federale instanties gepraat moeten worden over de overgang van een 'ambachtelijke' procedure naar een 'industriële' procedure voor de verwerking van de overtredingen.



Meer info ?

Coördinatie- en Steundienst van de federale politie, afdeling Brussel

Justine Van Gysel
Victoria Regina-plantsoen
1210 Brussel
Tel.: 02/203.97.35

Ten slotte zal er de komende maanden geanticipeerd moeten worden op het feit dat het afschrikkende effect van de flitspalen stilaan begint te verkleinen. De weggebruikers worden er gewoon aan en beginnen de locatie van de flitspalen te kennen. Daarom is het van groot belang om verder inspanningen te leveren en de sensibilisering voort te zetten opdat de weggebruikers de snelheidsbeperkingen zouden aanvaarden.

Jean-Michel Reniers

Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Jean-Michel.Reniers@avcb-vsgb.be



“ ONDERZOEK VAN DE ONGEVALLEN TUSSEN TRAMS EN VOETGANGERS IN HET BRUSSELS GEWEST ”

De voorbije jaren en ook recent nog deden zich heel wat zware ongevallen voor tussen trams en voetgangers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op verzoek van Mobiliteit Brussel en met de steun van de MIVB heeft het BIVV een analyse verricht van de ongevallen tussen trams en voetgangers in het Brussels Gewest. De analyse beoordeelde de ongevallen op basis van het aantal en de ernst en kwam tot aanbevelingen inzake infrastructuur.

De geanalyseerde ongevallen tussen trams en voetgangers deden zich voor in 2004, 2005 en 2006. We beschikken over twee gegevensbronnen. Enerzijds stelde de MIVB haar ongevallenverslagen ter beschikking. De trambestuurder vult zo'n verslag in telkens als zich een ongeval of incident voordoet. Anderzijds waren er ook de ongevalsstatistieken van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie van de FOD Economie (het vroegere Nationaal Instituut voor Statistiek - NIS). Deze gegevens zijn afkomstig van de analyseformulieren voor verkeersongevallen met doden of gewonden (VOF). In totaal deden zich tijdens de drie bestudeerde jaren 147 ongevallen voor.

RESULTATEN

Bij 53 van de 147 geanalyseerde ongevallen vielen er geen gewonden. Bij iets meer dan de helft van de ongevallen daarentegen werd de voetganger lichtgewond. In 12 gevallen raakte de voetganger zwaargewond en in 2 gevallen overleed hij. In totaal vielen er 94 gewonden of doden.

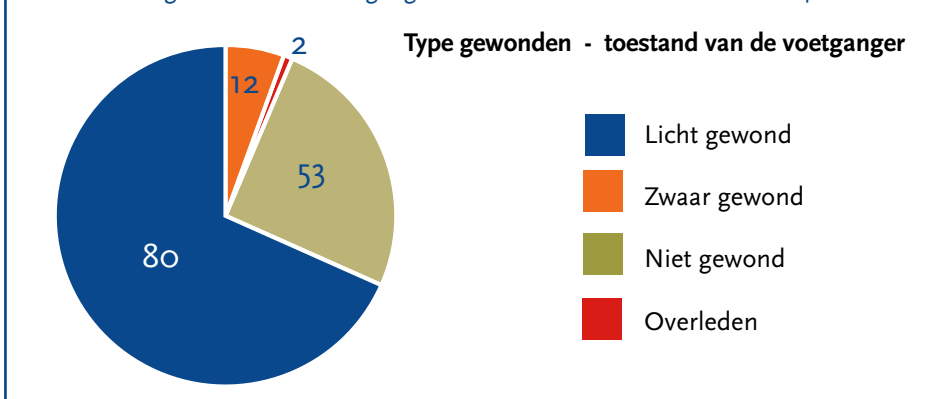
Voetgangers die door een tram werden aangereden hebben een relatief gering aandeel van 2,1 % in het totale aantal lichtgewonde voetgangers in het Brussels Gewest. Bij de zwaargewonde of gedode voetgangers loopt hun aandeel echter op tot 6,7 %, een betrekkelijk hoog percentage in het licht van de geringe plaats die de tram inneemt in het verkeer. Desondanks lijkt het Brusselse tramnet niet gevaarlijker dan andere tramnetten in het buitenland. Zo is het aantal doden

en gewonden per kilometer op het Brusselse tramnet vergelijkbaar met dat van Franse steden.

Op basis van de cartografie van de ongevallen zien wij dat 79 % van de ongevallen gebeurde op een eigen bedding, een overrijdbare bedding of in een tunnel. Ter vergelijking: in 2006 was 71 % van het MIVB-net afgeschermd van het autoverkeer. We kunnen dus besluiten dat er verhoudingsgewijs niet meer ongevallen waren in beschermde zone dan op de weg.

Na toepassing van een wegingscoëfficiënt (afhankelijk van de ernst van het ongeval) op de ongevallenkaart, konden we volgende wegen als zeer ongevalsgevoelig bestempelen: Lambermontlaan, Wahislaan, Zuidlaan, Fonsnylaan, Koninginnelaan en Stefaniestraat. Ook sommige tramlijnen zijn bijzonder ongevalsgevoelig, zowel in afgelegde kilometer als

Grafiek : Ongevallen tram - voetganger in het Brussels Gewest tussen 2004 en 2006



vervoerde reizigers. Het gaat om de lijnen 18, 23/3, 90, 92 en 39.

Vervolgens gingen we over tot een gedetailleerder ongevalanalyse om de ongevalsomstandigheden en -factoren te achterhalen. Eerst en vooral werden de diverse infrastructuurgebonden variabelen bestudeerd. Op grond van deze analyse verkregen we o.a. de hierna volgende informatie. 52 % van de ongevallen gebeurden aan een halte of in de buurt ervan. In 75 % van de ongevallen stak de voetganger de eigen bedding of de weg over. Bij 23 % van deze oversteken was de voetganger aan het zicht onttrokken. Een vrij frequent geval van dat genre is een voetganger die de tram verlaat, vlak achter de tram oversteeft en aangereden wordt door een voertuig dat uit de tegenovergestelde richting komt.

Vervolgens analyseerden wij gedragsvariabelen zoals :

1. « voetganger minder bewust van het gevaar, minder ervaren » (kinderen, mentaal gehandicapten of dronken personen) ;
2. « voetganger wiens aandacht was afgeleid » (voetganger die aan het lopen, aan het bellen of aan het praten is) ;
3. « voetganger steekt over terwijl het licht op rood staat » ;
4. « tiener » (slachtoffer van onrealistisch optimisme).

Op basis van de analyse van alle gedragsvariabelen kwamen wij tot het besluit dat in 37 % van de ongevallen het gedrag van de voetganger een belangrijke rol gespeeld heeft. In 27 % van de ongevallen kan het beschouwd worden als een factor die bijdraagt tot het ongeval.

Het zou interessant geweest zijn het gedrag van de bestuurder te bestuderen. In bepaalde studies in het buitenland werd dat immers aan de kaak gesteld (overdreven snelheid, gebrek aan aandacht), maar de beschikbare gegevens maakten een dergelijke analyse niet mogelijk.

AANBEVELINGEN

Na deze gegevensanalyse gingen wij een kijkje nemen ter plaatse, waarbij we ons in het bijzonder concentreerden op de wegen waar zich een groot aantal ongevallen voordoen en op de plaatsen waar de ongevallen het ernstigst zijn.

Tijdens dit terreinbezoek hebben wij verschillende voorzieningen van de MIVB gezien die de veiligheid van de voetgangers moeten verbeteren. Zo worden er bij een heraanleg systematisch hekken aangebracht ter hoogte van tramhaltes met eigen bedding. Voorts worden er geleidelijk aan specifieke trammarkeringen aangebracht op alle oversteekplaatsen voor voetgangers die over tramsporen lopen. Aan haltes waar de tram de rijbaan gebruikt, worden trottoiruitstulpingen aangebracht. Tot slot werden de bomen op de perrons van de halte Vanderkindere (Winston Churchillaan) onlangs geveld en vervangen door kleinere exemplaren

Ondanks deze doorgedreven inspanningen van de MIVB vonden we nog verschillende plaatsen waar de huidige infrastructuur conflicten in de hand werkt die tot een ongeval hadden of zouden kunnen leiden. **Daarom hebben we een reeks aanbevelingen geformuleerd om deze infrastructuurgebonden problemen te beperken.**

Wij geven hier de aanbevelingen weer betreffende de 3 volgende thema's: wachtzones, lichtenregeling en plaats van de haltes.

Wij stelden een gebrek aan wachtzones vast op bepaalde oversteekplaatsen zonder verkeerslichten. Dat is gevaarlijk voor de voetganger, omdat hij voorrang moet verlenen aan de tram zonder op een veilige plaats te kunnen wachten. De voetganger kan bij het begin van het oversteken moeilijk anticiperen ten aanzien van de auto's en de trams in beide rijrichtingen. **Wij bevelen aan een voldoende brede wachtzone in te richten zodat personen met een beperkte mobiliteit in alle veiligheid kunnen wachten op alle oversteekplaatsen van eigen**

Veiligheidshekken aan een tramhalte



Fonsnylaan, oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten of wachtzone. De voetganger stak over op het zebraad, voor een stilstaande auto, maar werd vervolgens gegrepen door de tram.

beddingen zonder verkeerslichten of waar de lichten het niet toelaten om in één keer over te steken. Waar het onmogelijk is een voldoende brede wachtzone in te richten, zouden er lichten geplaatst moeten worden.

Verkeerslichten zouden de volledige oversteekfase moeten behelzen, eigen bedding inbegrepen. Wij hebben namelijk vastgesteld dat op vele plaatsen de lichten voor het oversteken van de eigen



Het groen licht voor het oversteken van de weg kan de voetganger de indruk geven dat het van toepassing is voor het oversteken van de eigen bedding, terwijl de afslaande tram in dit geval voorrang heeft op de voetganger.



bedding afgeschaft waren. Dat kan verwarrend zijn voor de voetganger die groen licht ziet voor het oversteken van de weg en niet beseft dat hij voorrang moet verlenen aan een naderende tram. Dat probleem is bijzonder gevaarlijk als er geen lichten zijn voor de tram (tijdens het oversteken tussen twee kruispunten) of wanneer de groenfase voor de tram en de voetganger samenvallen. Gelijktijdige groenfases werden vastgesteld waar de tram afslaat, wanneer de tram voorrang heeft op de lichten of wanneer de

lichten slecht afgesteld zijn. **Voor de veiligheid van de voetganger is het primordiaal voetgangerslichten te behouden of opnieuw te plaatsen voor het oversteken van de eigen bedding en de lichten zodanig te regelen dat de tram en de overstekende voetganger aparte lichtfasen krijgen.**

Voor de inrichting van haltes vlak voor of vlak na een kruispunt raden wij aan de oversteekplaatsen voor voetgangers een tiental meter verder dan de halte te leggen. Zo verkleint het risico dat een voetganger tijdens het oversteken aan het zicht onttrokken wordt door een stilstaande tram. Wanneer het gaat om wegvakken, bevelen wij de aanleg van een centraal perron aan met oversteekplaatsen aan het uiteinde van het perron, telkens achter de stilstaande tram. Wanneer de tram op de weg rijdt, zouden er trottoiruitstulpingen aangelegd moeten worden. Als dat onmogelijk is, zou men de rijbaan moeten verhogen ter hoogte van de haltes en verkeerslichten plaatsen. Die verhoging vertraagt het autoverkeer en doet de instapzones beter opvallen. Bovendien kunnen de reizigers er vlotter in- en uitstappen.

Tot slot willen we erop wijzen dat niet alle conflictsituaties die in een ongeval uitmonden, kunnen worden verholpen door infrastructuurgebonden maatregelen.

Zo speelt het gedrag van de voetganger in heel wat ongevallen een belangrijke rol. **Het is dus absoluut noodzakelijk om voort te gaan met het aanbrengen van specifieke trammarkeringen ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers.** Deze wijzen de voetgangers erop dat de tram steeds voorrang heeft en waarschuwt de bestuurder voor de aanwezigheid van voetgangers op deze plek.

Ook de affiecampagnes (zoals die van september 2008) zouden moeten worden voortgezet, vooral ter hoogte van



Een trottoiruitstulping



Sensibilisering van de weggebruikers voor de voorrang van de tram blijft een prioriteit voor de MIVB.



tramhaltes en op de zijanten van de trams. Voor bepaalde doelgroepen (kinderen, ouderen, personen met verminderde mobiliteit) zouden er tevens folders kunnen worden gedrukt waarin hun wordt verteld hoe ze zich ten aanzien van trams moeten gedragen. Die zouden dan kunnen worden verspreid in ontmoetingsplaatsen (scholen, verenigingen). **Het is van groot belang dat de campagnes duidelijk vermelden waarom een tram altijd voorrang heeft (lange remafstand, spoorvoertuig, ...).**

Het is ook belangrijk om de trambestuurders te sensibiliseren over de verschillende conflicten die kunnen ontstaan met voetgangers. Artikel 4.11.1 van de IBTE (Instructies betreffende de tram exploitatie) aangaande het gedrag van trambestuurders ten aanzien van voetgangers, stelt overigens dat trambestuurders bijzonder voorzichtig moeten zijn in aanwezigheid van voetgangers die sporen oversteken of ernaast stappen.

De IBTE beveelt ook aan om ter hoogte van haltes de claxon te gebruiken en te vertragen bij het naderen van haltes en oversteekplaatsen voor voetgangers. Bij heel wat ongevallen moest de trambestuurder een noodstop uitvoeren, maar gezien de lange remafstand van de tram kon een ongeval niet worden vermeden. Door trager te rijden zou de remafstand van de tram verkleinen en

zouden het ongevalsrisico en de ernst van de ongevallen afnemen. Bovendien zou zo ook het risico op valpartijen in de tram (omdat de bestuurder in een noodgeval bruusk moet remmen) kleiner worden. **Daarom bevelen wij ter hoogte van gevaarlijke plaatsen een snelheid aan van 20 tot 30 km/u.**

BESLUIT EN VOORUITZICHTEN

Uit de studie van de ongevallen tussen trams en voetgangers in het Brussels Gewest tussen 2004 en 2006 blijkt dat het Brusselse tramnet niet bijzonder gevaarlijk is. Toch hebben wij verscheidene gebreken vastgesteld op het vlak van de infrastructuur. De reeks aanbevelingen die daaruit voortvloeide, werd in aanmerking genomen door de MIVB, maar de vele recente ongevallen tonen aan dat de inspanningen met het oog op de verbetering van de veiligheid volgehouden moeten worden.

Om de oorzaken en het precieze verloop van het ongeval te kennen zou het interessant zijn op het moment van het ongeval een team ter plaatse te sturen. Die kunnen dan ondermeer informatie optekenen over het gedrag van de voetganger en de bestuurder, en de infrastructuur onmiddellijk analyseren.

Er zouden ook nog andere soorten studies verricht kunnen worden, zoals de analyse van de ongevallen met reizigers in een tram als gevolg van een noodstop of de analyse van ongevallen waarbij de tram onrechtstreeks betrokken is (bv. voetganger die loopt om de tram te halen en door een ander voertuig aangereden wordt).

Muriel Jadoul &
Isabelle Chalanton
Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid
Muriel.JADOUL@ibsr.be
Isabelle.CHALANTON@ibsr.be



“ HET STOP-PRINCIPE ”

Het STOP-principe werd gelanceerd in 2001 door de CD&V in het Vlaams parlement. Men haalde hiervoor de mosterd bij het milieubeleid. Naar analogie met de ‘Ladder van Lansink’ voor het afvalbeleid wilde men zowel voor personen- als goederenvervoer een rangorde introduceren voor de verschillende vervoerswijzen. Eerst zouden Stappers, dan Trappers, dan Openbaar vervoer en ten slotte het Privé-vervoer aan bod komen.



Naast deze rangorde had men de volgende ambities :

- Elke mobiliteitsbeslissing te toetsen aan het STOP-principe ;
- Het STOP-principe te vertalen naar de organisatie van de administratieve diensten, naar het formuleren van doelstellingen, het vastleggen van middelen, naar de planning van het mobiliteitsbeleid, naar het ontwikkelen en toepassen van nieuwe technologieën en naar het opzetten en realiseren van mobiliteitsprojecten ;
- Het STOP-principe op te nemen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het STOP-principe inspireerde ook andere beleidsniveaus en het werd opgenomen in het federaal regeerakkoord van 2003. Ook in het Vlaams regeerakkoord van 2004 – 2009 werd het ingeschreven.

Ook het meest recente Vlaams regeerakkoord gaat voor de periode 2009 – 2014 uit van het STOP-principe en omschrijft dit als volg : « *eerst Stappen en Trappen, dan Openbaar vervoer en ten slotte het Privé-vervoer* ». Het regeerakkoord concretiseert het zelfs als volgt : « *bij het ontwerp van nieuwe infrastructuur en het onderhoud van bestaande infrastructuur wordt het STOP-principe gehanteerd en vormen de veiligheid van voetgangers, fietsers en motorrijders, en de doorstroming van het openbaar vervoer belangrijke aandachtspunten. We passen consequent de fietstoets toe bij alle openbare werken* ».

De beleidsnota van minister van Mobiliteit en Openbare werken Hilde Crevits 2009 – 2014 bouwt verder op de bovenvermelde principes van het Vlaams regeerakkoord. We lezen het volgende : « *Voor het personenvervoer houden we vast aan het STOP-principe dat bij voorbaat aandacht besteedt aan de zachte weggebruiker* ».

Ten slotte bepaalt het mobiliteitsdecreet van 11 maart 2009 dat er bij « het voorbereiden, het vaststellen, het uitvoeren, het volgen en het evalueren van het mobiliteitsbeleid rekening gehouden zal worden met het STOP-beginsel ».

Zonder twijfel vormt het STOP-principe dan ook een belangrijk aandachtspunt van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Hier zijn verschillende redenen voor. Het STOP-principe is duidelijk, aantrekkelijk én ambitieus. Ik zet de voordelen even op een rij :

1. **DUIDELIJK.** Ze zijn zeldzaam, maar niet onbestaande, grote principes waar iedereen hetzelfde onder verstaat. Het STOP-principe is daar een voorbeeld van. Alle verkeersdeskundigen weten waar het voor staat. In Vlaanderen is het ondertussen even duidelijk als de drie E's van verkeersveiligheid. Duurzame mobiliteit bijvoorbeeld is een stuk complexer, met als nadeel dat het een containerbegrip dreigt te worden waar iedereen wat anders onder verstaat.



2. **AANTREKKELIJK.** Op enkele jaren tijd is het STOP-principe zelfs aantrekkelijk geworden. Je vindt het dan ook niet alleen op Vlaams niveau maar ook op provinciaal en lokaal niveau. Met het tegengestelde een 'POTS-beleid', eerst het privé-vervoer, dan het openbaar vervoer, dan de trappers en dan de stapper, wil bijna niemand meer geassocieerd worden.
3. **AMBITIEUS.** Last but not least, het is niet omdat het duidelijk en aantrekkelijk is dat het STOP-principe flauw zou zijn. Integendeel. Beeld je maar eens in wat het concreet zou betekenen als er verschillende jaren na elkaar eerst aandacht besteed zou worden aan de voetganger, dan aan de fietser, dan het openbaar vervoer en dan pas aan het privé-vervoer !

En dat is ook de grootste uitdaging: het privévervoer is zo dominant geworden dat het een hals karwei wordt om dit om te buigen. Niet alleen infrastructureel, maar op elk gebied is het een geweldige uitdaging om die omslag te realiseren. Ik ben er van overtuigd dat een duidelijk, aantrekkelijk en ambitieus concept zoals het STOP-principe hiertoe kan bijdragen.

Eddy Klynen
Vlaamse Stichting Verkeerskunde
eddy.klynen@verkeerskunde.be

“ HET MOBILITEITSBELEID IN SINT-JANS-MOLENBEEK IN AL ZIJN FACETTEN ”

Mobiliteit is al jaren actueel. Gemeenten zijn zich daar bewust van en vele hebben inmiddels een mobiliteitsambtenaar, maar de structuur waarbinnen die werkzaam is varieert sterk van gemeente tot gemeente. Dit artikel schetst de aanpak van de mobiliteit in Sint-Jans-Molenbeek en beschrijft de werking en de structuur van de dienst die zich daarop toelegt. Daarvoor spraken wij met enkele spilfiguren, waaronder het diensthoofd, operationele medewerkers en tot slot de schepen van mobiliteit.

DE GEMEENTE TEN DIENSTE VAN DE MOBILITEIT

Eerst peilen wij naar de evolutie van het takenpakket van de mobiliteitsdienst, aan de hand van een gesprek met het huidige diensthoofd, **Baptiste Fesler**.

Mijnheer Fesler, u bent actief rond mobiliteit sinds 2003 en hoofd van de mobiliteitsdienst van de gemeente Molenbeek sinds 2007. Hoe ziet u de evolutie van de dienst ?

De Molenbeekse mobiliteitsdienst werd een tiental jaren geleden opgericht. De taken van de nieuwe dienst overlaptten soms taken van andere diensten, zoals openbare werken of stedenbouw, maar stilaan vond de nieuwkomer zijn plaats binnen de gemeente. Hij werd meer dan eens "herkneed". Eerst was de dienst vooral bezig met planning en stedenbouw, maar spoedig werd hij geconfronteerd met de toestand op het terrein. De eerste reden van die verschuiving was de politiehervorming: de tijdelijke en de definitieve signalisatie werd hun toevertrouwd. Omdat er in de gemeente altijd wel ergens werken aan de gang zijn, kwam het

planningswerk - waarvoor de dienst oorspronkelijk opgericht was - in het gedrang. Bovendien was er een probleem qua coherentie en coördinatie met de dienst openbare werken, waarvan we geen deel uitmaakten. Soms kenden wij een vergunning toe voor de plaatsing van de signalisatie, terwijl wij niet wisten dat er geen toelating gegeven was voor de uitvoering van de werken. Daarom werd er een nieuwe dienst opgericht, om zowel de werfvergunningen als de signalisatie te beheren. Sindsdien worden de werken veel beter gevolgd en kan de mobiliteitsdienst zich opnieuw toeleggen op de mobiliteit op lange termijn.

De tweede reden waarom de dienst rekening moest houden met de situatie op het terrein, is dat de komst van het concept mobiliteit nieuwe inrichtingen voor de openbare ruimte tot stand gebracht heeft. Daarom heeft de dienst heel snel een technische deskundige onder de arm genomen die plannen in detail kan lezen en opstellen, bij voorbeeld voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer. Wij werkten dus veel minder samen met Stedenbouw dan met Openbare

Werken. Daarom werd de mobiliteitsdienst uiteindelijk opgenomen in de divisie Openbare Werken.

Sinds 2006 heeft Molenbeek een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP). Heeft dat invloed gehad op het takenpakket van de mobiliteitsdienst ?

Ja, in het bijzonder op het beheerd parkeren. De mobiliteitsdienst heeft een operationeel team opgericht voor het toezicht en een administratief team voor de uitreiking van de parkeervignetten en de financiële afhandeling.

Het GMP ligt ook aan de basis van een stuurgroep, waarin de verschillende actoren zitten die betrokken zijn bij de geplande maatregelen. Nu het GMP goed geëvolueerd is, is die groep omgedoopt tot "mobiliteitscommissie" en leggen zij zich toe op andere aspecten, die niet vastgelegd zijn in het GMP.

Tot slot zijn er enkele initiatieven uit het GMP, zoals de verandering van rijrichting of de inrichting van zones met betaald parkeren, die de dienst veel werk geven op het vlak van informatie aan de bevolking. Daarom is één van ons grotendeels bezig met informatie en sensibilisering.

Op welke reglementaire hulpmiddelen kan de mobiliteitsdienst zich baseren ?

Aangezien de mobiliteit een nieuw concept is, moeten we ze kunnen behartigen, wat niet altijd evident is voor een nieuwkomer. Daarom is de regelgeving uiterst waardevol. Anders hadden we voor elke trottoiruitstulping, ieder beperkt eenrichtingsverkeer (BEV), iedere oversteekplaats voor voetgangers, iedere zone 30, ... moeten onderhandelen. Bij herinrichtingen bij voorbeeld kunnen we dankzij de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers aanzienlijk verbeteren. Bovendien biedt de GSV normen aan die correct werken op het terrein en zo het probleem van de niet-naleving van het verkeersreglement regelen.

Een ander nuttig instrument is het aanvullend reglement op de politie van het wegverkeer, op basis waarvan wij de signalisatie en de wegmarkeringen in goede banen leiden en dus ook de rijrichting, de evolutie van het parkeren, de aanleg van fietspaden.

Wij beschikken ook over een gemeentereglement betreffende de toewijzing van plaatsen voor gehandicapten. Vroeger kenden we die plaatsen toe aan ieder die een kaart van de FOD kreeg. Maar stilaan merkten we de aanvragers de kaart vaak gebruiken om hun privéplaats te krijgen terwijl ze die niet echt nodig hebben. Het reglement is gebaseerd op dat van een andere gemeente en lost nog niet alle problemen op, maar ongefundeerde aanvragen kunnen toch afgewezen worden.

Wat het beheerd parkeren betreft, bieden de goedgekeurde reglementen de mobiliteitsdienst de mogelijkheid om goed werk te verrichten en stand te houden, tegen de vele vragen om kortingen of gratis parkeren in.

In welke mate bent u betrokken bij herinrichtingsprojecten ?

De mobiliteitsdienst wordt betrokken bij herinrichtingsprojecten. Meestal zijn wij een wagon die vastgekoppeld wordt aan de locomotief die bestuurd

wordt door de dienst openbare werken of de dienst gesubsidieerde projecten (in het kader van wijkcontracten). Maar opgelet: als wij meewerken aan herinrichtingsprojecten, letten we erop dat we het werkterrein van onze dienst niet te buiten gaan. De kleur van de tegels mogen wij niet bepalen!

Soms trekt de mobiliteitsdienst wel het eerste spoor: wij maken bij voorbeeld voorlopige plannen op (wegmarkeringen en paaltjes) en daarna volgt de definitieve aanleg. Momenteel zijn we zo bezig aan een richtschema voor de verdeling van de verschillende benuttingen van de openbare ruimte op en rond het gemeenteplein, in het kader van de voorbereiding van de herinrichting.

Werken jullie mee aan het bedrijfsvervoerplan (BVP) van de gemeente ?

Ja, onze dienst heeft net de diagnose en het ontwerp van actieplan van ons BVP opgemaakt. Daarbij is het belangrijk de reeds genomen maatregelen en nieuwe acties op elkaar af te stemmen. We hebben bij voorbeeld reeds een mooi fietspark voor het personeel, maar de werking is moeilijk te organiseren. We hebben techniekers, maar hun vorming op dat vlak kan nog bijgeschaafd worden. De moeilijkheden waar we momenteel mee kampen, doen ons inzien dat goede wil niet altijd volstaat. We moeten ook de nodige tijd, middelen en een goede organisatie hebben !



Machtenslaan: Bij de herinrichting werd gestreefd naar een verbetering van het comfort en de veiligheid voor voetgangers maar ook fietsers, dankzij goede samenwerking tussen de diensten openbare werken en mobiliteit.

Werkt u mee aan schoolvervoerplannen (SVP) ?

Ja, wij begeleiden het studie bureau dat er door het Gewest mee belast werd. Maar soms vragen de scholen na de diagnose een kiss&ride en gaan ze niet verder dan dat. Een kiss&ride kan de veiligheid van de leerlingen verbeteren, maar beantwoordt niet aan het voornaamste doel van het SVP, nl. de verandering van de verplaatsingsgewoonten van de leerlingen en hun ouders. Die wijzigingen komen er enkel als de directie en het personeel zich op het project toeleggen, wat niet altijd evident is.

Hoe werkt de mobiliteitsdienst ?

De mobiliteitsdienst bestaat uit een dertigtal medewerkers. De kern bestaat uit 6 personen: het diensthoofd, een specialist openbare ruimte, een specialist communicatie, het hoofd van het team toezicht op het beheerd parkeren, het hoofd van het administratief team van het beheerd parkeren en een 'strateeg' (een soort verkenners die nieuwe taken voor de dienst voorbereidt en de richting van het project vervolgens permanent evalueert). Vervolgens is er het administratief personeel, de loketbeambten en vooral de agenten die het beheerd parkeren controleren.

Vindt u het fundamenteel dat het beheerd parkeren aan de mobiliteitsdienst toevertrouwd wordt ?

Ik vreesde erg dat deze nieuwe bevoegdheid de dienst zodanig zou belasten dat het verlamd zou werken, maar eigenlijk zien we het tegengestelde. Het versterkt onze kracht ! De meeste medewerkers van onze dienst zijn nu permanent op het terrein. Er wordt dagelijks informatie uitgewisseld tussen de kantoren en het terrein. Die uitwisseling is bijzonder positief voor iedereen. De voornaamste taak van het controlepersoneel is het betalend parkeren maar zij hebben ook nog ander werk, zodat ze regelmatig kunnen uitblazen. Het resultaat is dat ze onmisbaar geworden zijn, onder andere op het vlak van sensibilisering en communicatie. Toen we bij voorbeeld de test met eenrichtingsverkeer deden op de Gentse steenweg, hebben zij meegewerkt aan de tellingen van de voertuigen en zijn zij bij alle handelaars langsgedaan om toelichting te verschaffen.

Als wij in onze kantoren nadenken over de uitbreiding van het betaald parkeren, raadplegen wij steeds onze collega's op het terrein. Zij kennen de situatie door en door, en weten op welke manier het best met de inwoners gecommuniceerd wordt.

Wij beschikken ook over loketten. Die

zijn vooral bestemd voor de overhandiging van parkeerkaarten en de afhandeling van heffingen, maar ook de doorgangsbewijzen voor de autoloze zondag of binnenkort de vervuilingsspieken. Wij willen de taken van onze loketten nog uitbreiden om er een contactpunt tussen inwoners en de mobiliteitsdienst van te maken. Onze droom is een "huis van de mobiliteit" waar men bij voorbeeld ook een abonnement voor het openbaar vervoer kan kopen. Wij zouden er ook graag een fietspunt tot stand brengen.

Wat zou het werk en de werking van de dienst nog kunnen verbeteren ?

Mobiliteit brengt lange en vaak emotionele debatten op gang. Als we meer dwingende reglementen hadden zoals de gewestelijke stedenbouwkundige verordening, zouden we tijd winnen. De goedkeuring van het Irisplan zou een goed begin zijn.

Wat de werking van onze dienst betreft, zouden we veel sneller en doeltreffender kunnen werken als we een kleine technische dienst hadden die definitieve signalisatie kan plaatsen (palen, borden en markeringen). Momenteel hangt die plaatsing af van andere diensten, die uiteraard niet permanent te onzer beschikking staan.



Aangezien de niet-naleving van het verkeersreglement een groot probleem is op het vlak van mobiliteit, kunnen bepaalde medewerkers van de dienst verbaliserend optreden. Dit jaar hopen wij ons te organiseren om die overtredingen te verminderen door ons te beroepen op het algemeen politiereglement. Voor het overige zouden wij meer met de politie moeten werken.

HET BEHEER VAN HET BETAALD PARKEREN

De organisatie van het beheerd parkeren heeft de mobiliteitsdienst dus ingrijpend gewijzigd. Zoals **Baptiste Fesler**, **dienshoofd van de mobiliteitsdienst**, vertelde, zijn er dagelijks een twintigtal controleagenten op het terrein. Dat aantal blijft toenemen, samen met de uitbreiding van het betaald parkeren. Om een beter beeld te krijgen van de dagelijkse toestand op het terrein, hadden wij een gesprek met operationele terreinwerkers..

In het begin van het project stond er « Parking Molenbeek » op uw uniform. Onlangs werd dat vervangen door « Mobiliteitsdienst ». Waarom precies ?

Wij hebben beslist de terme « parking » te vervangen door « mobiliteit » pour diverses raisons. De term « Parking Molenbeek », die op onze werkkledij stond, had een negatieve connotatie bij de bewoners. Sommigen deed het denken aan het financiële aspect van ons werk. De inwoners beschouwden ons als een privébedrijf dat winst tracht te maken, terwijl ons doel vooral rond mobiliteit draait. Dat verkeerde beeld van de dienst bemoeilijkt het contact met de inwoners, want die dachten dat wij aan repressie deden. Nu zijn de inwoners minder agressief als wij preciseren dat wij deel uitmaken van de mobiliteitsdienst en voor de gemeente werken. De burgers zijn ook gevoeliger voor de term « mobiliteit », omdat ze er vaker over horen spreken in de media en er dus meer over weten.

Met welke moeilijkheden kampen jullie op het terrein ?

Veel mensen vragen zich af waarom zij

moeten betalen. Zij begrijpen het niet en kunnen soms verbaal agressief zijn. Zij vragen zich ook af waar de opbrengst van het betaald parkeren naartoe gaat. Sommigen komen zelfs met wetsteksten aanzetten om ons werk te betwisten. Maar ondanks alles zijn de inwoners tevreden over de aanpak van het beheerd parkeren in hun wijk. Wij worden vaak aangesproken door inwoners die om betalend parkeren vragen voor in hun wijk.

Welk werk wordt er concreet verricht ?

Onze voornaamste taak is uiteraard het toezicht op het beheerd parkeren, maar wij zijn ook de ogen van de dienst op het terrein. Wij maken reportages, met name voor de signalisatie en de markeringen. Als wij anomalieën vaststellen, zoals beschadigde borden, borden die slecht geplaatst zijn of een gevaar opleveren voor de weggebruikers, signaleren wij dat rechtstreeks aan onze collega's. Zo heeft een handelaar gemeld dat een verkeersbord de doorgang van de voetgangers langs het trottoir hinderde. Hij vroeg of het niet mogelijk was het bord te verplaatsen. Wij hebben een fotoreportage gemaakt om het probleem aan te tonen en uiteindelijk werd het bord verplaatst.

En taak die veel tijd in beslag neemt, is preventie. Buurtbewoners stellen ons veel vragen en dus besteden wij veel tijd aan het beantwoorden van vragen die niet alleen betrekking hebben op mobiliteit.

Maar al deze kleine dingen verbeteren de veiligheid en het welzijn van de inwoners.

OOK POLITICI DOEN MEE !

Een artikel over het mobiliteitsbeleid van Sint-Jans-Molenbeek zou niet volledig zijn zonder de visie van de **schepen van mobiliteit** op zijn gemeente vandaag en morgen. Een openhartig interview met **Jef Van Damme**.

Mijnheer Van Damme, het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) werd opgesteld voordat u schepen werd. Is het een belangrijk instrument om de mobiliteit in het schepencollege te behartigen ?





Inhoudiging van een Villo-station in aanwezigheid van staatssecretaris Bruno De Lille (rechts) en schepen voor mobiliteit Jef Van Damme (2e van links).

Ja, toen ik in 2007 schepen van mobiliteit werd, heb ik het in de algemene beleidsnota opgenomen en heb ik het door de gemeenteraad doen goedkeuren.

Het GMP werd vóór uw mandaat opgesteld. Was dat geen probleem ?

Integendeel ! De opstelling van een GMP duurt jaren. Toen ik hier aankwam, was het pas afgerond. De tijd was dus gekomen om het in de praktijk om te zetten. De uitstippeling van een GMP is weliswaar belangrijk, maar de uitvoering ervan is veel moeilijker.

Wat waren uw prioriteiten bij de uitvoering van het plan ?

Mijn twee prioriteiten waren de uittekening van het parkeerplan en een aantal initiatieven om het fietsgebruik in de gemeente te bevorderen.

De invoering van het beheerd parkeren was dringend. Op grote schaal, want het heeft een ontradend effect op de verplaatsingen van automobilisten die van elders komen, op kleinere schaal omdat wij tot een verzadiging gekomen waren, met alle negatieve effecten die daaruit voortvloeien (parkeren op het trottoir,

voor garagepoorten, ...).

Een goed fietsbeleid is ook essentieel voor de mobiliteit. Het is het snelste verplaatsingsmiddel in de stad en ook het goedkoopste en milieuvriendelijkste. Bovendien neemt het weinig ruimte in.

Hoe hebt u het betaald parkeren ingevoerd ?

Wij zijn in verschillende fasen te werk gegaan, omdat geen enkele inwoner een bewonerskaart had. Wij zijn dus begonnen met een klein gebied waar zich zowel een groene als een rode zone bevond, om op dreef te komen. Sindsdien breiden wij die zone geleidelijk uit. Dit jaar spitsen wij onze inspanningen op andere projecten toe, met name de leveringszones en de overtredingen tegen het algemeen politiereglement, dat wij op het vlak van de mobiliteit kunnen benutten.

Wat hield uw fietsbeleid in ?

Wij hebben voortgewerkt aan de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer (in 2007 gold het BEV slechts in 61 % van onze eenrichtingsstraten maar inmiddels is dat opgetrokken tot 82 %). Ik waak



er steeds over dat de herinrichtingsprojecten het fietsgebruik bevorderen. Ik vind dat er zo veel mogelijk fietspaden moeten komen, maar dat is niet gemakkelijk want het creëert soms conflicten met andere weggebruikers. Sinds 2007 hebben we het aantal fietspaden reeds kunnen optrekken van 1,2 tot 8,8 km. Ik wachtte vol ongeduld op het einde van de winter om opnieuw wegmarkeringen te kunnen aanbrengen. Ik zou ook het aantal fietsparkings willen verhogen. Momenteel hebben we 5 parkings met 19 fietsbogen en we blijven trachten dergelijke fietsstallingen in te richten. Dat staat overigens op de agenda van onze GMP-update.

Bovendien hebben we een beveiligde overdekte fietsparking geplaatst en binnenkort komt er een tweede. Die parkings zijn bestemd voor Molenbekenaars die in hun woning onvoldoende plaats hebben voor een fiets en daardoor geen fiets hebben. Ik heb in het college hevig moeten pleiten om bij Villo te kunnen aansluiten. Enkele Villo-stations zijn eindelijk in gebruik en binnenkort komen er nog nieuwe bij.

Is het GMP ambitieus genoeg voor u ?

Het GMP dat voor mijn komst goedgekeurd werd, is een goede vertrekbasis. Ik denk wel dat het ambitieuzer had

kunnen zijn. Wij hopen in de loop van het jaar een update te kunnen doen.

Wat zou u in die update willen doorvoeren?

In de eerste plaats heeft de mobiliteitsdienst nood aan uitvoeringsplannen van het GMP. In het GMP staan een aantal interessante maatregelen, maar er moeten ook uitvoeringsplannen voor opgesteld worden en daar heeft de mobiliteitsdienst nauwelijks tijd voor. Zo is er een theoretisch plan voor richtingaanwijzing, maar alvorens de borden te kunnen plaatsen moet de dienst ter plaatse gaan kijken om de precieze plaats van de nieuwe signalisatie te bepalen. Vervolgens moeten er uitvoeringsplannen opgesteld worden. Dat probleem geldt ook voor de aanleg van fietsparkings, voor de markeringen en de signalisatie van gemeentelijke fietsroutes, ...

Vervolgens zou ik een evaluatie willen van bepaalde maatregelen die reeds uitgevoerd werden. Het plan beheerd parkeren, het plan zone 30, de verkeersplannen. Wat de rust en het transitverkeer betreft, heeft het GMP geen ontrafend verkeersplan voorzien in bepaalde wijken. Ik zou willen dat de update daarvoor zorgt.

Wat het fietsgebruik betreft, zouden wij een parkeerplan willen opstellen voor de hele gemeente. Wij zouden ook de spreiding van de Villo-stations willen bestuderen en een aanpassing vragen als dat nodig blijkt.

Wat het openbaar vervoer betreft, zijn bepaalde wijken niet goed bereikbaar. Dat knelpunt moet in het bijzonder met de MIVB onder de loep genomen worden.

Wij zouden ook een evaluatie willen verrichten van de bruikbaarheid van de trottoirs en daarbij niet alleen de staat bekijken maar ook specifiekere aspecten zoals de plaatsing van de verlichting of het stadsmeubilair.

We willen ook een website creëren met

allerhande informatie over mobiliteit, plannen van het betaald parkeren, een kaart met alle leveringszones, plaatsen voor gehandicapten, ... Die webstek zou heel nuttig zijn voor de inwoners en de bezoekers van onze gemeente.

Het hoofd van de mobiliteitsdienst vertelde ons dat hij geraadpleegd wordt bij ieder herinrichtingsproject. Is het gemakkelijk om de knowhow van uw mobiliteitsdienst in het schepencollege te doen gelden?

De grote moeilijkheid om de expertise inzake mobiliteit te doen erkennen, is dat iedereen denkt dat hij expert is in mobiliteit. Het is een domein waar men zich vaak aan mispakt: wat is op een autosnelweg de ideale snelheid om zo veel mogelijk voertuigen te laten doorstromen in een bepaalde tijdspanne? Het klassieke antwoord is "hoe sneller men rijdt, hoe meer voertuigen er doorstromen", terwijl die snelheid in werkelijkheid rond de 50 km per uur schommelt.

Daarnaast bekijken we de openbare ruimte doorgaans in functie van het gebruik dat we ervan maken. De mobiliteitsadviseur moet zich in de plaats van elke weggebruiker stellen: voetganger, persoon met beperkte mobiliteit, fietser, automobilist, gebruiker van het openbaar vervoer. Iedereen kan immers inwoner, handelaar, bezoeker of "op doorreis" zijn. Hij moet ook nadenken over de kleine, middelgrote of grote schaal. Op lokale schaal spreken wij bij voorbeeld niet over de wegbekleding. Als de straat in kwestie daarentegen deel uitmaakt van een fietsnetwerk, eisen wij een comfortabel wegdek voor de fietser.



Aangezien het niet mogelijk is om iedereen tevreden te stellen, doen wij ook aan arbitrage, waarbij wij de doelstellingen van de verschillende plannen zo goed mogelijk trachten te verzoenen (Iris-plan, GMP, zone 30, ...).

Interview door
A. Horvath en E. Haegeman

Voor meer info van Mobiliteitsdienst van de gemeente
Sint-Jans-Molenbeek

Graaf van Vlaanderenstraat 20 - 1080 Brussel
(2e verdieping: aan de lift rechts, einde van de gang).
Tel.: 02 412 37 46 - Fax : 02 412 37 94
E-mail : mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be



WETGEVING

“OVERZICHT VAN DE LAATSTE WIJZIGINGEN IN DE VERKEERSREGLEMENTERING”

Op het einde van vorig jaar werden enkele wijzigingen ingevoerd in diverse verkeersreglementeringen. We overlopen eventjes de belangrijkste wijzigingen.

IN DE BASISWET

A) Wet van 12.07.2009 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16.03.1968, wat het invoeren van het alcoholslot betreft (Belgisch Staatsblad 15 september 2009).

Deze wet wijzigt de wet betreffende de politie over het wegverkeer om daarin de rechter de mogelijkheid te geven het recht tot sturen van personen die overtredingen die met het alcoholgehalte te maken hebben, te beperken tot voertuigen die met een ‘alcoholslot’ uitgerust zijn. Dit apparaat, ingebouwd in het voertuig, verhindert dat het voertuig start indien de bestuurder niet in het toestel geblazen heeft of indien het een te hoog alcoholgehalte registreert.

In geval van een veroordeling wegens overtreding van de art. 34, par. 2, 35 of 36 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16.03.1968 kan de rechter, indien hij geen definitief verval van het recht tot het besturen van een motorvoertuig uitspreekt, voor een minimale periode van één jaar tot ten hoogste vijf jaar of voorgoed, de geldigheid van het rijbewijs van de overtreder beperken tot motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot op voorwaarde dat deze als bestuurder voldoet aan de voorwaarden van het in deze wet bedoelde omkaderingsprogramma.

De rechter kan de geldboete verminderen met de volledige of gedeeltelijke kosten

van de installatie en het gebruik van een alcoholslot in een voertuig evenals de kosten van het omkaderingsprogramma, zonder dat ze minder dan 1 euro mag bedragen.

In de wet 16.03.1968 betreffende de politie over het wegverkeer, in hoofdstuk V, wordt een artikel 37/1 ingevoegd.

In titel IV van dezelfde wet wordt een hoofdstuk X ‘Voertuigen uitgerust met een alcoholslot in het kader van een veroordeling’ ingevoegd, met artikel 61quinquies en artikel 61sexies.

Artikel 51 van dezelfde wet wordt eveneens aangevuld.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 241328.

B) Wet van 31.07.2009 tot invoering van speekseltesten op drugs in het verkeer (Belgisch Staatsblad 15 september 2009).

Deze wet strekt ertoe om de controle op het gebruik van stoffen, andere dan alcohol, die de rijvaardigheid in het verkeer beïnvloeden te vereenvoudigen en te moderniseren. Dankzij de technologische vooruitgang kan de politie voortaan het gebruik van drugs snel opsporen met behulp van de speekseltest en de speekselanalyse. De methode verloopt

als volgt: de agent overloopt eerst een checklist en daarna volgen een speekseltest en een speekselanalyse. Wanneer de test positief is volgt een onmiddellijk rijverbod van twaalf uur. De positieve test wordt dan onmiddellijk geanalyseerd in een laboratorium.

Een ander groot voordeel van de test is dat het aantal vals positieven zal verminderen, vermits de speekseltest enkel middelengebruik in de laatste twaalf uren opspoorst.

De methode die thans gebruikt wordt is tijdrovend en omslachtig voor de bestuurder en de politie. Na een uitgebreide set van tests volgt een urinetest en een bloedproef. Die bloedproef zal enkel nog in zeldzame gevallen worden toegepast.

De politieagenten kunnen de speekseltest voor het detecteren van stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden aan elkaar (Delta-9-tetrahydrocannabinol (THC), Amfetamine, Methyleendioxyethylamfetamine (MDMA), Morfine of 6-acetylmorfine en Cocaïne of benzoylecgonine) opleggen :

- aan de vermoedelijke dader van een verkeersongeval of aan ieder die het mede heeft kunnen veroorzaken, zelfs indien hij het slachtoffer ervan is ;
- aan ieder die op een openbare plaats een voertuig of een rijder bestuurt of een bestuurder begeleidt met het oog op scholing ;
- aan ieder die op het punt staat om op een openbare plaats een voertuig of een rijder te besturen of op het punt staat een bestuurder te begeleiden met het oog op scholing.



De test bestaat uit :

- eerst het vaststellen van indicaties van tekenen van recent gebruik van één van de stoffen bedoeld in de wet aan de hand van een gestandaardiseerde checklist, waarvan de nadere toepassingsregels en het model door de Koning worden bepaald ;
- vervolgens, indien de gestandaardiseerde checklist een indicatie geeft van tekenen van recent gebruik van een van de stoffen bedoeld in de wet het afnemen van een speekseltest.

Artikel 37bis 59, 60, 61bis, 61ter en 63 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16.03.1968 worden gewijzigd.

In dezelfde gecoördineerde wetten worden art. 61ter/1 en 62ter ingevoegd.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 241332.

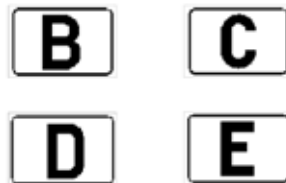
IN HET VERKEERSREGLEMENT EN IN DE CODE VAN DE WEGBEHEERDER

A) Koninklijk besluit van 10.09.2009 tot wijziging van het Koninklijk besluit van 1.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Belgisch Staatsblad 12 oktober 2009).

Dit besluit wijzigt de artikels 65 en 68 van het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Nieuwe onderborden ter aanvulling van het verkeersbord C24a, die de toegang verbieden voor bestuurders van voertuigen die de gevaarlijke goederen vervoeren, worden in het verkeersreglement opgenomen. Een nieuw verkeersbord D4 wordt eveneens ingevoerd. Het duidt een alternatieve reisweg aan die door de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, moet worden gevolgd.

De nieuwe onderborden bij het verkeersbord C24a waarop de letter B, C, D of E is aangebracht, duiden erop dat het verbod geldt voor voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en

waarvoor de toegang tot wegtunnels van categorie B, C, D of E verboden is



Deze wijziging is het gevolg van de invoering van 2 nieuwe bepalingen in het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met name het art. 1.9.5 en het hoofdstuk 8.6 over de beperkingen inzake de doorgang van voertuigen die gevaarlijke goederen door wegtunnels vervoeren. Op grond van deze bepalingen moeten de verdragspartijen (waarvan België) de verbodsbepalingen en alternatieve reiswegen voor de tunnels aangeven met behulp van verkeerstekens op een plaats waar de keuze voor een alternatieve reisweg nog mogelijk is.

Een nieuw verkeersbord D4 wordt ingevoerd dat dient om een alternatieve reisweg aan te duiden die door de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren, moet worden gevolgd. Indien dit verkeersbord aanvullend de letters B, C, D of E vermeldt, dan geldt de verplichting om de alternatieve reisweg te volgen voor alle voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en waarvoor de toegang tot wegtunnels behorend tot de categorie B, C, D of E verboden is. Er werd gekozen voor dit verkeersbord, dat conform is aan de Conventie van Wenen inzake verkeerstekens

➤ Zie www.inforum.be document nummer 241839.



B) Ministerieel besluit van 10.09.2009 tot wijziging van het Ministerieel besluit van 11.10.1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald (Belgisch Staatsblad 12 oktober 2009).

Dit besluit past het MB 11.10.1976 houdende de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens aan zodat de wegbeheerder over de nodige aanwijzingen beschikt inzake de plaatsing en de afmetingen van de nieuwe bewegwijzering bestemd voor de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren.

Twee nieuwe bepalingen werden in het Europees verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg ingevoerd, met name het art. 1.9.5 en het hoofdstuk 8.6 over de beperkingen inzake de doorgang van voertuigen die gevaarlijke goederen door wegtunnels vervoeren. Op grond van deze bepalingen moeten de verdragspartijen (waarvan België) de verbodsbepalingen en alternatieve reiswegen voor de tunnels aangeven met behulp van verkeerstekens op een plaats waar de keuze voor een alternatieve reisweg nog mogelijk is.

De verkeersborden C21, C22, C23, C24a, C24b, C24c, C25, C27 en C29 moeten worden geplaatst op plaatsen waar de weggebruiker nog een alternatieve reisweg kan kiezen.

Een onderbord, zoals omschreven in bijlage 9 van onderhavig besluit, aangebracht onder het verkeersbord C24a,

beperkt het verbod tot bestuurders van voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren en waarvoor de toegang tot tunnels van de categorieën B, C, D of E verboden is.

Dit besluit voert het verkeersbord D4 in: verplichting voor de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren om de door de pijl aangeduide richting te volgen. Dit gebodsteken verplicht de voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren een reisweg te volgen, die aan hun bijzondere aard is aangepast. De minimale afmetingen voor deze verkeersborden zijn 0,60 m x 0,90 m.

Een onderbord, zoals omschreven in bijlage 9 van het MB 11.10.1976 van onderhavig besluit met de vermelding van de letter B, C, D of E, wordt aangebracht onder het verkeersbord D4, wanneer de toegang tot tunnels van respectievelijk de categorie B, C, D of E verboden is.

Het artikel 9.4 van het MB 11.10.1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald wordt bijgevolg gewijzigd. Een artikel 10.2/1 wordt in dit besluit toegevoegd.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 241841.

C) Omzendbrief van 11.01.2010 betreffende de plaatsing van de verkeersborden die betrekking hebben op verkeersbeperkingen voor vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) (Belgisch Staatsblad 19 januari 2010).

De Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg bekrachtigde nieuwe regels voor het verkeer van voertuigen die gevaarlijke goederen door tunnels vervoeren. Deze overeenkomst doet een beroep op het verkeersbord C24a en geldt voor alle Europese landen, de Russische Federatie inbegrepen. Het doel is de tunnels in te delen naar categorieën, rekening houdend met kenmerken als brandbestendigheid, voorzieningen, lengte, enz., maar ook met de inschatting van de risico's van de alternatieve

reisweg (afstand, bebouwde kommen, enzovoort). Dit verkeersbord is specifiek voor tunnels en mag niet op andere plaatsen worden gebruikt.

Met deze omzendbrief worden de richtlijnen van de omzendbrief 23.12.2002 betreffende de plaatsing van de verkeersborden die betrekking hebben op verkeersbeperkingen voor vervoer van gevaarlijke goederen (ADR) geactualiseerd en aangevuld. De verkeersborden C24b en C24c blijven verkeersbeperkingen inhouden, respectievelijk voor vervoer van ontlambare of ontplofbare stoffen en vervoer van waterverontreinigende stoffen. De omzendbrief betreft het verkeersbord C24a.

Het Europese Verdrag bepaalt welke verkeerstekens er moeten worden gebruikt. De nieuwe verkeersborden werden in het Verkeersreglement opgenomen (KB en MB 10.09.2009), waardoor de wegbeheerders voortaan de toegangsbeperkingen voor tunnels en de alternatieve reiswegen kunnen aangeven

➤ Zie www.inforum.be document nummer 243930.

IN DE REGLEMENTERING BETREFFENDE DE ONMIDDELLIJKE INNINGEN, HET RIJBEWIJS, EN DE ORGANISATIE- EN WERKINGS-NORMEN VAN DE LOKALE POLITIE

A) Koninklijk besluit van 09.10.2009 tot wijziging van de koninklijke besluiten van 24.03.1997, 19.07.2000, 22.12.2003 en 01.09.2006, betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van sommige overtredingen (Belgisch Staatsblad 23 oktober 2009).

Indien de overtreder geen woonplaats of vaste verblijfplaats in België heeft en de voorgestelde som niet onmiddellijk betaalt, is de per inbreuk in consignatie te geven som dezelfde als de te innen som. De totaal ter plaatse te consigner som wordt voortaan niet meer met een forfaitaire som van 110 EUR verhoogd als waarborg voor de eventueel te betalen gerechtskosten..

Worden gewijzigd :

- artikel 5 van het KB 24.03.1997 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige overtredingen inzake het vervoer over de weg van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen ;
- lartikel 6, par. 1, van het KB 19.07.2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake het vervoer over de weg ;
- artikel 6 van het KB 22.12.2003 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en zijn uitvoeringsbesluiten ;
- artikel 5, par. 1, van het KB 01.09.2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 242110.



B) Koninklijk besluit van 20.10.2009 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23.03.1998 betreffende het rijbewijs (Belgisch Staatsblad 29 oktober 2009).

De uitreiking van een rijbewijs geldig voor de categorie A3, A, B, B+E of G, in toepassing van het artikel 21, par. 3 van het koninklijk besluit 23.03.1998 betreffende het rijbewijs (vernieuwing van het Belgische of Europese rijbewijs dat beperkt is in de tijd om medische redenen), geeft geen aanleiding tot het betalen van een vergoeding.

Krachtens artikel 62 van het koninklijk besluit van 23.03.1998, wordt aan de gemeenten per afgegeven document een som van 3,75 euro toegekend. Dit bedrag zal echter niet toegekend worden indien de aflevering van het document geen aanleiding heeft gegeven tot de betaling van enige vergoeding in toepassing van dit bijzonder geval. De vrijstelling op de betaling van een vergoeding is niet van toepassing op de rijbewijzen bedoeld in artikel 21, par. 2.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 242244.

C) Koninklijk besluit van 16.10.2009 tot wijziging van koninklijk besluit van 17.09.2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren (Belgisch Staatsblad 29 oktober 2009).

Dit besluit voert 'verkeer' in als 7e basisfunctie voor de lokale politie in het

koninklijk besluit van 17.09.2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren. Het wil ook een organisatie- en werkingsnorm voor deze functie vaststellen om een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren.

Deze taken groeperen zich rond vier assen :

1. het voeren van preventieve en repressieve verkeersacties omvat :
 - voor het preventieve luik onder andere : de organisatie en ondersteuning van verkeerseducatieve initiatieven, het voeren van en ondersteunen van verkeersveiligheidcampagnes, het pro-actief en ontradend optreden inzake te verwachten of bestaande mobiliteits- en verkeersonveiligheidsproblemen, alsook een lokaal communicatiebeleid in deze materie ontwikkelen en in werking stellen ;
 - oor het repressieve luik onder andere : de strijd tegen alle fenomenen die van dien aard zijn dat ze leiden tot verkeersonveiligheid, de handhaving van de wegverkeersregels met bijzondere aandacht voor de prioriteiten opgenomen in het zonale veiligheidsplan.
2. de verkeersregeling die de interventie omvat van de politiediensten bij ernstige en onverwachte verstoring van de mobiliteit, waarbij wordt

vermeden dat deze permanent of semi-permanent, infrastructurele aanpassingen vervangt ;

3. het vaststellen van verkeersongevallen, waarbij een evenwicht moet worden gezocht tussen enerzijds de striktheid en de objectiviteit van deze vaststellingen, en anderzijds het optimaliseren van het verkeer met het oog op het verminderen van de impact van het ongeval op het sociaal-economisch leven (bijvoorbeeld door de vorming van files te voorkomen) ;
4. het enerzijds verstrekken van advies op vragen afkomstig van de bevoegde overheden die verband houden met mogelijke effecten op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid, en anderzijds van suggesties en van analyses op basis van de exploitatie van de lokale onveiligheidsgegevens ingezameld door de politiezone.

➤ Zie www.inforum.be document nummer 242247.





“ VERKEERSBORDEN: VAN HET BOS NAAR DE DATABANK ”

Efficiënt beheer verticale signalisatie en een gericht mobiliteitsbeleid

De Vlaamse overheid werkt aan een databank van alle verticale signalisatie op alle Vlaamse openbare wegen. Concreet betekent dit de inventarisering van alle verkeersborden en verkeerslichten die aan Vlaamse wegen staan, gevisualiseerd op een kaart, luchtfoto of het Grootschalig Referentiebestand.

Een verkeersbordendatabank kan bevoegdheden en taken van steden en gemeenten in hun hoedanigheid van wegbeheerder - en die van politiezones - vereenvoudigen. Op onze wegen staan zoveel borden dat we de bomen niet meer door het bos zien. Het is een hele opgave voor wegbeheerders ervoor te zorgen dat op hun wegen enkel de borden staan die er moeten en mogen staan en dat deze van goede kwaliteit zijn. Een verkeersbordendatabank zal de planning voor het plaatsen, wegnemen

of vervangen van borden efficiënter en overzichtelijker maken. De financiële kant zal ook beter kunnen worden opgevolgd en voorspeld.

Een verkeersbordendatabank kan ook een antwoord bieden op de problemen met niet-bestemmingsverkeer, zoals zwaar vervoer in woonkernen. Gemeenten proberen deze voertuigen dikwijls aan de hand van bewegwijzering buiten de dorpskern te houden. Ook deze borden zullen uiteraard in de databank worden opgenomen. Zo kan de alternatieve route die de gemeente uitgedacht heeft geïntegreerd worden in navigatiesystemen zoals GPS. Deze redenering geldt niet enkel voor het weren van niet-bestemmingsverkeer uit woonkernen, maar evenzeer voor bijvoorbeeld wegomleggingen bij werken .

Verder kan de verkeersbordendatabank het verkeersbeleid in een gemeente ondersteunen. Zo kunnen bijvoorbeeld enkel de borden die de snelheid in een gemeente regelen, gevisualiseerd worden om hiervan een analyse te maken. Gemeenten kunnen deze studies ook gebruiken wanneer ze een voorstel wensen in te dienen bij bijvoorbeeld het gewest of de provincie.

Ten slotte zal de databank niet alleen voor de gemeenten, maar ook voor de lokale politie handig zijn. Die zal immers sneller en accurater manoeuvreendiagrammen kunnen tekenen als ze daarbij gebruik kan maken van de verkeersbordendatabank. Ook andere instanties kunnen de gegevens gebruiken voor ongevalanalyse.

DE SITUATIE IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Reeds in 2003, naar aanleiding van de Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, werd er aanbevolen om een netwerk te ontwikkelen dat de informatie betreffende de verkeersongevallen sneller en efficiënter zou laten doorstromen tussen alle betrokken diensten (de 6 politiezones, de Dirco Brussel, de 19 gemeenten, Mobiel Brussel en de diensten van de Gouverneur van Brussel). In deze databank zouden alle verkeersongevallen opgenomen worden. Om het werk op het terrein te vergemakkelijken, bijvoorbeeld voor het opmaken van de schetsen voor het vaststellen van de verkeersongevallen, zou er een GIS worden ontwikkeld met kaartmateriaal afkomstig van Urbis. Het kaartmateriaal zou ook een exacte positie van alle verkeersborden omvatten. Het mocht helaas niet zijn ... aangezien de databank moest verrijkt worden met gegevens die niet in het PV vermeld zijn, hebben de Korpschefs van de Brusselse politiezones verstek laten gaan, ondanks het feit dat de toenmalige Gouverneur bereid was om de nodige software ter beschikking te stellen.

Een tweede poging werd ondernomen in 2007, naar aanleiding van de overheveling naar de gewesten van de voogdij over de aanvullende reglementen. Er was toen een mondeling akkoord tussen de toenmalige Minister van mobiliteit Pascal Smet en de toenmalige voorzitter van de Conferentie van de Brusselse Burgemeesters Hervé Doyen. In ruil voor de afschaffing van de Raadgevende Commissie betreffende het Wegverkeer zou een netwerk worden ontwikkeld waarbij de aanvullende reglementen digitaal zouden kunnen doorgestuurd worden door enkel de borden te plaatsen op een digitale kaart. Ook de politiediensten zouden toegang krijgen tot dit netwerk, om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van de Staten Generaal van de verkeersveiligheid van 2003. Ondertussen zijn we drie jaar verder en is de Commissie afgeschaft, maar er is nog steeds geen digitale databank!

De digitale databank in het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest kan een belangrijke meerwaarde leveren in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Gezien het voorafgaande kunnen we ons toch de vraag stellen of de verkeersveiligheid, ondanks de ronkende verklaringen van alle gezagsdragers, wel degelijk een prioriteit is.

HULPMIDDEL VOOR AANVULLENDE REGLEMENTEN

Sinds 1 januari 2008 behoren de aanvullende reglementen over het wegverkeer tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Zij wil gemeenten een instrument aanreiken om opmaak en beheer van aanvullende reglementen eenvoudiger te maken. De verkeersbordendatabank kan ook hierin een rol spelen, onder meer via een verregaande automatisering van de opmaak ervan.

De aanvullende reglementen zullen in de toekomst in een speciaal hiervoor ontworpen databank worden opgesteld en geregistreerd, gekoppeld aan de verkeersbordendatabank. Deze module is op dit ogenblik nog in de ontwikkelingsfase.

MOBILE MAPPING

De inventarisatie gebeurt via mobile mapping: met een auto waarop digitale camera's zijn bevestigd, worden foto's en/of videobeelden gemaakt. Daarna volgt een digitale verwerking van deze beelden voor de opname in de databank. Het type, de afmetingen, de richting, de xy-coördinaat, de straat en gemeente en de datum van opname van het bord zullen voor alle opstellingen worden geïnventariseerd. Dit resultaat zal gratis ter beschikking van de gemeenten zijn. De beelden van de mobile mapping zullen door geregistreerde gebruikers via de viewer op de website van het Agentschap Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) bekeken kunnen worden.

TIMING

De inventarisatie is gestart in het najaar van 2008. Intussen werd de verticale signalisatie van ongeveer twee derde van de Vlaamse gemeenten geïnventariseerd. Van zodra gebruikers worden doorgegeven aan de afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid is deze data voor de betrokken gemeenten via de Kijkmodule toegankelijk. De inventaris zal in augustus worden afgerond.

WAAIER AANTOEPASSINGEN

Sinds 2000 houdt de verkeertechnische afdeling (VTA) van de politie Gent in samenwerking met de wegendienst van de stad Gent via een databank de verkeerssignalisatie bij. Voor de technische diensten zijn deze databanken van groot belang bij het opmaken van bestekken als de signalisatie op een kruispunt volledig wordt vernieuwd. Ook als een bord verdwijnt, kan door eenvoudig opzoekwerk in de databank de juiste signalisatie worden teruggeplaatst. De dienst mobiliteit maakt van deze databanken gebruik voor het opstellen van een rijrichtingenplan of voor het volledig herinrichten van kruispunten. De brandweer gebruikt dan weer het rijrichtingenplan. Voor de politiediensten zijn de databanken handig bij het opmaken van ongevalschetsen maar ook voor de dagelijkse vragen over de bestaande signalisatie. Voor het oplossen van zwarte punten, kan de politie de signalisatie aanpassen zodat het punt verkeersveiligheid wordt.

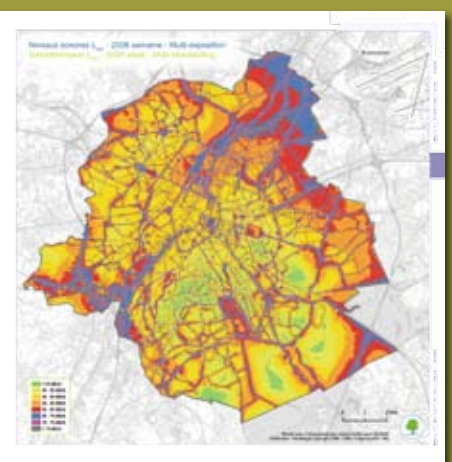
Erik Caelen
Adviseur

erik.caelen@avcb-vsgb.be
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



“ LEEFMILIEU BRUSSEL PUBLICEERT ZIJN EERSTE ATLAS ‘GELUIDSHINDER DOOR HET VERKEER’ ”

Deze atlas inventariseert de resultaten van de studies die in het kader van de strategische cartografie van het geluid werden uitgevoerd voor het kalenderjaar 2006, zoals de Europese richtlijn 2002/49 het vereist. De atlas geeft een algemeen overzicht van de geluidsimpact van elk transportmiddel afzonderlijk en van alle transportmiddelen samen. Hierdoor is het een belangrijk strategisch hulpmiddel en planningsinstrument in de strijd tegen de geluidshinder.



Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de levenskwaliteit sterk beïnvloed door het omgevingsgeluid. Dit komt onder meer door de hoge bevolkingsdichtheid, door een relatief complexe stadsplanning, door economische activiteiten, de verkeersinfrastructuur en door het dynamisme en de aantrekkingskracht van de stad. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het vooral het vervoer dat een impact heeft op het omgevingsgeluid. De mobiliteit van personen en goederen vormt voor een grote agglomeratie zoals Brussel een ware uitdaging voor de duurzame ontwikkeling. Als men tegelijk naar een kwalitatieve omgeving streeft en de economische, maatschappelijke en culturele ontwikkelingen wil ondersteunen, moet men over hulpmiddelen beschikken die een globale en toekomstgerichte kijk op deze kwestie mogelijk maken. Het Gewest houdt er al sinds lange tijd een daadkrachtig beleid op na inzake geluidsbeheer (ordonnantie betreffende de strijd tegen de geluidshinder in een stedelijke omgeving van 17 juli 1997, gewijzigd op 1 april 2004,

plannen voor geluidspreventie en voor de strijd tegen het geluid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), wat in het begin van de jaren 2000 uitmondde in de eerste geluidskaarten inzake weg-, spoor-, en vliegverkeer.

De doelstelling van de strategische geluidskaarten is hoofdzakelijk om een referentiesysteem op te stellen met betrekking tot de stand van zaken van het omgevingsgeluid van een agglomeratie. De kaarten willen op die manier de potentiële blootstelling aan vervoergeluid weergeven, dit zowel voor de bevolking als voor de gevoelige gebouwen (woningen, scholen en ziekenhuizen). De geluidskaarten vormen diagnosetools en hulpmiddelen voor het beleid. Ze kunnen ondersteuning bieden bij het op touw zetten van acties om het geluid te beperken in gebieden waar men het geluidsniveau te hoog acht. Ze maken het onder meer ook mogelijk om de evolutie van de geluidsoverlast doorheen de jaren op te volgen. Hierdoor kan men een antwoord bieden op de uitdagingen op het vlak van

volksgezondheid, voor wat betreft de geluidshinder en op de uitdagingen inzake ruimtelijke ordening, meer bepaald het beleid rond de verplaatsingen doorheen de stad en rond de stadsontwikkeling- en vernieuwing.

De atlas omvat alle geluidskaarten die relevant zijn voor het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Men bespreekt er eveneens de methodologie en de manier waarop men de kaarten interpreteert. Daarnaast komen ook de gegevens aan bod over de mogelijke blootstelling van de bevolking en de geluidsgevoelige gebouwen. De atlas geeft dus een globale kijk op het geluid veroorzaakt door het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Op die manier vormt deze atlas een referentiewerk voor de beleidsmakers en de planologen..



DOWNLOAD DE ATLAS “GELUIDSHINDER DOOR HET VERKEER” (.PDF).

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Raadsplein 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.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
Marc Schottey	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@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	lmertens@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



**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
 E-mail
 Fax

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)**