

DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

De strijd tegen
wegverkeerslawaai
in het Brussels
Hoofdstedelijk
Gewest



DRIEMAANDELIJKS NR.29 | HERFST | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Het Mobiliteitscentrum
Continu beheer van het verkeer
- Campagne verkeersveiligheid
“W8 ff voor je ovrsteekt”

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- European Platform on Mobility Management - EPOMM
- Nieuws van het PRESTO project
- Schoolvervoerplannen : van theorie naar praktijk

EDITORIAAL	03
CAMPAGNE VERKEERSVEILIGHEID « W8 FF VOOR JE OVRSTEEKT »	04>05
DE STRIJD TEGEN WEGVERKEERSLAWAAI IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	06>10
EPOMM : EEN PLATFORM VOOR MOBILITEITSMANAGEMENT	11>13
PRESTO PROJECT: EUROPESE RICHTLIJNEN VOOR FIETSINFRASTRUCTUUR, FIETSPROMOTIE EN ELEKTRISCHE FIETSEN NU ONLINE	14>15
HET MOBILITEITSCENTRUM CONTINU BEHEER VAN HET VERKEER	16>19
SCHOOLVERVOERPLANNEN : VAN THEORIE NAAR PRAKTIJK	20>23
ADRESBOEKJE VAN CEMA	24

DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

ADMINISTRATOR DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UTRUSTING EN VERVOER



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen
 REDACTIE : Florinda Boschetti, Vicky Dierckx, Julie Godart, Olivier Dubrulle, Marie Poupé, Jean-Michel Reniers, Camille Thiry
 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



EDITO

Vergeet niet te kijken alvorens over te steken, het zou jammer zijn er het leven bij te laten !

De woorden van Stromae, de nieuwe rijzende ster van de Belgische dance en ambassadeur van de Brusselse campagne voor verkeersveiligheid.

Doelgroep van Mobiel Brussel was de 12- tot 16-jarigen. Niet evident, want verkeersveiligheid is niet bepaald cool en sexy ... behalve misschien als een vedette op de tonen van een liedje aanspoort tot verantwoord gedrag in het stadsverkeer! Het Gewest organiseerde een mini-concert van deze topartiest als startshot van de campagne. En de oproep vond gehoor bij de jeugd: meer dan vijfduizend jongeren stroomden samen op het Flageyplein voor 40 minuten samen zijn met hun idool.

Het Flageyplein leek plots klein, met zo'n massa fans die jammer genoeg niet altijd goed uitkeken bij het oversteken. We horen trouwens al de kritieken: denken jullie echt dat dit de verkeersveiligheid gaat verbeteren? Al die jongeren zijn gekomen voor Stromae en niet voor jullie campagne. Zou het niet beter zijn zich toe te spitsen op automobilisten in plaats van op voetgangers: het zijn toch de auto's die de meeste ongevallen veroorzaken, niet?

Ik woon al sinds mijn geboorte in Brussel. Ik ben ook 15 jaar geweest. Ik herinner me goed dat er toen zo veel was waar ik geen aandacht aan schonk. Ik herinner me ook dat ik rondliep met een walkman op de oren (gsm of mp3 bestond toen nog niet ...) zonder al te veel op het verkeer te letten.

Ik ben er zeker van dat iedereen zich die zorgeloze periode herinnert. Men zoekt zijn identiteit, let op zijn uiterlijk, denkt aan de meisjes (of de jongens). Daarom denk ik dat het niet slecht is de jongeren eraan te herinneren dat preventief gedrag in de stad zijn nut heeft. En als Stromae helpt om die boodschap meer weerklank te geven, is het nog beter.

Uiteraard zal een sensibiliseringscampagne niet alles veranderen. We mogen niet naïef zijn: ook de komende dagen, maanden en jaren zullen er nog jonge slachtoffers vallen in het verkeer. Maar ook al kunnen we slechts één leven sparen dankzij deze boodschap, dan is het nog de moeite waard!



CAMPAGNE VERKEERSVEILIGHEID

“ W8 FF VOOR JE OVRSTEEKT ”

In samenwerking met de Gouverneur van het Brussels Gewest, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de politiezones, de MIVB, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB) organiseert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest net zoals vorig jaar een informatie- en sensibiliseringscampagne rond verkeers veiligheid. Dit jaar loopt de campagne van 15 september tot 1 november en werd als thema de voetganger gekozen, met specifieke aandacht voor de 12- tot 16-jarigen.

(PRE)ADOLESCENTEN EN GEVAAR

39 % van de verkeersslachtoffers in het Brussels Gewest zijn voetgangers, meer dus dan inzittenden van auto's (37 %).

Een preciezere analyse van de statistieken toont het volgende:

- in 85 % van de gevallen is er ook een auto bij betrokken ;
- 19 % van de zwaargewonde of overleden voetgangers zijn tussen 5 en 14 jaar (terwijl deze leeftijdscategorie

slechts 11 % van de Brusselse bevolking vertegenwoordigt) ;

- van alle slachtoffers tussen 5 en 14 jaar zijn 57 % voetgangers.

Deze informatie toont dat de 5-14-jarigen bijzonder kwetsbaar zijn als ze voetganger zijn. Aangezien er reeds specifieke acties ondernomen zijn in de lagere scholen (actie boekentas georganiseerd door het Gewest en de Gouverneur) lijkt het aangewezen deze actie toe te spitsen op de leeftijdsgroep van

de 12-16-jarigen. Op die leeftijd leren de jongeren immers een reeks regels en houdingen en beginnen zij zich alleen in het verkeer te begeven.

ONGEVALLEN MET ALLERLEI OORZAKEN EN WAAKZAAMHEID ALS OPLOSSING

Enkel een gedetailleerde analyse van de processen-verbaal van ongevallen en de ongevals formulieren met lichamelijke verwondingen geeft een duidelijk beeld van de oorzaken van de ongevallen waar-

Met op de oversteek weg gaan

1. Goed gekeken voor het oversteken?
2. Groen licht? Uitkijken loch verplicht.
3. Een tram gaat niet opzij, houd je hoofd erbij.

In Brussel worden elk jaar 500 voetgangers aangereden tijdens het oversteken.

4. Volumeknop open is risico's lopen.
5. Trek de aandacht in de nacht.

Goede raad voor je de stad ingaat.

Wedstrijd: Verzin een straffe sms-slogan en win een iPhone, een iPod Nano, een CD van Stromae of andere leuke prijzen.

MAKELIJK NUTTEN VAN DE STAD
IRISNET






bruxellesmobilité
mobielbrussel




kijk snel op
www.overstekenzonderstreken.be

V.J.J. MBOIC Mobiel Brussel

W8 ff voor je oversteekt




bij kinderen betrokken zijn, of de omstandigheden waarin ze zich voordoen. Uit een analyse van de databank van de FOD Economie blijken verschillende situaties die ongevallen veroorzaken :

- *zichtbaarheidsmasker* (bv. het kind duikt op tussen twee geparkeerde wagens en verrast de automobilist; het kind steekt over voor een stilstaande bus en ziet de auto's achter de bus niet; het kind is verborgen door auto's in dubbele file (schoolomgeving 's morgens en 's avonds) ;
- *slechte analyse van het risico* (bv. de kinderen onderschatten de tijd die nodig is om over te steken of de snelheid van een naderend voertuig) ;
- *verstrooidheid* (bv. een kind steekt over terwijl het naar muziek luistert en hoort de naderende wagen niet of tikt een sms zonder te kijken naar het omringende verkeer; kinderen praten met elkaar terwijl ze lopen en kijken niet naar het verkeer) ;

- *gebrekkige kennis van de verkeersregels* (bv. denken dat het zebra-pad een veilige zone is en het dus met gesloten ogen nemen of vergeten dat de tram absolute voorrang heeft) ;
- *weigering van de norm* (bv. door het rood licht rijden «om niet te doen zoals alle anderen» of een provocerende houding aannemen tegenover automobilisten).

Uit deze vaststellingen en statistieken blijkt dat we de voetgangers – en (pre) adolescenten van 12 tot 16 jaar in het bijzonder – eraan moeten herinneren hoe belangrijk het is om bepaalde elementaire regels na te leven tijdens hun verplaatsingen.

De algemene idee van de campagne kan als volgt samengevat worden: «*Zich te voet verplaatsen in de stad is wellicht één van de gezondste en de meest aanbevolen verplaatsingswijzen, maar het geeft niet alle rechten en, vooral, waakzaamheid blijft steeds geboden.*».

CAMPAGNE 2.0

Een specifiek publiek vergt een bijzondere campagne. De informatie en sensibilisering maakt gebruik van verschillende sociale netwerken (Facebook, Netlog, Twitter, etc.) en een website die speciaal voor de campagne gecreëerd werd (www.overstekenzonderstreken.be). De origineelste berichten die op de website gepost zijn zullen bekroond worden en aan de hand van een quiz zullen tieners hun kennis van het verkeersreglement kunnen testen.

Info & contact

Maryam Kechiche : Mobiel Brussel
mkechiche@mrbc.irisnet.be
02/204.10.15

Jean-Michel Reniers :
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB)
jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be
02/238.51.64

Benoît Godart : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV)
Benoit.godart@ibsr.be - 02/244.15.34

DE STRIJD TEGEN WEGVERKEERS- LAWAAI IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

BALANS VAN DE ACTIES ONDERNOMEN
DOOR LEEFMILIEU BRUSSEL

STEEDS MEER LAWAAI

De voorbije decennia hebben de bevolkingsgroei en stijgende motorisering geleid tot een aanzienlijke toename van het wegverkeer in Brussel. Dit zorgt onder meer voor een constante toename van de geluidshinder. Als stadsgewest en Belgische en Europese hoofdstad wordt Brussel bijzonder getroffen door dit fenomeen. Transport en in het bijzonder wegverkeer zijn belangrijke factoren die de geluidsomgeving van het Brussels Gewest beïnvloeden en een van de belangrijkste oorzaken van klachten over geluidshinder. Het wegennet van het Brussels Gewest is zeer dicht. Ramingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer tonen aan dat er in 2006 zo-wat 3,81 miljard kilometer werden afgelegd op het Brusselse wegennet, waarvan 73% op gewestwegen.

Ordonnantie en preventie en bestrijdingsplan

Om de strijd aan te binden tegen geluidsoverlast en om een voluntaristisch beleid te voeren rond deze kwestie keurde de Brusselse Regering op 2 april 2009 een tweede Geluidsplan goed.

Een van de actieprioriteiten in dat plan is de strijd tegen wegverkeerslawaaï. Na de Geluidsordonnantie van 1997 en een eerste plan uit 2000 wil het Gewest op deze manier geluidshinder blijven integreren in het mobiliteitsbeleid om de door het wegverkeer veroorzaakte geluidsoverlast te beperken.

De gewestelijke strategie in dit plan kan worden samengevat op drie niveaus. In de eerste plaats worden *strategische maatregelen en tools* (plannen, expertise, kadasters, maatregelen) op punt gesteld. Zij moeten dienen als hulpmiddel bij de uitwerking van het referentiekader van de gewestelijke acties. Het GewOP en het IRIS-plan van de verplaatsingen maken hier ook deel van uit, maar meer specifiek met betrekking tot geluidshinder, de uitwerking van geluidskaarten en het beheer van een netwerk van meetstations.

Een tweede niveau is het voeren van een *preventieve strategie*, namelijk het uitwerken van beleidsondersteunende tools of aanbevelingen voorafgaand aan iedere tussenkomst. Het derde niveau richt zich tot slot op een doelgerichte *curatieve aanpak* die oplossingen wil aanbieden voor bijzonder luidruchtige plaatsen die als dusdanig erkend worden (zogenoemde zwarte punten).

In het geluidsplan was het Gewest van oordeel dat het een politieke verantwoordelijkheid is om een interventiedrempel te bepalen vanaf wanneer de geluidssituatie van de bevolking wordt beschouwd als volkomen ontoelaatbaar en een tussenkomst vereist. Geluidsstudies van de zwarte punten in het verkeer baseren zich systematisch op deze referentieniveaus.

	Buiten		
	Ld (07u-19u)	Ln (23u-07u)	Lden
Gedefinieerde waarden van de interventiedrempel aan de buitenzijde van gebouwen	65 dB(A)	60 dB(A)	68 dB(A)



AS 1 : STRATEGISCHE MAATREGELEN

De geluidskaarten

Het doel van de geluidskaarten is een overzicht te maken van de blootstelling aan lawaai van de bevolking en gevoelige inrichtingen. Deze kaarten worden opgesteld op basis van een wiskundig model dat rekening houdt met de verkeerskarakteristieken, de fysieke eigenschappen van de bestudeerde verkeersaders, alsook de obstakels voor de verspreiding van het lawaai. De kaarten zijn een diagnose-instrument die de geluidsomgeving kunnen karakteriseren. Het voordeel van de kaarten is dat ze een globaal beeld geven van de situatie. Het zijn beleidsondersteunende instrumenten die kunnen dienen als hulpmiddel bij geluidsverminderende acties in zones waar de geluidsniveaus te hoog zijn. Dankzij de kaarten kan de evolutie van de geluidsoverlast over meerdere jaren geanalyseerd worden. De geluidskaarten moeten dienen als managementtool van de geluidsomgeving en als hulpmiddel voor communicatie rond dit thema.

Het wegennet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zeer dicht. De impact van het wegverkeer op geluidsoverlast is

zeer groot. In de omgeving van de meeste bestudeerde wegen is het geluidsniveau hoog. De belangrijke verkeersassen zijn goed voor een globaal gewogen geluidsniveau op 24 uur Lden tussen 70 en 75 dB(A) en een nachtelijke waarde boven 50 dB(A).

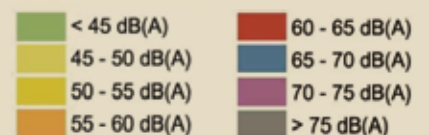
Als we ervan uitgaan dat wegverkeerlawaai als hinderlijk beschouwd wordt, voor de indicator Lden, vanaf 55 dB(A), tonen de kaarten van de situatie in 2006 duidelijk aan dat 42% van de Brusselse bevolking te maken krijgt met hogere geluidsniveaus. Volgens dezelfde indicator leeft 59% van de bevolking in een woning met een gevel die potentieel wordt blootgesteld aan geluidsniveaus tussen 45 en 60 dB(A). 47% van de bevolking leeft in een gebouw met een gevel die blootgesteld wordt aan een geluidsniveau boven 45 dB(A), de referentie van de WGO als maximumwaarde om een impact op de gezondheid te voorkomen.

Aangezien wegverkeer een belangrijke bron is van lawaai op het volledige grondgebied, zou enkel een dwingend scenario voor het gebruik van het wegtransport het lawaai kunnen terugdringen. Het scenario van de studie voor het ontwerpplan IRIS II is het efficiëntst om

Kadaster van het wegverkeerlawaai 2006, Indicator Lden



Kadaster van het wegverkeerlawaai 2006, Indicator Ln



Bron : Leefmilieu Brussel

Verwezenlijkt door middel van Brussels UrbIS®© - Verdeling & Copyright CIRB / CIBG - Copyright IGN / NGI



het autoverkeer te beperken. Dit scenario ging onder meer uit van een stedelijke tolheffing, betalend parkeren langs de weg, een wegenhiërarchie zoals bepaald in het GewOP en de uitvoering van een Brusselse RER. Als het wegverkeer daalt op alle wegen van het centrum van het Gewest zou dit leiden tot een vermindering met 17% in vergelijking met de bestaande situatie. Modellen van dit scenario tonen een daling van de geluidsniveaus met 2 tot 8 dB(A) op het grootste deel van het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, als alle andere factoren onveranderd blijven (toegelaten snelheid). Er moet niettemin een belangrijke opmerking worden gemaakt over de snelheden. Als de vlotheid van het verkeer wordt verbeterd, moeten sterke begeleidingsmaatregelen getroffen worden om deze snelheden te verminderen. Ze zijn immers de grootste oorzaak van de geluidsoverlast. Een vermindering van de milieu-impact van de wagen zou ook versterkt worden door maatregelen te nemen rond parkeren buiten de weg.

Netwerk van meetstations

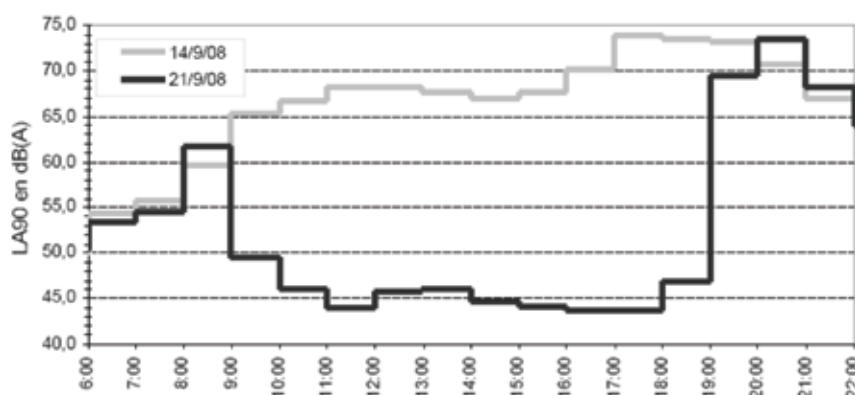
Om de geluidsniveaus waaraan de Brusselse bevolking wordt blootgesteld over langere tijd te bestuderen en te karakteriseren, werkt Leefmilieu Brussel sinds 1995 aan een netwerk voor geluidsmeting. Het huidige netwerk telt 17 meetstations, verspreid over het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het overzicht van de "in situ" geluidswaarden vormt een essentieel element om geluidshinder objectief voor te stellen. De stations verzamelen continu de geluidswaarden en zorgen voor een permanente bewaking van de externe geluidsniveaus waaraan de bevolking wordt blootgesteld.

Dankzij de gemeten waarden kunnen verschillende akoestische indexen berekend worden, kan hun evolutie in de tijd geobserveerd worden, kunnen tendensen opgespoord worden en kunnen de effecten van de ondernomen acties geëvalueerd worden. De gegevens van deze meetstations worden eveneens verspreid naar het publiek, via de website van Leefmilieu Brussel en door middel van verschillende indicatoren.

Sinds 2000 voert het geluidslaboratorium van Leefmilieu Brussel geluidsmetingen uit om de geluidsimpact te meten van de autoloze dagen. Hoewel er tijdens deze dagen geen totale afwezigheid is van verkeer (openbaar vervoer, prioritaire voertuigen, taxi's en een beperkt aantal privévoertuigen mogen immers rijden aan beperkte snelheid), stelt men een aanzienlijke daling vast van het geluidsniveau. Vooral de achtergrondgeluiden (akoestische index LA90) dalen het sterkst. Langs wegen waar er normaal constant wegverkeer is, kan de daling van het geluidsniveau hoger zijn dan 20 dB(A). Dit verandert de geluidssfeer in deze wijken aanzienlijk en zorgt dat een meestal lawaaierige wijk in een rustige wijk verandert

Verschillen tussen de niveaus van achtergrondgeluiden (LA90) gemeten op het meetstation AUD_E411, per uur, op de autoloze zondagen 14/09/2008 en 21/09/2008





AS 2 : PREVENTIE

Deze as wil gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders de noodzakelijke knowhow aanbieden om preventief in te spelen op de essentiële parameters die de geluidssfeer bepalen van wegen, in functie van bepaalde karakteristieken. Dat kan uiteenlopende vormen aannemen: technische informatie, aanbevelingen, simulatietools, opleidingen, enz.

Vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad

Deze publicatie, uitgewerkt in samenwerking met Leefmilieu Brussel in 2002, is nog steeds actueel. Het is een referentiewerk voor de ambtenaren van ruimtelijke ordening en wegspecialisten opdat ze een "geluidsreflex" aannemen bij het ontwerp van wegenprojecten. Deze bijdrage moet burgers ook inzage verschaffen in de basisbegrippen van akoestiek en de mogelijke oplossingen om hinder te verminderen.



Het Vademecum voor wegverkeerslawaai in de stad bestaat uit 12 fiches die de basisbegrippen van de akoestiek bespreken, de problematiek van lawaai en gezondheid, wegbedekking, lokale inrichtingen (verkeersremmers, plateaus, enz.), zones met een specifiek statuut (zones 30, woonzones), stedenbouw en architectuur, geluidsschermen en absorberende materialen.

Samenwerking tussen besturen en doelgerichte adviezen

Leefmilieu Brussel ziet er steeds op toe dat er rekening wordt gehouden met geluidaspecten, zowel in vergaderingen tussen gewestbesturen bij het uitwerken van een project voor de inrichting van de openbare ruimte als bij de adviezen die worden verleend door de overlegcommissie voor de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen.

Er moet steeds rekening gehouden worden met de specifieke context waarin het project zich bevindt (omgeving, residentieel karakter, huidige overlast, enz.). Er worden voornamelijk aanbevelingen geformuleerd voor de keuze of het gebruik van materialen, snelheidsbeperkingen of verkeersstromen. Bijzondere aandacht gaat uit naar plaatsen waar het openbaar vervoer rijdt (tram of bus). Zij veroorzaken immers vaak meer lawaai of trillingen dan klassiek verkeer.

AS 3 : L'APPROCHE CURATIVE

De zwarte punten komen overeen met bewoonde of bezette zones waar er een

concentratie is van geluidsbronnen en/of een hoog aantal geluidsklachten. De geluidssituatie wordt er als hinderlijk ervaren. De erkenning van een zwart punt houdt in dat er een objectieve en diepgaande studie wordt uitgevoerd, eventueel gevolgd door een sanering.

Er bestaan twee manieren om een zwart punt te bepalen. Een eerste manier zijn de observaties op basis van de geluidskarten. De tweede manier vloeit voort uit de toepassing van artikel 10 van de ordonnantie van 17 juli 1997 betreffende de strijd tegen geluidshinder in een stedelijke omgeving. Een derde van de inwoners van een zone kan, onder bepaalde voorwaarden, aan het college van burgemeester en schepenen of aan de gewestregering vragen om de geluidsoverlast in hun wijk te bestuderen. Bij overlast wordt de zone erkend als zwart punt en moeten de overheden gepaste maatregelen of inrichtingen voorstellen.

Tot op heden zijn een twintigtal zwarte punten geanalyseerd en een aantal werden al heringericht. Een voorbeeld is de herinrichting van de Triomfiaan aan Campus Oefenplein te Oudergem. Die heeft het geluidsniveau tot 8 dB(A) verminderd aan de gevels van de woningen.

De mechanismen voor akoestische sanering hangen af van iedere site en moeten onafhankelijk geëvalueerd kunnen worden. De factoren die het geluidsniveau van een weg bepalen zijn gekend. Het kan gaan over overdreven snelheid op



een weginrichting die snelheid en snel rijden bevordert, een zware slijtage van het wegdek of een ongunstige akoestische configuratie door gebouwen gelegen langs de weg alsook de akoestische eigenschappen van gebouwen (ligging, vorm, reflecterend oppervlak, ...). Andere elementen kunnen ook geïntegreerd worden, zoals de esthetiek van de omgeving, de predominerende functie van de wegen, kostprijs, technische haalbaarheid, ... De gekozen oplossingen moeten een beter evenwicht creëren tussen al deze elementen en de geluidsfactor.

De werken om woonzones te beschermen tegen overlast door autoverkeer bestaan erin om het geluid aan de bron te verminderen (door het type verkeer te wijzigen, het te reguleren, de wegconfiguratie te wijzigen of stille wagens te promoten). Dit is mogelijk door geluidswerende obstakels te plaatsen of door de ontvanger te isoleren (gevelisolatie). Ervaringen tonen aan dat de keuze van een gepaste wegbedekking, een wegbedekking in goede staat en snelheidsbeperkingen de eenvoudigste en efficiëntste maatregelen zijn om de strijd aan te binden tegen lawaai. Inzake inrichting en milieubeleid op lange termijn is het duidelijk dat de eerste oplossing de voorkeur moet krijgen en dat de laatste oplossing enkel in laatste instantie moet worden aangewend.

Verschillende partijen kunnen deze acties ondernemen, in hoofdzaak wegbeheerders, zoals Mobiliteit Brussel, MIVB, gemeentebesturen, federale overheid, enz. In dit kader speelt Leefmilieu Brussel een

rol als expert bij het valideren en meten van de overlast, alsook het zoeken naar oorzaken, het voorstellen van mogelijke oplossingen en het informeren van de bevoegde besturen om deze te sensibiliseren voor het probleem.

MORGEN: NAAR EEN MILIEUCAPACITEIT VAN DE WEGEN?

Gezien het bijzondere mobiliteitsprofiel van het Brussels Gewest zou de strategie rond wegverkeerslawaaï op termijn verfijnd moeten worden en moet er rekening gehouden worden met het specifieke karakter van iedere weg en straat, in het bijzonder door de hiërarchie die vastgelegd werd in het GewOP en het IRIS-plan van de verplaatsingen (primaïr netwerk, interwijkenetwerk en lokaal netwerk). Momenteel wordt deze hiërarchie uitgewerkt op basis van één criterium: de huidige en toekomstige verkeersbelasting. Het verkeersdebiet is echter niet afgestemd op de stedelijke omgeving. De Louizalaan en de E411 hebben hetzelfde statuut als grootstedelijke weg, hoewel ze weinig raakpunten hebben op het vlak van typologie en inrichting. Om een evenwicht te vinden tussen de verkeersfunctie en de stadsfunctie, zou de keuze voor de milieucapaciteit van de weg in plaats van de fysieke of verkeerscapaciteit moeten toelaten om op het vlak van geluidsoverlast drempels te definiëren die aangepast zijn aan iedere categorie van wegen maar ook aan ieder type doorkruiste wijk.

POUPÉ Marie
Afdeling vergunningen
en Partnerschappen
Dienst Geluidsplan
Leefmilieu Brussel

SAELMACKERS Fabienne
Afdeling vergunningen
en Partnerschappen
Dienst Geluidsplan
Leefmilieu Brussel

MEER INFO

Website van Leefmilieu Brussel :
www.leefmilieubrusseel.be

Bronnen :

- LEEFMILIEU BRUSSEL - 2010 Atlas « Geluidshinder door het verkeer – strategische kaart voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ».
- LEEFMILIEU BRUSSEL, Wetenschappelijke en technische documentatie – Factsheets Lawaai

“ EEN PLATFORM VOOR MOBILITEITSMANAGEMENT ”

*Gekleurde buslijnen in Boedapest, een fietska-
belbaan in het Noorden van Hessen, een mul-
timodale reisplanner in Londen, 180 Villo!
huurfietsstations in Brussel ... Onze Europese
steden staan duidelijk niet stil in het toepassen
van slimme maatregelen om duurzame mobi-
liteit te stimuleren.*

MOBILITEITSMANAGEMENT

Al die slimme maatregelen vormen de kern van het concept mobiliteitsmanagement. Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor zachte maatregelen om mensen aan te zetten om zich op een meer duurzame manier te verplaatsen. Met zacht bedoelen we het informeren en sensibiliseren van mensen en de organisatie en coördinatie van allerlei diensten, zoals bijvoorbeeld huurfietsen aanbieden aan haltes van het openbaar vervoer. Hiermee staat mobiliteitsmanagement niet lijnrecht tegenover harde, infrastructurele ingrepen. Integendeel, de zachte maatregelen vormen een aanvulling en vaak een versterking van de harde maatregelen. Zo zullen nieuwe buslijnen maar aanzetten tot meer busgebruik indien (buurt)bewoners voldoende geïnformeerd en gesensibiliseerd worden. Mobiliteitsmanagementmaatregelen hoeven ook niet veel geld te kosten om toch een groot effect op het verplaatsingsgedrag uit te oefenen. De gevalsstudies in kader 1 zijn hiervan een voorbeeld.



KADER 1

GEVALSSTUDIES

Een maand op de fiets in Londen

Stedelingen staan vaak argwanend tegenover het gebruik van de fiets in de stad. In het Londense Merton ontwikkelde men een initiatief om mensen zelf te laten ervaren dat fietsen in de stad wel kan. Hiertoe kregen gemeenteraadsleden (in 2006), inwoners uit Merton (in 2007) en (para)medisch personeel (in 2008) gedurende een maand een nieuwe fiets met fietsslot, -helm, reflecterende kledij en fietsroutekaarten te leen. Dit alles was gratis en gebeurde onder het motto van een meer gezonde en actieve levensstijl die tevens tijd en geld bespaart. Het resultaat was verbluffend. Iedereen, zonder uitzondering, was enthousiast over de opgedane fietservaring. De helft van de deelnemers ging zelfs over tot aankoop van de fiets en bleef ook nadien nog op regelmatige basis doorheen de stad fietsen.

Bron : www.pimms-transfer-eu.org





KADER 2

RUIL JE RIJBEWIJS VOOR EEN BUS-ABONNEMENT IN HAMBURG

Ter gelegenheid van de autoloze zondag op 20 juni 2010, konden de inwoners van Hamburg gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. Ook kon men het eigen rijbewijs inruilen voor een busabonnement. Dit abonnement was geldig gedurende een maand of totdat de eigenaar het opnieuw kwam inruilen voor zijn of haar rijbewijs. Het doel van dit initiatief was om reguliere autogebruikers te laten ervaren dat het openbaar vervoer in Hamburg een volwaardig alternatief kan zijn voor de auto en om mensen aan te zetten meer van dit openbaar vervoer gebruik te maken.

Bron : www.eltis.org

EUROPEES PLATFORM

Het belang van mobiliteitsmanagement als middel om duurzame verplaatsingen te bevorderen, wordt al meer dan een decennium op Europees niveau erkend. Reeds in 1999 werd een platform opgericht dat mobiliteitsmanagement in Europa wil promoten en verder ontwikkelen en informatie-uitwisseling tussen de Europese landen wil bevorderen (European Platform on Mobility Management –

EPOMM). Hiertoe organiseert EPOMM jaarlijks een Europese conferentie over mobiliteitsmanagement (ECOMM). Aan de 14de editie, die dit jaar plaatsvond in het Oostenrijkse Graz, namen niet minder dan 312 mobiliteitsmanagers en -experten uit heel Europa deel. Volgend jaar zal ECOMM plaatsvinden in Toulouse, van 4 tot 6 mei 2011.

Om mobiliteitsmanagement verder te laten doordringen in het beleid van de Europese landen, biedt EPOMM ook tal van interessante publicaties. Eén daarvan is de website: www.epomm.eu. Op deze site wordt het concept mobiliteitsmanagement verhelderd in 15 talen. U vindt er ook een kalender met internationale workshops en conferenties rond het thema mobiliteitsmanagement en inspirerende Europese voorbeelden van mobiliteitsmanagement. De website biedt bovendien een stand van zaken van het mobiliteitsmanagement in de Europese landen en een overzicht van Europese projecten die rond het thema werken of werkten.

Daarnaast heeft EPOMM ook een maandelijks nieuwsbrief in het Engels, Frans en Duits, waarin telkens een ander thema centraal staat. Zo was de e-update van juni volledig gewijd aan "Mobiliteitsmanagement voor evenementen en recreatie". Vanuit de EPOMM website kan worden doorgelinkt naar ELTIS, het webportaal rond stedelijk transport en mobiliteit (www.eltis.org) en naar allinx, het online netwerk van mobiliteitsdeskundigen (www.allinx.eu).

BELGISCH PLATFORM

De leden van EPOMM zijn nationale of regionale overheden van Europese landen. Momenteel zijn reeds acht overheden lid van het platform. Noch onze federale overheid, noch onze gewestelijke overheden horen bij deze acht. Om het ledenaantal van EPOMM verder te doen uitbreiden, werd vorig jaar het project EPOMM-PLUS opgestart. Dit project heeft als doel om goede Europese voorbeelden van mobiliteitsmanagement over te brengen naar het nationale/regionale niveau en vice versa en om in ieder Europees land een netwerk rond mobiliteitsmanagement op te starten. Hoewel mobiliteitsmanagementmaatregelen al bewezen hebben een hoge efficiëntiegraad te hebben, blijft kennis rond deze maatregelen soms beperkt. Door het oprichten van nationale netwerken tracht men deze leemte op te vullen en beleidsmakers en verkeersprofessionals te overtuigen van het belang van deze maatregelen voor een duurzame mobiliteit.

In ons land heeft Mobiel 21 (zie kader 3) een trekkersrol in de uitbouw van een Belgisch netwerk voor mobiliteitsmanagement. Dit netwerk wordt een platform voor informatie-uitwisseling rond mobiliteitsmanagement over onze regionale grenzen heen. Maar al te vaak blijven goede voorbeelden van mobiliteitsmanagement immers binnen onze regionale grenzen steken. Om hierin verandering te brengen heeft Mobiel 21, in samenwerking met het Vlaams-Eu-



ropees Verbindingsagentschap (VLEVA vzw), en met steun van partners uit de drie regio's (zie kader 3), een jaarlijks evenement georganiseerd waarop iedereen die werkzaam of geïnteresseerd is in het domein van mobiliteitsmanagement de gelegenheid krijgt tot netwerken.

INSPIRATIEMEETING MOBILITEITS-MANAGEMENT

De eerste "Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement" vond plaats op 19 oktober in Brussel. Deze meeting bestond uit twee grote luiken. Een eerste luik was specifiek op ons land gericht. Iedere regio bracht goede voorbeelden van mobiliteitsmanagement naar voren die kaderen binnen het eigen regionale beleid. Ook het federale beleid inzake mobiliteitsmanagement werd er geschetst. Na de plenaire sessies kregen de aanwezigen het woord. In kleinere, regionaal gemengde groepen kon men ervaringen uitwisselen en opinies delen.

In de namiddag werd het vizier verder opengetrokken naar Europa. Vanuit het Europese project MAX bekeken we hoe men de impact van mobiliteitsmanagementmaatregelen kan evalueren. Daarnaast werden de resultaten van een studie over Europese voorbeeldsteden inzake duurzame mobiliteit toegelicht. Vervolgens kwam ook het toekomstige Europese beleid met haar regelgeving en subsidiemogelijkheden aan bod. En tot slot kwam het netwerkmoment bij uitstek: de receptie.



De Mobiliteitsgids zal in een volgend nummer nog terugkomen op de voornaamste conclusies van dit evenement.

En wie weet ... aansluitend op de vergadering van 19 oktober 2010 ontstaat er in de toekomst misschien een BEPOMM, een Belgisch Platform voor Mobiliteitsmanagement.

Vicky Dierckx

Mobiel 21 vzw

Stafmedewerker Campagnes & Educatie

vicky.dierckx@mobiel21.be

www.mobiel21.be

KADER 3



Mobiel 21 vzw is een centrum voor kennisontwikkeling, educatie en gedragsbeïnvloeding op het gebied van duurzame en veilige mobiliteit. Mobiel 21 is stichtend lid van EPOMM en als partner betrokken bij EPOMM-PLUS. Meer info op www.mobiel21.be.

Partners: Mobiel 21 vzw, VLEVA vzw, de Vlaamse Overheid, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG vzw), Mobiel Brussel, Leefmilieu Brussel, Service Public de Wallonie en Traject nv

“NIEUWS VAN HET PRESTO PROJECT”

EUROPESE RICHTLIJNEN VOOR FIETSINFRASTRUCTUUR,
FIETSPROMOTIE EN ELEKTRISCHE FIETSEN NU ONLINE



PRESTO staat voor: Promoting Cycling for Everyone as a Daily Transport Mode, een Europees project in het kader van Intelligent Energy (EACI). Vijf steden zijn aan de slag om de fiets te versterken als dagelijks vervoermiddel. Bremen, Grenoble, Tczew, Venetië en Zagreb hebben een uiteenlopend profiel op het vlak van ligging, fietsgebruik, fietsbeleid en fietscultuur. De PRESTO-steden krijgen daarbij advies van Europese fietsdeskundigen en de European Cyclists Federation (ECF). PRESTO organiseert ook een reeks internationale opleidingen in die steden, open voor iedereen die wil deelnemen. De jongste was in Grenoble in juni. De volgende vindt plaats in december in Zagreb.

Het Belgisch adviesbureau Timenco en zijn Nederlandse zusterfirma Ligtermoet & Partners zorgen voor deskundige begeleiding van het project. Hun eerste opdracht is nu voltooid: een 'state of the art' van Europees fietsbeleid, en meer specifiek fietsinfrastructuur. Het resultaat is meer dan zomaar een rapport: niet meer of minder dan een Europees fietsvadecum. De beste fietsvadecums uit Europa, waaronder ook het Brusselse, zijn daarvoor doorgelicht en verwerkt tot een unieke reeks documenten. In een omvattende «policy guide» worden

de krachtlijnen van stedelijk fietsbeleid uiteengezet. Een tweede policy guide stelt de globale aanpak van fietsinfrastructuur voor. En 15 specifieke infrastructuurmaatregelen zijn verder uitgewerkt in «fact sheets»: doel, toepassing, technische uitvoering, voordelen en nadelen. Naast de technische richtlijnen gaat het vooral ook over wat te kiezen in welke situatie. Ze worden geïllustreerd met tal van voorbeelden van overal uit Europa, en ook discussiepunten worden niet uit de weg gegaan.



Een overzicht van de fact sheets rond infrastructuur:

- **Fietsvoorzieningen op rijvakken** : fietspad, fietsstrook, fietsstraat, fietsen in tegenrichting, fietsen op busstroken, fietsen en voetgangers, verkeersremmende maatregelen.
- **Kruispunten en oversteken** : voorrangskruispunten, rotondes, kruispunten met lichten, fietstunnels en fietsbruggen.
- **Fietsparkeren** : fietsparkeersystemen, fietsparkeren in het stadscentrum, fietsparkeren in woonwijken.
- **Openbaar vervoer** : fietsen en multimodale knooppunten.

En ook over fietspromotie zijn een policy guide en fact sheets uitgewerkt, door Rupprecht Consult. Daar draait het om :

- **Sensibilisatie** : promotiecampagnes, campagnes rond fietsveiligheid, doelgroepcampagnes, fietsbarometer.

- **Informatie** : fietsrouteplan, fietsevenementen, fietscentra.
- **Opleiding** : opleiding voor doelgroepen, fietsdemonstraties.

De markt voor elektrische fietsen is aan het boomen, en alle onze fietsers weten dat hier in Brussel zeker potentieel voor is. Actuele en gedetailleerde informatie is uitgewerkt door ETRA (European Twowheel Retailers' Association). Het gaat daarbij duidelijk over pedelecs, de Europees ingeburgerde benaming voor fietsen met elektrische ondersteuning (en dus niet over elektrische bromfietsen).

Alle fact sheets zijn te downloaden in het Engels en het Frans, de policy guides voorlopig nog alleen in het Engels. Voor verdere informatie over PRESTO en opleiding, consulteer de website www.presto-cycling.eu of contacteer de communicatieverantwoordelijke Florinda Boschetti (f.boschetti@ecf.com).

“ HET MOBILITEITSCENTRUM ”

CONTINU BEHEER VAN HET VERKEER

Binnen Mobiel Brussel beheert het Mobiliteitscentrum permanent en in real time de verplaatsingsstromen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het verricht ook operationele studies omtrent mobiliteit en verwerkt gegevens die op het terrein opgetekend worden.



De activiteit van het Mobiliteitscentrum kadert in een perspectief van duurzame mobiliteit. Doel van de informatie aan en de begeleiding van de automobilisten is de verplaatsingen te optimaliseren om de uitstoot van uitlaatgassen en de tijd die de weggebruikers aan hun verplaatsingen spenderen, te beperken. Een vlotter verkeer en minder problemen verbetert tevens de verkeersveiligheid.

Het Mobiliteitscentrum neemt deel aan het Europees project EasyWay dat ijvert voor een intelligenter mobiliteit.

Het centrum Mobiris is het verkeerscentrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is 7 dagen op 7 en de klok rond actief en leidt alles wat er gebeurt

op het gewestelijk wegennet in real time in goede banen. De permanentie wordt verzekerd door 10 operatoren, 5 redacteuren en 4 assistenten.

Mobiris bestaat uit 2 polen: de permanentie verkeer en de technische permanentie.

DE PERMANENTIE VERKEER

In 2009 volgde de permanentie verkeer ongeveer 2.500 werken en 960 verkeersincidenten. Dit omvat brandende voertuigen, ongevallen, defecten, onweer, overstromingen, brokstukken op de weg, omgevallen bomen, ... Daarbij komen ook nog geplande evenementen, zoals betogingen of massabijeenkomsten, zoals de « 20 km van Brussel ».





Er zijn 25 tunnels, waarvan er 13 meer dan 300 meter lang zijn, op het Brusselse grondgebied. Het verkeer in tunnels vergt een specifieke aanpak. Gebeurtenissen die risico's inhouden, zoals brandende voertuigen, ongevallen, defecten of voorwerpen op het wegdek, kunnen ernstige gevolgen hebben in tunnels. De zichtbaarheid is er vaak beperkt en de evacuatie van personen en de toegang voor hulpdiensten is er veel moeilijker dan bovengronds. Brand is het meest gevreesde probleem in tunnels. Meestal wordt brand veroorzaakt door spontane ontbranding van voertuigen wegens technisch falen. Daarom houdt het personeel van Mobiris alle incidenten in tunnels nauwlettend in het oog. Op de grote verkeersassen met tunnels worden

de middelen voor detectie en actie momenteel overigens geconcentreerd.

Dankzij de informatie die binnenkomt via verschillende detectiebronnen (branddetectie, camera's, telsystemen, hulpmiddelen, ...) kan de operator zeer snel ingrijpen. Zodra er een incident gemeld wordt, analyseert hij dit met de middelen waarover hij beschikt en beslist hij welke actie ondernomen moet worden, in functie van de vooraf uitgewerkte procedures en scenario's.

In de eerste plaats moeten de weggebruikers in veiligheid gebracht worden :

- interventie aan de infrastructuur (sluiting van de tunnel, sluiting van een rijrichting van een tunnel, afzuiging van de rook, ...)

- informatie aan de weggebruikers zodat zij hun gedrag aanpassen (boodschap op dynamische verkeersborden)

- verwittiging van de hulpdiensten (in het bijzonder de brandweer: hun interventiesnelheid bepaalt hoe snel de brand onder controle gekregen wordt en gedoofd wordt)

Daarnaast ijveren zij voor een vlotter verkeer: informatie doorspelen naar de radioredacties voor hun verkeersinformatie, naar het systeem RDS-TIMC voor informatie op gps-navigatiesystemen, op de website www.mobielbrussel.be. De informatie wordt ook overgemaakt aan onze partners zoals de MIVB, de Brusselse Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische



Hulp (DBDMH), het verkeerscentrum van het Vlaamse en het Waalse Gewest.

Het beheer van werken en grote geplande evenementen (auto-loze zondag, 20 km van Brussel, ...) gebeurt in samenwerking met de politiezones en de gewestelijke commissie voor de coördinatie van werken. Daar is zowel werk vóór het evenement (uitschrijven van scenario's, verkeersinformatieplan, ...) maar ook tijdens het evenement (contact met politiezones, werfopzichters, toezicht, ...).

De permanentie stippelt ook nieuwe scenario's uit voor een dynamisch beheer van het verkeer om de verkeersstromen optimaal te verdelen over het hele netwerk. Daartoe werkt het centrum samen met politiezones, brandweer, andere gewesten, ...

TECHNISCHE PERMANENTIE

In 2009 heeft de verkeerspermanentie ongeveer 4.800 technische incidenten behandeld, bv. defecte straatverlichting, verkeerlichten of automaten, putten in het wegdek, schade veroorzaakt door ongevallen, ... Het mobiliteitscentrum superviseert het beheer van 350 km gewestwegen en 12 km autosnelwegen, met inbegrip van alle uitrustingen in hun omgeving, waaronder 20.000 verlichtingspalen, 450 kruispunten met verkeerslichten, alle ondergrondse infrastructuur in tunnels.

Het beheer van de technische problemen in real time verloopt steeds volgens een eenvoudig schema: detectie – analyse – actie. In de eerste fase wordt informatie ingewonnen en verwerkt. Zodra de informatie gecontroleerd is, worden er aanwijzingen gegeven aan de bevoegde technische diensten. Voor de meeste technische problemen is een onmiddellijke interventie

van de onderhoudsfirmas vereist, om zo snel mogelijk de veiligheid van de weggebruikers te vrijwaren.

Een voorbeeld:

De technische operator krijgt een oproep wegens een put in het wegdek. De procedure is eenvoudig: na verificatie van de informatie maakt de technische operator een fiche op met de aanduiding van de plaats en de aard van het probleem. Die fiche vormt als het ware de bestelbon voor een interventie en wordt naar de bevoegde firma gefaxt. De operator belt vervolgens naar de specialist van deze firma, die dan over een beperkte tijd beschikt om de herstelling uit te voeren

TELLINGEN

Het verzamelen van gegevens over de voertuigenstromen maakt het mogelijk de weggebruikers te informeren over het wegennet, het centrum te verwittigen bij incidenten, bijstand te leveren bij beslissingen met betrekking tot de infrastructuur, de impact van werken in te schatten, de afstelling van verkeerslichten te regelen, analyses uit te voeren en statistieken op te maken en simulatiemodellen te valideren.

Daartoe voert het Mobiliteitscentrum manuele tellingen uit op basis van de analyse van videobeelden en automatische tellingen (elektromagnetische lussen, pneumatische tellers, radars, ...).

Een nieuwe server voor de verzameling en de behandeling van de tellingsgegevens wordt geleidelijk in gebruik genomen. Zo kunnen alle gegevens geharmoniseerd en gevalideerd worden. De gedetailleerde analyses en statistieken die dit systeem voortbrengt, leveren indicatoren die een



beeld geven van de trends en de evoluties van de mobiliteit in het Gewes.

NIEUWE UITRUSTINGEN OM BETER TE INFORMEREN

In 2009 heeft Mobiel Brussel 7 nieuwe dynamische informatieborden geplaatst op de ring en de invalswegen naar Brussel. De gebruikte technologie (Full Matrix Full Color) is innoverend in België. Het levert verkeersinformatie aan de hand van grafieken en logo's, die de weggebruikers gemakkelijk herkent.

Die infrastructuur beantwoordt aan een fundamentele behoefte: de automobilisten informeren over de toestand op de wegen in Brussel en hun de mogelijkheid aanreiken bij problemen hun reisweg aan te passen of hun voertuig te parkeren en voor een alternatief vervoermiddel te opteren. Het gaat uiteraard niet alleen om de plaatsing van informatieborden, maar ook om de invoering van een volledig systeem voor detectie-analyse-reactie met tellussen, camera's en automaten, op afstand bediend door het mobiliteitscentrum

Camille Thiry

Communicatieverantwoordelijke
en Franstalig woordvoerder

Mobiel Brussel

Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

cthiry@mrbc.irisnet.be

ENKELE CIJFERS

- 13 tunnels van meer dan 300 meter lang
- 11,5 km tunnels
- 12 km autosnelwegen
- 320 camera's
- 59 dynamische informatieborden
- 700 000 voertuigen die zich dagelijks in Brussel verplaatsen

VERBETERINGEN DIE AAN DE GANG ZIJN

- verhoging van het aantal camera's
- berekening van de reistijd door nummerplaat herkenning
- onderbreking van radio-uitzendingen in tunnels, in geval van incident, voor de verspreiding van prioritaire boodschappen
- nieuw globaal systeem voor het beheer van het verkeer en de uitrustingen
- instrumenten voor het bekijken van camerabeelden
- server voor de verwerking van cijfergegevens
- uitbreiding van de automatisch tellingsinstrumenten
- instrumenten voor coördinatie van het beheer van de ring

GETUIGENIS

Brecht, verkeersbeheerder in het Mobiliteitscentrum

"We moeten op alles voorbereid zijn. Een groot deel van mijn werk bestaat in de uittekening van scenario's om het verkeer in goede banen te leiden bij incidenten op het Brusselse wegennet (voornamelijk de tunnels en onze 12 km autosnelwegen). Concreet gaat het bij voorbeeld om de opstelling van modelteksten voor de dynamische informatieborden. De situaties moeten geanalyseerd worden en er moeten beslissingen genomen worden bij ongevallen, betogingen, brand, ... Om op alle mogelijke gebeurtenissen te kunnen inspelen werken wij samen met de politie, de hulpdiensten en de andere gewesten. Wij streven naar synergie tussen iedereen die actief is op het vlak van de mobiliteit. Eén van onze doelstellingen is degelijke informatie te leveren aan de weggebruikers, via internet, radio, dynamische informatieborden, ...»"

De hulpdiensten, de gemeentebesturen en partners kunnen het mobiliteitscentrum 24u/24 bereiken in geval van verkeersproblemen (ongeval in een tunnel, defect voertuig, ...) of probleem met de uitrustingen (verkeerslichten, verlichting, gaten in het wegdek, ...) op de gewestwegen.

Eén nummer : 070 / 233 236.

“VAN THEORIE NAAR PRAKTIJK”

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest legt zich al jaren toe op de uitwerking van schoolvervoerplannen (SVP). De vzw's Green en Coren begeleiden de geïnteresseerde scholen. Inmiddels hebben reeds 150 scholen zo'n plan opgesteld (waarvan er 30 dit schooljaar van start gegaan zijn). De Mobiliteitsgids wil dit beleid illustreren met enkele concrete voorbeelden uit verschillende hoeken van het Gewest.



DUURZAME MOBILITEIT STAAT CENTRAAL IN HET MINI-WIJKCONTRACT FONTAINAS IN SINT-GILLIS

In september 2009 begon de school Ulenspiegel (aan het Heldenplein) aan haar schoolvervoerplan, onder begeleiding van de vzw Green. Tegelijk zag ook een programma voor de herwaardering van de wijk rond de Jacques Francksquare (wijkcontract Fonainas) het licht. Heel snel ontstond het idee om beide initiatieven met elkaar te verbinden en de school concreet te betrekken bij de herwaardering van de wijk, gericht op duurzamere mobiliteit voor alle omwonenden.

Het SVP bracht een bijkomend gegeven aan het licht: de meeste leerlingen wonen in de wijk zelf. Zij zijn dus de ideale gesprekspartners voor de herinrichting.

De budgetaanvraag werd door het Gewest goedgekeurd. Alle betrokkenen gingen rond de tafel zitten: de verantwoordelijke voor het wijkcontract Fonainas (F. Dewarichet), het openbaar

onderwijs van Sint-Gillis (D. Poncelet), de vzw Green (J. Godaert), de vzw Arkadia (S. Lannoye) die instaat voor de animatie en Beliris (J. De Turck) en ... het mini-wijkcontract Fontainas zag het daglicht.

Aangezien de vzw Arkadia aan de basis ligt van de mini-wijkcontracten in Brussel en haar activiteit toespitst op de actieve deelname van de leerlingen, is dit de ideale partner voor het werk op het terrein. Green doet de algemene coördinatie van het mini-wijkcontract.

Twee klassen van het derde leerjaar van de school Ulenspiegel werden uitgekozen om rond het mini-wijkcontract te werken, twee schooljaren lang. In juni 2010 hebben beide klassen met animatrice Delphine Romain van Arkadia een voorstel tot herinrichting uitgewerkt voor een stuk van de J. Francksquare. Zo hebben de leerlingen twee schaalmodellen voorgesteld aan de andere betrokkenen bij het wijkcontract Fonainas.

Het mini-wijkcontract is in het begin van dit schooljaar hervat. De leerlingen

zitten nu in het vierde leerjaar en blijven aan het project doorwerken, onder begeleiding van de vzw Arkadia (Muriel Ghys). De meest relevante elementen van de twee schaalmodellen zullen tegendecember 2010 aan het studie bureau voorgelegd worden. Daarna zal het studie bureau met de leerlingen van de school verder samenwerken.

Zoom op de animatie van het mini-wijkcontract

Sinds de aanvang van de animatie eind januari 2010 hebben de jongeren geleerd wat een wijkcontract is en waarom zij eraan meewerken. Zij hebben meer inzicht gekregen in de mobiliteitsproblemen in de stad (zij doen waarnemingen in verband met verplaatsingen in de wijk, interviewen buurtbewoners) en het belang van het streven naar duurzame mobiliteit aan de hand van een bezoek aan de wijk en lessen in de klas.

Vervolg in een volgende episode: de concrete herinrichting van de ruimte.



Jan van Ruusbroec college

MEDEWERKING VAN KINDEREN EN JONGEREN AAN DE HERAANLEG VAN DE MOUTSTRAAT

De middelbare scholen Maria-Boodschap en het Imelda-Instituut zijn allebei gelegen in de Moutstraat in hartje Brussel. Die straat loopt evenwijdig met de Dansaertstraat en verbindt de Oude en de Nieuwe Graanmarkt. In 2008 startte de stad Brussel het denkwerk om de Moutstraat aan te passen aan de dagelijkse realiteit. Wie rond 16 uur door de Moutstraat rijdt, begrijpt meteen waar het om gaat: meer dan duizend kinderen en jongeren maken iedere dag gebruik van de straat. Overlast en onveilige situaties blijven niet uit. Hoog tijd dus om samen met de jongeren, hun leerkrachten en de bewoners van de straat na te denken over een nieuwe invulling, een nieuw concept. Met de verschillende betrokkenen kwam vrij snel een gedeeld idee tot stand: een autoluwe straat maken met een multifunctioneel platform tussen de scholen. Dat platform (of plein) verbindt de scholen in de straat en wordt een plaats voor ontmoeting, ontspanning of evenementen. De straat wordt op maat (her)ingericht aan de dagelijkse realiteit, d.w.z. een straat waar schoolkinderen voorrang hebben.

Yota!, de participatiedeelwerking van de vzw JES, werd van bij de aanvang betrokken bij het beslissingsproces. Sinds 2007 organiseerden zij verschillende acties in het kader van de mogelijke heraanleg. Zo konden kinderen in de zomer naar

hartelust spelen in de tot speelstraat omgevormde Moutstraat.

De stad Brussel luisterde naar de ideeën en meningen van de schoolkinderen om de straat opnieuw in te richten. Zo werd de vraag naar meer kleur in de straat duidelijk opgenomen in de plannen.

Het Maria Boodschap-lyceum en het Imelda-instituut, de middelbare scholen in deze straat, stapten daarna in de opmaak van een schoolvervoerplan. In een eerste fase werd een enquête gehouden in de scholen om een idee te krijgen van de woon-schoolverplaatsingen van de jongeren. Meer dan 80 % van de jongeren neemt het openbaar vervoer naar school. Van de trein, metro of bushalte gaan ze te voet tot de school. Daaruit bleek ook dat hun schoolpubliek erg verschillend is, maar dat de scholen dezelfde verzuchtingen hebben omtrent de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de toegang tot de school. Ook binnen een schoolvervoerplan wordt er gezocht naar mogelijke ruimtelijke ingrepen. GREEN vzw, de begeleidende en coördinerende partner van het SVP, en Yota! werken daarom aan een goed samenwerkingsverband om mobiliteit, heraanleg van de ruimte en participatie van de scholen aan elkaar te koppelen.

Omdat Yota! en GREEN in de afgelopen jaren een netwerk opbouwden in de wijk, vonden we het belangrijk om nu al verder na te denken over de evolutie van de wijk in de toekomst. De buurt evolueert snel en we vragen ons samen



Weg aangelegd in het kader van het SVP van de Groene School

at in welke mate men in de toekomst projecten kan organiseren in functie van de grote groep kinderen en jongeren die er aanwezig zijn.

Door onze acties en projecten in de straat en omliggende wijk te coördineren streven we naar een dialoog tussen kinderen, jongeren, schoolverantwoordelijken en beleidsmakers. Een dialoog die uiteindelijk leidt tot een grotere betrokkenheid, een betere leefomgeving en levenskwaliteit en tegelijk ook een betere toegankelijkheid van de wijk op maat van kinderen, jongeren en buurtbewoners.

EENDRACHT MAAKT MACHT IN JETTE

Het Sint-Pieterscollege in de Léon Théodorstraat in Jette is in het schoolvervoerplan gestapt om te werken aan fietseducatie binnen de school en de autodrukke aan de schoolpoort aan te pakken. De school deelt samen met het Franstalige Collège Saint-Pierre (dat 'by the way' een schoolvervoerplan opstartte tijdens het schooljaar 2006-2007) de schoolsite en deels de gebouwen (o.a. schooltoegang, straten, speelplaats). Samen zijn de scholen goed voor dagelijks meer dan 2.700 schoolkinderen. Een veilige schooltoegang is wat de school wil bereiken. Daarvoor is het overleg met de directies van de andere scholen in dit eerste jaar SVP absoluut noodzakelijk en intussen opgestart. Ondertussen werkt de school verder aan fietseducatie met fietslessen binnen en buiten de school en wordt er een fietsbeleid opgezet.



Allereerst begon de basisschool van het Sint-Pieterscollege met een enquête. Daaruit kwamen uiteindelijk dezelfde conclusies als 3 jaar tevoren uit de enquête van het Collège Saint-Pierre. Om gedragswijzigingen en de chaotische (auto) drukte aan te pakken moeten de scholen gezamenlijk actie ondernemen.

Daarop werd er overleg georganiseerd, een eerste overleg kwam er in aanwezigheid van 3 van de 4 schooldirecties, de Jetse schepen van mobiliteit, mevrouw Gallez, en de Jetse mobiliteitsambtenaren. De huidige situatie werd er uitvoerig besproken en er werden voorstellen uitgewerkt. Daarmee werd snel duidelijk dat de scholen acties kunnen ondernemen om ouders en kinderen te sensibiliseren voor duurzame mobiliteit en om de schoolpoortsituatie veiliger te maken. Daarom rekenen de scholen op de medewerking van de gemeente. Die is enthousiast dat de scholen het initiatief nemen om samen acties uit te werken.

IN EVERHEIDE BUNDELEN DE OUDERS DE KRACHTEN

De Everse basisschool Everheide heeft al jaren een werkgroep mobiliteit 'Mobileverheide'. Het zijn voornamelijk ouders die zich inzetten voor hun schoolgaande kinderen, in samenwerking met de directie uiteraard.

De school maakte werk van een schoolvervoerplan in het schooljaar

2007-2008. In 2010 hebben zij opnieuw een actieplan ingediend om steun te krijgen van het Gewest voor hun verkeers- en mobiliteitsacties. Zij willen eerst en vooral de kinderen leren fietsen in het verkeer: daarvoor vragen ze een verkeersparcours, een vraag die inmiddels ingewilligd is.

HET JAN VAN RUUSBROECKOLLEGE IN LAKEN NEEMT TIJD

Na hun inschrijving in het SVP werd al snel een werkgroep samengesteld met de directie, de voorzitter van de ouderraad, de voorzitter van de leerlingenraad, de gemeente en de politie. De school zei meteen dat ze niet wil werken rond de fiets aangezien er al jaren een werkgroep Veilig Fietsen bestaat ... tenzij rond dat ene heikel punt, nl. het kruispunt met de Mutsaardlaan, waar veel fietsers tegelijk een drukke straat moeten oversteken. Al die fietsers kunnen niet samen oversteken en dat zorgt wel eens voor gevaarlijke situaties. De koppen werden bij elkaar gestoken en er werd een verlenging van het groene licht voor de fietsers gevraagd. Dat ging gepaard met een grote informatiecampagne van de school uit. 40 seconden langer groen maakt een wereld van verschil! In het overleg werd reeds verder nagedacht over de herinrichting van de hele schoolingang. Auto's zullen in de toekomst geweerd worden uit de directe schoolomgeving.



HET ATHENEUM KAREL BULS TE LAKEN DRAAGT DE FIETS EEN WARM HART TOE

In het kader van het SVP werd er een fietsplan opgesteld. Concreet werden er fietslessen georganiseerd in de eerste graad, die voortgezet worden in de volgende graden. Er werd een beroep gedaan op Pro-Velo om de jongeren fietsbeheersing aan te leren in de school en te leren omgaan met echte verkeerssituaties. Hieraan werd een heus fietsatelier gekoppeld, om meermaals per jaar fietscontroles te houden. Het is de conciërge die waakt over het materiaal.




roep gedaan op het BIVV om 'Kijk Uit' filmpjes te vertonen in de wandelgangen van het schoolgebouw.

EN DAN IS ER OOK NOG ...

De lijst van de recente initiatieven in de verschillende scholen is te lang om exhaustief te kunnen zijn. Wij vernoemen er nog enkele: de inrichting van een STOP & ZOEN in basisschool Floralia (Sint-Lambrechts-Woluwe), de bouw van een fietsstalling in basisschool De Bloeiende Kerselaar (Watermaal-Bosvoorde), de aanleg van een fiets- en voetgangerspad in De Groene School (Anderlecht), de wijziging van de rijrichting in basisschool Maria-Boodschap (stad Brussel) of nog de uitwerking van een leerlijn fiets en fietslessen in basisschool De Goudenregen (Ganshoren).

De Dag van de Zachte Mobiliteit werd een feit op 15 mei, om zowel de leerlingen als het schoolpersoneel aan te moedigen tot duurzame mobiliteit.

COMMUNICATIE ALS VECTOR VOOR GEDRAGSWIJZIGINGEN IN HET SCHAARBEEKSE ATHENEUM EMANUEL HIEL

Naar aanleiding van de opmaak van een SVP heeft de school de nadruk gelegd op informatie en communicatie rond duurzame mobiliteit. Belangrijk voor de school is daarmee te werken aan het gedrag van de jongeren. Dit is een prioriteit voor de school, zowel op weg

naar school als op school zelf. De school gebruikt daarvoor de hulpmiddelen die voorhanden zijn, want het schooldomein ondergaat sinds 2009 een ingrijpende herinrichting: een nieuw (les)gebouw wordt gebouwd, de parking heraangelegd, een sporthal bijgebouwd, ...

De school hield een grote Mobil-enquête en liet de gegevens verwerken in het kader van de informaticales. Om die resultaten bekend te maken heeft de school haar webpagina's volledig vernieuwd (de school wilde dit namelijk al langer). Er werd een mobiliteitspagina toegevoegd met accenten en links in verband met duurzame mobiliteit. Er werd een be-

Julie Godart
Olivier Dubrulle

Vzw Green
j.godart@greenbelgium.org
o.dubrulle@greenbelgium.org

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 Vlaanderenstraat 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@uccl.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboisfort.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)**