

# GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

## FOCUS

Hoe sterk is de  
eenzame fietser?

DRIEMAANDELIJKS NR.33 | WINTER 2011-2012 | GRATIS

### >> HET GEWEST IN BEWEGING

- Fietsobservatorium
- Bike experience
- Bebakening Gewestelijke Fietsroutes
- Fietspunten in Brusselse stations
- Terugblik op de Week van Vervoering 2011
- Taxistop, carpooling in alle staten
- Ontwerp strategisch voetgangersplan

### >> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Fietsvriendelijk Wallonië
- Velo-city 2012 komt eraan!
- Verkeersongevallenonderzoek : De "as is"-situatie



|   |    |
|---|----|
| EDITORIAAL.....   | 03 |
| FIETSEN IN BRUSSEL .....  | 05 |
| BIKE EXPERIENCE :<br>OM DE GANGBARE OVERTUIGINGEN OM TE GOOIEN.....                     | 08 |
| BEBAKENING VAN GEWESTELIJKE FIETSRoutes (GFR)<br>IN HET BRUSSELS GEWEST – NIEUW! .....  | 12 |
| FIETSPUNTEN IN BRUSSEL:<br>EERSTELIJNSZORG VOOR DE FIETSER IN BRUSSEL .....             | 17 |
| FIETSVRIENDELIJK WALLONIË : 10 TESTGEMEENTEN<br>VOOR HET PLAN “WALLONIE CYCLABLE” ..... | 20 |
| IN UW AGENDA: VELO-CITY 2012 KOMT ERAAN!.....   | 23 |
| VERKEERSONGEVALLENONDERZOEK :<br>DE “AS IS”-SITUATIE.....                               | 24 |
| WEEK VAN VERVOERING 2011:<br>NAAR SCHOOL / HET WERK ZONDER AUTO.....                    | 28 |
| TAXISTOP, CARPOOLING IN ALLE STATEN .....   | 33 |
| ONTWERP VAN STRATEGISCH VOETGANGERSPLAN 2012-2040:<br>WAAROM NOG EEN PLAN ERBIJ ? ..... | 37 |

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



bruxellesmobilité  
mobiëlbrussel



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Bertrand Pierre-Jean, Carpentier Nathalie, Dekoster Florence, Depireux Jeanne, Driesen Liesbeth, Fecci Céline, Heine Christine, Randaxhe Virginie, Ruypers Hubert, Schollaert Ulric, Vokaer Sandrine, Walschap Sofie, Warnauts Roland.

VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

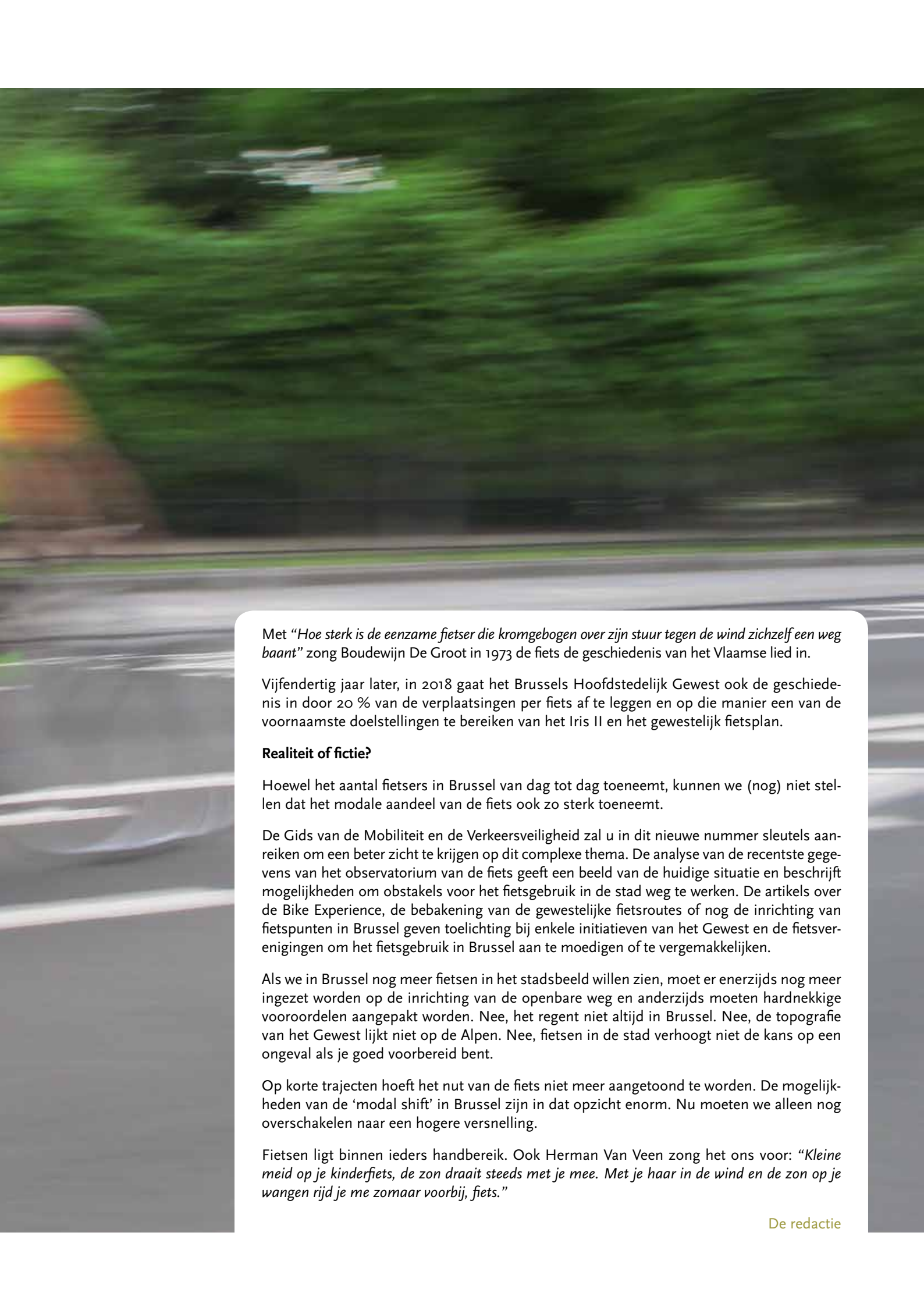
COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

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

MOBIËL BRUSSEL

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



Met *“Hoe sterk is de eenzame fietser die kromgebogen over zijn stuur tegen de wind zichzelf een weg baant”* zong Boudewijn De Groot in 1973 de fiets de geschiedenis van het Vlaamse lied in.

Vijfendertig jaar later, in 2018 gaat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ook de geschiedenis in door 20 % van de verplaatsingen per fiets af te leggen en op die manier een van de voornaamste doelstellingen te bereiken van het Iris II en het gewestelijk fietsplan.

### **Realiteit of fictie?**

Hoewel het aantal fietsers in Brussel van dag tot dag toeneemt, kunnen we (nog) niet stellen dat het modale aandeel van de fiets ook zo sterk toeneemt.

De Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid zal u in dit nieuwe nummer sleutels aanreiken om een beter zicht te krijgen op dit complexe thema. De analyse van de recentste gegevens van het observatorium van de fiets geeft een beeld van de huidige situatie en beschrijft mogelijkheden om obstakels voor het fietsgebruik in de stad weg te werken. De artikels over de Bike Experience, de bebakening van de gewestelijke fietsroutes of nog de inrichting van fietspunten in Brussel geven toelichting bij enkele initiatieven van het Gewest en de fietsverenigingen om het fietsgebruik in Brussel aan te moedigen of te vergemakkelijken.

Als we in Brussel nog meer fietsen in het stadsbeeld willen zien, moet er enerzijds nog meer ingezet worden op de inrichting van de openbare weg en anderzijds moeten hardnekkige vooroordelen aangepakt worden. Nee, het regent niet altijd in Brussel. Nee, de topografie van het Gewest lijkt niet op de Alpen. Nee, fietsen in de stad verhoogt niet de kans op een ongeval als je goed voorbereid bent.

Op korte trajecten hoeft het nut van de fiets niet meer aangetoond te worden. De mogelijkheden van de ‘modal shift’ in Brussel zijn in dat opzicht enorm. Nu moeten we alleen nog overschakelen naar een hogere versnelling.

Fietsen ligt binnen ieders handbereik. Ook Herman Van Veen zong het ons voor: *“Kleine meid op je kinderfiets, de zon draait steeds met je mee. Met je haar in de wind en de zon op je wangen rijd je me zomaar voorbij, fiets.”*







# “FIETSEN IN BRUSSEL”

*Het jaarverslag van het Brussels observatorium voor de fiets bevestigt de trend: het aantal fietsers stijgt elk jaar, overal en in alle seizoenen! Het is bijna verviervoudigd sinds 1998, met een gemiddelde jaarlijkse groei van 13 %. Maar wat houdt die vooruitgang precies in en hoe staat het met de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan IRIS II*

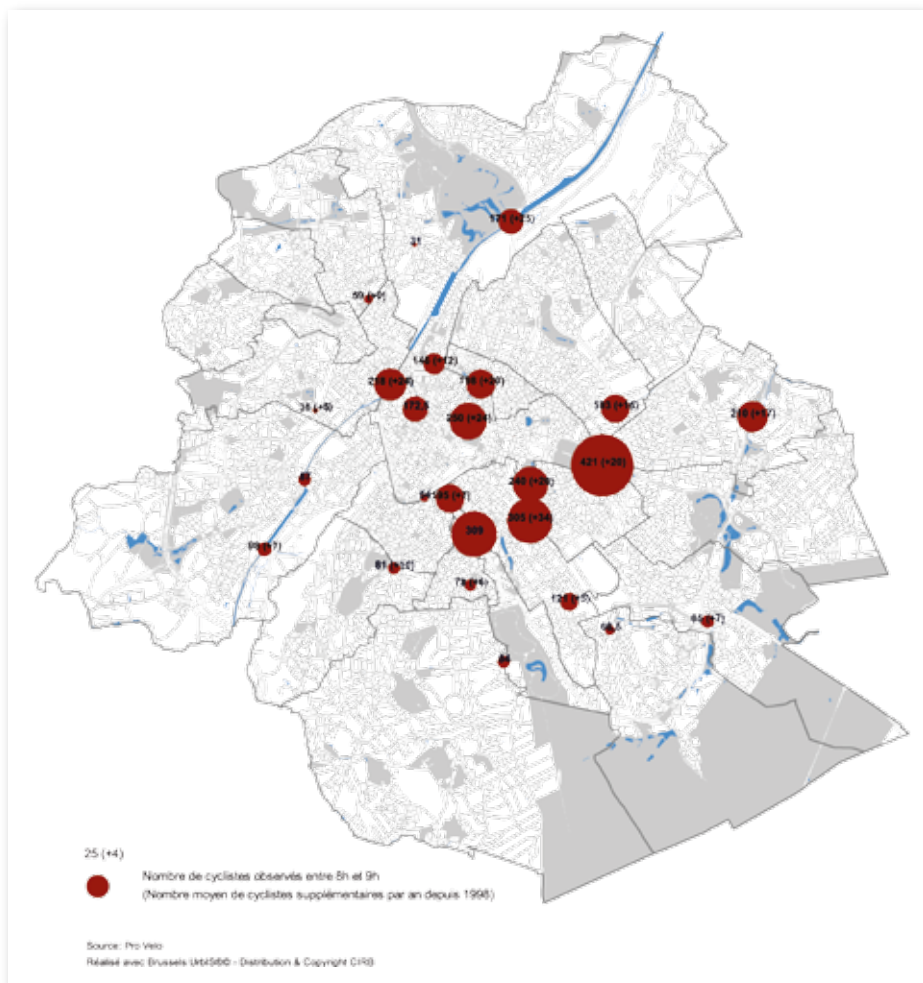
Het aantal fietsers in de Brusselse straten stijgt duidelijk en regelmatig sinds het begin van de waarnemingen: van een gemiddelde van 50 fietsers per uur en per telplaats in 1998-1999 komen we tot een gemiddelde van 185 fietsers in 2010 (zie grafiek op de volgende bladzijde). Het groeipercentage is dus wel indrukwekkend, maar de absolute cijfers blijven laag en verschillen fel van de ene plaats tot de andere. Een voorbeeld: in 2010 zien we gemiddeld een dertigtal fietsers per uur in Weststation, terwijl er op datzelfde moment nagenoeg 400 langs Merode rijden (zie kaart hiernaast). De waarnemingen van vandaag tonen dat de evolutie van plaats tot plaats verschilt: 3 bijkomende fietsers per jaar in Herrmann-Debroux, 4 op het Werrieplein en tot 28 in Merode (analyse van de gemiddelde resultaten van mei en september sinds 1998).

## INDRUKWEKKENDE VOORUITGANG, MAAR HOE STAAT HET MET HET MODALE AANDEEL VAN DE FIETS IN BRUSSEL?

Het gewestelijk mobiliteitsplan IRIS II stelt voor Brussel een ambitieus doel voorop: in 2018 zouden 20 % van de mechanisch verplaatsingen per fiets afgelegd moeten worden! Het aantal fietsers is in Brussel wel volop aan het stijgen, maar we kunnen nog niet zeggen of het modale aandeel van de fiets, d.w.z. het aandeel van het totaal aantal verplaatsingen dat per fiets afgelegd wordt, ook evolueert.

Is de toename van het aantal fietsers de weerslag van een verschuiving van de auto of het openbaar vervoer naar de fiets, of enkel van de algemene stijging van het aantal verplaatsingen in het Gewest?

De enige beschikbare cijfers over het modale aandeel dateren van 1999 en komen uit de nationale enquête over de mobiliteit van de gezinnen (MOBEL 2011): toen was de fiets goed voor 1,1 % van de



## OBSERVATORIUM VAN DE FIETS

Het observatorium van de fiets werd in 1998 in het leven geroepen door de vzw Pro Velo, op vraag van de gewestelijke administratie. Het is een zeer interessant instrument voor het fietsbeleid: het becijfert het modaal aandeel van de fiets, analyseert de grote trends in het gebruik ervan en profileert de huidige en mogelijke fietsers.

Momenteel wordt er op 25 plaatsen in Brussel 's morgens geteld in 4 periodes van het jaar: januari, mei, september en november. Die waarnemingen gebeuren manueel: zo kunnen er verschillende gegevens over de fietsers op elk kruispunt opgetekend worden: aantal, herkomst en richting, geslacht, helm, aanwezigheid van kinderstoel, Villo. Er bestaat inmiddels ook een observatorium voor de fiets in Bergen (sinds 2004), Ottignies (sinds 2008), Luik (in 2004 en 2005) en Namen (in 2007).

Aangezien er geen stelsmatige politieke wil is, vormt de groeiende aanwezigheid van fietsers een fundamenteel argument om de overheid te motiveren om dit alternatief voor de wagen te steunen en de stad ervoor uit te rusten. Door de opvallende toename van het aantal dagelijkse fietsers in kaart te brengen biedt het fietsobservatorium een doorslaggevend argument om te vragen nog meer rekening met hen te houden in de inrichting van de wegen.

Alle resultaten zijn beschikbaar op de website van Pro Velo:  
[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

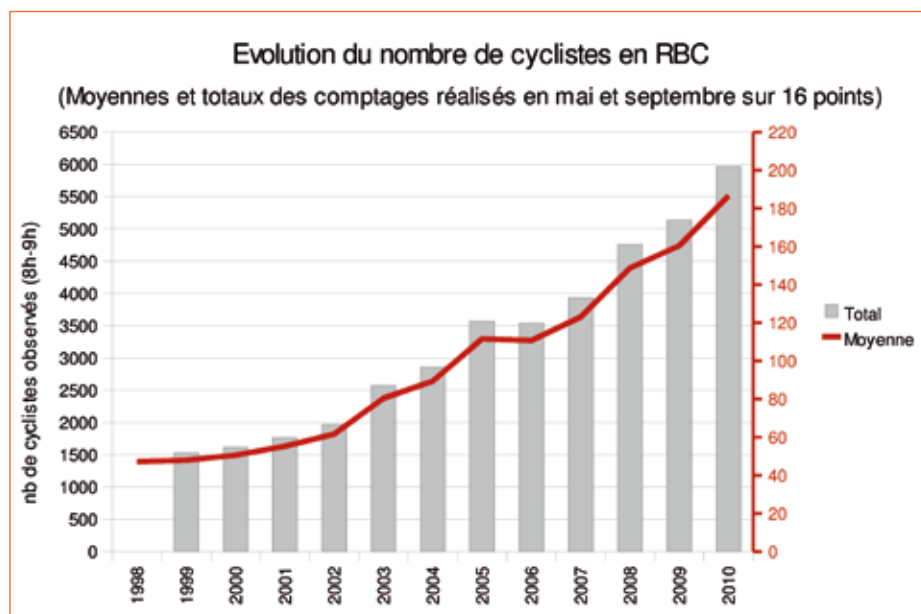
verplaatsingen in het Gewest (12,3 % in Vlaanderen). Diezelfde enquête leerde ons dat 62 % van de verplaatsingen in het Gewest minder dan 5 km ver zijn: er is dus nog een aanzienlijke marge voor vooruitgang voor het fietsverkeer. Een nieuwe enquête (BELDAM) waarvan de resultaten eind 2012 verwacht worden, zal die cijfers actualiseren. In de tussentijd moeten de ramingen dus met de nodige omzichtigheid benaderd worden.

## DE CIJFERS TEN OPZICHTE VAN HET PLAN IRIS II

Is de jaarlijkse groei van het aantal fietsers in het verkeer voldoende om het doel van 20 % tegen 2018 te bereiken? Als we ervan uitgaan dat de stijging van het aantal verplaatsingen in Brussel dezelfde trend volgt als de Brusselse bevolking<sup>1</sup> en als we ons baseren op de resultaten van de MOBEL-enquête<sup>2</sup>, zou een constante vooruitgang van het aantal verplaatsingen per fiets met 13 % per jaar ons brengen tot een modaal aandeel van 3,5 % in 2010 en 10 % in 2020. Verre van de vooropgestelde doelstellingen dus ... Enkel een stijging met 21 % per jaar van het aantal trajecten per fiets de komende tien jaar (2010-2020) zou die achterstand kunnen goedmaken!



De vastgestelde vooruitgang zal dus niet volstaan om de aangekondigde doelstellingen te bereiken maar toont wel het enorme potentieel van de stad: steeds meer Brusselaars kiezen voor de fiets, zonder dat ze daartoe speciaal aangepord worden. Om andere mogelijke fietsers – waaronder heel wat vrouwen – te overtuigen moet de aanwezigheid van de fietsers gelegitimeerd en beveiligd worden, met name door een comfortabele inrichting van de weg.



1/ Prognose inzake bevolking tegen 2020 van het Federaal Planbureau.

2/ Uit de MOBEL-enquête van 2001 bleek dat er in Brussel elke werkdag 2.782.000 verplaatsingen gebeuren en 1 % van die verplaatsingen per fiets afgelegd worden.



**Jan Garrard (Deakin University, Melbourne):** “ *IF YOU WANT TO KNOW IF AN URBAN ENVIRONMENT SUPPORTS CYCLING, YOU CAN FORGET ABOUT ALL THE DETAILED ‘BIKEABILITY INDEXES’—JUST MEASURE THE PROPORTION OF CYCLISTS WHO ARE FEMALE* ” (in *Scientific American Magazine*, Octobre 2009).

## MEER VROUWEN, EEN BEWIJS VAN KWALITEIT

Zoals elk jaar tonen de tellingen in 2010 dat de fietsers nog overwegend mannen zijn: bijna 70%! Dat percentage varieert naar gelang van de plaats tussen 63% op het kruispunt Louizalaan-Baljuwstraat en 82% aan het Weststation en we stellen vast dat hoe meer fietsers er op een plaats voorbijrijden, hoe groter het percentage vrouwen is.

Waarom fietsen er zo weinig vrouwen in Brussel, terwijl die ongelijkheid niet bestaat in Nederland of Duitsland bij voorbeeld? Volgens verschillende studies (oa Garrard 2006, Siblay 2010) liggen de voornaamste verklaringen niet zozeer bij de “praktische” obstakels die nochtans vaak aangehaald worden (kinderen naar school brengen, problemen met geschikte kledij, ...) maar veeleer bij de infrastructuur: vrouwen nemen niet graag risico's en zijn dus veeleisender op het vlak van kwaliteit en (objectieve en subjectieve) veiligheid van de fietsvoorzieningen.



Een enquête die nog aan de gang is en die zich specifiek toespitst op de obstakels voor het fietsgebruik in Brussel, zal ons daar meer informatie over bieden.

## EEN STAD WAAR HET AANGENAAM VERTOEFEN IS

De fietsers hebben reeds heel wat inrichtingen en voorzieningen gekregen die het dagelijks fietsen aangenamer maken: fietsen tegen de rijrichting in, toegang tot busstroken, grondmarkeringen, fietspunten in stations, gratis vervoer van fietsen in tram en metro op bepaalde tijdstippen, een degelijke fietskaart, ... Maar alleen ingrijpende aanpassingswerken die bijdragen tot een evenwichtige verdeling van de openbare ruimte onder de verschillende verplaatsingswijzen en een duidelijke wil om de druk van de auto en hoge snelheid terug te schroeven, kan een nieuw publiek overtuigen om de fiets een kans te geven. Het plan Iris II hoopt overigens ook het autoverkeer met 20% in te perken. De fiets promoten, dat is een doeltreffend, geluidloos en milieuvriendelijk vervoermiddel promoten, maar tevens van de stad een aangenamere plaats maken waar iedereen zin heeft om zich te verplaatsen of te flaneren in een rustige en gezellige omgeving.

**Jeanne Depireux**  
Pro Velo asbl  
j.depireux@provelo.org  
02/502 73 55

## DE UITRUSTING VAN DE FIETSER: FIETS, HELM, VERLICHTING EN SLOT

Villo (fietsen die men gratis kan gebruiken) werd voor het eerst in de tellingen opgenomen in 2010. Zij vertegenwoordigen tot 10 of zelfs 15% van de fietsen die geteld werden op de plaatsen in de buurt van een Villo-station (stadscentrum, kleine ring).

38% van de fietsers die in 2010 geregistreerd werden, droegen een helm (42% van de mannen en 31% van de vrouwen). Dat percentage is sterk geëvolueerd sinds het observatorium bestaat: het bedroeg slechts 13% in 1999! Hoewel het sterk varieert van de ene plaats tot de andere, lijkt er geen link te zijn met het totaal aantal fietsers op elk van die plaatsen.

De waarnemingen die 's avonds gedaan worden in november 2010, hebben aangetoond dat 59% van de fietsen in het verkeer correct verlicht waren, terwijl 20% helemaal niet verlicht was. We stippen ook nog aan dat 42% van de fietsers een fluo-hesje droeg.

De waarnemingen die gedaan worden aan fietsparkeerplaatsen bij metrostations, tonen aan dat 53% van de fietsen met een degelijk slot vastgemaakt waren (voornamelijk in U-vorm). 60% van de fietsen die op slot lagen, waren met het kader vastgemaakt aan een vast punt en 11% hadden het kader en minstens één wiel in het slot, zoals de fietsersverenigingen aanbevelen.



# “ BIKE EXPERIENCE, OM DE GANGBARE OVERTUIGINGEN OM TE GOOIEN ”

In mei 2012 zullen Pro-Velo, de Fietsersbond, Gracq (Les cyclistes quotidiens), Cyclo en “ Les Ateliers de la rue Voot” voor het derde opeenvolgende jaar een oproep doen tot de Brusselse automobilisten. Uitgaande van de vaststelling dat 70 % van de verplaatsingen in de stad minder dan 5 kilometer lang zijn, zoeken zij vrijwilligers die bereid zijn hun wagen tien dagen lang in de garage te laten om deel te nemen aan de Bike Experience.



In 2009 kondigen de Brusselse fietsersorganisaties het einde aan van het befaamde Dring Dring en bedenken zij een nieuwe campagne om de Brusselaars op de fiets te krijgen. Zo ontstaat in 2010 de Bike Experience, een initiatief dat gesteund wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en door Mobiel Brussel.

**Wat is de Bike Experience precies?** Het is een jaarlijkse campagne die automobilisten die bereid zijn twee weken lang hun wagen in te ruilen voor een fiets voor hun woon-werkverplaatsingen, en dagelijkse fietsers samenbrengt. Om zich daarop voor te bereiden krijgen de deelnemers (automobilisten, “bikers” genoemd) een theoretische en een praktische vorming. Vervolgens worden ze drie dagen lang begeleid door een dappere fietser (de “coach”) die met hen meerijsd naar het werk. Een ideale ma-

nier om kennis te maken met de voordelen van de fiets dankzij tips van een professional!

De vzw Pro-Velo organiseert de campagne, maar iedere vereniging draagt haar steentje bij. Zo mobiliseren de Fietsersbond en Gracq hun leden en organiseren zij fietsvormingen in het verkeer. Cyclo stelt plooi-fietsen ter beschikking en organiseert controles of herstellingen met de Ateliers de la rue Voot.

Voor de organisatie van de campagnes 2010 en 2011 heeft Pro-Velo samengewerkt met het communicatiebureau Yuluka en bij de laatste editie konden zij rekenen op de medewerking van de Nationale Loterij, EUCCG, fietsen Granville, het ziekenfonds Sint-Michielsbond, Colruyt, Villo en Touring.

## GETUIGENISSEN

Een gevoel van vrijheid, kunnen genieten van het goede weer, de buurt beter leren kennen, frisse lucht inademen en aan sport doen! Ik heb het virus te pakken!”

“Het gevoel tot de fietsersgemeenschap te behoren is zeer aangenaam. De mensen die ik kruis op de fietspaden, groeten mij: dat is iets anders dan getoeter en ik kan mijn vroegere filegenoten op de Van Praetbrug de loef afsteken omdat ik sneller rijd dan zij.”

“Ik kom glimlachend op kantoor aan, tevreden omdat ik genoten heb van frisse lucht en lichaamsbeweging alvorens de werkdag aan te vatten!”

“De fiets past perfect bij mijn visie van autonomie: ik kan beslissen wanneer ik vertrek, zonder rekening te moeten houden met de uurregeling van trein of bus, zonder filestress.”





## VORMING IN HET STADSVERKEER OM GOEDE REFLEXEN AAN TE LEREN

De nieuwigheid van de Bike Experience is de persoonlijke coaching voor de toekomstige fietsers. Nadat zij een fiets-verkeersopleiding gevolgd hebben, worden de toekomstige fietsers begeleid door een coach die hun verschillende trajecten voorstelt om naar het werk te rijden, die ze drie dagen lang 's morgens en 's avonds kunnen uittesten. Bovendien is het een goede gelegenheid voor de coaches en de kandidaat-fietsers om de fietsinrichtingen van onze hoofdstad te testen, met de fietskaart op zak.

Vooraf bieden wij ook een opleiding aan voor de coaches van de Bike Experience. Die vorming neemt twee uur en een half in beslag en belicht de specifieke verkeersregels voor fietsers, biedt oefeningen in het verkeer rond de verschillende manieren om een biker te begeleiden en het is tevens een platform om ervaringen te delen. Er werd overigens een handleiding opgesteld voor de coach.

Om coach-teams samen te stellen mobiliseren de fietsersverenigingen hun leden en niet-leden die dagelijks fietsen: zij engageren zich vrijwillig en bijzonder enthousiast.

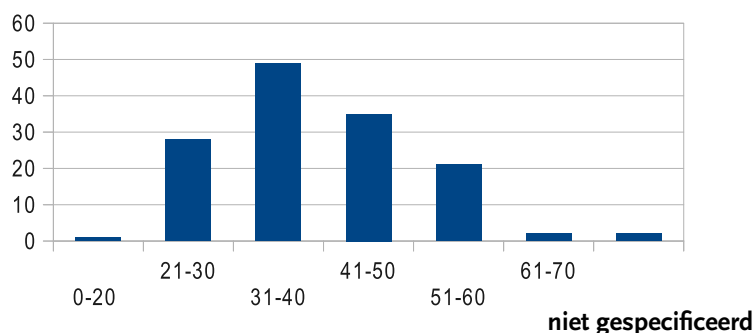
*“Dankzij onze coaches kunnen wij een degelijke opleiding verschaffen aan vele*

*kandidaten en bieden wij iedereen de mogelijkheid om het gebruik van de fiets in uitstekende omstandigheden te ontdekken,”* stelt Remco Ruiter, directeur van Pro-Velo Brussel.

Bovenop de steun van de coach kan de biker rekenen op logistieke steun vanwege de fietsersverenigingen. Want terwijl de toekomstige fietsers zelf kozen voor de fiets, waren 58 % van hen niet uitgerust op het moment dat ze deelnamen aan de Bike Experience! Zij kregen dus een fiets ter beschikking gesteld. De deelnemers die hun eigen fiets gebruikten, konden die laten nakijken bij de Ateliers Voot, Cyclo en Pro-Velo.



**Verdeling van de bikers per leeftijdsgroep 2011**





## BIKE EXPERIENCE 2011 IN ENKELE CIJFERS

- 500 inschrijvingen (coaches + kandidaat-bikers) op [www.bikeexperience.be](http://www.bikeexperience.be)
- 137 deelnemers, waaronder 102 vrouwen en 35 mannen
- 13 % van de bikers was automobilist en 53 % combineerde auto met openbaar vervoer
- Er werden 71 fietsen ontleend: 50 stadsfietsen, 16 plooi-fietsen en 5 elektrische fietsen
- De kandidaten hebben samen meer dan 5.000 km afgelegd
- 124 kandidaten hebben de fietsverkeersopleiding gevolgd
- 75 % van de kandidaten uit editie 2010 zijn regelmatige fietsers geworden en 4 daarvan zijn coach geworden in 2011

Om hun uitrusting te vervolledigen krijgen de kandidaten ook een starterskit: fluo-hesje, kaart, armband, overzicht van het verkeersreglement.

*Alles om de fiets in zo goed mogelijke omstandigheden te testen!*

*“Een gevoel van vrijheid, kunnen genieten van het goede weer, de buurt beter leren kennen, frisse lucht inademen en aan sport doen! Ik heb het virus te pakken!”*

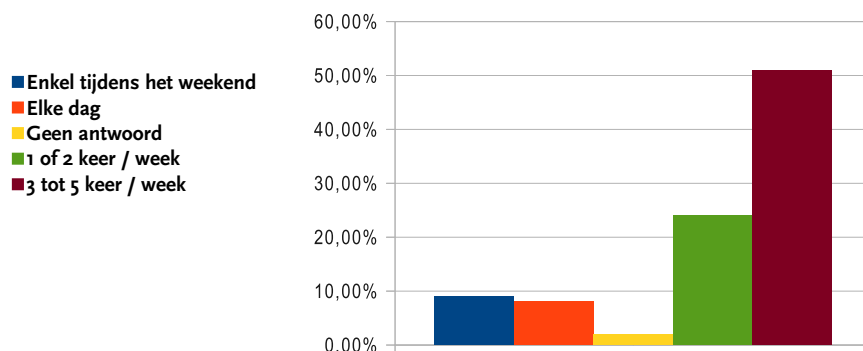
*“Het gevoel tot de fietsersgemeenschap te behoren is zeer aangenaam. De mensen die*

*ik kruis op de fietspaden, groeten mij: dat is iets anders dan getoeter en ik kan mijn vroegere filegenoten op de Van Praetbrug de loef afsteken omdat ik sneller rijd dan zij.”*

*“Ik kom glimlachend op kantoor aan, tevreden omdat ik genoten heb van frisse lucht en lichaamsbeweging alvorens de werkdag aan te vatten!”*

*“De fiets past perfect bij mijn visie van autonomie: ik kan beslissen wanneer ik vertrek, zonder rekening te moeten houden met de uurregeling van trein of bus, zonder filestress”*

### Hoe vaak nemen de deelnemers de fiets, na +/- 1 maand? Cijfers 2011







## WIE DOET MEE AAN DE BIKE EXPERIENCE?

Net zoals in 2010 waren de kandidaten in 2011 merendeels vrouwen (66 %): dat geeft dus een vrouwelijke toets aan de Brusselse fietsersgemeenschap (totnogtoe 70 % mannen). Gemiddeld waren de kandidaten 38 jaar oud, woonachtig in één van de 19 Brusselse gemeenten en 30 % werkte in het stadscentrum.

## EEN CAMPAGNE IN VOLLE EVOLUTIE

In 2010 kozen een dertigtal personen voor de fiets dankzij de Bike Experience. In 2011 waren ze al met 137! Na de eerste twee edities beslisten twee derden om hun auto voor altijd te laten staan.

Elk jaar nemen er meer mensen deel aan de Bike Experience. Dat bewijst dat de fiets in Brussel niet meer weg te denken is als verplaatsingsmiddel, dat overigens bijzonder toegankelijk is. Vooroordelen worden snel ontkracht, dankzij praktische en theoretische vorming en vooral dankzij uitstekende begeleiding. Het aantal fietsers in Brussel blijft groeien en daar mogen we trots op zijn!

**Nathalie Carpentier**  
Pro Velo asbl  
n.carpentier@provelo.org

## PRAKTISCH

Bike Experience 2012 zal plaatsvinden van 2 tot 16 mei 2012. Meer info binnenkort op [www.bikeexperience.be](http://www.bikeexperience.be)



Pro-Velo@Entreprise kan u helpen om een coach-team samen te stellen binnen uw onderneming. Interesse? Aarzel niet om informatie in te winnen over het project Bike Coaching bij ons team [entreprise@provelo.org](mailto:entreprise@provelo.org) – tel. 02 517 17 67

# “BEBAKENING VAN GEWESTELIJKE FIETSROUTES (GFR) IN HET BRUSSELS GEWEST – NIEUW!”

*Ongeveer twee jaar geleden werd een eerste Gewestelijke Fietsroute (GFR 11) afgebakend met nieuwe specifiek “Brusselse” borden. Onlangs kreeg een tweede stuk GFR (rokode B – gedeelte West) ook een geheel nieuwe bebakening. Over enkele maanden zullen er nog enkele andere stukken op die manier afgebakend worden met de nieuwe “levering” fietsroutes. Nadien zullen de 4 “oudere” fietsroutes opgefrist worden. Waarom dit nieuwe imago?*

## ONTSTAAN VAN HET NETWERK

Het 15 jaar geleden uitgestippelde netwerk van GFR loopt zo veel mogelijk langs lokale wegen (zone 30) en ontdubbelt dus de grote verkeersaders. Op die manier worden twee netwerken “gekruipt”: de gewestelijke fietsroutes, veeleer rustig, op wegen met lokaal verkeer met matige snelheid waar de fietsers doorgaans op de rijweg circuleren (gemengd verkeer) en het netwerk van de hoofdwegen, die uitgerust moeten worden met specifieke fietsinrichtingen in de mate van het mogelijke, want er is veel en snel autoverkeer (50 km/u).

De grote verkeersaders zijn “leesbaar” en je kan je er gemakkelijk oriënteren, omdat ze gekend zijn en intrinsiek “overzichtelijk”, maar de GFR moeten absoluut geconcretiseerd worden met een sterke afbakening, zodat ze even “leesbaar” zijn als een grote verkeersader. Van meet af aan werd er geopteerd voor grondmarkeringen (horizontale afbakening) en uiteraard ook borden (verticale afbakening). De combinatie van beide elementen garandeert een heel betrouwbare afbakening, omdat de fietser steeds twee aanwijzingen krijgt: de ene bevestigt de andere ofwel mist de fietser de ene maar merkt hij toch de tweede op ofwel verdwijnt de ene per ongeluk terwijl de andere aanwezig blijft en het verlies aan informatie dus beperkt blijft.



Het netwerk van de Gewestelijke Fietsroutes





Verticale bebakening wordt aangevuld met grondmarkeringen

Het uitgangsidee van de makers van het netwerk van de GFR was dat deze laatste zo snel mogelijk afgebakend moeten worden – ook al is het maar tijdelijk – zodat ze snel “kanalen” worden die de fietsers graag gebruiken (gewoon als “slimme reisweg” in het begin, voordat ze volledig aangelegd en uitgerust worden). In werkelijkheid liep het heel anders. De GFR werden geleidelijk afgebakend naargelang ze verhard werden: enkel op de fietskaart waren deze “slimme trajecten” te vinden.

Uiteraard wordt er eerst gebruik gemaakt van het “klassieke” fietsbord F34b2.

Maar met de evolutie van de ideeën en het belang van het fietsbeleid in het globale mobiliteitsbeleid, met de nadruk die gelegd wordt op de communicatie in een bepaald stadium, is het evident geworden dat de verticale afbakening “meerzeggend” gemaakt kon worden. Zo ontstond het idee om een specifiek Brussels bord te ontwerpen dat beter beantwoordt aan de behoeften van de Brusselse fietser dan het klassieke bord.

## CREATIE VAN EEN BRUSSELS FIETSBORDS

Omdat er reeds heel wat voorbeelden bestaan in Vlaanderen en het buitenland, vroeg het gewestbestuur de fietsersverenigingen (Fietsersbond en Gracq) om de beste te inventariseren en



Enkele voorbeelden van grafische ontwerpen voor de nieuwe afbakening

aanbevelingen te doen voor de afbakening in Brussel (en tegelijk ook voor de nummering van de GFR, wat nooit specifiek bestudeerd werd: men kwam nooit verder dan een “werk”-nummering die gebruikt werd tijdens de voorbereidende studie van de GFR rond 1992-1993).

Vervolgens werd er nagedacht over nieuwe borden, binnen het bestuur, met de medewerking van de gewestelijke fietscommissie. Daarna volgde een lang proces van uitwerking van verschillende mogelijke opties, verschillende versies van iedere optie, bespreking van alle mogelijkheden binnen het bestuur en daarna binnen de fietscommissie. Dat nam bijna een jaar in beslag. Het advies en het werk van een graficus binnen het bestuur, de aanvankelijk soms divergerende standpunten van de leden van de fietscommissie, de technische adviezen van de ambtenaren (veeleer gericht op de productie) ... moesten geharmoniseerd worden. Er werden enkele tests uitgevoerd om na te gaan hoe de ideeën eruitzagen zodra ze omgezet zijn in een echt bord, op ware grootte, in de stad en niet gewoon op een computerscherm of op een mooi blad fotopapier.

Beoordeel zelf maar het resultaat. Ergonomie en leesbaarheid staan voorop: de discrete pijl van F34b2 is het essentiële element geworden van het bord, samen met de codekleur van het gevolgde traject. Het beeld is niet “weg-gebonden”: zwarte letters op een witte achtergrond halen de fiets uit de “weg-context”. De bewegwijzering van de GFR passen in

het stadsbeeld. Een gestileerde fiets voor iedereen (zowel vrouw en man als kind).

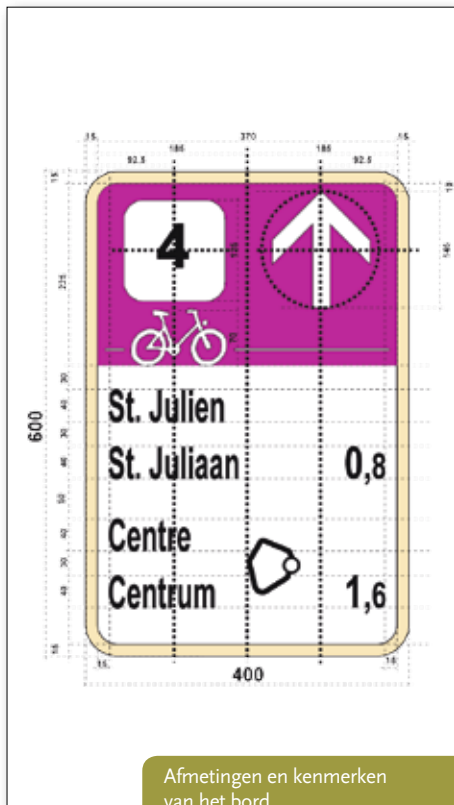
## BEBAKENING: KINDERSPEL ?

NAanvankelijk beseften we niet goed waaraan we begonnen. Wie had gedacht dat het bijna een jaar duurt om een degelijk grafisch resultaat te bereiken dat tegelijk een praktisch instrument van zeer hoog niveau is? En wie gelooft dat er achter dat sympathieke beeld van het Brusselse fietsbord een heleboel technische details en preciseringen schuilgaan: van de lettergrootte tot de keuze om de afstanden kleiner te schrijven, van fietsen die van richting veranderen met de pijlen tot pijlen die van vorm veranderen met complexe situaties, van de afstanden tussen de lijnen tot de afstanden ten opzichte van de kader, van de precieze keuze van de pictogrammen tot de precieze keuze van de kleurcodes, van het idee om iedere GFR “zijn” kleur te geven



Bord F34b2

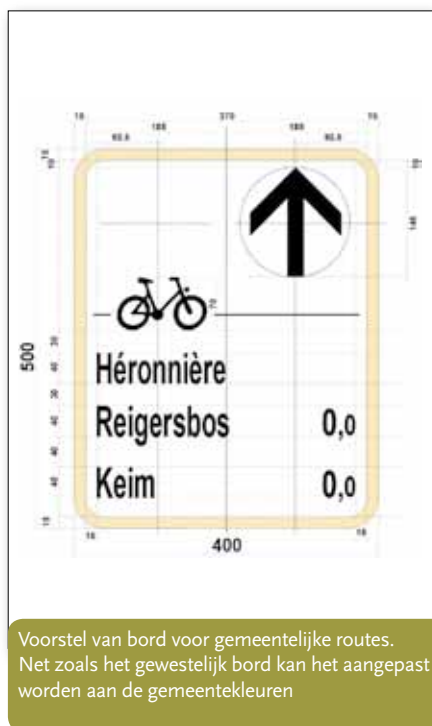
Nieuw Bord



Afmetingen en kenmerken van het bord



Kruising van fietsroutes: het bord op de voorgrond kondigt het kruispunt aan en toont de fietser de verschillende richtingen. Het bord op de achtergrond, na het kruispunt, bevestigt de gekozen



Voorstel van bord voor gemeentelijke routes. Net zoals het gewestelijk bord kan het aangepast worden aan de gemeentekleuren

en daarbij slechts tien kleuren te kiezen die de tand des tijds doorstaan, van de gestandaardiseerde fabricatietabel voor eenvoudige borden tot de op maat gemaakte borden in complexe gevallen, van de keuze van de herkenningpunten die als “knopen” dienen waar de

GFR kruisen tot de plaats die nodig is voor tweetalige informatie, van de lijn die de fiets begeleidt (onder de wielen, voor of achter, één of twee lijnen?) en tegelijk het “strip”-aspect benadrukt en de richting van de pijl, tot de vorm van de “patch” van een diagonale, randweg of ringroute (rocade), van de keuze voor een kleine of een grote a/b voor de armen van eenzelfde GFR tot de nummering van de GFR, van de toevoeging van borden “buiten GFR” die een naderende bestemming aanduiden tot de opname van borden voor gemeentelijke fietsroutes, van de behandeling van kruisingen van routes tot de aanduiding van eindbestemmingen op een ringroute zonder einde, etc.

Als u graag elk detail van dit werk wil uitpluizen of nagaan wat er reeds gerealiseerd werd en kijken hoe uniek de Brusselse aanpak is, biedt Mobiel Brussel een mooi werkje:

<http://www.mobielbrussel.irisnet.be/partners/professionelen/technische-publicaties>

## EN NU?

Inmiddels is een eerste GFR (nr. 11) dus volledig afgebakend en ringroute B gedeeltelijk. We kunnen de mooie borden dus reeds in het straatbeeld zien. Maar de grootste klus moet nog gebeuren en die is niet te verwaarlozen. Er is bijkomend personeel nodig om die klus snel te klaren. Want na de analyse van het product en de vastlegging van de kaart is er vóór het concrete werk een zeer concrete investering in tijd nodig: de afbakening “binnenskamers” voorbereiden door borden te zetten op de juiste plaats op het plan (voor of na het kruispunt, hoe gaan we te werk op een T-kruispunt, welke afstand geven we de fietser die een manoeuvre moet voorbereiden?), elk bord (dat zijn eigen nummer gekregen heeft) schetsen, daar een eerste keer over spreken, vervolgens het terrein op gaan en ter plaatse nakijken of de ideeën goed waren en of de situatie niet veranderd is, de informatie in een grote productietabel gieten, wachten tot een collega de afstanden berekent op basis van de definitieve plaatsen van de borden op het plan, eventueel borden “buiten norm” ontwerpen die niet in de tabel opgenomen worden, de





Kruising van fietsroutes



Aanduiding van een belangrijke lokale bestemming dichtbij ringroute B. Rechtdoor op GFR B: kruisingen van GFR en een «tussenbestemming» (er zijn geen «logische» bestemmingen over een lange afstand op een ringroute)

op basis van de tabel door de leverancier geproduceerde beelden controleren, vervolgens samen de leverancier naar de plek zelf terugkeren om de plaats van het bord precies te bepalen, nagaan of het bevestigd zal worden op een bestaande paal en of die aangepast moet worden (doel is het aantal palen tot een minimum te beperken), even wachten en dan het definitieve resultaat in het echt gaan bewonderen! Eventueel nog foutjes optekenen en dan reeds beginnen na te denken over de horizontale afbakening als dat nog niet gebeurd is.

Spreekt dit werk je aan? Wij werven aan! De bebakening van vier “oude” GFR moet immers opgefrist (en verbeterd) worden en enkele nieuwe GFR moeten bebakend worden: Kanaal, waar enkel nog de Havenlaan ontbreekt, GFR 5 die aangevuld wordt in 2012, GFR Maalbeek die in 2012-2013 klaar zal zijn van Nederover-Heembeek tot Elsene, GFR 7, 8, Zenne en C, waarvan enkele stukken in 2012 uitgevoerd zullen worden en verschillende routes die voornamelijk afgebakend zullen worden met enkele lichte interventies in een eerste stadium en waarvan de definitieve inrichting daarna



kan gebeuren met ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is.

Het prijskaartje? Op basis van de beperkte ervaring die we nu reeds hebben, bedraagt de investering om en bij de 100.00 euro voor een volledige route van 12 tot 15 km. Maar dat is slechts een raming. Een duurzame investering in alle betekenissen van het woord, die tegelijk streeft naar communicatie en concrete dienstverlening aan de dagelijkse fietser. Zoals het hele fietsbeleid: een uitstekende prijs/kwaliteit-verhouding, als men weet dat een nieuwe fietser voor



de samenleving een jaarlijkse winst oplevert van 500 euro! (bron: Cycling England, Velo-city 2009) Volg de gids ...

**Ulric Schollaert, Roland Warnauts,  
Florence Dekoster**  
Mobiel Brussel  
Directie Projecten en wegenwerken





# FIETSPUNTEN IN BRUSSEL : “EERSTELIJNSZORG VOOR DE FIETSER IN BRUSSEL”

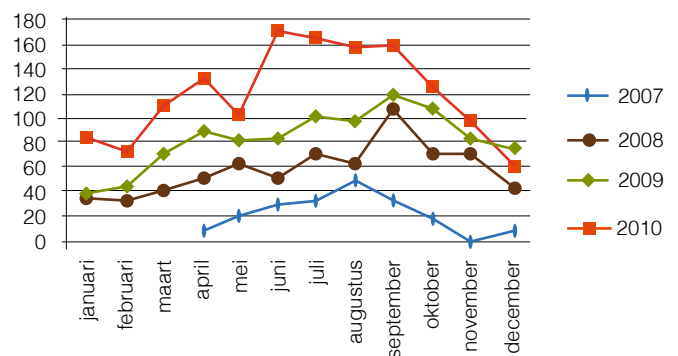
*In 2007 werd het startschot gegeven voor de opening van 4 fietspunten in Brussel. Het eerste – fietspunt NoORD – opende zijn deuren in april 2007, fietspunt CENTRaAL volgde eind mei 2009, fietspunt LUXEMBoURG begin december van hetzelfde jaar en fietspunt MIDI, het laatste, zag het licht in december 2010. Nu het netwerk van de 4 Brusselse fietspunten al een jaar lang volledig en operationeel is, zien we de resultaten. Een eclatant succes.*

Fietspunten bieden fietsdiensten aan in de directe omgeving van mobiliteitsknooppunten. Ze zorgen voor toezicht op en netheid van de fietsenstallingen, verhuren fietsen en bieden kleine herstellingen aan fietsen die nodig zijn om veilig en/of reglementair thuis te komen. De hoofddoelstelling van de fietspunten is het promoten van de modal shift: het gebruik van verschillende vervoersmodi op eenzelfde traject. De fietspunten in Brussel verspreiden bovendien informatie over duurzame mobiliteit in de stad. De zichtbaarheid van de fietspunten voor de fietser en de toevallige passant is ook van belang. De fiets moet immers zijn plek nog grotendeels veroveren. Daarom bereiken de Brusselse fietspunten naast de pendelaar ook de Brusselaar.

In Brussel zijn de fietspunten een samenwerking tussen het Brussels Gewest, de NMBS-Holding, de federale overheid en de uitbater CyCLO vzw.

Fietspunten bestaan intussen in het hele land: 32 in Vlaanderen, 4 in Wallonië en 4 in Brussel.

Meer dan vier jaar na de opstart van het eerste fietspunt kan CyCLO vzw mooie resultaten voorleggen. Het concept van een fietspunt heeft wat tijd nodig gehad om gekend te worden. En ondanks de media-aandacht op gezette tijden, het steeds stijgend aantal herstellingen en de hefboom die uitgaat van het feit dat de fietspunten deel uitmaken van een netwerk, moeten de fietspunten geleidelijk aan nog bekender worden. Sinds de implementering van de Service Level Agreement (SLA) met de NMBS-Holding, een contract met kwaliteitscriteria, zijn de



Aantal kleine herstellingen in fietspunt NoORD



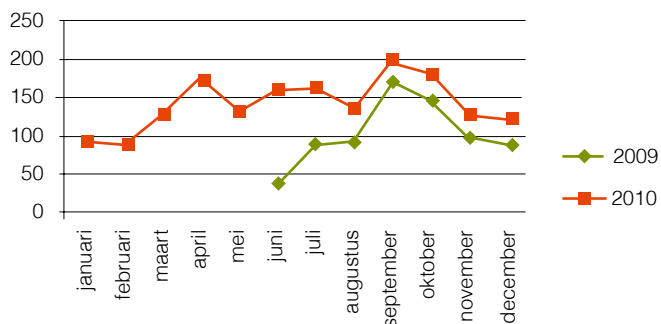
fietspunten elke weekdag open van 7 tot 19 uur. Dat heeft er onder andere toe geleid dat de vier fietspunten echte fietshubs zijn geworden. Hier wordt gesproken over de fiets. Hier ontmoeten fietsers elkaar. Hier zijn er faciliteiten voor de fietser: parking, herstellingen, informatie. Hier begrijp je dat fietsen perfect mogelijk is in Brussel.

CyCLO kiest resoluut voor kwaliteit door de dienstverlening constant te verbeteren. Het begon met de implementering van de SLA, maar er wordt ook geïnvesteerd in de tweetaligheid van het onthaal en in de technische competenties van de fietspuntenploeg. Een goede samenwerking met de stakeholders (politie, NMBS-Holding, fietsers, Gewest, ...) is primordiaal. In mei 2011 werd de Blue Bike geoperationaliseerd. De Blue Bike is een deelfiets die je, als je over een abonnement beschikt, aan elk fietspunt kan huren. In 2012 zal worden ingezet op een betere communicatie met de parkinggebruikers.

Omwille van hun ligging hebben de fietspunten een verschillend cliënteel. CyCLO speelt hier op in door bewust te kiezen voor een uniforme dienstverlening maar met een andere aanpak. Fietspunt NoORD heeft van bij het begin een fietsenparking met toegangscontrole. Momenteel zijn er meer dan 300 badges in gebruik en is ze op bepaalde tijdstippen volzet. Naast de pendelaars bezoeken de ketjes van Sint-Joosten-Node en Schaarbeek het fietspunt het vaakst. In 2010 wer-

den er 1.451 kleine herstellingen uitgevoerd. December 2010 was de zwakste maand, maar wie even terugdenkt aan vorig jaar, herinnert zich ongetwijfeld de hevige sneeuwval.

De werking van fietspunt CENTRaAL nam van bij het begin een hoge vlucht. Dit fietspunt is het grootste van de vier en bereikt naast de pendelaars ook de internationale toeristen en de bewuste fietser. De fietsenstalling is gedeeltelijk (78 van de 200 plaatsen) voorzien van toegangscontrole, maar is wel overdekt. Er vertrekken ook gegidste stadstours vanuit deze



Aantal kleine herstellingen in fietspunt CENTRaAL





plek. In 2010 was CENTRaAL al goed voor ongeveer 1.700 kleine fietsherstellingen.

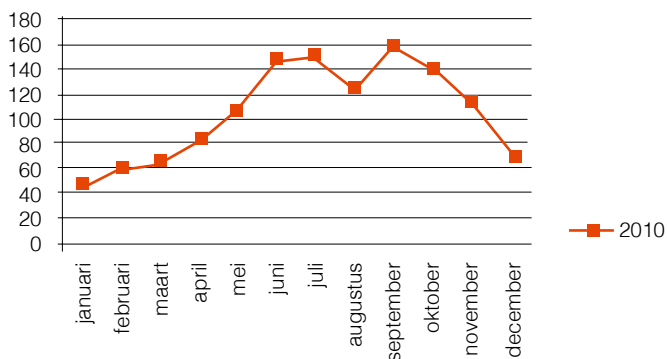
Fietspunt LUXEMBoURG, midden in de Europese wijk, heeft een internationaal en zeer veeleisend publiek. Het is een zeer klein maar ongelooflijk mooi fietspunt. Het heeft jammer genoeg af te rekenen met een heuse diefstalplaag. Fietsdiefstal is overigens een vaak gehoorde klacht in alle fietspunten. De fietspuntenploeg legt de slachtoffers van fietsdiefstal uit hoe en waar men een klacht kan neerleggen en welk slot het meest veilig is. Fietsdief-

stal is echter een probleem dat steeds groter wordt. Als uitbater van de fietspunten is CyCLO dan ook vragende partij om hier samen met de betrokken actoren een oplossing voor te vinden.

2010 klokte af op 1.264 herstellingen, wat onverwacht veel was voor een eerste werkjaar.

Ten slotte is er fietspunt MIDI, dat hoewel het aan de 'verkeerde' kant van het Zuidstation is gelegen, toch meteen een groot publiek uit Sint-Gillis en Anderlecht aansprak. De fietsenparking van fietspunt MIDI heeft geen toegangscontrole en de meeste fietsenparkings zijn verspreid rondom het station. Dat is geen ideale situatie. Wat fietsenparkings betreft, neemt CyCLO de rol op zich om te lobbyen bij de NMBS-Holding.

De fietspunten zijn uitgegroeid tot de eerstelijnszorg voor de fietsende pendelaar en de Brusselse fietser. De resultaten bewijzen dat het Brusselse netwerk een grote behoefte invult. Maar de nood aan fietsenstallingen, met en zonder toegangscontrole, blijft stringent. Op dat vlak is er nog veel werk aan de winkel.



Aantal kleine herstellingen in fietspunt LUXEMBoURG

#### Over CyCLO

CyCLO vzw is een sociale-economieonderneming die het fietsen in Brussel promoot door middel van fietstechniek, recyclage, cultuur en innovatie.

[www.cyclo.org](http://www.cyclo.org)

# FIETSVRIENDELIJK WALLONIË

## 10 TESTGEMEENTEN VOOR

### “WALLONIE CYCLABLE”

*In december 2010 keurde de Waalse regering het plan “Wallonie cyclable” goed, een belangrijke stap, waarvan de eerste maatregelen reeds in uitvoering zijn. Doel: een duurzame mobiliteit voor iedereen promoten.*



#### EEN AMBITIEUS PLAN

Het plan “Wallonie cyclable” omvat een hele reeks acties om de voorwaarden voor het fietsgebruik sterk te verbeteren en om het gebruik van de fiets in Wallonië aanzienlijk uit te breiden tegen 2020.

Het bestaat uit een operationeel deel, dat uiteenvalt in strategische en operationele doelstellingen en maatregelen; en een structureel deel, dat het Waalse fietsbeleid coördineert en evalueert.

Twee maatregelen werden inmiddels uitgevoerd: de benoeming van een gewestelijke fietsmanager (structureel doel 2) en de preselectie van 13 gemeenten met aansluitend de selectie van 10 daaruit als

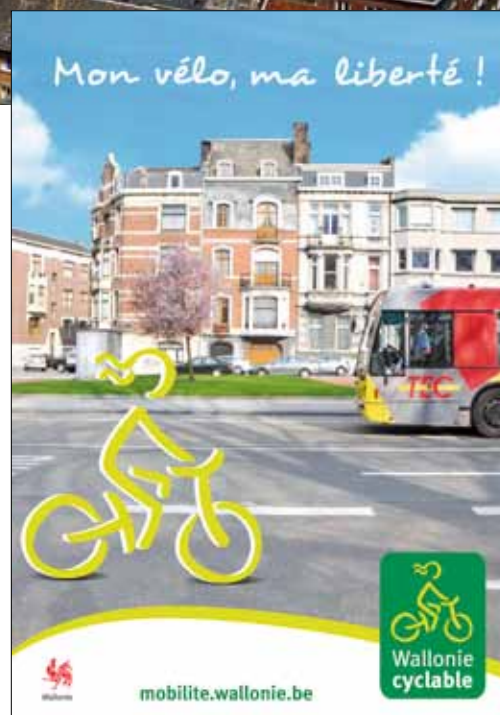
testgemeente (strategisch doel 0). Heel wat andere maatregelen zijn momenteel in uitvoering. Binnenkort wordt overigens een activiteitenverslag verwacht, dat een stand van zaken geeft.

#### EEN LABEL EN SUBSIDIES

Het voornaamste doel van het project “testgemeente Wallonie cyclable” is de middelen te bundelen om van enkele steden en gemeenten het uitstalraam te maken van de bevordering van het fietsgebruik in Wallonië.

#### SELECTIEPROCEDURE IN 2 FASEN

De gemeenten worden uitgekozen op basis van een selectieprocedure in 2 fasen. In de







eerste fase kunnen de gemeenten (of verenigingen van dorpen) een kandidatuursdossier indienen om mee te dingen naar het label “testgemeente”. De geselecteerde steden en gemeenten ontvangen immers aanzienlijke middelen om voorzieningen te verwezenlijken en sensibiliseringsacties voor de fiets vorm te geven. Zo wordt er tot 2014 zowat 18 miljoen euro vrijgemaakt voor de tweewielers. Doel? Het dagelijks gebruik van de fiets aanmoedigen en deze verplaatsingswijze een nieuw elan geven.

Op basis van hun motivering, hun visie, de coherentie en de relevantie van het project heeft de Waalse Regering op 16 december 2010 dertien dossiers uitgekozen uit de 62 door de jury beoordeelde dossiers. De geselecteerde gemeenten zijn: Ciney, Komen-Waasten, Gembloux, La Louvière, Luik, Marche-en-Famenne, Moeskroen, Namen, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Doornik, Walhain, Wanze en de vereniging van dorpen Clavier/Modave/Tinlot. De eindselectie (cf. infra) – tweede fase van de procedure – vond plaats in december 2011.

#### PRESELECTIE VAN 13 GEMEENTEN EN OPSTELLING VAN HET GEMEENTELIJK FIETSPLAN

Concreet kreeg iedere entiteit die de preselectie haalde, 100.000 euro plus een

bepaald bedrag per inwoner, ter financiering van de fietsvoorzieningen die in het kandidatuursdossier beschreven stonden en als prioritair beschouwd werden.

Het Waalse Gewest bood ook aan iedere gemeente de diensten van een studie-bureau aan, voor de opstelling van hun gemeentelijk fietsplan. Een deskundige begeleidt en coacht iedere gemeente bij de opstelling van het plan, volgens een door het Gewest goedgekeurd schema, bestaande uit 3 delen :

- **De fiets vandaag:** diagnose volgens de bypad (bicycle policy audit) methode
- **De fiets morgen**
- **Acties**
  - Per fiets rijden
  - De stilstaande fiets
  - Mensen aanzetten om te fietsen
  - Het fietsbeleid verankeren

Voor ieder van de drie delen werden er patronen en actiefiches opgesteld.

Het plan werd in elke gemeente opgesteld door een werkgroep bestaande uit een gemeenteraadslid, een mobiliteitsadviseur en een vertegenwoordiger van de gebruikers. In het kader van de preselectie werd er ook in iedere gemeente een adviesraad

opgericht. Die twee organen garanderen het overleg tussen alle partijen die betrokken zijn bij het fietsbeleid. Op die manier is het gemeentelijk fietsplan het resultaat van een consensus waartoe elke partij haar bijdrage heeft kunnen leveren.

Onlangs heeft elke gemeente haar fietsplan ingediend: een actieprogramma gespreid over 5 jaar, gekoppeld aan een concrete planning en financiële raming.

#### DE SELECTIE

Op basis van dat gemeentelijk fietsplan werden er 10 gemeenten gekozen uit de 13 van de preselectie. Zij krijgen de titel “testgemeente Wallonie cyclable”: Gembloux, La Louvière, Luik, Marche-en-Famenne, Moeskroen, Namen, Ottignies-LLN, Doornik, Walhain en Wanze.

De 13 gemeentelijke fietsplannen werden geanalyseerd door de jury, bestaande uit de volgende personen en organisaties of hun vertegenwoordiger: de minister van mobiliteit (voorzitter), de minister van openbare werken, de minister bevoegd voor lokale besturen, de minister-president, de gewestelijke fietsmanager, het departement strategie en mobiliteit, de UVCW en de vzw Gracq. Deskundigen van buiten Wallonië (Vlaamse en Brusselse specialisten op het vlak van het fietsbe-



leid en de federale fietsambtenaar) werden ook nog bij de jury betrokken, met adviserende stem. Dit comité heeft de gemeentelijke fietsplannen beoordeeld volgens de acht criteria uit het reglement van de projectoproep.

#### UITVOERING VAN HET GEMEENTELIJK FIETSPPLAN

De subsidie van 18 miljoen euro zal over een periode van 4 jaar verdeeld worden onder deze gemeenten. Bovendien dat bedrag komt nog een budget van de minister van openbare werken voor fietsvoorzieningen op gewestwegen: 4 miljoen euro, gespreid over 4 jaar. Daarbij komt nog 1,5 miljoen euro van Waals minister van mobiliteit Philippe Henry voor de niet-geselecteerde gemeenten, om de dynamiek op gang te houden die bij de opstelling van het fietsplan opgestart werd. De begunstigde gemeenten van hun kant zullen zelf nog voor 5,5 miljoen euro eigen middelen inbrengen.

Minister Philippe Henry zal overigens ook blijven inzetten op de begeleiding en de creatie van netwerken tussen de testgemeenten "Wallonie cyclable": daar wordt 500.000 euro voor uitgetrokken.

Tot slot zullen verschillende gewestelijke projecten prioritair uitgevoerd worden in de



testgemeenten, ondermeer het grootschalige project "Mise en selle des Wallons".

In totaal investeert de regering voor de bevordering van het fietsgebruik meer dan 30 miljoen euro in het project "testgemeenten Wallonie cyclable", een initiatief van minister Philippe Henry.

De geselecteerde gemeenten moeten zich engageren om minstens 80 % van de totale subsidie in 2011, 70 % in 2012 en 60 % van de subsidie in 2013 en 2014 te besteden aan maatregelen ter verbetering van de fietsinfrastructuur.

Bovendien steunt het Gewest de "testgemeenten Wallonie cyclable" ook door de creatie van netwerken: thematische werkgroepen, vormingen, workshops, technische bezoeken, uitwisselingen, advies van deskundigen, ... Het levert ook ondersteuning en coördinatie op het vlak van de communicatie, met betrekking tot de visuele identiteit van het project (logo, grafische kaart, visueel concept van de communicatie en slogans); pagina's gewijd aan het project op het portaal "mobiliteit" van het Waals Gewest; levering van communicatiemateriaal dat naar believen aangepast kan worden of reeds gebruiksklaar is.

Het Gewest stelt zijn communicatiekanalen ter beschikking om bekendheid te



geven aan de initiatieven op lokaal niveau in de testgemeenten.

Afspraak dus in een volgende editie van dit tijdschrift, voor een stand van zaken van de gemeentelijke fietsplannen en een blik op inspirerende ideeën!

Céline FECCI,  
Coördinatrice Wallonie cyclable DGO2

Service Public de Wallonie  
Direction de la Planification de la Mobilité  
Boulevard du Nord, 8  
5000 NAMUR  
FECCI Céline, tél. : 081/77.31.34  
wallonie.cyclable@spw.wallonie.be  
<http://mobilite.wallonie.be>







## “ IN UW AGENDA: VELO-CITY 2012 KOMT ERAAN ”

Vancouver, van 26 tot 29 juni 2012. Afgevaardigden uit de hele wereld kunnen er goede praktijkvoorbeelden uitwisselen om steden nog beter in te richten voor verplaatsingen, waarbij de fiets als een dagelijks en recreatief vervoermiddel beschouwd wordt.

Sinds 1980 worden er conferenties georganiseerd in grote steden, zoals Kopenhagen, Parijs, Dublin, Brussel, Barcelona, München of Montreal. De editie Velo-city 2012, waarop zowat 1.500 geïnteresseerden verwacht worden, draait rond de ervaringen in deze steden en maakt gebruik van de toenemende aandacht voor de fiets in de stad.

Elk jaar brengt Velo-city een massa deskundigen samen: politici, ingenieurs, architecten, specialisten in sociale marketing, universiteitsmedewerkers, wetenschappers, stadsplanners, milieudeskundigen, advocaten, opvoeders en vertegenwoordigers van bedrijven die hun krachten bundelen en streven naar internationale samenwerking ter plaatse en ook nadien.

Het evenement trekt ook deskundigen aan uit aanverwante domeinen, zoals gezondheid, economie en leefmilieu. Tijdens de conferentie wordt de nadruk gelegd op dialoog, participatie en uitwisseling van informatie.

Er komen heel wat thema's aan bod. Zo zijn dit jaar de voornaamste thema's veiligheid, nieuwe technologieën en de problemen rond mobiliteit overal ter wereld. Er staan ook nog andere punten op het programma zoals gecombineerde mobiliteit (fiets-trein en andere), het aanbod aan gedeelde openbare fietsen, de logistiek en de fiets en ook het cyclotoerisme.

**Info & programma (binnenkort) op :  
[www.velo-city2012.com](http://www.velo-city2012.com) (in het Engels)**

**Virginie Randaxhe**  
Mobiliteitscel  
vereniging van de Stad en de Gemeenten  
van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest







# VERKEERSONGEVALLENONDERZOEK IN DE POLITIEZONE ANTWERPEN

## DE “AS IS” SITUATIE

*Iemand die tegen 60 km/u door een bebouwde kom rijdt, wordt geverbaliseerd. Hij verdient een boete. Niet alleen omwille van het overtreden van de verkeersregel, maar ook omdat zulk rijgedrag een gevaar oplevert. Niemand zal dit (ernstig) betwisten.*

*En wat doen we met degene die een op de rijbaan overstekende voetganger aanrijdt, waarbij een 18 meter lang remspoor wordt aangetroffen? Hoe hard heeft die gereden? Was zijn rijnsnelheid oorzaak van het ongeval of stak de voetganger onvoorzichtig over? Vragen die in de huidige situatie vaak onbeantwoord blijven. Het antwoord erop is nochtans onontbeerlijk voor het vastleggen van de verantwoordelijkheden en voor het uitwerken van preventieve maatregelen.*

*Binnen de Lokale Politie Antwerpen werd een project opgestart om daaraan te remediëren.*

Politioneel verkeersongevallenonderzoek<sup>1</sup> strekt ertoe om de oorzaken van een verkeersongeval te bepalen met het oog op :

- de toewijzing van de (strafrechtelijke) verantwoordelijkheden aan de betrokken partijen
- de adviesverlening, als onderdeel van een geïntegreerde benadering van een (lokaal)

Het huidige ongevallenonderzoek schiet hier vaak tekort. In realiteit blijft dit beperkt tot het verzamelen van administratieve gegevens met betrekking tot de botsende voertuigen (inschrijving, technische controle, ...) en het acteren van de verklaringen. Gebrekkige kennis maakt het onmogelijk om de nuttige sporen en het puin van elkaar te onderscheiden. Ten slotte is er nog de tijdsdruk waaronder vaak moet gewerkt worden. Verkeersongevallenonderzoek heeft dan ook een lage jobstatus.

Omwille van die ontbrekende expertise stelt het Parket bij zware verkeersongevallen soms een verkeersdeskundige aan met als opdracht advies te geven omtrent het verloop van de aanrijding<sup>2</sup>. Om de kosten te beheersen worden daar bepaalde criteria voor gebruikt<sup>3</sup>. Op die manier wil men een correcte toewijzing van de strafrechtelijke verantwoordelijkheden verzekeren.

Op strafrechtelijk vlak is dat uiteraard een oplossing, maar er zijn toch wel randbemerkingen bij te maken. Kennis van ongevalsorzaken is een noodzakelijke voorwaarde om effectieve maatregelen te kunnen voorstellen. Dit veronderstelt inzicht in het ongevalsverloop.

Door de selectieve aanstelling van de deskundige zijn deze verslagen maar in beperkte mate bruikbaar voor verder statistisch onderzoek. De opdracht van deze deskundigen is bovendien beperkt tot verrichtingen die noodzakelijk zijn

1/ AKB van 16 oktober 2009 tot wijziging van het KB van 17 september 2001 tot vaststelling van de organisatie- en werkingsnormen van de lokale politie teneinde een gelijkwaardige minimale dienstverlening aan de bevolking te verzekeren

2/ Artikel 34 van het KB van 27 april 2007 houdende algemeen reglement op de gerechtskosten in strafzaken bepaalt dat de voorziene tarieven volgende prestaties omvatten: de vaststellingen en opmetingen ter plaatse, het technisch onderzoek van de voertuigen, het opstellen van een voorverslag, de studie van het dossier, het opstellen en het verbeteren van het deskundig verslag, het opmaken van het fotografisch dossier met commentaar, het opmaken van het plan, het neerleggen van het deskundig verslag.

3/ Omszending nr. 2/2000 van het Parket van de procureur des Konings te Antwerpen. Het Parket moet worden geraadpleegd met het oog op een eventuele aanstelling van een verkeersdeskundige in de volgende gevallen: verkeersongevallen met dodelijke afloop, verkeersongevallen met zware lichamelijke letsels, meer bepaald indien vermoed kan worden dat het slachtoffer een ernstige blijvende werkonbekwaamheid zal hebben ten gevolge van het ongeval of er dient gevreesd te worden voor het verlies van vitale organen of een latere dodelijke afloop, verkeersongevallen met (andere) zeer zware gevolgen (bv. kettingbotsing met licht gekwetsten maar met zeer zware materiële schade). Een verkeersdeskundige zal steeds aangesteld dienen te worden in de hiervoor vermelde gevallen, wanneer het ongeval gepaard gaat met één of meer der volgende omstandigheden: er zijn geen onafhankelijke getuigen, de getuigenverklaringen lijken in tegenspraak met de materiële vaststellingen, de vermoedelijke verantwoordelijke kan niet verhoord worden of legde dubbelzinnige verklaringen af, een mechanisch defect kan niet a priori uitgesloten worden



voor het bepalen van de verantwoordelijkheden. Het verzamelen van allerlei bijkomende gegevens – die eventueel via aggregatie zouden kunnen bijdragen tot het verwerven van een dieper inzicht in de oorzaken van bepaalde ongevalstypes – valt daarbuiten. De bruikbaarheid van deze verslagen buiten de strafrechtelijke context is daarom beperkt.

Het besef dat op het vlak van het verkeersongevallenonderzoek en de exploitatie van ongevalldata inspanningen noodzakelijk zijn, leeft. Getuige daarvan zijn o.m. :

- de opstart van het Belgian Accident Research Team door het BIVV<sup>4</sup>,
- het voorstel van decreet houdende invoering van een verkeersongevalanalyse van Peumans en Decaluwe<sup>5</sup>,
- de verklaring van toenmalig minister van Binnenlandse Zaken De Padt in De Standaard van 19 mei 2008<sup>6</sup>.

Ook de lokale overheden<sup>7</sup> en Parketten<sup>8</sup> reconnaissent ces besoins, à partir de leur propre domaine de pouvoir.

Kan het dan anders en beter? Absoluut! In Nederland en het Verenigd Koninkrijk, toch twee referentielanden op het vlak van verkeersveiligheid<sup>9</sup>, voert de politie immers systematisch ongevalreconstructies uit van alle zware aanrijdingen. Ook in de Verenigde Staten wordt op die manier gewerkt.

## HET PROJECT “PROFESSIONALISERING VERKEERSONGEVALLONDERZOEK”

Vertrekkend van voorgaande analyse werd in overleg met het Parket van de procureur des Konings te Antwerpen op 1 januari 2010 binnen de Lokale Politie Antwerpen gestart met een team verkeersongevallenonderzoek, om bij zware verkeersongevallen systematisch de oorzaak te onderzoeken.

Vier politieambtenaren zijn, in ploegen van twee, dag en nacht beschikbaar om ter plaatse te komen bij alle verkeersongevallen met doden en zwaar gewonden.

Zodra een ongeval aan de gestelde criteria beantwoordt, worden zij door de centrale dispatching opgeroepen. Twee leden van het team begeven zich dan ter plaatse en nemen daar het onderzoek (grotendeels) over van de aanvankelijke vaststellers. Zij doen het sporenonderzoek, verrichten de nodige opmetingen en onderzoeken de betrokken voertuigen. Het verhoren van de partijen, het verzamelen van de administratieve gegevens betreffende de betrokken voertuigen en de controle op alcohol- en druggebruik gebeurt ondertussen door de eerstelijnsinterventie. Deze samenwerking verzekert een vlotte afhandeling, zodat de plaats van het ongeval zo snel mogelijk vrijgegeven kan worden.

4/ Het hoofddoel van het BART-project is inzicht verwerven in de oorzaken van verkeersongevallen om zo beleidsaanbevelingen te formuleren teneinde bepaalde ongevallen te voorkomen. In het kader van een pilootproject dat ondersteund werd door Vlaams minister van Mobiliteit Kathleen Van Brempt, worden ongevallen bestudeerd waarbij minstens één vrachtwagen of minstens één autocar betrokken is en die zich voordeden op autosnelwegen en gewestwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Daarbij wordt zowel aandacht besteed aan het gedrag van de vrachtwagenbestuurders en de andere weggebruikers die bij het ongeval betrokken zijn, als aan de weginfrastructuur en voertuigtechnische aspecten. (M. Scheers, Voorstelling van het BART-project – Diepteonderzoek van verkeersongevallen, perstekst 5 mei 2009).

5/ Voorstel van decreet houdende invoering van een verkeersongevalanalyse, Vlaams Parlement, zitting 2004-2005, stuk 343.

6/ Volgens het artikel verklaarde de minister: “Die cijfers (noot: het betreft de ongevalcijfers) wijzen op een schrijnend gebrek aan kennis over de omstandigheden waarin verkeersongevallen zich voordoen. Dat staat een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid in de weg.”

7/ Zo voorziet bijvoorbeeld het basisplan verkeersveiligheid 2007-2012 van de stad Antwerpen in het professionaliseren van de vaststellingen van aanrijdingen door oprichting van een gespecialiseerde cel aanrijdingen die tussenbeide komt bij zware verkeersongevallen. Dit basisplan werd goedgekeurd door de gemeenteraad 15 januari 2007 (jaarnummer 22).

8/ Ook onder punt 4.1.1.5.1 van het arrondissementeel actieplan “aanpak verkeersveiligheid – geïntegreerd doelstellingschema 2009” van het Parket Antwerpen wordt de inspanningsdoelstelling opgenomen dat de lokale politie zorg zal dragen voor kwaliteitsvolle basisvaststellingen van verkeersongevallen (lichamelijk letsel en doden in het bijzonder) voor het achterhalen van de ware toedracht en het uitvoeren van eventuele analyses.

9/ Zweden (Sweden), Verenigd Koninkrijk (United Kingdom) en Nederland (Netherlands) zijn de landen die binnen Europa het best scoren op het vlak van verkeersveiligheid, gemeten als het aantal verkeersdoden per gereden kilometer. Als dusdanig worden zij de referentielanden op het vlak van verkeersveiligheid beschouwd. Zij worden aangeduid met het acroniem SUN-flowerlanden, op basis van de beginletter van elk van de betrokken landen.





De onderzoekers van het team zorgen ook voor eventuele inbeslagname van voertuigen met het oog op verder onderzoek en verzorgen het contact met het parket. Naar aanleiding van zulk contact verstrekken zij ook advies over een eventuele aanstelling van een deskundige. Het is immers mogelijk dat de eigen expertise onvoldoende is om een reconstructie uit te kunnen voeren. Afhankelijk van de feitelijke situatie geeft het Parket dan bijkomende instructies in verband met de verdere afhandeling van het onderzoek (onmiddellijke intrekking rijbewijs, aanhouding, ...).

Nadien stellen de onderzoekers het proces-verbaal op en een technisch verslag verkeersongevallenonderzoek. Zo is de interventieploeg sneller terug beschikbaar voor reguliere interventieopdrachten.

De inhoud van een technisch verslag is afhankelijk van de aard van de vragen die beantwoord moeten worden om de verantwoordelijkheden vast te stellen. Over het algemeen omvat dit:

- een beschrijvend verloop van het ongeval
- de situering van de plaats van het botsingscontact
- de bewegingen van de betrokken partijen
- een beoordeling van de vermijdbaarheid
- een gedetailleerde schets van de plaats van de aanrijding.

Conform de afspraken met het Parket wordt het hele onderzoek afgerond binnen de 10 werkdagen bij aanrijdingen met doden en binnen de 30 dagen bij alle andere aanrijdingen. Zo kunnen zij reeds binnen vrij korte termijn na het ongeval beslissen omtrent de verdere behandeling van het dossier (zonder gevolg, dagvaarding, ..). Het hoeft geen betoog dat vooral de verkeersslachtoffers gebaat zijn bij zulke snelle behandeling.

### EEN EERSTE EVALUATIE

Intussen is het team bijna twee jaar actief. Bij de eerste jaarlijkse evaluatie bleek dat het Parket zeer tevreden was over het geleverde werk. De technische verslagen worden snel afgeleverd, wat een vlotte behandeling van de dossiers mogelijk maakt. Ze zijn ook duidelijk geschreven en vlot leesbaar. Het Parket vroeg dan ook geen bijsturingen. Er werd zelfs geopperd dat het wenselijk zou zijn dat ook andere politiekorpsen in het arrondissement een opleiding op dat domein zouden krijgen.

Er blijven nog wel een aantal uitdagingen. Ondanks twee opeenvolgende vacantverklaringen is het niet gelukt om het personeelskader volledig opgevuld te krijgen. Verkeersongevallenonderzoek is gebaseerd op wiskunde, natuurkunde en techniek. Het is blijkbaar niet evident om binnen de politie personeelsleden aan te trekken met belangstelling voor die vakgebieden.

Een andere uitdaging is het verzamelen van de vereiste kennis. Omdat die binnen de Belgische politiediensten niet aanwezig is, moet deze expertise bij buitenlandse opleidingsinstellingen verworven worden.

Ten slotte is in een (beperkt) aantal gevallen ook nood aan flankerende ondersteuning. Het zoeken naar defecten aan de auto vergt de inzet van gespecialiseerde uitleesapparatuur. De beoordeling van de lichamelijke toestand van bestuurders (buiten alcohol- en druggebruik) vereist de tussenkomst van een geneesheer. Ook daar moeten nog oplossingen voor gevonden worden.

Alleszins wordt het verkeersongevallenonderzoek dankzij dit project naar een hoger niveau getild. Op korte termijn maakt dit een snellere en correctere rechtsbedeling voor de slachtoffers mogelijk. Op langere termijn zal het inzicht in de juiste oorzaken van verkeersongevallen er ongetwijfeld bijdragen om gerichtere en effectievere maatregelen te kunnen voorstellen.

**Hubert Ruypers**  
Politiecommissaris  
PZ Antwerpen



**22 SEPT**

**NAAR SCHOOL/NAAR HET WERK ZONDER AUTO  
À L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE**

[WWW.WEEKVANVERVOERING.IRISNET.BE](http://WWW.WEEKVANVERVOERING.IRISNET.BE)

[WWW.SEMAINEDELAMOBILITE.IRISNET.BE](http://WWW.SEMAINEDELAMOBILITE.IRISNET.BE)



bruxellesmobilité  
mobiëlbrussel





# “NAAR SCHOOL / NAAR HET WERK ZONDER AUTO”

22 SEPTEMBER 2011

*Mobiel Brussel maakt er een erezaak van om strategieën en actieplannen uit te werken voor de verbetering van de mobiliteit van voetgangers, fietsers, gebruikers van het openbaar vervoer, maar ook om het autoverkeer te beperken door alleenreizende automobilisten te sensibiliseren. De actie “Naar school / naar het werk zonder auto” van 22 september 2011 is daar een voorbeeld van. Deze actie van Mobiel Brussel tracht het gedrag van ‘autosolisten’ te wijzigen met de medewerking van de MIVB, De Lijn, TEC Brabant Wallon, Villo, Ateliers de la rue Voot, CyCLO, Pro Velo, CarpoolPlaza (Taxistop) en Leefmilieu Brussel.*

Bedrijven en scholen met een vervoerplan werden aangemoedigd om deel te nemen aan de actie “Naar school / naar het werk zonder auto”. Mobiel Brussel steunt hen met communicatiemateriaal en dankzij samenwerking met de mobiliteitspartners bieden zij tickets aan voor het openbaar vervoer, een Villo-weekabonnement, een check-up van de fiets, ... voor werknemers en ouders die een alternatieve mobiliteit voor hun personenwagen willen testen.

Dit jaar namen 51 bedrijven en 37 scholen deel aan de actie. Zo werden 100.000 personen bereikt. Dankzij de inzet van de mobility-managers, schooldirecties, leerkrachten en ouders kwamen er heel wat acties tot stand en vonden nieuwe gewoontes ingang.

## SCHOLEN ZETTEN HUN BESTE BEENTJE VOOR

De Everse school La Source moedigde haar leerlingen en hun ouders aan om aan de Week van Vervoering deel te nemen door een hele week lang te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of carpoolend naar school te gaan. Zo vulden de leerkrachten de ‘mobiliteitsrups’ van de school aan: een sympathiek diertje dat in de lente terug naar buiten zal komen om de ouders nogmaals aan te zetten om zonder auto naar school te komen.



De mobiliteitsrups van de school La Source

De Heilig-Hartschool in Jette nam voor de eerste keer deel en slaagde erin veel fietsers op de been te krijgen. Deze autoloze dag was een mooie teaser voor de grote fietsdag op 27 oktober, waarbij de hele speelplaats omgetoverd werd tot een fietsparcours en waar de leerlingen leerden hun fiets te herstellen.

De werkgroep Mobiliteit ging in elke klas langs om de leerlingen te belonen met een smiley!

## ALLERLEI INITIATIEVEN IN BEDRIJVEN

Een vijftiental bedrijven kenden het evenement reeds, maar voor andere was het een première. Van jaar tot jaar voelen de bedrijven zich meer begaan met het welzijn van hun werknemers en trachten zij hen te informeren over de weldaden



van bepaalde verplaatsingswijzen voor de gezondheid en de negatieve aspecten van vervuiling of lawaai van files.

Zo plaatsten bepaalde bedrijven de fiets centraal. Zij deden een beroep op verschillende partners die vormingen organiseren om te leren fietsen in het verkeer, Villo-abonnementen aanbieden of technische controles organiseren voor de fietsen van het personeel in het vooruitzicht van 22 september. Bepaalde ondernemingen stelden hun medewerkers klassieke, elektrische of plooi-fietsen ter beschikking en stipelden voettochten uit. Er werden ook wandelingen op touw gezet waardoor het personeel hun werkwijk beter leerden kennen, maar ook de weldaden van het lopen konden ontdekken.

Andere ondernemingen voerden campagnes rond sensibilisering voor duurzame mobiliteit (vervuiling, opstoppingen, stress, verkeersveiligheid). Tijdens de Week van Vervoering werden er boodschappen verspreid via het bedrijfsblad of intranet. Er waren voor de gelegenheid ook videoclipps gemaakt. Zo werd de aandacht gevestigd op wat er binnen de onderneming ter beschikking gesteld wordt: vestiaire, douches, fietsparking, vergoedingen, abonnementen, ...

Daarnaast werden smoothies, bio-appels en ontbijten aangeboden aan de mensen die een andere verplaatsingswijze gebruiken, om hen te bedanken voor hun dagelijkse inzet, maar ook aan de



mensen die op die dag opteeden voor een zachtere en milieuvriendelijkere mobiliteit. Het ontbijt was vaak gekoppeld aan informatiestands en gesprekstafels met het oog op de uitwisseling van ervaringen, standpunten of zelfs om bikersgroepen te vormen. Het was ook de gelegenheid om de medewerkers samen te brengen om tot carpooling te trachten te komen.

Er waren ook interne wedstrijden waaraan prijzen gekoppeld waren, zoals boekenbons, fietsvormingen in de stad, wandel- of fietsvakanties of aankoopbons voor handig materiaal.

Een bedrijf heeft de actie zelfs uitgebreid tot zijn klanten: klanten die zich op een duurzame wijze verplaatsen, kregen korting bij hun aankopen.



## ENGAGEMENTEN OP LANGE TERMIJN

In het kader van de actie "Naar school / naar het werk zonder auto" van 22 september kreeg de groep P&V van Mobiel Brussel de prijs "dynamische onderneming" van de editie 2011 voor een opmerkelijke actie, nl. de sluiting van 2 parkings, waaronder die van het Directiecomité, die het spel dus meespeelden. Een sterk voorbeeld!

Dit jaar werden Dexia en Vivaqua geselecteerd in het kader van een proefproject "een week naar het werk zonder auto". Beide ondernemingen zijn de uitdaging aangegaan door personeelsleden die zonder passagier met de wagen naar het werk komen, te sensibiliseren. Naast de door de partners aangeboden dagtickets





kreeg ieder bedrijf 100 MIVB-weekabonnementen, 27 NMBS-abonnementen, 50 abonnementen De Lijn, 7 vrijkaartjes voor TEC Waals-Brabant en 100 Villo-weekabonnementen. Een gigantisch succes! Bij Dexia heeft 55 % van de deelnemende werknemers na de test beslist hun auto te laten staan voor een alternatieve oplossing. Bij Vivaqua verklaarden 70 % van de personen die de evaluatie invulden, zich bereid om één of twee keer per week - of sommigen zelfs definitief - het openbaar vervoer te gebruiken.

## ACTIES DIE ECHT RESULTAAT OPLEVEREN

Leefmilieu Brussel heeft de impact van de actie van 22 september op de mobiliteit becijferd: er werd in totaal 8.115 kg CO<sub>2</sub> uitgespaard. Om een idee te geven<sup>1</sup>, dat stermt overeen met de hoeveelheid CO<sub>2</sub> uitgestoten door 398 gloei-  
.....

<sup>1/</sup> Cijfers van Leefmilieu Brussel.

lampen van 60 W gedurende een jaar, de hoeveelheid CO<sub>2</sub> uitgestoten door 188 computers en schermen gedurende een jaar, de hoeveelheid CO<sub>2</sub> die 2.705 bomen in één jaar opslorpen of de hoeveelheid CO<sub>2</sub> uitgestoten door een auto die 42.509 kilometer aflegt.

Mobiel Brussel dankt alle bedrijven en hun medewerkers, alsook alle scholen en ouders van leerlingen die enthousiast deelnemen, en maakt een nieuwe afspraak voor een nieuwe uitdaging volgend jaar.

### Een verslag van de balans van editie 2011 vindt u op :

[www.mobielbrussel.irisnet.be/content/professionelen-en-scholen](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/content/professionelen-en-scholen).

**Christine Heine - Bruxelles Mobilité**  
Direction Stratégie  
[cheine@mrbc.irisnet.be](mailto:cheine@mrbc.irisnet.be)

**Sofie Walschap - Mobiel Brussel**  
Directie Beleid  
[swalschap@mbgh.irisnet.be](mailto:swalschap@mbgh.irisnet.be)

## DEELNEMENDE BEDRIJVEN :

Gemeentebestuur Anderlecht, AG Insurance, Allianz Belgium, Altran, Art & Build, AstraZeneca, Atos Wordline, Bank Degroof, BNP Paribas Fortis, Leefmilieu Brussel, Kliniek St. Anna St. Remi, Universitair ziekenhuis St. Luc, Cofely Services, Comité van de Regio's, Europees Economisch en Sociaal Comité, Rekenhof, OCMW Brussel, Landbouwkrediet, Dexia, Elba Leasehold Hilton Brussels, Electrabel, Elia (Asset & System Operator), Universitaire Faculteiten St. Louis, Fabricom, Fonds voor Arbeidsongevallen, Groep P&V, Huis van de Arbeid, ING Belgium, Nationaal Geografisch Instituut, Landsbond der Christelijke Mutualiteiten, de Federale Verzekering, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Geriatriesch Centrum Magnolia, Office National de la Naissance et de l'Enfance (ONE), Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie (RJV), Federale Politie, Siemens, Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij (BGHM), Solvay Research & Technology, FOD Werkgelegenheid en Sociaal Overleg, Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel (GIMB), MIVB, Total Belgium, Total PetroFina, Université Libre de Bruxelles (ULB), Nationaal Verbond van Socialistische Mutualiteiten (NVSM), Universitair Ziekenhuis Brussel (UZ), Vivaqua, Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (VMSW), Vrij Universiteit Brussel (VUB)

## DEELNEMENDE SCHOLEN :

Saint-Henri, Verrewinkel, Institut de la Providence, Institut Marius Renard, Cateau-Aurore, Dachsbeck, Notre-Dame de la Sagesse primaire, Ecole Plein Air, Van Helmont, Hamaide, Stockel, Tivoli, Adolphe Max, Ecole europeenne Bruxelles 1, Ecole europeenne Bruxelles 2, Institut de la Providence, Athenee Royal de Ganshoren, 7 Bonniers, La Source, Aurore, Athenee Royal Bruxelles II, Parkschool, t'Overbeek, Maria Boodschap, 't Plantzoentje, Sint-Albertusschool En Sint-Jozefschool, De Bron, Mariaschool, Angelusinstituut, Heilig Hartschool, GBS Vande Borne, De Bloeiende Kerselaar, Floralia, De Goudenregen, KA Emanuel Hiel, KA Koekelberg, Sint-Pieterscollege.





# “TAXISTOP, CARPOOLING IN ALLE STATEN”

*Sinds 1978 ontwikkelt Taxistop geregeld nieuwe diensten die het gebruik van persoonlijke goederen rationaliseren. Zowel in de sector van de mobiliteit als de onroerende goederen is het Leitmotiv van Taxistop “meer doen met minder” terug te vinden in alle projecten die de vzw op het getouw zet. Een overzicht.*

## CARPOOLPLAZA



Sinds enkele jaren promoot Taxistop het carpoolen voor woon-werktrajecten. Momenteel gaat nog 68 % van de werknemers met de auto naar het werk. Die verplaatsingen vertegenwoordigen een groot deel van alle verplaatsingen in België en dus is het belangrijk het gedrag van ‘autosolisten’ (automobilisten zonder passagier) te trachten te wijzigen. Daarom stelt Taxistop de nationale databank Carpoolplaza ter beschikking voor particulieren. Iedereen kan er zich inschrijven, een pendelgenoot zoeken en kostendelend rijden. Taxistop werkt overigens samen met bedrijven die hun personeel alternatieve mobiliteitsoplossingen willen aanbieden. Taxistop begeleidt hen bij het promoten van carpooling, het uitwerken van aanmoedigingsmaatregelen en communicatiecampagnes. Brusselse bedrijven kunnen zich gratis in de gegevensbank registreren.

## VOORDELEN VOOR EEN WERKNEMER?

Automobilisten die om de beurt met een passagier rijden en op 25 km van hun werk wonen, sparen jaarlijks zowat 1.850 euro uit. Als het bedrijf carpooling organiseert, zijn de tegemoetkomingen in het woon-werkverkeer overigens belastingvrij. Op de bedrijfssite kan de betrokkene een voorbehouden parkeerplaats krijgen en in geval van problemen garandeert het bedrijf de terugkeer naar huis door de vervoerskosten terug te betalen<sup>1</sup>.

1/ Deze voordelen gelden enkel voor het personeel van bedrijven die carpooling organiseren en de voordelen ingevoerd hebben.

## DE DIENSTEN VAN TAXISTOP

- Carpoolplaza : carpooling voor woon-werktrajecten
- Eurostop : carpooling naar vakantiebestemmingen
- Eventpool : carpooling naar evenementen
- Schoolpool : carpooling naar school
- Centrale des Moins Mobiles : sociaal carpoolen
- Woningoppas
- Huisruil
- Bed & Breakfast
- Cambio : autodelen



Alle diensten worden voorgesteld op [www.taxistop.be](http://www.taxistop.be)



### VOORDELEN VOOR HET BEDRIJF?

De voordelen zijn legio: minder parkeerplaatsen nodig en dus minder kosten, minder stress en betere levenskwaliteit, versterking van het contact tussen diensten, verbetering van de stiptheid, minder absentieïsme, aandacht voor samenleving en milieu, betere bereikbaarheid van het bedrijf en verruiming van de rekruteringsbasis voor bedrijven in industriezones

Info op [www.carpoolplaza.be](http://www.carpoolplaza.be)

### EVENTPOOL

Grootschalige evenementen trekken een massa mensen tegelijk aan. Ook al zien we het aanbod aan openbaar vervoer verbeteren, toch blijven heel wat mensen vasthouden aan de auto om naar dergelijke evenementen te gaan. Daarom heeft Taxistop een applicatie uitgewerkt die de mogelijkheid te biedt een reisgezel zoeken om naar een evenement te gaan en dus het aantal auto's te beperken.

De toepassing bestaat uit 3 delen: een interface op de website van de organisatoren met wie Taxistop samenwerkt, een mobiele website voor gebruik via smartphone en uiteraard een klassieke website.

Met dit gebruiksvriendelijke en ergonomische instrument kan men zich gemakkelijk inschrijven als passagier of chauffeur en een reisgezel vinden die in dezelfde streek woont. Als verschillende passagiers geen chauffeur vinden, brengt het systeem ze in contact met elkaar om hun voor te stellen een taxi te delen. Bovendien bieden bepaalde organisaties met wie Taxistop samenwerkt, voordelen aan carpoolers, zoals voorbehouden parkeerplaatsen of kortingen op het evenement.

De nieuwe toepassing zou eind maart 2012 in gebruik genomen worden. Aarzel dus niet om te blijven carpoolen!

Binnenkort meer info op [www.eventpool.be](http://www.eventpool.be)

### SCHOOLPOOL



Naar aanleiding van 'Printemps de la Mobilité 2011' heeft Taxistop in 6 Waalse scholen een project rond carpooling opgestart: Schoolpool. Zo waren de gemeenten Andenne, Hannut, Charleroi, Court-Saint-Etienne en Wanze de eerste die de instrumenten van Taxistop konden gebruiken: een nagelnieuwe website, een gegevensbank, folders en affiches werd hun ter beschikking gesteld. Taxistop bood hun overigens individuele begeleiding aan tijdens de ontwikkelingsfasen.

Gezien de vele voordelen van carpooling gaven 5 nieuwe scholen te kennen dat zij ook een beroep wilden doen op de ruggeleuning van Taxistop voor het schooljaar 2011-2012. Voor een school draagt carpooling immers bij tot de ontzorging van de verkeersknoep in de schoolomgeving, verbetert de verkeersveiligheid en wordt de buurt aangenamer. Bovendien concreetiseert dit soort project de thema's in verband met leefmilieu, die overigens steeds vaker aan bod komen in scholen.

Het project Schoolpool zou ook in Brussel vaste voet willen krijgen. Scholen, gemeentes of andere instellingen die geïnteresseerd zijn, mogen een seintje geven!

Info op [www.schoolpool.be](http://www.schoolpool.be)







## MINDER MOBIELN CENTRALES



Een van de grootste bekommernissen van deze eeuw is de vergrijzing. Naast gezondheidsproblemen kampen bejaarden ook met moeilijkheden om zich te verplaatsen. Naar de dokter, het gemeentehuis of de bank gaan is vaak een moeilijke onderneming. Soms vinden ze geen enkel aangepast of betaalbaar vervoermiddel ... een droevige vaststelling in de 21ste eeuw. In samenwerking met enkele gemeenten tracht Taxistop deze mensen te helpen bij hun dagelijkse verplaatsingen: deze "Minder Mobielen Centrales" (MMC) vullen de reeds bestaande systemen in de gemeenten aan.

Een Minder Mobielen Centrale wordt doorgaans georganiseerd door het OCMW of de sociale dienst van de gemeente. Het doel van de MMC is vervoermiddelen aan te bieden voor mensen die zich moeilijk zelfstandig kunnen verplaatsen: het gaat dus zowel om bejaarden als licht gehandicapten of mensen met een laag inkomen die zich geen taxi kunnen veroorloven. Vrijwilligers bieden de mogelijkheid om iemand te vervoeren met hun eigen wagen. De trajecten hebben vaak een

sociaal doel: familiebezoek, afspraak bij kapper of dokter, administratieve handelingen in het gemeentehuis, boodschappen doen, ...

Taxistop biedt een totaalpakket aan. Als u dus beslist het project in uw gemeente te implementeren, levert Taxistop de software voor het beheer van de centrale en het nodige materiaal (kilometerboekjes, lidkaarten, ...). Taxistop heeft overigens verschillende verzekeringen afgesloten die zowel voor de gebruikers als de vrijwilligers een dekking bieden.

Kortom, er is niet veel nodig om een centrale op te starten en de burgers een doeltreffende dienst aan te bieden.

**Als u vragen hebt over onze diensten of meer informatie wenst, kan u contact opnemen met Sandrine Vokaer :  
tel. 02/227.93.07 - svo@taxistop.be**

**Sandrine Vokaer**  
Taxistop  
svo@taxistop.be









## ONTWERP VAN STRATEGISCH VOETGANGERSPLAN 2012-2040

# “WAAROM NOG EEN PLAN ERBIJ?”

*In het Iris 2-plan wordt een dynamisch beleid ten gunste van actieve verplaatsingsmodi aangekondigd. Toch voldoen de voorschriften uit het plan niet om een actief beleid voor voetgangers en fietsers uit te stippelen. Na een audit van het algemene fietsbeleid werd er een tweede fietsplan opgezet. Dezelfde audit toegepast op het voetgangersbeleid wees uit dat er vaak te weinig aandacht geschonken wordt aan de voetgangers en dat deze verplaatsingswijze ook een strategisch plan verdiende. Uit het richtplan met acties voor de voetgangers 2010/2012 kwamen een reeks acties voort, waaronder de opstelling van een ontwerp van strategisch voetgangersplan 2012/2040. Dit ontwerpplan wordt ter raadpleging voorgelegd in 2012.*

De werkzaamheden met betrekking tot het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) in het vooruitzicht van 2040 hebben ons gesterkt in het idee dat het stappen dringend als volwaardige verplaatsingswijze naar voren geschoven moest worden. Stappen houdt uitdagingen in voor een duurzame stad op sociaal, economisch en milieuvlak.

Het draagt bij tot de ontwikkeling van een duurzame verplaatsingscultuur, samen met het openbaar vervoer en de fiets. Het helpt ook het hoofd te bieden aan de bevolkingstoename, door te vermijden dat er te veel gerekend wordt op het openbaar vervoer op drukke verkeersassen. Het is toegankelijk voor iedereen, goedkoop en goed voor de gezondheid omdat het voor beweging zorgt terwijl veel mensen een te sedentair leven leiden in de stad. Stappen

is ook goed voor de economie, niet alleen omdat mensen langs handelszaken wandelen en de voetganger flexibel is, maar ook voor de zetels van zowel nationale als internationale bedrijven wiens personeel een gezellig stadscentrum apprecieert waar veel verplaatsingen te voet afgelegd kunnen worden.

***Is het niet overdreven te stellen dat er geen rekening gehouden wordt met de voetganger?***

Alles hangt af van de manier waarop de vraag benaderd wordt. Momenteel worden enkel de aspecten die te maken hebben met de veiligheid van de infrastructuur behandeld, maar hoe staat het met de tellingen van de voetgangers vóór een project, de analyse van de wensen, de studie van het gebruik van de openbare ruimte door de voetgangers (waaronder kinderen en bejaarden)?

We kunnen ons niet meer beperken tot minimumcriteria voor voetgangers, want zij vertegenwoordigen toch 32 % van de verplaatsingen. De ambitie van het Gewest is overigens dit aandeel nog te verhogen en de voetganger centraal te stellen in het stadsbeeld. In plaats van alleen maar het minimum aan te bieden, de voetganger te verdragen, hem enkel te bekijken als het de verkeersveiligheid aangaat, moeten we hem veeleer vertroetelen, aan zijn behoeften trachten te beantwoorden, hem het comfort van de wegbedekking bieden en het imago van de voetganger opkrikken.

Om dat doel te bereiken stelt het plan “Go10” voor, dat alle thema’s aankaart die behandeld moeten worden als men bij inrichtingswerken rekening wil houden met de voetganger. Enkele van die thema’s zijn korte en ononderbroken parcours, vlotte overschakeling op openbaar



vervoer, multifunctionele ruimten, zo veel mogelijk plaats, comfortabele materialen, autonomie, vlotte toegang tot aantrekkelijke plekken, veiligheid voor iedereen, autolowe buurten voor de gezondheid van de voetganger.

***Moet er hogerop niet gewerkt worden aan het beeld van een voetgangervriendelijkere stad?***

Dat spreekt voor zich. Het plan gaat uit van de vaststelling dat Brussel een polycentrische stad is met kernen op schaal van de voetganger. In een straal van 500 meter moeten voetgangers vlot kunnen circuleren en rechtstreeks hun doel kunnen bereiken. Dat kan aan de hand van veilige oversteekplaatsen, short-cuts, loopbruggen, toegang tot openbaar vervoer. Obstakels moeten weggewerkt worden. Het is belangrijk dat er zones afgebakend worden om het veiligheidsgevoel te verhogen, door middel van zone 30, woonzones, voetgangerszones, speelstraten, voetwegen en fietspaden.

Er moet naar hogere kwaliteit gestreefd worden op het vlak van alle aspecten die de voetganger aanbelangen: veilige

en korte oversteekplaatsen, afbakening, trottoiruitstulpingen, meer ruimte voor voetgangers.

Er zal een toolbox ter beschikking gesteld worden om bij de uitwerking van projecten uit te leggen hoe men storend transitverkeer kan vermijden en inzetten op de gezondheid van de voetganger en de kwaliteit van de lucht.

***Is stedenbouw geen doorslaggevende factor om een stad te creëren op schaal van de voetgangers en is het niet te laat om verandering teweeg te brengen?***

Dat klopt, maar er blijven mogelijkheden bestaan. Elke dag worden er beslissingen genomen die de leefomgeving van de voetganger veranderen: gebouwen worden opgetrokken of afgebroken, bijzonder bestemmingsplan, aankoop van belangrijke sites voor herstructurering, ...

Als er een nieuw project aangevat wordt, is het eerste wat gedaan moet worden de plaats van de voetgangers te “reserveren” om te zorgen dat zij geen tijd hoeven te verliezen. Het doel is “mazen” van 50 meter op 50 meter te creëren en

die met elkaar te verbinden, doorheen gebouwen of via verhogingen.

De knooppunten van het openbaar vervoer moeten echte “hubs” zijn voor voetgangers, met een degelijke toegankelijkheid in een straal van 500 meter, en informatie aanbieden om vanaf het metro - of treinstation te voet verder te gaan.

Er moet specifieke aandacht geschonken worden aan de handelswijken en de grote stations om die plaatsen aan te passen aan de werkelijke stroom voetgangers en hun behoeften.

Een handelswijk wordt ingericht en bestudeerd met evenveel zorg als een winkelgalerij, met ruime en comfortabele trottoirs, functioneel en degelijk stadsmeubilair, kunstwerken, beplantingen, ... Na een multidisciplinaire studie zou de optie van de voetgangerszone ook aan bod moeten komen.

De structurerende ruimten moeten uitgetekend worden in functie van de voetgangers en herzien worden zodat ze veel plaats ter beschikking krijgen. Dat zou het geval kunnen zijn, bij voorbeeld





voor de vijfhoek, de grote lanen van de kleine ring en de middenring en symbolische projecten zoals de Ricard-brug, de promenade op de Stalingradlaan, de omgeving van het Zuidstation of het Rogierplein.

Verkeersveiligheid moet een prioriteit blijven, maar moet veeleer streven naar de beperking van de snelheid van de auto's dan de voetgangers achter veiligheidsbarrières te duwen.

**Om echte vooruitgang te boeken moet er dus op verschillende vlakken gewerkt worden?**

Dat is een hele klus. Het plan moet operationeel gemaakt worden en de follow-up moet georganiseerd worden.

We moeten de wetsteksten herzien om die prioriteit kracht bij te zetten, vademecums opstellen met goede praktijkvoorbeelden, het handboek van de openbare ruimte herwerken en de "voetgangercultuur" aan alle ontwerpers doorgeven.

Het "behoeftenrooster" van de voetganger moet op alle projecten toegepast

worden en de voetgangersprojecten moeten aanspraak kunnen maken op betoelaging. De gemeenten zouden aangemoedigd moeten worden om hun voetgangersbeleid te herzien aan de hand van een walkpad-audit en gemeentelijke voetgangersplannen. Op alle niveaus dient er voorrang gegeven te worden aan de kwaliteit van de inrichtingen, de wegbedekking en de netheid.

In het beheerscontract met de MIVB moet er aandacht gaan naar de overschakeling naar de modus "voetganger" vanaf haltes of stations.

Bovendien moet men aandacht schenken aan de mening van de voetgangers aan de hand van de barometer van de mobiliteit, tellingen en studies over het kwalitatieve en voor ogen houden dat een beleid met aandacht voor personen met beperkte mobiliteit een beleid is ten dienste van alle weggebruikers.

Tot slot moeten we ook bescheiden blijven en niet vergeten dat leren in het buitenland en vorming verstrekken bij ons twee cruciale zaken zijn om vooruit te gaan.

**Is het mogelijk de oudste verplaatsingswijze ter wereld nieuw leven in te blazen?**

Uiteraard. Er moet gewerkt worden aan het beeld van het stappen om het een tweede jeugd te geven. De mens houdt van vrijheid en autonomie en zodra de voorwaarden daar gunstig voor zijn, neemt de voetganger het over. Als de voetganger ruimte toegewezen krijgt, zal hij die onmiddellijk innemen.

Volgens de recentste cijfers is het modaal aandeel van de voetganger gestegen van 28 % in 1999 tot 32 % in 2011!

Gezonder leven, snelheid en betrouwbaarheid zijn troeven die uitgespeeld moeten worden om die stijging te bestendigen. Voor vele inwoners, handelszaken en bedrijven gaat een terugkeer naar de stad die trend nog versterken.

Aan ons om ze in het beleid een warm hart toe te dragen!

**Pierre-Jean Bertrand**  
Mobiel Brussel  
Directie Beleid  
pjbertrand@mrbc.irisnet.be

# ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTEENAREN 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   |
| Mobiliteitsdienst   | 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@ucclle.be           |
| Brackelaire Myriam  | A. Gilsonplein 1              | 1170 Watermaal-Bosvoorde    | 02/674.74.34 | 02/674.74.25 | mbrackelaire@wb.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 [jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.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 [jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.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)**