

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

“Uitdagingen
inzake mobiliteit en
beheerscontract MIVB”

DRIEMAANDELIJKS NR.34 | ZOMER | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Overzicht van de mobiliteit is van start gegaan!
- De mobiliteit in vier Brusselse wijken onder de loep
- Toolbox Mobiliteit”, om u te dienen
- Mobiliteitsconvenant in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: *Bijakten voor de concretisering van een duurzaam mobiliteitsbeleid*

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Etterbeek in het zadel
- De fietsbrevet, een school voor het leven
- Het mobiliteitsbeleid in Namen
- De kwaliteit van de ongevalsstatistieken onder de loep

EDITORIAAL	03
DE UITDAGINGEN VAN DE BRUSSELSE MOBILITEIT EN HET NIEUWE BEHEERSCONTRACT VAN DE MIVB	06
DE MIVB VALT IN DE PRIJZEN BIJ DE EUROPESE WEDSTRIJD 'TALENT VOOR MOBILITEIT'	08
HET OVERZICHT VAN DE MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST IS VAN START GEGAAN!	09
DE MOBILITEIT IN VIER BRUSSELSE WIJKEN ONDER DE LOEP	13
ETTERBEEK IN HET ZADEL	17
DE FIETSBREVET, EEN SCHOOL VOOR HET LEVEN	19
HET MOBILITEITSBELEID IN NAMEN: DE KWALITEIT VAN DE ONGEVALSSTATISTIEKEN ONDER DE LOEP.....	22
MOBILITEITSCONVENANT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST: VAN DE THEORIE NAAR DE PRAKTIJK "BIJAKTEN VOOR DE CONCRETISERING VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID"	27
TOOLBOX MOBILITEIT", OM U TE DIENEN	29
DE KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENSTATISTIEKEN ONDER DE LOEP	33

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

ADMINISTRATEUR DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UURFRIJING EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Geoffrey de Wilde d'Estmael, Kevin Lebrun, Michel Hubert, Christian Van de Velde, Laurence Sailliez, Laurent Barthélémy, Catherine Noël, Hadiel Holail, Julie Bérard, Yvan Casteels, Nathalie Focant

VERTALING : Liesbeth Vankelcom, 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





De Mobiliteitsgids draait nog een laatste rondje voor de zomerstop. Als vakantietaak buigen we ons met de MIVB nog even over de uitdagingen van de mobiliteit voor morgen. De bevolkingstoename, tewerkstelling en opleiding, leefmilieu, armoedebestrijding en ook de internationalisering van het Gewest ... allemaal zaken die in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling beschreven worden, brengen ons vaker dan we zouden denken, bij de uitdagingen op het vlak van mobiliteit. Om die uitdagingen aan te pakken moeten we eerst de mobiliteit verbeteren en het netwerk van het openbaar vervoer uitbreiden.

Zowel het Gewest als de gemeenten moeten die ingrepen en de effecten ervan op de mobiliteit in goede banen leiden. In dat kader worden er vandaag reeds bakens uitgezet. De Mobiliteitsgids haalt er in dit nummer enkele aan. Het gewestelijk Overzicht van de Mobiliteit moet tot een diagnose komen met alle partijen die bij de Brusselse mobiliteit betrokken zijn, de uitwisseling van informatie bevorderen en streven naar synergie. De mobiliteitsconvenanten en de bijakten – een kader voor samenwerking tussen Gewest, gemeenten, politiezones en de MIVB – of andere instrumenten zoals de Toolbox Mobiliteit moeten de gemeenten ondersteunen bij de uitvoering van het lokaal beleid voor duurzame mobiliteit.

De gemeenten kunnen ook een voortrekkersrol spelen door het voorbeeld te geven aan de burgers, bij voorbeeld door de actieve verplaatsingswijzen te promoten. De betrokkenheid van gemeenten bij projecten zoals Bike Experience, Ciclovía of het fietsbrevet toont - als dat nog nodig was – dat fietsen in de stad geen utopie is van enkele dromers, maar een dagelijkse werkelijkheid geworden is.

In het najaar zal de Mobiliteitsgids de spots ook richten op een nieuw initiatief van het Gewest in samenwerking met de gemeenten en de scholen: de voetgangersrijen. Maar dat is een ander verhaal. Geniet intussen van de vakantie!

De redactie



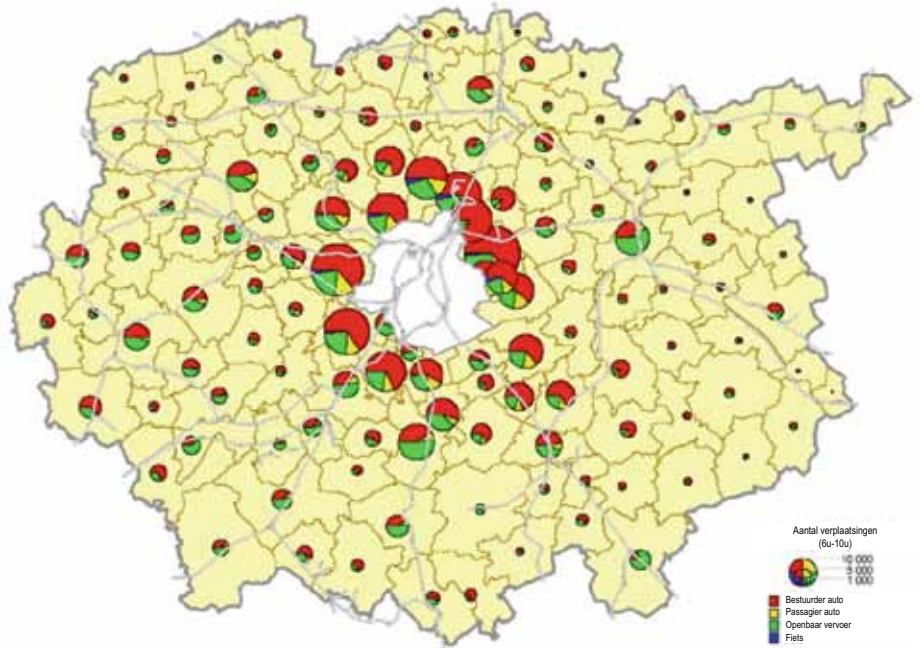
“DE UITDAGINGEN VAN DE BRUSSELSE MOBILITEIT EN HET NIEUWE BEHEERS-CONTRACT VAN DE MIVB”

DE BRUSSELSE MOBILITEIT

Volgens TomTom¹ is Brussel de meest dichtgeslibde stad van Europa. Onze hoofdstad staat op de eerste plaats, vóór Warschau en Londen. Zo wordt op 38,9 % van de 407 km hoofdwegen 70 % trager gereden dan de maximale snelheid. Door de werkzaamheden aan het viaduct van Vilvoorde en de sluiting van de Wettunnel aan het Schumanplein deze zomer zal de situatie er ongetwijfeld niet op verbeteren. Na Brussel komt Warschau. De Poolse hoofdstad heeft te kampen met vertragingen op 38,1 % van het 498 km lange wegennetwerk. Op de derde plaats staat Londen met een filepercentage van 34,5 % voor 1.990 km wegen. Het Verenigd Koninkrijk onderscheidt zich overigens met het grootste aantal steden in de top 50: naast Londen vinden we er nog 15 andere steden van meer dan 500.000 inwoners terug, waaronder Edinburgh en Manchester in de top 10. Duitsland en Frankrijk zijn elk goed voor 6 steden. Maar Toulouse, Lyon, Marseille en Parijs staan ook in de top 10, terwijl München de eerste Duitse stad is, met slechts een 25e plaats. In Nederland staan Amsterdam en Rotterdam respectievelijk op de 21e en 22e plaats.

Brussel wordt gekenmerkt door een groot aantal pendelaars, want meer dan de helft van de banen in het Brussels Gewest zijn ingevuld door pendelaars (356.000 pendelaars op 650.000 jobs).

Uit de bovenstaande afbeelding van de provincie Brabant blijkt dat de mogelijkheden voor het openbaar vervoer nog groter zijn in de Brusselse rand, waar de auto een marktaandeel van om en bij de 75 % heeft. De huidige dichtslibbing van Brussel kan



deels verklaard worden door de afwezigheid van een regionaal expresnet.

Brussel is een stad van korte trajecten. Uit een recente studie van het BIM is gebleken dat meer dan 25 % van de verplaatsingen in Brussel korter dan één kilometer is en meer dan 60 % korter dan vijf kilometer.

Het Iris I plan, dat de Brusselse regering in 1998 goedkeurde, had als doelstelling om de verkeersdrukte tijdens het spitsuur in Brussel met 6 % te verminderen tegen 2010 in vergelijking tot 1991. Het plan werd deels geïmplementeerd, maar is er niet in geslaagd deze doelstelling te bereiken en zelfs niet een voldoende overdracht van het gebruik van de auto naar wandelen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer teweeg te brengen. In die periode werden vooral grote in-

spanningen geleverd met betrekking tot het openbaar-vervoersaanbod, wat leidde tot een aanzienlijke stijging van de frequentie. Tussen 2000 en 2011 is het aantal verplaatsingen met de MIVB gestegen van 170 naar 329 miljoen, zijnde een toename met 93 %. Tegelijk is het marktaandeel van het openbaar vervoer over het algemeen stabiel (circa 48 %) gebleven, wat wijst op een globale stijging van de verplaatsingen.

BRUSSEL VERANDERT, DE MOBILITEIT OOK

In het kader van het toekomstige Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) dat momenteel uitgewerkt wordt, moet Brussel 5 uitdagingen aanpakken:

1. De bevolkingsgroei, vooral als gevolg van een hoog intern geboortecijfer

1/ Deze studie werd in juni 2011 gepubliceerd. Om de lijst van de meest dichtgeslibde steden samen te stellen, gebruikte TomTom de verkeersinformatie van zijn gps'en die continu verbonden zijn, en de gegevens die via zijn website verzonden werden.

en een sterke migratiestroom. Volgens de recentste voorspellingen zal het Brussels Gewest tegen 2040 een sterke bevolkingsgroei kennen. Het inwonersaantal voor 2040 wordt geraamd op 1,42 miljoen, zijnde een stijging van de bevolking met 30 % (+ 320.000 mensen) in vergelijking met 2010. De voorspellingen kondigen aan dat meer dan de helft van die groei zich tegen 2020 zal doortrekken (+ 170.000 mensen). Die bevolkingsstijging zal echter niet homogeen zijn. Zo is het aantal inwoners van Sint-Jans-Molenbeek sinds 2000 al met 24,5 % toegenomen. Het Federaal Planbureau verwacht een nieuwe groei van 22 % tegen 2020.

2. Tewerkstelling, opleiding en onderwijs, nog versterkt door de gevolgen van de financiële crisis in combinatie met de bevolkingsgroei, waardoor steeds meer jongeren op de arbeidsmarkt terecht komen.
3. Milieu, wat inhoudt dat Brussel een voorbeeld moet stellen op het gebied van duurzame ontwikkeling en mobiliteit. Het GPDO streeft daarom naar een verlaging van de uitstoot van broeikasgassen.
4. De strijd tegen de armoede en de dualisering van de stad: het GPDO zal in de meest kwetsbare wijken nieuwe programma's voor stadsvernieuwing moeten opstellen en streven naar vlot bereikbaar openbaar vervoer.
5. De internationalisering: het GPDO zal de internationale dimensie van het Gewest ontwikkelen, waarbij het de inwoners zoveel mogelijk laat meegenieten. Het zal ook het internationale imago versterken en op grootstedelijke schaal inwerken dankzij de samenwerking tussen de drie gewesten.

Om deze 5 uitdagingen te kunnen inlossen, zal de mobiliteit verbeterd en het openbaar vervoer aanzienlijk uitgebreid moeten worden. Het hoofdstuk over stadsmobiliteit in het regeerakkoord 2009-2014 is gericht op de ontwikkeling van het openbaar vervoer dat een internationale hoofdstad waard is en dat ten dienste van alle Brusselaars staat.

In 2010 heeft de overheid in het gewestelijk mobiliteitsplan Iris II als doel vooropgesteld de dichtslibbing en de vervuiling

tegen 2018 te verminderen. De ambitieuze doelstellingen kunnen als volgt samengevat worden: een vermindering van het autoverkeer in het Brussels Gewest met 20 % in vergelijking met 2001, een modaal aandeel van de fiets van 20 % en ten slotte de opslorping van elke verwachte mobiliteitsstijging door de fiets en het openbaar vervoer.

Om deze doelstellingen te bereiken heeft de regering het Iris II plan goedgekeurd. Dat plan omvat een reeks maatregelen die de modale overdracht moeten bevorderen en duurzame mobiliteitsoplossingen moeten bieden. Deze potentiële maatregelen hebben als doel het autogebruik te ontmoedigen door de organisatie of zelfs de vermindering van de parkeermogelijkheden op de openbare weg, de invoering van een tarifiering voor het gebruik van het wegennet, de specialisatie van de wegen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen, enz. Andere initiatieven moeten de ontwikkeling van alternatieve vervoersmiddelen dan de auto bevorderen, zoals de aanleg van fietsroutes, de uitbreiding van de capaciteit van de transitparkings en natuurlijk de verbetering van het openbaar vervoersaanbod. Zo bepaalt het Iris II plan, net als het regeerakkoord 2009-2014, dat de uitbreiding van het openbaar vervoer de absolute prioriteit van de Brusselse openbare besturen blijft op het gebied van mobiliteit.

De komende vijftien jaar zullen hoogstwaarschijnlijk gekenmerkt worden door een toenemende vraag naar verplaatsingen met het openbaar vervoer in het Brussels Gewest.

BEHEERSCONTRACT VAN DE MIVB 2012-2016

Naast deze sterke groei van de vraag moet ook rekening gehouden worden met de hogere eisen van de reizigers op het gebied van kwaliteit en dienstverlening, gekoppeld aan een verzadigde infrastructuur en een aanbod waarvan de uitbreiding tijd vraagt (bestelling van materiaal, beschikbare ruimte en toekenning van vergunningen voor de bouw van stelplaatsen en werkplaatsen voor het onderhoud van voertuigen, ...). De uitdaging van het nieuwe beheerscontract is dan ook doelstellingen op het vlak van service vast te leggen die beantwoorden aan de verwachtingen van de gebruikers, en

te anticiperen op de stijging van de vraag, met het oog op het evenwicht tussen vraag en aanbod om de kwaliteit van de diensten en de tevredenheid van de gebruikers te waarborgen.

DE UITDAGING VAN DE CAPACITEIT

Volgens de MIVB en Mobiliteit Brussel zou het aantal reizen tegen 2016 tussen 400 en 475 miljoen per jaar schommelen (zijnde een stijging van 30 tot 50 % in vergelijking met 2010, afhankelijk van de snelheid waarmee de maatregelen uit het Iris II plan uitgevoerd worden). Tegen 2025 verwachten de MIVB en Mobiliteit Brussel zowat 550 miljoen reizen per jaar (zijnde een stijging van 75 tot 80 % in vergelijking met 2010). In 2040 zouden we een verdubbeling van de vraag mogen verwachten, vergeleken met de situatie in 2010.

Gezien de verzadiging van het huidige aanbod zal het Gewest de komende tien jaar de capaciteit van zijn stedelijk openbaar-vervoersnet aanzienlijk moeten vergroten, vooral door enkele bestaande lijnen aan te passen en nieuwe lijnen aan te leggen voor vervoersmiddelen met een grote capaciteit (metro's, bussen en trams met een hoog serviceniveau). Naast de uitbreiding van het netwerk zal de capaciteit verhoogd worden door de optimalisering van het bestaande aanbod, de aankoop van extra voertuigen en de ontwikkeling van de nodige infrastructuur voor het stallen en onderhouden van de nieuwe voertuigen. Het busaanbod zal versterkt moeten worden om op korte termijn aan de vraag te kunnen beantwoorden, wat van de reissnelheid voor bussen en trams dus een prioritaire uitdaging van het nieuwe beheerscontract maakt.

Om de verschillende scenario's voor de uitbreiding van het aanbod te kunnen uitvoeren, moeten een aantal technische problemen in het huidige netwerk (bv. verbetering trechter Vooruitgangsstraat en Grondwettunnel) opgelost worden en nieuwe opslaginfrastructuren en voorzieningen voor bovengrondse voertuigen gebouwd worden, zoals de tramstelplaats op de Marconi-site, een nieuwe stelplaats voor gelede bussen en een nieuwe tramterminus aan het Centraal Station.

Naast de uitbreiding van het netwerk tegen 2016 zal in het beheerscontract ook



sprake zijn van een aantal studies en projecten voor de ontwikkeling van het aanbod voor de periode na 2017, zoals:

- de automatisering van de metrolijnen 1 en 5 (PULSAR), inclusief de vervanging van 43 handmatig gestuurde metrotreinen door nieuw geautomatiseerd rollend materieel, perronegels en een nieuw systeem voor controle en sturing van de voertuigen op afstand;
- de uitbouw van de metrolijn op de Noord-Zuid-as tussen Albert en Bordet, inclusief een nieuwe tunnel tussen het Zuidstation en Anneessens en tussen het Noordstation en Bordet;
- de verlenging van de tramlijn in de Woluwelaan tot de Marcel Thirylaan;
- de omvorming van buslijn 71 tot een tram, tussen het Centraal Station en de nieuwe ontwikkelingspool Delta;
- de trambediening van Tour & Taxis vanaf het Rogierplein of zelfs vanaf het Centraal Station;
- de haalbaarheidsstudie voor de bouw van tunnels voor openbaar vervoer ter hoogte van de Pleinlaan (station Etterbeek) en het Meiserplein, de metrobediening van het zuiden van de stad (Ukkel) en de geoptimaliseerde bediening van de hefboomzones en de gebieden van gewestelijk belang, vooral Delta en Heizel;
- de studie van nieuwe projecten voor na 2020, zoals de aanleg van transregionale lijnen, meer bepaald de Ni-noofsesteenweg, lijnen 3 en 51 richting Parking C aan de Heizel, lijn 4 richting Ruisbroek, lijn 62 van Eurocontrol

naar Zaventem en Diegem en lijn 94 van Roodebeek naar Brussel Nationaal Luchthaven; de aansluiting tussen de Leopold III-laan, het Noordstation en Tour & Taxis (TEOR-project); de omvorming van de buslijnen 49 en 95 tot een tram; de automatisering van de metrolijnen 2 en 6; openbaar vervoer naar hefboomzones en gebieden van gewestelijk belang.

DE UITDAGING VAN DE FINANCIERING

Deze ontwikkelingen vergen een enorme financiering, die geraamd wordt op een bedrag van 1,2 tot 1,8 miljard euro, naast een verhoging van de jaarlijkse dotatie aan de MIVB met 4,24 %.

Gezien deze financiële uitdagingen zou de sector in het kader van het nieuwe beheerscontract over meer middelen moeten beschikken om zich verder te kunnen ontwikkelen, door op alle pijlers van zijn financieel evenwicht te steunen:

1. Optimalisering van de eigen ontvangsten: dit omvat de ontvangsten uit de verkoop van vervoersbewijzen, maar ook andere ontvangsten, zoals opbrengsten uit reclame en de verhuur van handelsruimten en uitzonderlijke opbrengsten gekoppeld aan de verkoop van bepaalde onroerende goederen en terreinen.
2. Rationalisering van de exploitatiekosten: dit omvat de beheersing van alle exploitatiekosten.
3. 3Onderzoek naar nieuwe financieringsbronnen: dit omvat het aangaan van leningen door de MIVB in geval van een budgettaire decon-

solidatie (ESR 95), het sluiten van publiek-private samenwerkingsverbanden voor bepaalde soorten investeringsprojecten en de bijdrage van de privésector tot de uitbreiding van het netwerk en het aanbod, waarvan deze sector de voornaamste begunstigde is.

4. Verhoging van de overheidsmiddelen voor de financiering van de sector: deze verhoging van de middelen kan verkregen worden via diverse bronnen zoals Beliris, nieuwe potentiële opbrengsten in de gewestbegroting en de herfinanciering van het Gewest.

BESLUIT

Mobiliteit staat centraal in de uitdagingen met betrekking tot de toekomst van Brussel (bevolkingsgroei, tewerkstelling, ...). De komende vijftien jaar zullen wellicht gekenmerkt worden door een stijging van de vraag naar verplaatsingen met het openbaar vervoer in het Brussels Gewest. Het toekomstige beheerscontract van de MIVB speelt dus een essentiële rol in die uitdagingen. Het contract zal de te bereiken doelstellingen moeten vastleggen en de nodige middelen aan de MIVB en het Gewest (Mobiël Brussel) toekennen, zodat zij hun verschillende rollen zo goed mogelijk kunnen vervullen.

Geoffroy de Wilde d'Estmael
MIVB – Director Strategy & Innovation
dewildeg@stib.irisnet.be

LAST MINUTE... DE MIVB VALT IN DE PRIJZEN BIJ DE EUROPESE WEDSTRIJD 'TALENT VOOR MOBILITEIT'



Jean-Luc de Wilde, prijswinnaar

In het kader van de Europese vakbeurs voor mobiliteit in Parijs van 4 tot 7 juni vond de wedstrijd 'Talent voor Mobiliteit' plaats. Deze wedstrijd zet mannen en vrouwen in de bloemetjes die positieve initiatieven nemen voor de evolutie van de sector.

Dit jaar ging de prijs voor beste manager naar Jean-Luc de Wilde, Senior Manager voor strategische planning en Europese projecten bij de MIVB.

Jean-Luc is 45 jaar en jurist en econoom van opleiding. Hij is al sinds jonge leeftijd actief op het gebied van duurzame mobiliteit en richtte in 1992 de vereniging Pro Velo (www.provelo.org) mee op, waar hij van 1995 tot 2004 instond voor de directie en de ontwikkeling. Via de evenementen Dring Dring en 'een maand met de fiets', rondleidingen met de fiets, fietslessen en het studiebureau voor fietsinfrastructuur is Pro Velo er in één decennium in geslaagd om de fiets geleidelijk aan weer in het Brusselse straatbeeld te krijgen.

Jean-Luc werd in 2005 aangeworven bij de MIVB en is er verantwoordelijk voor de strategische planning. Zo stelde hij samen met het Brussels Hoofdstedelijk

Gewest het beheerscontract 2007-2011 op en zorgt hij sindsdien voor de follow-up. Dit contract bekrachtigde de transparantie van het aanbod en van de financieringen, het beheer van de kwaliteit op elk niveau en de opname van ambitieuze investeringen. Terwijl hij volop aan het beheerscontract werkte, coördineerde hij ook het ingewikkelde proces voor de opstelling van het bedrijfsplan 2008-2012 dat op de drie pijlers van duurzame ontwikkeling gericht is.

Opdat de MIVB Europese financiering zou kunnen genieten en knowhow zou kunnen uitwisselen met andere maatschappijen, stelde hij twee grote projecten voor, die goedgekeurd werden, in het kader van het Europese programma Interreg:

- TramStore21: duurzame tramstelplaatsen bouwen voor de 21e eeuw (2008-2013 – 10,7 miljoen euro). Er werden drie duurzame stelplaatsen gebouwd (Rotterdam, Dijon en Blackpool) en er werden 40 thematische verslagen geschreven. Een mooi voorbeeld van internationale samenwerking op topniveau (www.tramstore21.eu)
- Ticket to Kyoto: de CO₂-uitstoot in het openbaar vervoer verlagen (2010-2014 – 12,7 miljoen euro) (www.tickettokyoto.eu)

Voor Ticket to Kyoto werkten vijf partners uit Noordwest-Europa samen, namelijk de RATP in Parijs, TfGM in Manchester, RET in Rotterdam, moBiel in Bielefeld en de MIVB in Brussel, als projectleider. Het is in vele opzichten een opmerkelijk project en Jean-Luc is er zeer blij mee:

- Mobiliserend: er waren honderden personeelsleden betrokken bij de verlaging van de CO₂-uitstoot in vijf grote bedrijven en er werden tientallen quickwins op het vlak van energie behaald.
- Vernieuwend: er werden 16 investeringen opgezet, die door andere ver-

voersmaatschappijen bijgestuurd werden, met zeer geavanceerde technieken, zoals voor de recuperatie van de remenergie van de metro.

- Strategisch: in het kader van het project werd er voor elk bedrijf een CO₂-balans opgemaakt en een CO₂-actieplan voor 2020 opgesteld. Er werden ook acties georganiseerd om de context te beïnvloeden en hefboomeffecten te bewerkstelligen op de te voeren acties.
- Mediagericht: campagnes gericht tot het grote publiek, de week van de energie, publicaties, website, ... er werd aan alles gedacht.

Doorheen zijn projecten herkende de jury verschillende eigenschappen die Jean-Luc tracht te ontplooiën sinds hij in het beroepsleven stapte:

- visionair: hij bedenkt relevante, positieve en vernieuwende projecten
- verenigend: hij slaagt erin om betrouwbare partners en capabele mensen aan te trekken en ze te doen samenwerken
- resultaatgericht: hij is volhardend en overtreft steeds de verwachte resultaten
- geëngageerd om de sector te doen uitblinken

Toen hij de prijs in ontvangst nam, bedankte Jean-Luc alle mensen met wie hij al meer dan twintig jaar samenwerkte ten dienste van duurzame mobiliteit. Hij hoopt ook de kans te krijgen om de komende jaren nog andere grootse projecten op het getouw te kunnen zetten. Want de uitdagingen zijn legio in deze tijden van klimaatverandering en de uitputting van de aardolievoorraden. In dat kader gaat de combinatie openbaar vervoer - fiets zeker een mooie toekomst tegemoet: hij verwacht dan ook dat er op dat vlak nog vele inspanningen geleverd zullen worden



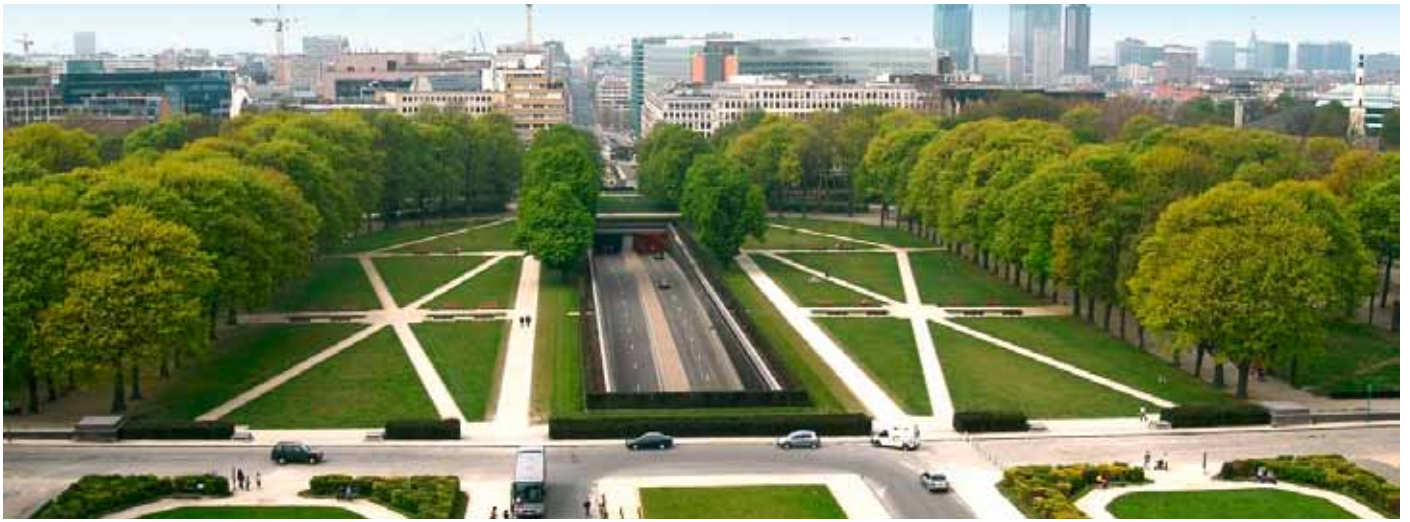
Stelplaats Starr Gate in Blackpool (Verenigd Koninkrijk) - copyright Tony Stevenson



Stelplaats Ateliers in Dijon (Frankrijk)



Stelplaats Beverwaard in Rotterdam (Nederland) - copyright R.Keus



“HET OVERZICHT VAN DE MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST IS VAN START GEGAAN!”

WAAROVER GAAT HET?

Hoewel het “Overzicht van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest” op papier al een tijdje bestaat, zit het pas sinds kort in de operationele fase. Concreet heeft de Directie Strategie van Mobiel Brussel het Centre d'études sociologiques (CES) van de Facultés Universitaires Saint-Louis (FUSL) de opdracht gegeven om de talrijke beschikbare gegevens te analyseren. Voor deze analyse werd samengewerkt met onderzoekers van andere universiteiten (ULB en VUB) om de uitwisselingen en een interdisciplinaire benadering van de mobiliteitsproblematiek te bevorderen. Het Overzicht van de mobiliteit streeft dan ook 3 hoofddoelstellingen na:

- Een gedeelde diagnose stellen tussen de verschillende mobiliteitsactoren in Brussel, terwijl de kennis vandaag verbrokkeld is.
- De gegevens met elkaar in verband brengen om hun bereik en grenzen te onderzoeken en om bepaalde tenden-

sen hieruit te distilleren of te relateren (analyse en follow-up van de gegevens).

- Deze gegevens toegankelijk en makkelijk bruikbaar maken voor een publiek van specialisten (mandatarissen, kabinetten, besturen, studie bureaus, ...) maar ook van geïnteresseerden (journalisten, burgers, ...).

Het werk van de universitaire onderzoekers zal gepubliceerd worden in de Katernen van het Overzicht van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De eerste twee Katernen zullen gericht zijn op de verplaatsingen van personen. De eerste publicatie, die in juni verscheen, gaat meer bepaald over het vervoersaanbod terwijl de tweede zich toespitst op de verplaatsingen van personen en de evolutie van deze verplaatsingen. In principe heeft het Overzicht niet als doel om zelf gegevens te verschaffen, wat niet betekent dat het geen nieuwe gegevens zal publiceren. Bovendien zal het Overzicht zich niet beperken tot de samenvatting van ge-

gevens, hoewel dit de basis vormt, maar streeft het er ook naar om originele en meer gerichte analyses te maken, ondanks een zekere verbrokkeling met betrekking tot de gegevens, de analyse-optiek, enz.

HET EERSTE KATERN BIEDT EEN OVERZICHT VAN HET VERVOERSAANBOD IN BRUSSEL

In de eerste publicatie “Het vervoersaanbod in Brussel” beginnen de auteurs Kevin Lebrun, Michel Hubert, Frédéric Dobruszkes en Philippe Huynen met een beschrijving van de achtergrond. Zo bespreken zij de verschillende ruimte- (lokaal, gewestelijk, grootstedelijk, ...) en tijdschalen (dag, week, jaar, ...) die relevant zijn om de dagelijkse mobiliteit te begrijpen. Er wordt vastgesteld dat de keuze van de ruimteschalen vaak een compromis is tussen de wetenschappelijke relevantie en de operationele relevantie (beschikbaarheid van gegevens). Zo worden, buiten het Brussels Gewest, meerdere opdelingen binnen en buiten Brussel gebruikt afhankelijk van elk geval: wijken van de Wijkmonitoring, statistische

FIGUUR 1. EVOLUTIE VAN DE BIJZONDERE WERKROOSTERS IN HET BRUSSELS GEWEST

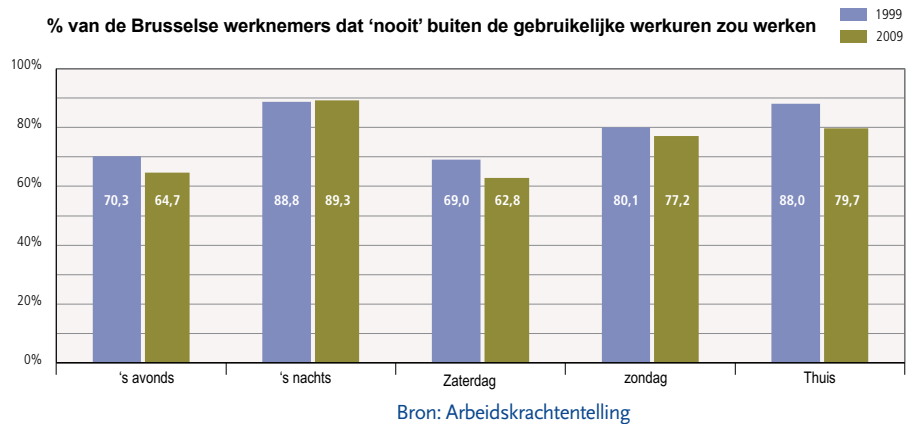
buurten, GEN-zone, ... Daarnaast wordt de evolutie van de tijdschalen besproken. Dit heeft niet alleen betrekking op de meest regelmatige activiteiten, zoals het werk (figuur 1), wat leidt tot een vergroting van het in aanmerking genomen tijdsspectrum (door niet langer alleen te focussen op het spitsuur), maar ook de activiteiten naast het werk (hobby's, vrienden en familie bezoeken, ...) die tegenwoordig (in aantal) de hoofdreden van de verplaatsingen zijn.

Als tweede achtergrondelement bespreken de auteurs de demografische context die volop aan het veranderen is. Naast de interne bevolkingsgroei in het Brussels Gewest, die nu wel bekend is, wordt ook de bevolkingsgroei in de rest van de GEN-zone verduidelijkt, waarbij trouwens een groter inwonersaantal betrokken is.

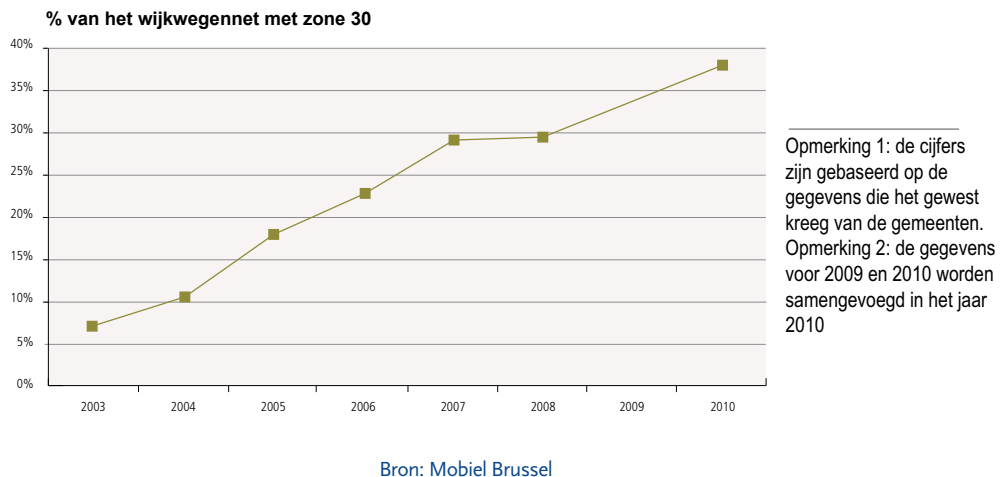
Daarna komen de belangrijkste activiteitenpolen in het Brussels Gewest en de GEN-zone aan bod die het merendeel van de verplaatsingen teweegbrengen. Zo wordt dieper ingegaan op werkgelegenheid, onderwijs, handel en cultuur, hoewel de auteurs erop wijzen dat het niet gemakkelijk is om de activiteiten, die niet altijd behoren tot de bevoegdheden van het Brussels Gewest, integraal in kaart te brengen. Het resultaat is een grootstad waarin een groot aantal activiteiten geconcentreerd blijft in het stadscentrum terwijl alsmat grotere externe polen verschijnen. Het gevolg is een spreiding van de verplaatsingen, met vooral een toenemend aantal pendelaars vanuit Brussel en van de trajecten van de ene randgemeente naar de andere.

EEN VOORBEELD: ENKELE GEMEENTELIJKE GEGEVENS OVER HET WEG-AANBOD

Het eerste Katern gaat grotendeels over de analyse van het vervoersaanbod. Het vervoersaanbod wordt gedefinieerd als zijnde "het geheel van middelen die op een bepaald grondgebied aangewend worden opdat mensen zich zouden kunnen verplaatsen". Waar mogelijk wordt een onderscheid



FIGUUR 2. STIJGING VAN HET AANTAL ZONES 30 IN BRUSSEL



gemaakt tussen het "dynamische aanbod", namelijk alles wat beweging mogelijk maakt (openbare wegen, vervoersnetwerken, ...), en het "statische aanbod", namelijk de uitrustingen om te parkeren, te wachten of te pauzeren, die tevens voor een groot deel een vervoersmiddel aantrekkelijk maken.

Aangezien de Mobiliteitsgids een initiatief van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB) is, geven we hier als voorbeeld enkele van de gemeentelijke gegevens waarover we beschikken, waarmee we in dit geval een deel van het Brusselse wegaanbod kunnen beschrijven.

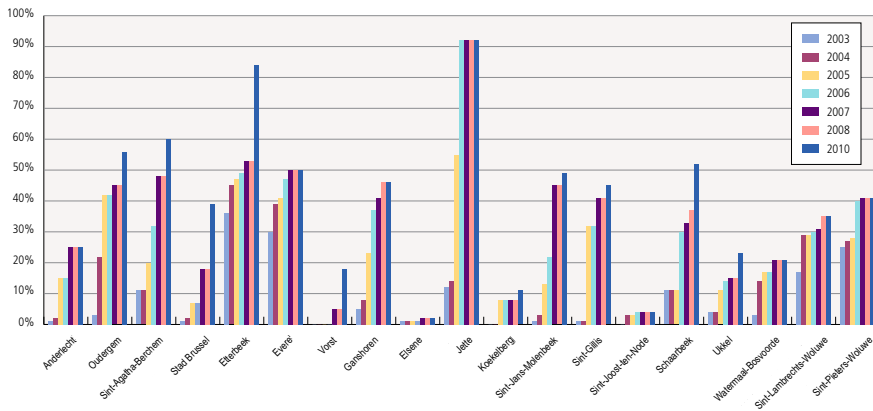
Zo zijn er de gegevens over de geleidelijke omvorming van lokale wegen in

zones 30, die de voorbije jaren sterk in aantal toegenomen zijn, zoals blijkt uit figuur 2.

Algemeen kunnen we stellen dat het percentage van het wijkwegennet waar een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt, gestegen is van 7 % in 2003 naar 38 % in 2010. Hoewel het om een aanzienlijke stijging gaat, is de stijging niet constant. De grootste stijging vond immers plaats tussen 2004 en 2007, terwijl in de daaropvolgende periode een zekere terugloop merkbaar is. Die terugloop is zeer opvallend in vele Brusselse gemeenten, aangezien een groot deel van de stijging tussen 2008 en 2010¹ het gevolg is van de invoering van zone 30 in de Vijfhoek. Deze dateert van september 2010 en heeft betrekking op de

^{1/} Aangezien er in 2009 geen gegevens verzameld werden, was het niet mogelijk om de evolutie van 2010 met die van 2009 te vergelijken.

FIGUUR 3. EVOLUTIE VAN DE ZONES 30 IN DE BRUSSELSE GEMEENTEN



Bron: Mobil Brussel, juni 2011

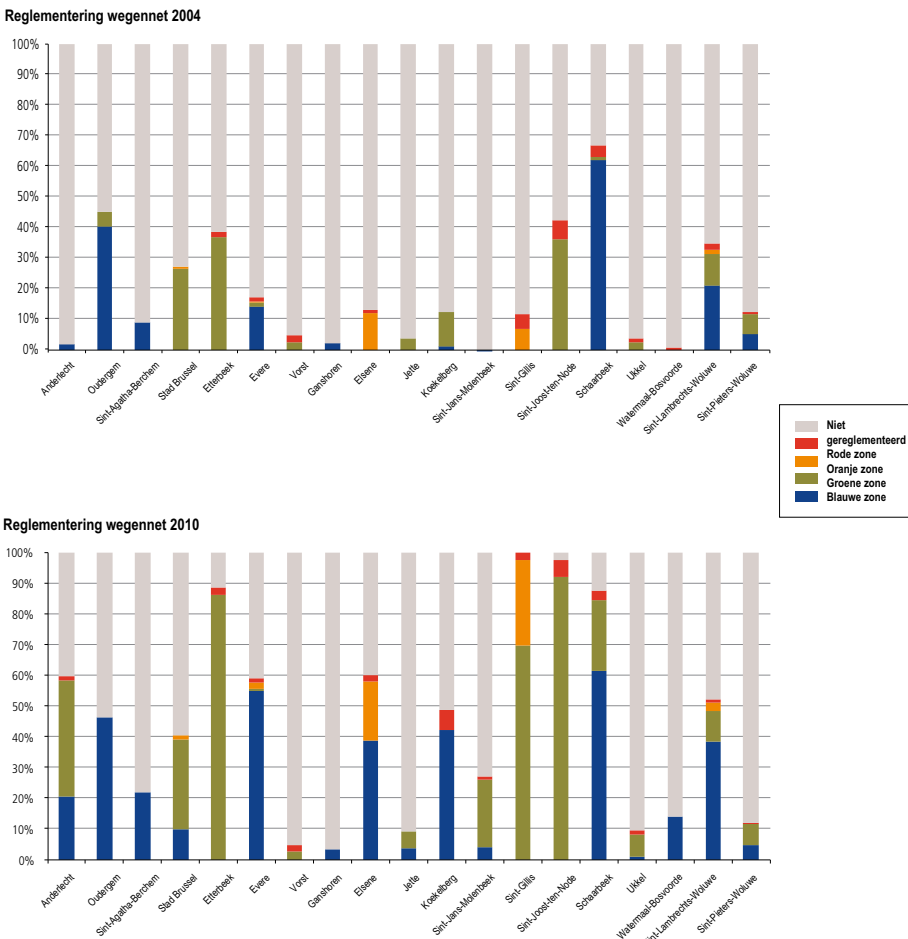
hele Vijfhoek, met de voorlopige uitzondering van de centraal gelegen lanen (Lemonnierlaan, Anspachlaan, Jacquainlaan, Maxlaan) en de Diksmuidelaan.

Maar het grootste contrast ligt ongetwijfeld in de analyse van de cijfers per gemeente (figuur 3). Terwijl in de gemeente Jette voortaan bijna alle wijkwegen zones 30 zijn (meer dan 90 %), is dit in andere gemeenten slechts het geval voor 10 % van het wijkwegennet en zelfs minder (meer bepaald Elsene, Koekelberg en Sint-Joost-ten-Node).

Wat de parkeermogelijkheden betreft – die zoals we weten een doorslaggevende factor vormen voor het autogebruik – kwamen we te weten dat er ongeveer 750.000 parkeerplaatsen zijn in Brussel, waarvan het grootste deel (62 %) buiten de openbare weg gelegen zijn. Voor het deel van de parkeerplaatsen op de openbare weg (38 %) geldt dat de reglementering toeneemt, maar nog niet geharmoniseerd is. Met bijna één op twee gereguleerde parkeerplaatsen in Brussel is de huidige situatie (2010) het resultaat van een snelle evolutie, zoals blijkt uit de grafieken van figuur 4. Het contrast tussen de twee jaren is frappant. Over het algemeen is het percentage niet-gereguleerde parkeerplaatsen tussen 2004 en 2010 gedaald van 81 % naar 56 %. Deze evolutie sluit met name aan op de doelstelling van het gewestelijk mobiliteitsplan Iris 2 om de parkeerplaatsen op de openbare weg tegen 2018 met 16 % te verminderen, wat overeenkomt met een vermindering van zo'n 45.000 plaatsen, zijnde een totaal aanbod van circa 235.000 parkeerplaatsen.

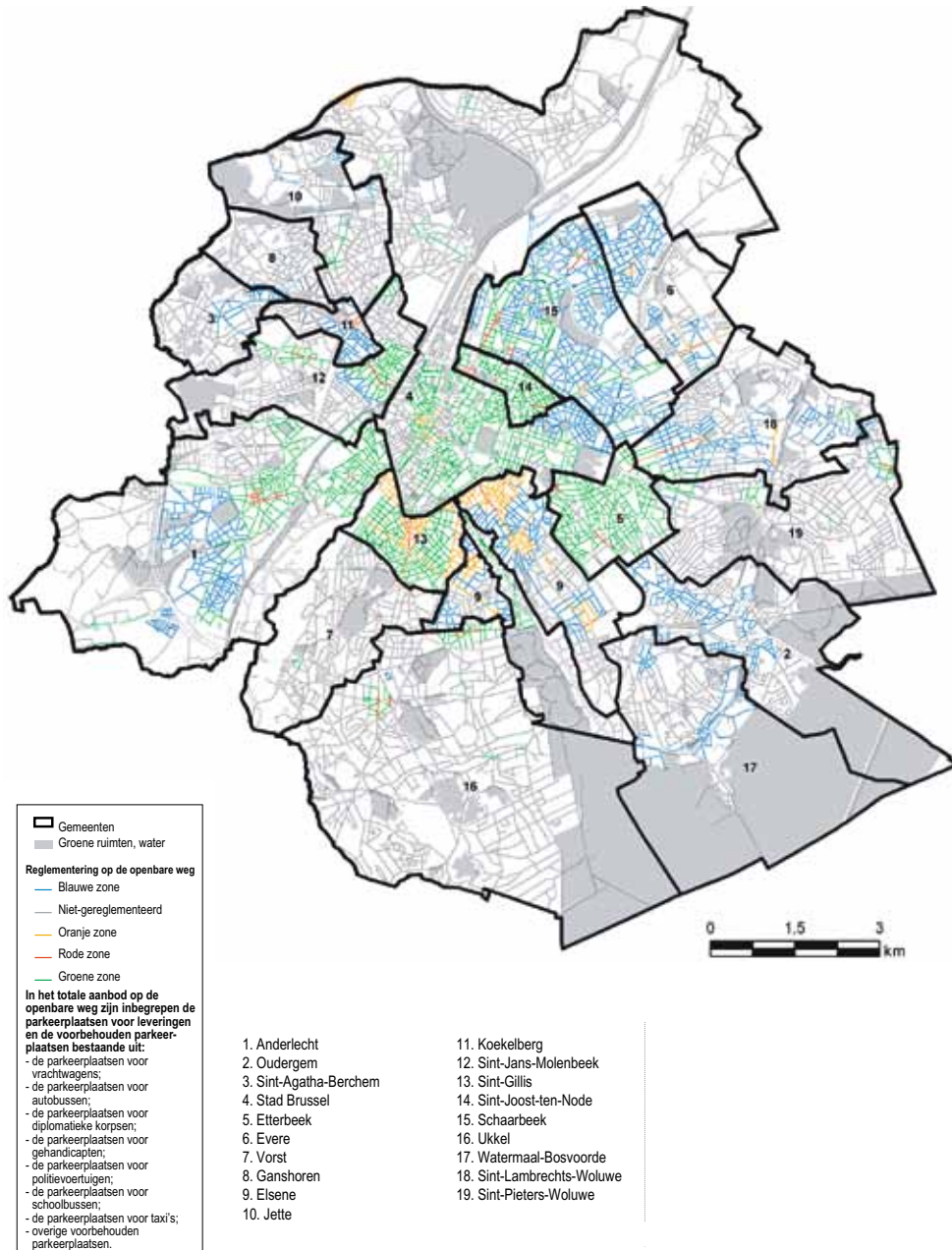
Hoewel een specificatie per gemeente interessant kan zijn, is de gemeentelijke opdeling echter niet erg geschikt om zich een goed ruimtelijk beeld te vormen van de toegepaste reglementering (bv. stad Brussel). Daarom zal een gedetailleerde kaart ongetwijfeld meer duidelijkheid verschaffen (figuur 5).

FIGUUR 4. REGLEMENTERING VAN HET BRUSSELSE WEGENNET PER GEMEENTE: RAMINGEN 2004 EN 2010



Bron: Mobil Brussel, juni 2011

FIGUUR 5. REGLEMENTERING VAN DE PARKEERMOGELIJKHEDEN OP DE OPENBARE WEG



Bron: Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ramingen 2010

Hoewel de verschillende reglementeringen vooral terug te vinden zijn in het centrum (Vijfhoek) en de eerste gordel van de stad, valt het op dat er zich in de gemeenten vrij duidelijke tendensen aftekenen. Zo stellen we in de eerste gordel vast dat terwijl Sint-Gillis, Etterbeek en Sint-Joost-ten-Node veeleer opteren voor groene zones, Elsene en Schaarbeek de blauwe zones verkiezen. Deze verschillen, op een zo compact niveau als dat van de gemeenten, zijn niet geschikt om het de gebruikers gemakkelijker te maken om zich een mentale kaart (vereenvoudigd beeld) voor te stellen van de toegepaste

reglementering naarmate men bijvoorbeeld de Vijfhoek nadert.

In het eerste Katern wordt natuurlijk ook het fiets-, voetgangers- en openbaar-voervoersaanbod besproken, aangevuld door een analyse van het internationale aanbod in Brussel. Maar dit kunnen geïnteresseerde lezers zelf ontdekken door een exemplaar van de publicatie aan te vragen (zie kader).

TOEKOMSTIGE PUBLICATIES

Het tweede Katern, dat eind 2012 zou moeten verschijnen, zal de verplaatsingen van personen en de evolutie van deze verplaat-



HOE KUNT U DE EERSTE PUBLICATIE "HET VERVOERSAANBOD IN BRUSSEL" AANVRAGEN ?

Hoe kunt u de eerste publicatie "Het vervoersaanbod in Brussel" aanvragen?

Voor een papieren versie van het eerste Katern van het Overzicht belt u naar het nummer 0800 94 001 (groen nummer – gratis via een vaste lijn).

U kan ook een elektronische versie van het document aanvragen per e-mail naar: mobilbrussel@mbhg.irisnet.be.

U kan het ook gewoon downloaden op de website van Mobil Brussel: www.mobilbrussel.irisnet.be

In het Frans :

www.bruxellesmobilite.be/observatoire-mobilite

In het Nederlands :

www.mobilbrussel.be/kenniscentrum-mobiliteit

singen bespreken, onder meer op basis van de resultaten van de Beldam-enquête. Zodra deze samenvatting van vraag en aanbod klaar is, zal een derde publicatie zich toespitsen op de impact van de verschillende vervoersmiddelen op het milieu en de veiligheid en dergelijke. Dan zouden gerichtere analyses moeten volgen, zonder de logistiek en het goederenvervoer te vergeten.

Kevin Lebrun et Michel Hubert

Fac. Univ. St. Louis
kevin.lebrun@fusl.ac.be
hubert@fusl.ac.be

“ DE MOBILITEIT IN VIER BRUSSELSE WIJKEN ONDER DE LOEP ”

In 1999 vroeg Mobiel Brussel een enquête betreffende de mobiliteit van de klanten in vier handelskernen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: de Kleerkopersstraat en de Louizaflessenhals (Brussel), de Wayezstraat (Anderlecht) en het Dumonplein (Sint-Pieters-Woluwe). Twaalf jaar later, in 2011, werd de enquête herhaald in dezelfde wijken.



Terwijl de enquête in 1999 begin februari verricht werd, werd die van 2011 uitgevoerd door Espaces Mobilités en Sonocom aan het einde van de zomer (tussen 27 augustus en 10 september). In totaal werden 2.400 klanten en 200 handelaars ondervraagd tijdens de openingsuren van de handelszaken.

Er waren drie doelstellingen: de mobiliteitsgewoontes van de klanten in deze kernen onderzoeken, ze vergelijken met de indrukken van de handelaars en de evolutie ten opzichte van 1999 analyseren.

HET PROFIEL VAN DE BESTUDEERDE WIJKEN

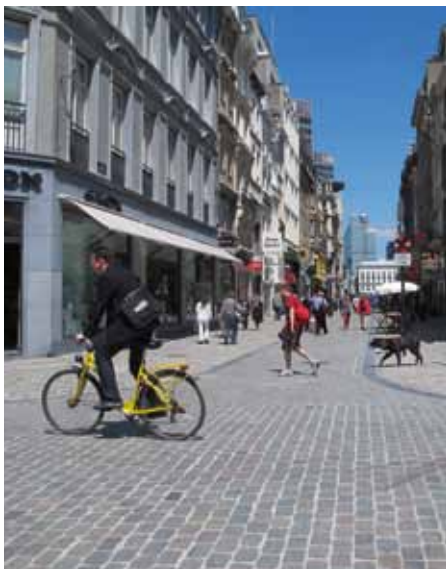
Bij de eerste enquête werden de handelskernen geselecteerd op basis van hun goede bereikbaarheid per metro. Ze verschilden van elkaar op het vlak van hun stedelijke en sociaal-economische kenmerken van de wijken waar ze ge-

legen zijn. Dat is nog steeds het geval bij de tweede enquête: de Kleerkopersstraat en de Louizaflessenhals, in het stadscentrum, hebben een zekere uitstraling over het hele Gewest, terwijl de Wayezstraat en het Dumonplein veeleer plaatselijk belang hebben en residentieel zijn in zeer verschillende gemeenten. In de vier kernen bieden de handelsvoornamelijk artikels voor persoonlijke uitrusting aan en daarna komt voeding, diensten of horeca.

De bereikbaarheid van de bestudeerde wijken met het openbaar vervoer is doorgaans goed. Alle wijken zijn bereikbaar per metro, tram en bus en de frequentie van het vervoer is aanzienlijk toegenomen sinds 1999 (stijging met 40 tot 50 % voor Kleerkopers, Louiza en Wayez, en nagenoeg 10 % voor Dumon).

De bereikbaarheid met de wagen is ook geëvolueerd als gevolg van allerlei aanpassingen (bv. autovrije zones, eenrichtingsstraten) en vooral het parkeerbeleid in de vier wijken. Het parkeeraanbod langs de weg is overal ingeperkt en dat wordt deels opgevangen met openbare parkings (Kleerkopers en Louiza). De regelgeving betreffende het parkeren bevordert de circulatie van de voertuigen en ontmoedigt langparkeren.

Hoe staat het met de fietsers en de voetgangers? Terwijl de infrastructuur rond het Dumonplein en de Kleerkopersstraat verbeterd is (bv. brede trottoirs, autoloze zones, fietsparkings), is de situatie nog minder gunstig in de Louizaflessenhals en de Wayezstraat. Er waren overigens werken aan de gang in die laatste kern op het ogenblik van het onderzoek, wat het verkeer uiteraard beïnvloedde.

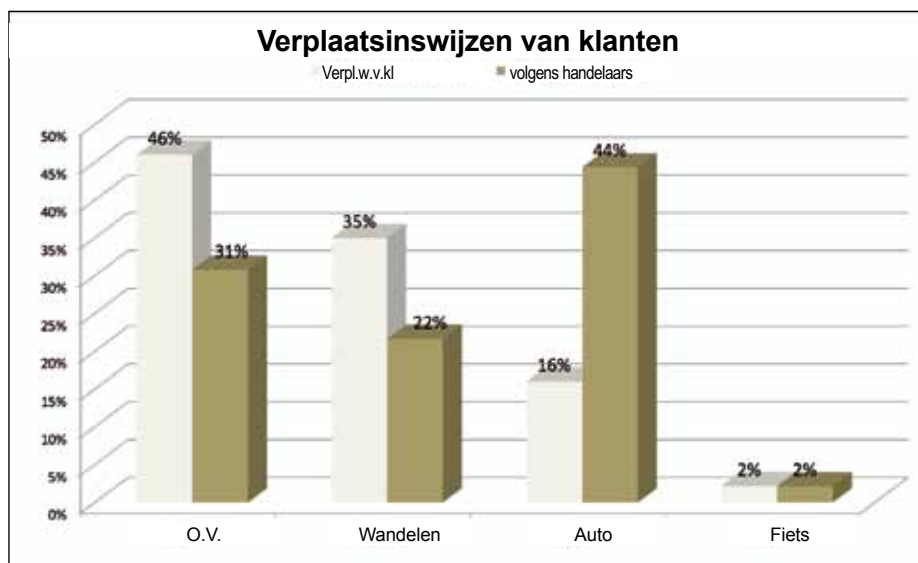
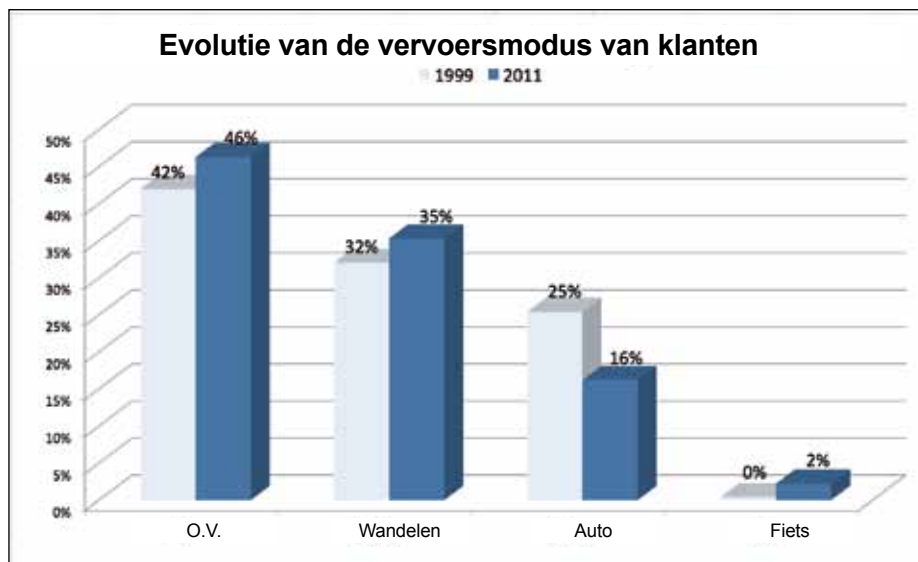


In de vier kernen zijn de klanten merendeels vrouwen (52 % voor de Kleerkopersstraat en tot 66 % voor het Dumonplein). De klanten zijn ook grotendeels jongeren (tussen 18 en 34 jaar, behalve voor het Dumonplein, waar de verdeling heterogeen is) en vaak studenten (daarna volgen bedienden/ambtenaren en gepensioneerden). Die resultaten zijn vergelijkbaar met die van 1999, ook al kan het verschil in periode waarin de enquête verricht werd, de resultaten licht beïnvloeden. In de twee kernen van het stadscentrum zijn de klanten veelal alleenstaanden, terwijl in de twee andere kernen koppels met kinderen lichtjes in de meerderheid liggen.

HANDELSKERNEN VLOT BEREIKBAAR

Als aan de klanten gevraagd wordt of ze moeilijkheden ondervinden om hun handelskern te bereiken, antwoordt 57 % neen, wat een duidelijke verbetering vormt ten opzichte van 1999. Als er moeilijkheden zijn, blijken dat voornamelijk problemen met het openbaar vervoer of druk verkeer. Op weekdagen wordt ook geregeld melding gemaakt van lawaai of te veel reizigers in het openbaar vervoer.

Doorgaans zijn de klanten tevreden over de toegankelijkheid van hun handelskernen: dat is het geval voor 89 % van de klanten van het Dumonplein, 82 % van de klanten van de Kleerkopersstraat, 80 % van de klanten van de Louizaflessenhals en 73 % van de Wayezstraat. Voor het Dumonplein en de Kleerkopersstraat liggen die gegevens in het



verlengde van die van 1999, maar die van de Wayezstraat minder (wat deels toe te schrijven is aan de reeds vermelde werken). De handelaars van de Wayezstraat en van het Dumonplein vinden de tevredenheidsgraad van hun klanten over de bereikbaarheid van de kernen vrij goed, maar dat geldt niet voor die van de Kleerkopersstraat en de Louizaflessenhals, die de tevredenheid onvoldoende vinden. Misschien verklaren de chronische verkeersproblemen in het centrum die indrukken gedeeltelijk.

KETTINGVERPLAATSINGEN EN AFNEMEND AUTOGEBRUIK

Meer dan 70 % van de klanten oefent een activiteit uit in Brussel alvorens ze zich naar een handelskern begeven. Toch is de lokale rol van Dumon en Wayez als kern en de supraregionale

rol van Kleerkopers en Louiza duidelijk (respectievelijk meer dan 20 % en meer dan 10 % klanten uit Vlaanderen of Wallonië). Ten opzichte van 1999 kaderen de aankopen van de klanten steeds meer in een «verplaatsingsketen»: de klant doet boodschappen alvorens zich te ontspannen, tijdens de middagpauze, nadat hij of zij de kinderen ophaalt aan de school, ...

Maar hoe verplaatsen de klanten zich? In de vier bestudeerde handelskernen vormen het openbaar vervoer en te voet gaan de voornaamste verplaatsingswijzen, samen goed voor meer dan 80 % van de verplaatsingen in de Kleerkopersstraat, de Louizaflessenhals en de Wayezstraat. Op het Dumonplein blijft 30 % van de ondervraagde klanten voor de auto opteren, maar de fiets wint er terrein als interessant alternatief. Glo-

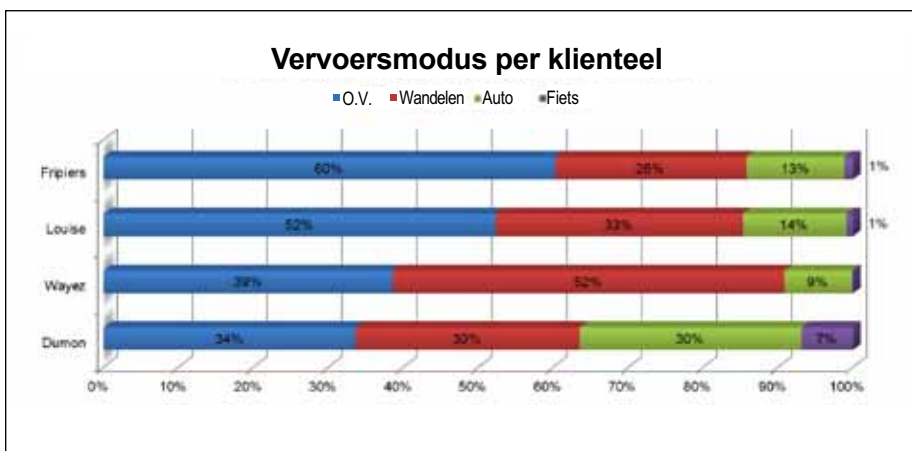


baal genomen komen steeds minder klanten met de auto. In vergelijking tot 1999 zien we voor alle wijken een daling met meer dan 9 punten van de automobilisten (van 25,4 % naar 16,2 %) die verschuiven naar andere verplaatsingswijzen (4 punten naar openbaar vervoer, 3 naar wandelen en 2 naar de fiets). De verschillen zijn aanzienlijk tussen de kernen, maar de daling is overal merkbaar: voor de Kleerkopersstraat daalt het aantal autogebruikers van 15,9 % in 1999 naar 13,1 % in 2011, voor de Louizaflesenhals van 31,5 % naar 13,7 %, voor de Wayezstraat van 17,3 % naar 9 % en voor het Dumonplein van 34 % naar 30 %.

Ondanks deze resultaten overschatten de handelaars het aandeel klanten dat met de wagen komt aanzienlijk, behalve aan het Dumonplein. Er zijn enkele verschillen merkbaar tussen de weekdagen en het weekend. 's Zaterdags wordt de wagen twee keer meer gebruikt in Wayez en Louiza dan in de week en 1,5 keer meer in Kleerkopers.

Om hun keuze van vervoersmodus te verklaren vermelden de klanten in de eerste plaats – ongeacht hun vervoerswijze – de snelheid. De tweede motivering verschilt naar gelang van de gekozen verplaatsingswijze: automobilisten wijzen op het comfort, terwijl openbaarvervoergebruikers en fietsers blij zijn dat ze geen parkeerproblemen hebben.

Een ander element waarnaar de enquête peilde, is de tijd die de klanten in de verschillende handelskernen doorbrengen. In de lokale kernen doet 50 tot 60 % van



de klanten zijn boodschappen in minder dan een uur. Dat is omgekeerd in het stadscentrum, waar 60 tot 70 % van de klanten meer dan een uur blijft. Ten opzichte van 1999 is het aantal bezoeken van korte duur in de vier kernen toegenomen. Voetgangers en fietsers brengen ongeveer 25 minuten minder door in de wijken dan de gebruikers van het openbaar vervoer en 35 minuten minder dan de automobilisten. Ze komen evenwel vaker. Voetgangers maken de helft van de cliënteel uit dat meermaals per week boodschappen doet in deze vier kernen.

GEWOONTES WIJZIGEN

We kunnen heel wat lessen trekken uit de enquête: in vergelijking met 1999 is het aanbod voor het openbaar vervoer en de fiets verbeterd. Het is evenwel niet ingrijpend veranderd voor de voetgangers (uitgezonderd voor de Kleerkopersstraat). Het parkeerbeleid is veranderd in de vier kernen. Alternatieven voor de auto werden gepromoot en versterkt om

een adequaat antwoord te bieden op de stijging van het aantal korte bezoeken en de complexer geworden kettingverplaatsingen. Daarnaast stellen we ook veranderingen vast in de mobiliteitsgewoontes van de klanten bij hun verplaatsingen naar de handelskernen. Het hoge percentage automobilisten (70 %) dat nochtans over alternatieven voor de wagen beschikt om naar hun handelskern te gaan, toont aan dat er nog heel wat marge bestaat en er nog inspanningen geleverd moeten worden om andere verplaatsingswijzen te bevorderen.

Info: raadpleeg www.mobielbrussel.irisnet.be/news/de-bereikbaarheid-van-handelszaken-onderzocht

Christian Van de Velde
Mobiel Brussel – Directie Strategie
cvandavelde@mrbc.irisnet.be



Ontdek je stad met de fiets
Découvrez ta ville à vélo

CYCLOVIA

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE



17/06

15/07

19/08

21/10

ANIMATION
ANIMATIE
11 > 18H/U

TOUS LES 3^{ÈMES} DIMANCHES DU MOIS
ELKE 3^{DE} ZONDAG VAN DE MAAND



ONTDEK DE GEWESTELIJKE FIETSRUTES VAN BRUSSEL / DÉCOUVREZ LES ITINÉRAIRES CYCLABLES RÉGIONAUX DE BRUXELLES

UNE INITIATIVE DE / EEN INITIATIEF VAN

16 GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID nr 34 // zomer 2012

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel

“ ETTERBEEK IN HET ZADEL ”

De gemeente Etterbeek sleutelt al jaren aan een (pro)actief mobiliteitsbeleid. De gemeente tracht de wegen zo in te richten om de verplaatsingen te optimaliseren en het mobiliteitsbeleid van vandaag en morgen te kunnen uitvoeren, maar daar blijft het niet bij. Inwoners en gemeentepersoneel worden er ook gesensibiliseerd voor de hinder die veroorzaakt wordt door overdreven gebruik van de wagen. Daarom heeft Etterbeek beslist zich aan te sluiten bij de “Bike Experience”.



Voor het plezier van het fietsen, voor het leefmilieu, voor een vlotter verkeer, voor de gezondheid en om een goed voorbeeld te stellen doet de gemeente mee aan de editie 2012 van de Bike Experience.

RESULTAAT NOG BETER DAN VERWACHT!

De mobilisering van de overheid en het personeel overtrof alle verwachtingen. Een vijftiental leden van het gemeentepersoneel fietste reeds dagelijks of toch regelmatig naar het werk, maar dat aantal verdubbelde dankzij dit initiatief.

HOE KUNNEN WE ONZE TROEPEN MOTIVEREN?

De eerste stap was de voorlegging van het project aan het college van burgemeester en schepenen. Maar zelfs met hun goedkeuring was er nog geen zekerheid. Koude, regen, de welgekende hoogteverschillen in Brussel zijn obstakels die wel eens overschat worden door potentiële kandidaten. Hoe kunnen we die vooroordelen overwinnen?

Het eerste communicatiekanaal dat gebruikt werd, was de dienstnota. Het voordeel van die nota is dat ze informatie officieel onder het personeel ver-

spreidt. Daarna kwamen er affiches in alle gemeentegebouwen.

Na enkele dagen – de inschrijvingstermijn was zeer kort – schakelde het mobiliteitsteam van de gemeente een versnelling hoger. Zij zochten rechtstreeks contact en maakten van elke gelegenheid gebruik om mensen te overhalen: personeelsevents, samen in de lift, voor of na een vergadering met collega's van andere diensten. Mondeling contact heeft altijd meer effect. Het eindresultaat was onverhoopt goed: 19 inschrijvingen en daarbovenop nog 5 leden van het college!



Burgemeester Vincent De Wolf en gemeentesecretaris Christian Debaty zullen niet wachten tot mei 2013 om de actie te herhalen!



Dat uitstekende resultaat heeft de gemeente ertoe aangezet niet tot een volgende editie van de Bike Experience te wachten om het stalen ros van stal te halen, want de ervaring toonde aan dat de gemeente kon bogen op overtuigde fietsers om de meest terughoudenden – maar die er toch zin in hadden – over de streef te trekken om te durven fietsen in de stad.

VERSCHILLENDE VERWACHTINGEN, MAAR HETZELFDE DOEL VOOR IEDEREEN

De coaches die de leerling-fietsers begeleiden, hopen te bewijzen dat:

- fietsen altijd plezierig is, ongeacht het weer
- minirokjes en maatpakken niet zo oncomfortabel zijn als je zou denken
- Brussel heuvelachtig is, maar fietsen er toch mogelijk blijft
- de kandidaat-fietsers zich ontpopt tot een frequente fietser
- De doelstellingen:
- aantonen dat het verkeersreglement ook op fietsers van toepassing is
- bewijzen dat fietsen niet gevaarlijk is, noch op het fietspad noch in het verkeer
- geïnteresseerden overtuigen dat fietsen geen tijdverlies inhoudt



Inès, een gemotiveerde en overtuigde kandidaat, en "fietsdeskundige" coach Laszlo.

De kandidaten hopen:

- vrij te kunnen circuleren langs aangename trajecten
- hun angst te overwinnen tegenover andere weggebruikers
- op een aangename manier aan sport te doen

SAMEN, IN GOEDE MAAR NIET IN SLECHTE TIJDEN!

Naast de theorie en de angst om de fiets te nemen is de Bike Experience ook de gelegenheid voor nieuwe (en mooie?) ontmoetingen. De fietsersverenigingen die bij de Bike Experience betrokken zijn, hadden immers als voornaamste taak teams te vormen met een kandidaat en een coach: dat werkt motiverend!

Om de deelnemers aan te moedigen kregen ze twee keer een bio-ontbijt aangeboden. Maar dat initiatief vond minder bijval. Bijsturing mogelijk: te vroeg? te weinig zon?

NEVENEFFECTEN

Naast dit initiatief en de sensibilisering, preventie en andere maatregelen ter bevordering van het fietsgebruik, zoals de fietspremie en de aankoop van dienstfietsen (o.a. elektrische), besliste de gemeente ook de fietsparking voor het gemeentepersoneel uit te breiden.

Laurence Sailliez
 Mobiliteitsadviseur
 Gemeente Etterbeek
lsailliez@etterbeek.irisnet.be

“ DE FIETSBREVET, EEN SCHOOL VOOR HET LEVEN ”



Al generaties lang is het normaal dat kinderen leren zwemmen en zwembrevetten behalen. Dat geldt ook voor het verkeer en a fortiori het fietsen: we moeten het geleidelijk aanleren en indien mogelijk onder begeleiding van een professional (gespecialiseerde monitoren, leerkrachten, opvoeders, politie op de fiets, ...). Het wegverkeer is op bepaalde tijdstippen erg druk. Jongeren moeten dus leren zich autonoom te verplaatsen. Dat is wat het fietsbrevet voorstelt, een dynamisch en participatief project dat in uw gemeente uitgewerkt kan worden.

BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

Le Brevet du Cycliste constitue un cursus. Het fietsbrevet is een leerproces dat uitmondt in een evaluatie en afgesloten wordt met een document dat bewijst dat het kind voor de verschillende proeven van het brevet geslaagd is. Het is geen equivalent van het rijbewijs dat zou waarborgen dat het kind veilig is in alle mogelijke situaties met de fiets op straat. Integendeel, het is de aanzet van een leerproces, dat verder doorlopen moet worden met het gezin, onderweg naar school en dergelijke.

De cursus wordt aangeboden aan de leerlingen van het vijfde leerjaar en ver-

loopt in 4 delen: theorieles over het verkeersreglement en verkeersveiligheid; praktische oefeningen met de fiets op een beschermd parcours (doorgaans op de speelplaats); fietsoefeningen in het verkeer; een individuele test in de straat in de omgeving van de school, waar courante moeilijkheden voorkomen waarmee de kinderen in het verkeer te maken krijgen. De eerste twee fasen omvatten een schriftelijke en een praktische test, terwijl de afsluiting van de volledige cursus een individuele rit is van drie kilometer in het verkeer, onder het waakzame oog van examinatoren die een beoordeling geven van het gedrag, de kennis van het verkeersre-

glement en de plaats van de leerling op de openbare weg.

Pro Velo steunt de gemeenten en de geïnteresseerde scholen bij de uitwerking van dit proces. Het berust op engagementen en echte samenwerking tussen partners. Het doel is immers dat het op termijn door de lokale partners autonoom gedragen wordt.

DE AUTONOMIE VAN DE PARTNERS

Het doel van het project – buiten de bevordering van het fietsgebruik bij jongeren en de verbetering van de veiligheid rond scholen – is dat gemeente, scholen en leerkrachten de fakkel overnemen van

WAAROM OOK U NIET?

Wenst u meer informatie? Wil u de actie steunen of meewerken? www.fietsbrevet.be

Aarzel niet om contact met ons op te nemen als u meer details zoekt, uw kandidatuur wil stellen of toelichting wenst bij ons pedagogisch programma.

Christophe Winkel

c.winkel@provelo.org

Laurent Barthélemy

l.barthelemy@provelo.org

0475 97 03 38



FIETSBREVET IN WALLONIË EN BRUSSEL



Twintig of dertig jaar geleden leerden kinderen nog spontaan fietsen in de straat. Sindsdien is het verkeer drukker geworden en door het groeiende onveiligheidsgevoel bestaan die praktische oefeningen nagenoeg niet meer. Daarom is het fietsbrevet een cruciaal middel geworden om de fiets opnieuw ingang te doen vinden in het dagelijks leven. Na een testfase met enkele klassen tijdens schooljaar 2004-2005 werd het fietsbrevet uitgebreid tot meer dan 400 klassen in 2011-2012 (waarvan meer dan de helft autonoom te werk gingen), waardoor zowat 8.000 leerlingen bereikt werden, zijnde 10 % van de leerlingen van het vijfde leerjaar, in meer dan 60 Waalse en Brusselse gemeenten.

Pro Velo, met de bijstand van partners zoals de lokale politie, ouders of een fietspool in de gemeente. Zo krijgt het fietsbrevet een ruimere uitstraling en komt er een duurzame lokale dynamiek op gang.

Om zo veel mogelijk leerlingen te bereiken mogen de subsidies niet eindeloos geconcentreerd worden op enkele gemeenten en scholen. Zo zou elke klas na drie jaar zelf alle vormen moeten kunnen aanbieden, met de steun van de gemeente, en zou Pro Velo op termijn enkel nog meewerken om de kwaliteit van de uitvoering van het project te bekrachtigen. Die 'uitdovende' inbreng zou als volgt moeten verlopen:

- een eerste jaar "kennismaking": vorming op de weg, volledig door Pro Velo verzekerd
- een tweede jaar "samenwerking": vorming op de weg, door Pro Velo en het lokaal pedagogisch team
- een derde jaar "begeleiding": vorming op de weg, door het lokaal pedagogisch team in aanwezigheid van Pro Velo

Uiteraard krijgen de leerkrachten aangepast materiaal en kunnen zij een specifieke vorming volgen, in het kader van hun bijscho-

ling bij het IFC. Om de scholen te steunen kunnen vrijwilligers, politie of gemeentebeambten die in het project willen stappen, in bepaalde gemeenten ook opleiding volgen om de pedagogische teams aan te vullen als begeleider van groepen of lesgever. Die steun is in vele gevallen cruciaal voor het voortbestaan van het project en heeft vaak een zeer gunstig effect op het project en bevordert tevens de cohesie in de gemeente.

De rol van de gemeentelijke beleidsvoerders en het engagement van de gemeente

- zich informeren over de inhoud van het project en het mogelijk nut
- engagementen aangaan en een inschrijvingsfiche indienen bij het Bestuur
- een projectleider aanstellen binnen de gemeente
- de scholen informeren en een rondvraag doen naar de belangstelling voor en de slaagkansen van het project
- de kandidaturen analyseren en de scholen selecteren in overleg met Pro Velo
- jaarlijks een planningsvergadering organiseren met alle partners (scholen, gemeentediensten, politiezone, ...)



ENKELE GETUIGENISSEN

Olivier, schepen

« Het nut van het brevet is dat de kinderen leren fietsen in de stad, ze worden zelfstandiger en zelfzekerder. Wij hebben investeringen gedaan in fietsinrichtingen en hebben veel beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd, wat nieuw is in het landschap. Het is dus belangrijk dat de kinderen die nieuwe inrichtingen leren kennen en zich met voldoende zelfvertrouwen zelfstandig in het verkeer bewegen. »

Philippe, leraar en partner van het fietsbrevet

« Als leerkracht vind ik het fietsbrevet essentieel in de opvoeding van het kind, omdat het er zelfvertrouwen mee wint. Men wordt verantwoordelijk voor zijn eigen gedrag ten opzichte van de andere weggebruikers. Wat men leert in het kader van het brevet, is bovendien ook van toepassing in andere domeinen op school. »

Baptiste, heeft een fietsbrevet behaald

« Ik voel me veel vrijer dankzij het fietsbrevet. Ik ga nu zonder mijn ouders naar school en verplaats me sneller. Zo kom ik nooit meer te laat. Ik voel me op mijn gemak in het verkeer en tegelijk doe ik aan sport. Het maakt me wakker 's morgens. Het doet me goed! »



lang meegaat. Het levert immers heel wat op voor onze jongeren en onze samenleving. De fiets is namelijk een doeltreffend middel voor fysieke en mentale ontplooiing, dat de sociale cohesie versterkt, bijdraagt tot de verbetering en dus de aantrekkelijkheid van ons levenskader en dus ook onze levenskwaliteit, de sensibilisering voor de ecologische voetafdruk en de individuele en collectieve verantwoordelijkheid.

De fiets draagt bij tot een constructieve en duurzame mobiliteit. Dankzij de fiets leven we, bewegen we en ademen we, zien we, ontdekken we en komen we in contact met elkaar

Laurent Barthélémy

Verantwoordelijke pedagogische programma's
Pro Velo (vzw)

- een jaarlijkse evaluatievergadering organiseren
- indien nodig de organisatie van vormingen binnen de scholen ondersteunen
- een fietspool organiseren ter ondersteuning van het project
- een brevetuitreiking organiseren en het project bij het grote publiek promoten
- nadenken over de toepassing van het brevet en de modal shift naar de fiets bevorderen

DE TOEKOMST VAN HET FIETSBREVET?

Laten we dus hopen dat de ambitieuze doelstellingen van dit aantrekkelijke maar veeleisende project nagestreefd worden, dat de belangstelling ervoor nog toeneemt en dat het project nog

HET MOBILITEITSBELEID IN DE STAD NAMEN

KRACHTLIJNEN, ACTIES EN PROJECTEN VOOR EEN DUURZAME STAD

Op 23 september 2011 ontving het netwerk van Waalse mobiliteitsadviseurs (Conseillers en Mobilité, CeM) een delegatie Brusselse mobiliteitsadviseurs (Conseillers en Mobilité – Mobiliteitsadviseurs, CeMA) in Namen, in de lokalen van de Waalse overheidsdienst. De Naamse mobiliteitsadviseur was bijzonder verheugd haar voormalige collega's terug te zien, want zij was elfjaar lang milieuconsulent en mobiliteitsadviseur in de gemeente Evere. Het was voor haar tevens een hele eer haar geboortestad vanuit de invalshoek van de mobiliteit voor te stellen.

HOOFDSTAD VAN WALLONIË, SLACHT-OFFER VAN ORDELOOS AUTOVERKEER

Namen heeft 110.677 inwoners en strekt zich uit over een oppervlakte van 17.000 hectare, met een sterk geconcentreerd stadscentrum van 1 km², de "corbeille" genoemd omwille van de specifieke vorm. Het centrum wordt omzoomd door de Sambre en de Maas in het zuiden en het westen, en door de spoorlijn in het noorden en het oosten.

Aan het einde van de jaren '90 klaagden de inwoners van de stad dat het verkeer problematisch geworden was. Als bezoekers hun mening mochten geven over Namen, zezen zij op de buitengewone geografische ligging van de stad en het idyllische kader, maar tegelijk ook op de moeilijkheid om er met de wagen te rijden en te parkeren.

Alle maatregelen die de voorbije vijftig jaar genomen werden om de situatie te verbeteren, werden steeds weer tenietgedaan door de toename van het autoverkeer.

Om de stad weer ademruimte te geven moest er een globale oplossing uitgedokterd worden.

DE MOBILITEIT IN NAMEN: EEN GOED PLAN

Zo werd in 1997-98 een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) in de steigers gezet. De voornaamste doelstellingen op het vlak van verkeer waren het ontmoedigen van het transitverkeer in het stadscentrum en de bevordering van het openbaar vervoer en "actieve" verplaatsingswijzen (lopen en fietsen) en een beter gebruik van de ringlanen. Wat het parkeren betreft, wilde men de ruimte

en tijd beter verdelen onder de verschillende weggebruikers (buurtbewoners, klanten, werknemers, leveranciers, ...) door het langparkeren naar de stadsrand te verschuiven.

Het verkeersplan werd in verschillende fasen uitgevoerd, met een belangrijke wijziging in 2001 (afsluiting van de twee grote verkeersassen in het centrum). Het parkeerplan werd in 2005 uitgewerkt.





De "rue de l'Ange" voor de werken en na de werken



© J Verees

Nagenoeg vijftien jaar later worden er nog steeds inrichtings- en aanpassingswerken uitgevoerd: grootschalige werken op de ring om twee keer twee rijstroken in te richten, uitbreiding van blauwe zones, ... Het GMP blijft de referentie, ook al werd het in 2010 aangevuld met een gemeentelijk mobiliteitsplan voor de rechteroever (Jambes).

DE UITDAGING VAN VANDAAG: EEN BETERE VERDELING VAN DE OPENBARE RUIMTE

Wat de mobiliteit betreft, is de mentaliteit gelukkig fel geëvolueerd, maar de strijd is nooit helemaal geleverd. In Namen kunnen we rekenen op de algemene beleidsverklaring van 5 juni 2007 waarin een hoofdstuk gewijd is aan "het terugvinden van de geneugten van de straat", bij voorbeeld door de druk van het autoverkeer te verlichten en door een evenwichtiger verdeling van de openbare ruimte onder alle weggebruikers.

Zo heeft de stad Namen haar inspanningen opgedreven met het oog op de verbetering van de veiligheid van de voetganger en de aanmoediging van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Maar het leven in de stad is niet alleen denken aan iedere weggebruiker afzonderlijk: het is ook de straat reorganiseren zodat mensen elkaar kruisen en de ruimte op een gezellige en veilige manier onder elkaar verdelen. In oktober 2011 werd het hele stadscentrum "zone 30" (met 'poorteffecten') en werd de hoofdstraat ingericht als "erf" met voorrang voor voetgangers. In de woonwijken worden "zone 30" ingericht, vaak op verzoek van de inwoners.

KRACHTLIJNEN VAN HET BELEID

Een stad met een hart voor voetgangers

Nagenoeg 60 kilometer trottoir werd aangelegd of gerenoveerd om het comfort en de veiligheid van alle voetgangers te verbeteren. Ook personen met beperkte mobiliteit werden niet vergeten: trottoirbanden werden verlaagd en binnenkort leiden auditieve hulpmiddelen slechtzienden naar de voornaamste plekken in het stadscentrum. De schoolomgevingen en kiss&ride-zones werden veiliger gemaakt om de leerlingen een aangename weg naar school te bieden, ...

Een stad met een hart voor fietsers

In het kader van een oproep vanwege de Waalse regering werd Namen in 2010 geselecteerd als testgemeente voor het project "Wallonie cyclable". Dat leverde subsidies op, die aan gewend werden voor een eerste stuk fietsverbinding tussen de RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) en het stadscentrum, en een eerste fase van de uitvoering van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV). Vervolgens werd ons Naamse fietsplan bijgewerkt tot een gemeentelijk fietsplan (GFP) volgens de internationale methode BYPAD: diagnose, vastlegging van doelstellingen en acties van het plan, in overleg met gebruikers, technici en politieke mandatarissen.

Eind 2011 kreeg Namen dankzij die inspanningen de titel "Ville pilote Wallonie cyclable". Concreet ontvangt Namen iets meer dan 2.300.000 euro subsidies, waar de stad nog minimum 700.000 euro bijlegt in vier jaar, voor parkeerinfrastructuur en de bevordering van het fietsgebruik. Wij hopen ook dat Wallonië zal investeren in het gewestelijk fietsnetwerk. Wij geloven erin dat het fietsgebruik de komende jaren sterk zal toenemen.



“Li Bia Velo” te Namen



De operatie “Samedi mobile”

Er wordt ijverig voortgewerkt, zoals voor de BEV die nog ingericht moeten worden, een fietspad in twee richtingen op een grote baan en de inrichting van een woonwijk in “zone 30 – fietsers toegelaten”. Het fietsnetwerk uit het gemeentelijk fietsplan berust grotendeels op een RAVeL tussen de stations van Namen en Jambes, waarvan de verschillende stukken uitgevoerd zullen worden in functie van de geplande werken en mogelijkheden op die as.

Dankzij “Wallonie cyclable” zal de stad Namen nog tal van andere initiatieven nemen of versterken om mensen aan te zetten tot het gebruik van de fiets:

- vormingen voor leerlingen van het vijfde leerjaar (fietsbrevet): 6 klassen in 2005; 30 in 2010 en 35 in 2012-13
- sensibiliseringscampagnes in de scholen: het project “Printemps de la mobilité”
- jaarlijkse campagne rond promotie en sensibilisering
- premies bij de aankoop van een elektrische fiets
- subsidies om scholen of wijkcomités te steunen bij de uitwerking van fietsprojecten
- stadsplannen voor fietsers
- informatie op website en in newsletter

- verkoop van tweedehandsfietsen
- aandacht voor de fiets bij grote evenementen
- tellingen: 2 keer per jaar sinds 2010

Om die koers te kunnen houden kreeg het personeel van de mobiliteitsdienst versterking.

De stad is ook zeer trots op de beschikbaarstelling van fietsen “Li Bia Velo” sinds 21 april 2012. Het fietsbeleid is zeker niet beperkt tot die ene dienst, maar we hopen dat deze fietsen de mensen opnieuw een eerste ervaring zullen bieden met de fiets in de stad en dat zij snel ook anderen zullen overtuigen om het stalen ros van stal te halen.

Een stad met een hart voor openbaar vervoer

De bus heeft ook zijn plaats in de stad: eigen bedding, uitbreiding van de pendeldienst P+R naar het stadscentrum met verbeterde zichtbaarheid dankzij het nieuwe uitzicht, toekomstig busstation met rechtstreekse verbinding met het treinstation (vlotte overschakeling van de ene vervoerswijze naar de andere), ...

De twee overstapparkings zijn in volle ontwikkeling en drie nieuwe staan op

stapel (één daarvan wordt volgend jaar in gebruik genomen). Doel? Langparkeerders uit het stadscentrum weren.

Sinds juni 2009 maakt de operatie “Samedi mobile” de zaterdagen tot een feest voor voetgangers in het stadscentrum: de voornaamste winkelstraten zijn autovrij tot 18 uur, gratis pendel P+R om de 10 minuten tot 19 uur en gratis forfait “parking+bus” op de twee P+R Saint-Nicolas en Namur Expo. Dat initiatief kent enorm veel bijval.

Een stad met een hart voor autodelen

Het eerste Cambio-station kwam er in mei 2002. Sindsdien zijn er nog acht bijgekomen en een tiende is op komst. Autodelen wint terrein. Het aantal abonnement gaat in stijgende lijn: eind februari 2012 hadden we 428 klanten. In mei 2012 vierde Cambio in Namen al zijn tiende verjaardag.

Personenwagens toegelaten ... maar beperkt

Bij al deze initiatieven ter bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen moeten we natuurlijk het hoofd koel houden: we moeten vermijden dat mensen gaan denken dat we alles doen “tegen” de auto. Er wordt geopteerd voor een multimodale aanpak. De stadskern moet beschermd worden, het



P+R pendel

verkeer op de ringlanen moet zo vlot mogelijk verlopen en degenen die echt het centrum in willen, moeten dat effectief kunnen.

TOEKOMSTPLANNEN

Grote projecten staan in de steigers en zullen de mobiliteitsgewoontes van inwoners en pendelaars in Namen grondig wijzigen:

- de herinrichting van de omgeving van het treinstation, met inrichting van een busstation en een betere leesbaarheid van het busnetwerk in de stad
- een verbinding voor fietsers en voetgangers tussen de twee Naamse handelskernen (Corbeille en Jambes)
- drie projecten voor overstapparkings op de grote invalssassen
- de volledige herinrichting van één van die invalssassen om meer plaats te maken voor het openbaar vervoer, aangezien er een P+R gepland is
- de aanleg van bijkomende parkings om het aanbod voor de inwoners uit te breiden (voetgangerszones, omgeving Palais des Expositions) en particuliere gebruikers (universiteit, provincie, Palais des Expositions, ...).

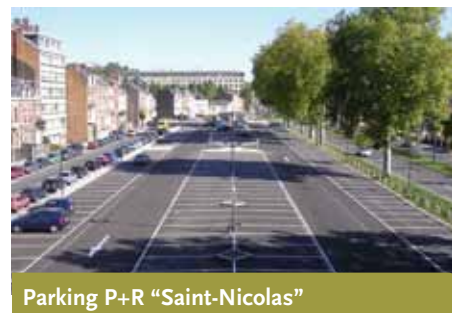
BESLUIT

Een goed gemeentelijk mobiliteitsplan, gemotiveerde partners (Waalse overheidssdienst SPW, maatschappij voor openbaar vervoer TEC, NMBS) en een duurzame politieke consensus rond het plan zijn allemaal elementen die bijdragen tot het welslagen van een algemeen mobiliteitsbeleid.

Het is niet altijd evident om de doelstellingen echt te bereiken. Er is veel doorzettingsvermogen vereist. Rome is niet op één dag gebouwd en het nieuwe Namen ook niet.

De nieuwe visie op ruimtelijke ordening leidt ons op lange termijn. De opstelling van het gemeentelijk structuurschema draait rond "eco-mobiliteit": bij de uitbouw van de woonfunctie en de andere functies wordt voortaan rekening gehouden met minder autoverplaatsingen dankzij goede busverbindingen, overstapparkings, voetgangerszones en fietspaden, een station in het hart van de stad, ...

Al deze projecten zullen de stad duurzamer maken.



Parking P+R "Saint-Nicolas"

Catherine Noël
mobiliteitsadviseur stad Namen
catherine.noel@ville.namur.be





“MOBILITEITSCONVENANT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST: VAN DE THEORIE NAAR DE PRAKTIJK”

BIJAKTEN VOOR DE CONCRETISERING VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID

In elke gemeente is duurzame mobiliteit en de leefbaarheid van de stad een hot topic, zoals dit ook op het niveau van het Gewest het geval is. Tien jaar geleden ontwikkelde het Gewest daartoe reeds richtlijnen voor de uitwerking van mobiliteitsconvenanten. Die convenanten moesten bestaan uit een raamconvenant met bijakten en hadden tot doel de samenwerking inzake mobiliteit te optimaliseren tussen Gewest, gemeenten, politiezones en MIVB. Het convenant tracht de gemeente te helpen om lokaal een duurzaam mobiliteitsbeleid uit te stippen dat rekening houdt met de doelstellingen en verplichtingen uit de verschillende gewestelijke en gemeentelijke plannen (Gewop, GBP, Iris-plan, GVP, GMP, ...). Concreet beoogt het mobiliteitsconvenant bij voorbeeld de verbetering van de verplaatsingen te voet of per fiets, het levenskader in de wijken, de verkeersveiligheid of nog de overschakeling tussen de verschillende vervoerswijzen.

Bij de ondertekening verbonden de gemeenten zich ertoe een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) op te stellen, dat de strategische basis moet vormen voor het mobiliteitsconvenant. De meeste Brusselse gemeenten ondertekenden een raamconvenant omtrent mobiliteit en zijn inmiddels begonnen met de uitwerking van hun GMP. Acht gemeenten beschikken reeds over een GMP dat goedgekeurd werd door de gemeenteraad en de Brusselse ministerraad.

BIJAKTEN TER ONDERSTEUNING VAN DE OPERATIONALISERING VAN HET CONVENANT

Het raamconvenant voorzag al van bij het begin in het introduceren van bijakten die aan het convenant gehecht worden. Die bijakten dienen om de gemeentelijke mobiliteitsplannen uit te voeren en de gemeentelijke initiatieven te valoriseren die reeds genomen werden op het vlak van duurzame mobiliteit. Het gewestelijk mobiliteitsplan Iris-II en het gewestelijk fietsplan stellen de doelstelling voorop het middel van de bijakten te ontwikkelen en op die manier de gemeentelijke duurzame mobiliteitspolitiek te ondersteunen.

De eerste bijakte werd enkele maanden geleden voorgesteld aan alle Brusselse gemeenten. Het betreft de bijakte omtrent de BYPAD (bicycle policy audit) en de opstelling van een gemeentelijk fietsplan. Zes Brusselse gemeenten hebben op die manier van het Gewest de diensten van een consultant aangeboden gekregen voor de uitvoering van de audits en de opstelling van de plannen.

BIJKOMENDE BIJAKTEN

Het Gewest stelt momenteel nog andere bijakten voor aan de gemeenten met het oog op de uitvoering van maatregelen ter bevordering van een duurzame mobiliteit. De lokale overheden werden op de hoogte gebracht van de opstelling

van die bijakten en de financieringsmogelijkheden die ze aanbieden.

- bijakte betreffende fietsparkeervoorzieningen
- bijakte betreffende voetgangersrangen
- bijakte betreffende fietsstraten
- bijakte betreffende borden B22-B23

De Mobiliteitsgids zal hierop nog terugkomen aan de hand van inspirerende praktijkvoorbeelden uit de gemeenten..

Hadiel Holail

Kabinet van de Staatssecretaris
bevoegd voor Mobiliteit
hholail@delille.irisnet.be

De gemeenten zullen een brief ontvangen van de Staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille, over de financieringsmogelijkheden via de bijakten. Alle aanvragen van de gemeenten zullen geanalyseerd worden rekening houdend met de beschikbare budgetten van het Gewest.

Als u vragen of suggesties hebt, kan u terecht bij Hadiel Holail (hholail@delille.irisnet.be), medewerkster op het kabinet van Staatssecretaris Bruno De Lille, of bij Pierre-Jean Bertrand (pjbertrand@mrbc.irisnet.be) van Mobiliteit Brussel.



“ TOOLBOX MOBILITEIT, OM U TE DIENEN ”

Om de gemeenten maar ook andere instanties te helpen bij het uitwerken van projecten die het doorgaand verkeer in woonwijken trachten in te dijken, heeft Mobiel Brussel de “Toolbox Mobiliteit” ontwikkeld en wordt er een coach ter beschikking gesteld.

Zowel de Brusselse regering als de gemeenten zoeken reeds jaren naar middelen om woonwijken te beschermen tegen doorgaand verkeer, om er de levenskwaliteit te verbeteren. Dat is ook een van de doelstellingen van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), het Iris II plan en de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Transitverkeer is immers een bron van hinder: lawaai, luchtvervuiling, onveiligheid en minder aangenaam vertoeven in de openbare ruimte.

Toch zien we vaak negatieve reacties bij buurtbewoners en handelaars als er ingrijpende maatregelen opgenomen worden in wijkverkeersplannen of in de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Om de gemeenten maar ook wijkcomités, bewoners- en handelaarsverenigingen te helpen bij het uitwerken van projecten die het doorgaand verkeer trachten in te dijken in woonwijken, het leven er aangenamer te maken en dus de duurzame mobiliteit in het algemeen te verbeteren, heeft Mobiel Brussel de «Toolbox Mobiliteit» ontwikkeld.

EEN TOOLBOX TEN DIENSTE VAN DE MOBILITEIT

De Toolbox Mobiliteit is samengesteld om de Brusselaars te begeleiden in elke fase van hun project, en is vlot toegankelijk via internet. Het pakket bestaat uit verscheidene praktische hulpmiddelen om inrichtingen en maatregelen toe te lichten voor allerlei doelgroepen waaronder het gemeentebestuur, omwonenden en handelaars, en anderzijds de know-how en de motivatie van de gewestelijke en gemeentelijke administratie en de inwoners- en handelaarsverenigingen te versterken door hun praktische hulpmiddelen ter beschikking te stellen om ze te begeleiden bij de verwezenlijking van hun project en de communicatie errond.

Dit kadert in de logica die beschreven werd in het Iris II plan, het gewestelijk mobiliteitsplan, dat is de straten en wijken van de hoofdstad leefbaarder te maken, door het transitverkeer te beperken, het fietsgebruik aan te moedigen, meer ruimte te creëren voor voetgangers en het openbaar vervoer zo aangenaam mogelijk te maken.

Concreet bestaat de Toolbox Mobiliteit uit een sensibiliseringsbrochure, een website, een praktische e-gids, slides en filmpjes. De Mobility Coach vult de toolbox aan met menselijke ondersteuning: deze persoon kent de tools door en door en maakt anderen ermee vertrouwd.

EEN PROJECTOPROEP ALS AANZET

Op 17 april 2012 startte Mobiel Brussel een projectoproep (deadline was 10 juni) voor gemeenten, particulieren, wijkcomités, ... Het doel was de burgers aan te sporen om een project in te dienen ter beperking van het transitverkeer, ter bevordering van alternatieve verplaatsingswijzen (lopen, fietsen, openbaar vervoer) of ter verbetering van de gezelligheid en de levenskwaliteit in de wijken via de indijking van het verkeer.

Bij de afsluiting van de oproep waren er zes projecten ingediend met het oog op de beperking van het transitverkeer of ter bevordering van de gezelligheid en de levenskwaliteit in de wijken. Ze worden beoordeeld door een jury bestaande uit



vertegenwoordigers van Mobiel Brussel en het kabinet van staatssecretaris Bruno De Lille. De Mobiliteitsgids zal u de geselecteerde projecten te gelegener tijde voorstellen.

De selectiecriteria zijn: de kwaliteit van het project, de mogelijke bijdrage tot de indijking van het transitverkeer en de modal shift, de rationalisering van het gemotoriseerd vervoer, de verbetering van de levenskwaliteit in de wijk, het streven naar samenwerking met verschillende partners (school, handelaars, pendelaars, gemeente, ...) en de relevantie van de gekozen zone.

MOBILITY COACH TEN DIENSTE VAN DE PROJECTLEIDERS

De Mobility Coach zal de projectleiders intensief begeleiden. Hij levert tips en advies, zowel technisch, administratief als voor de animatie. Hij kan de bewoners van een wijk bij voorbeeld helpen om gegevens te verzamelen of er zelf aanbrengen, ze helpen bij verkeerstellingen, een mobiliteitsdeskundige ter beschikking stellen voor bepaalde analyses of ze be-

geleiden bij de stappen die ze ten aanzien van de gemeente moeten ondernemen.

De Mobility Coach vormt ook de verbindingspersoon tussen de lokale projectleiders en de transversale projectdragers zoals duurzame wijken, groene wijken, wijkcontracten, om een globale en duurzame aanpak van de mobiliteit te bewerkstelligen.

Hij werkt nauw samen met de mobiliteitsadviseurs van de 19 gemeenten, de bewoners- en handelsverenigingen, het Gewest en alle andere Brusselse actoren. Hij is de schakel tussen hen.

Hij brengt dus voor de burgers een netwerk van personen en projecten met vergelijkbare doelstellingen tot stand. Zo kan er transversaal gewerkt worden met de verschillende actoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Via een openbare aanbesteding heeft Mobiel Brussel het studie bureau «21 Solutions» gemandateerd om als Mobility Coach te fungeren. In samenwerking met haar collega's die ervaring hebben met participatieve methodes en begeleiding van burgerprojecten, is Julie Bérard de Mobility Coach die de lokale projectleiders gedurende een jaar zal bijstaan bij de uitwerking van hun project.

VERANDERING BEWERKSTELLIGEN

Wij willen allemaal leven in een gezellige en veilige wijk. Maar de toename van het verkeer beïnvloedt de levenskwaliteit en de gezelligheid van onze wijken. Daarom

is het belangrijk dat de Brusselaars de openbare ruimte die ze dagelijks gebruiken, kunnen appreciëren. Door een mobiliteitsproject uit te werken kunnen de burgers zelf op een positieve en duurzame manier invloed uitoefenen op de openbare ruimte die ze met hun burens delen, en met hen reageren op de toename van het transitverkeer. Deze toolbox, ontworpen door Mobiel Brussel, heeft tot doel de burgers te informeren, inspireren, helpen ?? een project ter verbetering van de mobiliteit in hun wijk. Wij zijn de motoren van een positieve verandering in onze wijk, onze gemeente, onze stad!

Info: website Toolbox Mobiliteit (www.mobielbrussel.irisnet.be > De mobiliteit van morgen > Toolbox Mobiliteit) - facebook pagina «Toolbox mobility» – Mobility Coach tel. 02 204 19 27.

Julie Bérard
Mobility Coach
jberard@mrbc.irisnet.be





Spandoek in Sint-Joost-ten-Node
«Sint-Joost test zijn mobiliteit»



Het Renkin-Verhas kruispunt in schaarbeek



Het Renkin-Verhas kruispunt in schaarbeek



Het Lehonplein in Schaarbeek

TWEE INITIATIEVEN

1. In Schaarbeek werd tussen de Gallaitstraat en de Koninklijke Sint-Mariastraat (in de buurt van het gemeentehuis) een project over een hele buurt opgezet op basis van een vraag van een wijkcomité. Het doel was voornamelijk de inperking van het transitverkeer en de verlaging van de snelheid van de auto's. Het heeft de gemeente ertoe aangezet aan het Gewest voor te stellen die zone te beschouwen als «initiatiefwijk» waarin verschillende acties op het getouw gezet worden rond huisvesting, openbare ruimte, infrastructuur (kinderdagverblijf, vergaderzalen, ...) en sociale en culturele activiteiten.

Het project werd ondersteund door verschillende diensten van de gemeente en het Gewest. Ook de politieofficier bevoegd voor verkeer woonde de vergaderingen bij. Na overleg in het kader van de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning werd er een akkoord bereikt over het verkeersplan, dat inmiddels uitgevoerd werd. Het transitverkeer is er nu aanzienlijk verminderd en de snelheid van de auto's is gedaald. De inrichting van een zone 30 en de omzetting van het Lehonplein in woonerf geven absolute voorrang aan de voetganger en

bieden de kinderen speelgelegenheid. De straten zijn aangenamer geworden dankzij enkele welbepaalde ingrepen (voornamelijk op kruispunten) en ook de aanleg van tuintjes, die door de omwonenden onderhouden worden.

2. In Sint-Joost-ten-Node, in een zeer dichtbevolkte wijk van ongeveer 1 km², omzoomd door interwijkenwegen (Leuvense en Haachtse steenweg) en een Schaarbeekse wijk, kwam veel transitverkeer terecht in de nauwe straatjes richting Madouplein en Europese wijk, omdat de bestuurders de te drukke grotere banen wilden vermijden. Het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) dat tussen 2000 en 2002 opgesteld werd, trachtte de overstap tussen openbaar vervoer en verplaatsingen te voet of per fiets te bevorderen. Daartoe moest het autoverkeer drastisch ingeperkt worden. Het principe van verkeersslussen, die gecreëerd worden aan de hand van enkele lokale maatregelen, werd goedgekeurd. Aangezien heel wat straten reeds eenrichtingsverkeer kenden, was de wijziging van rijrichting een heuse kopbreker (als je de rijrichting in een bepaald weggedeelte wil wijzigen, moet je dat elders ook doen ... en heb je een domino-effect). Het ontwerp van

GMP was ambitieus en er konden kleine aanpassingen nodig zijn. Anderzijds was het project radicaal en kon het ook een weerslag hebben op andere wegen, in Schaarbeek. Daarom heeft de gemeente beslist het systeem zes maanden lang te testen, met een eerste balans na drie maanden. Die test kan de overheid samen met een wetenschappelijke evaluatie objectieve gegevens leveren voor het nemen van beslissingen.

Een communicatiebureau kreeg de taak de bewoners, handelaars en pendelaars te informeren en een gespecialiseerd mobiliteitsbureau heeft er de fysieke en sociale effecten van geanalyseerd. Uit de test bleken de positieve effecten van de maatregel: een daling van het verkeer met 24 % 's morgens (het drukste moment) en met 16 % in de avondspits, zijnde een daling met meer dan 600 voertuigen per uur. Er is ook een verschuiving naar andere wegen uit naar voren gekomen. Er werden 1.340 enquêtes uitgevoerd via interviews bij bewoners, handelaars, scholen en MIVB-gebruikers: 70 % van de geïnterviewden beschouwen de situatie ofwel onveranderd ofwel beter dan vroeger.



“ DE KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENSTATISTIEKEN ONDER DE LOEP ”

Op 26 april organiseerde het BIVV samen met de leden van de federale werkgroep “Ongevallenstatistieken” een studiedag over de kwaliteit van de verkeersongevallenstatistieken. De studiedag was een mooie gelegenheid om het tienjarige bestaan en het werk van de werkgroep in de verf te zetten. Een verslag.

De studiedag werd om twee redenen georganiseerd: enerzijds om de zwakke punten van de officiële gegevensbank voor ongevallen met lichamelijk letsel aan te wijzen en te verklaren, en anderzijds om mogelijke oplossingen voor te stellen, vooral op het gebied van de plaatsbepaling van ongevallen, de bepaling van de factoren van ongevallen, de gegevensinvoer en de verzameling van informatie over de slachtoffers van ongevallen.

BELEMMERINGEN VOOR DE KWALITEIT VAN DE GEGEVENS

Eerst bespraken de specialisten hoe de officiële gegevensbank voor ongevallen met lichamelijk letsel precies samengesteld wordt en welke problemen er vastgesteld werden.

De informatie die politieagenten aan de hand van het Verkeersongevallenformulier (VOF) verzamelen, vormt de basis van deze gegevensbank. Er zijn drie actoren die om beurten optreden om de kwaliteit ervan te verbeteren. Allereerst de Federale Politie, die de formulieren centraliseert en verschillende kwaliteitscontroles uitvoert. Daarna bezorgt de Federale Politie de gegevensbank aan de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie, die verbeteringen aanbrengt (sommige mensen die aanvankelijk aangegeven worden als licht- of zwaargewond, overlijden uiteindelijk binnen 30 dagen na het ongeval). In deze fase wordt samengewerkt met de parketten, die de informatie over de dodelijk gewonden doorgeven, zijnde de mensen die binnen 30 dagen na het ongeval thuis of in het ziekenhuis overlijden.

Aangezien het BIVV de gegevensbank dagelijks gebruikt, kon het een overzicht geven van de sterke en zwakke punten van de beschikbare statistieken.

Een van de troeven is natuurlijk de omvang van de gegevensbank. Elk jaar worden meer dan 40.000 ongevallen geregistreerd en er werden al een honderdtal variabelen verzameld. De gegevensbank biedt dus een enorme schat aan informatie en het aantal mogelijke analyses en kruisingen van variabelen is bijna eindeloos. Variabelen zoals de leeftijd, het geslacht en

het type voertuig van de betrokkenen of het tijdstip van het ongeval (uur, dag, maand) kunnen vol vertrouwen gebruikt worden en zijn zeer informatief. Aan de hand van deze variabelen kan bijvoorbeeld de doelgroep van sensibiliserings- of repressiecampagnes beter bepaald worden.

De gegevensbank van de ongevallen met lichamelijk letsel vertoont ook enkele gebreken, waarvan de belangrijkste zeker

PARTICIPEZ À NOTRE ENQUÊTE EN LIGNE ET TENTEZ DE REMPORTEZ UN DES NOMBREUX CADEAUX !

Vous êtes en possession d'un permis de conduire B ?

Alors rendez-vous sur :
<http://kwiksurveys.com?u=ibsr> ou bien sur le site de l'IBSR :
<http://www.ibsr.be> et complétez le questionnaire en ligne
avant le 1^{er} Octobre 2012 pour pouvoir participer au concours !

A GAGNER

Photos non contractuelles

GO FOR ZERO
NOTRE OBJECTIF À TOUS : ZÉRO TUÉ

IBSR - K. Groot - IBSP - Chaussée de Haecht, 100 - 1300 Bruxelles - D/2015/0793/79



de onderregistratie is. Dat probleem is vooral te wijten aan het feit dat de betrokkenen bij een ongeval met lichamelijk letsel het ongeval niet systematisch aangeven bij de politie. Het aantal verkeersslachtoffers wordt dus onderschat, en bijgevolg ook de omvang van de maatschappelijke kosten die de verkeersonveiligheid met zich brengt.

Ook de plaatsbepaling van de ongevallen is een probleem. Hoewel de analyse tot op gemeentelijk niveau zeker haalbaar is, wordt het op “benedengemeentelijk” niveau een vervelende klus, die vooral door het Vlaams en Waals Gewest uitgevoerd wordt. Jammer genoeg haalt de informatie het federale niveau niet en kunnen dus niet alle gebruikers erover beschikken.

De gegevensbank verschaft weinig of geen informatie over de factoren die een rol speelden in het ontstaan van de ongevallen. Van de drie belangrijkste oorzaken van dodelijke verkeersongevallen, namelijk de snelheid, het niet dragen van een veiligheidsgordel en het rijden onder invloed van alcohol, kan alleen deze laatste factor bestudeerd worden dankzij de gegevensbank voor ongevallen.

Het vierde probleem waaronder de gegevensbank lijdt, is de kwaliteit van de gegevens. Die kwaliteit is afhankelijk van de kwaliteit van het gebruikte formulier. Het formulier is echter al 20 jaar oud. Men zou sommige variabelen dus moeten actualiseren (quads, elektrische fietsen en auto's zonder rijbewijs kunnen bijvoorbeeld niet aangegeven worden) en andere moeten aanpassen om de gegevens makkelijker te kunnen invoeren (de manoeuvres van de betrokkenen bij een ongeval op een rotonde kunnen bijvoorbeeld niet gepreciseerd worden).

WELKE OPLOSSINGEN VOOR DE TOEKOMST?

De precieze plaats van ongevallen

Het Waals Gewest, het Vlaams Gewest en de Federale Politie gaven meer uitleg over hoe zij de plaats van ongevallen bepalen en deze geografische informatie gebruiken. Het Vlaams

Gewest slaagt erin om bijna 95 % van de ongevallen te lokaliseren en het Waals Gewest bijna 90 % op autosnelwegen en gewestwegen, maar slechts 62 % op gemeentewegen. De voornaamste belemmeringen zijn onvolledige gegevens (geen kilometerpaal of huisnummer) of onvolledige geografische gegevensbanken (weg onbekend). Een deel van deze geografische lokalisering kan automatisch gebeuren, maar bijna de helft van de ongevallen vergt heel wat semimanueel werk. Alle betrokken partijen zouden graag nieuwe oplossingen vinden om de werklust te verkleinen en de kwaliteit van de plaatsbepaling van ongevallen te verbeteren. Daarom heeft de werkgroep “Ongevallenstatistieken” besloten om een subwerkgroep “Plaatsbepaling van ongevallen” op te richten.

De factoren van ongevallen

Alle actoren op het gebied van verkeersveiligheid zouden natuurlijk in de eerste plaats meer informatie willen over de factoren die een rol speelden in de ongevallen. Jammer genoeg biedt het statistiekformulier hier weinig of geen antwoorden voor. Het spreekt voor zich dat een politieagent die enkele minuten na het ongeval aankomt, moeilijk kan bepalen welke factoren een rol speelden. Het BIVV spitst zich al jaren toe op dit probleem, vooral via projecten zoals BART, MOTAC en BLAC, waarbij de pv's van ongevallen bestudeerd worden. Deze onderzoeken zijn afhankelijk van de kwaliteit van het bestaande materiaal (pv's, expertiseverslagen, schetsen van het ongeval, getuigenissen, ...). In de volgende fase wordt een team van specialisten naar de plaats van de ongevallen gestuurd om zoveel mogelijk informatie te vergaren voor de bepaling van de factoren die een rol speelden in de ongevallen.

De kwaliteit van de registratie

Aangezien het erg moeilijk is om de manoeuvres van de voertuigen die bij een ongeval betrokken zijn, in het huidige formulier te preciseren, ontwikkelde de werkgroep “Ongevallenstatistieken”

1/ BART = Belgian Accident Research Team 2/ MOTAC = MOTorcycle ACcidents
3/ BLAC = BLindspot Accident Causation



een toepassing waarmee politieagenten een model van aanrijdingsschema kunnen selecteren. Deze software, die zich nog in de testfase bevindt, werd tijdens de studiedag voorgesteld en live uitgetest. Op termijn zou de software de vragen in het VOF over de manoeuvres van de voertuigen moeten vervangen.

Uit een studie van het BIVV over de dodelijke verkeersongevallen in 2008 bleek dat er grote verschillen zijn tussen de informatie in het VOF en die in het pv. Zo kwamen basisgegevens zoals het aantal dodelijke ongevallen of sterfgevallen niet overeen. Bovendien toonde de studie aan dat waardevolle informatie, zoals het al dan niet dragen van een veiligheidsgordel en de resultaten van bloedtests, niet opgenomen worden in het VOF maar wel in het pv.

De plaats van de slachtoffers in de statistieken

Momenteel is de analyse van de slachtoffers van verkeersongevallen beperkt tot een opdeling in lichtgewonden, zwaargewonden en 'doden 30 dagen'. Deze analyse wordt met twee grote uitdagingen geconfronteerd, namelijk de onderregistratie en de herkenning van een grote verscheidenheid aan slachtoffers.

Om op deze uitdagingen een antwoord te kunnen bieden, werd een subwerkgroep "Onderregistratie" opgericht door de leden van de werkgroep "Ongevallenstatistieken". Deze subgroep voerde een eerste proefonderzoek uit, waarbij de politiegegevens vergeleken werden met de ziekenhuisgegevens. Blijkbaar hebben de ziekenhuizen ook het probleem dat hun gegevens niet volledig zijn. Desondanks telt de gegevensbank van de ziekenhuizen 2,5 keer meer zwaargewonden dan de gegevensbank van de politie. Minder dan 40 % van de zwaargewonden zou dus geregistreerd worden in de officiële gegevensbank. Bij fietsers zou dit percentage zelfs dalen tot 18 %. Dit probleem treft ook andere categorieën zoals voetgangers, gemotoriseerde tweewielers, kinderen en bejaarden.

De analyses houden totaal geen rekening met de psychologische schade van ongevallen. De psychologische schade - ongeacht of deze schade betrekking heeft op de personen die rechtstreeks betrokken zijn bij een ongeval (andere weggebruikers, passagiers, getuigen, ...) of op hun naasten (ouders van slachtoffers of daders, vrienden, ...) - wordt volledig over het hoofd gezien als het gaat over de gevolgen van ongevallen. Tijdens de studiedag werd aan de hand van concrete gevallen aangetoond dat de gevolgen van ongevallen zich niet beperken tot de fysieke gevolgen, maar dat ook de sociale en familiale relaties kunnen veranderen, of de buitenschoolse en schoolactiviteiten volledig omgegooid kunnen worden, ...

BESLUIT

Er is heel wat volk afgekomen op deze studiedag over een soms technisch en vervelend onderwerp. De presentaties waren van uitstekende kwaliteit en wonden geen doekjes om de omvang van de uitdagingen die ons te wachten staan om in België over een volledige (met alle ongevallen), betrouwbare (met kwaliteitsvolle gegevens), gerichte (snel toegankelijk) en uitgebreide (verbonden met andere gegevensbanken zoals die van de ziekenhuizen, rijbewijzen of inschrijvingen) gegevensbank voor statistieken te beschikken. Als voorzitter van de werkgroep "Ongevallenstatistieken" en voornaamste gebruiker van de ongevallenstatistieken speelt het BIVV een centrale rol om de betrokken actoren rond de tafel te krijgen en de inspanningen te coördineren.

Yvan CASTEELS
Nathalie FOCANT
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

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
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@uccl.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 Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid 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-vsgeb.be

ECOLOGISCH

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid 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-vsgeb.be

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

Ja, een collega wenst de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid te ontvangen. Zijn/haar gegevens:

Naam
 Voornaam
 Organisatie
 Functie
 Adres
 Telefoon
 E-mail
 Fax

Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid daarop te ontvangen:

Naam
 Voornaam
 E-mail

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