

# GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid



## FOCUS

Te voet, dat gaat  
vanzelf !

DRIEMAANDELIJKS NR.35 | HERFST 2012 | GRATIS

### >> HET GEWEST IN BEWEGING

- Campagne verkeersveiligheid « Maak plaats voor fietsers »
- Gestolen, gevonden en achtergelaten fietsen: wat doen we ermee?
- Eén voor allen en allen voor Villo!
- Zes groepen burgers hertekenen hun wijk !

### >> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- « Printemps de la mobilité » : projecten in scholen met impact in de hele gemeente
- Analyse van de statistieken van ongevallen met jonge autobestuurders
- Parkeerbeleid: praktische voorbeelden met verwijzingen naar de wegcode
- Katern van de Mobiliteitsgids “Organisatie van de leveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”
- De plaats van de voetganger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



EDITORIAAL .....	03
HET BRUSSELS GEWEST SPAART GEEN MOEITE OM HET STAPPEN TE PROMOTEN : TE VOET, DAT GAAT VANZELF ! .....	05
PRINTEMPS DE LA MOBILITE : PROJECTEN IN SCHOLEN MET IMPACT IN DE HELE GEMEENTE .....	13
CAMPAGNE VERKEERSVEILIGHEID : « MAAK PLAATS VOOR FIETSERS » .....	20
ANALYSE VAN DE STATISTIEKEN VAN ONGEVALLEN MET JONGE AUTOBESTUURDERS .....	22
GESTOLEN, GEVONDEN EN ACHTERGELATEN FIETSEN: WAT DOEN WE ERMEE? .....	27
EÉN VOOR ALLEN EN ALLEN VOOR VILLO! .....	28
TOOLBOX : ZES GROEPEN BURGERS HERTEKENEN HUN WIJK ! .....	30
PARKEERBELEID: PRAKTISCHE VOORBEELDEN MET VERWIJZINGEN NAAR DE WEGCODE .....	34
KATERN VAN DE MOBILITEITSGIDS : ORGANISATIE VAN DE LEVERINGEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST” EEN NIEUW HANDIG HULPMIDDEL .....	38
DE PLAATS VAN DE VOETGANGER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST .....	39

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

ADMINISTRATIE VAN DE UURRIJSTUUR EN VAN DE VERVOER  
ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UURRIJSTUUR EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Bérard Julie, Bertrand Pierre-Jean, Blanchevoye Jérôme, Bradefer Françoise, Caelen Erik, Casteels Yvan, Decupere Barbara, Delvaux Philippe, De Schutter Tom, Focant Nathalie, Nuytens Nina, Randaxhe Virginie, Reniers Jean-Michel

VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest, Hugues Moïny

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





Volgens Wikipedia is de voet het lichaamsdeel waarop men staat en dat gebruikt wordt voor de voortbeweging. De voet is het naar voren gerichte uiteinde van het been. De menselijke voet bestaat uit 26 afzonderlijke beenderen, 33 gewrichten, 107 ligamenten en 19 spieren en pezen waarmee de bijzonder ingewikkelde bewegingen gemaakt worden om te kunnen lopen. De menselijke voet valt te verdelen in 3 gebieden: de voorvoet (bestaat uit 5 middenvoetsbeenderen en de tenen); de middenvoet (bestaat uit 5 voetwortelbeenderen) en de achtervoet (draaipunt van de enkel). De mens is het enige zoogdier dat permanent op twee voeten staat. Dit maakt de handen vrij voor andere functies dan voortbeweging. Schoeisel beschermt en ondersteunt de voet. De voeten zorgen voor stabiliteit en bepalen letterlijk hoe stevig we in onze schoenen staan.

Beeld je in dat onze voeten echte competitiemachines zijn. Als grote sportievelingen hebben ze dagelijkse training nodig. U weet dat lopen goed is voor de gezondheid en dat korte afstanden op die manier sneller overbrugd worden dan met andere verplaatsingsmiddelen.

Hoe verklaren we dan dat het autoverkeer tijdens de spitsuren voor 20 % toe te schrijven is aan trajecten naar school, terwijl 45 % van de leerlingen op minder dan 1 km van hun school wonen en 67 % op minder dan 2 km. Uit statistieken blijkt dat meerderheid van de leerlingen van de lagere school met de auto komt, tegenover slechts 29 % te voet en nauwelijks 2 % per fiets.

Dat is een alarmerende vaststelling, als we weten dat ons verplaatsingsgedrag al aangeleerd wordt van jongs af aan. Nu het verkeer in Brussel echt lam komt te liggen, zeker tijdens de spitsuren - die overigens steeds langer worden - moet het autogebruik ontmoedigd worden door andere verplaatsingswijzen te promoten. Het lopen krijgt steeds meer aandacht vanwege de overheid. Maar ook al leggen het Iris II plan, het fiets- en het voetgangersplan de fundamenten van een nieuw mobiliteitsbeleid, toch is het de overtuiging van de Brusselaars en hun effectieve gedragsverandering die er de hoeksteen van vormen.

In die geest van verandering bij de bron heeft het Gewest in 2012 beslist om een actie op het getouw te zetten ter bevordering van het lopen «Te voet, dat gaat vanzelf» voor Brusselse scholen en gemeenten: er wordt steun verleend om begeleide voetgangersrangen tot stand te brengen, zodat onze kinderen de smaak van het wandelen te pakken krijgen en schoolomgevingen minder autoverkeer te slikken krijgen. Een project waar de Mobiliteitsgids niet aan kon voorbijgaan.

Een goede gelegenheid om de Brusselse mobiliteit een duwtje in de rug te geven





# “TE VOET, DAT GAAT VANZELF”

*Op maandag 1 oktober gaven 9 scholen het startschot voor hun nieuwe begeleide voetgangersrijen. Die kwamen er in het kader van de projectoproep «Te voet, dat gaat vanzelf» die Staatssecretaris voor Mobiliteit Brune De Lille in maart jl. deed. In 5 Brusselse gemeenten zijn scholen de uitdaging aangegaan om een vergeten gewoonte nieuw leven in te blazen, die op termijn het autoverkeer in schoolomgevingen zou moeten verminderen dankzij een ‘modal shift’ en de kinderen laat kennismaken met de geneugten van het stappen binnen een veilig kader.*

Het project «voetgangersrijen» staat onder supervisie van het kabinet en is het resultaat van samenwerking tussen Mوبiel Brussel, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB) en in de hoofdrollen de gemeenten en de scholen.

## WELOMLIJNDE ROLLEN EN SAMENWERKING

Mوبiel Brussel biedt zijn knowhow inzake schoolvervoerplannen en stelt de laureaten een kaart met de lokalisering van de leerlingen ter beschikking om de rijen beter te kunnen organiseren. De communicatiedienst van Mوبiel Brussel levert de scholen het nodige materiaal voor sensibilisering en communicatie, waaronder een folder met de voordelen van wandelen en de doelstellingen van het project (zie illustratie).

De VSGB coördineert de projectoproep: ze steunt en begeleidt de gemeenten bij de uitwerking van hun project.

De gemeente draagt het project en is verantwoordelijk voor de uitwerking ervan met de deelnemende scholen. Zij speelt ook haar rol op het vlak van verze-

kering en aansprakelijkheid ten aanzien van de deelnemers.

Tot slot hebben de begeleiders twee vormingsessies gevolgd bij de politiezones Montgomery en Noord (eind augustus en eind september). Daar werden de voornaamste regels en tips herhaald inzake verkeersveiligheid en werd de aandacht gevestigd op gevaarlijke situaties waarmee kinderen in de stad geconfronteerd kunnen worden.

## WAT HOUDT DEZE PROJECTOPROEP PRECIES IN?

De projectoproep biedt financiële steun voor de gemeenten om in lagere scholen voetgangersrijen in het leven te roepen: tussen het huis van de leerlingen (of in de buurt ervan) en de school, minstens ‘s morgens en gedurende het hele schooljaar 2012/2013. De afstand mag niet meer dan één kilometer bedragen.

Het doel is dat de gemeenten het hele proces op termijn zelf zouden beheren, samen met de deelnemende school of scholen, en dat de rijen elk schooljaar opnieuw georganiseerd worden.

De financiering van het project berust op een aanhangsel bij de mobiliteitsconvenanten, dat ondertekend wordt door de gemeente en het Gewest. Die financiering moet – in deze startfase – de personeelskosten (PWA’ers) dekken, de verzekeringen, de kosten van een promotie-evenement en de aankoop van materiaal om de informatie te verspreiden.

## BIJ DE ANDERLECHTSE SCHOOL SCHERDEMAEL ZAT HET VERKEER COMPLEET STROP

In Anderlecht wordt het project gedragen door de schepen en de dienst onderwijs, in nauwe samenwerking met de school Scherdemael. De gevaarlijke verkeerssituatie is te wijten aan het gebrek aan parking, opstoppingen tijdens spitsuren en het groot aantal leerlingen. Daarom vond de school en de dienst onderwijs van de gemeente dat er iets ondernomen moest worden. De school ligt tussen de ring, het voetbalstadion en de vijvers van Anderlecht. Ze ligt ook vlakbij een grote handelskern en belangrijke werkgevers (ziekenhuis Erasmus, Cora, ...). De voorbije jaren werd de school meermaals uitgebreid, waardoor er nu

## DE LAUREATEN

9 scholen uit 5 Brusselse gemeenten werden in juni 2012 geselecteerd :

- Anderlecht: de school Scherde-mael
- Evere: de scholen Clair Vivre en La Source, samen met de muziekacademie
- Jette: de scholen Van Helmont en Clarté
- Ukkel: de scholen Centre en Saint-Vincent-de-Paul
- Sint-Pieters-Woluwe: de scholen Joli-Bois (Franstalige afdeling) en Mooi-Bos (Nederlands-talige afdeling)



grote verkeersproblemen zijn. Er zijn 600 leerlingen, verdeeld in 17 klassen in de lagere school en 9 kleuterklassen.

De voetgangersrijen kwamen dus goed van pas om het verkeer in de schoolomgeving beter te organiseren. Heel wat leerlingen wonen immers binnen een straal van een kilometer rond de school. Daarom hoopt de school in de loop van oktober twee of drie voetgangersrijen in gebruik te nemen, elk voor een vijftigtal leerlingen, 's morgens en na school. Ze worden begeleid door zes PWA's die omkaderd worden door de preventiedienst van de gemeente. Momenteel zijn er twee opties: ofwel komen de ouders naar een bepaald punt om hun kind af te zetten en op te halen, ofwel brengen de rijen het kind tot thuis. Tot nu toe had de school geen enkele actie ondernomen, noch 's morgens of 's avonds, noch voor activiteiten buiten de schoolmuren of voor de zwemles. Daarom wordt er een grootschalige communicatiecampagne opgezet om de ouders te motiveren.

Als dit lukt, zullen de scholen Etangs (P18) en Peupliers (P16), die op een halve kilometer van de school liggen, misschien ook zin krijgen om zich in dit avontuur te storten.

### EVERE CONSOLIDEERT ZIJN EXPERIMENT

In Evere heeft het geselecteerde project betrekking op een muziekacademie, met 800 leerlingen die buiten de scholuren komen, voornamelijk uit de drie vestigingen van Clair Vivre (Centre, Complexe en Germinal). Het project Pedibus is enkele jaren tot stand gekomen op vraag van ouders die begeleiding vroegen voor hun kinderen bij hun verplaatsingen tussen de scholen 'Clair Vivre' en 'la Source' naar buitenschoolse activiteiten. De dienst buitenschoolse opvang en de oudervereniging, die bijzonder met mobiliteit begaan is, organiseren de activiteit samen. Op deze manier werd het verkeer na school al een heel stuk vlotter. Maar het initiatief moest geconsolideerd worden, met name wat het personeel betreft dat de rijen begeleidt. De meeste leerlingen wonen in een straal van twee kilometer rond de school. Het huidige project ging van start midden september en bestaat uit vier rijen van 15 tot 20 kinderen, 4 dagen per week na schooltijd. Er is bewaking ter plaatse door twee PWA's.

Het is niet zo eenvoudig: je moet genoeg mensen hebben (7 PWA's begeleiden de rijen, plus 1 reserve als inval-

ler, en ook ouders die op vrijwillige basis meewerken), zorgen voor de bijscholing van de begeleiders, over een lokaal beschikken, iemand moet de coördinatie op zich nemen, ...

Om de structuur nog te versterken en de rijen te kunnen uitbouwen is de dienst buitenschoolse opvang ingegaan op de projectoproep en coördineren zij het geheel. Het feit dat zij geselecteerd werden, betekent een vorm van erkenning door de overheid voor de organisatie van deze activiteit.

Om nog beter te beantwoorden aan de selectiecriteria van de oproep, met name om de voetgangersrijen 's morgens te waarborgen, is er parallel een ander project opgestart begin dit jaar: een voetgangersrij elke ochtend en avond tussen de vestigingen Centre en Complexe van de school Clair Vivre. Momenteel is de begeleiding in handen van leerkrachten en ouders, en coördineert de oudervereniging. Een ander project rond voetgangersrijen is ook in de maak, nl. tussen de vestigingen Centre en Germinal. Het zal ook door de oudervereniging gecoördineerd worden. Als alles goed gaat, zou het in de loop van oktober van start gaan.



## JETTE TRACHT PARKEERPROBLEMEN OP TE LOSSEN

Het project heeft betrekking op 2 scholen die in dezelfde buurt liggen: 'Van Helmont' en 'Clarté'. In de wijk zijn nog enkele infrastructuren gevestigd die veel autoverkeer veroorzaken voor en na schooltijd, zoals het gemeentelijk kinderdagverblijf, dat een ingang heeft vlakbij de school Clarté, en het koninklijk atheneum van Jette. Uit recente tellingen van het bureau Brat, in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan, blijkt dat zowel de Mirepoixlaan (school Van Helmont) als de Lecharlierlaan (school Clarté) totaal verzadigd zijn op het vlak van parkeren, overdag en 's avonds. Dat heeft de schepen voor mobiliteit en zijn dienst ertoe aangezet in te gaan op de projectoproep.

De school Clarté is al lang actief wat mobiliteit betreft, en organiseert een rij 's avonds. Momenteel gaan er op woensdagmiddag 120 leerlingen met de rij naar huis. Om 4 uur de andere dagen van de week zijn er minder leerlingen en het aantal is variabel omdat sommigen in de studie blijven op school.

Voor dit project werkt de school Clarté samen met Van Helmont en hebben zij

zich toegespitst op rijen 's morgens. De leerlingen van deze scholen wonen vrij dicht bij hun school. De promotie en de presentatie van de parcours en de precieze timing werden in beide scholen uitgewerkt in de loop van september. In iedere klas werd er overleg gepleegd tussen leerkrachten en ouders. Er zijn nu twee rijen in elke school, elke ochtend, van maandag tot vrijdag. De directie hoopt op 40 deelnemers per rij. Dankzij de subsidie die in het kader van het project toegekend wordt, zouden vijf PWA'ers ingezet moeten kunnen worden om de leerlingen zo goed mogelijk te begeleiden.

## TWEE SCHOLEN IN UKKEL WERKEN ROND DE MODAL SHIFT

Het project betreft het centrum van de gemeente, meer bepaald de gemeenteschool Uccle Centre en het instituut Saint Vincent de Paul. Qua mobiliteit is de wijk bijzonder druk, met 7 scholen en 3 kinderdagverblijven, die dagelijks 2.500 kinderen opvangen. De buurt is zeer dicht bevolkt en er zijn heel wat handelszaken, betaald parkeren en parkeerplaatsen die op piekuren 80 tot 100 % bezet zijn. In de wijk komt het verkeer uit verschillende richtingen samen, wat structurele files veroorzaakt.

70 % van de leerlingen van de twee scholen die in het project stappen, woont op minder dan 2 kilometer van de school. Beide scholen organiseren reeds een soort rijen die de kinderen in verschillende richtingen begeleiden. De begeleiders zijn leerkrachten die niet alle kinderen tot thuis kunnen brengen. Het project 2012-2013 voorziet in 2 rijen van maximaal 12 kinderen. De rijen starten op 1 oktober: 's morgens en 's avonds, van maandag tot vrijdag, behalve op woensdagmiddag. De begeleiding wordt toevertrouwd aan 5 PWA'ers en 3 gemeenschapswachten.

Het college Saint-Pierre ligt niet ver van de school Centre en zou ook in het project willen stappen. Momenteel organiseert de directie een informatiecampagne ter attentie van de ouders. Het project wordt gedragen door de burgemeester, die ondermeer bevoegd is voor veiligheid en preventie, en wordt gecoördineerd door de preventiedienst.

## TWEE SCHOLEN IN SINT-PIETERS-WOLUWE SPANNEN ZICH IN VOOR EEN VLOTTER VERKEER, ONDANKS HARDNEKKIG AUTOGEBRUIK

Dit project heeft betrekking op de Franstalige basisschool Joli-Bois, die een





schoolvervoerplan opgesteld heeft, en het Nederlandstalige Mooi-Bos vlakbij. Doordat de gemeente Sint-Pieters-Woluwe aan de stadsrand gelegen is, komen er veel kinderen uit de Vlaamse buurgemeenten naar school. De kinderen van expats die in de gemeente wonen, gaan vaak naar internationale scholen in andere gemeenten. Bovendien zien we dat de bevolking in de gemeente ouder is dan in de rest van het Gewest.

De wijk rond de school Joli-Bois is residentiële en groen. De school ligt langs een lokale eenrichtingsstraat in zone 30. Die weg loopt bovendien langs een kinderdagverblijf en drie scholen. Dat levert druk verkeer op voor en na school. Voetgangers komen vaak via wijkwegen.

De bereikbaarheid met de wagen is goed. De school ligt vlak bij grote verkeersassen zoals de Tervurenlaan en de Madouxlaan. De meeste leerlingen worden met de wagen gebracht. 27 % van de leerlingen komt te voet 's morgens en 32 % gaat 's avonds te voet naar huis (al dan niet samen met hun ouders). Op de piekuren veroorzaken de ouders druk verkeer en creëert wildparkeren bij trottoirs of zebra's problemen.

De school organiseerde reeds voetgangersrijen 's avonds. Zo geraken de kinderen vlot bij de grote kruispunten en

de bushalte. Een preventiemedewerker helpt de kinderen oversteken voor de kleuterschool.

Volgens de resultaten van enquêtes die verricht werden in het kader van het schoolvervoerplan, zijn fiets- en wandeducatie een interessante piste die ontwikkeld moet worden. Uit een enquête bij de ouders blijkt dat zij wensen dat er gegroepeerd vervoer georganiseerd zou worden te voet of met de wagen (pedibus of carpooling). Wetende dat bijna 30 % van de gezinnen op minder dan 1 kilometer van de school woont, is wandelen een alternatief dat gepromoot moet worden.

Het project wordt gedragen door de dienst van de schepen voor Nederlandstalig onderwijs en loopt onder de supervisie van de dienst "coördinatie Agenda 21". Op 19 september jl. maakte de gemeente gebruik van de Week van Vervoering om het nieuwe project te promoten, met de slogan "Samen te voet naar school".

In de testmaand oktober zijn er 4 rijen (één per wijk) elke morgen, met 5 tot 10 kinderen om te beginnen. In functie van de resultaten van een eerste evaluatie (eind oktober) kan het aantal kinderen opgetrokken worden en de begeleiding uitgebreid. Zij worden begeleid door PWA's en vrijwilligers (ouders en/of

studenten opvoedkunde van de hogeschool vlak bij Joli-Bois). Een tweede evaluatie zal verricht worden aan het einde van het schooljaar maar voor de paasvakantie. Als de formule goed werkt, zal er een oproep gedaan worden voor 2013-2014 naar andere scholen van de gemeente, met vergelijkbare kenmerken, zodat die ook voetgangersrijen tot stand brengen.

#### BEMOEDIGENDE START MAAR NOG ENKELE OBSTAKELS

De diensten die de initiatieven coördineren, zijn enthousiast. Daarom stellen zij alles in het werk om het welslagen van de operatie te verzekeren. Volgens de eerste waarnemingen zijn de resultaten overigens goed. In vier van de vijf gemeenten zijn de rijen effectief van start gegaan begin oktober. Het aantal deelnemers varieert sterk van de ene school tot de andere (van enkele kinderen in bepaalde gevallen tot tientallen in andere). In november vindt er een eerste evaluatievergadering plaats, maar de scholen en gemeenten zien nu al enkele uitdagingen die aangepakt moeten worden om ervoor te zorgen dat dit soort projecten blijft voortbestaan.

Allereerst is er het probleem dat PWA's in de loop van het jaar uit het project kunnen stappen, omdat zij werk zoeken,



## Te voet, dat gaat vanzelf



## Een 'wandelbus' om de kinderen naar school te begeleiden

Met de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeente, neemt onze school deel aan de invoering van 'voetgangersrijen' om woon-schoolverplaatsingen te begeleiden. Dit past in het kader van het Iris 2-vervoerplan en het toekomstige voetgangersplan, beide gericht op de promotie van alternatieve verplaatsingsmiddelen en een beter doordacht autogebruik.

### Wat is een voetgangersrij of wandelbus?

Het gaat om de begeleiding van een groep stappende kinderen door gemachtigde opzichters volgens een vastgelegd beveiligd traject. De groepen kinderen worden op vaste plaatsen gevormd volgens een vast uurrooster. Verschillende rijen kunnen dezelfde school bedienen, in een straat van maximaal 1 km rond de school.

### Praktisch

Vanaf september start onze school met de invoering van voetgangersrijen. De leerkrachten zullen in de klas werken rond dit project om de kinderen hier op voor te bereiden. We hopen dat de ouders zich ook zullen mobiliseren en eventueel engageren om de rij enkele dagen per maand te begeleiden.

### De mobiliteitsvoordelen

- ▶ minder verkeer in de schoolomgeving, minder chaotisch geparkeerde wagens
- ▶ minder vervuiling, minder lawaai

- ▶ een ecologisch verantwoorde daad
- ▶ een efficiënt en snel verplaatsingsmiddel
- ▶ meer veiligheid voor de kinderen
- ▶ tijdswinst voor de ouders

### De gezondheidsvoordelen

Dagelijks ten minste 30 minuten stappen werkt preventief tegen overgewicht en obesitas en voorkomt hart- en vaatziekten. Naast deze fysieke troeven, heeft het stappen ook fantastische educatieve mogelijkheden en zorgt het voor een wakkerder en zelfstandiger kind.

### Het kind:

- ▶ leert zich te bewegen en zich te oriënteren
- ▶ raakt vertrouwd met het verkeersreglement
- ▶ ontdekt zijn buurt en verhoogt zijn sociale contacten
- ▶ verhoogt zijn zelfvertrouwen
- ▶ is wakkerder en aandachtiger als het op school toekomt

### Enkele cijfers

Tijdens de spits maken de verplaatsingen naar school 20% uit van de gemotoriseerde verplaatsingen. 45% van de leerlingen woont op minder dan 1 km van de school en 67% op minder dan 2 km. De meerderheid van de leerlingen in het lagere gaat met de auto naar school, tegenover 29% te voet en 2% met de fiets.



wat de stabiliteit van het project in het gedrang kan brengen. Om daaraan tegemoet te komen werken de gemeenten zo veel mogelijk met PWA's die het schoolmilieu al kennen en appreciëren. De opleiding die de politie hun aanbiedt, leert hen nog beter het begeleidingswerk in en rond de school kennen en verschaft een zekere erkenning.

De sensibilisering van de doelgroep – ouders en kinderen – kan ook moeilijk zijn en het voortbestaan van het project op de helling brengen. Jongeren tussen 7 en 12 jaar zijn het tegenwoordig immers zo gewoon om met de auto vervoerd te worden en niet te voet te gaan, en hun ouders blijven vaak denken dat verplaatsingen te voet meer risico's inhouden voor kinderen dan met de wagen. De uitdaging bestaat er dus in goede argumenten te vinden om de ene doelgroep te motiveren en ook de andere doelgroep te overtuigen.

Bovendien kan een van de voornaamste remmen voor het goede verloop van het project het gure winterweer worden. Dat kan de rijen vertragen of zelfs (tijdelijk) stopzetten. Als ze vlot van start gaan in het voorjaar (en nog beter: niet vertragen in de winter), kunnen we besluiten dat het echt goed draait. De mobilisering van de scholen is dus cruciaal voor het goede verloop van het project tot het

einde. Daarom moet er regelmatig een evaluatie uitgevoerd worden om snel te kunnen reageren als er vastgesteld wordt dat de motivatie afzwakt.

Tot slot is de uitstippeling van het traject zelf ook een uitdaging en kunnen er contradicties optreden in deze fase. Het parcours hangt immers af van het thuisadres van iedere deelnemer (als de kinderen nagenoeg aan de voordeur opgehaald worden) en moet zo veel mogelijk de grote verkeersassen, trams en obstakels vermijden, maar moet tegelijk ook zo kort mogelijk zijn.

## UITWISSELING VAN GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

U hebt het begrepen: het welslagen van dit project ligt grotendeels bij de motivatie van de coördinatoren. Het ligt ook in de uitwisseling van inspirerende voorbeelden tussen gemeenten en deelnemende scholen. Daarom hebben het kabinet van de Staatssecretaris, Mobil Brussel en de mobiliteitscel van de Vereniging zo veel mogelijk informatie van het terrein verzameld. In november en december zal met zo veel mogelijk deelnemers een balans opgemaakt worden. De Mobiliteitsgids zal verslag uitbrengen van de voornaamste conclusies na de eerste maanden uit het bestaan van de voetgangersrijen.

*U heeft interesse voor dit initiatief? U vindt dat uw kinderen ervan profiteren of u overweegt er zelf een actieve rol in te spelen? Aarzel niet ons dat nu al te laten weten via deze antwoordskaart. Bij de start van het nieuwe schooljaar organiseert de school een informatievergadering voor de ouders die dit wensen.*

Ik heb interesse voor dit initiatief en wens meer informatie.

Naam van de ouder: .....

Telefoon: .....

E-mail: .....

Naam van het kind: .....

Naam van het kind: .....

Naam van het kind: .....

leeftijd: .....

leeftijd: .....

leeftijd: .....

klas: .....

klas: .....

klas: .....

**Anne**  
mama, medebestuurster  
van de wandelbus  
"Marmots"  
Ecole Saint-Henri  
Sint-Amandus-Wijk  
(SVP sinds 2008)  
"Elke ochtend is groep te voet naar  
school! Tijdswinst voor de ouders en een  
bron van energie voor de kinderen!"

**Meer info**  
Meer informatie over mobiliteit, verkeersveiligheid?  
Mobil Brussel  
0800 94 001  
mobilbrussel@mbhg.irisnet.be  
www.mobilbrussel.irisnet.be

Meer informatie over de voetgangersrijen?  
Neem rechtstreeks contact op met de directie van de school.

**Barbara Decupere**  
barbara.decupere@avcb-vsgb.be

**Virginie Randaxhe**  
virginie.randaxhe@avcb-vsgb.be

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



## “ EEN GEMEENTE VERTELT ... ”

*In Evere bestaan al sinds enkele jaren dergelijke rijen, meer bepaald tussen twee scholen en de muziekacademie. Wij vroegen om toelichting aan de coördinatrice, Fanchon Martens*

### **Wat houdt de Pedibus in Evere precies in?**

**Fanchon Martens :** «Het gaat om twee rijen tussen twee gemeentescholen (Clair Vivre; La Source) en de muziekacademie. Nagenoeg vijftig leerlingen, voornamelijk 7- tot 9-jarigen, gaan naar de academie in groepjes, onder leiding van een volwassen vrijwilliger en een begeleider die ter beschikking gesteld wordt via het Plaatselijk Werkgelegenheidsagentschap (PWA), en dit vier keer per week. Momenteel beschikken we over drie PWA-begeleiders.»

### **Hoe en waarom kwam die rij tot stand?**

**Fanchon Martens :** «In 2002 had de toenmalige minister van onderwijs van de Federatie Wallonië-Brussel Jean-Marc Nollet een oproep gedaan met betrekking tot de buitenschoolse kinderopvang.

De gemeente Evere was daarop ingegaan, waardoor ik aangeworven werd. Ik begon met de inventaris op te maken van de bestaande initiatieven op het vlak van buitenschoolse opvang, wat uitmondde in een stand van zaken en een analyse van de behoeften op basis waarvan het programma CLE (Coordination Locale pour l'Enfance) opgesteld werd. Rond 2003 werden de ouders geraadpleegd. Er was immers vastgesteld dat hun dagindeling vaak weinig compatibel was met die van de school. Als de school afloopt rond half vier en vlak daarna heel wat buitenschoolse activiteiten reeds van start gaan, kon een aanzienlijk deel van de ouders omwille van hun werk hun kinderen er niet naartoe brengen als die activiteiten buiten de schoolgebouwen plaatsvinden.

Daarom hebben wij een fietsersrij in het leven geroepen. Er bestond immers al zoiets als begeleide fietsersrijen, een gezamenlijke organisatie van de gemeenten Evere en Schaarbeek. Die hebben wij uitgebreid tot de woensdagnamiddag,

om de kinderen naar de academie te brengen en terug, want die dag vinden daar de meeste activiteiten plaats.

Maar we stootten snel op organisatorische problemen: de uren van de lessen variëren sterk van het ene instrument tot het andere en in functie van het niveau van ieder kind. Daarom moest er dus ook in opvang voorzien worden, voordat de kinderen in groep teruggebracht worden.

Uiteindelijk hebben we de fietsen laten vallen en gaan we gewoon te voet, omdat we vaststelden dat sommige instrumenten moeilijk per fiets te vervoeren zijn.

Volledigheidshalve voeg ik ook toe dat we een tijdje een klassieker vervoermiddel gebruikt hebben, nl. de bus, door aan te sluiten bij bestaande circuits voor andere scholen. Maar ook daar hebben we onze initiatieven moeten bijsturen om praktische overwegingen: de scholen hadden de bussen zo vaak nodig dat het moeilijk werd om ze voor te behouden voor de leerlingen die naar de academie willen.»



## Vervolgens hebt u de Pedibus concreet georganiseerd?

**Fanchon Martens** : «Ja, wij hebben onze voetgangersrijen ingevoerd. Op die manier kunnen kinderen uit een veertigtal gezinnen uit twee scholen begeleid worden. In het begin van het schooljaar geven we de ouders een invulformulier. Geïnteresseerden moeten twee engagementen ondertekenen: één voor de ouders en één voor de kinderen. Daarin

staan enkele regels en afspraken in verband met het gezag van de begeleiders, zowel ten aanzien van de ouders als de kinderen. Zonder die documenten zou hun gezag noch uitgaan van de school noch van de gezinskring, waarvan ze geen deel uitmaken.

In tegenstelling tot het oorspronkelijke fietssysteem organiseren wij geen terugkeer meer: de geïndividualiseerde lessen op de academie maakten de organisa-

billijkheid tegenover anderen. Dit systeem brengt overigens een verschil in schoolcultuur aan het licht tussen de verschillende scholen: de inzet is groter in de Freinet-scholen, waar ouders altijd al actiever bij het schoolgebeuren betrokken worden.

Een essentieel element voor het welslagen van het project is de aanvaarding door de school: wij kunnen enkel doeltreffend werken als de directie het project steunt.

## CLE (COORDINATION LOCALE POUR L'ENFANCE)

Het programma CLE (Coordination Locale pour l'Enfance) biedt de gemeente de mogelijkheid een balans op te maken van de opvang voor kinderen van 2,5 tot 12 jaar in hun vrije tijd, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Het legt ook concrete doelstellingen en acties vast voor vijf jaar. Het biedt erkende instellingen ook de kans om onder bepaalde voorwaarden subsidies te krijgen van het ONE (Office de la Naissance et de l'Enfance).

Het programma CLE past in het kader van het decreet betreffende de coördinatie en de ondersteuning van de buitenschoolse kinderopvang dat goedgekeurd werd op 1 juli 2003 en bekendgemaakt door de regering op 3 juli 2003. Het toepassingsdecreet werd goedgekeurd door de regering op 17 december 2003.

Het oorspronkelijke decreet werd gewijzigd bij een decreet van 26 maart 2009 (B.S. 27 juli 2009).

De gecoördineerde versie van de teksten staat op [www.one.be](http://www.one.be)

In Evere werd het eerste programma CLE uitgevoerd in de periode 2005-2010.



tie te ingewikkeld. Wij organiseren wel toezicht in de academie zelf, met de bijstand van de PWA's.

Twee keer per jaar hou ik een evaluatievergadering met de begeleiders.

Zoals ik reeds zei, vergt het systeem een zekere betrokkenheid van de ouders. De rij staat onder toezicht van een begeleider, maar dat is niet voldoende. Hij of zij wordt dus geruggensteund door een ouder. Dat is geen zuiver vrijwilligerswerk, maar eigenlijk een kleine verplichting: iedere ouder die zijn kind(eren) voor de rij inschrijft, moet de rij vier keer per jaar begeleiden, persoonlijk of via een vriend(in), wat uiteindelijk eenvoudiger is dan zich één of meerdere keren per week te moeten vrijmaken. In dat opzicht varieert de betrokkenheid dus van persoon tot persoon en moeten we er dus over waken dat iedere ouder zijn plicht vervult, omwille van de



Qua verzekering zijn de kinderen gedekt door de verzekering van de school: de rij kadert immers in de schoolactiviteiten. Maar dat geldt enkel omdat het gaat om gemeentescholen. Voor scholen uit andere netten is de link tussen de verzekering van de school en die van de academie minder duidelijk. Wij vragen de ouders die de rijen begeleiden, ook een familiale verzekering voor zichzelf af te sluiten.»

## Over welk budget beschikt de Pedibus?

**Fanchon Martens** : «Naast mijn coördinatiewerk is er ook de vergoeding van de drie begeleiders. De rij neemt één uur in beslag (gefactureerd aan 7,5 euro per uur per begeleider) en één van hen moet blijven zolang er kinderen aanwezig zijn, in totaal drie uur (iets langer op woensdagnamiddag) en dit alles vier dagen per week.»



### **Zijn er specifieke moeilijkheden en uitdagingen?**

**Fanchon Martens :** «In de eerste plaats zie ik de groei. Momenteel zijn onze middelen ontoereikend om de rijen nog uit te breiden of nieuwe te creëren. Daarvoor zou meer personeel ingezet moeten worden, dat wij niet kunnen leveren.

De andere beperking houdt verband met de lokalisering en de doelgroep: de rij is gericht tot een bepaalde leeftijdsgroep, voornamelijk de 7- tot 12-jarigen. Kleuters zijn namelijk nog niet in staat om verplaatsingen over middel-lange afstanden af te leggen en boven de twaalf jaar willen ze het alleen kunnen en willen ze geen deel meer uitmaken van een rij. Ik stel ook vast dat we zodanig gewoon zijn om overal met de auto naartoe te rijden, vooral met jonge kinderen, dat die echt opnieuw moeten leren zich te voet te verplaatsen. Bovendien is de ligging van de school een doorslaggevende factor: als ze te ver van de academie ligt, zou het onmogelijk zijn na de schooldag op stap te gaan en tijdig op de academie aan te komen, of zou de afstand in ieder geval te groot

zijn voor de kinderen. Tot slot kan het ook dat de inrichting van de openbare weg weinig compatibel is met de rijen. Denk maar aan het oversteken van de brede Leopold III-laan.

Een ander probleem ligt bij de begeleiders: wij werven die aan via het Plaatselijk Werkgelegenheidsagentschap, maar in werkelijkheid zijn die mensen vaak op zoek naar een andere job. Zij hebben ook niet allemaal de nodige vaardigheden om met jonge kinderen om te gaan. Concreter: sommigen houden gewoonweg niet van stappen of willen niet de verantwoordelijkheid over kinderen op de openbare weg op zich nemen. De motivatie hangt dus af van persoon tot persoon en wij moeten daar rekening mee houden. De begeleiders krijgen een korte opleiding van anderhalf uur door de politiezone, maar wij beseffen dat dit te weinig is. Idealiter zouden zowel verkeersveiligheid als pedagogische aspecten in de vorming aan bod moeten komen. We hadden trouwens drie maanden lang begeleiding door gemeenschapswachten getest, die opgeleid zijn als oversteekhulp, maar dat experiment was niet overtuigend: ze misten ervaring

om met de kinderen te communiceren, wat weliswaar noodzakelijk is omdat we – zoals ik al zei – ook buitenschoolse opvang organiseren.

De uitstippeling van het traject tot slot is een uitdaging op zich: het moet zo kort mogelijk zijn, maar tegelijk zo veel mogelijk drukke straten, trams of andere obstakels in de stad vermijden.»

### **Wat verwacht u van de projectoproep?**

**Fanchon Martens :** «Met de projectoproep hopen wij ons systeem te kunnen uitbreiden naar andere scholen en het cultuurcentrum, wat bijkomende begeleiding en coördinatie vergt. Maar bovenop de ondersteuning zal de gewestelijke steun ons ook een zekere erkenning bieden.»

*Interview door Philippe Delvaux  
Vereniging van de  
Stad en de Gemeenten van  
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*



# “ PROJECTEN IN SCHOLEN MET IMPACT IN DE HELE GEMEENTE ! ”

DIT ARTIKEL VERSCHEEN EERDER AL IN *MOUVEMENT COMMUNAL* NR. 869 – JUNI/JULI 2012, BLZ. 56-60

*In het kader van het concept “Printemps de la Mobilité” worden enkele maanden lang kant en klare mobiliteitsprojecten in scholen op touw gezet om het gebruik van alternatieve vervoerswijzen, zoals fietsen, lopen en carpoolen, te stimuleren. De eerste editie werd georganiseerd op initiatief van de Waalse overheid, meer bepaald de Directie Planning Mobiliteit, en leverde zeer interessante initiatieven rond schoolmobiliteit op. Zo’n 950 leerlingen (van het derde leerjaar tot het zesde middelbaar) in 35 scholen verspreid over 27 gemeenten namen aan deze projecten deel.*

De apotheose van dit initiatief vindt plaats in mei. Eén week lang worden dan de resultaten van de geleverde inspanningen voorgesteld, ervaringen uitgewisseld en gedragswijzigingen in de woon-schoolverplaatsingen gestimuleerd.

Deze projecten “L’école au bout des pieds”, “REVe (Réseau des Ecoliers à Vélo)”, “Génération Tandem Scolaire” en “Schoolpool” werden bedacht door verenigingen die ervaring met mobiliteit hebben en die actief zijn in het schoolmilieu, zoals Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentiers.be en Taxisstop.

Met het project “L’école au bout des pieds” leren de kinderen rekening houden met de gevaren in het verkeer en zoeken zij de meest geschikte route om te voet naar school te gaan. Via “Construire mon REVe” leren de kinderen fietsen in het verkeer en zoeken zij eveneens de meest geschikte routes om

naar school te gaan. Door “Génération Tandem Scolaire” fietsen lagerschoolkinderen naar school onder leiding van een peter of meter: dat is een leerling uit een nabijgelegen middelbare school. Bij Schoolpool wordt er voor de school een specifieke website gecreëerd waarop leerlingen en hun ouders carpoolpartners kunnen vinden om samen naar school te rijden.

## EEN INITIATIEF DAT STAP VOOR STAP VOORUITGAAT

Zo bouwt elke school aan haar eigen project. De betrokkenen komen op belangrijke momenten samen en de leerlingen krijgen les over de verschillende vervoerswijzen. Verder is het initiatief een aanleiding om eens goed over het onderwerp na te denken. Zo worden er animaties en bijeenkomsten georganiseerd om de kinderen te sensibiliseren en iets bij te brengen.

De bedoeling is ook om aan het project samen te werken met personen van buiten de school, zoals mobiliteitsadviseurs, gemeentebestuur, politie, ouderverenigingen, ... Het initiatief en de resultaten ervan kunnen niet duidelijker en concreter zijn: afbakening van fiets- en wandelroutes, georganiseerd carpoolstelsel, ...

Goede communicatie is ook heel belangrijk. Er worden verschillende middelen aangewend om het werk van de kinderen in de schijnwerpers te plaatsen, zoals persconferenties en acties die het project meer zichtbaarheid geven. Maar de impact van de actie reikt verder dan een week vol evenementen in de lente. De grote uitdaging van dit concept is duurzame gedragswijzigingen teweeg te brengen, de nieuwe initiatieven voort te zetten en de opgebouwde acties blijvend te maken.



## ROL VAN DE GEMEENTEN

Hoe gaat dit nu allemaal concreet in zijn werk? Iedere gemeente en school van de Franse Gemeenschap in Wallonië worden per brief op de hoogte gebracht van de oproep en krijgt alle nodige informatie om een goed beeld van het project te hebben. De gemeente moet zich samen met de school kandidaat stellen bij de Waalse Overheidsdienst. Een gemeente die dergelijke projecten wil steunen, moet dus contact opnemen met de scholen en samen met de gemotiveerde scholen één of meerdere dossiers samenstellen. Daarna verleent de gemeente bijstand op verschillende momenten van het project.

Zoals blijkt uit de getuigenissen van vertegenwoordigers van de gemeenten Chaudfontaine, Bergen en Doornik, die dergelijke projecten tot stand brachten, hebben de gemeenten alle belang bij een coherente ontwikkeling van een alternatieve mobiliteit op hun grondgebied. Het biedt een mooie toegang tot het schoolmilieu om de behoeften en de perceptie van de kinderen, ouders en leerkrachten beter te leren kennen, een dynamiek op gang te brengen en een duurzame dia-

loog aan te knopen, om mooie samenwerking tot stand te brengen die de aanzet zal geven tot concrete maatregelen die echt beantwoorden aan de behoeften van de kinderen.

Wij hadden een gesprek met Sophie Schinckus, Christine Bernard en Stéphan Poncelet om meer te weten te komen over drie projecten die in 2011 uitgewerkt werden.

### OP WEG NAAR DE DERDE EDITIE VAN DE "PRINTEMPS DE LA MOBILITÉ"

In het kader van de tweede projectoproep hebben 26 scholen, verspreid over 22 gemeenten, een van de drie volgende projecttypes uitgewerkt: "L'école au bout des pieds", "Construire son REVe" en "Schoolpool". In totaal werden 650 leerlingen begeleid door de gespecialiseerde verenigingen Empreintes, Gamah, Pro Velo, Sentiers.be en Taxistop. Rond het moment dat de laatste hand aan dit artikel gelegd wordt, bevindt de "Printemps de la Mobilité 2012" zich op zijn hoogtepunt.

Sowieso is het een werk van lange adem. Bovendien staat de volgende editie al voor de deur, zodat ook andere gemeen-

ten en scholen de kans kunnen krijgen om actief mee te werken aan dit initiatief, en zodat de gemeenten die al aan editie 2011 en 2012 deelgenomen hebben, nieuwe projecten kunnen opstarten ter aanvulling op de eerste ervaringen, maar ook - en waarom niet - met andere bestaande hulpmiddelen en zij zo kunnen profiteren van de eerste resultaten (routes, schooldynamiek, ...) om beetje bij beetje netwerken tot stand te brengen voor zachte mobiliteit.

**Françoise Bradfer,**  
Adviseur bij de UVCW

**Tom De Schutter,**  
Directeur bij de UVCW



# DOORNIK: VAN HET REVe-PROJECT TOT HET GEMEENTELIJK FIETSPLAN



## *Comment avez-vous contacté les écoles ?*

**Christine Bernard** – (dienst mobiliteit van de stad Doornik en mobiliteitsadviseur): Wij hebben in eerste instantie contact opgenomen met alle scholen en zijn op een namiddag na schooltijd met alle directeurs samengekomen om hun het project en de vier «kant en klare» subprojecten voor te stellen. Twee scholen waren geïnteresseerd. Uiteindelijk werd het project «Construire mon REVe» concreet uitgewerkt met een klas van het eerste middelbaar van het Collège Notre-Dame, een school in het centrum van Doornik.

## *Op welke manier werd er gecommuniceerd?*

Het project werd voorgesteld in het schoolkrantje, er werden ad valvas affiches opgehangen en de leerlingen hebben in de klas zelf een video gemaakt die ze op YouTube geplaatst hebben.

De vrijdag van de week van de “Printemps de la Mobilité” kregen de leerlingen die toen met de fiets naar school gekomen waren, een gratis ontbijt. Een activiteit die zeer veel bijval kende.

In het gemeentebestuur werd een grote bijeenkomst met de pers en de mandatarissen georganiseerd. De kinderen zijn, onder begeleiding van een fanfare, van de school

naar het gemeentehuis gefietst om er hun projecten voor te stellen en vragen te stellen aan de technische diensten en de politie. De lokale televisie en de Waalse overheidsdienst hebben dit hoogtepunt gefilmd.

Het moet trouwens gezegd dat de school kosten noch moeite gespaard heeft om nog meer fietsers te kunnen ontvangen: er werden lockers geplaatst voor de kinderen die zich willen omkleden, twee of drie personen spelen «fietsmeneer» of «fietsmevrouw», er werden kits gekocht om kleine defecten te herstellen, en er werden nieuwe ruimtes ingericht om fietsen te parkeren. Allemaal met de eigen middelen van de school.

## *Een school in het centrum van de stad, was dit wel een goede context voor dergelijke projecten?*

Sommige leerlingen komen van ver, maar de helft van de leerlingen woont op minder dan vier kilometer van het stadscentrum. Velen van hen worden met de auto naar school gebracht, zelfs als ze vlakbij wonen. In de betrokken klas kwam maar één leerling regelmatig met de fiets naar school en een andere af en toe. Sinds het initiatief komen er meer kinderen met de fiets naar school, vooral als het mooi weer is.

Die nieuwe dynamiek op school toont dat er nog iets anders is dan de auto en dat is belangrijk, maar het grootste obstakel blijft de angst van de ouders. In deze klas van het eerste middelbaar hadden veel leerlingen nog geen fietsbrevet en de ouders wisten niet wat het was om hun kind in normale verkeersomstandigheden te laten fietsen. Die angst van de ouders is deels objectief, maar ook voor een stuk subjectief.

## *Welke zijn volgens u de voorwaarden voor het welslagen van zo'n project?*

De mobiliteitsdienst kwam meermaals langs om activiteiten te begeleiden. Maar de absolute voorwaarde is dat de leerkrachten in de school gemotiveerd zijn en dat zij het werk samen met de directie of onderdirectie voortzetten!

## *In welk opzicht kan de mobiliteit in Doornik baat hebben bij de “Printemps de la Mobilité”?*

Net als het fietsbrevet opent het een deur in de school, waardoor een dynamiek op gang gebracht kan worden. Door ons op het schoolmilieu te richten, begrijpen we beter hoe kinderen reageren en hoe we vervolgens met hen gaan samenwerken.

Kinderen bieden een vrij pragmatische kijk op de raliteit, want in tegenstelling tot wat je zou denken, zitten ze boordevol gezond verstand. Maar hun reacties zijn verschillend naargelang ze al dan niet het fietsbrevet behaald hebben. De kinderen die hun fietsbrevet behaald hebben, weten hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen, terwijl de anderen overal fietspaden willen en bang zijn voor het verkeer, zelfs als de straat vrij rustig is.

De leerlingen hebben ons hun opmerkingen over de routes bezorgd. Op basis daarvan hebben we fiches opgesteld over werkzaamheden die momenteel aan de gang zijn of die gepland zijn. Een groot deel van de gevraagde aanpassingen zijn trouwens opgenomen in het gemeentelijk fietsplan, aangezien Doornik uitgekomen werd als testgemeente in het kader van het project “Wallonie Cyclable”. De “Printemps de la Mobilité” sluit dus perfect aan op ons gemeentelijk fietsplan.

# BERGEN: van het fietsbrevet tot het REVe-project

## *Hoe verliep de projectoproep?*

**Sophie Schinckus** – dienst onderwijs van de stad Bergen): In Bergen kwam de oproep op onze dienst terecht omdat wij al jarenlang meewerken aan de organisatie en uitreiking van fietsbrevetten. We hebben onmiddellijk toegehapt aangezien het een zeer interessant project is, vooral omdat het perfect aansluit bij het fietsbrevet dat kinderen leert hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen, want het REVe-project verschaft tools om veiligere routes uit te stippelen.

In een eerste fase hebben we per brief of telefonisch contact opgenomen met de scholen, om het project voor te stellen en te vragen of ze eraan wensten deel te nemen. De scholen die ervoor te vinden waren, zijn scholen waarmee we al jarenlang samenwerken. Het contact verliep dus heel spontaan. Zodra de directeur bij zijn team van leerkrachten gepolst had of zij geïnteresseerd waren, en hij groen licht gekregen had, dienden de gemeente en de school samen een kandidaatsdossier in. De scholen verschaften de nodige informatie en de gemeente bezorgt de dossiers aan de Waalse overheidsdienst.

## *Ging het om dezelfde scholen die deelnemen aan het fietsbrevet?*

Dat spreekt voor zich. Een school die niet deelneemt aan het fietsbrevet, kan zich moeilijk aangesproken voelen door zulke projecten. In Bergen doen ieder jaar zo'n 530 leerlingen uit het vijfde leerjaar mee. Een vijftigtal leerlingen van scholen uit de gemeente Hyon hebben aan dit project deelgenomen.

## *Welke rol speelde u bij dit project?*

Eerst en vooral heb ik de verschillende betrokken partijen gecoördineerd die het project tot stand brengen: de scholen, Pro Velo, de technische diensten van de stad, de politie, ...

Zodra het project uit de startblokken is, bereidt de dienst cartografie van de stad Bergen de allerlei hulpmiddelen voor waarmee de kinderen werken, zoals professionele kaarten in zeer groot formaat met een overzicht van de straten van de gemeente in kwestie. Samen met mijn diensthoofd hebben we voor fietsbegeleiding gezorgd. Wij hebben ook de medewerking van de politie ingeroepen.

Het orgelpunt is wanneer de kinderen op het einde hun routes uitgetekend hebben en de punten aangestipt hebben die voor verbetering vatbaar zijn met betrekking tot het wegdek of de verkeerstekens.

## *Welke concrete resultaten werden er geboekt?*

De kinderen legden het gemeentebestuur zeer concrete verzoeken voor, opdat de stad het comfort en de veiligheid van deze routes zou verbeteren.

Daarna werd er een lijst met maatregelen opgesteld, samen met de politie en de dienst wegen van de stad Bergen. Sommige verzoeken hebben betrekking op het gewestelijke wegenetwerk en worden dus doorgestuurd naar de Waalse overheidsdienst. De stad Bergen zal alles in het werk stellen om de aanpassingen op haar grondgebied door te voeren: beperkt eenrichtingsverkeer, markering van fietspaden, stoeprandmarkeringen en fietsborden

die geplaatst werden na de "Printemps de la Mobilité". De kinderen krijgen niet alles wat ze willen, want we moeten realistisch blijven qua budget, personeel, ... Maar van de vier fietsroutes die in 2011 uitgestippeld werden, werden er zeer snel drie aangelegd. De vierde zal in 2012 aan bod komen, maar we wachten voorsnog op beter weer.

## *Hoe verloopt het contact tussen de kinderen en de gemeente?*

Vorig jaar leek het een heuse persconferentie, want er was veel pers aanwezig. De kinderen kwamen per fiets naar het stadhuis, want er is een fietsroute tussen de school en het stadscentrum. Ze werden opgewacht door de schepen van onderwijs. Alle groepen kinderen legden hun kaart open op grote tafels en legden uit hoe het project in zijn werk ging. De vertegenwoordigers van het College en de politie gingen van de ene tafel naar de andere om mogelijke aanpassingen te bespreken met de kinderen. Het ging om een echte uitwisseling waaraan alle kinderen deelnamen. Grote klasgroepen met 25 kinderen creëerden een gezellige drukte en werkten onvermoeibaar voort rond de vier tafels.

## *Wordt het project dit jaar voortgezet?*

Ja, dit jaar werden de scholen van het dorp Flénu geselecteerd. Vorig jaar leidde een van de routes van de markt van Hyon naar de markt van Cuesmes. Dit jaar zal er een route van Flénu naar Cuesmes lopen. Het begin van een netwerk dus, want beide routes kruisen elkaar. Het doel is om beetje bij beetje een netwerk in de vorm van een spinnenweb aan te leggen, zodat de kinderen veilig van het ene dorp naar het andere kunnen fietsen naar school, naar de sportclub, enz.

## *Kunnen we stellen dat een aantal kinderen hun verplaatsingsgedrag aangepast hebben?*

Globaal genomen nog te weinig. Het zijn de volwassenen die moeten veranderen



maar er nog moeite mee hebben om hun kinderen met de fiets te laten vertrekken. Vorig jaar ging dat heel goed tot eind juni, maar sinds september moeten we weer op hetzelfde hameren. Daarom hebben we opnieuw 200 routekaarten per school afgedrukt en dit jaar gaan de kinderen van Flénu, nadat ze het gemeentebestuur ontmoet hebben, naar Hyon om het gebruik van de routes weer aan te moedigen.

***Denkt u dat de problemen waarmee we te maken hebben, eigen zijn aan de fiets?***

Ik denk persoonlijk dat de problemen liggen bij de zachte mobiliteit. Er is geen ruimte voor voetgangers en fietsers. We moeten onze mentaliteit veranderen. In onze regio is onvoldoende plaats voor de fiets. We moeten de fiets deze ruimte geven, maar op dat vlak lopen we nog achter. We moeten verder doen en volhouden.

***Welke zijn de voorwaarden voor succes?***

Als de leerkracht niet in het project gelooft, heeft het geen zin om ermee te beginnen. De steun van de schooldirectie en de ouders is essentieel. Als de ouders de fiets van het kind niet naar school brengen, valt het project al meteen in duigen. Het is dus belangrijk dat zij het project steunen. Het is ook de bedoeling om de ouders via de kinderen te sensibiliseren. We doen dit op vele gebieden: voor een gezonde voeding, eerlijke handel... goede gewoonten worden in het gezin geïntroduceerd via de kinderen die een pedagogische rol op zich nemen.





# CHAUDFONTAINE: EERSTE STAPPEN IN DE UITBREIDING VAN EEN SCHOOL

## *Hoe is de projectoproep verlopen?*

**Stéphan Poncelet**, (mobiliteitsadviseur en milieuadviseur bij de milieudienst van de gemeente Chaudfontaine): De gemeente heeft met alle instellingen contact opgenomen. De school van het dorp Ninane was ervoor te vinden en er werd een kandidaatsdossier ingediend bij de Waalse overheidsdienst voor twee projecten: “L'école au bout des pieds” en “Construire son REVe”. Uiteindelijk werd het eerste project gekozen.

## *Waarom besloot deze school om mee te werken aan het project?*

Momenteel wordt er op een nieuwe locatie gebouwd om de bestaande school in het centrum van het dorp uit te breiden met nieuwe klaslokalen. Een van de voorwaarden die de gemachtigde ambtenaar van de Waalse overheidsdienst stelde voor de toekenning van een bouwvergunning voor de nieuwe school, was de opstelling van een schoolvervoerplan. De “Printemps de la Mobilité” was een mooie gelegenheid om acties voor het voetgangersverkeer te ondernemen en te bekijken welke de beste routes zijn.

## *Welke rol vervulde de gemeente?*

De mobiliteitscel van Chaudfontaine, die uit drie CeM's (milieu – werken – politie) bestaat, had een gesprek met de schooldirectie en de twee leerkrachten van het vierde leerjaar. Deze twee klassen, met in totaal een veertigtal leerlingen, zullen het initiatief voortzetten wanneer zij naar de nieuwe schoolgebouwen verhuizen en zullen zo de jongere leerlingen kunnen begeleiden.

De gemeente gaf hun verschillende kaarten: luchtbeelden, stratenplannen, NGI-kaart, atlas van de lokale wegen, ... opdat ze over degelijke werkinstrumenten zouden beschikken, aangezien de scholen op dat vlak niet echt goed uitgerust zijn.

Het project werd samen met de directie, de leerkrachten en Gamah uitgevoerd. De leerlingen hebben de voetgangerswegen afgebakend en daarna in de klas de routes uitgetekend. Vervolgens moesten het belang en de veiligheid van de uitgestippelde wegen besproken worden. Ieder van ons heeft er een blik op geworpen vanuit zijn eigen invalshoek als politieagent, wegentechnicus of planoloog. De voorstellen van de kinderen werden door de mobiliteitscel verfijnd en de haltes van de drie gekozen routes om de school te bereiken, werden vastgelegd.

Het dorp Ninane (1.500 inwoners) ligt langs een hoofdweg die de vallei met de hoogvlakte verbindt, en beschikt over weinig parkeergelegenheid. Om de straten in het dorp te ontlasten, werden drie minuuthaltes aan de dorpsrand aangelegd, op 300 à 400 meter van de school, zodat de kinderen via een veilige weg met verkeersborden en andere verkeerstekens de school kunnen bereiken. De mobiliteitscel begeleidde de kinderen op elke route, daarna hebben de leerkrachten en enkele ouders het overgenomen.

De hoofdroute in de richting van Beaufays en de autosnelweg E25 werd door 15 à 20 kinderen genomen, de tweede door 7 à 8 kinderen en de derde door 4 à 5 kinderen.

## *Hoe verliep het feest rond het project?*

Op 13 mei hebben de kinderen hun route en al het werk daarrond uit de doeken gedaan aan de minister van Mobiliteit. Samen met hem zijn zij van de school naar de meest gebruikte halte gewandeld. Elk kind had een zinnetje bedacht dat de ideeën achter het initiatief goed samenvatte. Die dag kregen de kinderen ook een bewijs van deelname en werd er een feestelijk vieruurtje georganiseerd.

## *Hoe sluit dit project aan op het mobiliteitsbeleid van de gemeente?*

In Chaudfontaine wordt veel belang gehecht aan veilige mobiliteitstrajecten. Dit zijn alternatieve routes (bis-netwerken) buiten de grote verkeersaders. Er is voor elk dorp een netwerk voorzien. In Beaufays is de «ring» bijna af. Een vergelijkbaar initiatief werd genomen in Chaudfontaine, Vaux-sous-Chèvremont en Embourg, zodat de bushaltes via lokale wegen vlakbij de hoofdweg bereikt kunnen worden en de trekpleisters goed bereikbaar zijn. Vervolgens moeten ze ook verlicht en aangepast worden en moeten er zelfs terreinen gekocht worden om de ontbrekende schakel te creëren, bijvoorbeeld door middel van stedenbouwkundige lasten. Voor het onderhoud van de paden en wegen wordt een specifiek gemeentebudget aangewend. De voorrang gaat daarbij naar de wegen in de omgeving van de school.

Aangezien de gemeente het label van Citta-slow (trage stad) draagt en over een Lokale Agenda 21 en een «stadsgezondheidsplan» beschikt, moeten er acties ondernomen worden op het gebied van zach-





te mobiliteit, net zoals we dit aandachtspunt terugvinden in alle gemeentelijke planningsmiddelen voor duurzame ontwikkeling. We moeten gebruik maken van en het verband leggen met de bestaande hulpmiddelen.

#### ***En wat is uw conclusie vandaag?***

Momenteel is de bouw van de school volop aan de gang. Het probleem is dat we moeilijk begeleiders vinden. Bij de aanvang van een nieuw schooljaar proberen we het project telkens weer aan de man te brengen. Nu het schoolvervoerplan van start gaat, zal dat een mooie gelegenheid zijn om deze parcours voor voetgangers weer in gebruik te nemen. We zijn van plan om in de school multimodale bereikbaarheidsfiches op te hangen.

De mensen zijn al van meet af aan enthousiast over het project, vooral omdat deze weg een knelpunt is waar iedereen staat te drummen, ook bussen, en er geen parkings zijn.

We merken ook dat mensen die in de buurt van de scholen wonen, de alternatieven voor de hoofdwegen onvoldoende kennen. Bovendien zijn ze bang om hun kinderen alleen te laten op onbeveiligde wegen zonder verlichting. Als de week van de "Printemps de la Mobilité" voorbij is, moeten we andere gelegenheden te baat nemen om de dynamiek gaande te houden, bijvoorbeeld bij het begin van het nieuwe schooljaar. De verkeerstekens zijn aangebracht en de routes zijn afgebakend.

# CAMPAGNE VERKEERSVEILIGHEID

## “ MAAK PLAATS VOOR FIETSERS ”

*U hebt wellicht al opgemerkt dat er steeds meer fietsers opduiken in het Brusselse straatbeeld. Kinderen, vrouwen en mannen rijden dagelijks naar school of naar het werk met de fiets. Dat is goed voor de mobiliteit en het leefmilieu en komt alle Brusselaars ten goede! Daarom investeren de gemeenten en het Gewest steeds meer in veilige infrastructures, zoals fietspaden. De inspanningen van de lokale overheden zouden echter nutteloos zijn als niet iedereen zijn steentje bijdraagt. Stilstaan op een fietspad – ook al is het maar enkele minuten – kan echt gevaarlijk zijn voor de fietser die daardoor moet uitwijken. Wees dus hoffelijk en maak plaats voor fietsers!*

### ACTIEVE VERPLAATSINGSWIJZEN ALS OPLOSSING VOOR VERKEERSDRUKTE EN VERVUILING

Aan de hand van het Iris 2-plan streeft het Gewest ernaar dat tegen 2020 zowat 20 % van de verplaatsingen in het Gewest per fiets zouden gebeuren. Daartoe neemt het Gewest een reeks initiatieven om de Brusselaars op de fiets te krijgen: nieuwe infrastructures, nieuwe inrichtingen, communicatie- en sensibiliseringscampagne (bv. Bike experience, apero velo), nauwe samenwerking met de fietsersverenigingen, opening van fietspunten, uitbouw van Villo, ...

De toename van het fietsgebruik in Brussel is al een realiteit. De vele tellingen door het Brusselse fietsobservatorium tonen een constante (maar niet noodzakelijk homogene) stijging van het aantal fietsers over het grondgebied van het hele Gewest. Van een gemiddelde van 50 fietsers per uur en per telplaats in 1998-1999 gingen we naar een gemiddelde van 185 fietsers in 2010.

Het risico op conflicten tussen automobilisten en fietsers stijgt tegelijk echter ook. Uit statistieken blijkt immers dat bij 7 tot 9 % van de ongevallen met doden of gewonden in het Gewest fietsers betrokken zijn (terwijl het modaal aandeel van de fiets in 1999 geraamd werd op 2 % en nu rond de 4 tot 5 % schommelt). Dat cijfer is wellicht onderschat, omdat er geen rekening gehouden wordt met ongevallen waar de tussenkomst van de politie niet vereist is. In 74 % van de fietsongevallen is de andere betrokken partij een auto.

Gelukkig stijgt het aantal slachtoffers minder snel dan het aantal fietsers, wat de theorie bevestigt dat als het aantal fietsers op de weg stijgt, het aantal ongevallen verhoudingsgewijs daalt.

Fietsers en automobilisten kunnen in alle veiligheid samen de openbare weg gebruiken ... als iedereen wat goede wil aan de dag legt!

Automobilisten mogen niet vergeten dat de fietser geen bescherming geniet en dat een aanrijding of een val ernstige gevolgen kan hebben. Enkele eenvoudige regels :

- Respecteer de infrastructures voor fietsers (fietspaden, uitstulpingen voor fietsers) zodat zij geen gevaarlijke manoeuvres moeten uitvoeren.
- Laat een laterale veiligheidsafstand van minstens 1 meter tussen u en de fietser wanneer u een inhaalmanoeuvre uitvoert.
- Wees voorzichtig als u uw portier opent: kijk vooraf even in de achteruitkijkspiegel.
- Voorkom het 'verrassingseffect' dat veroorzaakt wordt door onoplettendheid wegens gebruik van radio, gps, telefoon, stress en vermoeidheid, het zichtbaarheidsmasker, een gesprek met een passagier, ...
- Respecteer verkeerslichten en voorrangregels!
- Streef naar preventief rijgedrag: pas uw snelheid aan in de nabijheid van een fietser, schat je remafstand correct in, anticipeer bij gevaarlijke situaties (bv. aanwezigheid van een fietser op een kruispunt).

1/ Cijfers voor de periode 2005-2009





Fietsers behoren tot de zwakke weggebruikers, maar dat geeft hun niet alle rechten. Ook zij moeten de nodige voorzichtigheid aan de dag leggen :

- Respecteer verkeerslichten en voorrangregels!
- Rij niet op trottoirs (behalve als het verkeersreglement het toelaat).
- Zorg voor preventief rijgedrag: anticipeer bij gevaarlijke situaties (bv. bij het naderen van een kruispunt), leg oogcontact met de automobilist (bv. in een straat met beperkt eenrichtingsverkeer), verleen liever voorrang dan te allen prijze door te rijden.
- Check regelmatig of je fiets in orde is.
- Verhoog je zichtbaarheid: rust je fiets uit met de nodige verlichting, doe lichtgekleurde kleding aan en gebruik reflecterende accessoires.



### DE 6 POLITIEZONES EN HET PARKET SLUITEN ZICH BIJ DE CAMPAGNE AAN

Tijdens de campagne zal de lokale politie meer controles verrichten en van 24 tot 31 oktober zullen zij meer actie voeren. Het Parket zal ook meewerken door de dossiers zo snel mogelijk te verwerken.

Deze campagne geniet de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het BIVV, de MIVB, de Gouverneur, de gemeenten en de politiezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

**Verkeersveiligheid, een gedeelde verantwoordelijkheid.**

**Jean-Michel Reniers**  
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB)  
Jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

# “ ANALYSE VAN DE STATISTIEKEN VAN ONGEVALLEN MET JONGE AUTOBESTUURDERS ”

DIT ARTIKEL VERSCHIEEN REEDS IN VIA SECURA NR. 84 VAN HET BELGISCH INSTITUUT VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID (BIVV).

*Net zoals in de andere westerse landen betalen de jongeren in België een zware tol op het vlak van verkeersongevallen. Bij jonge mannen is het zelfs de voornaamste doodsoorzaak! Om dit maatschappelijk probleem te trachten aan te pakken, moeten we eerst en vooral meer weten over de soorten ongevallen waarbij jongeren betrokken zijn. Daartoe heeft het BIVV de ongevalstatistieken grondig doorgelicht.*

Per afgelegde kilometer lopen jongeren een veel groter risico op een (ernstig) ongeval dan oudere bestuurders. Ze zijn dus als bestuurders betrokken bij een proportioneel te hoog aantal ongevallen. Maar ze zijn ook oververtegenwoordigd onder de slachtoffers van ongevallen, het gaat zelfs om de voornaamste doodsoorzaak bij jonge mannen van 20 tot 25 jaar. In 2009 waren 31 % van de omgekomen personen in het Belgisch verkeer tussen 18 en 31 jaar oud. Jongeren vormen dus een absolute prioriteit als we de federale en Europese doelstelling om het aantal dodelijke slachtoffers op de weg tegen 2020 te halveren, willen behalen.

## STATISTIEKEN

Om het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren te verminderen en de voor-

oordelen te weerleggen, moeten we eerst meer weten over hun deelname aan het verkeer en hun gedrag achter het stuur, dat wil zeggen over de types verplaatsingen die ze maken, de periodes van verplaatsing, het nemen van specifieke risico's (of niet), de typische ongevallen, enz. De efficiëntie van de aanbevelingen en uiteindelijk van de getroffen maatregelen om hun levens te redden, staat in direct verband met een (grondige) kennis van het probleem. Daarom publiceert het BIVV een statistisch rapport dat een eerste stand van zaken wil opmaken over de kwestie door een beeld te schetsen van hoeveel jonge bestuurders nu werkelijk betrokken raken bij ongevallen. De analyses van dit rapport leiden ons tot twee grote verklaringen voor het grote aantal verkeersdoden bij jongeren:

1. het risico op ongevallen is groter voor jongeren dan voor oudere bestuurders;
2. de gemiddelde ernst van ongevallen waarbij jongeren betrokken zijn, is groter dan die van ongevallen waarbij oudere bestuurders betrokken zijn.



Tabel 1 : Aantal slachtoffers volgens leeftijd en aantal ongevallen waarbij een bestuurder van de aangegeven leeftijd betrokken was, 2009 (gewogen)

	18-24	25-31	18-31	32-64
Doden 30 dagen	162	128	290	424
Zwaargewonden	1 139	840	1 979	2 615
Lichtgewonden	11 352	8 523	19 874	23 847
Letselongevallen	10 185	9 748	18 573	24 204

Bronnen: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV



## GROTER RISICO OP ONGEVALLEN

Het risico op ongevallen, uitgedrukt als het aantal ongevallen per afgelegde kilometer, is zes keer groter voor mannen van 19 jaar dan voor mannen van 32 tot 64 jaar. Het verschil tussen de generaties is minder groot bij de vrouwen, maar het risico op ongevallen is bij vrouwelijke bestuurders van 19 jaar toch drie keer groter dan bij vrouwelijke bestuurders van 32 tot 64 jaar. Ten slotte wijst een vergelijking tussen mannen en vrouwen van 19 jaar uit dat op deze leeftijd het risico op ongevallen bij mannen meer dan de helft hoger is dan bij vrouwen.

## ERNSTIGE ONGEVALLEN

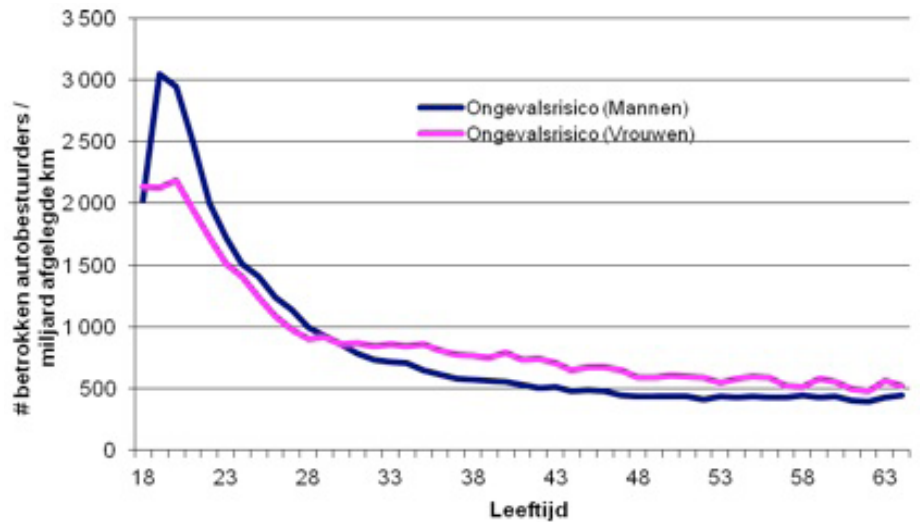
Jonge automobilisten lopen niet alleen meer risico betrokken te raken bij een ongeval. Als ze in een ongeval terechtkomen, is het risico dat de betrokken personen overlijden ook veel groter. De ernst van de ongevallen (aantal doden per 1.000 ongevallen met lichamelijk letsel) is dus veel groter bij jongeren dan bij oudere bestuurders. Deze vaststelling geldt enkel voor mannen van 18 tot 24 jaar, want de ernst van de ongevallen bij de 25-31-jarigen is nagenoeg identiek aan deze van de 32-64-jarigen. Voor vrouwelijke bestuurders blijkt de ongevallensernt, ongeacht de leeftijd van de bestuurster, quasi gelijk te zijn.

Eén van de voornaamste conclusies van dit thematische rapport heeft betrekking op de oorzaak van deze verschillende ongevallensernt. Hetzelfde "type" ongeval (bv. een "eenzijdig" ongeval gedurende de nacht) is immers niet ernstiger bij jongeren dan bij automobilisten van 32 jaar of ouder. Maar de jongeren zijn proportioneel gezien wel vaker betrokken bij types ongevallen met ernstige gevolgen (voor iedereen).

Het betreft hier meer bepaald 4 types ongevallen:

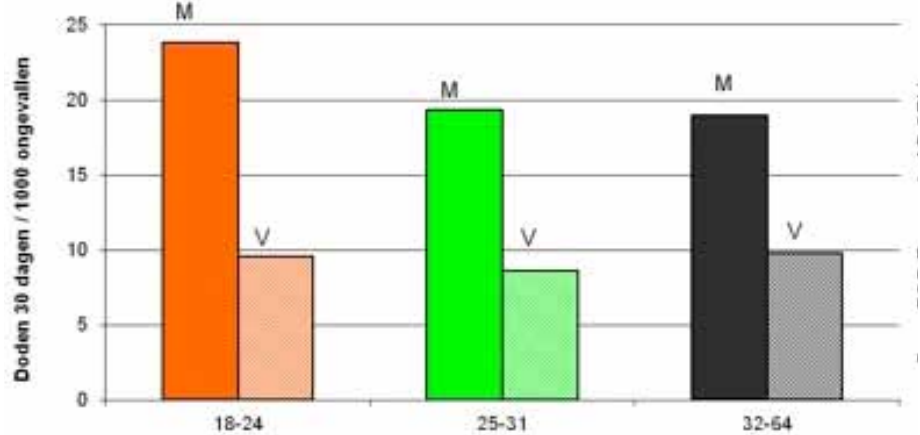
1. ongevallen met passagiers,
2. ongevallen tijdens de nacht,
3. ongevallen waarbij slechts één weggebruiker betrokken is,
4. alcoholgerelateerde ongevallen.

Grafiek 1 : Aantal autobestuurders betrokken bij een ongeval met lichamelijk letsel, per miljard afgelegde voertuigkilometers per leeftijd en geslacht, 2009



Bronnen: GOCA, FOD Mobiliteit, FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

Grafiek 2 : Totale ernst van de ongevallen waarbij een mannelijke (M) of vrouwelijke (V) bestuurder van de opgegeven leeftijd bij betrokken is gemiddelde 2005-2009 (gewogen)



Bronnen: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVV

## ONGEVALLEN MET PASSAGIERS

Jonge mannelijke autobestuurders die in een letselongeval betrokken raken, zijn vaker vergezeld van een of meer passagiers dan oudere mannelijke autobestuurders. In letselongevallen met vrouwelijke autobestuurders daarentegen varieert het aantal autopassagiers niet in functie van de leeftijd van de bestuurster.

Dit verschil tussen jonge bestuurders en oudere bestuurders kan op 2 manieren verklaard worden. Ten eerste verplaatsen de jongeren zich vaker in het gezelschap van andere personen. Ten tweede is de

vermindering van het ongevalsrisico welke we zien bij de aanwezigheid van passagiers, minder groot bij jonge bestuurders dan bij de bestuurders van 32 jaar of ouder. Passagiers lijken dus een minder positief effect te hebben op jonge bestuurders. Het effect van de passagiers is een ingewikkeld onderwerp. De literatuur geeft aan dat passagiers een positief effect zouden hebben op het risico op ongevallen wanneer de passagier een kind of een vrouw is of wanneer de bestuurder van het vrouwelijke geslacht is. Het risico zou negatief beïnvloed worden wanneer de bestuurder een jonge man is in het gezelschap van jonge man-



nelijke passagiers. Het feit dat er passagiers aanwezig zijn, zou ook het nemen van risico's, de verstrooidheid, het rijden onder de invloed van drugs of alcohol, enz. doen stijgen. Bovendien neemt de kans dat een ongeval ernstige gevolgen heeft, toe naarmate het aantal passagiers stijgt (want de passagiers zijn potentiële slachtoffers).

### NACHTELIJKE ONGEVALLEN

21 % van de ongevallen waarbij autobestuurders van 18 tot 24 jaar betrokken zijn, doen zich 's nachts voor. Dit percentage bedraagt 19 % voor de bestuurders van 25-31 jaar en slechts 13 % voor de bestuurders van 32-64 jaar. Ook hier blijken vooral jonge mannen zich sterk te onderscheiden van hun oudere seksegenoten. Ook jonge vrouwen hebben verhoudingsgewijs meer ongevallen 's nachts dan vrouwen van 32 jaar of ouder, maar het generatieverschil blijft relatief beperkt.

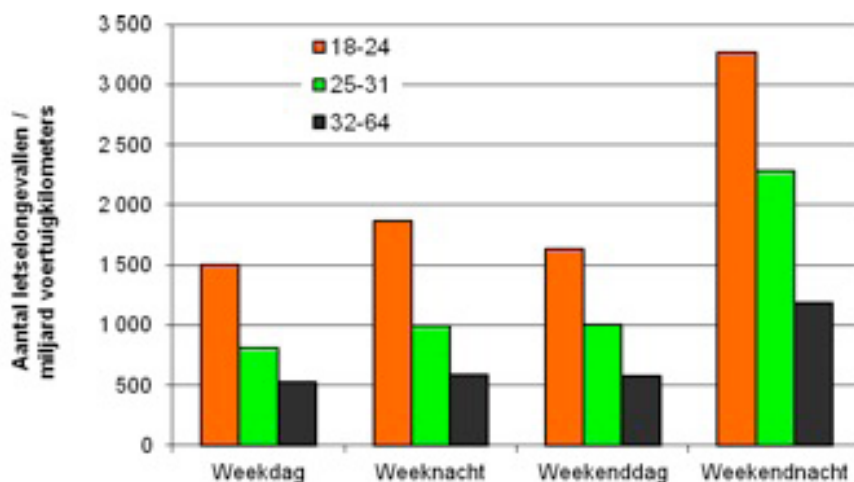
De voornaamste verklaring voor het relatief hoge aantal letselongevallen 's nachts bij jonge autobestuurders is het verhoudingsgewijs hoger aantal gereden kilometers bij nacht: 18-24-jarigen leg-

gen 16 % van alle gereden kilometers 's nachts af; voor 32-64-jarigen bedraagt dit 8 % of slechts de helft.

Het ongevalsrisico, het aantal ongevallen per afgelegde kilometer, is daarentegen geen verklaring voor het hoge aantal letselongevallen van jonge autobestuurders bij nacht.

Het ongevalsrisico van jonge autobestuurders is bij nacht weliswaar hoger dan het ongevalsrisico van oudere autobestuurders, maar dit verschil tussen jongeren en ouderen is verhoudingsgewijs niet groter 's nachts dan overdag.

Grafiek 3 : Risico betrokken te raken bij een ongeval met lichamelijke letsels, naargelang de leeftijd van de bestuurder van het voertuig en de periode van de week, 2009 (gewogen)



Bronnen: FOD Mobiliteit (2005 et 2009) en BIVV (2009) / Infografie : BIVV





## ONGEVALLEN WAARBIJ SLECHTS ÉÉN WEGGEBRUIKER BETROKKEN IS

Van de vier ernstige ongevalstypes die de algemene hoge ernst van letselongevallen van jonge autobestuurders kunnen verklaren, is dit het enige ongevalstype waarbij uitgesproken meer jonge dan oudere vrouwelijke autobestuurders betrokken zijn.

19 % van de ongevallen waarbij vrouwelijke bestuurders van 18-24 jaar betrokken zijn, hebben slechts betrekking op één gebruiker, terwijl dit percentage daalt naar 15 % voor de vrouwelijke bestuurders van 25-31 jaar en naar 11 % voor vrouwelijke bestuurders van 32 tot 64 jaar. Hoewel deze percentages opnieuw lager liggen dan deze bij de automobilisten van het mannelijke geslacht (respectievelijk 27 %, 20 % en 15 % van de ongevallen waarbij automobilisten van 18-24 jaar, 25-31 jaar en 32-64 jaar betrokken zijn, zijn "eenzijdige" ongevallen), stellen we een duidelijk verschil tussen de generaties vast, zowel bij de mannen als bij de vrouwen. Eenzijdige ongevallen zijn bijzonder ernstig: hun ernst is gemiddeld twee keer groter dan die van ongevallen met een tegenpartij.

Het grote aantal eenzijdige ongevallen bij jongeren kan moeilijk louter op basis van de ongevallenstatistieken verklaard worden. Maar waarschijnlijk spelen een gebrek aan rij-ervaring, onvoldoende beheersing over het voertuig, alcohol- en druggebruik en vooral vermoeidheid en snelheid hierbij een rol.

## ALCOHOLGERELATEERDE ONGEVALLEN

Rijden onder invloed onderscheidt zich qua problematiek van de drie eerder genoemde kenmerkende ongevalstypes bij

jongeren. Aselectieve metingen langs de weg tonen immers - in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt - aan dat de prevalentie van rijden onder invloed lager is bij 18-24-jarigen dan bij 32-64-jarigen (1,4 % versus 2,9 %). Ook 25-31-jarigen (ook 2,9 %) nemen niet vaker onder invloed plaats achter het stuur dan 32-64-jarigen.

Toch blijken jonge autobestuurders die betrokken raken in letselongevallen, vaker onder invloed te zijn dan oudere autobestuurders. Althans, dit is het geval voor mannen (respectievelijk 20 %, 19 % en 16 % van de 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige mannelijke autobestuurders betrokken in letselongevallen, zijn onder invloed); bij vrouwelijke autobestuurders doet er zich geen generatieverschil voor (alle leeftijdsgroepen 5 % onder invloed). Hier zijn twee verklaringen voor. Ten eerste wordt bij eenzelfde promille-gehalte het rijvermogen van jongeren meer aangetast dan van oudere bestuurders. Met andere woorden, het verschil in ongevalsrisico tussen jongeren en ouderen, wordt nog groter bij rijden onder invloed. Ten tweede blijken jongeren meer alcoholconsumpties genuttigd te hebben als zij wél onder invloed een auto besturen. 50 % van de jonge autobestuurders die de wettelijke limiet van 0,5 g/l overschrijden, hebben immers meer dan 1,2 g/l in het bloed, ongeacht of dit jongens of meisjes zijn.

## BESLUIT

We hebben tot op heden geen bewijs gevonden dat het hoger ongevalsrisico van jongeren verklaard kan worden door een specifiek gevaarlijk rijgedrag. Wat betreft de snelheden waaraan jonge be-

stuurders rijden en de mate waarin ze de gordelplicht naleven, beschikken wij niet over cijfergegevens. Wat het rijden onder de invloed van alcohol betreft, weten we dankzij de gedragsmetingen en de DRUID-studie dat jonge bestuurders niet vaker onder invloed rijden dan oudere bestuurders, maar dat zij die wel onder de invloed van alcohol zijn, zeer hoge gehalten vertonen.

We hebben echter wel kunnen aantonen dat het grote risico op ongevallen bij jongeren en hun sterke betrokkenheid bij bepaalde types ongevallen grotendeels te wijten waren aan de aard van hun verplaatsingen (mobiliteit) en hun levenswijze. Jonge bestuurders rijden vaker 's nachts en met passagiers, zeker bij het uitgaan en na lange periodes wakker te zijn gebleven.

We mogen ten slotte ook niet vergeten dat de rijervaring - ook al kon deze door gebrek aan gegevens niet geanalyseerd worden in dit rapport - een essentiële rol speelt in de verklaring van het grotere risico op ongevallen dat bij jonge bestuurders werd vastgesteld. In deze context moet de rijopleiding zoveel mogelijk de impact van een gebrek aan ervaring op het ontstaan van ongevallen, beperken

Yvan CASTEELS  
Nathalie FOCANT  
Nina NUYTENS

Belgisch Instituut voor de  
Verkeersveiligheid (BIVV)





#### KRACHTLIJNEN VAN HET FIETSPAN 2010-2015 OM DE DOELSTELLINGEN TE BEREIKEN

- De duurzame verbetering van de positie van de fietser in het verkeer moet gewaarborgd worden door rekening te houden met de fiets in alle stadia van een project: beslissing, uitwerking, vergunning, uitvoering, onderhoud; zowel op gewestelijk als gemeentelijk vlak.
- Administratieve en regelgevende processen moeten herzien worden om beter rekening te houden met de fietsers.
- De rol van de fietscel en van de fietsmanager moet versterkt worden.
- Er moeten instrumenten uitgewerkt worden voor de follow-up en de evaluatie van het fietsbeleid.



# GESTOLEN, GEVONDEN EN ACHTERGELATEN FIETSEN: WAT DOEN WE ERMEE !

*Het nieuwe fietsbeleid 2010-2015 wil bijdragen tot de ontwikkeling van Brussel als duurzame hoofdstad. Daarom wordt er getracht het aantal auto's met 6 tot 10 % terug te dringen tegen 2015 en met 20 % tegen 2018, zoals vooropgesteld in het Iris II-plan. Met dit plan verbindt de regering zich ertoe bij iedere nieuwe inrichting van wegen en openbare ruimte voorrang te geven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer ten opzichte van de verplaatsingen met de auto. Zo moeten absoluut alle Brusselse wegen opengesteld worden voor de fiets. Dat betekent dat iedere nieuwe inrichting een verbetering moet waarborgen voor de verplaatsingen met de fiets. Maar fietsdiefstal kan snel een niet onaanzienlijk element worden dat fietsers ontmoedigt. De weinige statistieken die beschikbaar zijn, tonen dat dit verschijnsel in Brussel niet onbeduidend is. Daarom bevat het fietsplan een reeks maatregelen om fietsdiefstal het hoofd te bieden. Wij belichten er enkele.*

## BETER VOORKOMEN DAN GENEZEN

Er werd een campagne opgezet rond diefstalpreventie, met heldere tips voor de beveiliging van een fiets en toelichting bij fietsgravering. Alle informatie betreffende deze campagne «bescherm je fiets» staat op de gewestelijke portaal-site mobiliteit [www.mobielbrussel.irisnet.be/fiets](http://www.mobielbrussel.irisnet.be/fiets). In het kader van diefstalpreventie beschikken alle fietspunten over graveerapparatuur.

## CENTRALE OPSLAGPLAATS VOOR (TERUG)GEVONDEN FIETSEN

Als uw fiets toch gestolen zou worden, rijst de vraag hoe je de kans kan verhogen om hem terug te vinden.

Het eerste wat je te doen staat, is aangifte doen bij de politie via [www.police-on-web.be](http://www.police-on-web.be). Als er een fiets teruggevonden wordt die aan jouw beschrijving voldoet - vooral als je rijksregisternummer erin gegraveerd is - zal je verwittigd worden. Zonder nieuws over je fiets kon je vroeger de 19 gemeentelijke opslagplaatsen aflopen om na te gaan of hij daar niet toevallig terecht gekomen was. Inmiddels heeft het Gewest het leven van de

fietsers vergemakkelijkt, dankzij de creatie van een centrale opslagplaats waar de fietsen uit alle Brusselse gemeenten verzameld worden. Deze opslagplaats is gelegen aan de Leuvense steenweg 659 te 1030 Brussel en wordt beheerd door de vzw Cyclo, die ook de «fietspunten» in grote stations uitbaat.

Er werd een overeenkomst afgesloten tussen het Brussels Gewest en de gemeenten, die eigenaar zijn van de gevonden voorwerpen, zodat Cyclo de gevonden fietsen in de gemeenten regelmatig kan gaan ophalen. Bij aankomst in de opslagplaats wordt er een beschrijving van de fiets online gezet in de databank gevondenfietsen.be. Je kan deze database geregeld raadplegen om je trouwe vriend op te sporen.

Ook andere fietsen gaan naar deze opslagplaats, zoals fietsen die uit parkings verwijderd worden omdat ze er achtergelaten werden (de verwijdering wordt 3 weken voordien aangekondigd op een strookje dat aan de fiets bevestigd wordt). Zo wordt voorkomen dat plaatsen in fietsparkings geblokkeerd worden door fietsen die nooit bewegen, en kunnen tevens gestolen fietsen teruggevonden worden).

Als de fiets na 6 maanden niet aan zijn rechtmatige eigenaar teruggegeven werd, of de eigenaar niets van zich laat horen of de fiets niet wenst terug te nemen, krijgt de fiets een nieuw leven. In de mate van het mogelijke worden ze namelijk hersteld en aan de gemeenten geschonken, zodat zij acties op het getouw kunnen zetten in scholen of OCMW's.

## EN DAAR STOPT HET NIET BIJ

Eind 2012 zal een vademecum uitgegeven worden betreffende het parkeren van fietsen, ter aanvulling op de maatregelen die beschreven werden in het hoofdstuk over de strijd tegen fietsdiefstal in het Fietsplan.

Tot slot is er ook in 2013 nog werk aan de winkel, op het vlak van communicatie, om de initiatieven van alle deelnemers te valoriseren, om alles zo doeltreffend mogelijk te laten verlopen: het Gewest, het parkeeragentschap, gemeenten, politie en Cyclo.

**Pierre-Jean Bertrand**  
Directie Strategie  
Mobiel Brussel  
[pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

# “ EÉN VOOR ALLEN EN ALLEN VOOR VILLO! ”

*Villo! is een concessie voor openbare dienstverlening van het Brussels Gewest die een systeem van gedeelde fietsen ter beschikking stelt. Na een procedure van toekenning en openstelling voor mededinging werd de opdracht toewezen aan JCDecaux in 2008 en de eerste fietsen werden in mei 2009 in gebruik genomen. Het project verloopt in 2 fasen: de eerste was de installatie van 180 stations en 2.500 fietsen, waarop reeds 30.000 personen een abonnement namen, en een tweede fase waarbij de 19 gemeenten kunnen aansluiten als ze dat wensen. Het systeem wordt gefinancierd met eigen middelen en vergt geen enkele inbreng van gewest of gemeenten.*

Ieder nieuw station wordt gecreëerd in samenwerking met de diensten stedenbouw en mobiliteit van de gemeente en Mobiel Brussel. Na een openbaar onderzoek en overleg wordt er een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd. Er wordt ook een wegvergunning toegekend door de bevoegde overheden (gemeente of Gewest, naar gelang van de situatie).

De voornaamste motieven om zich per fiets te verplaatsen, zijn dat fietsen zeer aangenaam is en handig, milieuvriendelijk en gezond. Volgens ramingen is de CO<sub>2</sub>-uitstoot op die manier reeds gedaald met 2.400 ton.

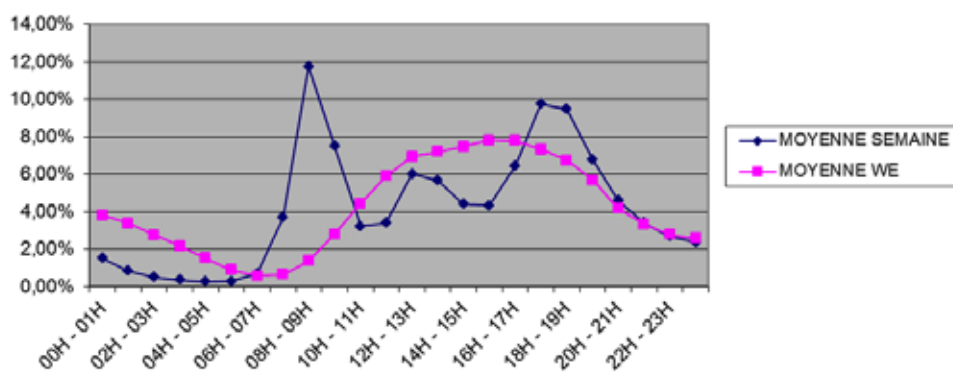
De voornaamste verklaringen voor het succes van Villo! zijn het aantrekkelijke tarief (dankzij de financiering via reclame), het eenvoudige gebruik, het degelijke netwerk (gemiddeld om de 400 tot 500 meter), de kwaliteit van de fietsen en hun onderhoud. Naast de 30.000 langdurig geabonneerden, heeft het systeem al meer dan 160.000 tickets voor korte duur geregistreerd. In totaal hebben we al meer dan 2,4 miljoen verhuringen genoteerd, goed voor meer dan 12 miljoen kilometer (raming op basis van de duur van het traject).

Bepaalde stations zijn verzadigd, een verschijnsel inherent aan iedere vorm van openbaar vervoer. Daarom zijn er teams op pad om het evenwicht te herstellen en zo beweegt meer dan de helft van het Villo!-park dagelijks. Ook 's nachts wordt het systeem opnieuw in evenwicht gebracht om vanaf 's ochtends zo goed mogelijk aan de vraag te kunnen beantwoorden.

De gebruikers krijgen verscheidene gratis tools ter beschikking, om het station te kunnen vinden dat het best aan hun verwachtingen beantwoordt. Zo is er informatie in real time beschikbaar op de website ([www.villo.be](http://www.villo.be)), op schermen aan de stations, op smartphones met de applicatie 'allbikesnow' en langs het traject boven en onder bepaalde reclameborden.

Grafiek 1 : Gebruik van Villo! naar gelang van het moment van de dag en de week.

Gemiddeld gebruik van de Villo!-fietsen per uur, in de week en in het weekend, op 31 december 2011







## GEbruiker OVERWEGEND JONG EN MAN

De gebruikspieken overdag komen overeen met de verplaatsingspieken van alle andere transportmiddelen (grafiek 1). Dit toont dat Villo! een volwaardig aanvullend vervoermiddel is geworden.

Als we naar het profiel van de gebruiker (tabel 1) kijken, zien we dat 65 % van de Villo!-abonnees tussen 26 en 45 jaar oud

Tabel 1 : Profiel van de abonnees

PROFIEL VAN DE ABONNEES			
Geslacht	Leeftijd	Totaal	%
Vrouw	14-17 jaar	203	2%
	18-25 jaar	2320	20%
	26-35 jaar	5292	47%
	36-45 jaar	2041	18%
	46-55 jaar	1120	10%
	56-75 jaar	398	3%
Totaal Vrouw		11374	39%
Man	14-17 jaar	359	2%
	18-25 jaar	2834	16%
	26-35 jaar	7887	44%
	36-45 jaar	3888	22%
	46-55 jaar	2090	12%
	56-75 jaar	810	5%
Totaal Man		17863	61%
Totaal		29242	100%

zijn, ongeacht het geslacht (zelfs 45 % behoren tot de groep 26-35-jarigen). Uit diezelfde statistieken blijkt dat 60 % van de abonnees mannen zijn, wat de algemene vaststelling bevestigt dat het vooral mannen zijn die fietsen in Brussel.

85 % van de abonnees blijken ook Brusselselaars te zijn.

## VILLO! KAN HET NIET ALLEEN

De ervaring toont aan dat de invoering van een systeem van gedeelde fietsen de verplaatsingen per fiets in de stad versnelt. Maar dat is niet voldoende en moet kaderen in een globaler beleid ter bevordering en vereenvoudiging van het gebruik van de fiets met de invoering van duurzame en veilige infrastructuur voor de gebruiker. De door het Gewest aangekondigde investeringen en de inrichting van de fietstrajecten in samenwerking met de gemeenten zijn op dat vlak zeer bemoedigend. We mogen niet vergeten dat het gebruik van de auto voor korte ritten in de stad ecologisch en economisch onverantwoord is: de verwachte stijging van de energieprijzen zal dat in de toekomst nog versterken. Villo! geeft een aanzet tot de oplossing voor dit probleem. Maar er is nog meer werk aan de winkel ...



Het avontuur van de groep JCDecaux begint in 1964 te Lyon, met een eenvoudig idee: overheidsdiensten financieren met reclame. Vandaag maakt dat deel uit van het dagelijks leven, maar toen was het een revolutionair idee en zo bereikte externe communicatie het hart van de stad. In Lyon werden 40 bushokjes geplaatst in 1962 maar intussen zijn er al meer dan 130.000 over de hele wereld: van Brussel tot Chicago, over Yokohama, Parijs en New Delhi. Sindsdien hebben we veel innovaties meegemaakt om het leven in de stad aangenamer te maken, zoals automatisch sanitair en vandaag Villo! als nieuwe telg.

Het Belgische filiaal van JCDecaux werd opgericht in 1967: het was het eerste filiaal in de wereld, waar de groep nu aanwezig is met meer dan 10.000 medewerkers in meer dan 50 landen en 3.800 steden. In ons land is JCDecaux momenteel te vinden in meer dan 180 steden en gemeenten.

**Jerôme Blanchevoye**  
Gedelegeerd directeur-generaal  
Steden & Finance  
JCDecaux Belgium N.V

## TOOLBOX :

# “ ZES GROEPEN BURGERS HERTEKENEN HUN WIJK ! ”

*Op 17 april 2012 richtten Staatssecretaris Bruno De Lille en Mobiel Brussel een projectoproep “Herteken je wijk met de Toolbox Mobiliteit” tot vzw’s, gemeenten, wijkcomités en Brusselaars. Begin juni werden zeventien projecten ingediend. Telkens was het voornaamste doel de afremming van het transitverkeer en de verbetering van de levenskwaliteit in de wijk. Op 11 september werden de zes geselecteerde projecten voorgesteld aan het publiek tijdens een persconferentie. Ze liggen allemaal in het verlengde van het Iris II-plan en het Fietsplan 2010-2015 en beogen een daling van het transitverkeer, een verbetering van de fietsinfrastructuur en een verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte voor de voetganger.*

De 6 projecten hebben betrekking op wijken in Anderlecht (Veeartsenstraat), Brussel/Laken (Sint-Annadreef), Vorst (Bomenwijk), Elsene (Keienveld- en Herdersstraat), Sint-Jans-Molenbeek (Toekomststraat) en Ukkel (Oxy 15).

### PROJECTEN IN FASEN VOOR CONCRETE VERWEZENLIJINGEN

Deze projecten krijgen menselijke en financiële ondersteuning. Er werd voor de 6 projecten een envelop van 1,25 miljoen euro vrijgemaakt uit het budget Beliris en elke groep krijgt een MobilityCoach toegewezen. Het kabinet van de Staatssecretaris en Mobiel Brussel hebben het studie bureau “21 Solutions”, meer bepaald MobilityCoach Julie Bérard, uitgekozen voor de begeleiding van de geselecteerde groepen. Met haar team zal zij fungeren als facilitator, de tussenschakel tussen de verschillende partijen die bij de projecten betrokken zijn.

De projecten worden stap voor stap uitgewerkt, te beginnen bij de precisering van de doelstellingen van iedere stuurgroep. Wat zijn hun behoeften? Hoe zien

ze hun wijk? Wat zijn de troeven en de zwakheden?

Daarna volgt de diagnose. Iedere wijk heeft haar eigenheid op sociaal, economisch en stedenbouwkundig vlak. De stuurgroepen trachten alle betrokkenen uit hun wijk bij het project te betrekken. Zo worden scholen, verenigingen en handelaars uitgenodigd om mee te werken, zonder uiteraard de gemeentediensten te vergeten. Door met hen samen te werken, kunnen de dragers van projecten rekening houden met het gemeentebestuur dat reeds in uitvoering is, zoals duurzame wijkcontracten, gemeentelijke mobiliteitsplannen of andere actieplannen op korte of middellange termijn rond de betrokken wijken. Ook met gewestelijke actieplannen wordt rekening gehouden, zoals de Gewestelijke Fietsroutes, het Fietsplan en het Iris II-plan. Om overlappingen te vermijden en samen punten van overeenkomst te vinden worden al deze partijen betrokken bij de opstelling van de diagnose van de wijk.

In het kader van de diagnose worden verkeerstellingen gedaan, participatieve

activiteiten georganiseerd, analyses van de wegcapaciteit en simulaties uitgevoerd, om tot verschillende scenario's te komen. Met de bijstand van Mobiel Brussel, het team van “21 Solutions”, mobiliteitsdeskundigen, de gemeentediensten en verenigingen zoals Pro-Velo of Bral wordt er een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor ieder scenario. De oplossingen die het meest geschikt blijken om de doelstellingen van de stuurgroepen te bereiken, worden uitgediept. Het inrichtingsplan dat geselecteerd wordt in overleg met de gemeente, wordt uitgewerkt in een lastenboek voor de uitvoering van de werken.

**Julie Bérard**  
Mobility Coach  
[jberard@mrbc.irisnet.be](mailto:jberard@mrbc.irisnet.be)





## ANDERLECHT / VEEARTSENSTRAAT

### DOEL

- Zone 30 over de hele lengte van de straat
- Transitverkeer weren
- Gewestelijke Fietsroute 9 (GFR) aanleggen
- Bomen planten, de straat groener en gezelliger maken
- Een plein inrichten als ontmoetingsplaats voor jong en minder jong!



## BRUSSEL – LAEKEN / SINT-ANNADREEF

### DOEL

- Veiligere oversteekplaats voor voetgangers door trottoirverbredingen
- Fietspaden aanleggen
- De lichten aan de kruispunten aanpassen om transitverkeer te beperken
- Bomen planten, de charme van vroeger herstellen
- De straat aangenamer maken



# ELSENE / KEYENVELD - HERDERSTRAAT

## DOEL

- Veiligere oversteekplaats voor voetgangers en fietsers
- Veilige en aangename straten voor iedereen, personen met beperkte mobiliteit, moeders met kinderwagens, jongeren, ...
- Minder lawaai en vervuiling door auto's en vrachtwagens
- Welzijn, gezelligheid, burgerzin en netheid bevorderen
- Inrichtingen om fietsen veilig te parkeren
- Bloembakken of hagen om wildparkeren te verhinderen
- Rustbanken plaatsen of ontmoetingsplaatsen creëren
- Met planten de straat mooier maken, keurig onderhouden



# VORST / BOMENWIJK

## DOEL

- Het transitverkeer terugdringen
- De hele wijk in zone 30km/u
- Zachte verplaatsingswijzen bevorderen, verplaatsingen van voetgangers en fietsers beveiligen
- GFR B inrichten
- De woonfunctie en gezelligheid in de wijk vrijwaren
- Het samen-leven aangener maken





# SINT-JANS-MOLENBEEK / TOEKOMSTSTRAAT

## DOEL

- De straat minder rechtlijnig maken, zodat de snelheid daalt en lawaaihinder beperkt wordt
- Meer veiligheid aan de uitgang van de school en voor voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, jonge mama's, ... door trottoirverbreding
- Inrichting van de GFR om de veiligheid voor de fietser te verbeteren
- Respect voor de omgeving tijdens de markt
- Ontmoetingsplaatsen creëren en zorgen dat ze gerespecteerd worden: vuilnisbakken, verlichting, ...
- Een gezellige straat tijdens allerlei activiteiten



# UKKEL / OXY15

## DOEL

- Transitverkeer beperken
- GFR 7 inrichten, met aanleg van groenvoorzieningen
- De zachte mobiliteit bevorderen
- Gedeelde zones inrichten, zodat voetgangers en kinderen opnieuw van de openbare ruimte kunnen genieten
- Samenwerking bevorderen tussen bewoners, kinderdagverblijven, scholen, ...
- Het sociaal leven ontwikkelen



# “ PARKEERBELEID: PRAKTISCHE VOORBEELDEN MET VERWIJZINGEN NAAR DE WEGCODE ”

*Vaak houden ontwerpers en wegbeheerders geen rekening met de parkeerreglementering bij het heraanleggen van de publieke ruimte. Door stelselmatig te zondigen tegen de principes van de verkeersreglementering loert de verwatering van deze regels om de hoek en wordt tevens de handhaving bemoeilijkt. Bovendien gaat de kwaliteit van de openbare ruimte achteruit doordat bijkomende verkeersborden moeten worden geplaatst.*

Het nemen van parkeermaatregelen is een van de belangrijkste middelen om een duurzaam mobiliteitsbeleid te voeren. Er is immers een rechtstreeks verband tussen het gebruik van de wegen en het ter beschikking hebben van een parkeerplaats op de bestemming. De meeste gemeenten hebben op de ene of andere wijze een parkeerplan opgesteld. Maar helaas wordt bij het ontwerpen en het aanleggen van een weg vaak geen rekening gehouden met de principes die in deze gemeentelijke parkeerplannen zijn opgenomen. Erger nog, dikwijls zondigt het ontwerp tegen de elementaire regels van het verkeersreglement. Het gevolg hiervan is dat de handhaving zeer moeilijk wordt voor de politiediensten en dat de weggebruiker na verloop van tijd niet meer weet wat er van hem verwacht wordt. Door enkele principes uit het verkeersreglement te hanteren kunnen ook een hoop verkeersborden uitgespaard worden, wat de leesbaarheid van de weg bevordert.

Minder borden komt ook de voetganger ten goede, want er zijn minder obstakels op de trottoirs. In deze bijdragen geven we een kort overzicht van enkele vaak voorkomende problemen.

## PARKEERPLAATSEN OP VERHOOGDE BERMEN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

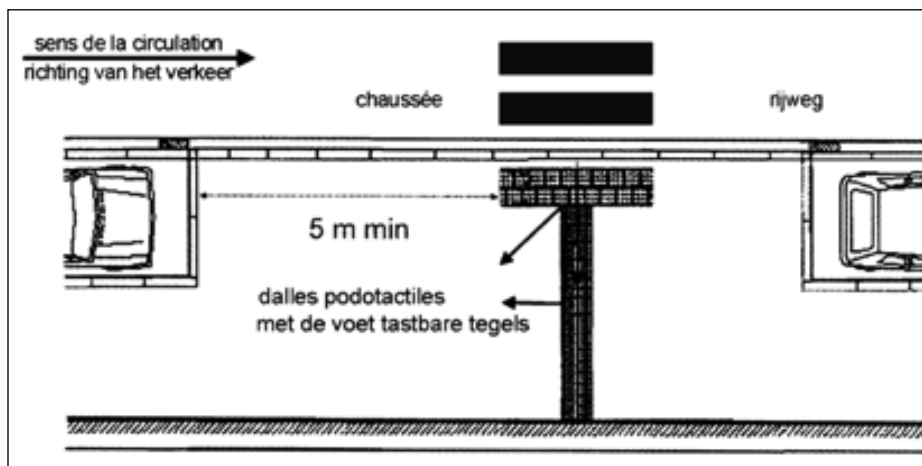
Volgens het verkeersreglement moeten de voertuigen buiten de rijbaan op de gelijkgrondse berm of, buiten de bebouwde kommen, op eender welke berm opgesteld worden. Het is tevens verboden om te parkeren op trottoirs, en binnen de bebouwde kom op een verhoogde berm. En hier wringt het schoentje, want veel ontwerpers voorzien de parkeerplaatsen ook binnen de bebouwde kommen op hetzelfde niveau als het trottoir. Voor de politie is de handhaving moeilijk omdat er wettelijk geen verschil is tussen een voertuig dat op de voorziene parkeerplaatsen parkeert en een voertuig dat op het trottoir staan. Een eenvoudige oplossing is

om in het ontwerp te voorzien dat de parkeerplaatsen afgebakend worden door markeringen. Het volstaat dus om hoekjes aan te brengen, bijvoorbeeld door middel van witte klinkers.



*De parkeerplaatsen zijn enkel merkbaar door een kleurverschil ten opzichte van het trottoir. Volgens het verkeersreglement is het parkeren hier echter verboden. Het aanbrengen van hoekjes in witte klinkers zou het probleem oplossen..*





Uittreksel uit de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest.



De politiediensten kunnen dit voertuig moeilijk verbaliseren, want eigenlijk staan de andere ook in overtreding ...

## PARKEERPLAATSEN OP MINDER DAN 5 METER VAN EEN OVERSTEEKPLAATS

L'Stilstaan en parkeren zijn eveneens verboden op de rijbaan op minder dan 5 meter voor een oversteekplaats voor voetgangers en op minder dan 5 meter voor een oversteekplaats voor fietsers en tweewielige bromfietsen. Deze verbodsbepalingen zijn alleen geldig wanneer het parkeren op de rijbaan gebeurt. Door het aanbrengen van markeringen kunnen de wegbeheerders echter toelaten om tot vlak voor de oversteekplaats te parkeren. Het parkeren vlak voor een oversteekplaats is echter zeer gevaarlijk, zeker in een schoolomgeving. Volgens een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid gebeuren de meeste dodelijke ongevallen waarbij voetgangers betrokken zijn, net op oversteekplaatsen (zie "Ongevallen met voetgangers", Benoît Dupriez en Arnaud Houdmont, BIVV, 2009). Het is dus van cruciaal belang dat de zichtbaarheid steeds

gegarandeerd is bij het naderen van een oversteekplaats. Ook wanneer de parkeerplaatsen buiten de rijbaan zijn aangebracht, moet erover gewaakt worden dat de zichtbaarheid optimaal is. In deze gevallen is het tevens aanbevolen om geen parkeerplaatsen te voorzien op minder dan 5 meter voor de oversteekplaats. In het Brussels Gewest is dit zelfs verankerd in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening.



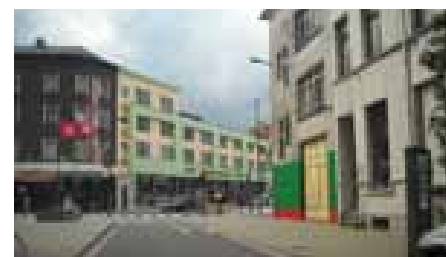
De markering van de parkeerzone eindigt 5 meter voor het zebrapad.

## PARKEREN AAN KRUISPUNTEN

Verder voorziet het verkeersreglement dat stilstaan en parkeren verboden zijn in de nabijheid van kruispunten op minder dan 5 meter van de verlenging van de naastbijgelegen rand van de dwarsrijbaan. Ook hier kan de wegbeheerder van de regel afwijken en het parkeren toelaten op het kruispunt. Om veiligheidsredenen is het echter niet aangeraden om van deze afwijking gebruik te maken: zowel rijbaan als bermen en trottoirs moeten zo veel mogelijk obstakelvrij zijn, niet alleen voor de zichtbaarheid van de automobi-

list maar ook om het oversteken van voetgangers en fietsers te vergemakkelijken.

Ook is het verboden om te parkeren en stil te staan op minder dan 20 meter voor de verkeerslichten op kruispunten. Hoewel de wegbeheerder eveneens van deze regel kan afwijken, is dit om veiligheidsredenen niet aangewezen. Hieronder een goed voorbeeld uit het Antwerpse:



Trottoiruitstulping tot 20 meter voor het verkeerslicht (Boudewijnstraat, Antwerpen).

## BREEDTE VAN DE RIJBAAN

Parkeren is verboden wanneer de vrije doorgang op de rijbaan minder dan 3 meter zou worden. Dit artikel uit het verkeersreglement is wellicht het minst gekende. Maar indien deze regel consequent doorgevoerd zou worden door wegbeheerders, zouden er veel minder borden moeten worden geplaatst. Een openbare weg met een rijbaanbreedte van vijf meter laat het parkeren toe. Om het parkeren te verbieden moeten bijgevolg borden worden geplaatst. Indien op deze plaats het parkeren niet gewenst is, kan de ontwerper echter een



rijbaanbreedte van 4 meter voorzien, waardoor het parkeren er automatisch verboden wordt.

### WOONERVEN EN ERVEN

Om de snelheid van de voertuigen in een straat te temperen en om het doorgaand verkeer te ontmoedigen, worden parkeerplaatsen soms zo aangelegd dat er een as-verschuiving ontstaat. Het probleem is dat er nergens in het verkeersreglement staat dat het parkeren verplicht is in een parkeervak. Als de bestuurder er zijn voertuig wilt parkeren, dan bepaalt het verkeersreglement alleen dat het voertuig mooi in het vakje moet passen. Met andere woorden, niets verbiedt de bestuurder om buiten de vakjes te parkeren, behalve indien andere parkeerverbodsbepalingen van toepassing zijn (bv. een rijbaan die verdeeld is in rijstroken, een gele onderbroken streep, een parkeerverbodsbord of waar de rijbaan minder dan 3 meter breed is). Om een bos aan verkeerstekens te vermijden, kan de wegbeheerder een beroep doen op het concept van een woonerf of erf: daar is het parkeren overal verboden, behalve op de plaatsen waar het parkeren toegelaten is door een verkeersbord van het type E9, door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur waar de letter P is aangebracht.

### BEVESTIGEN VAN PARKEERVERBODEN UIT HET VERKEERSREGLEMENT

Wegbeheerders mogen de verbodsbepalingen uit het verkeersreglement niet bestendigen door het aanbrengen



van verkeerstekens. Waar de rijbaan in rijstroken verdeeld is, mag de wegbeheerder dus geen bord plaatsen dat het parkeren verbiedt. Het verkeersreglement bepaalt immers dat het verboden is om te parkeren op een rijbaan



verdeeld in rijstroken. Maar opgelet, een markering of een bord kan wel de parkeerregel wijzigen. Indien we ons voorbeeld hernemen, namelijk een rijbaan die in rijstroken verdeeld is, dan kan de wegbeheerder wel een bord plaatsen dat het stilstaan ook verbiedt. Parkeren is verboden op een rijbaan verdeeld in rijstroken, maar stilstaan is wel toegelaten. Maar soms wordt dit principe verkeerd gebruikt. Een voorbeeld: het verkeersreglement verbiedt het stilstaan en parkeren op de rijbaan op minder dan 5 meter voor een oversteekplaats voor voetgangers. Vaak wordt deze regel door automobilisten met de voeten getreden en om hen eraan te herinneren dat het parkeren er

verboden is, wordt een gele onderbroken streep getrokken over een afstand van 5 meter voor het zebra-pad. Maar door het aanbrengen van deze markering mogen de bestuurders er nu wél stilstaan. Markeringen gaan boven verkeersregels. Een gele onderbroken streep verbiedt het parkeren, maar laat het stilstaan toe. Deze goedbedoelde maatregel blijkt dus contraproductief te zijn.



*Deze gele onderbroken streep laat het stilstaan van auto's toe. Indien de markering niet is aangebracht, dan geldt een algemeen stilstaan en parkeerverbod voor het zebra-pad.*





**Erik Caelen,**  
 Attaché  
 Kabinet van Brigitte Grouwels,  
 Brusselse Minister bevoegd voor openbare werken, vervoer en parkeerbeleid  
 Sint Lazaruslaan 10 - 13de verdieping  
 1210 Brussel  
 Tel. 02 517 13 33  
[ecaelen@grouwels.irisnet.be](mailto:ecaelen@grouwels.irisnet.be)

*Met dank aan dhr Jean-Pierre  
 Van de Winckel, Opzoekingscentrum  
 voor de wegenbouw  
 Woluwelaan 42 - 1200 Brussel  
 Tel. 010 12.65.51  
[jp.vandewinckel@brrc.be](mailto:jp.vandewinckel@brrc.be)*

#### MEER INFORMATIE :

- Vademecum duurzaam parkeerbeleid, Vlaamse overheid, [www.mobieltvlaanderen.be](http://www.mobieltvlaanderen.be) > vademecums
- De parkeerreglementering, E. Caelen, uitgeverij Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit, [www.verkeersopleiding.be](http://www.verkeersopleiding.be)

# “ EEN HANDIG HULPMIDDEL BIJ LEVERINGEN ”

*Dit Katern voor de organisatie van de leveringen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tracht de gemeenten en het gewest concrete bijstand te bieden voor het oplossen van problemen bij leveringen in de stad. Het heeft dus voornamelijk betrekking op de inrichting van de openbare ruimte, maar behandelt ook politiematregelen.*

Er is geen universele methode om de verdeling van de leveringszones precies te definiëren. Het is logisch dat er geen unieke regels zijn, noch een ideaal aantal leveringsplaatsen per handelaar. Dat hangt immers af van het soort handel, de grootte, de getransporteerde goederen maar ook de omgeving. In het Katern worden essentiële vragen besproken, zoals: Welke criteria dienen we in aanmerking te nemen voor een snelle en doeltreffende diagnose? Waar en hoe kunnen we een leveringszone inrichten? Welke tijdsindeling is aan te bevelen?

Het Katern kwam tot stand in samenwerking tussen Mobiel Brussel en de VSGB, en biedt concrete en geïllustreerde antwoorden op dergelijke vragen. Het is gebaseerd op de analyse die het studie bureau Interface Transport verrichtte in opdracht van CERTU en die gepubliceerd werd in «Aménagement des aires de livraisons, guide pour leur quantification, leur localisation et leur dimensionnement» (uitgeverij Certu, 2009, Lyon).

## LEVERINGEN DOEN OOK DENKEN AAN PARKEREN EN TOEZICHT

Als we plaatsen voorbehouden voor leveringen, blijven er minder over voor het parkeren (zowel voor omwonenden

als voor klanten van handelszaken). Daarom is overleg tussen de verschillende actoren essentieel voor een doeltreffende organisatie van de leveringen. Hoewel dit katern in de eerste plaats gericht is tot de inrichters van de openbare ruimte, is het belangrijk de voorstellen die voortvloeien uit de aanbevelingen, te valideren met vertegenwoordigers van de commerciële sectoren, leveranciers en transporteurs.

Een groot probleem is het onrechtmatig gebruik van leveringszones door passagiersauto's die er langdurig parkeren. Het toezicht op het goed gebruik van de leveringszones is dus essentieel. Daarom werd een eerste versie van dit katern aan alle betrokkenen voorgelegd en besproken op interactieve seminars. Vervolgens werden hun commentaren verwerkt in de aanbevelingen.

Kortom, dit Katern bespreekt echt alle aspecten van de leveringen: van de diagnose tot het toezicht, over de uitvoering (signalisatie, markering, ...).



U vindt alle nummers van de «Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid» en de «Katernen» op

[www.avcb-vsgeb.be](http://www.avcb-vsgeb.be) > Publicaties.

Ontvangt u deze nog niet?

Vul dan het formulier in op <http://www.avcb-vsgeb.be/nl/publicaties/abonnement-elektronische-tijdschriften.html>



# “ DE PLAATS VAN DE VOETGANGER IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST ”

JURIDISCHE ANALYSE VAN HET STATUUT VAN HET TROTTOIR EN  
VOORNAAMSTE ELEMENTEN INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

*De studiedienst en de mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben op vraag van Mobiel Brussel een studie verricht over het statuut van de trottoirs. Deze studie kadert in de inspanningen van het Gewest om de actieve verplaatsingswijzen te bevorderen, in het bijzonder het lopen. Het Gewest wil alle mogelijkheden bestuderen om het beheer van de trottoirs in de Brusselse gemeenten te verbeteren en zo ook de veiligheid (fysiek en op juridisch vlak) van de voetganger.*



Het trottoir wordt in de rechtsliteratuur stiefmoederlijk behandeld. Er bestaat geen algemeen naslagwerk over trottoirs. In de bestaande boeken zal men nauwelijks een hoofdstuk vinden over het trottoir. Het trottoir wordt vaak in één trek behandeld met de wegenis. Een studie over de trottoirs is daarom een taak die begrepen moet worden in verschillende fases. Er is vooreerst de taak om al het mogelijk materiaal over trottoirs te verzamelen. Daarbij moet er worden nagedacht welke rechtstakken allemaal raken aan het trottoir.

De studie is onderverdeeld in vier delen, die op elk op zich verschillende aspecten van het trottoir benaderen:

1. de definitie van het trottoir en zijn plaats in het openbaar domein
2. de bijzondere politie inzake stedenbouw
3. de belastingen die gevestigd kunnen worden
4. het verkeersreglement

De delen zijn onderverdeeld in hoofdstukken. Aan het einde van elke hoofd-

stuk wordt een conclusie meegegeven en commentaar van de studiedienst van de Vereniging. Het eerste deel belicht het statuut van het trottoir, de wegvergunningen of nog de aansprakelijkheden. Het tweede deel bestudeert de rooilijnen, de individuele toelatingen, terrassen en ook de verplichtingen van aanpalende eigenaars. Het derde deel definieert belastingen en retributies op gemeentelijk en gewestelijk vlak, en maakt een overzicht van de bestaande verhaalbelastingreglementen in Brussel. Het vierde deel tot slot bekijkt het verkeersreglement vanuit de invalshoek van de voetgangers. Elk van de delen kunnen apart worden gelezen, al verdient het aanbeveling om er ook de definitie van het trottoir op na te slaan.

Deze studie, met de uitgebreide materiaalstudie die eraan voorafging, zou het moeten mogelijk maken om na te denken over de toekomst van de trottoirs.

De studie kan geraadpleegd worden op de website van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be).

# ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTEENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Raadsplein 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Vandeputte Henri	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	henri.vandeputte@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Bruselsteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@ucclle.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



**LAAT DIT NIET LIGGEN !**

**GRATIS**

Hebt u de Mobiliteitsgids niet persoonlijk ontvangen ? Of zou een collega ook graag een exemplaar ontvangen ? Geen probleem! Vul dan deze bon in en vergeet niet uw e-mailadres te vermelden waarop u ons tijdschrift wenst te ontvangen. Of stuur gewoon een mailtje naar [jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be)

**ECOLOGISCH**

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Mobiliteitsgids prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar [jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be)

## NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

**Ja, een collega wenst de Mobiliteitsgids te ontvangen. Zijn/haar gegevens:**  
 Naam .....  
 Voornaam .....  
 Organisatie .....  
 Functie .....  
 Adres .....  
 Telefoon .....  
 E-mail .....  
 Fax .....

**Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Mobiliteitsgids daarop te ontvangen:**  
 Naam .....  
 Voornaam .....  
 E-mail .....

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