

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

Mobiliteit is geen loos
begrip in Bordeaux

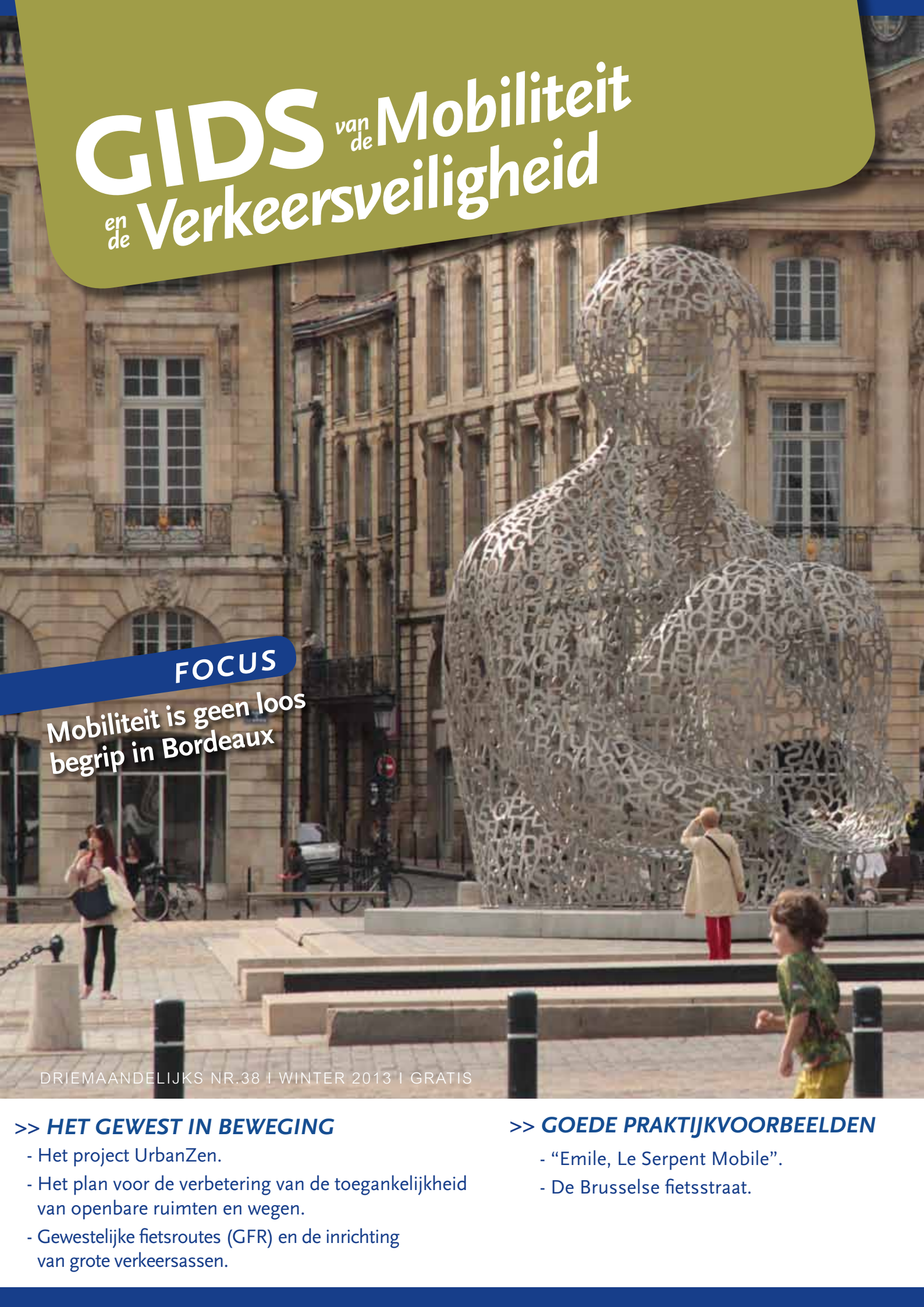
DRIEMAANDELIJKS NR.38 | WINTER 2013 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Het project UrbanZen.
- Het plan voor de verbetering van de toegankelijkheid van openbare ruimten en wegen.
- Gewestelijke fietsroutes (GFR) en de inrichting van grote verkeersassen.

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- "Emile, Le Serpent Mobile".
- De Brusselse fietsstraat.



EDITORIAAL.....	03
MOBILITEIT IS GEEN LOOS BEGRIP IN BORDEAUX.....	05
HET PLAN VOOR DE VERBETERING VAN DE TOEGANKELIJKHEID VAN OPENBARE RUIMTEN EN WEGEN.....	09
HET PROJECT URBANZEN	12
GEWESTELIJKE FIETSRoutes (GFR) EN DE INRICHTING VAN GROTE VERKEERSASSEN TEN DIENSTE VAN DE BRUSSELSE FIETSER.....	14
DE BRUSSELSE FIETSSTRAAT.....	20
EMILE, LE SERPENT MOBILE	22

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)



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Pierre-Jean Bertrand, Frederik Depoortere, Gregory Moors, Jean-Michel Reniers, Olivier Van Damme

VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

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

MOBIEL BRUSSEL

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



Bordeaux

Een mobiliteitsbeleid dat resoluut de voorrang geeft aan verplaatsingen te voet, per fiets en met het openbaar vervoer, maar waarbij de openbare ruimte een levendige plek blijft en herwaardeerd wordt: dat is de keuze die Bordeaux heeft gemaakt.

Eind september ging ik met vier Brusselse burgemeesters en een twintigtal schepenen van Mobiliteit, Stedenbouw en Openbare Werken naar Bordeaux. Een duidelijk signaal van de burgemeesters en schepenen dat hun belangstelling aantoont om de mobiliteit en stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren.

Bij de overgang naar het nieuwe millennium koos Bordeaux voor de uitbouw van een tramnetwerk van 50 km in plaats van een metrolijn van 14 km. Deze keuze van burgemeester Alain Juppé en zijn partners was bepalend voor de mobiliteit en de ruimtelijke ordening. Men vindt er nu een zeer uitgestrekt voetgangersgebied dat commercieel zeer levendig is, fietsvoorzieningen met 200 km fietspaden, 140 gedeelde fietsstations die zich op minder dan 100 meter van bus- en tramhaltes bevinden.

In Bordeaux krijgt de tram de absolute prioriteit in het verkeer. De tram moet er slechts stoppen aan de opstap- en uitstapplaatsen van de passagiers en dus nooit voor een kruispunt of in de file.

In Brussel is er al heel wat gebeurd. De maatregelen die de afgelopen tien jaren genomen werden, hebben hun vruchten afgeworpen. Er is een duidelijke mentaliteitswijziging op gang gebracht in onze hoofdstad. Toch is er nog heel wat werk aan de winkel. Het voorbeeld van Bordeaux kan ons daarbij zeker inspireren.

Bordeaux bewijst dat het mogelijk is om onze mobiliteitsdoelstellingen te halen. En we zijn op de goede weg. Daartoe moeten de gemeenten en het Gewest hun krachten blijven bundelen. In de nabije toekomst zal die samenwerking nog sterker zijn. De nieuwe mobiliteitsordonnantie bepaalt immers dat de gemeenten hun mobiliteitsplannen zullen moeten aanpassen aan het gewestelijk mobiliteitsplan.

Momenteel ondersteunt het Gewest al bepaalde gemeentelijke mobiliteitsacties zoals de plaatsing van fietsboxen en fietsparkings, de aanleg van fietsinfrastructuur, BYPAD, WALKPAD, PAVE ... Het Gewest werkt ook samen met de gemeenten in het Avanti-programma. Daarbij ligt de focus op de vrije doorgang van het openbaar vervoer in het verkeer. Zo garanderen ze de aanleg van eigen beddingen, de voorrang aan kruispunten en het respecteren van deze principes.

Ik nodig de Brusselse gemeenten ook uit om zich opnieuw kandidaat te stellen voor deze ondersteunende maatregelen.

Ik ben ervan overtuigd dat burgemeesters en schepenen van andere landen op een dag Brussel zullen bezoeken om te ontdekken hoe een ambitieus mobiliteitsbeleid wel degelijk werkt en vruchten afwerpt.



“ MOBILITEIT IS GEEN LOOS BEGRIP IN BORD EAUX ”

Op 30 september en 1 oktober 2013 trok een indrukwekkende delegatie van burgemeesters, schepenen voor Mobiliteit en Openbare Werken van de 19 gemeenten en ambtenaren van Mobiel Brussel, onder leiding van de staatssecretaris voor Mobiliteit, naar Bordeaux. Doel? Kennismaken met de radicale veranderingen die het historische centrum van Bordeaux in nauwelijks 15 jaar doorgemaakt heeft op het vlak van mobiliteit.

De “Communauté Urbaine de Bordeaux” (CUB) bestaat uit 28 gemeenten, strekt zich uit over 580 km² en telt 730.000 inwoners. De eigenlijke stad Bordeaux beslaat minder dan een tiende van de totale oppervlakte (50 km²), maar huisvest meer dan een derde van de inwoners van de CUB (nagenoeg 243.000 inwoners).

De bevoegdheden mobiliteit en stedenbouw zijn verdeeld onder de stad (en de gemeenten) en de CUB. Projecten worden altijd bestudeerd in overleg met de verschillende instanties, maar naar gelang van de omvang is het ofwel de stad (voor projecten binnen één bepaalde wijk of over verschillende wijken) ofwel de CUB (voor “structurerende” projecten, zoals het tramnetwerk) die de eindbeslissing neemt.

HERORIËNTATIE VAN DE STAD

Bordeaux verloor snelheid en verstikte beetje bij beetje. De stad werd het slachtoffer van groeiende mobiliteitsproblemen, wat nog versterkt werd door de stadsvlucht van de bevolking naar de periferie. De komst van Alain Juppé als burgemeester in 1995 betekende een nieuw begin voor de stad. Van bij zijn aantreden opteerde hij voor een radicale aanpak, waarbij uitgestrekte zones vrijgemaakt werden van auto's.

Een van zijn eerste beslissingen was om het metro-project te laten vallen ten voordele van de tram. In een paar jaar tijd werden niet minder dan drie grote tramlijnen tegelijk aangelegd! Tegelijkertijd liepen er nog andere grote projecten met hetzelfde doel: de verschillende functies van de stad mengen, de voet-

gangers meer plaats verschaffen en de snelheid inperken.

Inmiddels is er een uitgestrekte voetgangerszone in het historische centrum, die doorkruist wordt door tramlijnen en afgebakend is met intrekbare paaltjes (systeem voor toegangscontrole beheerd door de stad): zo kunnen leveringen plaatsvinden tijdens strikt gecontroleerde tijdspannes. De fiets heeft ook zijn plaats teruggekregen, aangezien Bordeaux in totaal 37 km fietspaden heeft en 56 km fietsstroken (respectievelijk 207 km en 190 km in de CUB). De stad legt zich nu toe op de plaatsing van fietsenstallingen. Wat de snelheid betreft, wil de burgemeester zo snel mogelijk zones 30 en erven inrichten.

Er staan nog meer projecten op stapel. Na de hevige turbulentie van de grote



projecten blijft Bordeaux zachtjes verder evolueren. De stad wil in de eerste plaats haar netwerk van 'rustige' zones uitbreiden, door geleidelijk verder weg van het centrum aan minder dichtbevolkte wijken te werken, waar doorgaans meer gebruik gemaakt wordt van de auto. Die nieuwe fase zal gepaard gaan met werken tot uitbreiding (het stadsbestuur overweegt de aanleg van een nieuwe tramlijn) of reorganisatie van het netwerk van openbaar vervoer (bv. inrichting van stockageplaatsen) om de frequentie te kunnen blijven opvoeren. De stad wil ook trachten het aantal overstappen te minimaliseren en tegelijk de intermodaliteit te bevorderen.

ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

De grote veranderingen die Bordeaux in de jaren '90 meegemaakt heeft, zouden niet mogelijk geweest zijn zonder sterke ondersteunende maatregelen om de tal-

loze werken die de stad ingrijpend herkend hebben, sociaal aanvaardbaar te maken. Die maatregelen zijn ook gericht op de sensibilisering van de bevolking en de ondersteuning van de mentaliteitswijziging: studenten en inwoners van Bordeaux kunnen gratis en voor lange tijd een fiets huren, er werd een "fietshuis" opgericht en een fietsdiploma voor de burgers in het leven geroepen, er werd een "straatcode" opgesteld en een systeem van "self-service" fiets voor korte duur ingevoerd, ...

OVERTUIGENDE RESULTATEN

De inspanningen van de stad om de mobiliteit over een andere boeg te gooien, werpen vruchten af. De analyse van opiniepeilingen uit 1998 en 2009 wijst op aanzienlijke veranderingen.

Het modale aandeel van de auto daalt in 11 jaar van 49 % tot 37 %. Dat van de verplaatsingen te voet stijgt in die peri-

ode van 35 % naar 40 %, terwijl de fiets zijn score verdubbelt van 3 tot 6,5 %.

Achter deze totaalcijfers voor de hele stad kunnen de resultaten uiteraard vrij sterk variëren van wijk tot wijk, afhankelijk van dichtheid van de bewoning. Toch zien we globaal een opmerkelijke stijging met 11 % in 11 jaar van de alternatieve verplaatsingswijzen in Bordeaux (tegenover een bescheiden 5 % voor de hele CUB).

BORDEAUX 2030

De toekomst is morgen! De CUB - en de stad Bordeaux in het bijzonder - is de afgelopen 15 jaar opnieuw aantrekkelijker geworden en het aantal inwoners neemt toe. Een nieuw plan «Horizon 2030» staat in de steigers. Doel van dit project is het herstel van het evenwicht tussen de twee oevers van de Gironde. De rechteroever was vroeger vooral ingenomen door haven- en spooractiviteiten, maar



Vorrang voor de tram

wordt nu minder benut. Naar schatting zouden er zowat 100.000 inwoners terecht kunnen, een zone met een enorm potentieel dus voor de toekomst.

De herinrichting van dit gebied zal onvermijdelijk de vraag naar vervoer doen toenemen. In een geest van monumentenzorg en behoud van het erfgoed zullen deze nieuwe mogelijkheden uitgewerkt worden in overleg tussen alle betrokken instanties en de bewoners. Nieuwe projecten moeten passen in de geest van de plek.

Mobiliteit, erfgoed, landschap en nieuwe evenwichten zijn constanten in stadsonwikkeling, in het verleden en in de toekomst, en het project 2030 is geen uitzondering op die regel.

EN BRUSSEL IN DIT ALLES?

Het resultaat dat in Bordeaux bereikt werd, maakt indruk door de efficiëntie

van het vervoersnet, de kwaliteit van de faciliteiten, de gezelligheid van het kader, de herwonnen economische dynamiek en vooral de snelheid van de transformatie.

Ook al moeten we de ervaring in Bordeaux nog enigszins relativeren: de meeste wijzigingen hebben slechts betrekking op een deel van de stad, een aantal sterke ideeën zijn nog aan het borrelen ... In de eerste plaats is een snelle ingrijpende verandering slechts mogelijk als die berust op een radicale visie op verandering, een overtuigend discours en voldoende financiële middelen. De ervaring van Bordeaux leert ons ook dat de rol van de 'stads-gemeenschap' CUB essentieel is als motor, coördinator, opdrachtgever of adviseur. De overzetting van deze werkwijze naar de Brusselse context zou ons moeten aanzetten tot meer coördinatie en harmonisatie tussen

het regionaal en het lokaal beleid, zonder daarom van een Brusselse 'stads-gemeenschap' te gaan spreken.

De maatschappelijke keuzes die Bordeaux 15 jaar geleden gemaakt heeft, hebben de stad grondig gewijzigd en nieuw leven ingeblazen. Daar mogen zij trots op zijn. Durft Brussel in hun voetstapen treden?

Jean-Michel Reniers
Adviseur

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



“HET PLAN VOOR DE VERBETERING VAN DE TOEGANKELIJKHEID VAN OPENBARE RUIMTEN EN WEGEN”

In december 2012 keurde de Brusselse Regering het Strategisch Voetgangersplan 2012-2020 goed. In dat plan staat de “GO 10”, meer bepaald de 10 kwaliteitscriteria om de verplaatsingen te voet in de stad te promoten en aangenamer te maken bij de herinrichting van het openbaar domein. Er zijn reeds verscheidene acties opgezet om de GO 10 te concretiseren. Wij zullen ze u één voor één voorstellen in artikels in de Mobiliteitsgids.

In de eerste plaats gaan wij in op het plan voor de verbetering van de toegankelijkheid van openbare ruimten en wegen (PAVE, plan d’accessibilité de la voirie et de l’espace public).

Dat plan moet een echte revolutie ontkenen in onze opvatting van de openbare ruimte voor de voetgangers (PBM, personen met beperkte mobiliteit worden ook beschouwd als “voetgangers”).

Zo zullen we op termijn niet minder dan 7 criteria van de GO 10 ten uitvoer kunnen leggen (dicht netwerk, rechtstreekse en continue trajecten, vlotte intermodaliteit, meer ruimte, uitstekend fysiek comfort, universele inrichtingen, gewaarborgde veiligheid).

De ambitie is met een studie bureau voor elke gemeente een PAVE op te stellen over alle wegen en alle openbare ruimten, ongeacht wie er de beheerder van is, op 5 jaar tijd, aan 360 km weg per jaar.

TWEE DOELSTELLINGEN VAN EEN PAVE

Een PAVE heeft 2 essentiële doelstellingen, die bijkomende toelichting leveren bij de situatie van de voetgangers in de openbare ruimte.

De eerste is met de hulp van de gemeente en inwoners het structurerend gemeentelijke voetgangersnet uit te tekenen dat de lokale centra verbindt en dat in de eerste plaats de aandacht van de beheerders moet trekken, want het zijn voor de voetgangers de belangrijkste verkeersassen in de stad. Op dit net spreken we van ideale trajecten, obstakels die weggewerkt moeten worden, intermodaliteit, bewegwijzering en cartografie. Er zal een kaart opgemaakt worden met het netwerk dat aansluiting moet vinden op dat van de buurgemeenten. Dat streven naar coherentie voor de voetganger komt terug in alle doelstellingen van het PAVE en daarom is het goed dat het Gewest de “dirigent” is van dit instrument.

In Frankrijk neemt een PAVE enkel het tweede deel van de doelstelling over. Het is verplicht voor elke stad en wordt steeds aan het hoger niveau van de “Communauté urbaine” toevertrouwd.

Zodra dit netwerk uitgetekend is, kan het altijd op het niveau van het toekomstige gemeentelijk mobiliteitsplan opgenomen worden.

Het tweede doel, vergelijkbaar met dat van het PAVE in Frankrijk, bestaat erin

de stand van zaken op te maken van de toegankelijkheid van het deel van de weg dat voorbehouden is voor voetgangers en openbare ruimten. Bijzondere aandacht gaat naar de breedte van de weg, rekening houdend met het gebruik, de helling in percentage en in de lengte, de obstakels, de wegbedekking, de vlakke, de oversteekplaatsen, de verlichting, de verkeerslichten, de leesbaarheid en begripelijkheid van de kruispunten, de toegang tot inrichtingen, de haltes voor het openbaar vervoer en het stadsmeubilair.

Bij deze audit wordt rekening gehouden met de behoeften van de personen met een motorische, visuele, auditieve of mentale handicap. En de behoeften van de voetgangers in dit alles, zegt u? Wij denken dat we goed nagedacht hebben over al deze situaties met handicaps en zo goed mogelijk rekening houden met de behoeften van alle voetgangers, die vaak in hun leven in een situatie van beperkte mobiliteit komen wegens hun gezondheidstoestand of door de lasten die ze transporteren.

Bij de opstelling van de stand van zaken maakt de auditeur op basis van een terreinbezoek een diagnose op voor elk punt, hij noteert aanbevelingen en reikt



becijferde oplossingen voor verbeteringen en werken aan.

Zo wordt de verbetering van de toegankelijkheid van voetgangersruimten financieel geprogrammeerd, rekening houdend met de continuïteit van de verplaatsingsketen, waarbij het nuttig is dat Gewest en gemeente samenwerken, maar ook met andere partners zoals Beliris en de MIVB op gewestelijk niveau.

DE 2 BEGELEIDINGSCOMITÉS VAN EEN PAVE

Twee begeleidingscomités sturen deze operatie: het ene op gewestelijk en het andere op gemeentelijk niveau.

Het gewestelijk begeleidingscomité bestaat uit alle gewestelijke instanties die betrokken zijn bij een PAVE, die overleg moeten plegen over de aanbevelingen die gedaan worden bij het werk op het terrein en de standaards die voorgesteld moeten worden om eenzelfde kwaliteit van diensten te bieden voor alle voetgangers en de PBM de nodige voorspelbaarheid te bieden in de voorzieningen zodat ze vol vertrouwen openbare ruimten kunnen betreden. Verenigingen voor PBM en specialisten inzake toegankelijkheid zijn er ook bij en ook materiaalspe-

cialisten, zoals het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. Als op gewestelijk niveau een consensus bereikt is, kan het werk op gemeentelijk niveau aangevat worden.

Het gemeentelijk begeleidingscomité bestaat uit alle betrokken gemeentediensten, de gewestelijke vertegenwoordigers, het studiebureau en bewoners of vertegenwoordigers van gemeentelijke adviesraden. Dit comité volgt de verschillende fasen van de studie, zoals de stand van zaken, de opmaak van het budget en de planning van de interventies. Het valideert ook de verschillende fasen van het PAVE als bevoorrechte getuige van het lokaal leven en de ervaringen van de voetgangers.

EEN PAVE ... EN DAN?

Het PAVE dat aan de gemeente overgemaakt wordt, omvat de cartografie van het structurerend gemeentelijk voetgangersnet en een informaticatoepassing met alle fasen van de studie. Het personeel dat verantwoordelijk is voor de toepassing, zal een opleiding krijgen, om de gemeente de mogelijkheid te bieden de bijwerking van het plan op zich te nemen, maar ook de voornaamste criteria te kunnen toepassen die de toeganke-

lijkheid van de openbare weg en de weg bepalen. De auditeur zal aanbevelingen doen om de lokale stedenbouwkundige of politiereglementen aan te passen met betrekking tot de bepalingen die de toegankelijkheid voor alle voetgangers in het gedrang brengen, met inbegrip van de PBM in de openbare ruimte.

Nadat het plan door het Gewest en de gemeenteraad goedgekeurd is, kan het PAVE van elke gemeente een gemeentelijk aanvullend plan worden zoals voorzien in de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning.

Het principe is dat het plan operationeel moet zijn door eerst de toegankelijkheidsnormen toe te passen op wegen die aangelegd gaan worden. Telkens als de gemeente aan een architectenbureau een opdracht wil geven tot herinrichting van een openbare ruimte, moet dit plan gevolgd worden.

NOG EEN PLAN, WAS DAT NODIG?

Sommigen kunnen misschien denken dat dit niet het goede moment is om nieuwe uitgaven te doen. Daarop kunnen we antwoorden dat het niet zozeer gaat om meer uit te uitgaven, maar



om beter uit te geven: zo zou een kinderwagen of een rolstoel nooit meer problemen mogen ondervinden aan de stoeprand, zou een voetegel nooit meer een blinde in het midden van een druk kruispunt mogen doen belanden en zou er bij regen nooit meer iemand mogen uitglijden op een glad trottoir.

Anderen zullen zeggen dat het veel werk is om te ontdekken wat we al weten. Kunnen wij werkelijk beweren dat we alle behoeften van de weggebruikers – in het bijzonder van gehandicapten – al kennen? En als dat het geval is, waarom zijn onze wegen op dat vlak dan niet perfect?

Tijdens een recente vorming rond toegankelijkheid, georganiseerd door de VSGB en Mobiel Brussel, bewees een twee uur durend terreinbezoek met gehandicapten dat de voetgangersruimten verre van toegankelijk zijn voor allen zonder gevaar ... wel integendeel.

Het PAVE is een uitgelezen kans om ons Gewest voor te bereiden op de nieuwe Europese normen in verband met toegankelijkheid, om rekening te houden met de rechten van de gebruikers die uiteindelijk aan al onze steden en gewesten opgelegd zullen worden. Zo zullen de

wegbeheerders zich moeten aansluiten bij de vervoersspecialisten en deze rechten in de praktijk toepassen.

Met het PAVE is het doel concreet en heel bewust te werken om de voetgangers te verwennen. Zij vertegenwoordigen immers 37 % van het modale aandeel als we enkel de verplaatsingen binnen het Gewest bekijken. Dat is meer dan het modaal aandeel van de auto, waarmee in Brussel doorgaans veel meer rekening gehouden wordt.

Met het PAVE komen we ook tegemoet aan de gevolgen van de vergrijzing en de bevolkingsgroei. Tijdens een recent voetgangerscolloquium in Straatsburg werd verwezen naar de lichaamsbeweging die dokters voorschrijven aan bejaarden en langdurig zieke patiënten (kanker, cardiovasculaire ziekten, diabetes, ...), zoals een half uur wandelen per dag. In Zweden gaat het om meer dan 100.000 voorschriften tot lichaamsbeweging per jaar, voor een soms beter resultaat dan met geneesmiddelen, volgens het centrum voor medische studies van Stockholm. Voor de meeste mensen is wandelen een goedkope en doeltreffende vorm van beweging.

Het PAVE is een verdienstelijk avontuur dat bijdraagt tot een betere kwaliteit van de diensten die de overheid aanbiedt aan de voetgangers, die bijdragen tot de kwaliteit van de stad, de bloei van de handels, de verbetering van hun gezondheid, de strijd tegen stress en sedentair leven, en de aantrekkelijkheid van hun stad. ?

Op 1 januari 2014 gaat het project van start in 3 gemeenten. Sluit u zich bij ons aan om de uitdaging van het PAVE aan te gaan?

Pierre-Jean Bertrand & Gregory Moors
Mobiel Brussel

pjbertrand@mrbc.irisnet.be
gmoors@mrbc.irisnet.be

“HET PROJECT URBANZEN”

EEN TOOL VOOR STEDEN EN GEMEENTEN OM HET VERKEER VAN VRACHTWAGENS OP HUN GRONDGEBIED TE OPTIMALISEREN

CONTEXT

Het goedertransport over de weg, een onvermijdelijk aspect van elke economische activiteit, maakte een evolutie door die vandaag niet compatibel blijkt te zijn met het concept duurzame mobiliteit, vooral in steden, en die zich kenmerkt door een toename van de verplaatsingen, verkeersopstoppingen en een negatieve impact op het milieu, op de levenskwaliteit van de buurtbewoners en op de rendabiliteit van transportbedrijven. Het gps-gebruik heeft de problemen verergerd, vooral in het stadscentrum, doordat vrachtwagens op wegen rijden die er soms niet voor bestemd zijn.

Om deze problemen te counteren, werden lokale regelgevingen en gemeentelijke mobiliteitsplannen ingevoerd die bijvoorbeeld opleggen dat vrachtwagens die door een gemeente rijden of die moeten leveren bij een bedrijf in het stadscentrum, welbepaalde trajecten moeten volgen. Helaas houden gps'en, ook al zijn ze speciaal ontwikkeld voor vrachtwagens, geen rekening met deze “planningsvoorschriften” en blijven zij vrachtwagens aanwijzingen geven op basis van afstand/tijd-criteria. Dit leidt terecht tot enige frustratie bij de gemeentelijke mandatarissen, omdat de ingevoerde maatregelen helaas niet

altijd in de praktijk toegepast worden. Maar ook bij de transportbedrijven, omdat zij niet altijd de nodige informatie krijgen, terwijl die zeer interessant zou zijn voor hen om hun verplaatsingen in de stad te optimaliseren.

Daarom heeft Wallonië in 2012, via het plan “Marshall 2.vert”, besloten om het technologie-innovatieproject «UrbanZen» te steunen, dat voorgesteld werd door de competitiviteitspool «Logistics in Wallonia». Aan dit 30 maanden durende project werken 7 partners mee: drie privéondernemingen (NSI, M3 Systems, Smolinfo), twee wegtransportbedrijven (Transports Fockedey, Michel Logistics) en twee erkende onderzoekscentra (Multitel, OCW).

Tijdens de lancering van het project in september 2012 toonde de gewestelijke overheidsdienst van Brussel, via Mobiel Brussel, grote belangstelling voor het project. In het kader van het strategisch plan voor het goedertransport in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat de Brusselse regering in juli 2013 goedkeurde, is een van de uit te voeren maatregelen immers gericht op de trajecten. De bedoeling is de chauffeurs naar hun eindbestemming te begeleiden via de snelste en optimaalste route om de levenskwaliteit in de stad te vrijwaren. Ur-

banZen is ongetwijfeld een instrument dat op concrete wijze aan deze doelstelling kan beantwoorden.

DOELSTELLING

Het hoofddoel van UrbanZen is om gemeenten maar ook vervoerders van goederen een opensource-tool te verschaffen waarmee ze vrachtwagens, naar gelang van de wensen van de overheidsinstanties, in real-time een andere route kunnen laten volgen door de standaardroutes van de gps aan te passen. Dankzij UrbanZen kunnen de overheidsinstanties tevens op de hoogte gebracht worden van zwarte punten die de transportactoren vaststellen (feedback van de chauffeurs via het Coyote-principe). Ten slotte zou UrbanZen de Belgische steden en gemeenten op termijn een gecentraliseerd geografisch instrument kunnen bieden waartoe ze vlot toegang hebben en waarin ze hun gemeentelijk mobiliteitsplan of andere planningsinstrumenten cartografisch kunnen verwerken.

TECHNOLOGIE TEN DIENSTE VAN EEN BETERE MOBILITEIT

Het informaticaplatform dat in het kader van het UrbanZen-project ontwikkeld werd, zal in eerste instantie op Belgisch niveau ingevoerd worden



en in een tweede fase op Europees niveau. Dit platform is gebaseerd op open telecommunicatiestandaarden voor verkeersinformatie (tpeg-protocol dat momenteel ontwikkeld wordt in wereldalliantie TISA) en op een geografische architectuur OpenGIS (open standaard die wereldwijd ingevoerd wordt). Het sluit naadloos aan op het Belgische en Europese beleid (programma's BestUFS, Civitas en Sugar) door de publiek-private samenwerking te versterken om de mobiliteitsproblemen in en om steden op te lossen.

Opdat de tool in vrachtwagens gebruikt zou kunnen worden, zal UrbanZen gebruik maken van de aanwezige telematica in de voertuigen of van een eenvoudige smartphone met de gebruikelijke besturingssystemen. Er zal dus geen bijkomende voorziening geplaatst moeten worden in de reeds hyperuitgeruste bestuurderscabines.

VERWACHTE RESULTATEN

UrbanZen zou het gebruik van de vrachtwagen in steden rendabeler moeten maken (vermindering van de duur en de kosten van het transport), het verkeer in de stad vlotter maken, de overlast voor de bevolking en de andere weggebruikers beperken, de gemeentelijke overheden onmiddellijk en langdu-

rig resultaat opleveren in het kader van hun mobiliteitsbeleid - dat op die manier nog bijgestuurd kan worden - en de uitstoot van CO₂ en van fijne deeltjes als gevolg van stilstaande vrachtwagens in files verminderen.

HET URBANZEN-PROJECT VANDAAG EN MORGEN

De onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten die in september 2012 van start gingen, draaien nu op volle toeren bij de verschillende partners. Er werden al verschillende acties ondernomen in Wallonië, maar ook daarbuiten, vooral in de Brusselse gemeenten. Die konden namelijk hun mening geven via een vragenlijst die het Onderzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) hun in juli 2013 stuurde, om een beter beeld te krijgen van hun behoeften en verwachtingen in het kader van het project. Bij het ontwerp en de ontwikkeling van het systeem werd rekening gehouden met de antwoorden op de vragenlijst, aangezien de tool zo goed mogelijk moest aansluiten bij de behoeften van alle toekomstige gemeentelijke gebruikers.

Eind 2014 zullen er in verschillende teststeden en -gemeenten, in een eerste fase in Wallonië, tests uitgevoerd worden met de begeleiding

van vrachtwagens «op ware grootte». Over die tests en de resultaten ervan zullen wij verslag uitbrengen in een volgend artikel.

Meer informatie, waaronder een video over het project, vindt u op:
www.logisticsinwallonia.be/urbanzen-o.

Olivier Van Damme
 Opzoekingscentrum
 voor de Wegenbouw (OCW)
 Afdeling Mobiliteit,
 Verkeersveiligheid & Wegbeheer
o.vandamme@brrc.be





“ GEWESTELIJKE FIETSROUTES (GFR) EN DE INRICHTING VAN GROTE VERKEERSASSSEN TEN DIENSTE VAN DE BRUSSELSE FIETSER ”

«Met een GFR-netwerk de verplaatsingsomstandigheden voor fietsers verbeteren» is een essentieel transversaal element in het IRIS 2-plan voor het stimuleren van het fietsgebruik in Brussel. Toelichting.

Het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) werd in 1993 uitgestippeld en wordt beschouwd als een van de twee essentiële netwerken om de doelstellingen van het IRIS 2-plan te bereiken. Het andere netwerk wordt gevormd door de hoofdwegen, die ook beter aangelegd moeten worden voor verplaatsingen met de fiets.

DEFINITIE VAN HET GFR-NETWERK

Het netwerk van Brusselse fietsroutes bestaat uit 19 fietsroutes, goed voor een totaal van 256 km. Ze zijn georganiseerd volgens de wijzers van de klok (van 1 tot 12) voor de radiale routes, aangevuld door 3 ringroutes (A, B en C) en 4 dwarsroutes die de naam kregen van een natuurlijk obstakel of een opeenvolging van kenmerken: de Zenne, de Maalbeek, het Kanaal en de Paleizen.

Om functioneel te zijn, moet een utilitaire fietsroute voldoen aan de SDAVC-criteria: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Het GFR-netwerk tracht de hoofdwegen zo veel mogelijk te vermijden, maar is vrij dicht zodat iedere Brusselaar zich in alle veiligheid kan verplaatsen.

STAND VAN ZAKEN

Hoe ver staan we in 2013? De eerste doelstelling, die gebaseerd was op buitenlandse voorbeelden, was de voltooiing van het netwerk in 2005. Vandaag schat Mobiliteit Brussel dat het nog tot 2016 zal duren voordat alles afgewerkt is

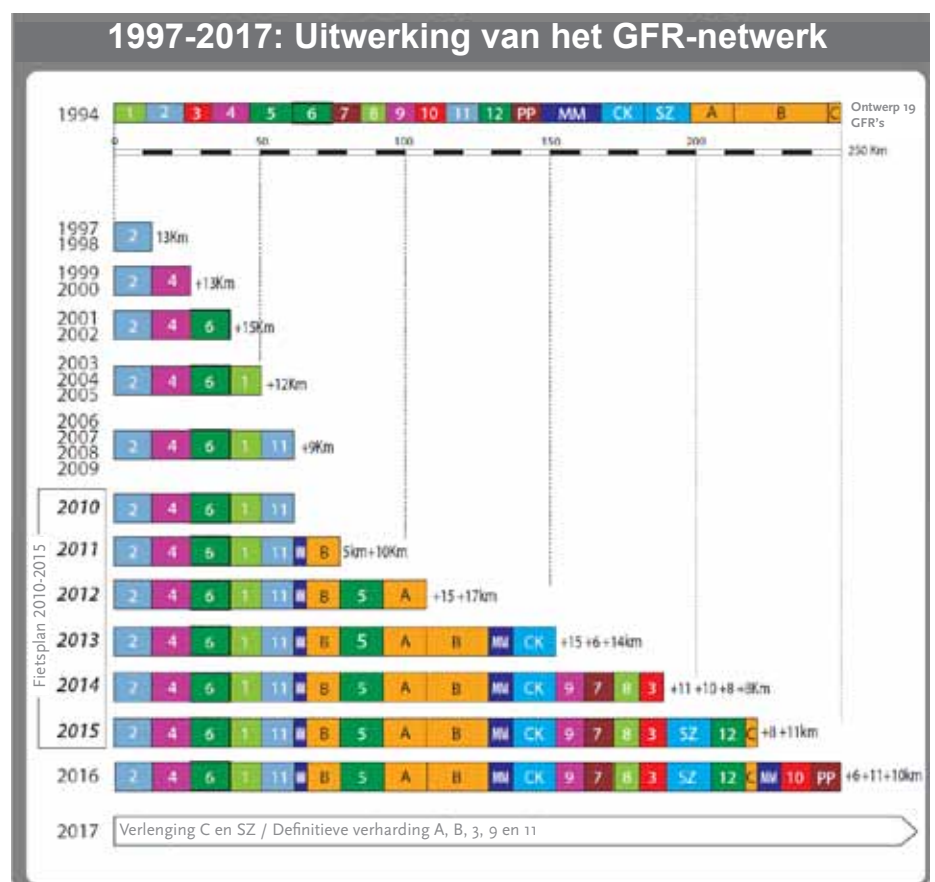
(en tot 2017 als we rekening houden met de uitbreidingen van het netwerk zoals voorzien in het IRIS 2-plan) (figuur 1).

De GFR's worden op twee manieren aangelegd: door verkeerstekens (verticale en horizontale signalisatie) en door de heraanleg van straten. De optie om meteen het hele netwerk van signalisatie te voorzien, werd vanaf het begin af-

gekeurd, omdat de straten in Brussel in een te slechte staat en te onveilig bevonden werden.

Er werd dus besloten om een GFR pas te 'openen' als alle straten van de fietsroute aan een zeker kwaliteitsniveau voldeden. Dit verklaart grotendeels de vertraging die de aanleg van het netwerk opleefte. 256 km straten herstellen, dat vergt tijd!

FIGUUR 1: Vordering van de aanleg van het GFR-netwerk





FIGUUR 2 : Nieuw model voor bewegwijzering van GFR

Het Gewest begon in 1997 met de GFR 2 (destijds nog GFR 13), een fietsroute die het treinstation Brussel-Centraal verbond met Kraainem, om daarna verder te gaan met de 4, 6 en 1 in 2004.

Om de zaken wat vlotter te laten verlopen, werd in 2004 een beroep gedaan op Pro-Velo voor de uitvoering van een studie, waaruit bleek dat 5 GFR's van signalisatie konden worden voorzien zonder de (nodige) heraanlegwerken af te wachten: een groot deel van de ringroutes A en B en de routes 3, 9 en 11. In 2009 werd de GFR 11 als eerste van

deze 'versnelde' routes in gebruik genomen: die is bovendien uitgerust met het nieuwe signalisatiemodel dat in de tussentijd ontworpen werd met de hulp van de gebruikers (figuur 2).

Deze signalisatie vervangt het standaardbord F34b en biedt de mogelijkheid om nuttige en/of subliminale informatie toe te voegen: de kleurcode van de GFR, de afstanden tot tussen- en eindbestemmingen, de naam van de GFR (in een vierkant voor een radiale route, in een cirkel voor een ringroute en een rechthoek voor een dwarsroute) en een

'handtekening', nl. een damesfiets, om te verwijzen naar het gebruiksdoel van het netwerk.

In 2011 en 2012 volgde de 'snelle' bewegwijzering van GFR A en B.

Intussen werden de heraanlegwerken uiteraard voortgezet, hoewel de werkwijze ietwat aangepast werd. De fietscoördinator gaf er de voorkeur aan te interveniëren in het kader van Beliris-projecten, gemeentelijke projecten of wijkcontracten, om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en de boot niet te missen. Tegelijk heeft de Directie Projecten en Werken gewerkt aan de GFR 5 en Maalbeek.

STAND VAN ZAKEN-GEWESTELIJKE FIETSROUTES ETAT DES LIEUX-ITINERAIRES CYCLABLES



LEGENDE

- Bestaande GFR
ICR existants
- - - - - In uitvoering
En exécution
- Uit te voeren bouwvergunning 2013
Permis d'urbanisme à exécuter 2013
- - - - - Bouwvergunning in aanvraag
Permis d'urbanisme en cours
- In studie, uitvoering 2013 - 2014
En étude, exécution 2013 - 2014
- Bewegwijzerde GFR, voorlopige aanleg
ICR balisé, aménagement provisoire
- Te bewegwijzeren GFR, voorlopige aanleg 2013 - 2014
ICR à baliser, aménagement provisoire 2013 - 2014
- - - - - Uitbreiding GFR netwerk / intergewestelijke verbindingen
Extension réseau ICR / liaisons inter-régionales
- Niet in studie
Pas d'étude en cours

116 km aménagés = ± 45%
256 km ingericht



BRUXELLES MOBILITE
BRUSSEL MOBILITEIT
0800 94 001
www.bruxellesmobilite.be
www.brusselmobiliteit.be

FIGUUR 3 : stand van zaken van de aanleg van de GFR's

KNELPUNTEN

Het werk is natuurlijk nog niet gedaan met de aanleg door Mobiel Brussel. De goede werking van een GFR hangt namelijk af van een combinatie van meerdere factoren (de SDAVC-criteria) en als aan één criterium niet voldaan is, zullen de fietsers de route niet kiezen.

De meest voorkomende terugkerende en niet-opgeloste problemen :

- **De keuze van de materialen.** Zelfs op GFR's die als afgewerkt beschouwd worden, zijn er nog stukken aangelegd met kasseien of zelfs dolomiet, zoals in de Moscickilaan en in de Bosveldweg op de GFR 6. Hoewel onderhandelingen over de Unesco-wijk tot een compromis geleid hebben, zijn er nog te veel onaangename stukken met keien op de rest van het net opdat een fietser zin zou hebben om dagelijks bepaalde GFR's te nemen; hij blijft liever op de hoofdwegen ... Zelfs in het kader van nieuwe projecten kiest men voor onaangename porfierkeien, zoals in de Frisheidstraat op de GFR 10 of in de Vredestraat op de GFR 8. Overleg tussen besturen levert vaak bitter weinig resultaat op en een akkoord lijkt dan ook nog lang niet in zicht. Eén ding is zeker: fietsers vermijden kasseien en keien.
- **Doorgaand verkeer in wijken.** Een maatregel die losstaat van de 'verharde' aanleg maar die essentieel is voor de goede werking van een fietsroute - de vermindering van het doorgaand verkeer in wijken - blijft een obstakel voor de GFR's. Zonder dwingende maatregel voor het gemotoriseerde verkeer blijft het een illusie dat vele fietsers gemotiveerd zullen zijn om bijvoorbeeld in de Kruidtuinstraat (GFR Paleizen) te rijden. Toch is het de efficiëntste en goedkoopste oplossing. In vele gevallen hoeft de aanleg immers niet meer herzien te worden om de snelheid te beperken als het doorgaand verkeer wegvalt. Dit hangt af van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, die vaak op papier bestaan maar in de praktijk nauwelijks uitgevoerd worden.

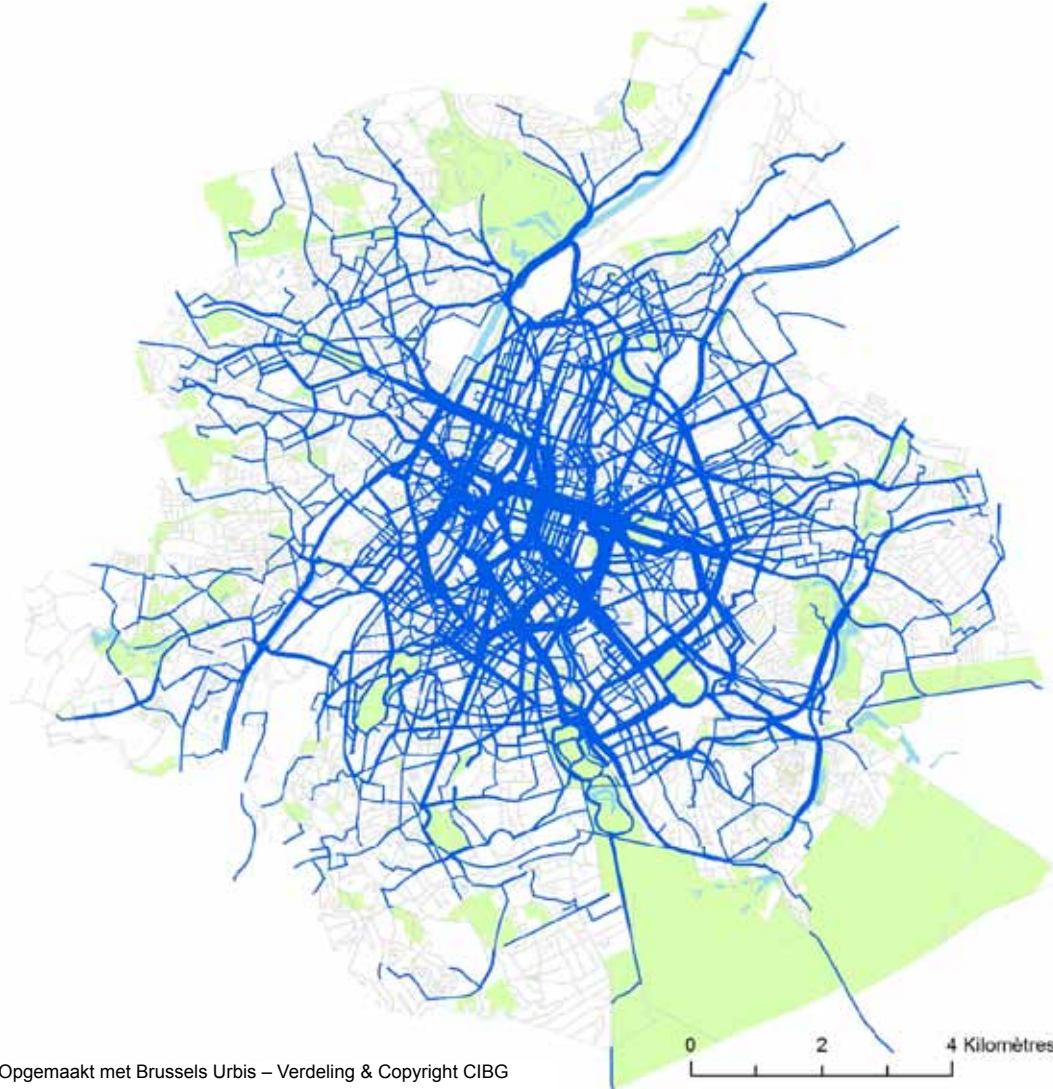


De GFR 5 is de eerste aangelegde en bewegwijzerde fietsroute sinds 2004. Vandaag kunnen we toch stellen dat meer dan 115 km van de 256 km 'aangelegd' zijn, hoewel er nog een zekere continuïteit ontbreekt.

Met de komst van enkele nieuwe projectleiders bij Mobiel Brussel startte de studie van alle ontbrekende fietsroutes in het kader waarvan er werken aan de gang zijn in de gemeente Vorst, op de GFR MM in Neder-Over-Heembeek en op de GFR 12 in Jette (Tentoonstellingslaan, Woestelaan, ...). De GFR's in Sint-Gillis, Elsene en Ukkel zullen volgen in 2014-2015.

De laatste GFR's, Paleizen en 10, zijn voor 2015, maar Mobiel Brussel is van plan om intussen de bewegwijzering van het netwerk volledig af te werken, dankzij de versterking van het team van ontwerpers.





Opgemaakt met Brussels Urbis – Verdeling & Copyright CIBG

FIGUUR 4 : door Brusselaars gebruikte routes volgens het Fietsobservatorium 2012
(bron: Pro-Velo)

**EEN GFR-NETWERK:
DE JUISTE KEUZE?**

De Nederlandse en Deense modellen laten fietsers op de hoofdwegen rijden. Is het model dat door Brussel goedgekeurd werd en dat geïnspireerd is op Zwitserse en Duitse voorbeelden, wel het juiste?

Na enkele honderden dagelijkse fietsers geraadpleegd te hebben, heeft Pro-Velo geprobeerd om de routes die de Brusselse fietsers echt gebruiken in kaart te brengen (figuur 4).

De belangrijkste hoofdwegen, nl. de Graystraat, de Wetstraat en de Troonstraat, bevinden zich vaak op de GFR's. Dat verbaast ons niet, aangezien ze kwaliteitscriteria, zoals samenhang (voordeel van hoofdwegen), combineren met vlakheid (GFR-criterium).

Hoewel we na een gedetailleerde analyse wel degelijk de fietsroutes terugvinden op deze kaart, komen er ook enkele andere belangrijke assen naar voren: de kleine ring, de middenring en de Louizalaan.

Dit bevestigt dus de bewering die reeds geformuleerd werd in de studie naar het GFR-netwerk in 1993: de twee netwerken, GFR's en hoofdwegen, vullen elkaar aan. Het GFR-netwerk moet elk type fietser de mogelijkheid bieden om zich veilig te verplaatsen. Het netwerk van hoofdwegen zal altijd het duidelijkst en vaak het kortst zijn, maar het zal niet altijd mogelijk zijn om er fietspaden aan te leggen.

Frederik Depoortere
Fietsmanager
Mobiel Brussel
FDpoortere@mbhg.irisnet.be



EMILE, LE SERPENT MOBILE



Une action pour les écoles primaires

Envie d'avoir moins de voitures devant la porte de votre école ? Vous voulez motiver vos élèves à se rendre plus souvent à vélo ou à pied à l'école ? Envie de leur apprendre à marcher et à se déplacer à vélo d'une manière plus sûre et adroite, dans la circulation de tous les jours ?

Emile, le serpent mobile vous propose de mettre en place dans votre école un jeu qui vise à augmenter de 20% les déplacements durables. Le jeu et le matériel vous sont entièrement offerts, alors jouons tous !

Réalisé par

Mobiel 21

Soutenu par

bruxellesmobilité
mobielbrussel

Le contexte du jeu

Emile, le serpent mobile est une action qui a pour but de faire réfléchir les enfants et leurs parents sur leurs modes de déplacement, ainsi que de les encourager à se rendre à l'école en optant pour un mode de déplacement sûr et écologique.

Le jeu est parfaitement en relation avec les Plans de Déplacements Scolaires, dont les objectifs sont les suivants:

- la sensibilisation des élèves et leurs parents à la mobilité durable et la sécurité routière;
- l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie sur le chemin de l'école et à ses abords;
- le changement des habitudes de déplacements en favorisant l'indépendance des élèves.

Toute école de la Région de Bruxelles-Capitale est invitée à entrer dans cette démarche globale des PDS. Vous aussi participez ! Contactez Bruxelles Mobilité.



Oproep naar de Franstalige Brusselse scholen

“ EMILE, LE SERPENT MOBILE ”

9.000 Brusselse leerlingen gaan op een milieuvriendelijke en veilige manier naar school met « Emile, le Serpent Mobile ».

Sinds 2006 voert Mobiel 21 elk jaar in de maand mei de campagne ‘Sam de Verkeerssling’ in de scholen van het Vlaamse Gewest. In 2013 namen er 791 basisscholen aan deel in Vlaanderen, goed voor 212.339 leerlingen.

Het doel van de campagne is de ouders ervan te overtuigen hun kinderen naar school te brengen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer, in plaats van per auto. Statistieken tonen aan dat deze sensibilisering vruchten afwerpt, want 7% van de ouders tot wie de campagne gericht is, verklaart na afloop van het project dat ze hun kinderen naar school blijven brengen op een andere manier dan met de wagen. Gezien de uitstekende resultaten van deze campagne ter bevordering van het lopen, fietsen, openbaar vervoer en carpooling van en naar school, wou Mobiel Brussel op de kar springen en het sensibiliseringsmateriaal vertalen.

Dit jaar sloegen Mobiel Brussel en de vzw Mobiel 21 dus voor het eerst de handen in elkaar: zij vertaalden het campagnemateriaal en verdeelden het in Franstalige Brusselse scholen die een schoolvervoerplan hebben en de actie in hun school wilden voeren: zij kregen een spandoek om op te hangen tijdens de actie, die liep van 13 tot 17 mei 2013.

Telkens als een leerling op een duurzame manier naar school gaat – te voet, per fiets, met de bus of carpooling – krijgt hij een sticker. Die stickers worden vervolgens op een grotere plakplaat samengebracht, die op haar beurt vastgehecht wordt op het grote spandoek, in de vorm van een slang. Het doel is zo veel mogelijk stickers te verzamelen, om de slang volledig te bedekken.

Op het lichaam van de slang staan 5 verschillende tekeningen verspreid. Als de leerlingen die punten bereiken, kunnen ze een beloning krijgen. Die wordt door de school aangeboden, bv. meer speeltijd, minder huiswerk of een ijsje. Als de kinderen de laatste tekening bereiken – en dus het doel van de campagne bereiken – krijgen ze uiteraard een grotere beloning!

Zo speelden nagenoeg 9.000 leerlingen in 30 Brusselse scholen een week lang met ‘Emile, le Serpent Mobile’.

Info :

www.trafficsnakegame.eu/emile-le-serpent-mobile





“ DE BRUSSELSE FIETSSTRAAT ”

Brigitte Grouwels, Brussels minister van Openbare Werken en Vervoer, en Bruno De Lille, Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit, hebben in april in de Louizalaan de eerste 'fietsstraat' in Brussel ingereden.



In een fietsstraat hebben fietsers over de hele weg voorrang op gemotoriseerd vervoer. Met dit proefproject volgt het Brussels Gewest steden als Gent en Kopenhagen.

WETGEVING

Het federale parlement keurde het concept van de fietsstraat goed op 28 december 2011 via een wetswijziging. De nieuwe wet werd in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd op 3 februari 2012 en trad in werking op 13 februari 2012.

Het nieuwe begrip werd toegevoegd in artikel 2:

2.61. fietsstraat : een straat die is ingericht als fietsroute, waar specifieke gedragsregels gelden ten aanzien van fietsers, maar waarop tevens motorvoertuigen zijn toegestaan. Een fiets-

straat wordt gesignaleerd met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde aanduidt.

Een nieuw artikel 22novies wordt ingevoerd (verkeer in fietsstraten):

Art. 22novies. In fietsstraten mogen de fietsers de ganze breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

De bijhorende verkeersborden (F111 en F113) werden vastgelegd met het koninklijk besluit van 4 december 2012.

Dit KB had er strikt genomen al op 13 augustus 2012 moeten zijn, 6 maanden na de inwerkingtreding van de wet van 10 januari 2012. Het duurde echter langer voor de gewesten het federale ontwerp aanvaardden.



Het KB van 4 december 2012 trad in werking op 27 december 2012, 10 dagen na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

BRUSSELS PROEFPROJECT

Brusselse mobiliteitsministers beslisten om in Brussel een proefproject rond fietsstraten te lanceren op de ventweg langs de Louizalaan. Het proefproject verloopt in nauwe samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV).

Een fietsstraat is een straat waarin de fietsers de hele breedte van de weg mogen gebruiken. Auto's blijven er toegelaten (ook om te parkeren), maar die mogen niet meer dan 30 km/uur rijden. Ze mogen fietsers evenmin inhalen. Je zou een fietsstraat dus het best kunnen omschrijven als een breed fietspad waarop auto's gedoogd worden.

Op basis van de testresultaten zal bekeken worden waar elders in het Gewest de verkeersborden nog kunnen worden ingevoerd en onder welke voorwaarden.

Jean-Michel Reniers
Adviseur

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

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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



**LAAT DIT NIET
LIGGEN !**

GRATIS

Hebt u de 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-vsgeb.be

ECOLOGISCH

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

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

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

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

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