



Inhoudsopgave

Mobiliteit in Sint-Agatha-Berchem, een prioriteit die telt!	1
Verkeersveiligheid in de buurt van scholen	4
Het Observatorium Zones 30 van de BUV	7
Fietsenstallingen op de weg ... de mening van een lezer	8
Adresboekje	13
Bromfietsen klasse B verplicht op de rijbaan vanaf 1 januari De gevolgen voor de wegbeheerders...	13
Mobiliteitsagenda	14
Mobiliteitsadviseurs, lichte 2004!	14
Mobiliteit op het... web!	15
Om te vermijden dat het IRIS-plan verwelkt ...	16
Index 2004 van de Mobiliteitsgids	17
Recensie: De aansprakelijkheid van de wegbeheerder	19
Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest: 1 ^e balans	19



Mobiliteit in Sint-Agatha-Berchem, een prioriteit die telt!

Door Karine Opdekamp (Mobiliteitsambtenaar bij de gemeente Sint-Agatha-Berchem)

De mobiliteitsdienst bestaat uit een mobiliteitsadviseur en hangt af van de dienst stedenbouw. Mobiliteit en stedenbouw zijn immers twee materies die men moeilijk van elkaar kan scheiden.

De spots gericht op Berchem

Door zijn ligging in de tweede kroon vormt Sint-Agatha-

Berchem één van de voornaamste toegangspoorten voor de pendelaars uit Vlaanderen.

Twee afritten van de ring komen rechtstreeks uit op ons grondgebied: de ene op de Keizer Karellaan voor de automobilisten die naar het stadscentrum willen via de tunnels, en de andere aan de grens met de gemeente Dilbeek, rechtstreeks naar het hart van de residentiële buurten van Berchem.

Een andere afrit op het grondgebied van Groot-Bijgaarden brengt ook een stroom voertuigen naar Berchem.

Hoewel Berchem op het eerste zicht een groene en kalme gemeente lijkt, krijgen de

20.000 inwoners dagelijks te kampen met mobiliteitsproblemen.

Om die moeilijkheden te bestrijden heeft de mobiliteitsdienst verschillende middelen ter beschikking; hoewel de herinrichting van de wegen om de veiligheid en het welzijn van de voetgangers te bevorderen en te optimaliseren prioritair is, hoewel een nieuwe parkeerbeleid en de uitbreiding van de

“ Gesterkt door het geslaagde experiment in de wijk Katten-Potaarde wil de gemeente een tweede wijk in zone 30 omzetten, en dit op verzoek van de inwoners. ”

blauwe zone bovenaan de agenda staat, is de voornaamste ambitie zone 30 te maken van het hele grondgebied van de gemeente, buiten enkele grote assen, en dit vóór het einde van het decennium!

Om die doelstellingen te bereiken beschikt de gemeente over twee doeltreffende middelen:

1/ *Het gemeentelijk ontwikkelingsplan (GemOP)*, opgesteld door studie bureau BRAT bvba, werd op 26 oktober 2000 definitief door de gemeenteraad goedgekeurd. Berchem is de eerste Brusselse gemeente die een dergelijk instrument goedkeurde.

Omdat de gemeenteraad beseft dat de actualisering van een aantal strategische gegevens voor het gemeentebeheer noodzakelijk is, hebben zij het studie bureau BRAT de jaarlijkse bijwerking gevraagd van de voornaamste gegevens die regelmatig in een Atlas vastgelegd worden. Het is dus een zeer nuttig "online" instrument.

2/ *Het richtplan zone 30*, door hetzelfde studie bureau opgesteld, kadert in het voluntaristisch dynamisch beleid van de gemeente.

Berchem in actie

Gesterkt door het geslaagde experiment in de wijk Katten-Potaarde wil de gemeente een tweede wijk in zone 30 omzetten, en dit op verzoek van de inwoners.

1. De wijk Katten-Potaarde (cf. video zone 30 uitgegeven door het BIVV)

Na verschillende werkfasen zijn we tot een bevredigend resultaat gekomen. De eerste fase bestond in een studie op het terrein van de verkeersstromen. Vervolgens hebben we snelheidscontroles verricht, louter informatief, met de meetapparatuur van de politie.

Daarna hebben we 2 straten waar het verkeer aanvankelijk in beide richtingen mocht, ingericht als eenrichtingsstraat (de ene in tegengestelde richting van de andere), en hebben we opeenvolgende inrichtingen aangebracht (ont-radend, hoewel niet duur) die de zone 30 geloofwaardig maken.

Om de eisen i.v.m. de hulpdiensten in acht te

nemen, heeft een brandweerwagen de hele zone afgereden om na te gaan of de voorgestelde inrichtingen aan de normen beantwoorden.

De laatste etappe was de verspreiding van een evaluatievragenlijst onder de buurtbewoners. De conclusies van die enquête hebben bevestigd dat een dergelijke werkwijze efficiënt is, met name de resultaten van de aan elkaar tegengestelde eenrichtingsstraten waren bijzonder bevredigend, aangezien 74 % van de omwonenden een gunstig advies gegeven heeft.

2. De wijk Ruelens

Deze zone werd in het richtplan 30 als prioritair beschouwd, te meer daar het buurtcomité bij onze diensten twee achtereenvolgende petitie ingediend heeft en de klachten blijven toestromen.

Hoewel de buurt reeds gedeeltelijk zone 30 is in de omgeving van één van de drie scholen, lijdt die onder een onophoudelijk doorgaand verkeer.

Om de verkeerslichten van de Gentssteenweg en zo ook de files te vermijden, rijden de auto's door de Ruelenswijk naar de Josse Goffinlaan en de tunnels aan de voet van de basiliek.

Door het inrichten van twee éénrichtingsstraten in tegenovergestelde richting zal het verkeer in lussen rijden waardoor de scholen makkelijker bereikbaar worden. De pendelaars zullen wellicht hierdoor ook ontmoedigd worden om door de wijk te rijden.

Er kan ook een zone ingericht worden waar kinderen veilig kunnen in- en uitstappen ...

De eerste test zal een maand duren (voorlopige omleiding, ...) en vervolgens zal een tweede voorstel



Zone 30 in de wijk Katten-Potaarde (bron: Sint-Agatha-Berchem)

ook één maand uitgetest worden.

Uit een vragenlijst aan de burgers en een openbare informatiezitting zal blijken wat de beste oplossing is die definitief aangenomen kan worden.

De campagne voor de veiligheid in schoolomgevingen loopt op haar einde. Op de wegen naar de centrale school en de scholen Sept Etoiles, Openveld en het instituut Herlin werden plateaus aangelegd ter hoogte van de ingangen om een lage snelheid en meer veiligheid te waarborgen.

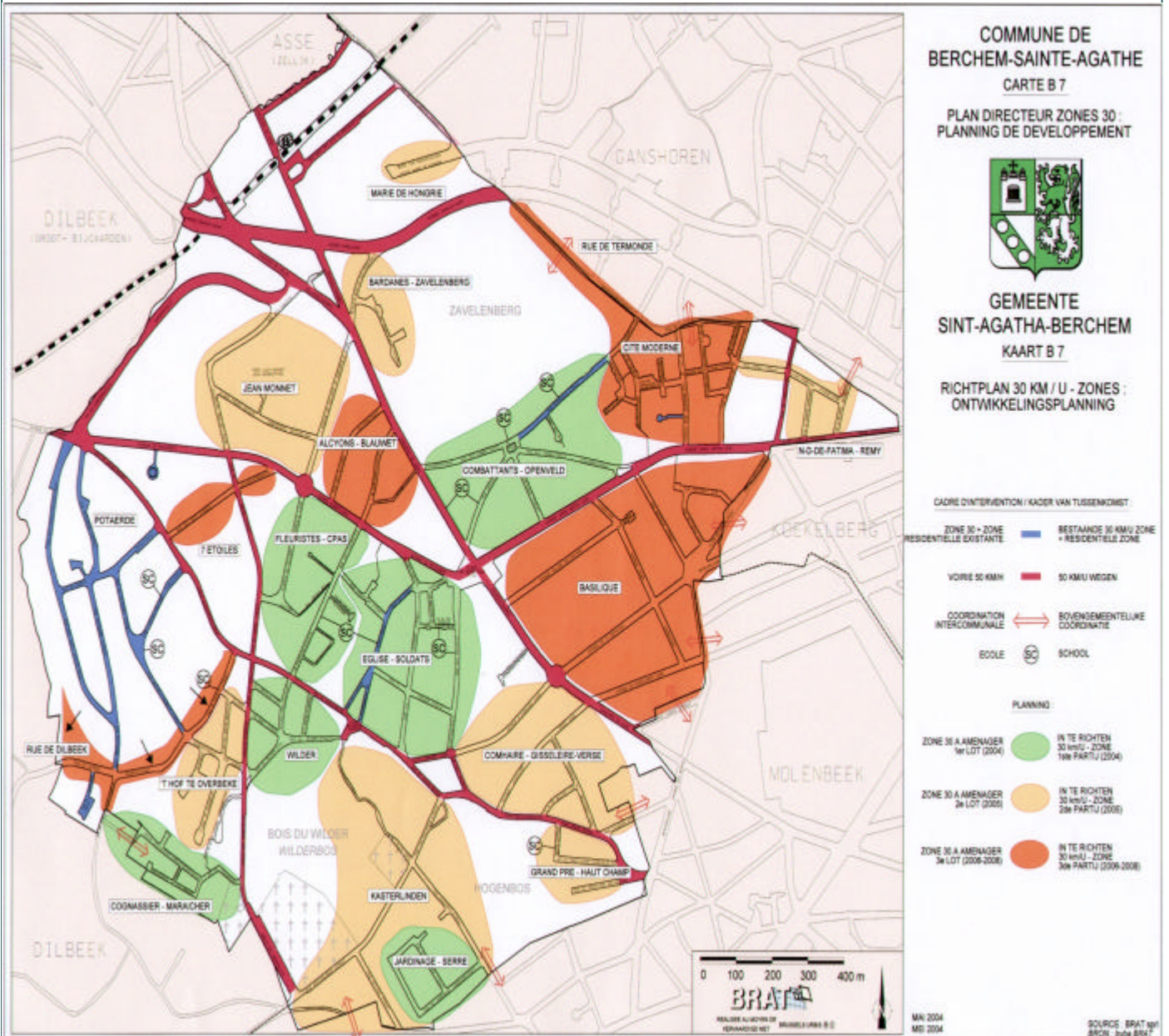
En om het jaar 2005 goed te beginnen heeft de gemeenteraad de openstelling voor fietsers tegen de rijrichting goedgekeurd van een twaalfal stukken van eenrichtingsstraten.

Contact :
kopdekamp@1082berchem.irisnet.be



Operatie Dring-Dring (bron : Sint-Agatha-Berchem)

Richtplan zone 30 (bron : Sint-Agatha-Berchem)



Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Verkeersveiligheid in de buurt van scholen

Door Barbara Decupere (VSGB)

Om in te gaan op de aanbevelingen van het onderdeel "Informatie, sensibilisering en vorming" van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben de Vereniging en het Bestuur Uitrustingen en Vervoer het afgelopen jaar een enquête gedaan bij de Brusselse scholen van alle netten (gemeentelijk, vrij, katholiek, Nederlandstalig en Franstalig). De vragenlijst had tot doel de graad van belangstelling en betrokkenheid van de scholen bij de verkeersveiligheid in te schatten, de voornaamste remmingen aan te stippen voor de ontwikkeling van een nog actiever beleid terzake en een overzicht te krijgen van de initiatieven die de scholen op dat vlak reeds genomen hebben. De resultaten van de rondvraag en de interessantste acties zullen opgenomen worden in een Katern van de Mobiliteitsgids en onder de betrokken partijen verspreid worden.

Methodologie

In de loop van de maand juni werden er 600 vragenlijsten verzonden. In juli hebben we reeds een honderdtal ingevulde lijsten ontvangen. In september werd een herinneringsbrief geschreven naar de scholen die nog niet geantwoord hadden. Daardoor ontvingen we nogmaals bijna 100 antwoorden. In totaal kre-

gen we 177 ingevulde vragenlijsten terug, wat een respons van 28,5 % betekent.

Dat representatief staal werd verwerkt met het programma SPSS, wat borg staat voor een optimale behandeling en verwerking. Zo werden de resultaten zichtbaar per gemeente, per taal, per onderwijsnet, per cyclus, alsook een raming van het aantal leerlingen ten opzichte van het totaal aantal leerlingen in het Brussels Gewest.

De eerste resultaten van de enquête werden voorgesteld op twee rondetafelvergaderingen op 26 november jl. met enerzijds de minister van Mobiliteit, de organiserende machten, de schepenen voor onderwijs, de vertegenwoordigers van de Vlaamse en de Franse Gemeenschap, de politiezones en anderzijds de verenigingen die in dat kader werkzaam zijn.

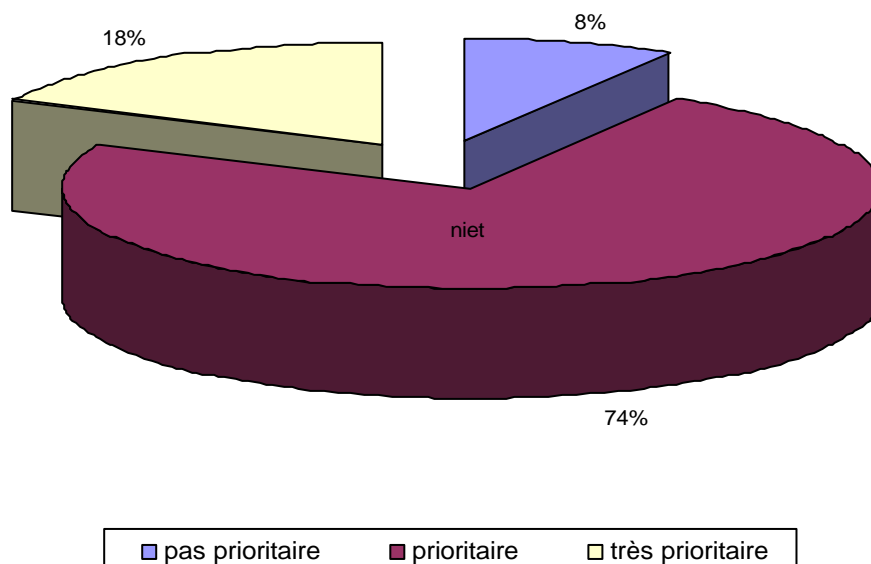
De gedetailleerde resultaten van de enquête worden binnenkort voorgesteld in een Katern van de Mobiliteitsgids.

Dit artikel is beperkt tot de **voornaamste conclusies** van de vergaderingen die plaatsgevonden hebben in het kader van de enquête.

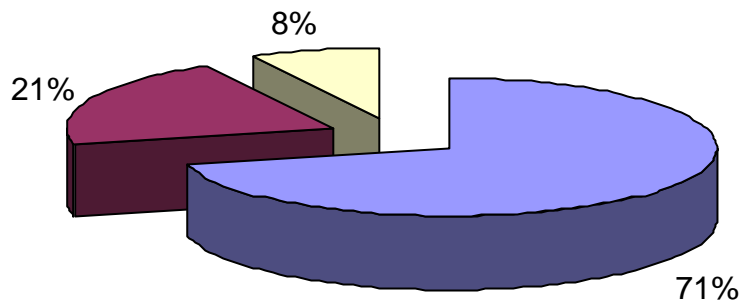
Eerste conclusies

De antwoorden hebben ondermeer betrekking op het behalen van het fietsbrevet, een specifieke opleiding

Voorrang verkeersveiligheid - Totaal

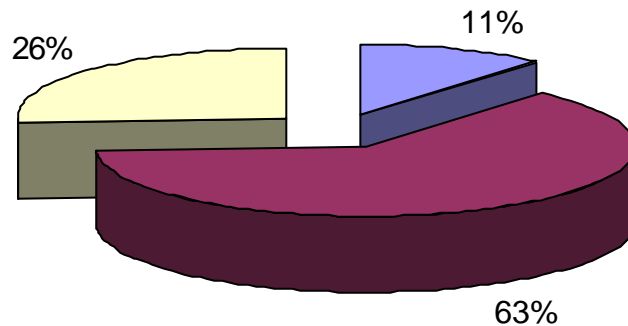


Verkeersveiligheid en de officiële programma's



■ in te voeren in programma's ■ al ingevoerd in programma's
■ niet in te voeren in programma's

Wat denkt u van de invoering van een fietbrevet in de 6e leerjaar ?



■ niet gunstig ■ gunstig ■ zeer gunstig

rond verkeersveiligheid voor de leraren, het standpunt van de scholen betreffende de systematische lessen verkeersveiligheid in de officiële programma's. Dankzij de gedachteswisseling die aansluitend plaatsvond, werd op 6 december jl. een concreet voorstel gedaan voor 2005 in aanwezigheid van de beleidsvoerders en zo werd aan de vooropgestelde doelstellingen voldaan.

Vanaf januari 2005 wordt een nieuwe structuur in gebruik genomen, bestaande uit:

1. een regionale impulsceel die als taak zal hebben:

⇒ de subsidies te beheren,

⇒ informatie en hulpmiddelen voor het aanleren en animatie te verspreiden,

⇒ het werk van 6 lokale coördinatiecommissies (1 per politiezone) te ondersteunen en harmoniseren,

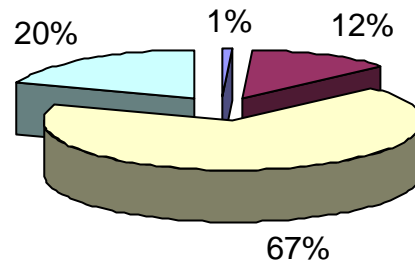
⇒ de werkzaamheden van een pedagogische raad te coördineren.

2. Zes lokale commissies bestaande uit:

- de leden van de impulsceel,

- de politiezones,

Belangstelling van de kinderen voor verkeersveiligheid



- | | |
|--|--|
| ■ kinderen niet geïnteresseerd | ■ kinderen weinig geïnteresseerd |
| ■ kinderen geïnteresseerd | ■ kinderen zeer geïnteresseerd |

- de mobiliteitsambtenaren,
- de gemeentebeambten bevoegd voor onderwijs.

- * de aangeboden diensten harmoniseren.

Binnen de commissies wordt de nadruk gelegd op complementariteit en medeverantwoordelijkheid van de verschillende actoren.

De lokale commissies zullen het schoolritme volgen en in de eerste plaats een eerste programma opstellen voor schooljaar 2005-2006.

Hun rol zal zijn:

De hele structuur is opgevat met als streefdoel een actiever beleid terzake, met doeltreffende vorming, precieze informatie en nog betere pedagogische hulpmiddelen voor de kinderen van alle onderwijsnetten en beide taalregimes.

- * de balans van de bestaande acties opmaken,
- * de vragen om opleiding verwerken,
- * de initiatieven coördineren

Contact : barbara.decupere@avcb-vsgeb.be
cdecock@mrbc.irisnet.be



Elementair, mijn beste Watson! (bron : www.top-delire.com)

Een beetje humor doet altijd goed...



Soms is het moeilijk om je hoofd bij het werk te houden ... (bron : www.top-delire.com)

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

Het Observatorium Zones 30 van de BUV

Dit keer is onze rubriek gewijd aan de laatste resultaten die het Observatorium Zones 30 van het BUV geregistreerd heeft.

Realisatie van de Zones 30 - Woonerven of erven - Voetgangerszones

Vergelijking tussen de toestand in december 2003 en december 2004

Gemeente	Totale lengte wegen wijkstratennet (km)	December 2003		December 2004	
		Totale lengte zone 30 en gelijkgestelde (km)	% zone 30 en gelijkgestelde / wijkstratennet	Totale lengte zone 30 en gelijkgestelde (km)	% zone 30 en gelijkgestelde / wijkstratennet
Anderlecht	119.560	1.710	1.4	1.820	1.5
Oudergem	48.400	1.630	3.4	10.860	22.4
St-Ag-Berchem	26.880	2.950	11.0	2.950	11.0
Brussel	248.670	2.910	1.2	4.500	1.8
Etterbeek	38.400	13.780	35.9	17.300	45.1
Evere	40.870	12.230	29.9	16.020	39.2
Vorst	42.300	0.080	0.2	0.080	0.2
Ganshoren	20.720	0.970	4.7	1.580	7.6
Elsene	66.980	0.980	1.5	0.980	1.5
Jette	45.160	5.530	12.2	6.300	14.0
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	0.000	0.0
S-J-Molenbeek	61.850	0.860	1.4	1.630	2.6
Sint-Gillis	32.170	0.330	1.0	0.330	1.0
Sint-Joost-t-N	17.960	0.000	0.0	0.500	2.8
Schaarbeek	78.490	8.380	10.7	8.600	11.0
Ukkel	123.620	4.430	3.6	5.270	4.3
Watermaal- Bosvoorde	55.980	1.450	2.6	7.920	14.1
St-Lambrechts- Woluwe	63.200	10.830	17.1	18.080	28.6
St-Pieters- Woluwe	75.930	18.630	24.5	20.690	27.2
Totaal Gewest	1222.730	87.680	7.2	125.410	10.3

Bestand samengesteld door C. Roland, BUV-DVB, op 20/12/2004

NB: De gegevens in de tabel zijn gebaseerd op informatie vanwege de gemeenten die ingevoerd zijn in UrbIS Adm2.

Het Observatorium Zones 30

Door Chantal Rolland (BUV)

Tegen 2010 moet 70 % van de lokale wegen van het Gewest als zone 30 ingericht zijn.

Om de verwezenlijkingen te volgen en de verschillende gemeenten in staat te stellen om een analyse te doen van het terrein, heeft het Gewest een Observatorium Zone 30 opgericht waarin de lokale wegen opgenomen worden waar de inrichtingen en borden een snelheidsbeperking onder de 30 km/u opleggen.

Daarin worden opgenomen:

- de straten waar de inrichtingen en borden een snelheidsbegrenzing van 30 km/u opleggen (art. 22quater – borden F4a F4b – Zone 30).
- de straten waarvan de inrichting en de borden een snelheidsbeperking van 20 km/u opleggen (art. 22bis – borden F12a en F12b – woonerf of ontmoetingszone)
- voetgangerszone met inrichtingen en borden ad hoc (art. 22sexies – borden F103 F105 – voetgangerszone).

Om de zes maanden maakt het Gewest een stand van zaken op van de toestand op het terrein, op basis van door de gemeenten ingevulde vragenlijsten.

De tabel op vorige pagina geeft de evolutie weer van het percentage lokale wegen die zone 30 of gelijkgesteld geworden zijn tussen december 2003 en december 2004.

Wij stellen vast dat niet minder dan 40 km wegen in beveiligde of comfortzone omgezet zijn voor de zachte verplaatsingswijzen.

Zo gaan de lokale wegen in zone met beperkte snelheid van 7 naar 10 %.

De stijging van het percentage, die zeer groot kan zijn in bepaalde gemeenten, is als volgt te verklaren:

- De verplichting om schoolomgevingen te beveiligen leidt ertoe dat vele gedeelten van straten zone 30 worden. Die stukken werden in aanmerking genomen wanneer de overeenkomstige borden geïnstalleerd werden.
- Bepaalde gemeenten hadden in december 2003 niet op de enquête geantwoord en de inlichtingen waren het resultaat van een combinatie van diverse bronnen.

Bravo voor de 5 gemeenten waar reeds meer dan 20 % van de lokale wegen zone 30 of gelijkgesteld is.

Etterbeek spant de kroon, want bijna de helft van de wegen zijn daar ingericht.

Contact: croland@mrbc.irisnet.be

Fietsenstallingen op de weg ... de mening van een lezer.

Door Luc Coveliers (cel studies / promotie Provelo)

De wegbeheerders hebben een uitgebreide en gevarieerde keuze aan fietsstallingen. Het probleem is wel dat fietsers er niet wijs uit raken. De gekozen modellen zijn soms ingewikkeld in het gebruik en niet geschikt voor ieder fietstype. Een goede stalling moet eenvoudig te installeren zijn, vlot door alle fietsers te gebruiken en niet duur, om een algemene verspreiding mogelijk te maken. Straatsburg plaatst jaarlijks meer dan 1.000 nieuwe omgekeerde U's.

Waarom opteren voor een bepaalde soort fietsstalling?

Om fietsdiefstal op de openbare weg efficiënt te bestrijden en om te voorkomen dat ontmoedigde fietsers hun wagen opnieuw gaan gebruiken

(20 % van de fietsers laten de fiets voor wat hij is na een diefstal) zouden alle Brusselse overheden een standaardmodel moeten gebruiken dat veiligheid garandert en geschikt is voor alle fietstypes (MTB, racefiets, stadsfiets), al dan niet uitgerust met een fietstas of kinderstoel.

De strijd tegen diefstal

Niet enkel op de openbare weg maar ook op privé-plaatsen moeten er meer fietsenstallingen geïnstalleerd worden (huizen, grootwarenhuizen, scholen, bedrijven). De helft van de fietsdiefstallen gebeurt immers op die plaatsen. Er is nog steeds geen wetgeving die de minimale veiligheidsnormen voor een goede fietsenstalling vastlegt en bijgevolg worden vaak fietsenrekken aangeboden met wielbeugels. Dit type laat echter niet toe **het kader en het voorwiel van de fiets vast te maken.**

Inzake stallingen op privé-terrein is de fiche van het Certu zeer volledig (1,5 Mb, 8 blz.).

Uit de analyse van voorbeelden van fietsenstallingen op de openbare weg in Brussel en andere Belgische en Europese steden is gebleken dat het model **"omgekeerde U", met een breedte van 60 cm en een hoogte van 70-75 cm het beste model is om algemeen te verspreiden op gewestelijk niveau.** De fietscel van het BUV heeft dit model overigens uitgekozen om er trein- en metrostations mee uit te rusten.

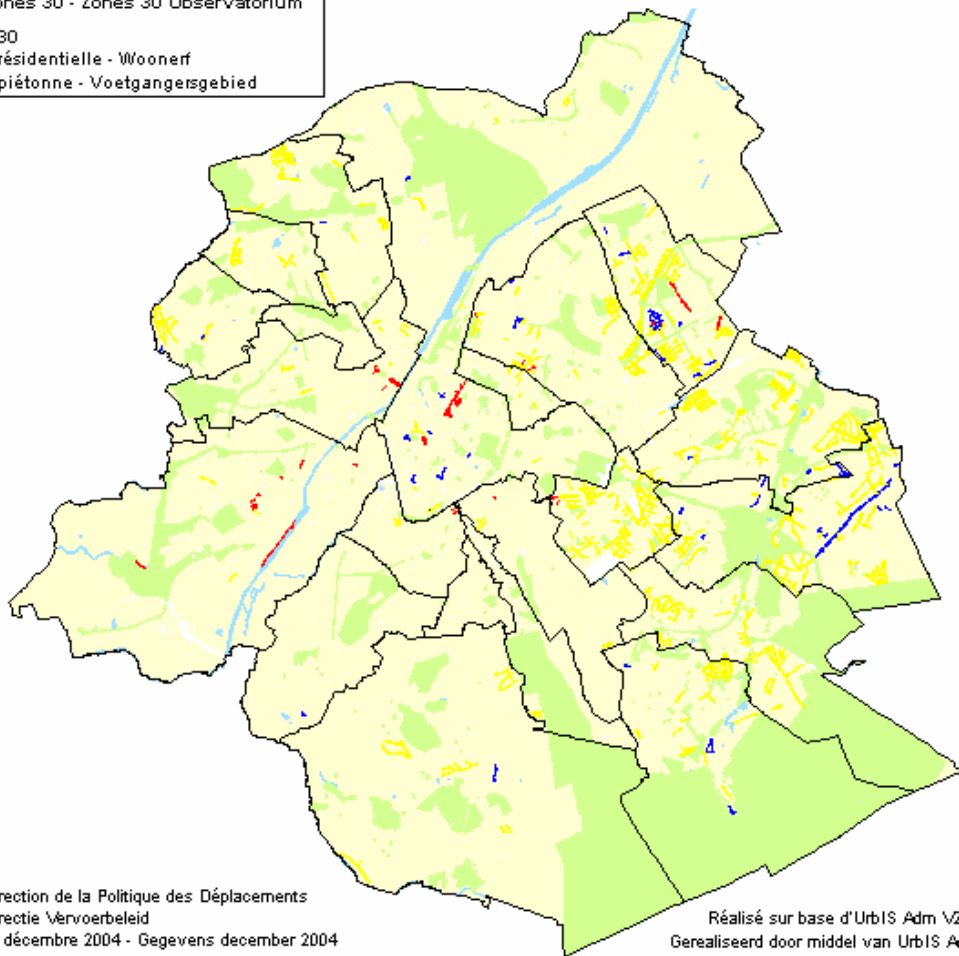
De fietsstalling van het type **"omgekeerde U" met een breedte van 60 cm** biedt de volgende voordelen:

1- Veilig: Het kader en het voorwiel kunnen gemakkelijk vastgemaakt worden aan één van de verticale baren. Het is ook mogelijk om het kader en beide wielen vast te leggen.



Observatoire Zones 30 - Zones 30 Observatorium

- Zone 30
- Zone résidentielle - Woonerf
- Zone piétonne - Voetgangersgebied



AED - Direction de la Politique des Déplacements
 BUV - Directie Vervoerbeleid
 Données décembre 2004 - Gegevens december 2004

Réalisé sur base d'UrbIS Adm V220
 Gerealiseerd door middel van UrbIS Adm V220



2- Universeel De omgekeerde "U" is geschikt voor alle fietsen (ook kinderfietsen), ongeacht het gebruikte type slot. De goede manier om de fiets vast te maken is eenvoudig uit te leggen: op de horizontale baren worden daarvoor zelfklevers aangebracht.

3- Degelijk en duurzaam De omgekeerde "U" is stevig en behoeft geen onderhoud. Het is het minst dure model op de markt: een omgekeerde U met plaatsing kost ongeveer 110 euro (BTW inbegrepen). Dat wil zeggen 50 euro per plaats.

Voordelen van de omgekeerde "U" met een breedte van 60 cm, de zogenaamde "U60"

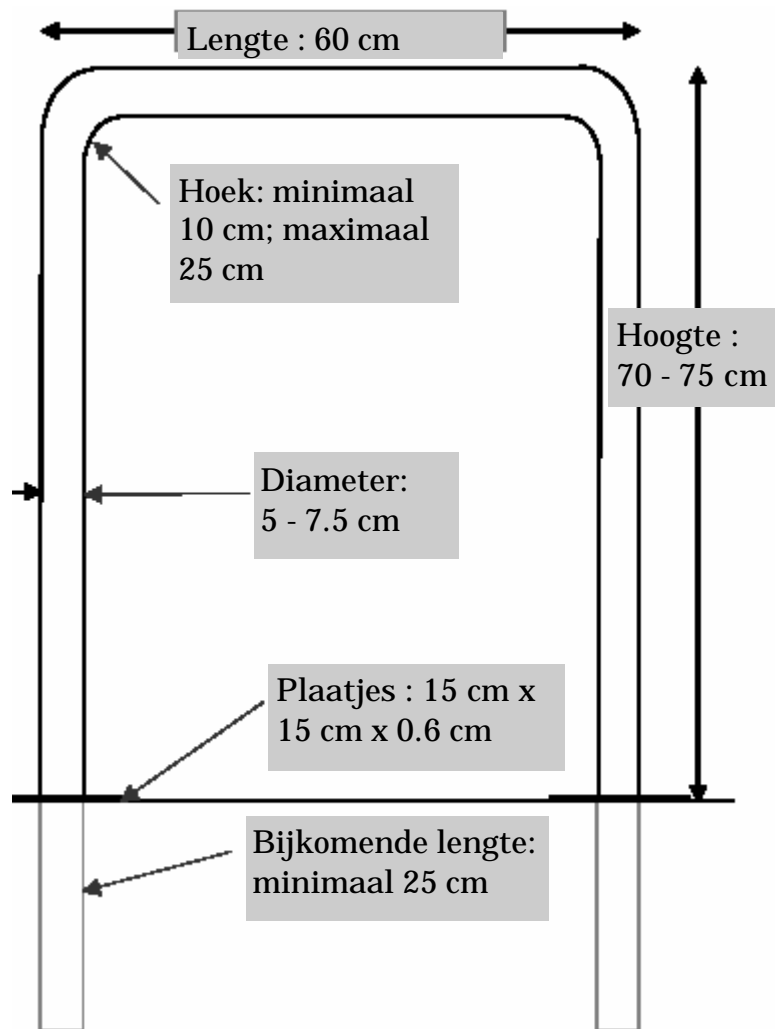
1- Om fietsen tegen slecht weer te beschermen moeten de U's overdekt zijn. Met de U60 is het mogelijk de fiets te stallen onder een open afdak zodat de zadels droog blijven (bijv. Merode).

2- De U60's bieden de mogelijkheid om fietsen met fietstassen (of een kinderstoel) te plaatsen en vast te maken zonder erdoor gehinderd te worden alvorens ze er af te nemen. Dat is zeer praktisch wanneer de fiets beladen is.

3- Een afstand van 50 cm tussen de verticale baren voorkomt dat kinderfietsen tussen de twee baren vallen. Een bijkomende horizontale baar is niet nodig omdat de breedte van 60 cm voldoende steun biedt. Een U60 is ook zodanig ontworpen dat kinderen er niet op kunnen spelen, een argument dat door een schepen van Sint-Gillis naar voren is gebracht.

4- De U's mogen niet te dicht op elkaar staan. Een tussenafstand van minimaal 90 cm is aangeraden. Het lijkt gemakkelijker om de fiets te plaatsen en te sluiten als er reeds meerdere fietsen staan.

5- De U60's kunnen eenvoudig geïnstalleerd worden op een autoparkeerplaats zonder ze schuin te moeten plaatsen (terwijl dat wel moge-



lijk is). De plaatsing is eenvoudig: indien de U's centraal geplaatst worden op de parkeerplaats, zullen de fietswielen niet uitsteken over de weg of het trottoir, zoals bij het model MCI dat de stad Brussel blijft installeren. Het is ook mogelijk om U's te plaatsen met de stoepsprongen zonder de voetgangers te hinderen (zie schema). Zo kunnen de U's over de openbare weg verspreid worden en neemt het aantal plaatsen toe. Fietsers zoeken immers altijd naar het paaltje dat het dichtst bij hun bestemming staat.

6- De U60's lijken minder interessant voor motorfietsen. Moto's passen minder goed tussen twee korte U's en de paaltjes zullen dan ook minder vaak door motorrijders gebruikt worden. De ervaring met fietsparkings in de buurt van de Nieuwstraat of de Parijsstraat toont aan dat een aparte stalling nodig is voor motorrijders en voor fietsers, in plaats van een universeel model te gebruiken dat voor beide geschikt is.

7- De keuze voor een omgekeerde "U" met een hoogte van 110 cm maakt een verankering in de bodem mogelijk tot een diepte van 35 cm. Dat biedt een uitstekende bescherming tegen iedere vorm van vandalisme. Een hoogte van 65 cm is het minimum. Het is ook mogelijk om U's te bevestigen op plaatjes, voor een grotere soepelheid bij de plaatsing. Men kan "test"-plaatsingen doen om de vraag te evalueren.

Keuze van de plaats

Ter herinnering: bij de **keuze van de plaats** dient men rekening te houden met de volgende aspecten:

1- **Veiligheid:** de installatie dient te gebeuren op plaatsen met voldoende sociale controle en vooral niet in donkere hoekjes.

2- **Nabijheid:** de stalling dient zich in de onmiddellijke nabijheid van de bestemming te bevinden.

3- Toegankelijkheid: de parking moet gemakkelijk toegankelijk zijn vanaf de rijweg. Een fietsparking op het trottoir heeft geen zin. De omgekeerde U moet geplaatst worden op stoepuitsprongen die toegankelijk zijn via de zachte helling van een oversteekplaats voor voetgangers ofwel op hetzelfde niveau liggen als de rijweg.



Bron : Luc Coveliers

4- Zichtbaarheid: de fietsparking moet duidelijk zichtbaar zijn en in grote infrastructuren met pijlen aangeduid zijn.

Verder is het ook noodzakelijk preventiecampagnes te organiseren tegen fietsdiefstal en fietsers aan te

zetten om goede sloten (type U) te gebruiken en hun fiets correct te sluiten.

Zie dossier over fietsdiefstallen in Brussel (98 kB op de website van PlaceOvelo)

bouwkundige verordening vereist paaltjes van maximaal 80 cm hoogte. Dat type wordt vaak gebruikt in Frankrijk. Het vereenvoudigt het onderhoud van de rijweg en doet de kostprijs voor de beveiliging van trottoirs dalen.

De alternatieven

Bij gebrek aan U's zouden fietspaaltjes ook moeten volstaan. Het is voldoende om een parkeerpaaltje af te wisselen met een gewoon paaltje langs het trottoir. Zo kan men een tijdelijke parking aanbieden en het aanbod in de handelskernen en woonzones te verhogen. Eén parkeerpaaltje om de drie paaltjes is een goede oplossing. Om voetgangers niet te hinderen moet het trottoir wel breder zijn dan 2,5 m. De



Fietsparkeerstelling van het type « Amsterdammertje » (bron : Luc Coveliers)

Websites - documenten

Brusselse parking: www.acka.be

Cycle Parking Installation Standards (LLC Londen):

www.lcc.org.uk/you_and_lcc/your_workplace/cycle_parking_standards.asp

Collection of Cycle Concepts (Denemarken)

www.vejdirektoratet.dk/pdf/cykelrapport/107-116Chapter10.pdf

Guide des aménagements cyclables à Strasbourg:

www.velo-strasbourg.com/pages/p_pro/guide.htm

Cycle Parking - Sustrans:

www.sustrans.org.uk/downloads/989C05_CYCLE%20PARKING_2.pdf

De Stallingswijzer van het VSPP (Vast Secretariaat voor het Preventiebeleid) <http://www.vps.fgov.be/prevention/prev25nl.pdf>

<http://www.vps.fgov.be/prevention/prev25nl.pdf>

Contact : l.coveliers@provelo.org

Fabrikanten van fietsenstallingen

www.square-urbain.com/lotus.htm

www.acka.be

www.loggere.com/fr/fiets/rekken.html

www.koppen.be

www.velopa.ch

www.area.fr/

www.square-urbain.com/lotus.htm

www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm

www.josta.de/french/index.htm

www.fietsparkeren-klaver.nl

www.falco.nl

www.velopa.com

www.ace-mu.com/

www.orion-bausysteme.de

www.aremco-products.co.uk/products.htm

www.autopa.co.uk/cycle.htm

www.broxap.co.uk/07_cycle/frame.html

www.cycle-safe.com/

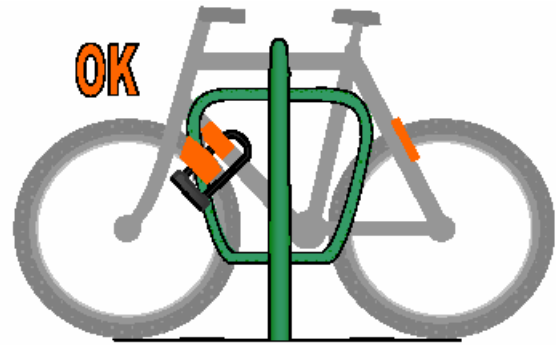
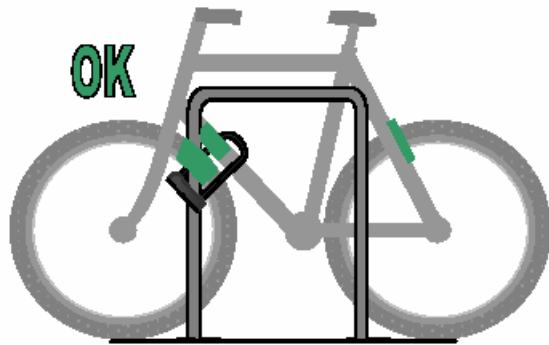
www.parcvelo.com

www.husson-co.fr/fr/Mobil.htm

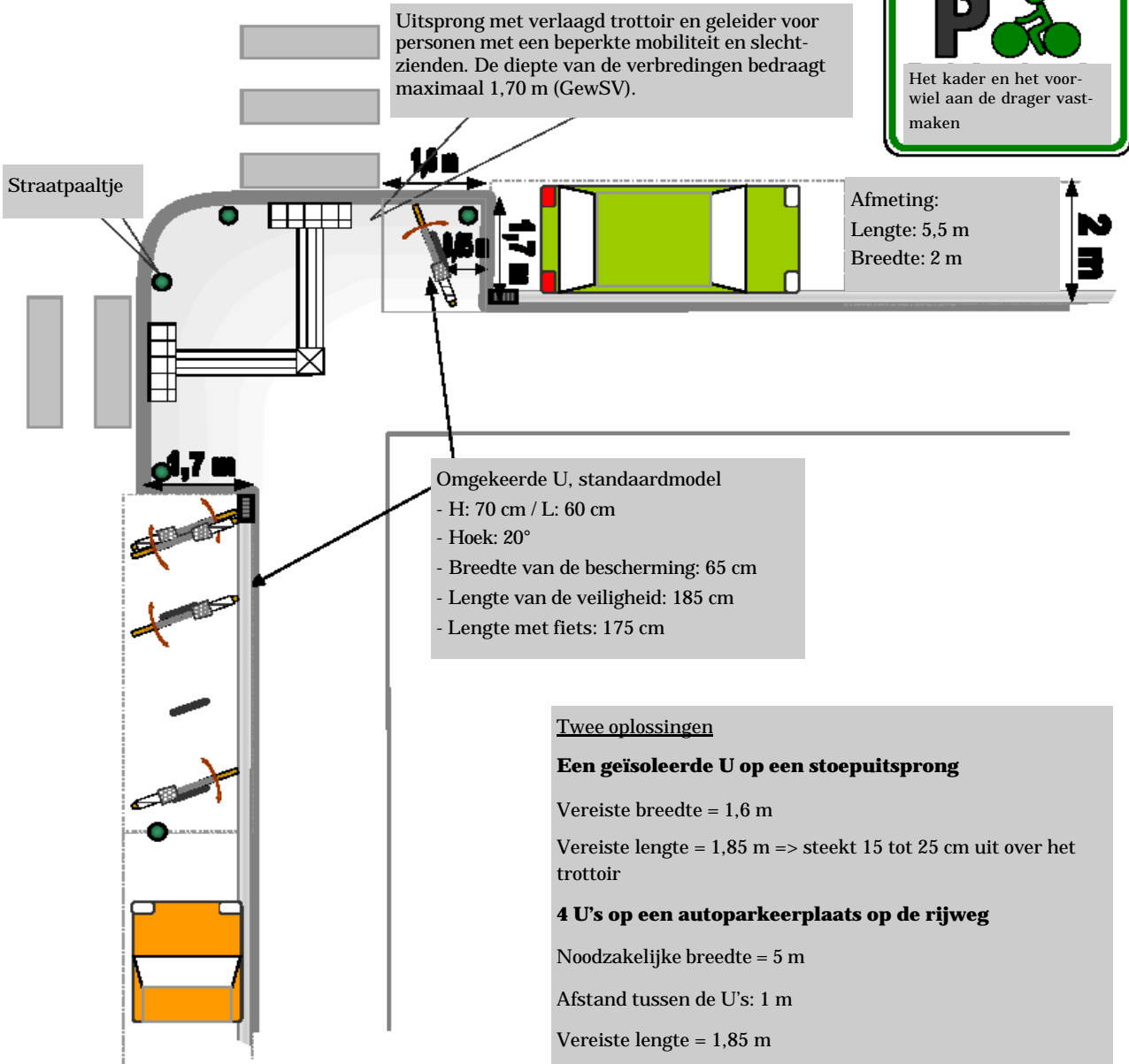
www.cyclogard.com/

www.cycle-works.com/

Verklarende tekeningen voor het correct sluiten van de fiets (bron: Luc Coveliers)



Plaatsingsschema van de U60



Adresboekje

De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Wij hebben voor u een handig overzicht gemaakt van de adresgegevens van de mobiliteitsambtenaren van de negentien Brusselse gemeenten. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Altenloh Frank	Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Verhulst Véronique	Koekelberg	02/412.14.73	02/414.10.71	vverhulst@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@ucclle.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

Bromfietsen klasse B verplicht op de rijbaan vanaf 1 januari De gevolgen voor de weg-beheerders ...

Door Erik Calen (VSGB)

In de Mobiliteitsgids nr. 2004/01 van februari 2004 kondigden we het al aan: vanaf 1 januari 2005 mogen de bromfietsen klasse B binnen de bebouwde kom niet meer rijden op het fietspad.

Deze ogenschijnlijk eenvoudige maatregel heeft echter ingrijpende gevolgen voor de wegbeheerders. Er moeten namelijk overgangsconstructies worden aangelegd op de grenzen van de bebouwde kommen, enerzijds, om de bromfietser toe te laten om op deze plaats het fietspad te verlaten wanneer hij de bebouwde kom binnenrijdt, en anderzijds, om de bromfietser toe te laten om het fietspad op te rijden wanneer hij de bebouwde kom verlaat. Een aanbeveling die we destijds ook hadden gegeven was om, in afwachting van een uitvoeringsbesluit,

al de borden M6 en M7 binnen de bebouwde kommen te verwijderen. Dit uitvoeringsbesluit zou inderdaad nieuwe borden invoeren in het verkeersreglement zodat binnen de bebouwde kommen, bijvoorbeeld op bepaalde plaatsen waar de snelheid hoger is dan 50 km/h of op plaatsen die potentieel gevaarlijk zijn, toch toe te laten dat de bromfietsen gebruik maken van het fietspad.

Dit uitvoeringsbesluit is jammer genoeg nog niet verschenen... met als gevolg dat we nu het geweer van schouder moeten veranderen. De raadgeving die we vandaag meegeven is om te wachten. Wachten, ten eerste, tot het uitvoeringsbesluit is verschenen, en ten tweede, tot het BIVV een brochure heeft verspreid met concrete voorbeelden van heraanleg van fietspaden en met aanbevelingen betreffende de wijze waarop de nieuwe verkeersborden zouden moeten worden geplaatst.

Wordt vervolgd ...

Contact: erik.caelen@avcb-vsgb.be

Technische oplossingen: uschollaert@mrbc.irisnet.be
- jschollaert@mrbc.irisnet.be

Mobiliteitsagenda

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat.

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
15-17 januari - Dubai (EAU)	1st UITP Regional Business Forum: emerging markets for Public Transport Industry: Middle East and North Africa	Info: http://www.uitp.com/events/index1.cfm#top
26-27 januari - Issy-les-Moulineaux (Fr)	Congrès International de l'ATEC 2005: « Mobilité durable: aménagements, infrastructures, équipements et services »	Info : www.itsfrance.net - Tel. : +33145247102 - Fax: +33145240994 - e-mail: atec-its@wanadoo.fr
27-28 januari - Brussel	Keys to car-sharing – moving the city of tomorrow: georganiseerd door UITP, MIVB, Mobilité en Wallonie, Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Bremen et The London ACCESS Group.	Info : www.uitp.com/mediaroom
16-18 februari - Barcelona (E)	Conference on financing Public Transport	Info : http://www.uitp.com/events/index1.cfm#top
2 au 6 april - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
19 april - Brussel	Symposium : Fiets in Brussel	Info: pjbertrand@mrbc.irisnet.be
21-22 april - Lyon (Fr)	Mobilité, différenciations et inégalités: Colloque à l'initiative du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales ».	Info : http://msfs2005.entpe.fr
31 mei tot 3 juni - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28-30 september - Brussel	XXste Belgisch Wegen Congres	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Mobiliteitsadviseurs, lichting 2004!

De vierde lessencyclus voor de vorming van mobiliteitsadviseurs die het Gewest organiseerde, werd in december jl. afgerond met de diploma-uitreiking. Het Brussels Gewest telt niet minder dan 35 nieuwe mobiliteitsadviseurs, met heel uiteenlopende achtergronden: MIVB, gewestbesturen, gemeenten, politiezones, verenigingen ...



Hartelijk dank aan de toegewijde leraar, M. Chastelain (rechts op de foto hierboven), de vertegenwoordiger van de Minister (links) en de talrijke sprekers die de lessen met hun toelichtingen verrijkt hebben. Proficiat aan alle jonge (en minder jonge) gediplomeerden!

Contact : pjbertrand@mrbc.irisnet.be



In elke Mobiliteitsgids brengen we wat commentaar bij de internetadressen die we een bezoekje gebracht hebben op onze speurtocht naar informatie op het grote web. Als u ook een pareltje vindt, laat het ons dan weten op het gebruikelijke adres: erik.caelen@avcb-vsgeb.be. Wij zullen het in deze rubriek met genoeg aan onze lezers melden.



<http://www.swov.nl>

De SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. Dit organisme heeft als doel de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding. De website van het instituut biedt een waaier aan mogelijkheden. De interessantste is zeker de kennisbank, die een massa wetenschappelijke informatie bevat over verschillende thema's in verband met verkeersveiligheid, zoals alcohol,



Mobiliteit op het ...wwweb !

leeftijd, snelheid, rijgedrag, indicatoren, ... Bovendien vindt men er ook een zeer volledige bibliografie van de bestaande literatuur voor iedere rubriek. De website geeft ook online toegang tot meer dan 200 studies die het SWOV uitgevoerd heeft. Last but not least is er ook een honderdtal links naar Nederlandse en Europese websites rond mobiliteit, met telkens een bondige presentatie. Duidelijk een nuttig werkinstrument voor wie documentatie zoekt over een bepaald onderwerp of onderzoek verricht i.v.m. mobiliteit en verkeersveiligheid in het bijzonder.

<http://www.epommweb.org>

EPOMM is een internationaal platform met het oog op de promotie en ontwikkeling van het mobiliteitsmanagement in Europa en de uitwisseling van ervaringen onder de verschillende Europese landen, om de ingebruikname van de laatste technieken voor mobiliteitsbeheer te vergemakkelijken. Daartoe organiseert het workshops, seminars, opleidingen en conferenties via netwerken die het gecreëerd heeft. EPOMM richt zich tot alle Europese actoren die bij mobiliteit betrokken zijn: regeringen, lokale en regionale overheden, onderzoeksinstituten, universiteiten, speurders, vervoersmaatschappijen, ... Deze non-politieke organisatie bestaat uit leden van nationale en regionale regeringen van Europa. EPOMM is de schakel tussen zijn leden en geeft advies en bijstand bij de formulering van Europese R&D projecten waaraan het platform soms zelf meewerkt. De website stelt een zeer interessante aanpak van mobiliteitsmanagement voor door middel van documenten, grafieken en concrete voorbeelden uit werkzaamheden in het kader van projecten die de EU financiert, zoals MOST, MOMENTUM en MOSAIC. Bovendien geeft de website informatie over de jaarlijkse EPOMM-conferenties die reeds plaatsgevonden hebben (alle toespraken zijn online beschikbaar) of gepland zijn (met oproep tot het leveren van bijdragen). Bovendien heeft EPOMM meer dan 100 goede Europese praktijkvoorbeelden geïnventariseerd op het vlak van mobiliteitsbeheer in uiteenlopende domeinen, zoals openbaar vervoer, informatie en communicatie, tarifiering, ... Tot slot heeft de webstek van EPOMM ook een reeks links naar Europese internetsites, waarvan er een vijftiental betrekking hebben op Europese programma's die momenteel op het getouw gezet worden.



Hebt u commentaar? Suggesties? Kritiek? Stuur gerust een berichtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be, barbara.decupere@avcb-vsgeb.be of jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

Om te vermijden dat het IRIS-plan verwelkt ...

Door Jean-Michel RENIERS (VSGB) en Jean-Louis GLUME (BUV)

Het consultancy-bureau OGNETS⁽¹⁾ kreeg in 2003 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de opdracht verder te gaan met de omkadering van het IRIS-plan, met name door boordtabellen uit te werken die de vorderingen van de initiatieven inschatten en de bestuursstructuur stimuleert door vergaderingen te houden met de verschillende partners van iedere opdracht en seminars rond bepaalde thema's te organiseren. Op basis van de balans die OGNETS begin 2004 opgemaakt heeft, geeft de Mobiliteitsgids u enkele preciseringen over de sterke en zwakke punten van een plan dat sinds de goedkeuring ervan in 1998 reeds veel inkt doen vloeien heeft.

Ter herinnering, het IRIS-plan werd door de Regering van het Brussels Gewest goedgekeurd op 1 oktober 1998, na bijna 6 jaar nadenken over de toekomst van de mobiliteit in het Brussels Gewest. Het plan omvat naast een strategische synthese van het beleid dat het Gewest op het vlak van mobiliteit wil voeren en verschillende kaarten van de netwerken van wegen en openbaar vervoer, ook een document "Horizon 2005" dat niets anders is dan de operationele en getailleerde synthese van de Brusselse strategie ... en die Brusselse "Horizon" is nog lang niet in zicht! Het document beschrijft bovendien een indrukwekkende reeks doelstellingen en acties in uiteenlopende domeinen zoals ruimtelijke ordening, inrichting van de openbare ruimte, circulatie van auto's, tweewielers en openbaar vervoer, het goederenvervoer, parkeren, ... In



Het Gewest en OGNETS hebben van de 10 opdrachten synthetische opgemaakte waarmee men op basis van indicatoren en een regelmatige bijwerking een globaal zicht kan krijgen op de vordering van het plan.

Goede en ... minder goede punten

De uitvoering van het IRIS-plan heeft in de loop der tijd de mentaliteit en het gedrag van de burgers duidelijk doen evolueren. Zowel het Gewest (door maatregelen zoals de inrichting van de Wet-

totaal werden zo niet minder dan 180 maatregelen omschreven.

Boomstructuur

Om de strategie voor de toepassing van het IRIS-plan te verduidelijken en er de prioriteiten van vast te leggen, heeft de Regering in 2000 een vereenvoudigde structuur (boomdiagram) van de doelstellingen goedgekeurd in 10 opdrachten en 22 strategische oriëntaties en "piloten" aangeduid binnen het Bestuur voor Uitrusting en Vervoer. Tot slot werden die taken en doelstellingen opgedeeld in concrete actielijnen.

straat, de eerste fietsroutes, het rekening houden met gehandicapten in het openbaar vervoer, de uitbreiding van het metronetwerk of nog de autovrije dag) als de burgers (door de oprichting van buurt-

De 10 opdrachten van de IRIS-plan

1. Ruimtelijke ordening
2. Leefmilieu
3. Intermodaliteit
4. Optimalisering van het aanbod aan openbaar voer
5. Openbare ruimte
6. Parkeren
7. Veiligheid van de personen
8. Mobiliteit van de ondernemingen
9. Goederen
10. Algemene coördinatie

⁽¹⁾ OGNETS is in september 2004 omgedoopt tot Ramboll Management Brussel.

verenigingen, de toenemende deelname aan operaties zoals "Dring Dring" of de toenemende vraag naar duurzame alternatieven voor de wagen) hebben aangetoond dat iedereen mobiliteit als een belangrijke bekommernis beschouwt. De betrokkenheid van de burger en het recht op mobiliteit zijn overigens sleutelpunten waarrond het Bestuur werkt in het kader van de voorbereiding van het IRIS-plan II.

Het gebrek aan coördinatie tussen het parkeerbeleid van de verschillende gemeenten bevordert echter niet de coherentie van de boodschappen ten aanzien van de burger, of die van Brussel zijn of niet, en het gebrek aan controle leidt tot herhaaldelijk onburgerlijk gedrag (dubbel parkeren, parkeren op plaatsen voor leveringen of op trottoirs, ...). Tegelijk wordt het parke-

ren voor vracht- en bestelwagens steeds moeilijker in het Gewest, tot groot ongenoegen van de handelaars.

Lessen trekken

Hoewel het IRIS-plan een relevante waaier aan maatregelen voorstelt om de mobiliteitsproblemen in het Gewest aan te pakken, onderschat het wellicht de operationele moeilijkheden die verband houden met de realisatie in een complexe institutionele context waar de verschillende machtsniveaus elkaar overlappen (gemeentelijk, regionaal en federaal). De betrokkenheid van de actoren zou dus nog versterkt moeten worden voor de toekomstige programma's: gewestelijke en gemeentelijke verkozenen en verantwoordelijken, technici voor de wegen en het openbaar vervoer, beheerders, zij die

zorgen voor informatie, ondernemingen en diverse openbare diensten, zonder de burgers te vergeten. Het is in zekere mate de "zachte" dimensie van het mobiliteitsbeleid die vooral aandacht moet krijgen. Toch mag men het belang van de investeringen niet ontkennen: die blijven noodzakelijk. Maar ze mogen niet verhullen dat wat morgen bereikt zal worden, grotendeels te danken zal zijn aan de doeltreffendheid van het beheer van de menselijke middelen.

De uitdaging van het tweede IRIS-plan zal dus zijn dezelfde koers aan te houden wat de ambities betreft en te preciseren hoe die doelstellingen via de gebruikte methodes concreetiseerd kunnen worden.

Contact: jlglume@mrbc.irisnet.be

Index 2004 van de Mobiliteitsgids

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Voorbereidingen voor de strijd om levens te redden!, Delvaux Philippe, 04/01 p1

Vélo-City 2003 in Parijs, Bertrand Pierre-Jean, 04/01 p4

Enquête over de verkeersveiligheid voor fietsers. Beter inzicht in de ongevallen!, Barette Philippe, 04/01 p5

Subsidies voor beperkt eenrichtingsverkeer (BEV): het startschot is gegeven!, Caelen Erik, 04/01 p6

Mobiliteit op het wwww, 04/01 p7

Het Verkeersreglement: nieuws vanuit alle fronten, Caelen Erik, 04/01 p8

Parkeren in het Gewest. Belastingreglement of retributiereglement?, Decupere Barbara 04/01 p10

Verkeerseducatieve routes in Merksplas, Lokaal, 04/01 p11

De straatcode ... de straat voor iedereen, Caelen Erik, 04/01 p11

De bedrijfsvervoerplannen (BVP), Barette Philippe & Heine Christine, 04/01 p12

De Directie Taxi's van het BUV, Popescu Mme, 04/01 p13

Index 2003 van de Mobiliteitsgids, 04/01 p14

Mobiliteitsadviseurs, lichte 2003, Reniers Jean-Michel, 04/01 p15

Het Franse verkeersveiligheidsbeleid: een voorbeeld om na te volgen!, Caelen Erik, 04/02 p1

Louizalaan en Charleroiesteenweg, vervolg ... en einde?, Reniers Jean-Michel, 04/02 p2

Seminarie UITP/MIVB. Steden, Mobiliteit en Duurzaamheid, Reniers Jean-Michel, 04/02 p4

Mobiliteit op het wwww, 04/02 p7

Onpopulaire maatregelen voor de mobiliteit van morgen, Reniers Jean-Michel, 04/02 p8

Carsharing in de lift!, Reniers Jean-Michel 04/02 p10

Bedrijfsvervoerplannen (BVP), Barette Philippe & Heine Christine, 04/02 p11

Het parkeren is niet meer gereguleerd ... of toch niet meer zo fel!, Ramelot Vincent, 04/02 p14

Codenaam: LundaISA, Reniers Jean-Michel, 04/02 p 17

Straatlawaaier: er kan iets aan gedaan worden, Noël Philippe, 04/02 p18

De invoering van het BEV: het aftellen is begonnen, Caelen Erik, 04/02 p20

De nieuwe verkeersreglementering ... geraak jij er nog wijs uit?, Caelen Erik, 04/02 p20

Effecten van geïntensiveerde snelheidshandhaving. Resultaten van een proefproject in Nederland, Caelen Erik, 04/02 p21

Heet van de naald!, Caelen Erik, 04/02 p21

Voor U gelezen

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder

Wegbeheerders krijgen meer en meer te maken met schadeclaims van weggebruikers. Deze laatste willen almaar vaker de gelede schade, al dan niet veroorzaakt door de staat van de weg, verhalen op de aansprakelijkheid van de wegbeheerder.

Om de wegbeheerders te helpen om in het kluwen van de rechtsprocedures de juiste weg te vinden, heeft de uitgeverij UGA een boek gepubliceerd, geschreven door Els Beeckmans, jurist bij het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

In het eerste deel van het boek behandelt de auteur het statuut van de verschillende soorten wegen. Het is immers belangrijk dat de juiste wegbeheerder wordt aangesproken (Gewest, provincie, gemeente). Zo deelt de schrijfster de wegen in verschillende categorieën in, en legt ze

ook uit wat de gevolgen zijn van deze administratieve indeling.

Vervolgens komt de eigenlijke aansprakelijkheid van de wegbeheerders aan bod. In bepaalde gevallen zijn er meerdere aansprakelijken en kan bij wegenwerken bijvoorbeeld ook de aannemer worden aangesproken. Twee hoofdstukken worden aldus besteed aan de algemene aansprakelijkheid van de wegbeheerder, terwijl twee andere hoofdstukken dan weer de specifieke aansprakelijkheid van de gemeenten behandelen.

In het laatste deel bespreekt de auteur een aantal concrete gevallen door een gedetailleerde analyse van de rechtspraak, waarbij ook nog niet eerder gepubliceerde uitspraken zijn opgenomen.

Een trefwoordenlijst maakt het geheel vlot toegankelijk.

De wegbeheerders, en in het bij-



zonder de gemeenten, zullen dankbaar gebruik kunnen maken van deze publicatie.

De aansprakelijkheid van de wegbeheerder, Els Beeckmans, Uitgeverij UGA, 2003, Kortrijk-Heule, www.uga.be

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 1^e balans

Door Barbara Decupere (AVCB)

Op 10 december 2004 daagden een honderdtal mensen op om een eerste balans op te maken van de Staten-Generaal. De heer Francis Herbert, secretaris-generaal van de vzw « Ouders van Verongelukte kinderen », zat de bijeenkomst voor.

De drie werkgroepen stelden om beurt de realisaties en de stand van zaken voor van de verschillende opdrachten.

1. Evaluatie van het thema « Controle-sanctie en technische preventie »

De heer Erik Caelen beet de spits af met een herhaling van algemene maatregelen die de kwaliteit en de toegankelijkheid van ongevallengegevens moeten verbeteren.

In de loop van 2004 is een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over een uniek systeem voor gegevensopvang via Viastat-software (1), gekoppeld aan een GIS en geplaatst in de 6 politiezones. Om de opvolging van de SGVV te verzekeren werd verder nog een cel verkeersveiligheid opgericht.

Werkgroep I had de volgende doelstellingen:

- meer publiciteit en zichtbaarheid geven aan de controle-sanctie, een structurele coördinatie uitwerken tussen de politiezones en met het Parket;
- plaatsing van automatische camera's op kruispunten die bekend staan als "zwart punt";
- haalbaarheidsstudie over de automatisering van de ketting controle-sanctie in het Gewest;
- werken rond indicatoren.

A) De coördinatie tussen de politiezones, presentatie van mevr. Paulus de Chatelet, Gouverneur, en dhr. Devaux, Hoofdcommissaris, Federale Politie, directeur-coördinator van Brussel.

In een artikel van de Mobiliteitsgids 2004/4 werden de opdrachten van het kabinet van de Gouverneur reeds samengevat.

(1) Programma voor het beheer van verkeersongevallen door de politiezones en door de coördinatie- en steundienst.

De stand van zaken wordt hieronder beschreven. De twee opdrachten waren:

- a. meer bekendheid en zichtbaarheid geven aan de controle-sanctie door middel van een algemene communicatie;
- b. een structurele communicatie uitwerken tussen de politiezones (« interzonale samenwerkingsovereenkomsten ») en met het Parket, met het oog op een gewestelijk plan voor verkeersveiligheid.

De acties...

1. Om dit te realiseren werd **een werkgroep** opgericht binnen het Provinciale Veiligheidsoverleg, samengesteld uit de procureur-generaal, de procureur des Konings, de directeur-coördinator, de gerechtelijke directeur, de korpschefs van de zes politiezones, een aantal experts, de gewestelijke administratie, de Vereniging van Steden en Gemeenten en een vertegenwoordiger van het kabinet van de gewestminister.

De groep heeft gewerkt aan een methodologie gebaseerd op 5 assen:

- a. De politiezones bewustmaken over het belang van de problematiek van verkeersveiligheid.
- b. Deze prioriteit opnemen in de argumentatietabellen die bij de Zonale Veiligheidsraden ingediend worden.
- c. Indicatoren opstellen op basis waarvan prioritaire thema's gevolgd kunnen worden, zoals overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van drugs en verdoven de middelen, de veiligheidsgordel en andere veiligheids-uitrustingen, het vervoer van goederen en personen, hinderlijk en gevaarlijk parkeren, verkeersagressie.
- d. Politiezones stimuleren om BIVV-campagnes op te nemen in de kalender, overeenkomstig de in de zonale veiligheidsplannen vastgelegde prioriteiten.
- e. Het engagement van de dienst voor coördinatie en steun van Brussel van de federale politie en zijn directeur-coördinator.

2. Dankzij de fondsen toegekend door de minister van Binnenlandse Zaken heeft de Gouverneur **preventieve acties** kunnen financieren, zoals :

- de aankoop van mondstukken voor de Europese Nacht Zonder Ongevallen (ENZO) geor-



Gewest, gemeenten, verenigingen, politiezones, Parket, MIVB ... iedereen was aanwezig om naar de eerste balans te luisteren

ganiseerd door de Responsible Young Drivers. Voor die gelegenheid hebben de politiezones de RYD eveneens alcoholtesters geleend en folders en ander materieel (veiligheidsvesten,...) ter beschikking gesteld.

- Aan beide politieniveaus (federaal en lokaal) is er eveneens preventief ondersteuningsmateriaal uitgereikt.
- Deelname aan de uitwerking van een Brusselse spin-off van de federale preventiecampagnes.

In 2005 en na alle voorgaande acties moet de pertinentie van de indicators worden geanalyseerd en moet het Parket de acties van de politiezones opvolgen, moet de efficiëntie van het Viastat-systeem worden gemeten en moeten andere campagnes en preventie- en repressieacties worden gevoerd.

3. De diensten coördinatie en steun van de Brusselse federale politie werken samen met het kabinet van de Gouverneur aan het platform, via de ontwikkeling van een instrument voor statistiek en strategische analyse, in de domeinen die door de Staten-Generaal als prioriteiten zijn gesteld. Het doel is om op korte termijn te beschikken over een zeer krachtig instrument op het niveau van de Nationale Gegevensbank.

In september 2004 is een eerste analyse van verkeersongevallen voorgesteld, spijtig genoeg met enig voorbehoud door de moeilijkheden met de statistische instrumenten op nationaal niveau.

4. De federale politiediensten hebben de politiezones bijgestaan bij de uitwerking van conventies inzake verkeersveiligheid, met indien nodig een methodologische, statistische en strategische ondersteuning.

Er zijn verder ook prestatie-indicatoren uitgewerkt en voorgesteld aan de politiezones.

5. Parallel met het platform werd een politioeneel overlegorgaan ingevoerd met een federale en lokale component om op gewestelijk niveau supralokale politieoperaties te organiseren rond gemeenschappelijke doelstellingen. Deze doelstellingen kunnen gerealiseerd worden dankzij de goede samenwerking tussen de zonechefs en hun diensten, vooral binnen de drie prioriteiten gekozen in de gemeenschappelijke actieplannen, namelijk overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, dragen van de veiligheidsgordel. Gevaarlijk parkeren is uiteraard opgenomen in de lokale actieplannen. Op 8 december 2004 werd in samenwerking met de 6 politiezones en de federale verkeerspolitie een FIPA 13 operatie (1) georganiseerd. Om te zorgen dat de actieplannen de preventie- en repressieaspecten optimaal dekken, werden het Parket en de procureur des Konings nauw bij het platform betrokken. In 2005 zullen alle politieacties gevoerd worden na afloop van de preventiecampagnes van het BIVV.

B) Verduidelijking over de camera's door mevr. Patricia Courange van het BUV en dhr. Remy van Ophem van de dienst B3.

De doelstelling is om in het Brussels Gewest 90 sites uit te rusten met 30 automatische camera's, een camera kan roteren tussen verschillende compatibele sites. Een doelstelling die tegen 2007 moet worden gehaald. Het spreekt voor zich dat de financiering van camera's door het Brussels Gewest de politiezones helpt om hun doelstellingen inzake verkeersveiligheid te realiseren, in het kader van de met de federale overheid gesloten conventies.

Om die reden en om de gegrondheid van de inplanting van de camera's aan te tonen, werd op 17 november 2004 een studiedag gewijd aan de controle van snelheid en rode lichten door camera's.

De politiezones, het Parket, de cel Verkeersveiligheid namen deel aan de vergadering en zijn dan naar Leuven afgezakt, waar reeds automatische camera's in gebruik zijn. Aanvankelijk zorgt de toename van controles voor een aanzienlijke stijging van het aantal PV's. Om aan deze problematiek het hoofd te bieden hebben de politiezone en het parket van Leuven een procedure uitgewerkt om PV's efficiënter te verwerken. Het was dan ook interessant om ter plekke de ins en outs van dit vernieuwende systeem te analyseren.

In het Brusselse Gewest moeten in de eerste plaats de zwarte punten gedefinieerd worden: dat zijn zones waar door het aanzienlijke aantal ongevallen

het nuttig en noodzakelijk is om automatische camera's te plaatsen.

Op 1 december 2004 was er een eerste werkvergadering met de politiezones om de uit te rusten sites te identificeren. Deze fase zou zich moeten voltrekken in de loop van het eerste trimester van 2005.

Momenteel zitten we in een dialooffase die hopelijk zal uitdraaien op overleg en het ondertekenen van akkoordprotocollen voor iedere politiezone van het Brussels Gewest.

Na de tussenkomst van mevrouw Patricia Courange heeft de heer R. Van Ophem herhaald op welke plaatsen camera's voor controle van snelheid en rode lichten zijn geplaatst sinds 2003, namelijk op de kruispunten Generaal Jacqueslaan / Kroonlaan, Rode Kruisstraat,... Hij heeft kort de werking en technische eigenschappen van deze toestellen toegelicht.



De heer van Ophem en mevrouw Courange... voor een overzicht van de problematiek van de camera's

C) Automatisering van de ketting controle-sancie in de zone Montgomery, presentatie van dhr. De Vos, Commissaris van politiezone 5343 "Montgomery".

Hij legt uit hoe zijn actieplan is uitgewerkt en wat de functionaliteit is van de zonale cel verkeersveiligheid. Het is een procedure die de verschillende diensten van de zone integreert en hiermee aantoon dat transversaliteit in dit domein mogelijk is en een optimale werking mogelijk maakt. Het voltallige personeel van de zone wordt op de hoogte gebracht van de organisatie en is betrokken bij de goede werking ervan.

(1) FIPA : Full Integrated Police Action



Nokvolle zaal voor een eerste zeer bevredigende balans

2. Evaluatie van het thema « Infrastructuur en verkeersinrichting »

De heer Jan Schollaert beschreef de rol en doelstellingen van de cel Verkeersveiligheid die in de loop van het laatste trimester van 2004 werd opgericht binnen het Bestuur voor Uitrusting en Verplaatsing. Het bestuur zal zich uiteraard bezighouden met de drie luiken die vandaag aan bod komen, met mevr. Patricia Courange als verantwoordelijke voor luik 1 « Controle-sanctie », het bestuur zelf voor luik 2 « Infrastructuur » en mevr. C. Decock voor het luik 3 « Sensibilisatie-Educatie ».

Stand van zaken...

- **Analyse en opvolging van ongevallestatiestieken van het BIVV** met de presentatie van de studie « Ongevallengegevens verzameld en rechtstreeks getoetst aan de maatregelen en aanpassingen van de verkeersinfrastructuur aanbevolen tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid » door mevr. Michele Populer.

De 2 te bereiken doelstellingen tegenover 2000 zijn een daling met 33 % en 50 % van het aantal doden en zwaargewonden tegen respectievelijk 2006 en 2010.

Jaarlijks sterven in het Brusselse Gewest 40 mensen in verkeersongevallen. De studie heeft in het bijzonder de nadruk gelegd op ongevallen met lichamelijk letsel bij zwakke weggebruikers (voetgangers en tweewielers), die ongeveer 40 % uitmaken van de ongevallen, 34 % van het totale aantal slachtoffers en 51 % van de doden en zwaargewonden. Zij worden dan ook rechtstreeks geïsoleerd door de aanbevelingen van de Staten-Generaal. Voetgangers zijn viermaal meer het slachtoffer van zware en dodelijke ongevallen. Dit is logisch aangezien verplaatsingen te voet veel meer voorkomen in Brussel dan op het platte-

land, maar betekent niet dat voetgangers meer risico lopen in het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Het rechtvaardigt wel dat het gewestelijke beleid inzake verkeersveiligheid bijzondere aandacht schenkt aan deze weggebruikers. De gemotoriseerde tweewielers (motorfietsen en moto's) vertegenwoordigen 1/5 van de doden en zwaargewonden, maar naar deze categorie is weinig aandacht uitgegaan tijdens de Staten-Generaal. Een leemte die we in de toekomst moeten opvullen.

De nodige reserve dient uitgedrukt over de gegevens uit de databank van het NIS, die "niet volledig noch foutloos" is. Verschillende bronnen wijzen er immers op dat een aanzienlijk aantal ongevallen niet in de NIS-statistieken worden opgenomen. Zwakke weggebruikers zouden een aanzienlijk hoger aandeel vertegenwoordigen dan 1/3 van de slachtoffers van verkeersongevallen in het Brussels Gewest. Deze onderregistratie is waarschijnlijk nog groter bij ongevallen met lichtgewonden.

- **Goede praktijken:** redactie, publicatie en verdeling van het document "Aanbevelingen voor de markering van fietsen in tegenrichting in het Brussels Gewest", met video over zone 30 en BEV
- **Analyse van de aanpassingsprojecten door de uitwerking van een procedure "Verkeersveiligheid" binnen het BUV,** waarbij rekening wordt gehouden met alle weggebruikers.
- Mevr. Marianne Courtois stelt een aantal aanpassingen voor van de directie Wegen. **De directie heeft aandacht besteed aan de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, analyseerde een studieplan en paste de beveiliging rond scholen en schoolstraten systematisch aan.**

Deze aanpassing betreft de ingangen van kleuterscholen, lagere en middelbare scholen op gewestwegen en in een straal van 100 meter rond deze wegen. Een minimale aanpassing is de plaatsing van een bord dat de aanwezigheid van een school aankondigt, een bord en markering A23 op 30 meter van oversteekplaatsen die vaak door kinderen gebruikt worden; een vollediger aanpassing omvat veiligheidsbarrières en trottoirs of oversteekplateaus, een specifiek beleid voor parkeren en openbaar vervoer in de omgeving. Voor wat de schoolweg betreft: voet- en fietspaden die procédés overnemen die reeds bij de verschillende presentaties van groep 2 zijn vermeld (verminderd aantal rijstroken bij ronde punten, oversteekplaatsen voor voetgangers, veralgemening van stoepuitsprongen, ...).

- **Lussen voor personen met een handicap**, presentatie van het project opgezet in Watermaal-Bosvoorde en Evere, door mevr. Fabienne Salmaekers van de VZW TEKNO₂

In het kader van het Europese jaar van personen met een handicap en de acties ter bevordering van de integratie van personen met een beperkte mobiliteit in het dagelijkse leven en de stad, hebben de gemeenten Evere en Watermaal-Bosvoorde besloten een voetgangersnet uit te werken dat voor iedereen toegankelijk is. De notie van fysieke handicap verbonden aan de verschillende types handicaps, visueel, auditief, onderste ledematen, ouderdom,... wordt uitgebreid naar een breder concept van situationele handicap waarbij de handicaps tijdelijk kunnen zijn of toegevoegd (ongeval, duwen van een kinderwagen, zwangerschap,...);

De testprojecten die werden voorgesteld zijn gebaseerd op het principe van een gemeentelijke lus die verschillende activiteitspolen met elkaar verbindt



Commissaris Michaux stelt het circuit voor dat de kinderen te voet kunnen afleggen.

(administratie, vrije tijd, toerisme, handel of openbaar vervoer), naar het voorbeeld van het initiatief in Barcelona. Op termijn zullen lussen worden toegevoegd zodat een netwerk ontstaat dat personen met een handicap toegang verschaft tot de belangrijkste plaatsen op het gemeentelijke grondgebied.

De studie beschrijft de verschillende etappes en elementen waarmee rekening dient gehouden om een optimaal resultaat te behalen.

Het project bestaat uit 4 fasen: een inventaris van de bestaande infrastructuur, een overzicht van de dringende werkzaamheden en voorstellen van werken op korte en middellange termijn, diagnose van conflictsituaties tussen gebruikers (wegen, zebrapaden, MIVB-haltes, specifieke markeringen, toegankelijkheid van diensten tot de weg) en voorstellen van oplossingen voor oversteekplaatsen van voetgangers, illegaal parkeren, te vermijden obstakels, fasewissel van lichten

of andere oplossingen bij te lange oversteekplaatsen, ...

- **Bijscholing van de mobiliteitsadviseurs gedurende drie opleidingssessies:**

⇒ wegcode: februari 2004,

⇒ aanbevelingen groep 2 'infrastructuur': juni,

⇒ BEV: oktober 2004.

- **Onderzoek bij de gemeenten**, vragenlijst over aanpassingen die de veiligheid van voetgangers en fietsers verhogen, met inventarisering van de uitsprongen en verlagingen van trottoirs, waarschuwing bij het overschrijden van zebrapaden, duur van de voetgangerslichten, vooruitgeschoven fietszones.

Uit de eerste antwoorden blijkt dat de gemeenten punctuele inspanningen leveren, dat ze geen inventaris hebben van de gemeentelijke aanpassingen en dat de interventies niet gebeuren op basis van een strategisch plan.

Op basis van deze resultaten stelt het Gewest in de loop van 2005 voor om een "begeleidingsplan voor voetgangers" te ontwikkelen en te subsidiëren voor het geheel van het gemeentelijke

grondgebied, in dezelfde geest als het begeleidingsplan zone 30.

Dat zal het volgende omvatten:

- ⇒ inventaris van de voetgangersinfrastructuur, d.w.z. de voetgangerspaden, boulevards, belangrijke voetgangerspolen;
- ⇒ inventaris van de risicoplaatsen;
- ⇒ strategisch actieplan met een budgetplanning, studieplanning (veiligheid - kwaliteit - comfort), planning van de werken.

3. Evaluatie van het thema « Educatie en sensibilisering »

- Inleiding en stand van zaken binnen de werkgroep en van de acties die in de scholen worden gevoerd door de toekomstige gewestelijke struc-

tuur, presentatie door mevr. Caroline Decock; ruim becommentarieerd in het artikel **"Verkeersveiligheid in de buurt van scholen"** in dit nummer pagina 4., samengevat door mevr. Barbara Decupere. Dus voor meer informatie, zie het artikel verschenen in deze Mobiliteitsgids 2005/1 en de Katern die dit jaar verschijnt;

- **"Het fietsbrevet"**, inleiding door de vzw Provelo. Kinderen de gelegenheid bieden om zelfstandiger te zijn in hun verplaatsingen, verantwoordelijkheidszin ontwikkelen, de algemene fysieke gezondheid verbeteren of een positief zelfbeeld versterken; dit zijn slechts enkele doelstellingen van dit brevet dat in de eerste plaats bedoeld is voor leerlingen in het vijfde leerjaar. Vier studieonderwerpen zijn voorzien: kennis van de wegcode, kennis van de fiets, controle van de goede werking, fietsbeheersing op een privé-terrein en vervolgens op de weg, dit allemaal gespreid over meerdere dagen naar gelang van de behoeften. De eindproef bevat een parcours van 3 km rond de school dat de leerling alleen aflegt. Dit initiatief werd bij wijze van experiment georganiseerd door de vzw Provélo, op verzoek van het gewest. Twee scholen hebben reeds aan het examen deelgenomen: Aurore, in Jette (57 leerlingen) en school nr. 12, in Elsene (20 leerlingen). Vervolgens zijn 18 klassen met in totaal 450 leerlingen ingeschreven uit 6 gemeenten: Jette, Schaarbeek, Ukkel, Evere, Vorst en Laken. Voor meer informatie, zie het artikel verschenen in de Mobiliteitsgids 2004/4.

- **"De Educatieve Route voor kinderen"** van Evere, kort voorgesteld door het team van dhr. Victor Michaux, Commissaris.

Waarom een educatieve route? De grote hoeveelheid scholen in de zone (meer dan 80) met 15.000 scholieren beantwoordt ruimschoots deze vraag.

Hoe kan je hen op een andere manier sensibiliseren voor verkeersveiligheid dan via het verkeerspark, dat ondanks de didactiek toch vaak beschouwd wordt als een spel, en theoretische lessen die weinig representatief zijn voor de praktijk op de weg?

Het voetgangersparcours beantwoordt aan deze doelstellingen: zoveel mogelijk kinderen bereken, hen confronteren met reële verkeerssituaties en raad geven voor hun verplaatsingen. Dit instrument biedt het voordeel permanent te zijn en op de weg te liggen, dus toegankelijk voor iedereen en op ieder moment. Het is in de eerste plaats gericht op kinderen tussen 9 en 11 jaar.

Dit zijn enkele elementen die dhr. Michaux ons heeft meegedeeld. Voor bijkomende informatie en uitleg over de toegepaste methodologie, zie het artikel verschenen in de Mobiliteitsgids 2004/4.



Minister van Mobiliteit Pascal Smet rondt de Brusselse Staten-Generaal af met de prioriteiten voor 2005

Besluiten - Prioriteiten voor 2005

Herhaling van de besluiten van de drie werkgroepen:

1. *Groep « Controle-sanctie »*
⇒ plaatsing van camera's, optimale werking voorzien voor 2007;
2. *Groep « Infrastructuur »*
⇒ Fietsplannen: verbetering van de zichtbaarheid voor eind januari 2005;
⇒ Begeleidingsplan voor voetgangers, bepalen van zwarte punten en concrete voorstellen voor de verbetering van de bestaande infrastructuren;
3. *Groep « Educatie - sensibilisering »*
⇒ oprichting van een gewestelijke cel die onder meer onderwijs over verkeersveiligheid moet aanmoedigen.

Contact :

Groep 1 (Controle-sanctie en technische preventie):
pcourange@mrbc.irisnet.be -
Groep 2 (Infrastructuur en verkeersinrichting):
jschollaert@mbhg.irisnet.be -
Groep 3 (Educatie en sensibilisering):
cdecock@mrbc.irisnet.be

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

Nr 2004/05 — december 2004

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, K. Opdekamp, L. Coveliers, B. Decupere, J-L Glume, J-M Reniers, Ch. Roland

Vertaling : L. Vankelecom

Coördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

http://www.vsgb.be



Laat dit niet liggen !

Gratis

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

BON ingevuld terug te zenden naar de Mobiliteitscel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest

Tel: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgb.be

- Ja, een collega wenst de Mobiliteitsgids te ontvangen. Zijn/haar gegevens:

Naam _____

Voornaam _____

Organisatie _____

Functie _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

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

Naam _____

Voornaam _____

E-mail _____