



De Mobiliteitsgids



Nr 2006/02

mei 2006

Inhoudsopgave

SVP. Waarom engageert het BIVV zich?	1
In de praktijk? Concrete uitvoering van schoolvervoerplannen en ondersteuning van Green en Coren aan scholen	2
Dossier parkeren: het standpunt van de gemeenten	5
Mobiliteitsagenda	10
De gemeentelijke mobiliteitsplannen en de raamovereenkomst mobiliteit	11
"Het fietsverkeer plannen is het ook vooruithelpen"	12
Participatie ten dienste van de mobiliteit	13
Het gewestelijk groen netwerk, voor de bevordering van de zachte mobiliteit in het Brussels Gewest	14
Depenalisering van de parkeerovertradingen. Deze keer goede keer?	16
De toename van vervoer loskoppelen van economische groei	17
Adresboekje	18
Anderlecht beheert de verkeerstekens à la carte	22
Gemeentelijk Mobiliteitsplan Sint-Joost-ten-Node? Veelbelovende resultaten!	24

Mobiliteit trekt goed zijn plan(nen)

De mobiliteitsproblematiek kan in een zeer eenvoudige vergelijking voorgesteld worden. **GMP =**

$$((\text{GemOP} + \text{Iris} + \text{Geluid} + \text{Lucht}) / (\text{GewOP} + \text{Openbare werken})) \times \text{GPB}$$

Als we deze magische formule lezen, kunnen we ons de vraag stellen waarom de Brusselse Gemeenten, en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er tot op heden niet in geslaagd zijn de toenemende mobiliteitsproblemen op te lossen.

Het grote aantal plannen, het ene al omvangrijker dan het andere, maakt de situatie soms onoverzichtelijk en de definitieve uitvoering soms zeer complex. Oordeel zelf. Een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) moet zich baseren, dit lijkt evident, op het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP). Beide moeten uiteraard rekening houden met de gewestelijke ontwikkeling, en dus het Gewestelijke Ontwikkelingsplan (GewOP), het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) en het Iris plan. Verder zijn er nog specifieke gewestelijke plannen inzake geluidshinder, openbare werken en luchtkwaliteit. U begrijpt allicht dat deze "planinflatie" al gauw een onoverzichtelijk kluwen vormt.

Hoewel plannen onmisbaar zijn voor goed bestuur, kan de uitwerking veel tijd van de desbetreffende actoren opsloppen en soms zeer weinig (te weinig?) tijd overlaten voor de concrete uitvoering.

Het goede aan planning is dat het de ontwikkeling kan vastleggen over een min of meer lange termijn. Een geruststellend proces. Als er teveel wordt gepland, loopt men wel het risico niets anders te doen dan te plannen! We moeten misschien in het achterhoofd houden dat planning niet een doel op zich is, maar een middel ten dienste van een beleid, en dat in de logische orde van zaken, een beleid de ambitie moet hebben om ideeën te doen evolueren, om concrete problemen op te lossen, ... kortom, om de toekomst te waarborgen.

De Redactie.

Schoolvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Op 19 april jl. heeft het Gewest aan de gemeenten, de politie en de 30 geselecteerde proefscholen de schoolvervoerplannen in het Brussels Gewest voorgesteld. Een vertegenwoordiger van het kabinet van minister Smet, het Gewest (Bestuur van Uitrustingen en Vervoer), het BIVV, de MIVB en de door het Gewest gemandateerde verenigingen Green Belgium en Coren waren er aanwezig.

Hier volgt een eerste balans van die ontmoeting, maar waar gaat het precies om?

Door Marie-Noëlle Collart (BIVV)

Waarom engageert het BIVV zich ?

De Cel Opleiding van het BIVV neemt deel aan de begeleidingscomités opgericht door het Gewest en die de lancering, opvolging en realisatie van de eerste 30 schoolvervoerplannen van Brussel volgen. Waarom schaarft het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid zich achter dit project, dat gericht is op de verbetering van de mobiliteit in de buurt van en naar scholen?

De uitwerking van schoolvervoerplannen is een globaal project: alle jongeren en verplaatsingswijzen zijn betrokken

Momenteel zijn de schoolvervoerplannen in Brussel van toepassing op lagere scholen (drie middelbare scholen hebben zich ook in het avontuur gestort). Het gaat dus niet om slechts één klas of jaar, maar om alle kinderen van de lagere school, die deelnemen aan het

project. Deze participatie van alle klassen is zeer belangrijk voor het BIVV. Vaak worden projecten rond verkeersopvoeding in de eerste plaats voorgesteld aan de laatste jaren van het lager onderwijs (5^e en 6^e jaar). Met de schoolvervoerplannen en acties aangepast aan de verschillende cycli hopen we dat alle klassen zullen deelnemen. De acties zijn niet gericht op een specifiek type verplaatsingsmiddel. Het doel is onder meer een betere toeganke-

Wat is een SVP precies ?

Een SVP bestaat in de uitwerking, uitvoering en evaluatie, in een school of een scholengroep, van maatregelen ter bevordering van een duurzaam beheer van de verplaatsingen.

De school verbindt zich ertoe een reeks concrete acties op touw te zetten i.v.m. informatie, organisatie van het vervoer en sensibilisering met het oog op

- de verbetering van de veiligheid en de levenskwaliteit op de weg naar school en in de schoolomgeving,
- de verandering van de gewoontes (het gebruik van de individuele wagen rationaliseren), om het aantal wagens in schoolomgevingen te verlagen, door andere vervoerswijzen te promoten,
- de sensibilisering van de leerlingen voor milieu-bescherming en verkeersveiligheid.

Een SVP verloopt in drie grote fasen :

1. de diagnose
2. het actieplan
3. de evaluatie

Het is een continu proces dat elk jaar herbegint.

Contact :

Christine Heine (BUV) - chheine@mrbc.irisnet.be

Caroline De Cock (BUV) - cdecock@mrbc.irisnet.be

lijkheid te realiseren voor voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en ... carpooling. De link met verkeersveiligheid is snel gelegd: het is onmogelijk om mobiliteitsgewoonten van kinderen te veranderen zonder goede gedragingen aan te leren om zich in het verkeer te begeven, in alle veiligheid voor henzelf en de anderen. We mogen niet vergeten dat de ongevalcijfers van kinderen verschillen in functie van de leeftijd. De piek van ongevallen (met doden of zwaar gewonden) met kinderen als autopassagier ligt tussen 5 en 9 jaar. Bij voetgangers zijn 8 en 10 jarigen het meest getroffen. Tot slot vinden we bij fietsende kinderen het meeste verkeersslachtoffers terug in de groep tussen 10 - 12 jarigen. Niettemin ligt tot 14 jaar het grootste aantal zwaargewonden en doden bij de autopassagiers. Deze statistieken tonen het belang aan om verschillende acties uit te werken in functie van de leeftijd van de leerlingen.

Schoolvervoerplannen: handelen in de omgeving van en (vooral) op weg naar school

Eén van de doelstellingen van de schoolvervoerplannen is een beperking van de fileproblemen in de buurt van scholen. Dit fenomeen is weliswaar niet prioritair op het gebied van verkeersveiligheid, aangezien een verkeersopstopping samengaat met vertraagd verkeer ... en dus minder zware gevolgen bij ongevallen. In de jaren 80 werd in Frankrijk reeds vastgesteld dat 65% van de ongevallen waarbij kinderen betrokken waren,

gebeurden in de buurt van de woning, en 9% in de directe omgeving van de school. Nadenken over een schoolvervoerplan beperkt zich dus niet tot het verkeer in de schoolomgeving, maar betekent ook rekening houden met de verplaatsingswijze naar school.

Het schoolvervoerplan: een project dat leerkrachten, leerlingen en ouders betreft

De schoolvervoerplannen, om volledig efficiënt te zijn, moeten alle actoren van het schoolse leven betrekken: de leerkrachten, de ouders en de kinderen. De leerkrachten zijn de onderwijsprofessionals en ouders de eerste opvoeders van de kinderen. Zonder hen is het onmogelijk om kinderen te sensibiliseren rond mobiliteit en verkeersveiligheid.

Welke lessen kunnen we trekken uit de Brusselse, Vlaamse en Waalse ervaringen?

De invoering van een grootschalig pilootproject gebeurde niet in het niets (we herhalen dat er 30 Brusselse scholen zijn, 27 uit het lager onderwijs, die schoolvervoerplannen toepassen; dit komt overeen met ongeveer 6% van de lagere scholen van het gewest). De ervaringen van de twee andere gewesten zijn geanalyseerd en de coördinatoren van de Vlaamse en Waalse schoolvervoerplannen zijn uitgenodigd op het begeleidingscomité in 2005, om hun methodologie uit te leggen, hun positieve en negatieve ervaringen te delen. Welke grote lessen hebben we kunnen trekken uit de ervaringen van de twee andere gewesten? In de eerste plaats bestaat de noodzaak om steeds een gewestelijke projectcoördinatie te hebben. Deze moet het homogene karakter garanderen van de criteria voor schoolvervoerplannen definiëren. Verder is het belangrijk directe steun te geven aan scholen (organisatie van vergaderingen, hulp bij de diagnose, acties, enz.). Tot slot zijn een aantal stimulansen nodig om scholen te motive-

« Het is onmogelijk om mobiliteitsgewoonten van kinderen te veranderen zonder goede gedragingen aan te leren om zich in het verkeer te begeven, in alle veiligheid voor henzelf en de anderen »

ren: financiële en menselijke middelen (bij voorbeeld opleiders die naar scholen gaan). Eén van de belangrijkste vragen van de scholen is de herin-

richting van de omgeving. Dit is misschien wel één van mogelijke de stimulansen, maar de deelnemers aan de schoolvervoerplannen moeten deze infrastructuurwijziging niet als een hoofddoel beschouwen, aangezien, zoals hierboven is aangetoond, het niet noodzakelijk in de buurt van scholen is dat het meeste ongevallen gebeuren. De schoolvervoerplannen willen een verandering van de mobiliteitsgewoonten. Bijzondere aandacht moet dan ook uitgaan naar het educatieve aspect.

Contact : MarieNoelle.COLLART@ibsr.be

In de praktijk? Concrete uitvoering van schoolvervoerplannen en de ondersteuning van Green en Coren aan scholen

Door Patricia Deuse (GREEN Blegium) en Amélie Grégoire (Coren ASBL, Coördination Environnement)

Het principe van het schoolvervoerplan is een nauwe samenwerking met de verschillende actoren van de scholengemeenschap: de directie, leerkrachten en ook en vooral de ouders en leerlingen. Dit project wordt stap voor stap gerealiseerd in samenwerking met alle actoren van de school.

Concreet is er een **werkgroep** opgericht die de motor, hersenen en drijvende kracht vormt achter het schoolvervoerplan gedurende het hele proces. De verenigingen Green en Coren coördineren alle vergaderingen, stimuleren scholen en moedigen deze aan. Verder brengen ze de verschillende partners, het gewest, gemeenten met elkaar in contact.

In eerste instantie werken de verenigingen, met de school, gemeenten en politie, een **diagnose** uit. Dit is een beschrijving van de bestaande situatie en de mobiliteitscontext van de schoolinstellingen. Er kan een enquête gevoerd worden bij leerlingen, leerkrachten en ouders om de mobiliteitsgedragingen van gezinnen te evalueren en tegelijk te peilen naar hun bereidheid om het gedrag te veranderen of deel te nemen aan mobiliteitsacties.

Een overzicht van de kwaliteit van infrastructuur in de buurt van scholen en de bereikbaarheid wordt eveneens uitgewerkt om andere verplaatsingsmiddelen dan de wagen aan te moedigen en om de verplaatsingen van leerlingen naar de school te beveiligen

Dit project moet ook maximaal kaderen in vroegere initiatieven die de school reeds heeft genomen of in de reeds bestaande mobiliteitsplannen of gemeentelijke en gewestelijke initiatieven.

In de tweede fase wordt een **actieplan** uitgewerkt.

De werkgroep komt zoveel samen als nodig is om de

acties te kiezen die het best zijn aangepast aan de vooraf gedefinieerde doelstellingen.

Nadat de verschillende actoren van de school zich akkoord hebben verklaard met de uit te voeren acties, wordt een actieplan ter advies voorgelegd aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeentelijke overheden.

Deze maatregelen, aangepast aan de behoeften van de scholen, worden gepland en uitgevoerd door de werk-



groep, met de ondersteuning van verenigingen, gemeentediensten en indien nodig de politie.

De acties zijn geklasseerd in 4 types: acties voor sensibilisering, communicatie, organisatie van transport en infrastructuurwerken.

Enkele concrete **voorbeelden van acties** te realiseren in de scholen:

1. **Communicatieacties:** toegankelijkheidsfiets, informatiebord, schoolkrant, brieven aan ouders, wedstrijd over mobiliteit, website, stand op schoolfeesten
2. **Acties rond sensibilisering en mobiliteitseducatie:** deelnemen aan de mobiliteitsweek, promotie en opleiding voor het

gebruik van openbaar vervoer, campagne rond burgerzin, CO₂ spaaracties, fietsbrevet, zich leren verplaatsen op de weg, educatieve route

3. **Organisatie van transport:** de invoering van een fiets- of voetgangerspool, carpooling, wegwachters, groepsreizen met openbaar vervoer
4. **Infrastructuurwerken:** verzoek aan de bevoegde overheden om een oversteekplaats voor voetgangers aan te leggen, diverse aanpassingen voor een betere zichtbaarheid van de school, trottoirs, fietspaden, verkeers-tekens, wegmarkeringen, enz.

Deze voorbeelden zijn niet exhaustief en de werkgroep moet veel verbeelding en creativiteit aan de dag leggen opdat mobiliteit een reflex wordt voor iedereen en een reëel project van burgerschap dat de volledige school betreft.

Op langere termijn, na de uitwerking van de eerste concrete acties, is er een **evaluatie** om de acties te verbeteren, aan te passen en te optimaliseren. Een schoolvervoerplan is immers duurzaam in de tijd en evolueert in functie van de behoeften.

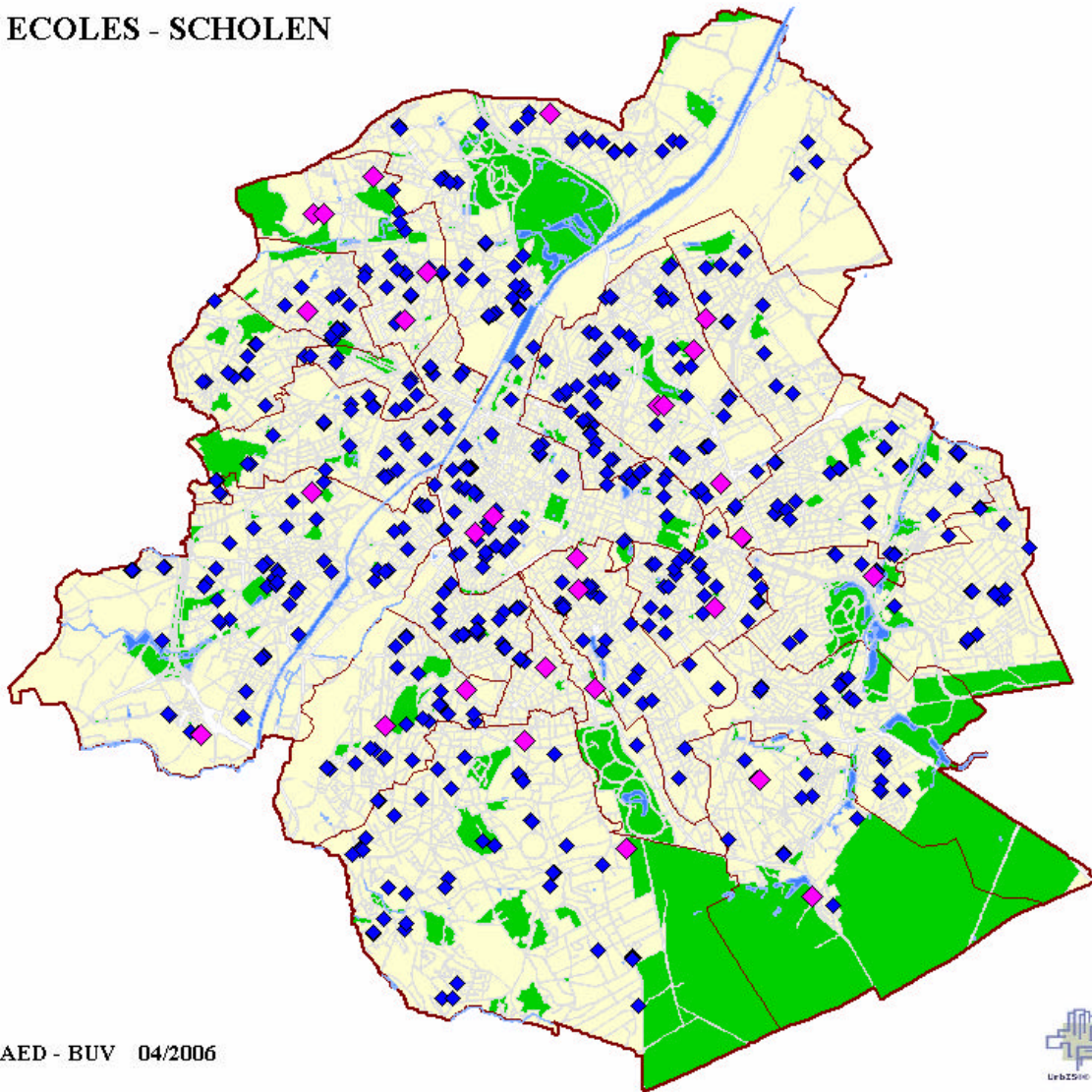
Contact:

ameligregoire@coren.be

patricia@greenbelgium.be

jeroen@greenbelgium.be

ECOLES - SCHOLEN



AED - BUV 04/2006



Op bovenstaande kaart stellen de blauwe vierkantjes de scholen van het Brussels Gewest voor en de roze de 30 scholen die in het kader van het project van de Schoolvervoerplannen uitgekozen werden (Bron: BUV—Directie Vervoerbeleid).

Dossier parkeren :

Het standpunt van de gemeenten

Door Erwin Debruyne (VVSG), Tom Deschutter (UVCW) en Erik Caelen (AVCB)

1. Het parkeren als regulerende factor in het mobiliteitsgebeuren

1.1. Parkeren als integraal deel van het mobiliteitsbeleid

Parkeren is het mobiliteitsluik dat de gemoederen wellicht het meest beroerd. Veel automobilisten willen liefst een plaats voor de deur van hun bestemming. Ook veel handelaars delen die mening. Maar ook de inwoners wensen dat. En het liefst gratis. Maar een ongebreideld aanbod van parkeerplaatsen, leidt tot een ongebreideld gebruik van de auto. Dit komt de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de (binnen) stad niet ten goede. Waardoor het er minder aangenaam wonen en winkelen wordt. Anderzijds moet de (auto)bereikbaarheid van de stad of gemeente voldoende gevrijwaard worden.

Om hierin een aanvaardbaar evenwicht te vinden moet het parkeerbeleid geïntegreerd worden in het algemeen mobiliteitsbeleid van de stad of gemeente. Enkel door een mix van mobiliteitsmaatregelen, waaronder parkeermaatregelen, kan men stappen zetten naar een duurzamere en aangename leefomgeving en een groter aandeel van duurzamere vervoerswijzen.

1.2. Verschillende functies van parkeren

Een parkeerbeleid uitstippelen is een heikele oefening: het parkeeraanbod moet inspelen op verschillende wensen en functies, en tegelijkertijd proberen het ongebreidelde autogebruik af te remmen. Enkele belangrijke parkeerbehoeften zijn:

- de bezoekers: dit kan zowel gaan om bezoekers met recreatieve als met commerciële of winkeldoelinden. Voor sommige winkeldoelinden is kortparkeren ('shop & go') aangewezen, voor funshoppen eerder middellang parkeren. Voor deze bezoekers zijn wandelafstand, prijs en comfort zeer belangrijk. Hetzelfde geldt voor de toerist, maar doorgaans parkeert hij voor een langere periode dan de bezoeker;

Dit dossier werd voorgesteld naar aanleiding van het Belgisch Wegencongres, dat plaatsvond te Brussel van 28 tot 30 september 2005. U kan alle uiteenzettingen vinden op volgend adres : <http://www.congresbelgedelaroute2005.irisnet.be> (op de homepage: « Download the proceedings »).

Samenvatting

In deze bijdrage wordt het parkeerbeleid bekeken vanuit het standpunt van de lokale besturen. Achtereenvolgens zullen de volgende drie hoofdstukken de revue passeren: het parkeren als regulerende factor in het mobiliteitsgebeuren, het parkeren als vlaktevullend landschaps-element, en tot slot het wettelijk kader en de verschillende partners betrokken bij het parkeerbeleid. In het eerste hoofdstukje wordt in het kort uit de doeken worden gedaan dat het parkeren een belangrijke invloed heeft op de modal split en dat bijgevolg het parkeerbeleid integraal moet worden opgenomen in een lokaal mobiliteitsplan, een instrument dat inmiddels in de steden en gemeenten van de drie gewesten gehanteerd wordt. In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de noodzaak en de mogelijkheden om een parkeerbeleid te voeren dat rekening houdt enerzijds met de behoeften van andere weggebruikers en anderzijds met de noodzaak om een evenwicht te bekomen tussen de verschillende functies van een straat. Het laatste hoofdstuk behandelt het reglementair aspect van het parkeerbeleid. De bevoegdheden en de verplichtingen van de wegbeheerders worden uitgediept doorheen de verschillende wetteksten (gecoördineerde wetten van 16 maart 1968: wie plaatst welke verkeersborden, wet van 22 februari 1965: betalend parkeren, enz).

- de inwoners: het beschikken over een parkeerplaats maakt voor veel inwoners een wezenlijk element uit van hun woonkwaliteit. Hun auto's zijn sowieso 's nachts aanwezig, en overdag op de ogenblikken dat ze niet gaan werken;
- pendelaars of werknemers: mensen die in de stad werken, of vanuit bijvoorbeeld de stationsparking verder pendelen naar hun werkplek zijn langparkeerders, voor wie wandelafstand en kostprijs belangrijk zijn.

De langparkeerders weert men best uit het centrum, waar veeleer de kort- of middellang-parkeerders kunnen aangetrokken worden. Zowel het lang- als kortparkeren moet ook afgestemd worden op het bewonersparkeren. Tariefdifferentiatie bij het betalend parkeren kan hiervoor een instrument zijn. Dit heeft echter minder zin in kleinere gemeenten.

Het is een uitdaging om de beschikbare parkeerplaatsen zo efficiënt mogelijk in te zetten voor de verschil-

lende functies. Men hoeft met andere woorden niet steeds specifieke parkeer-plaatsen te voorzien. Eenzelfde parkeerplaats kan voor meerdere functies gebruikt worden. Een schoolparking kan buiten de schooluren gebruikt worden als parkeerplaats voor recreatieve bezoekers, van bijvoorbeeld een nabijgelegen sportcentrum of bioscoop. Of de parking van een groot winkelcentrum kan ook dienst doen als stadsrandparking.

1.3. Private parkeergelegenheid

De stad heeft de autonome regisseur van het parkeeraanbod op het openbaar domein. In haar parkeerbeleid moet ze echter ook rekening houden met de private parkeermogelijkheden:

- openbare privé-parkings: dit zijn parkings gebouwd en beheerd door een privé-investeerder. Het kan gaan over grote parkeergarages, die een wezenlijke invloed hebben op het ganse parkeergebeuren in de stad. Maar hiertoe behoren ook de parkeerplaatsen die een handelaar creëert in de onmiddellijke nabijheid van zijn winkel;
- Parking in kantoorgebouwen: om de aantrekkelijkheid van zijn kantoorgebouw te verzekeren, voorzien de bouwheren liefst zoveel mogelijk parkeerplaatsen in of bij het gebouw. Het voordeel is dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op de openbare ruimte. Anderzijds is ook hier een evenwicht wenselijk, om het ongebreidelde autogebruik tegen te gaan, en de kansen voor andere vervoersmodi te vrijwaren;
- Garages in woningen: heel wat inwoners hebben een garage. Naar die inwoners toe is

het moeilijk verdedigbaar om de andere inwoners die niet over een garage beschikken, of met andere woorden hierin niet investeerden, gratis te laten parkeren. Een bewonerskaart gratis afleveren is dus niet aangewezen.

De gemeente is hier niet de autonome regisseur, maar kan wel (proberen) een vinger in de pap (te) hebben. Via bijvoorbeeld stedenbouwkundige verordeningen, of contractuele afspraken met de beheerders van openbare privé-parkings.

2. Parkeren als vlaktevullend landschapselement

België telt momenteel meer dan 6 miljoen motorvoertuigen. Een auto is slechts 10 % van de tijd in beweging, maar toch staat hij centraal in het beleid, zowel op lokaal, regionaal als federaal niveau. Het belang van de problematiek kan gemeten worden in de volgende vergelijking: een auto staat gemiddeld 90 % van de tijd geparkeerd en iedere wagen neemt ongeveer 10 m² in; de weginfrastructuur neemt bijna 3,5 % van het oppervlak van het Belgisch grondgebied in. Het aandeel van de openbare ruimte dat door de auto gebruikt wordt, is groot, en de wegbeheerders moeten door de onophoudelijke stijging van de motorisering van de gezinnen, streven naar een evenwicht tussen de plaats van alle weggebruikers in een weinig uitbreidbare openbare ruimte.

2.1. Het beheer van de openbare ruimte

De lokale besturen zijn beheerder van 90 % van de wegen en de daaraan verbonden openbare ruimten. Het beheer van die ruimten houdt verschillende essentiële verplichtingen in die wij hier aanstippen:



Brussel heeft een bord uitgevonden om te reizen in de tijd. En dan durven ze nog beweren dat het Belgisch beleid inzake onderzoek en ontwikkeling achter hinkt !

Een beetje humor kan nooit kwaad ...



Als taaltwisten ook al in de mobiliteit voelbaar worden ...

- de wegbeheerder moet in de eerste plaats de vlotheid en de veiligheid van het verkeer waarborgen. Hij moet waken over de goede werking van het wegennet in zijn geheel (met uitzondering van de autosnelwegen) en een aantal waarborgen leveren aangaande de vrije doorgang van de weggebruikers. Een aantal aspecten zijn verwant met de vlotheid, met betrekking tot de economische, residentiële of toeristische aantrekkingskracht van de gemeente;
- de wegbeheerder moet ook waken over het goede beheer en het onderhoud van de wegen en hun omgeving;
- Tot slot is de wegbeheerder de instantie die het mobiliteits- en parkeerbeleid in de praktijk omzet. Zo is hij belast met de goede overzetting van de doelstellingen van het beleid die de gemeente in staat stellen het verkeer en de mobiliteit beter te beheren en te streven naar een betere mobiliteit, een aangenamer levenskader en de vrijwaring van de leefomgeving. Dat houdt in dat men mensen moet aanmoedigen om over te schakelen op zachte verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer.

De wegbeheerder heeft dus vele en complexe verplichtingen. Daartoe moet hij een goed evenwicht zoeken tussen de functies die de openbare ruimte moet vervullen en de gebruikers ervan. Parkeren is slechts een onderdeel – zij het complex – van dat evenwicht.

Het zoeken naar een evenwicht tussen de verschillende functies van de openbare ruimte is geen nieuw debat, maar het is slechts geleidelijk op gang gekomen en heeft stilaan effect gekregen. Er zijn verschillende trends geweest in het beleid voor het beheer van de openbare ruimte, trends die overeenstemden met de behoeften en de realiteit van de periode tijdens dewelke zij ontstonden. Na de oorlog werden bijvoorbeeld veel brede wegen aangelegd. Tijdens de jaren zestig en zeventig doorkliefden autosnelwegen de stadscentra, terwijl parkings langs de weg de trottoirs deden krimpen en ondergrondse parkings en parkings in kantoorgebouwen legio werden. Door de oliecrisis in de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig kwamen minder nieuwe infrastructures tot stand, werd het wegennet onvoldoende onderhouden, terwijl de stadscentra aan de auto overgeleverd werden, met alle gevolgen van dien. Toen kwam er echter een bewustwording: men ging opnieuw naar kwaliteitsvolle openbare ruimten streven, niet ten koste van de auto maar er werd gezocht naar evenwicht. Die bewustwording gaat niet overal even snel, maar hangt af van de omstandigheden en de kwaliteit van de lokale uitrusting, de wegbeheerder weet overigens dat hij het hoofd moet bieden aan een gemiddelde toename van het autoverkeer met 2 % per jaar en dat hij daarop moet anticiperen.

De laatste evolutie in de bewustwording van die behoefte aan evenwicht is de invoering van bijzonder gunstige statuten voor de zogenaamde zwakke wegge-

bruikers in het verkeers-reglement en de code van de wegbeheerder of nog in documenten voor stadsplanning en ruimtelijke ordening (bijv. Cwatur).

Sinds vrij kort werkt de wegbeheerder dus strategieën uit voor het beheer van de mobiliteit en doet hij aanpassingswerken met oog voor een evenwichtige verdeling van de functies en de ruimte voor iedere weggebruiker. Die aanpassingen streven naar een beter evenwicht tussen het verkeer en het lokaal leven. De straat moet de plaats blijven waar verschillende functies elkaar ontmoeten, waarbij de kwaliteit van de plaatsen waar geleefd wordt in de agglomeraties gewaarborgd wordt.

2.2. Parkeren, de openbare ruimte en de behoeften van de weggebruikers

Zoals wij reeds onderstreepten, is parkeren één van de mogelijke gebruiken van de openbare ruimte. Het kan beschouwd worden als een doel op zich: men vindt het dan langs de wegen en op de openbare ruimten of veeleer opgeschoven naar de periferie of ondergronds, maar het kan ook een instrument zijn: dan wordt het bijvoorbeeld gebruikt om asverschuivingen te creëren, wat het verkeer vertraagt.

Parkeren en het gebruik dat ervan gemaakt wordt, zal voor velen afhangen van de plaatselijke omstandigheden waarmee de wegbeheerder te maken heeft, maar ook van de politieke doelstellingen die gegeven worden aan het bestaan of de functie. Onder de verschillende opties die de gemeente op het vlak van parkeren kan nemen, vindt men ook: het bevoordelen van omwonenden, het aanmoedigen om over te schakelen op andere verplaatsingswijzen, het ontmoedigen van langparkeeren of het bevorderen van de parkeerrotatie. Ieder van die opties hangt af van regelgeving en aanpassingswerken, en legt ook de basis voor de weloverwogen verdeling van de functies.

De parkeerrotatie wordt bevorderd om de handelszaken en de kernactiviteiten voldoende parkeerplaatsen aan te bieden. Dat aanbod aan parkeerplaatsen mag de aantrekkelijkheid van de stad niet in het gedrang brengen: men moet immers kunnen rekenen op aangename openbare ruimten om het verkeer van voetgangers-cliënten te bevorderen.

De verdeling van de openbare ruimte is dus een kwestie van specifieke doelstellingen voor een wijk en algemene doelstellingen voor de gemeenten. Gemeentelijke mobiliteitsplannen of mobiliteitsconvenanten zijn dus de instrumenten voor het mobiliteitsbeheer om te bepalen welke verdeling van de openbare ruimte gewenst is en welke rol het parkeren erin speelt.

2.3. De verdeling van de openbare ruimte: 2 gunstige statuten

De wegbeheerder concretiseert zijn visie van de verdeling van de openbare ruimte in de hiërarchisering en de categorisering van het wegennet. De beheerder kiest het verkeer dat toegelaten kan worden op een weg en

de afmetingen en de snelheid. De keuze van het type verkeer bepaalt ook vaak de manier waarop het parkeren bekeken wordt. Vaak wordt bijvoorbeeld de voorkeur gegeven aan asverschuivingen op wegen met veel woningen, zodat de snelheid er binnen de perken gehouden wordt.

Het is vaak in de centrale ruimten dat de keuze van de bestemming van de openbare ruimte het moeilijkst is, door de vele functies die er samen vervuld worden. In de wetgeving werden bepaalde statuten ingevoerd om het verkeer te regelen op plaatsen waar de woonfunctie voorgaat op de verkeersfunctie.

Twee van die bijzondere statuten zullen hier geanalyseerd worden vanuit de invalshoek van het parkeren: de woonerven (niet te verwarren met woonparkeren, cf. infra) en zone 30. Van de gunstige statuten voor de zwakke weggebruikers gaan we niet in op de voetgangerszone, wat voor de voetgangers is wat de autosnelweg voor de auto's is. Deze twee statuten weerspiegelen nauwelijks een verdeling van de weg...

Het woonerf, gedefinieerd in het algemeen reglement op de politie over het wegverkeer, komt voor in situaties waar de woonfunctie overheerst (we spreken van een ontmoetingszone wanneer er ambachten of handelsgevestigd zijn) en waar weinig autoverkeer is op de piekmuren. Doorgaand verkeer is er niet verboden, maar moet ontmoedigd worden. Wat het traag verkeer betreft, mogen de voetgangers de hele breedte van de openbare weg gebruiken en mogen de automobilisten de voetgangers niet in gevaar brengen of hinderen en indien nodig moeten zij stoppen. Dit statuut moet gematerialiseerd worden in inrichtingen van gevel tot gevel, die de weg niet mogen opdelen in rijweg en trottoirs. Speciale inrichtingen (niveauverschillen, snelheidsremmers, versmallingen, bloembakken, ...) doorbreken de rechte lijnen en verminderen de snelheid van de voertuigen. Parkeren is strikt verboden, behalve op plaatsen met bepaalde markeringen of in een andere kleur en waarop de letter "P" staat, alsook op plaatsen waar een verkeersbord de toelating geeft. Stilstaande of geparkeerde voertuigen kunnen rechts of links gezet worden ten opzichte van de staprichting.

De zone 30 komt voor in situaties waar de woonfunctie voorgaat of wanneer de verkeersfunctie ondergeschikt is aan de woonfunctie in één of meer straten, alsook in schoolomgevingen. Het voornaamste doel van de zone 30 is de verkeersstroom te vertragen. Doorgaand verkeer moet dus zeker vermeden worden. De veralgemening van de zone 30 heeft geleid tot de afschaffing van de verplichte verlaging van de snelheid tot 30 km/u door maatregelen voor de organisatie van het verkeer of het parkeren, infrastructuur of andere aanpassingen van het uitzicht van de straat of de combinatie van deze maatregelen. Enkel "poorteffecten" moeten nog aangeduid worden, hetzij door de inrichting van de plaats, hetzij door aanpassingswerken. Voor het parkeren is er geen enkele specifieke regel vastgelegd. De algemene regels van het verkeersreglement kunnen dus toegepast worden, met alle soepelheid die dat biedt.

Deze twee voorbeelden van zeer gunstige statuten voor de kwetsbare weggebruikers tonen dat het parkeerbeheer en de bescherming van de zwakke weggebruikers kunnen samengaan en dat het niet noodzakelijk is het parkeren te beperken om een beleid te voeren dat gunstig is voor de zwakke weggebruikers. Het parkeerbeheer blijft echter de sleutel voor de modulering van de levenskwaliteit en de toegankelijkheid van een wijk.

2.4. Besluiten

Parkeren is een instrument ten dienste van het mobiliteitsbeleid van een stad of een gemeente. De auto neemt in het stedelijk landschap een overheersende plaats in en bij de uitwerking van het parkeerbeleid moeten keuzes gemaakt worden: Moet het stadscentrum voor de auto toegankelijk zijn of moeten we de voorkeur geven aan voetgangerszones? Moeten we opteren voor ondergrondse parkings of parkeren langs de weg? Al die vragen hebben te maken met de verdeling van de openbare ruimte, het zoeken naar evenwicht tussen de weggebruikers. Die verdeling van de openbare ruimte moet verwerkt worden in de categorisering en de hiërarchisering van het wegennet. Er zijn twee bijzondere statuten uitgewerkt en die tonen dat het parkeren en de verdeling van de openbare ruimte mogelijk zijn. Het parkeerbeheer (betaald parkeren, woonparkeren, ...) in functie van specifieke of globale doelstellingen, blijft een essentieel element voor een doeltreffend mobiliteitsbeleid.

3. Het wettelijk kader en de verschillende partners

Zoals in de vorige hoofdstukken reeds is gebleken, is het evident dat het instellen van parkeermaatregelen moet kaderen in een globaal mobiliteitsbeleid, waar het parkeerbeleid een afzonderlijke plaats inneemt. Parkeermaatregelen zijn voor de gemeentebesturen immers het meest aangewezen middel om actief in te werken op de mobiliteit. Een gemeentebestuur kan met parkeermaatregelen doelstellingen nastreven op twee niveaus¹, namelijk een herverdeling van de parkeer ruimte tussen de verschillende soorten gebruikers en een beïnvloeding van de modal split.

In het eerste gedeelte van deze bijdrage gaan we van naderbij bekijken over welke juridische instrumenten de gemeenten beschikken om een parkeerbeleid uit te stippelen. Vervolgens bespreken we welke partners meespelen bij het uitvoeren van een parkeerbeleid.

3.1. De juridische instrumenten

3.1.1. Buiten de openbare weg

Het beleid over de parkeerplaatsen die buiten de openbare weg zijn aangelegd ontsnapt grotendeels aan de controle van de gemeentebesturen. Inderdaad, enkel bij de aflevering van vergunningen, zoals een bouwvergunning of een milieuvergunning, kunnen de gemeenten bepaalde criteria opleggen.

Door het opmaken van stedenbouwkundige plannen

1. Zie in dit verband Karel Debaere, "Selectieve autobereikbaarheid, referaten van de studiedag Gemeentelijk verkeersbeleid", Hasselt 23/3/93.

kunnen de gemeenten ook proactief optreden, waardoor, bijvoorbeeld, in bepaalde stadsdelen het bouwen van grote parkeergarages onmogelijk wordt.

De gemeenten kunnen onrechtstreeks ook de vraag en aanbod beïnvloeden door middel van een fiscale hefboom: bepaalde gemeenten heffen immers een belasting voor elke parkeerplaats die opengesteld wordt voor het publiek. In het belastingsreglement kunnen ook elementen worden opgenomen om de keuze van vervoerswijze te beïnvloeden: bijvoorbeeld door geen belastingen te heffen voor parkeerplaatsen voorbehouden voor fietsen of nog, een gunstiger tarief opleggen voor de parkeerplaatsen die gebruikt worden door personen die aan carpooling doen enz.

Kortom, om een duurzaam beleid te voeren voor het beheren van parkeerplaatsen die buiten de openbare weg zijn aangelegd moeten de gemeenten gebruik maken van wetgevingen van zowel stedenbouwkundige als van fiscale aard. Deze reglementeringen kunnen in de drie gewesten verschillend zijn.

3.1.2. Op de openbare weg

Op de openbare weg hebben de gemeenten verschillende mogelijkheden om een parkeerbeleid uit te voeren. Zij kunnen de openbare ruimte heraanleggen waarbij rekening wordt gehouden met het parkeerbeleid. De gemeenten kunnen eveneens het parkeren reglementeren.

3.1.2.1. De heraanleg van de openbare ruimte

Door infrastructurele maatregelen kan gestalte worden gegeven aan het parkeerbeleid.

De gemeenten kunnen immers verkeersvrije ruimten creëren (bijvoorbeeld voetgangers-gebieden) of verkeersluwe straten (bijvoorbeeld woonerven). Ook pleinen kunnen autovrij worden aangelegd. De herinrichting van een straat kan ook zodanig gepland worden dat de auto's er wel kunnen rijden, maar niet parkeren. De breedte van de rijbaan voorbehouden voor het autoverkeer is hier determinerend.

Een andere mogelijkheid om het parkeren aan banden te leggen is om systematisch bij elke heraanleg, trottoiruitstulpingen te voorzien aan oversteekplaatsen voor voetgangers en aan kruispunten. Ook op plaatsen waar het verkeersreglement een parkeerverbod oplegt, kan door middel van een efficiënte aanleg van de openbare ruimte het parkeren onmogelijk worden gemaakt.

Ook in verband met infrastructurele maatregelen zijn de regelgevingen in de drie gewesten verschillend.

3.1.2.2. Het reglementeren van het parkeren

Aangezien de heraanleg van straten en pleinen een hoog prijskaartje heeft en dat infrastructuurwerken een zaak van lange adem is, kan het reglementeren van het parkeren op de openbare weg soulaas bieden. Het verkeersreglement, in tegenstelling met de vorige

punten, is nog steeds een federale bevoegdheid.

3.1.2.3. Wat is een openbare weg?

Het verkeersreglement definieert niet wat een openbare weg is. Nochtans, volgens artikel 28 van de basiswet zijn de openbare wegen, de terreinen toegankelijk voor het publiek en de niet openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn, openbare plaatsen, in tegenstelling van de private terreinen.

- Een openbare weg: volgens de rechtspraak is een openbare weg een deel of strook van het land (of verbinding van landsgedeelten bv een brug of tunnel), welke een verbinding is tussen twee punten of plaatsen, dat voor het publiek is opengesteld, dat het uitzicht heeft van een vrij toegankelijke weg en dat zonder beperking door het publiek wordt gebruikt.
- De terreinen toegankelijk voor het publiek: geen enkel teken wijst op een privaat karakter van de weg en wordt als dusdanig ook gebruikt.
- De niet openbare terreinen die voor een zeker aantal personen toegankelijk zijn: een privaat terrein waar verschillende, voor elkaar vreemde personen op toegelaten zijn (fabrieksterrein, ziekenhuisterrein, winkelcomplex).

Het is voor de wegbeheerder belangrijk om te weten of een weg al dan niet een openbare weg is. Immers, het verkeersreglement is enkel op een openbare weg van toepassing.

Dit betekent dat de gemeenten enkel een aanvullend reglement kunnen nemen voor een maatregel die zich op een openbare weg bevindt en waarover de gemeenten het beheer hebben.

3.1.2.4. De aanvullende reglementen op de politie van het wegverkeer

Voor alle maatregelen die een verbod, een beperking of een gebod inhouden moeten de gemeenten aanvullende reglementen vaststellen, in overeenstemming met artikel 2 van de gecoördineerde wet van 16 maart 1968 (de Verkeerswet). Parkeermaatregelen zijn per definitie beperkingen of verboden die dus het voorwerp moeten uitmaken van zulk een aanvullend reglement. De gemeenten nemen dus een aanvullend reglement voor de maatregelen die zij nemen op de wegen die zij beheren alsook voor de provinciewegen. De gemeenten hebben ook het initiatiefrecht op gewestwegen. Met andere woorden, indien een gemeente bijvoorbeeld een blauwe zone wil instellen in verschillende aanpalende straten waarvan één of meerdere een gewestweg betreft, dan kan de gemeente een aanvullend reglement nemen voor die gewestweg op voorwaarde dat dit reglement aan het gewest wordt voorgelegd. Het gewest beschikt niet over dit initiatiefrecht over de gemeentewegen.

3.1.2.5. Het plaatsen van de verkeerstekens

Volgens artikel 13 van de verkeerswet worden de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden geplaatst door de overheid die de maatregel genomen heeft. In het geval dat de gemeente van haar initiatiefrecht gebruik heeft gemaakt, bijvoorbeeld in het hierboven gestelde geval van een blauwe zone, dan kan het gewest de kosten geheel of gedeeltelijk dragen (artikel 17 § 2, van de Verkeerswet).

3.1.3. De handhaving

Een doeltreffend parkeerbeleid kan niet worden gevoerd zonder regelmatige controle en zonder een goed vervolgingsbeleid.

3.2. De partners

Een parkeerbeleid voeren is een complexe taak die door verschillende partners tot een goed eind moet worden gebracht. Hieronder geven we een overzicht van de belangrijkste partners en hun voornaamste bevoegdheden:

3.2.1. Het Gewest

Het gewest oefent de gewone voogdij over de gemeenten uit. Zij stelt de voorwaarden op voor bijvoorbeeld het opstellen van richtplannen, gewestplannen enz. Zij is bevoegd voor de infrastructuur op de wegen die zij beheert (heraanleg van het openbaar domein, plaatsen van de verkeerborden enz.). De gewesten kunnen de gemeenten ook subsidiëren (mobiliteits-convenanten, inrichtingsprojecten enz.).

3.2.2. De politiezones

De politiezones maken een zonaal veiligheidsplan en een zonaal actieplan op. In het kader van het Boetefonds kunnen zij eveneens complementaire acties on-

dernemen. In deze plannen kan de lokale politie aldus het gevaarlijk en hinderlijk parkeren als een prioritaire te bestrijden fenomeen beschouwen. Naast sensibiliseringsacties kunnen zij dus eveneens een repressief luik aan hun actieplan toevoegen.

3.2.3. De Openbare vervoersmaatschappijen

Ook de openbare vervoersmaatschappijen hebben een inbreng in het parkeerdebat. Zij beheren immers openbare parkeerplaatsen in de nabijheid van trein- of metrostations. Sommige agenten van de openbare vervoersmaatschappijen mogen zelfs bepaalde parkeerinbreuken beteugelen: het parkeren op een busstrook, een bijzondere overrijdbare bedding, een dambordmarkering, een bus of tramhalte en het parkeren op tramsporen of op plaatsen waar de doortocht van spoorvoertuigen wordt verhinderd.

3.2.4. Het Parket

Zoals in vorig hoofdstukje reeds gesteld is, is het vervolgingsbeleid een essentieel onderdeel van het parkeerbeleid. Het Parket heeft als taak om een vervolgingsbeleid uit te stippelen, maar enkel voor wat de niet gedepenaliseerde parkeerovertredingen betreft. In samenspraak met de Gouverneur kunnen zij de acties van de politiezones coördineren.

Contact:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

tom.deschutter@uvcw.be

erwin.debruyne@vvsgeb.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
30 mei - Lyon (Frankrijk)	Club mobilité numéro 13 : quelle mobilité après le pétrole ?	Info : Delphine Betka Tél. : +33472047002 e-mail : betka@entpe.fr
31 mei tot 2 juni 2006 - Paris (Frankrijk)	Mener la concertation et le débat public dans les projets de transports: méthodes et outils	Info : Ponts formation Edition http://pfe.enpc.fr
2 juni 2006 - Brussel	Bewustwording en communicatie: workshop in het kader van "Duurzaam op weg"	E-mail: sara.vandyck@mobi21.be tel. : 016/31.77.06 www.mobi21.be
8 juni 2006 - Leuven	Opstellen en gebruik van indicatoren voor duurzame mobiliteit	Info: www.mobieledonderdagen.be

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321**De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GMP)
en de Raamovereenkomst Mobiliteit**

Wij vestigen de aandacht van de lezer op het feit dat in onderstaande tabel enkel de gemeenten die hun GMP in het kader van de Raamovereenkomst Mobiliteit opgestart hebben, opgenomen zijn. Andere gemeenten hebben hun GMP buiten dat kader opgezet, zoals bij voorbeeld Sint-Joost-ten-Node (zie artikel blz. 24).

Gemeente	Studiebureau	Ondertekening raamovereenkomst	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Voorstelling aan de GMC
Anderlecht	Espaces Mobilités	26/03/2004	6/01/2004	6/05/2004	6/12/2004	/	13/10/2005
St-Agatha-Berchem							
Ganshoren	Brat		12/10/2005	30/03/2006		/	
Jette	Brat	26/05/2004	28/09/2004	1/03/2005	28/03/2006	/	
Koekelberg							
St-Jans-Molenbeek	Aries	10/12/2003	19/02/2004	2004	30/06/2005	23/02/2006	20/04/2006
Oudergem*							
Vorst							
Elsene*							
Sint-Gillis							
Ukkel	Tritel	16/07/2004	9/06/2005	24/11/2005	30/03/2006	/	
Watermaal-Bosvoorde	Transitec	9/07/2003	1/07/2003	1/01/2004	8/09/2004	/	1/09/2005
Brussel							
Etterbeek	Planeco	10/12/2003	10/11/2004	7/10/2005			
Evere	Agora	2/12/2003	3/06/2004	25/11/2004	23/02/2006	/	
Sint-Joost-ten-Node							
Schaarbeek*	Planeco						
Sint-Lambrechts-Woluwe							
Sint-Pieters-Woluwe							

Bron : BUV (Ch. Heine - Ph. Barette)

*de procedure voor de ondertekening van de raamovereenkomst is aan de gang

Datum Fase : Datum van het begeleidingscomité

Zoals uit deze tabel blijkt, zijn momenteel acht Brusselse gemeenten aan hun GMP begonnen en heeft een negende zopas het studiebureau aangesteld dat de analyse zal uitvoeren. De meeste van die gemeenten hebben reeds fase 1, 2 en 3 doorlopen maar enkel Sint-Jans-Molenbeek heeft de werkzaamheden afgerond met een vierde fase met het oog op de goedkeuring van het plan. Ter herinnering: het GMP is gebaseerd op het GemOP en omvat de doelstellingen en/of verplichtingen uit het GewOP, het GBP, het IRIS-plan, het Geluidsplan en het ontwerp van Luchtplan. Fase 1 heeft betrekking op de stand van zaken, de diagnose en de vastlegging van de doelstellingen. Fase 2 gaat over de uitwerking van verschillende scenario's (waaronder een scenario « duurzame mobiliteit ») en fase 3 behandelt het actieplan.

De Mobiliteitsgids zal in een volgend nummer een gedetailleerdere analyse van de GMP brengen.

COLLOQUIUM FIETS EN GEMEENTEN VAN 7 MAART

“Het fietsverkeer plannen is het ook vooruithelpen”

Door Pierre-Jean Bertrand (BUV)

Dit colloquium wil alle fietsspecialisten van gemeenten, gespecialiseerde verenigingen, politiezones en gewestelijke overheden samenbrengen om een overzicht te schetsen van de lopende acties en om goede praktijken uit te wisselen bij de uitvoering van het Fietsbeleidsplan 2005-2009. Meer dan 80 personen namen deel aan de plenaire zittingen en workshops, die plaatsvonden in een open en constructieve sfeer.

Terug vaker op de fiets

In de voormiddag hadden we het genoegen om Oskar Balsiger uit Bern te mogen verwelkomen. Hij wordt beschouwd als één van de voorlopers van de beweging om de fiets te doen terugkeren naar de stad als volwaardig verplaatsingsmiddel.

Met zeer concrete voorbeelden toonde hij ons hoe de fiets in het stadsverkeer kan worden geïntegreerd. Hierbij ging hij het probleem van de kruispunten niet uit de weg. Een belangrijke les was dat verkeersinrichtingen en hun gebruik steeds in een open sfeer geëvalueerd en geobserveerd moeten worden om de nodige aanpassingen

te kunnen doorvoeren. Deze fase komt momenteel te weinig tot uiting in onze acties.

We moeten herhalen dat er misschien niet veel fietsers zijn op bepaalde plaatsen omdat de voorwaarden voor fietsgebruik niet bevredigend zijn, vandaar ook de titel van zijn tussenkomst: "het fietsverkeer plannen is het ook vooruithelpen".

Degelijke inrichtingen

In het tweede deel van de voormiddag kwam een thema aan bod dat alle fietsers na aan het hart ligt, namelijk het gebruik van asfalt op zoveel mogelijk fietspaden.

De heer Patrick d'Haese, Directeur van de Fietsersbond toonde met veel praktijkvoorbeelden het slechte comfort van inrichtingen die normaal bedoeld zijn voor fietsers: te hoge borduren, wegbedekking in straatsteen of betonplaat, enz.

Hij benadrukte verder dat het geen overdreven eis is van de fietsers, maar een echt veiligheidsprobleem.

Al deze niet doordachte fietswegen houden voor de fietsers risico's in op valpartijen, rugklachten, defecten aan de fiets (gevlugeld wiel, defecte verlichting, platte banden, ...).

Na de diagnose stelde de heer Tony

De Jonghe, van Benelux-Bitume, in een constructief antwoord, de diverse gebruikswijzen van asfalt voor, rekening houdend met het type en de kleuren.

We hopen dat de wegbeheerders goed begrepen hebben dat fietsers volwaardige weggebruikers

zijn en dat ze evenveel respect verdienen als automobilisten bij de zorg die uitgaat naar de wegbedekking.

Het BUV maakte van deze gelegenheid gebruik om de verwezenlijkingen op gewestwegen voor te stellen, de aanleg van fietsopstelvakken, fietspaden, fietssuggestiestroken met visgraten en BEV's op gewestelijke fietsroutes.

In de Mobiliteitsgids 8/2005 kreeg u reeds een overzicht van de resultaten van het fietsobservatorium. Deze resultaten tonen duidelijk aan dat nadat deze aanpassingen zijn doorgevoerd, het aantal fietsers toeneemt.

Gemeentelijke fietscommissie

Met de titel "Snel en vlot voor oktober 2006" herhaalt de voorzitter van GRACQ ons dat de gemeenten eveneens een sleutelrol spelen bij de promotie van de fiets in ons gewest.

Een gemeentelijke fietscommissie is een onmisbare troef om een lokaal beleid uit te werken dat daadwerkelijk beantwoordt aan de noden. Eén of twee gemeentelijke fietsroutes, fietsparkings, onderhoud van bestaande fietspaden, "Dring dring", het fietsbrevet in scholen, ... ; met een fietscommissie kan dit alles vóór 8 oktober 2006 gerealiseerd worden!

Praktische workshops

Van de workshops onthouden we vier essentiële thema's:

1. de fietsdiefstallen, met een opmerkelijke uiteenzetting van Luc Coveliers, die u kunt terugvinden in de Mobiliteitsgids van februari 2006, waaruit blijkt dat het absoluut noodzakelijk is om preventie te coördineren en ook de manier waarop een diefstaldossier wordt behandeld; hij pleit onder meer voor de oprichting van een centrale opslagplaats voor alle gemeenten;
2. stedelijke busbanen met gemengd fietsverkeer waren het



Een werkgroep in actie (BUV)

onderwerp van een uiteenzetting van Miguel Vertriest van het BIVV. Deze uiteenzetting zal verschijnen in één van de brochures van het fietsvademeccum, omwille van het belang van het onderwerp. De gemeentelijke mobiliteitsplannen zullen vaak resultaten in de noodzaak, om op éénzelfde as, het openbaar vervoer en de fiets te bevorderen;

3. in de workshop bedrijfsvervoersplannen, geleid door de Directie vervoerbeleid en Pro Velo, werd herhaald dat het potentieel enorm is, vooral als men overgaat tot de uitwerking van bedrijfsvervoersplannen (te promoten acties). De deelnemers aan het colloquium ontvingen de brochure "Fietsen naar je werk", te verkrijgen bij de Directie Vervoerbeleid (pjbertrand@mrbc.irisnet.be). Dit vormt een efficiënt instrument om iemand aan te sporen om voor het woon-

werkverkeer te kiezen voor de fiets;

4. Fiets en handel: deze workshop wilde goede informatie te verschaffen over de promotiecam-

details kunt u zich wenden tot GRACQ.

Het tweede colloquium werd afgesloten met heel wat open werven.

De vele realisaties en acties waren een grote stimulans voor iedereen. Het slotwoord was voorbehouden voor Alain Vandenplas, die sprak in naam van Minister Pascal Smet.

Misschien hebt u ook, tussen nu

en maart 2007, acties gevoerd waarvan u de resultaten met anderen wenst te delen. Aarzel dus niet om contact op te nemen met de heer P-J Bertrand voor het volgende colloquium.

Alle uiteenzettingen zijn terug te vinden op www.velo.irisnet.be.

Contact :

pjbertrand@mrbc.irisnet.be



Plenaire zitting en de sprekers (BUV)

pagne om de fiets te gebruiken om boodschappen te doen. Deze actie is zeer belangrijk om buurtwinkels te herwaarderen, de convivialiteit van openbare plaatsen nieuw leven in te blazen en fysieke inspanning te bevorderen tijdens verplichte activiteitenvormen, zoals boodschappen doen. Deze actie vindt plaats in september van dit jaar in zes gemeenten. Voor meer

Participatie ten dienste van mobiliteit

Door Camille Thiry (IEB) Inter-Environnement Brussel stelt het resultaat voor van de participatieve actie die werd georganiseerd met de bewoners van Anderlecht, Evere en Jette rond Gemeentelijke Mobiliteitsplannen.

Gedurende twee jaar hebben de BRAL en Inter-Environnement Brussel, in samenwerking met de gemeenten Anderlecht, Evere en Jette en drie studie bureaus, een project van burgerparticipa-



Participatie in actie (Bron : IEB)

tie uitgewerkt rond Gemeentelijke Mobiliteitsplannen. Dit project was een gelegenheid om verschillende instrumenten te testen die de bevolking betrekken bij de uitwerking van een gemeentelijk beleid voor duurzame mobiliteit.

Onze conclusies ...

Het belang van burgerparticipatie ligt op verschillende niveaus:

- Een beter relatie tussen de politieke overheid en de burgers. Deze worden gehoord, voelen zich betrokken en zien dat er rekening wordt gehouden met hun opmerkingen / suggesties / vragen. Ze begrijpen de doelstellingen die door de Gemeente worden nagestreefd beter, alsook de doelstellingen van duurzame mobiliteit.

- Een gestructureerde uitwisseling tussen omwonenden, handelaars, gebruikers. Dit maakt een debat mogelijk over ideeën, een uitwisseling van ervaringen, een sensibilisering rond andere mobiliteitsgedragingen. De burgers zijn een weerspiegeling van de noodzaak en moeilijkheid om verschillende mobiliteitsvisies te verzamelen.
- Een kwalitatieve verbetering van het project na vragen, opmerkingen, adviezen en suggesties van burgers.



De omwonenden meer betrekken vanaf de uitwerking van een project? Een interessante piste om in Brussel te volgen! Deze betrokkenheid kan verschillende vormen aannemen, vanaf het ogenblik dat de "participatieve" spelregels worden nageleefd. Verbeelding en eenvoud, aangepaste instrumenten, politieke wil ... Aan u om het spel te spelen!

Geïnteresseerd?

Om de instrumenten en realisaties te verspreiden die tijdens het project zijn uitgewerkt, hebben we geprobeerd een concreet antwoord te geven op de volgende vragen: Wat is het nut van een participatief proces? Hoe en wanneer dit proces toepassen? Wat betekent "participatie" concreet? Het antwoord op al deze vragen hebben we geformuleerd in een brochure met als titel «Mobiliteit en participatie, een duurzame tandem». Deze brochure is bedoeld voor politici, stedenbouwkundigen, architecten, mobiliteitsadviseurs, besturen ... U vindt er enkele praktische reflecties in terug over burgerparticipatie (definitie van verschillende niveaus, spelregels), alsook een toolbox.

niveaus, spelregels), alsook een toolbox.

Wenst u onze brochure "Mobiliteit en participatie, een duurzame tandem" te ontvangen? Contacteer ons op 01/223 01 01 of camille.thiry@ieb.be.

Het gewestelijk groen netwerk, een instrument om de zachte mobiliteit in het Brussels Gewest te bevorderen

Door **Rachelle Rubert (BIM)**

Het gewestelijk groen en blauw netwerk

In een stedelijke omgeving bieden de groene ruimten interessante mogelijkheden voor de ontwikkeling van een beveiligde zachte mobiliteit, afgeschermd van het wegverkeer.

Het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) heeft een netwerk gerealiseerd voor voetgangers en fietsers waarin zoveel mogelijk groene ruimten van de stad zijn gebruikt. Dit gewestelijk groen netwerk is bedoeld voor ontspanning en vrije tijd.

Dit multifunctioneel netwerk wil zowel recreatie als mobiliteit ondersteunen, biodiversiteit verhogen en stedelijke landschappen verfraaien.

Het blauw netwerk is nauw verbonden met het groen netwerk en levert hiertoe een bijdrage. De doelstellingen van het blauw netwerk zijn het afvoeren van zuiver water via het oppervlaktetnet en de controle van de waterkwaliteit; de recreatieve en visuele rol van waterlopen verbeteren; de ecologische rijkdom van rivieren, waterkanten en vochtige omgevingen ontwikkelen.

De groene en blauwe netwerken kaderen in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) en dragen bijgevolg ook bij tot de stedenbouwkundige evolutie van Brussel. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (BBP) heeft zoveel ruimte gereserveerd als nodig is voor de realisatie.

De gewestelijke groene wandeling

De groene wandeling maakt deel uit van het groen netwerk. Het betreft een perifeer parcours in een lus, van 63 km, dat de natuurlijke en semi-natuurlijke groene ruimten van de tweede kroon met elkaar verbindt.

De groene wandeling zit in een studie- en aanlegfase door het BIM. Het tracé zou moeten dienen als structurerende as voor de meer lokale wandelroutes. De aanpassingen zijn vooral bedoeld om de wandelroute te beveiligen en lees- en bruikbaar te maken. Er wordt eveneens rekening gehouden met de verschillende doelstellingen van het groen en blauw netwerk. De wandeling past zich volledig aan de verschillende doorgangplaatsen aan, om de historische, visuele en ecologische kwaliteiten te bewaren. Om een maximale toegankelijkheid te realiseren moet er ook rekening gehouden worden met personen met een beperkte mobiliteit.



Bron: BIM

De aanleg van 63 km van de groene wandeling is een werk van lange adem. Het BIM moet kiezen tussen lokale sites die ingericht moeten worden. De prioriteit gaat uit naar groene ruimte, sites waarover het BIM de zeggenschap heeft, verbindingswegen tussen stukken groene ruimte, ...

De gewestelijke dimensie van de groene wandeling vereist de samenwerking met andere stedelijke actoren (gemeenten, Bestuur van Uitrustingen en Verplaatsingen, Koninklijke Schenking, ...) voor de uitvoering. Om een coherent resultaat te behalen over het volledige parcours, levert het BIM een dossier van schetsen zodat de doortocht van de groene wandeling in toekomstige projecten kan worden geïntegreerd.

Het BIM heeft reeds meerdere sites ingericht: de Engeland Straat langs de natuurreservaten van Kinsendael en Kriekenput in Ukkel, de Silex weg in Watermaal-Bosvoorde, de plaatsing van passerelles en verlichting op de wandeling op de

spoorweg Brussel - Tervuren tussen Oudergem en Sint-Pieters-Woluwe, de blootlegging van de Woluwe in Sint-Lambrechts-Woluwe, de Kippenweg in het Park van Pede in Anderlecht, ...

De Pinnebeek dreef in het bos van Soignes wordt momenteel aangelegd.

Meerdere werven zijn gepland voor 2006-2007: de Keyenbempt en het Engeland plateau te Ukkel, de verlenging van de wandeling op de spoorweg Brussel - Tervuren tot aan het station Delta te Oudergem en de heraanleg van de toegangswegen, het Walckiers park in Schaarbeek, het populierenbos Nestor Martin in Ganshoren, de Zavelenberg in Sint-Agatha-Berchem, de beveiliging van gevaarlijke wegen.

Bewegwijzering van de Groene Wandeling

Het BIM heeft een reeks wegwijzers uitgewerkt voor alle wandel- en fietsroutes in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze instrumenten omvatten stadsmeubilair en specifieke pictogrammen.

Op de pictogrammen kan de afstand worden ingeschat en ook de wegge-

bruikers waarvoor de wandelingen zijn ingericht:

- blauw: intergewestelijke route doorheen het hele Brussels Hoofdstedelijk gewest om andere gewesten of landen te bereiken;



- groen: route over lange afstand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (groene wandeling, ...);



- oranje: lokale wandeling over korte afstand in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (gemeentelijke wandelingen, ...).



Vanaf het ogenblik dat een deel van de groene wandeling een voldoende hoge kwaliteit en bruikbaarheid heeft behaald, zelfs al is de route nog niet perfect, zorgt de bewegwijzering voor leesbaarheid van dit traject.

Besluit

Om de groene wandeling te verbeteren en leesbaar te maken, zal het BIM het volledige parcours bewegwijzeren vóór 2009 en een maximum aantal prioritaire sites inrichten.

Niettemin zal de realisatie van de groene wandeling in het bijzonder, en het groen netwerk in het algemeen, enkel werkelijkheid worden indien de verschillende stedelijke actoren en ook de bewoners hun steentje bijdragen. Iedereen kan immers een stukje natuur creëren: voorgevels, daken, balkons en terrassen opvrolijken, bomen planten in tuinen, ... Initiatieven die bijdragen tot de verfraaiing van de stad en die biodiversiteit stimuleren.

Contact: rru@ibgebim.be

Depenalisering van de parkeerovertredingen. Deze keer de goede keer?

Door Erik Caelen (VSGB)

In het Belgisch Staatsblad van 27 maart 2006 verscheen bijna onopgemerkt het zo lang verwachte uitvoeringsbesluit in verband met de depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen. Het uitvoeringsbesluit (het K.B. van 22 maart 2006) bepaalt dat vanaf 31 maart 2006 het parkeren met beperkte parkeertijd, het betalend parkeren en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet strafrechtelijk worden bestraft, behoudens het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren, en bedrog met de parkeerschijf.

Deze nieuwe formulering van de gedepenaliseerde overtredingen kwam op vraag van de verenigingen van steden en gemeenten. De vorige bepaling van de gedepenaliseerde overtredingen was immers niet waterdicht en liet nogal wat ruimte over voor interpretatie. De bedoeling van de wetgever was om enkel het bewonersparkeren, het betalend parkeren en het parkeren in een blauwe zone te depenaliseren. Bij het lezen van de vorige wetbepaling vonden sommigen dat artikel 27 in zijn geheel gedepenaliseerd was, dus ook het langer dan 8 uur na elkaar parkeren van vrachtwagens binnen de bebouwde kom, het langer dan 3 uur na elkaar parkeren van reclamevoertuigen en het langer dan 24 na elkaar parkeren van een voertuig dat niet meer in staat is om te rijden. Nog anderen, zoals de parketmagistraten, vonden dan alweer dat niet alleen artikel 27 gedepenaliseerd was, maar ook het halfmaandelijks beurtelings parkeren en alle overtredingen in verband met het niet naleven van borden betreffende het stilstaan en parkeren, voor zover er een parkeerduurbepanking wordt ingesteld door een onderbord.

Op het terrein stelde deze brede interpretatie veel problemen voor de gemeentebesturen en de politiediensten. Een voertuig dat bijvoorbeeld geparkeerd stond

op een laad- en loszone kon strafrechtelijk niet bestraft worden. Anderzijds kon het voertuig niet worden weggesleept door een gemeentelijke parkeerwachter omdat deze laatste geen bevoegde persoon is.

De wijziging van de wet stelt een einde aan deze interpretatie. Uit goede bron hebben we ook vernomen dat het Parket een circulaire zal opsturen naar de politiediensten waaruit zal blijken dat de volgende overtredingen niet meer zullen worden vervolgd omdat deze gedepenaliseerd zijn:

- het parkeren op een plaats voorbehouden voor bewoners;
- het parkeren in een blauwe zone of op de plaatsen waar een blauwe zone reglementering van toepassing is;
- het betalend parkeren;
- het parkeren op plaatsen voorzien van borden E9 op voorwaarde dat een onderbord of een opschrift de parkeerduur beperkt (bijvoorbeeld bord "P", parkeren toegelaten, met onderbord "max 30 minuten")



Misschien hadden al deze strubbelingen kunnen vermeden worden indien van meet af aan alle partners, dus ook de steden en gemeenten, rond de tafel hadden gezeten toen deze wetteksten werden voorbereid! Een gewaarschuwd man?

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Duurzaam vervoer, een Europese prioriteit.

De toename van vervoer loskoppelen van economische groei.

Door Jean-Michel RENIERS (VSGB)

Bron: Inforegio nr. 18, "Vervoer als motor van regionale ontwikkeling", december 2005, Europese Gemeenschappen

Als er één sector is die nauw verbonden is met het Europese beleid, is het wel de vervoerssector. De cijfers liegen er niet om: de tussenkomst van het Europees fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds bedroeg tussen 1994 en 2006 bijna 60 miljard euro (waarvan 35 miljard voor de periode 2000-2006).

Vervoer is de drijvende kracht achter de Europese economische activiteit en cohesie en zorgt voor de vestiging van bedrijven, de uitstraling van hoogtechnologische centra of toerisme, economische groei en werkgelegenheid. Dit is nog niet alles: vervoer zorgt voor Europese territoriale cohesie, vormt een belangrijke schakel in het sociale leven en is een voorwaarde voor levenskwaliteit en werk, zowel in steden als in landelijke gebieden.

De Europese uitbreiding en het nieuwe nabuurschapsbeleid van de EU, maar ook de groeiende mobiliteitsbehoeften van « Jan met de Pet », zullen in de komende jaren onvermijdelijk zorgen voor een toename van de behoefte aan vervoer. Toch bestaat de uitdaging niet in het aan elkaar knopen van kilometers. Vervoer staat op het kruispunt met duurzame ontwikkeling en moet gekaderd zijn in een globale aanpak die rekening houdt met de reële impact van de vervoersinvesteringen en het behoud van lokale activiteiten en banen, een evenwichtige en policentrische ontwikkeling van het grondgebied, de vermindering van de overlast voor de natuurlijke en menselijke omgeving.



Gemoderniseerd kanaal in de omgeving van Coevorden (N) (Bron : Europese Commissie)

Ten overstaan van de vervuiling en opstoppingen veroorzaakt door het wegverkeer moeten we intermodaal vervoer bevorderen, het openbaar vervoer promoten, de economie en diversificatie van energiebronnen aanmoedigen, zuivere vervoers technologieën stimuleren, onderzoek, ontwikkeling en innovatie ondersteunen. Kortom, alle kansen bieden aan « duurzame mobiliteit ».

Een onrustwekkende diagnose

Een degelijke vervoersinfrastructuur is essentieel voor een gezonde maatschappij en een sterke economie. Het laat vrij verkeer van goederen, diensten en personen en mogelijkheden voor inter- en intraregionale verbindingen toe. Ook zorgt een goede infrastructuur voor de nodige arbeids-, studie- en vrijetijdsmobiliteit. Niet voor niets vormen investeringen in vervoer al sinds jaar en dag een prioriteit in het structuur- en cohesiebeleid van de Europese Unie.

Vervoer heeft echter ook een aanzienlijke invloed op gezondheid en milieu, zeker als het gaat om het broeikas effect, luchtvervuiling, geluidshinder, ruimtelijke ordening en verstoring van de natuurlijke habitats. Bovendien vallen er jaar-

lijks vele doden bij verkeersongevallen.

Nog afgezien van de economische verliezen die ermee gepaard gaan, wijzen deze problemen nog eens op het — essentiële — belang van duurzaamheid. Uit de huidige ontwikkelingen in het vervoer blijkt echter dat het "laissez faire" in de praktijk en in het beleid zijn langste tijd gehad heeft.

Aan de groei van het vervoer komt voorlopig nog geen eind. Bij het personenvervoer wordt deze groei bepaald door de mate waarin de auto wordt gebruikt. In de meeste EU-landen wordt een stabilisering van de autodichtheid verwacht, al zal het in de nieuwe lidstaten nog wel even duren voor het zover is. Tot 2010 zal het aantal auto's in de EU nog fors stijgen. Bij het goederenvervoer leiden de economische groei en moderne transportmethodes (zoals "just in time" en "flowproductie") voor meer vracht. Naar verwachting zal alleen al het vrachtwagenverkeer in 2010 bijna 50 % hoger liggen dan in 1998.

Doordat de meeste groei bij het weg- en luchttransport terecht komt, zal de ongelijke spreiding tussen de vervoersmodaliteiten

Adresboekje

De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Wij hebben voor u een handig overzicht gemaakt van de adresgegevens van de mobiliteitsambtenaren van de 19 Brusselse gemeenten. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	Anderlecht	02/800.07.78	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	kopdekamp@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@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
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
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.36.24	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	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaarbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccl.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	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

verder toenemen. Dit heeft dan weer meer brandstofverbruik, geluidshinder en behoefte aan ruimte voor de infrastructuur tot gevolg.

Deze analyse gaat niet alleen voor de Europese Unie, maar geldt voor bijna alle ontwikkelde economieën. Ook met extra maatregelen tegen de negatieve gevolgen van het toenemende vervoer kan er zonder veranderende gewoontes en nieuw beleid niet tegelijkertijd aan de roep om duurzame oplossingen en aan de behoeften van de uitdijende vervoerssector worden voldaan. Zo zou milieuduurzaamheid mede als criterium moeten gelden voor communautaire steun in het kader van het cohesiebeleid.

De ommezwaai van Göteborg

In mei 2001 benadrukte de Europese Raad van Göteborg nogmaals het belang van duurzame ontwik-

keling, één van de hoofddoelstellingen uit de Verdragen van de Europese Unie. Tevens voegde de Raad milieuduurzaamheid als nieuwe dimensie aan de Lissabon-strategie voor concurrentievermogen en werkgelegenheid toe. Voorts heeft de Raad opgeroepen tot een duurzaam vervoersbeleid door het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmethodes te stimuleren en de kosten voor milieu en maatschappij door te rekenen aan de gebruiker. Hiermee wordt de strijd aangeboden tegen de toename van het wegverkeer, de opstoppingen, de geluidshinder en de vervuiling. In dit verband werd van duurzaam vervoer één van de pijlers van de communautaire strategie voor duurzame ontwikkeling gemaakt. Eén van de hoofddoelstellingen van het Europese vervoersbeleid is het geleidelijk ontkoppelen van vervoerstoename en economische groei.

Voor een duurzaam vervoersstelsel is niet alleen nieuwe infrastructuur nodig, maar moet ook worden geïnvesteerd in een efficiënter en milieuvriendelijker gebruik van de bestaande infrastructuur. Duurzaam vervoer vereist dus een bundeling van allerhande beleidsinitiatieven, waaronder ook ondersteunende regelgeving (bijvoorbeeld meer gebruik van "reële" prijzen voor de vervoersgebruikers op basis van de negatieve externe gevolgen, zoals het broeikas-effect), en raakt onder andere aan domeinen die dicht tegen het regionale beleid aanleunen (zoals het beheer van stadsontwikkeling).

Bij regionaal beleid in het teken van sociale en economische cohesie moet dan ook rekening worden gehouden met de milieuduurzaamheid van de te financieren nieuwe infrastructuur, zeker als deze helpt bij de omschakeling naar ander vervoer. Ver-

der dient er steun te worden geboden aan projecten ter verbetering van de bestaande vervoersinfrastructuur, zoals de "intelligente vervoerssystemen" ("Intelligente vervoerssystemen" (IVS) omvatten een scala aan technieken om het vervoer veiliger, efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker te maken zonder de bestaande infrastructuur te moeten wijzigen), interoperabiliteit en intermodaliteit. Het accent moet ook worden gelegd op duurzaam stadsvervoer. Ten slotte dient te worden gekozen voor infrastructuur op plaatsen waar de plannen, maatregelen of voorwaarden aanwezig zijn om de economische groei te kunnen stimuleren.

We moeten begrijpen dat het uitwerken van een ecologisch duurzaam vervoerssysteem een proces van lange adem is. In haar witboek over vervoer («Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen», COM (2001) 370) heeft de Europese Commissie een visie over dertig jaar uitgewerkt. De eerste maatregelen op weg naar deze doelstellingen zouden echter onmiddellijk moeten worden uitgevoerd. Zo heeft de Commissie de behoefte benadrukt aan daadkrachtiger beleid om de negatieve gevolgen van het groeiende vervoersaanbod tegen te gaan. Het witboek stelt drie soorten maatregelen voor: a) prikkels voor de overstap van weg- naar minder milieuschadelijk vervoer; b) aanleg van infrastructuur die tot minder vraag naar ver-

voer leidt en uiteindelijk gepaard gaat met gebruikersprijzen waarin alle maatschappelijke kosten worden verrekend; c) ondersteuning van initiatieven voor een gezonder stadsmilieu en een betere ruimtelijke ordening.

Acties ter ondersteuning van duurzaam vervoer tussen 2000-2006

Overeenkomstig de algemene bepalingen van de structuurfondsen voor de periode 2000-2006 (Artikel 10 (3) van Verordening (EG) nr. 1260/1999 van de Raad) worden in de oriëntaties van de Commissie de lidstaten aanbevolen om de door de Europese Unie medegefinancierde vervoersprojecten op te nemen in coherente strategieën voor duurzaam vervoer.

Zo heeft één van de vier hoofdaanbevelingen van de Commissie uit 1999 voor het vervoer in de huidige programmeringsperiode betrekking op duurzaamheid. De aanpak van de negatieve gevolgen van vervoer moet gelijk opgaan met een stimulering van duurzamere vervoersmethodes. Vooral de programma's voor regionale ontwikkeling zouden aan moeten sluiten bij het streven van de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen omlaag te brengen. Hierbij dient de aandacht allereerst uit te gaan naar het wegen- en luchtvervoer. Het realiseren van deze doelstellingen is echter de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

Bij de aanpassing van de oriëntaties in 2003 zijn de voornaamste principes overgenomen uit de door de Europese Raad van Göteborg aangenomen strategie voor duurzame ontwikkeling. De Commissie stelt voor om bij de tussentijdse evaluatie van de programma's zo veel mogelijk uit te gaan van de oriëntaties in hun gewijzigde vorm. Om de doelstellingen van Göteborg daadwerkelijk dichterbij te brengen is er voor de uitvoering van deze gewijzigde oriëntaties en voorgestelde maatregelen echter meer tijd nodig dan de huidige programmeringsperiode biedt.

Uit de beschikbare gegevens blijkt dat het wegvervoer in de programma's voor de regio's uit doelstelling 1 nog altijd meer dan de helft van het bedrag aan vervoersinvesteringen opsloort. In de regio's uit doelstelling 2 krijgt deze sector eveneens het meeste geld toebedeeld, zij het in geringere mate (42 %). De vervoersmodaliteiten die als minder schadelijk voor duurzame ontwikkeling worden beschouwd trekken ongeveer 40 % van de geplande middelen uit doelstelling 1 aan, tegenover 57 % onder doelstelling 2.

Uit deze cijfers blijkt dat investeringen in andere sectoren dan wegen- en luchtvaart in de regio's uit doelstelling 2 de boventoon voeren. In de regio's uit doelstelling 1 vertegenwoordigen deze twee sectoren samen daarentegen 40 % van het totaal, een resultaat dat onder het gewenste evenwicht ligt. Voor de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen voor een efficiënt beheer van de verkeersstromen is 114 miljoen euro uitgetrokken.

Het moge duidelijk zijn dat de moeilijke bereikbaarheid van de vaak afgelegen regio's uit doelstelling 1 en de komst van de nieuwe lidstaten oorzaak zijn van de sterke tendens om te investeren in het wegennet, één van de hoofdoorzaken van de uitstoot van broeikasgassen.

De toetreding van de tien nieuwe lidstaten is geen bepalende factor in dit scenario geweest, maar heeft wel bijgedragen aan de huidige si-



*In Hasselt is het openbaar vervoer gratis sinds 1997
(Bron : Europese Commissie)*

tuatie. Kreeg het spoor in deze landen voorheen nog voorrang op het wegennet, met de intrede van de markteconomie is deze verhouding omgeslagen. Het goederenvervoer werd in korte tijd overgeheveld van spoor naar weg. Door het toenemende privé-vervoer moet er meer ruimte voor het verkeer worden gemaakt om tegemoet te kunnen komen aan de nieuwe behoeften van een veranderende economie. Hierdoor steeg de vraag naar wegvervoer aanzienlijk.

Over het geheel genomen tonen de infrastructuurprogramma's uit de huidige periode een voortzetting aan van de trend uit de afgelopen tien jaar in de verhouding tussen de vervoersmodaliteiten. Er is vooral geïnvesteerd in infrastructuur voor het wegvervoer.

Ondanks dit overwicht van investeringen in het wegennet, hoe dan ook broodnodig voor de bereikbaarheid van minder ontwikkelde regio's, zijn er in de programma's voor 2000-2006, met name in de openbaarvervoerssector, ook tal van voorbeelden van milieuvriendelijke vervoersprojecten te vinden.

Deze analyse geldt voor de programmering zoals die er nu uitziet. Hierin zouden zich nog wijzigingen kunnen voordoen naarmate de Göteborg-strategie verder wordt omgezet in de verschillende programma's. Ook zou het eerder geschetste scenario in de cohesielanden (Griekenland, Spanje, Portugal en sinds mei 2004, Tsjechische Republiek, Estland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Slovenië en Slowakije) waarschijnlijk anders uitvallen vanwege de aanzienlijke investeringen in de spoor- en havensector dankzij de financiële steun uit het Cohesiefonds.

Ongeacht de resultaten aan het einde van de huidige periode zullen de Europese fondsen in elk geval weer afgestemd moeten worden op de strategische doelstellingen van de EU, met duurzaamheid als één van de factoren die het communautaire beleid zijn meerwaarde bezorgen. Dit zou ook richtinggevend moeten zijn voor de toekomstige oriëntaties.



De tram van Wolverhampton (Verenigd Koninkrijk) kadert in een operatie van stadsvernieuwing (Bron : Europese Commissie)

Perspectieven na 2006

In de voorstellen voor verordeningen en strategische oriëntaties ter hervorming van het cohesiebeleid na 2007 wordt ervan uitgegaan dat groei en werkgelegenheid uitsluitend mogelijk zijn door het bedrijfsleven toegang te bieden tot een degelijke vervoersinfrastructuur. Moderne en milieuduurzame infrastructuur is sterk bepalend voor de aantrekkingskracht van de regio's.

Voor een optimaal resultaat uit de vervoersinvesteringen zou de steun van de structuurfondsen en het Cohesiefonds aan een aantal principes moeten voldoen.

Ten eerste zijn er objectieve criteria nodig om te bepalen waar en hoeveel er in infrastructuur moet worden geïnvesteerd. Zo zouden de mogelijke gevolgen moeten worden gemeten aan de hand van het ontwikkelingsniveau, het soort economische activiteit, de dichtheid van de infrastructuur of de mate van dichtslibbing in de betreffende regio. Om een idee te krijgen van de maatschappelijke effecten van het project zou ook de milieudruk nauwkeurig moeten worden berekend.

Ten tweede zou het principe van milieuduurzzaamheid overeenkomstig het witboek zo veel mogelijk in acht moeten worden genomen. Het terugdringen van het overheersende wegvervoer door meer plaats te maken voor alternatieve vervoers-

modaliteiten en gecombineerd vervoer zou één van de voornaamste doelstellingen moeten zijn.

Ten derde zou er met het oog op de interoperabiliteit in het kader van het ERTMS-systeem (European Rail Traffic Management System) bijzondere aandacht moeten worden besteed aan de modernisering van het spoornet in de groeiregio's door voorrang te geven aan een aantal zorgvuldig geselecteerde trajecten.

Ten vierde zouden de investeringen in de vervoersinfrastructuur gepaard moeten gaan met een gedegen en sterk veiligheidsgericht verkeersbeheer op basis van de nationale en communautaire normen. De nationale en regionale strategieën zouden mede ingegeven moeten worden door de behoefte aan een evenwichtigere en milieuvriendelijkere verdeling tussen de vervoersmodaliteiten. Een verdeling waarin economie en milieu met elkaar in balans worden gebracht. Tevens zouden deze strategieën ruimte moeten bieden aan de intelligente vervoerssystemen en multimodale platforms, met voorop de ERTMS en Sesame-technologieën (gemeenschappelijk Europees systeem voor het beheer van het luchtverkeer).

Info: http://ec.europa.eu/comm/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag18/mag18_nl.pdf

Intermodaliteit, interoperationaliteit: twee pijlers van duurzaam vervoer

In het witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010” is de weg uitgestippeld naar een meer milieubepaald evenwicht tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.

De behoefte aan mobiliteit neemt in de Europese Unie veel sneller toe dan de capaciteit van de infrastructuur, met steeds meer verkeersopstoppingen op de voornaamste wegen spoortrajecten en dichtslibbing van stad en luchtruim tot gevolg. Tegelijkertijd laten de verbindingen met de perifere regio's nog altijd te wensen over. Een ander negatief effect is dat de verwachte verkeersgroei zonder snel drastisch ingrijpen vooral tot meer drukte op de wegen leidt en in mindere mate terechtkomt bij milieuvriendelijkere vervoersmodaliteiten, zoals het spoor en de kustvaart.

Hoe kan er efficiënt op de behoefte aan mobiliteit worden ingespeeld en tegelijkertijd greep worden gekregen op de negatieve aspecten van vervoer? Als antwoord op deze vraag is in het witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010" (2001) de koers uitgezet naar een meer door het milieu gedicteerd evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten in 2010. Deze doelstelling is de tastbaarste bijdrage die de Commissie aan duurzame ontwikkeling, aan de naleving van het Kyoto-protocol en aan de continuïteit van de energievoorziening in de EU kan leveren. Doel is onder andere om het verbruik van fossiele brandstoffen fors terug te dringen en daarmee de uitstoot van CO₂ tegen te gaan, waarvan 28 % afkomstig is van het vervoer.



Bron : Europese Commissie

Intermodaliteit. Bij de ontwikkeling van krachtige alternatieven voor het wegvervoer neemt "intermodaliteit" een vooraanstaande plaats in. De tijd van losse initiatieven is voorbij. Er zijn maatregelen nodig voor een betere bundeling van vervoersmodaliteiten met sterke capaciteitsmogelijkheden in een efficiënt beheerde mobiliteitsketen waarvan alle schakels goed in elkaar grijpen. Dit is een essentiële voorwaarde om opstoppingen en vervuiling aan te pakken en een betere kosten-effectiviteitsverhouding tot stand te brengen in het gebruik van de energiebronnen. Hiertoe moet in het bijzonder meer werk worden gemaakt van het spoor, de kustvaart en de binnenvaart. De cijfers spreken voor zich: over 1 km afstand kan met 1 kg olie 50 ton vracht per vrachtwagen, 90 ton per spoor en 127 ton per schip worden vervoerd.

Interoperabiliteit. Dit intermodaliteitsbeleid kan alleen vruchten afwerpen indien blijvend werk wordt gemaakt van de technische harmonisatie en de "interoperabiliteit" van de systemen.

Het communautaire "Marco Polo"-programma moet ervoor zorgen dat intermodaliteit geen loze kreet blijft, maar een concurrentieversterkende en economisch gezonde realiteit wordt. De 13 beste acties uit de eerste cyclus van het programma zijn erop gericht 13,6 miljard ton/km vracht van de overvolle wegen over te hevelen naar andere vervoersmodaliteiten. Zo zou vracht in 13 uur tijd met snelle schepen van de haven van Genua naar die van Barcelona moeten worden vervoerd. Hiermee zouden de wegvervoerders een aantrekkelijk geprijsd alternatief krijgen waarmee ze de drukste Europese snelwegen kunnen vermijden. In juli 2004 heeft de Europese Commissie een tweede "Marco Polo"-pakket voor de periode 2007-2013 gepresenteerd. "Marco Polo II", goed voor een budget van 740 miljoen euro, omvat nieuwe acties, zoals de "zeesnelwegen" en een aantal verkeersontmoedigende maatregelen, en beslaat eveneens de aan de EU grenzende landen. De Commissie schat dat elke geïnvesteerde euro minstens 6 euro winst voor milieu en maatschappij zal opleveren.

De intermodaliteit dient gepaard te gaan met nieuwe technologieën om de capaciteit van de vervoersnetten te vergroten, de mobiliteit te vereenvoudigen en de veiligheid in alle sectoren te bevorderen. Deze verbeteringen zijn essentieel voor de technische interoperabiliteit van de vervoerssystemen, met name als het gaat om telematica, tolwegen, luchtverkeersbeheer en de verschillende spoornetwerken. Na jaren onderzoek is nu met de uitvoering begonnen. De Commissie acht daarmee de tijd rijp voor drie van haar meest ambitieuze industriële projecten: het systeem voor satellietgestuurde radionavigatie "Galileo", het Europese systeem voor het beheer van het spoorverkeer (ERTMS) en het industriële project Sesame. Dit laatste betreft het operationele instrument ter begeleiding van de wetgeving inzake het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

Anderlecht beheert de verkeerstekens « à la carte »

Door **Alix Van Cauwenberghe (Espaces Mobilités)** en **Fabienne Saelmackers (Tekno)**

Foto's: Espaces Mobilités

Context

In 2004 wilde de Gemeente Anderlecht, in het kader van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan, haar aanvullend algemeen politiereglement aanpassen voor alle verkeerstekens op het grondgebied.

De gemeente maakte van dezelfde gelegenheid gebruik om een modern beheersinstrument in te voeren voor verticale en horizontale verkeerstekens (verkeersborden en wegmarkeringen), met een geografisch informatiesysteem.

De dienst Openbare Werken van Anderlecht, onder impuls van de Schepen van Mobiliteit en Openbare Werken, werkte dit project uit, een primeur op gemeentelijk vlak in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Doelstellingen

Het systeem biedt verschillende toepassingen:

- Uitwerken van plannen van het bestaande netwerk, met bestaande verkeerstekens en wegmarkeringen.
- Uitwerken van projectplannen voor de vervanging of aanpassing van verkeerstekens.
- Uitwerken van een bijkomend aanvullend politiereglement en latere aanvullende reglementen, in functie van diverse projecten.
- Beheer en onderhoud van het stadsmeubilair en wegmarkeringen door een eenvoudige visualisatie van de toestand van de tekens ..., om meetstaten en budgetten uit te werken nodig voor de vernieuwing van het materiaal.

- Bevraging om tegemoet te komen aan de vragen van burgers of bedrijven.

Inventaris en beheersinstrument

Om te beantwoorden aan deze verwachtingen zijn alle verkeerstekens geïnventariseerd. De inventaris betreft alle delen van het openbaar domein die toegankelijk zijn voor (gemotoriseerde) weggebruikers.

De uitwerking van kaarten was een goede gelegenheid om verkeerstekens op de plannen voor te stellen, met als cartografische referentie de elementen van UrbIS.

Tot slot was er nog de uitwerking van een structuur voor **geografische informatie**, die de mogelijkheid zou bieden om databases en plannen te associëren. Op deze manier kan de Gemeentelijke Administratie op een gebruiksvriendelijke manier de database van verkeerstekens wijzigen of aanvullen, in functie van uitgevoerde projecten, onderhoudsoperaties, ...

Dit systeem biedt een thematische weergave (op basis van logo) en een snelle raadpleging van de elementen, in functie van de behoefte, met onder meer de zoekfunctie.

Het **wegennet** is gebaseerd op het netwerk van UrbIS Admin. De informatie verbonden met dit netwerk staat toe om (bepaalde) eenrichtingsstraten of zones met specifieke reglementering (zone 30, blauwe zone, ...) te visualiseren.

Inhoud van het systeem

De database bevat vijf elementen:



- De **wegen**
- De **verkeerslichten**
- De **verkeersborden**
- Het **stadsmeubilair** verbonden aan de wegsignalisatie, namelijk de dragers van borden, parkeermeters, parkeerautomaten, stopsignalen voor openbaar vervoer, ...
- De **wegmarkeringen** voor voetgangers, afbakening van rijstroken, parkeerzones, ...

Aan ieder element wordt de volgende informatie verbonden:

1. Een identificatienummer.
2. De toestand, volgens 3 graden (goed, gemiddeld of versleten, noties gedefinieerd met de Bouwheer).
3. De leeftijd van het materiaal (recent, oud, verouderd).
4. Eén of meerdere foto's.

5. De beheersinformatie van de database (datum van aanleg, aanpassing, ...).

6. De eventuele identificatie van UrbIS Admin.

Andere gecodeerde informatie betreft het type, de categorie, het model, het formaat, de geometrie, enz. van het element voorwerp.

Update en perspectieven achteraf

De structuur van het geografische informatiesysteem en de database biedt de mogelijkheid om wijzigingen door te voeren na het initiële overzicht en dus om de evolutie te volgen van de toestand in functie van de uitvoering van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan, de aanpassingen van de wegen en de verschillende gangbare beheersmaatregelen in het wegverkeer en parkeerbeleid.

Deze database van "verkeerstekens" kan aangevuld worden met andere databases en een steeds efficiënter beheer van de openbare ruimte en het meubilair mogelijk maken.

Andere instrumenten werden ontwikkeld door studiebureaus. Deze zijn samen te raadplegen, zoals het overzicht van de materialen en de toestand van de trottoirs en het stadsmeubilair (instrument uitgebruikt voor het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Directie Wegen en gedeeltelijk toegepast in het kader van een inventaris van de wegen en trottoirs in Anderlecht).

Contact

De opdracht is uitgewerkt door het studiebureau ESPACES MOBILITES, dat een kritisch onderzoek voerde naar de verschillende elementen en voorstellen tot wijziging heeft uitgewerkt, in het bijzonder in functie van het Gemeentelijke Mobiliteitsplan.

Het studiebureau TEKNO is belast met de overzichten van het terrein, de uitwerking van informatica-instrumenten voor de codering op geschikte dragers (cartografie, informatica ...) en de algemene cartografische weerga

Contact: alix@espaces-mobilités.com

Interview met Philippe Debry, Schepen voor Mobiliteit, Gemeente Anderlecht

Ontstaan van het project

De beslissing om een Geografisch Informatie Systeem (GIS) te gebruiken voor een vereenvoudiging van het gemeentelijk beheer dateert van 2003. In dat jaar begon de Gemeente een studie over de cartografische inventaris van wegen en stadsmeubilair. Met deze database kunnen kaarten gemaakt worden over de toestand van trottoirs, wegen, enz. Deze eerste test werd geïnspireerd door de wil om te anticiperen op wegenwerken en deze beter te plannen, om een homogene en coherente strategie te ontwikkelen voor het gebruik van materialen. Het was dus logisch dat het GIS zou gebruikt worden voor het beheersproject van horizontale en verticale signalisatie. In 2005, in aansluiting op de werkzaamheden voor het GOP, besloot de Gemeente om de studiebureaus «Espaces Mobilités» en «Tekno» de opdracht te geven een cartografische inventaris uit te werken van de signalisatie.

Voordelen ...

Een GIS staat in de eerste plaats toe om in realtime een duidelijk overzicht te krijgen van de toestand van de signalisatie op het grondgebied van de gemeente. Alle wijzigingen aan de signalisatie worden in het systeem ingevoerd op basis van plannen van bewegwijzering, gerealiseerd door de politie. Deze aanpak vergt veel precisie en een constante update van de database, wat problemen kan veroorzaken. We komen hier verder op terug. Dankzij het gebruiksgemak en de snelheid kan geanticipeerd worden op investeringen, kunnen overbodige borden verwijderd worden. Bovendien is de juridische reikwijdte van het systeem niet te negeren. Met enkele klikken kan het GIS nagaan welke gebruikte borden conform de wet zijn, ... of waar verkeersborden ontbreken!

... en nadelen

Momenteel worden de plannen gemaakt met het GIS niet aanvaard als wettelijke basis door de gewestelijke voogdij, in het kader van de aanvullende verordeningen. De gegevens moeten dus nog steeds ingevoerd worden volgens het opgelegde schema. Dit vergt een bijkomende handeling en een dubbele invoering.

Verder moet deze database, zoals beschreven in dit artikel, leven, en constant gevoed worden. In de praktijk is er in Anderlecht een ambtenaar belast met de update. De tijd die hiervoor wordt uitgetrokken is niet te verwaarlozen en hangt uiteraard af van de omvang van de gemeentelijke projecten die een wijziging van de signalisatie inhouden (verkeersplan, zones 30, BEV, parkeerbeleid, enz.). Om de fysieke toestand van de verkeersborden in Anderlecht up-to-date te houden is het werk relatief eenvoudig en snel (een bord heeft een levensduur van meerdere jaren). Indien de gemeente evenwel, zoals Anderlecht, beschikt over een database met de toestand van de wegen en trottoirs en hier een echt beheersinstrument wenst van te maken, kan de update verschillende terreinbezoeken impliceren. De definitieve invoering van een instrument zoals het GIS hangt dus af van het vermogen van de gemeente om menselijke middelen vrij te maken die nodig zijn voor de continuïteit van het project.

Alle kansen goed benutten!

Een GIS wordt niet geïmproviseerd. Er bestaat immers een reëel risico om zich in een dergelijk project te storten zonder voldoende rekening te houden met praktische elementen, die meestal een niet te verwaarlozen kost vormen op het vlak van menselijke middelen en gemeentebegroting. Een aantal voorbeelden. Is de aankoop van informaticamateriaal en software opgenomen in de begroting? Is er rekening gehouden met de noodzaak om gelijktijdig tot de opleiding en de aankoop van materiaal over te gaan? Dit is nodig om de ambtenaar de mogelijkheid te bieden het potentieel van het GIS rechtstreeks te benutten. Is er rekening gehouden met tijd die nodig is voor de update van de database? enzovoort

Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Sint-Joost-ten-Node? Veelbelovende resultaten!

Door Christine Toussaint
(Mobiliteitsadviseur gemeente Sint-Joost-ten-Node)

Met 850 voertuigen per uur 's morgens en 750 's avonds op een aantal lokale wegen ondervond Sint-Joost-ten-Node een stijging van het doorgaand verkeer. Het College besloot in 2001 dan ook om een gemeentelijk mobiliteitsplan te laten bestuderen.

Diagnose

Na de 1^e stand van zaken zijn een aantal doelstellingen gedefinieerd, in samenwerking met het begeleidingscomité. De prioriteit is een vermindering van het doorgaand verkeer, door de hiërarchisering van het wegennet (Iris-plan) en de hogere commerciële snelheid van bussen. Verder is een verbeterd parkeerbeleid ook onmisbaar, omwille van de hoge bevolkingsdichtheid (24.000 inwoners / km²).

De studie-, evaluatie- en communicatieopdrachten werden afzonderlijk gerealiseerd door drie studiebureaus, in samenwerking met het begeleidingscomité. Dit comité bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeenten Sint-Joost-ten-Node en Schaarbeek, de MIVB, het BUW, de DBDMH en de verkeerspolitie van zone 5344 (Evere - Schaarbeek - Sint-Joost-ten-Node).

Test op ware schaal

Om de werkelijke impact van bepaalde maatregelen uit het gemeentelijke mobiliteitsplan te meten, is besloten om op ware schaal een deel van de maatregelen te tes-

ten gedurende 6 maanden. Het doel was tweeledig: op het terrein de werkelijke impact meten, maar ook iedereen de gelegenheid bieden om de effecten op het dagelijks leven te evalueren, om zich te informeren en zich te uiten over dit onderwerp. De Gemeente heeft een grote communicatiecampagne opgezet, met informatiesessies, een groen nummer, wegsignalisatie, brochures, website, ... Het voluntarisme van de Gemeente en het innovatieve karakter van een dergelijke strategie moet zeker benadrukt worden.

Moelijkheden

Het gemeentelijke departement mobiliteit ondervond snel de moeilijkheid om tijdelijke instrumenten – zoals busfilters – te plaatsen: enkel een aanwezigheid van politie kan automobilisten verplichten om de tijdelijke signalisatie in acht te nemen. Een aantal weggebruikers hebben onmiddellijk de tekortkomingen van het plan gezocht en nieuwe sluiptwegen gevonden. De verstoring van de gewoontes van omwonenden en de parkeerproblemen zorgden in bepaalde wijken ook voor vijandigheid ten opzichte van het plan. Tot slot hadden andere wegenwerken, die in dezelfde periode werden uitgevoerd, een negatieve impact op de leesbaarheid van de doelstellingen.

Geteste verkeersmaatregelen

Concreet bood de test de gelegenheid om de efficiëntie te testen van een coherent geheel van maatregelen:



De test « op ware grootte » ging gepaard met een grootschalige informaticampagne » (Communicatie - grafisme : Yuluka - Speculoos)

len: zes richtingwijzigingen, de inrichting van busfilters – op het Steursplein en de Merinosstraat – en de invoering van een voetgangerszone. Bepaalde bijkomende inrichtingen zijn tijdens de test ingevoerd, namelijk de heropening van de busfilter in één richting op het Steursplein. Deze maatregelen werden genomen om:

1. de levenskwaliteit van de inwoners te verbeteren: 57% van de inwoners heeft immers geen auto, maar ondergaat niettemin een stijging van het autoverkeer;
2. het doorgaand verkeer te kanaliseren op de grote assen, conform het gewestbeleid;
3. de commerciële snelheid van bussen te verbeteren.

Onafhankelijke evaluatie

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan van Sint-Joost is uitgewerkt door het studiebureau Espaces-Mobilités. Om onpartijdigheid te garanderen heeft een ander bureau, Stratec, een volledige evaluatie uitgevoerd in drie fasen: situatieanalyse vóór de uitvoering van de instrumenten, analyse tijdens het experiment en eindanalyse. Op verzoek van de gemeente heeft het studiebureau gewerkt op basis van twee bijkomende evaluatiemethoden:

- de objectieve effecten van het experiment (telling van voertuigen, commerciële snelheid van bussen);





De commerciële snelheid van de bus verbeteren is één van de doelstellingen van het GMP van Sint-Joost-ten-Node (Communicatie-grafisme : Yuluka - Speculoos)

- de subjectieve effecten van de geteste maatregelen op de levenskwaliteit van de gebruiker (perceptieonderzoek).

Voor de kwantitatieve evaluatie zijn tellingen uitgevoerd, tijdens de spitsuren, op 22 verschillende kruispunten van de desbetreffende perimeter. Voor de kwalitatieve evaluatie nam het studie bureau 1239 enquêtes af bij omwonenden, handelaars, ouders van schoolgaande kinderen en busgebruikers.

Resultaten

De evaluatie brengt een aantal bevestigende resultaten aan het licht:

- een vermindering van het doorgaand verkeer in de zone met 24 % 's morgens en 16 % 's avonds;
- een soms zeer gevoelige afname van het verkeer op lokale wegen.

Hoewel de geteste maatregelen in de goede richting gaan, hebben ze niet alle problemen weten op te lossen. Bepaalde lokale wegen blijven immers te druk, met meer dan 400 voertuigen per uur, in beide richtingen. Er bestaat een duidelijk probleem op de as Tiberghien-

Gillon: ontevredenheid van de omwonenden (48 % is ontevreden over de situatie 's morgens, 65 % over de avondspits) en een toename van het verkeer.

Op het vlak van prioriteit voor bussen toonde de evaluatie slechts een kleine verbetering van de situatie in de gemeente. De test toonde vooral aan dat de lage bussnelheid niet enkel toe te schrijven is aan het doorgaand verkeer, maar ook aan het tracé en de breedte van de wegen in het oude stadscentrum.

Definitieve inrichtingen

De twee geteste busfilters zullen definitief geplaatst worden. De moeilijkheid bestaat erin om een ontradende inrichting voor auto's te kiezen, die niet enkel bussen, maar ook nooddiensten toelaat. Er bestaan verschillende systemen, zoals inschuifbare paaltjes, sluisdeuren, verwijderbare barrières, signalisatie. Alle mogelijkheden bieden voor- en nadelen. Na een onderzoek met de MIVB, het BUV en het BROH zal de busfilter Merinos bestaan uit een inrichting op het Bossuetplein, met een centrale berm en een rijbaankussen. De toegang is in de twee richtingen voorbehouden voor bussen, fietsers en nooddiensten. Auto's zullen enkel toegelaten worden in één rich-

ting, van het Houwaertplein naar Schaarbeek.

Voor de filter op het Steursplein, een geklasseerde site, wordt het type instrument nog bestudeerd. Het doel is het doorgaand verkeer van de Leuvense Steenweg te voorkomen en de toegang te geven aan bussen, fietsen en nooddiensten, in beide richtingen. Auto's kunnen in de ochtendspits de Oogststraat enkel omhoog rijden.

De richtingswijzigingen, die hun efficiëntie bewezen hebben, worden behouden, maar herzien, rekening houdend met de verkeersopstoppingen tussen de Tiberghien- en Gillonstraat.

Gewestelijke samenwerking

De test benadrukt vooral de moeilijkheden die een gemeente in het stadscentrum ondervindt om autonoom de hiërarchisering van het verkeer toe te passen, zoals deze is voorgeschreven door het GewOP en Iris-plan. Alle geteste maatregelen willen het doorgaand verkeer op lokale wegen in Sint-Joost of Schaarbeek verminderen, tussen de grote assen van de Leuvense Steenweg en de Lambermontlaan. Hiervoor moet de vlotheid van het verkeer worden verbeterd op verbindingstraten tussen wijken, door een actie in overleg met de buurgemeenten en het Gewest over de geometrie van de weg, het prioriteitssysteem op de kruispunten, de regeling van de verkeerslichten, het parkeerbeleid.

Tot slot verdient de omvang van de Leuvense Steenweg, een gewestweg, bijkomende reflectie; met vier rijstroken tot aan de kleine ring moedigt de Leuvense Steenweg het gebruik van de auto en dus het doorgaand verkeer over kleine lokale wegen van Sint-Joost aan. Het College van Sint-Joost heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geïnterpelleerd voor de opties in het GewOP en het Iris-plan: de noodzaak om te handelen op gewestelijk niveau bleek primordiaal.

Contact:

ctoussaint@stjosse.irisnet.be

Info: www.stjoost.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 2006/02 — mei 2006

Directie : Alain Broes - Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, J-M Reniers, M-N. Collart, E. Debruyne, T. Deschutter, Ph. Barette, Ch. Heine, P-J. Bertrand, C. Thiry, R. Ruber, A. Van Cauwenberghe, Ch. Toussaint

Vertaling : L. Vankelecom - Isabelle Dehenim

Cöördinatie : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel

Tel : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.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-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 erik.caelen@avcb-vsgeb.be.

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

VSGB
Aarlenstraat 53 / 4
1040 Brussel

Tel: 02/238.51.65
Fax: 02/280.60.90

E-mail:
erik.caelen@avcb-vsgeb.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 _____