

# GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

## FOCUS

“Gewestelijk  
voetgangersplan,  
volg de gids!”

DRIEMAANDELIJKS NR.31 | ZOMER | GRATIS

### >> HET GEWEST IN BEWEGING

- Go for zero !
- Het project Toolbox
- Bedrijfsvervoerplannen: vanaf 100 werknemers

### >> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Beleidsdomein mobiliteit vaak stiefmoederlijk behandeld
- Een decreet om de verkeersveiligheid op de Waalse wegen te verbeteren
- Centrex, kennis - en expertisecentrum rond verkeersveiligheid
- Velocity op het ritme van flamenco !

EDITORIAAL.....	03
GEWESTELIJK VOETGANGERSPLAN, VOLG DE GIDS ! .....	04
EEN DECREET OM DE VERKEERSVEILIGHEID OP DE WAALSE WEGEN TE VERBETEREN .....	09
LOKALE EN FEDERALE POLITIE RICHTEN KENNIS- EN EXPERTISE- CENTRUM ROND VERKEERSVEILIGHEID OP .....	10
GO FOR ZERO : IEDER VERKEERSSLACHTOFFER IS ER ÉÉN TE VEEL ! .....	12
BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT VAAK STIEFMOEDERLIJK BEHANDELD .....	15
VELOCITY OP HET RITME VAN FLAMENCO ! .....	20
HET PROJECT TOOLBOX, SAMENWERKING TUSSEN GEWEST EN GEMEENTEN .....	22
“OBSERVATORIUM ZONE 30” VAN MOBIEL BRUSSEL.....	24
VERSLAG VAN DE THEMADAG “SOCIALE VEILIGHEID” (TSV).....	28
MOBILITY DAY 22/09/2011 : MOBILITEIT « À LA CARTE » .....	31
RECENSIE:	
CRR : TOEPASSING VERKEERSBORDEN ZONALE GELDIGHEID...30	
VSV : SNELHEIDSMANAGEMENT.....31	
VSV : JAARBOEK VERKEERSVEILIGHEID 2011. ....31	
BEDRIJFSVERVOERPLANNEN: VANAF 100 WERKNEMERS .....	32
EERSTE BELGISCHE CYCLOVIA IN BRUSSEL .....	36

DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN  
VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)



bruxellesmobilité  
mobielbrussel



ADMINISTRATIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Chris Ceustermans, Evelien Coel, Alice Gérard, Tine Hollevoet, Willy Miermans, Grégory Moors, Evelien Polders,  
Jean-Michel Reniers, Chantal Roland, Hans Tormans, Tom Wieneck

VERTALING : Liesbeth Vankelcom, Annelies Verbiest

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - Tel : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

MOBIEL BRUSSEL

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



## **Bovenal bemin één Code**

Zal de Bijbel nog lang het best verkochte boek ooit blijven?

Nu het gemotoriseerd verkeer erg druk geworden is in de industrielanden en razendsnel toeneemt in de opkomende landen, zoals China, kunnen we ons afvragen of de wegcode op een dag het oude en het nieuwe testament niet zal voorbijsteken in de hitparade van de bestsellers.

Maar in tegenstelling tot de Heilige Schrift is de wegcode niet onvatbaar voor verandering. De teksten van de huidige code hebben een zestigtal wijzigingen ondergaan sinds 1975. De tekst moet immers aangepast blijven aan een maatschappij in bestendige evolutie: de mentaliteit en de gewoontes wijzigen, de technologie ontwikkelt ... Na heel wat toevoegingen en schrappingen is de tijd rijp voor een totale make-over om de coherentie te herstellen.

Daarom hebben Renaat Landuyt en zijn opvolger aan het hoofd van de FOD Mobiliteit, Etienne Schouppe, beslist het Belgische verkeersreglement grondig te renoveren. De werkzaamheden gingen van start in 2005 en lijken nagenoeg afgerond. De mobiliteitsdeskundigen van de federale commissie verkeersveiligheid hebben naarstig gewerkt aan een nieuwe tekst die dit jaar het daglicht zou moeten zien.

Er rijzen echter enkele vragen.

Wat zal er met dit voorstel van nieuw verkeersreglement gebeuren indien de materie geregionaliseerd wordt?

En misschien nog fundamenteeler: hoe zal de overheid het Woord doeltreffend kunnen verkondigen bij automobilisten die hun rijbewijs reeds hebben? Want – laten we eerlijk wezen – de vroomsten onder ons hebben misschien bepaalde verzen uit de Bijbel herlezen, maar hoeveel hebben er het verkeersreglement nog geraadpleegd sinds ze hun rijbewijs gehaald hebben ?

# “ GEWESTELIJK VOETGANGERS- PLAN, VOLG DE GIDS! ”



## Functionele kwaliteit

- Directe, vrije, overzichtelijke wandelweg.
- Regeling van verkeer en parking, vlotte en veilige oversteekplaatsen, ...
- Comfort van de bekleding, verlichting, ....

## Kwaliteit toegang OV

- Goed gelegen en vlot toegankelijke haltes/ingangen, ook voor mindervaliden
- Comfortabele wachtruimten en informatie

## Kwaliteit van het verblijf

- Sfeer, identiteit, gezelligheid, animatie, mix van functies, ...
- Esthetiek, groene ruimten, water, ruimte, rust, netheid, ...
- Zin om te kuieren, veiligheidsgevoel, ...

*Hoewel er de voorbije jaren heel wat vooruitgang geboekt werd, bijvoorbeeld op het gebied van openbaar vervoer en fietsgebruik, moeten we vaststellen dat het mobiliteitssysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog altijd niet duurzaam genoeg is. De belangrijkste bewijzen daarvan zijn de luchtvervuiling, het lawaai en de verkeersongevallen. Gezien deze vaststelling en de vastberadenheid van het Brussels Gewest om een duurzame stad te worden<sup>1</sup>, heeft het Gewest besloten om opnieuw te focussen op een essentieel element in de verplaatsingen in de stad, namelijk de voetganger. In dat kader heeft staatssecretaris voor Mobiliteit Brune De Lille het initiatief genomen om via een participatieve methode het eerste voetgangersplan op te stellen. Om te garanderen dat het plan goed afgestemd is op de dagelijkse realiteit van de Brusselaars, heeft het Gewest twee studiebureaus een participatieve diagnose laten opmaken aan de hand van “stadswandelingen”.*

1. In dat opzicht wijzen we erop dat het Gewest momenteel bezig is met de voorbereiding van een Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) en dat het voor een duurzame visie van de mobiliteit geopteerd heeft in het IRIS 2-plan van de verplaatsingen



Het is simpel. Voetgangers zijn het centrale element van een stad en dragen bij tot de aantrekkelijkheid van de wijken en de sociale controle. Bovendien veroorzaken zij geen vervuiling en kunnen zij zich vlot tussen twee punten verplaatsen. Kortom, in een stadsomgeving zijn voetgangers heel wat efficiënter dan auto's! Als het Gewest zijn doelstelling om de verkeersdruk met 20 % te verminderen (zie Plan Iris II), wil bereiken, dan zal het zijn aandacht, naast het openbaar vervoer en de fiets, moeten toespitsen op de voetganger. Dat is de bedoeling van het voetgangersplan.

#### STADSWANDELINGEN OM HET GEWEST IN EEN AUTOLUWE STAD TE VERANDEREN

Samen met de studie bureaus Timenco en Yuluka is Mobiel Brussel de uitdaging aangegaan om te onderzoeken hoe het Gewest een autoluwe stad kan worden. Om niet theoretisch te blijven en een menselijk en sociaal aspect aan het toekomstige voetgangersplan te geven, organiseerden de studie bureaus vijf stadswandelingen voor iedereen die in het initiatief geïnteresseerd was.

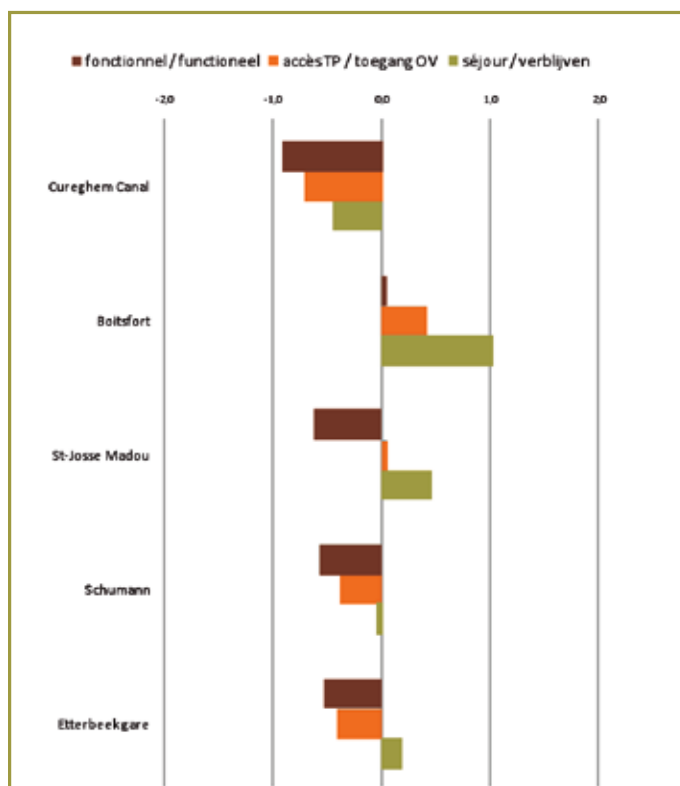
Deze wandelingen zijn natuurlijk niet 'wetenschappelijk'<sup>2</sup>. Het gaat in de eerste plaats om een analyse

De studie had betrekking op vijf wijken met zeer uiteenlopend profiel in Anderlecht (Kuregem, woonwijk in het stadscentrum), Watermaal-Bosvoorde (woonwijk in de tweede gordel), Schumanwijk (kantoor- en woonwijk), Sint-Joost-ten-Node (handelsknooppunt langs een verkeersader) en Etterbeek (stationswijk). Het is interessant om te vermelden dat er onder de 44 (vrijwillige) deelnemers, die evenwichtig verdeeld waren qua leeftijd en geslacht, zowel fervente voetgangers als overtuigde automobilisten waren. Elke wandeling bestond uit een briefing, een identificatie onderweg van de beste voetgangerspaden en een debriefing waarbij de 'wandelaars' de wandeling beoordeelden op basis van een twintigtal criteria rond drie thema's (kwaliteit van het verblijf, kwaliteit van de toegang tot het openbaar vervoer, functionele kwaliteit - zie tabel) om er de trends uit af te leiden.

#### SOMS VERRASSENDE RESULTATEN

Hoewel we algemeen meer negatieve beoordelingen vaststellen, merken we echter dat er grote verschillen tussen de wandelingen zijn. Zo levert de wandeling in Kuregem de meeste negatieve beoordelingen op, terwijl op de wandeling in Watermaal-Bosvoorde de meeste positieve punten werden opgetekend.

Wat de scores voor elk van de drie grote thema's betreft, stellen we - in tegenstelling tot wat men zou denken - vast dat het criterium 'verblijf' altijd beter scoort dan de criteria 'openbaar vervoer' en 'functioneel aspect'. De analyse lijkt dus aan te tonen dat het belangrijk is om de ruimte aangenamer te maken, maar dat er veeleer voorrang gegeven moet worden aan de verbetering van de functionele kwaliteit van de verplaatsingen. Het grote aantal hindernissen waarmee de voetgangers te kampen kregen, deed een van de wandelaars trouwens opmerken dat voetgangers niet het recht hebben om verstrooid te zijn.



2. De wandelingen zijn een momentopname van een situatie. Het ging dus niet om een technische audit of een volledig overzicht van de problemen. Vier van de vijf wandelingen vonden plaats op een zaterdagmorgen, wat op het gebied van mobiliteit minder verkeer, minder leveringen, minder schoolverkeer en dergelijke betekende. Alleen de wandeling in de Schumanwijk vond plaats op een zonnige middag in de week, waardoor



1. « Trottoirs moeten qua breedte afgestemd worden op de voetgangersstromen? »



3. « De gulden middenweg tussen comfort en esthetiek is niet zo makkelijk te vinden. »



2. « Moet de voetganger alles voor lief nemen? » De openbare ruimte is soms zo vol dat er nagenoeg geen plaats overblijft om te circuleren. Zou er niet meer toezicht moeten zijn op de naleving van de voorschriften van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening? »

## 10 AANBEVELINGEN VOOR EEN BRUSSELS VOETGANGERSPLAN: WANDELLEN MOET EEN KEUZE ZIJN EN GEEN LIJDENSWEG !

Tijdens de wandelingen mochten de deelnemers hun indrukken de vrije loop laten en brachten zij enkele tegenstrijdigheden aan het licht. Zo geven zij de voorkeur aan plaatsen waar het verkeer het minst druk is, maar tegelijk stellen zij vast dat er in heel wat handelszones - één van de voornaamste doelen van wandelingen - vaak weinig rekening gehouden wordt met de voetganger.

Op basis van deze wandelquêtes hebben de studiebureaus een lijst met 10 aanbevelingen samengesteld die volgens de deelnemers belangrijk zijn :

1. Ruimte voor de voetganger: brede trottoirs waarop men comfortabel kan wandelen.
2. Vrije ruimten: wandelpaden die vrij zijn van hindernissen.
3. Comfort en onderhoud van de voetgangersruimten, met een correct evenwicht tussen esthetiek en functionaliteit.
4. Netheid in de wijken dankzij weldoordachte voorzieningen.

5. Gebruiksvriendelijke en veilige overstekplaatsen voor voetgangers.
6. Duidelijk aangegeven, voldoende brede en veilige toegangswegen bij haltes van het openbaar vervoer en in stations.
7. Wandelpaden afstemmen op de logische denkwijze van voetgangers door rekening te houden met hun « wenslijn ».
8. Wandelpaden opvrolijken met kleur, bomen, ...
9. Rustplaatsen voorzien waar voetgangers kunnen gaan zitten.
10. De sfeer rustig houden door autoverkeer in bepaalde zones te verbieden.

Dankzij dit initiatief beschikt het Gewest over heel wat informatie met betrekking tot de dagelijkse realiteit van de voetgangers en werd een sleutelfiguur bij de voorbereiding van het plan betrokken, nl. de voetganger zelf. Zijn behoeften, zijn aanbevelingen, zijn opmerkingen zullen de komende maanden door de staatssecretaris onder de loep genomen worden.

3. In tegenstelling tot een automobilist, die kan aarzelen tussen de kortste en de snelste weg, kiest de voetganger altijd de kortste weg.



3b. « Het onderhoud van trottoirs is een belangrijke taak ! »



4 « Rustvoorzieningen voor voetgangers moeten uitgerust zijn met vuilnisbakken. »

Jean-Michel Reniers  
Adviseur  
Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Foto's : Timenco & Yuluka



5. « Een drukke tramhalte op een te klein verkeerseiland, zoals hier in de buurt van het station van Etterbeek, brengt de veiligheid van de voetgangers in het gedrang. Inrichtingen moeten aangepast worden aan de situatie van de voetgangers en niet omgekeerd »



6. « Duistere toegangswegen moeten zo veel mogelijk vermeden worden. »



8. « Groenere ruimte voor voetgangers versterkt het gevoel van rust en welzijn. »



7. « De deelnemers aan de wandelingen waren het er unaniem over eens: wij willen niet opgesloten worden ! »



9. « Voetgangers kunnen de openbare ruimte een nieuwe dynamiek geven, echt tot leven brengen. Ze kunnen een plaats veranderen in een ruimte voor ontmoeting en gesprek als er zitplaatsen zijn. »



7. « Tracht voetgangers steeds wat voorsprong te geven! De inrichting of herinrichting van de openbare ruimte kan een goede gelegenheid zijn om doorsteken te creëren voor voetgangers om mensen aan te moedigen vaker verplaatsingen te voet te doen. »



10. « De auto is overal. Voetgangers moeten soms tussen auto's slalommen op een plein dat als parking gebruikt wordt, ten koste van hun eigen veiligheid. »





# “ EEN DECREET OM DE VERKEERSVEILIGHEID OP DE WAALSE WEGEN TE VERBETEREN ”

Bij het decreet van 22 december 2010<sup>1</sup>, heeft het Waals Gewest de Europese richtlijn 2008/96/EG omgezet, met als voornaamste doel de verbetering van de veiligheid van de wegeninfrastructuur. In dat kader moeten er maatregelen uitgewerkt worden voor inspectie, evaluatie en toezicht op de veiligheid op de wegen. Het decreet richt ook de Waalse hoge raad voor de verkeersveiligheid op, een platform waar alle Waalse actoren kunnen overleggen en problemen en voorstellen aankaarten.

Zo zal er voor alle infrastructuurprojecten een strategische vergelijkende analyse gemaakt worden van de gevolgen die een nieuwe weg of een ingrijpende wijziging aan het bestaande net kunnen hebben op de veiligheid van het wegennet.

Het decreet bepaalt ook dat projecten aan verkeersveiligheidsaudits onderworpen worden. De auditeur dient in een rapport de aspecten uiteen te zetten die de veiligheid in het gedrang brengen voor iedere fase van het infrastructuurproject.

Om de drie jaar moet de exploitatie van het wegennet beoordeeld worden om de weggedeeltes te detecteren waar veel ongevallen plaatsvinden. Daar moeten dan maatregelen genomen worden om die toestand te verbeteren.

Algemeen moeten er regelmatig inspecties uitgevoerd worden om de problemen op het vlak van de verkeersveiligheid te inventariseren en ongevallen te voorkomen.

Tot slot dient de Waalse regering richtsnoeren uit te vaardigen voor de veiligheidsaudits, de inspecties van het wegennet en de inspecties betreffende de tijdelijke veiligheidsmaatregelen die van toepassing zijn op de wegenwerken, uiterlijk op 19 december 2011.

Het decreet preciseert ook de taken en de samenstelling van de Waalse hoge raad voor de verkeersveiligheid. Die kan op eigen initiatief een advies uitbrengen over ieder aspect van de verkeersveiligheid. De raad voert debatten en formuleert voorstel-



len om het aantal en de ernst van de verkeersongevallen te beperken en de actie van het Waalse Gewest in te schrijven in een overlegde, multidisciplinaire en gecoördineerde aanpak met de meest representatieve actoren van de verkeersveiligheid. Voorts dient hij ook een actieprogramma voor te stellen binnen een gewestelijk plan voor verkeersveiligheid en er de follow-up van te verzekeren, en tot slot advies te geven over alle kwesties die de leden van de regering voorleggen.

Dit artikel verscheen reeds in het Franstalige maandblad CeMaphore nr. 98, 3-2011 (beschikbaar op <http://cem.mobilite.wallonie.be>)

<sup>1</sup>/ bekendgemaakt in het Staatsblad van 25 januari 2011.

# “ LOKALE EN FEDERALE POLITIE RICHTEN KENNIS- EN EXPERTISECENTRUM ROND VERKEERSVEILIGHEID OP : CENTREX ”



*De lokale en federale politie spreken voortaan één taal als het over verkeersveiligheid gaat. Door de recente oprichting van een kennis- en expertisecentrum (Centrex) Wegverkeer komt er een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid. Het kenniscentrum zal naar overheden, externe partners en het politiepersoneel toe hét aanspreekpunt zijn inzake verkeersveiligheid.*

Een van de opmerkingen in het evaluatierapport van 10 jaar politiehervorming van de Federale politieraad benadrukte dat er een dringende nood bestond aan een geïntegreerde visie op verkeersveiligheid. Te vaak nog kregen overheden bij een vraag een verschillend antwoord van lokale en federale

politie. De nood aan een coördinerend en raadgevend orgaan inzake verkeersveiligheid drong zich op.

Om tegemoet te komen aan die vraag en ook vanuit de nood om het personeel permanent op te leiden, hebben de Vaste Commissie van de Lokale Politie en de federale politie samen beslist een kennis-

en expertisecentrum rond verkeersveiligheid op te richten.

Het Centrex Wegverkeer, dat vandaag officieel wordt ingehuldigd, bestaat momenteel uit zeven personeelsleden, geleid door twee commissarissen (1 lokaal en 1 federaal). Het centrum wordt begeleid door een stuurcomité bestaande



uit 9 leden van de lokale (5) en federale (4) politie. Het is het stuurcomité dat de strategische keuzes en de toekomstvisie van het Centrex Wegverkeer zal bepalen. Het voorzitterschap van het stuurcomité wordt zesmaandelijks gewisseld tussen de lokale en federale politie.

#### DOELSTELLINGEN EN OPDRACHTEN

**1. Vorming :** het Centrex Wegverkeer zal bijdragen tot de uniformisering van de bestaande vormen inzake verkeersveiligheid. Centrex krijgt een coördinerende functie. Zo kan het helpen om de verschillende handboeken en opleidingen in de politiescholen op elkaar af te stemmen. Er zal ook aandacht zijn voor de voortgezette vorming van het personeel.

Zo kan bijvoorbeeld een opleiding voorzien worden rond een nieuwe wetgeving, bijvoorbeeld zoals bij de invoering van de spekseltest.

**2. Adviseren :** het Centrex zal in naam van de geïntegreerde politie officiële adviezen opstellen voor enerzijds de eigen eenheden en diensten en anderzijds voor de lokale of federale overheden en andere externe partners. Dat kan na een gestelde vraag maar ook op eigen initiatief, om te sensibiliseren voor een gekend probleem op het terrein of in geval van een nieuwe of gewijzigde wetgeving. Centrex stelt het advies, de richtlijnen en aanbevelingen ook ter beschikking van de politiediensten ter ondersteuning van te nemen beslissingen inzake weg-

verkeer (in het domein van de verkeershandhaving).

Er zal ook aandacht besteed worden aan de Belgische bijdrage aan TISPOL, de vereniging van de Europese verkeerspolities. Centrex zal een beslissende rol spelen in het uitdragen van de Belgische visie inzake verkeersveiligheid naar Europa toe. Het is ook de bedoeling om de meerwaarde die deze internationale uitwisselingen betekenen, maximaal te exploiteren en toe te passen in eigen land.

**3. Documenteren en informeren :** Centrex zal hét centrum zijn dat belast is met het verzamelen en ter beschikking stellen van alle informatie met betrekking tot wegverkeer voor zowel intern als extern de politiediensten. Ook hier zal de nadruk liggen op het luik verkeershandhaving, de kerntaak van de politie inzake verkeersveiligheid. Dat kan gaan om wetwijzigingen, nieuwe omzendbrieven, de verspreiding van teksten of studies of interessante websites rond een bepaald thema. Centrex zal ook goede praktijken en binnen- en buitenland opsporen met als einddoel om het politieoptreden inzake verkeer efficiënter en effectiever te doen worden.

Het Centrex Wegverkeer is het eerste thematische politiecentrum voor kennis en expertise en zal piloot zijn voor de ontwikkeling van andere thematische kenniscentra zoals voor geweldsbeheersing en/of openbare orde.



Er bestaat al een algemeen kenniscentrum, het Politieel kennis- en documentatiecentrum, binnen de politie. Deze Centrex verzamelt, beheert en verspreidt alle (politie) informatie rond algemene thema's en momenteel dus ook nog voor de meeste gespecialiseerde thema's in afwachting van de oprichting van de thematische expertisecentra.

**Tine Hollevoet**  
 Woordvoester  
 Federale politie

# SAMEN NAAR

# 0 VERKEERS DODEN

## GO FOR ZERO

“

### GO FOR ZERO:

IEDER VERKEERSSLACHTOFFER IS ER ÉÉN TE VEEL! ”

*Enige tijd geleden ging “Go For Zero” van start, een initiatief dat bedrijven, organisaties, overheidsdiensten, media en de burgers oproept om bij te dragen tot een veiliger verkeer. Het doel is de weggebruikers bewust te maken van het feit dat ieder verkeersslachtoffer er één te veel is en dat het verkeer pas veiliger wordt als iedereen een inspanning levert.*





De voorbije tien jaar is het aantal verkeersdoden met meer dan 44 % gedaald in ons land: van 1.486 in 2001 tot ongeveer 840 in 2010 (raming op basis van de laatste barometer van de verkeersveiligheid). Dat is een duidelijke verbetering, maar wij kunnen en moeten beter. Iedere week verliezen immers meer dan 15 personen het leven in een verkeersongeval en raken honderd anderen gewond. Op één jaar tijd zijn dus meer dan 60.000 personen betrokken bij een ongeval met lichamelijke letsels.

Ondanks de vooruitgang die reeds geboekt werd, blijft ons land een slechte leerling op Europees niveau. Het aantal doden per miljoen inwoners is 90 in België, tegen 69 in de hele EU, 67 in Frankrijk, 50 in Duitsland en zelfs 39 in Nederland. Dat bewijst dat we nog beter kunnen!

#### EUROPESE DOELSTELLINGEN

In 2009 verloren meer dan 35.000 personen het leven op de Europese wegen en raakten er 1,5 miljoen gewond. Dat komt overeen met 250 neergestorte vliegtuigen per jaar! De sociale kost van die ongevallen loopt op tot 130 miljard euro. Als reactie op die verontrustende cijfers heeft de

Europese Commissie als doel vooropgesteld het aantal slachtoffers te halveren tussen 2010 en 2020.

#### SNELHEID, ALCOHOL EN GORDELDRACHT

Het menselijk gedrag blijft de voornaamste oorzaak van verkeersongevallen. In 2009 stierven ongeveer 300 mensen op de weg omwille van overdreven of onaangepaste snelheid, nagenoeg 200 door alcohol en zowat 100 wegens het niet dragen van de veiligheidsgordel. Als de weggebruikers hun gedrag aanpassen, zou een groot aantal slachtoffers voorkomen kunnen worden. Maar een dergelijke gedragsverandering lukt enkel als ze een zo groot mogelijke aanhang kent.

#### ALLEN SAMEN LUKT HET

Daarom heeft het BIVV midden februari "Go For Zero" gestart. Het doel is bedrijven, media, overheidsdiensten, organisaties en burgers aan te moedigen om mee in het project te stappen, om aan te tonen dat we niet langer mogen denken dat verkeersdoden de tol zijn die we moeten betalen voor een groeiende mobiliteit. Om dat engagement te concre-

tiseren kan iedereen een charter ondertekenen om te tonen dat men concrete acties wil ondernemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De charters staan op [www.goforzero.be](http://www.goforzero.be). Het streefdoel is dat 60.000 personen het charter ondertekenen: even veel als het aantal verkeersslachtoffers per jaar.

Eind maart werd een dag "Go For Zero" georganiseerd met allerlei sensibiliseringsacties om aan te tonen dat we iets kunnen doen aan de onveiligheid in het verkeer. In de toekomst blijft "Go For Zero" de rode draad door alle campagnes van het BIVV.

Allemaal samen kunnen we ons gedrag aanpassen om verandering teweeg te brengen. Afspraak op [www.goforzero.be](http://www.goforzero.be).



# “ BELEIDSDOMEIN MOBILITEIT VAAK STIEFMOEDERLIJK BEHANDELD ”

EEN KWALITATIEVE ANALYSE VAN HET GEMEENTELIJK MOBILITEITSBELEID



*Welke factoren zijn bepalend voor de kwaliteit van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid? Dat was de centrale vraag in een eindverhandeling van een bachelorstudente verkeerskunde. Aan de hand van een diepte-analyse in 25 Vlaamse steden en gemeenten werd de kwaliteit van het gevoerde beleid doorgelicht.*

In 1996 werden de mobiliteitsconvenanten geïntroduceerd in het Vlaamse Gewest. Deze convenanten hebben tot doel dat alle partners (Vlaamse Gewest, gemeentelijke en stedelijke overheden, provincies, De Lijn en derden zoals scholen, bedrijven, belangenorganisaties) die betrokken zijn bij het mobiliteitsbeleid op lokaal niveau samenwerken, overleggen en afspraken maken om de gebruikte werkwijzen te formaliseren. De beschikbare middelen kunnen daardoor op een beter gecoördineerde manier aangewend worden en de lokale mobiliteitsproblemen worden planmatig en multimodaal aangepakt. De integrale aanpak van de lokale mobiliteitsproblematiek wordt op deze wijze versterkt. In dit opzicht hebben de mobiliteitsconvenanten een belangrijke stap voorwaarts betekend voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

## GOED GEOLIEDE ORGANISATIE ?

Het is echter onrealistisch om te stellen dat enkel het invoeren van de mobiliteitsconvenanten volstaat om het hoofd te bieden aan de toenemende complexiteit waarmee het stedelijke en gemeentelijke mobiliteitsbeleid — net als alle andere lokale en bovenlokale beleidsdomeinen — vandaag steeds nadrukkelijker te maken krijgt. Er moet immers met steeds meer actoren en factoren rekening gehouden worden bij het opzetten en uitvoeren van het beleid. De vaststelling dat de uitdaging voor steden en gemeenten steeds groter wordt, rechtvaardigt echter geen lager prestatie- en dienstverleningsniveau. De burger verwacht met recht en rede een degelijk, duurzaam en onderbouwd antwoord op de mobiliteitsproblematiek waarmee hij dagelijks te maken krijgt.



Een stevig gefundeerde en goed geoliede organisatie is een noodzakelijke voorwaarde om in de praktijk het vereiste kwaliteitsniveau te kunnen bieden. Een degelijke organisatiestructuur op poten zetten, is echter geen vanzelfsprekende opdracht en de steden en gemeenten dienen hierbij in ruime mate te worden ondersteund. Het volstaat bijgevolg niet om de lokale administratie te begeleiden bij de technische invulling van het mobiliteitsvraagstuk; ook bij het creëren van een optimale organisatorische setting is een goede ondersteuning vereist. Lokale mandatarissen en functionarissen moeten de kans krijgen om te leren omgaan met de verschillende interne en externe aspecten van de beleidsvoering die een duurzame gemeentelijke mobiliteit in de weg staan.

In het kader van een eindverhandeling tot het behalen van de graad Academische Bachelor in de Verkeerskunde voerde Evelien Polders aan de Universiteit Hasselt een onderzoek om deze organisatorische aspecten te identificeren. De organisatie van het mobiliteitsbeleid van 25 Vlaamse steden en gemeenten werd aan een grondig kwalitatief onderzoek onderworpen. De onderzoeksopzet van deze studie steunt op de principes van de integrale kwaliteitszorg (IKZ) of Total Quality Management (TQM).

#### ZEVEN DOMEINEN

De 25 steden en gemeenten die bij voorliggende studie betrokken waren, werden elk op zeven werkdomeinen doorgelicht (zie ook figuur 1) :

- de manier waarop ze maatschappelijke behoeften in kaart brengen,
- het leiderschap dat tentoon gespreid wordt,
- de wijze waarop de strategie van de organisatie gevormd wordt,
- de positie die de medewerkers bekleden in de organisatie,

- de omgang met middelen en partnerschappen,
- de acties die ondernomen worden en de middelen die daarvoor worden aangewend en
- de wijze waarop resultaten geanalyseerd worden en waarop de waardering voor geleverde prestaties tot uiting wordt gebracht.



**Figuur 1: De methode van kwaliteitszorg bestaat uit zeven werkvelden.**





© Peter Van Hoof

De kleinere steden en gemeenten scoren opvallend minder goed, hoewel hun mobiliteitsbeleid minder complex lijkt dan dat van grotere steden en gemeenten. Op dit schaalniveau is mobiliteit nog al te vaak een discipline die 'erbij genomen wordt'

De achterliggende verklaringen voor de resultaten van deze kwaliteitstoets werden aan de hand van diepte-interviews nagegaan. De resultaten van deze studie hebben uiteraard in de eerste plaats betrekking op de 25 bestudeerde cases. Toch bieden ze naar verwachting een representatief beeld van het dagelijkse mobiliteitsbeleid in de 308 Vlaamse steden en gemeenten.

## STERKTEN

Het onderzoek wijst uit dat bij de meeste organisaties die in Vlaanderen instaan voor de uitvoering van het lokale mobiliteitsbeleid wel degelijk een zeker kwaliteitsbewustzijn aanwezig is, maar dat de implementatie hiervan vaak te wensen overlaat. In de praktijk houdt dit in dat de lokale overheden meestal vertrekken vanuit een duidelijke visie op het mobiliteitsbeleid: het lokale bestuur heeft een vrij goed idee van het doel dat het wenst te bereiken en het heeft ook een goed zicht op de maatregelen die nodig zijn om die ambities te realiseren. Bovendien worden de medewerkers, de bevolking en andere belanghebbenden nauw betrokken bij het mobiliteitsbeleid: regelmatig overleg met belanghebbenden is alom aanwezig. De frequente vergaderingen van de Gemeentelijke Begeleidingscommissie (GBC) zijn hier uiteraard niet vreemd aan.

Verder worden talrijke initiatieven genomen om de bevolking van de mobiliteitsontwikkelingen op de hoogte te houden. Diverse media zoals de gemeentelijke website en mailings, infoavonden, het gemeentelijke infoblad en bewonersbrieven worden hiervoor ingezet. Ook een persoonlijke afspraak met

de bevoegde schepen of ambtenaar behoort vrijwel steeds tot de mogelijkheden. Uitgebreide rapportage over genomen beslissingen en uitgevoerde maatregelen laat de geïnteresseerde belanghebbende toe om zich over de evoluties in het mobiliteitswerkveld te informeren. Niet enkel met de bevolking en specifieke doelgroepen, maar ook met andere beleidsdomeinen treedt men in nauw contact, waardoor de verschillende beleidsplannen in grote mate op elkaar worden afgestemd. Het is duidelijk dat de convenantgebaseerde aanpak in Vlaanderen haar waarde heeft.

## WERKPUNTEN

Toch is het zeker niet op alle domeinen rozengeur en maneschijn. Uit de studie blijkt dat er nog belangrijke hinderpalen zijn die een goed bestuur en duurzaam mobiliteitsbeleid in de weg staan. De kleinere steden en gemeenten scoren opvallend minder goed, hoewel hun mobiliteitsbeleid minder complex lijkt dan dat van grotere steden en gemeenten. Op dit schaalniveau is mobiliteit nog al te vaak een discipline die 'erbij genomen wordt'. Het gemeentelijke mobiliteitsplan wordt nog te vaak opgemaakt omdat het verplicht is om aanspraak te kunnen maken op gewestelijke werkmiddelen, maar wordt lang niet altijd nageleefd of uitgevoerd. Het is belangrijk dat mobiliteit ook in deze gemeenten een prominenter rol gaat spelen. Het opzetten van een degelijke organisatiestructuur met de ideeën van integrale kwaliteitszorg in het achterhoofd, kan hierin een belangrijke eerste stap betekenen.



### Continuïteit

Belangrijker dan de omvang en de absolute hoeveelheid werkingsmiddelen van de gemeente blijkt de factor continuïteit. Mobiliteit is een beleidsthema dat zich typisch op langere termijn afspeelt. Het is dan ook noodzakelijk dat het lokale mobiliteitsbelang gedragen wordt door sterke schouders en solide coalities die bij voorkeur geruime tijd de macht in handen kunnen houden. Een flinke dosis politieke moed is essentieel voor het realiseren van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Deze continuïteit is echter al te vaak afwezig. De frequente verschuivingen op het politieke toneel wegen dan ook erg zwaar door op de verschillende beleidsdomeinen. Bovendien overvleugelt de lokale politiek in Vlaanderen de ambtenarij vaak in ruime mate. In Nederland is dit veel minder het geval, waardoor een beslissing er veel minder onderhevig is aan politieke machtsverhoudingen. Dit maakt een consistentere en beter gefundeerde beleidsvoering mogelijk.

### Interne conflicten

De benodigde sterke ruggengraat waarvan sprake blijkt lang niet overal aanwezig, wat leidt tot conflicten tussen politieke vertegenwoordigers en hun ambtenaren met een non-bestuur tot gevolg. Interne conflicten tussen de schepen, die bevoegd is voor het mobiliteitsbeleid, en de mobiliteitsambtenaar zijn vaak een indirect gevolg van wankele machtsverhoudingen. Aan de basis van conflicten tussen deze actoren liggen de vaak tegenstrijdige opvattingen en belangen met betrekking tot de na te streven mobiliteitsvisie. Dergelijke conflicten zorgen voor een moeizame interne communicatie tussen de verschillende personen die bij het lokale verkeersveiligheidsbeleid betrokken zijn. Bovendien tasten deze interne conflicten de kwaliteit van het beleid aan in al zijn aspecten. Problemen of conflicten bij de leiding beïnvloeden immers de werking van de volledige organisatie. In het slechtste geval kunnen deze conflicten zelfs leiden tot het ontstaan van een breuk in de essentiële vertrouwensband tussen de bevolking, de ambtenaren en de schepen.

### Wederzijdse erkenning

Er dient zich een stabiele relatie te ontwikkelen tussen politieke en ambtelijke actoren, waarin elk zijn eigen specifieke rol moet kunnen opnemen met respect en openheid voor elkaar. Een bescheiden positieneming van de bevoegde schepen kan in de meeste gevallen al enige uitkomst bieden. De schepen wordt geacht zijn politieke belangen te verdedigen en zijn beloften aan de kiezer na te streven, maar deze ambities mogen niet ten koste gaan van het kwaliteitsniveau van de lokale mobiliteit. Het is voor de schepen belangrijk de deskundigheid van de aangestelde ambtenaar te erkennen en zijn eigen rol te beperken tot die van een geïnteresseerde waarnemer die zich constructief opstelt en die slechts in geval van grote calamiteiten zijn bevoegdheden aanwendt. Een van de opvallende bevindingen uit dit onderzoek is dat bij veel (voornamelijk kleinere) gemeenten een gebrek aan professionaliteit inzake mobiliteitsbeleid tot uiting komt. Zwakke politici kiezen doorgaans zwakke ambtenaren of jagen sterke figuren weg. Het in roepen van de professionaliteit van een studie bureau of andere mobiliteitsexperts vraagt dan weer veel moed.

### Deskundigheid

Ook de verkeerskundige vorming die een beleidsmaker moeten heeft, is een bepalende factor voor het kwaliteitsniveau van het lokale mobiliteitsbeleid. In kleinere gemeenten en steden (< 15.000 inwoners) is de functie van mobiliteitsambtenaar in veel gevallen onbestaande, net als bij enkele grotere gemeenten. De afwezigheid van deze positie in het gemeentelijke bestuur resulteert vaak in een gebrek aan initiatief en een 'laissez-faire'-beleid, omdat niemand zich verantwoordelijk voelt voor het mobiliteitsbeleid. Het gemeentebestuur dient — zeker ook voor het mobiliteitsdomein — de nodige aandacht te besteden aan de aanwerving van specifiek geschoold personeel of het aanwezige personeel motiveren tot bijscholing.



## Globale beleid

Ten slotte heeft ook het globale, domeinoverschrijdende beleidsplan van de stad of gemeente een grote invloed op het mobiliteitsbeleid. Al te vaak worden de financiële middelen eerst toebedeeld aan andere (meer zichtbare en electoraal interessantere) disciplines zoals onderwijs, leefmilieu... . Als het mobiliteitsdomein weinig financiële middelen krijgt toegewezen, is dit niet het gevolg van de schaarste van deze middelen, maar eerder van de manier waarop de toewijzing gebeurt. We kunnen niet anders dan concluderen dat mobiliteit een erg belangrijke beleidsdiscipline is die nog al te vaak stiefmoederlijk behandeld wordt.

## ZELFEVALUATIE NOODZAKELIJK

De benaderingswijze van de organisatie van het bestuur volgens de principes van de integrale kwaliteitszorg is slechts een instrument, een methode en een hulpmiddel dat de steden en gemeenten kan helpen bij het bijsturen en verbeteren van hun beleid. Een zelfevaluatiemethode mag geen doel op zich zijn. Dat neemt niet weg dat het de beleidsmakers een goed inzicht kan bieden in hun dagelijkse werkwijzen en realisaties. Een dergelijke of zwakke beleidsvoering wordt in eerste instantie door de gemeenten zelf gecreëerd. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de steden en gemeenten om te trachten de kwaliteit van hun mobiliteitsbeleid te verbeteren. De steden en gemeenten dienen hun beleid frequenter en grondiger te evalueren, zodat de probleempunten opgespoord en opgelost kunnen worden. Voldoende openheid ten aanzien van zelfreflectie is hierbij essentieel.

Globaal beschouwd is het nog niet zo slecht gesteld met het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse steden en gemeenten. Vooral de grotere steden en gemeenten slagen er steeds beter in om een mobiliteitsbeleid te voeren van een aanvaardbaar tot goed kwaliteitsniveau. Het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen is uiteraard voor verbetering vatbaar, maar ondanks de vele gebreken slagen de steden en gemeenten er vrij goed in om hun steentje bij te dragen tot de realisatie van een duurzamere mobiliteit.

Voor de grotere steden en gemeenten slagen er steeds beter in om een mobiliteitsbeleid te voeren van een aanvaardbaar tot goed kwaliteitsniveau.

Om het kwaliteitsniveau van het gevoerde beleid verder op te krikken, moeten de steden en gemeenten hun beleid nadrukkelijker extern uitdragen, zodat zowel de leiding, de medewerkers als de gebruikers terdege beseffen dat ze gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het verwezenlijken van de mobiliteitsambities. Daarnaast moeten de taakinvullingen van de medewerkers beter op elkaar worden afgestemd en moet het gebrek aan interne kennis en deskundigheid worden weggewerkt. Op dit moment ontbreken deze aspecten in het lokale mobiliteitsbeleid.

Een mobiliteitsbeleid moet kunnen groeien. De ontwikkeling ervan kost veel tijd, energie en middelen. Beleidsontwikkeling is een proces van continue aanpassing. Het is de bedoeling dat steden en gemeenten leren uit hun misstappen. Enkel zo kan de kwaliteit van hun mobiliteitsbeleid verbeteren.

**Evelien Polders**  
**Hans Tormans**  
**Willy Miermans**

Dit artikel verscheen reeds in de "Verkeersspecialist" nr 174

**Evelien polders (uhasselt), hans tormans en willy miermans (imob, uhasselt)**

## SAMENVATTING

In het kader van een eindverhandeling aan de Universiteit Hasselt werd het mobiliteitsbeleid van 25 Vlaamse steden en gemeenten aan een grondig kwalitatief onderzoek onderworpen. Het gevoerde beleid blijkt voor verbetering vatbaar, maar ondanks de vele gebreken slagen lokale besturen er vrij goed in om hun steentje bij te dragen tot de realisatie van een duurzamere mobiliteit.

# “ VELOCITY OP HET RITME VAN FLAMENCO ! ”



*De conferentie Velocity, die dit jaar plaatsvond in Sevilla, was voor de vele Belgische vertegenwoordigers, en Brusselse in het bijzonder, een goede gelegenheid om nieuwe ideeën op te doen: sommige lijken origineel of moeilijk toe te passen in ons Gewest, andere kunnen misschien ooit uitgevoerd worden in Brussel. Een overzicht van interessante ideeën die tijdens de conferentie opgetekend werden.*



Als de sensibilisering voor de fiets reeds van jongsaf aan begon ... is er dan geen betere plek dan de crèche om baby en ouders te motiveren? Bij voorbeeld speelgoed en kleurboeken in de vorm van fietsen (en niet auto's), fietsen zonder trappers en zonder stabilisatoren voor kinderen zodat ze hun evenwicht leren vinden zodra ze beginnen te stappen, «diploma's» met de foto van het kind zodra het fietst op twee wielen (een herinnering die jarenlang op het nachtkastje kan blijven staan), fietskarren te huur aanbieden binnen de crèche zodat ouders hun kinderen per fiets kunnen brengen, de wegen in de omgeving veiliger maken, ...

Zodra kinderen naar school gaan, zouden we leerlingen alleen de bus mogen laten nemen als ze verder dan 4 km van de school wonen (in de andere gevallen verplaatsen we ons te voet of per fiets), laten we fietslessen organiseren (voor beginners en gevorderden) die niet gebaseerd zijn op het aanleren van correct fietsgedrag maar de deelnemer vrij laten om zijn eigen reflexen te ontwikkelen zonder omkadering die stresserend kan zijn. Ouders moeten beseffen dat kinderen de samenleving willen ontdekken (laten we ze niet opsluiten in de auto alsof ze in een kooi zitten) door te fietsen en te wandelen door de stad, zodat zij zelf de gevaren van de stad leren kennen. Als de kinderen de straat op gaan, worden die per definitie minder gevaarlijk. Tot slot zouden we de kinderen minder huiswerk kunnen geven, zodat ze rustig te voet of per fiets naar huis kunnen terugkeren.

En de volwassenen ... hoe kunnen we de allerkoppigsten overtuigen om het stalen ros van stal te halen? Voor vrouwen, bij

voorbeeld, zouden we het «civil cycling» moeten invoeren in plaats van het «militant cycling» en als er sensibiliseringscampagnes gevoerd worden, moeten we de fietsinfrastructuur blijven uitbouwen (vrouwen voelen zich gemiddeld minder veilig in het verkeer dan mannen). Laten we sociale marketing campagnes opzetten om de fiets aan vrouwen te verkopen (met foto's van «klassieke» vrouwen op de fiets en geen fotomodellen of pin-ups). De mythe van de auto zou ook verbroken moeten worden door niet langer te beschouwen dat het normaal is om zich met de wagen te verplaatsen: de sociale regel dat de auto goed is, moet verbroken worden (net zoals voor de sigaret), door informatie te verspreiden over infrastructuur voor fietsers en door prioritair infrastructuur rond gevoelige punten uit te bouwen (stations, scholen, grote bedrijven, ...).

Tot slot wijzen we er nog op dat de nieuwe generaties jongvolwassenen duidelijk minder verslaafd zijn aan de wagen dan vroeger, maar dat de politici dat nog onvoldoende beseffen. Zij durven nog niet genoeg de kaart trekken van de fiets in de stad. Daardoor lopen onze politiek verantwoordelijken een nieuw soort risico: bestraft worden bij de volgende verkiezingen omdat ze deze uitdaging niet hebben durven aangaan.

**Grégory Moors**  
Directie Strategie  
Mobiel Brussel



**HET PROJECT TOOLBOX, EEN  
SAMENWERKING TUSSEN  
GEWEST EN GEMEENTEN  
VOOR MINDER TRANSITVERKEER  
IN DE WOONWIJKEN**



Het transitverkeer in de Brusselse woonwijken is een ernstig probleem. Dit probleem werd in kaart gebracht in de studie 'Evolutie van het transitverkeer in de Brusselse wijken' van 2007 die door het studie bureau Brat werd uitgevoerd in opdracht van Mobiel Brussel. Daarin werden tien wijken grondig geanalyseerd via tellingen en observaties. Uit deze studie bleek dat het transitverkeer zeer aanwezig was in elk van de tien onderzochte wijken. Zowel de verkeersstromen in de woonwijken (geen enkele wijk kende een instroom van minder dan 1.500 wagens per uur tijdens de ochtendspits), als het aandeel van transitverkeer daarin (gemiddeld 67 % tijdens de ochtendspits) bleken aanzienlijk.

Ondanks het feit dat het gaat om een fenomeen dat de leefbaarheid van de Brusselse woonwijken aantast en ook indruist tegen de hiërarchie van de wegen van het GewOP, stelde Mobiel Brussel vast dat onder meer de gemeentelijke mobiliteitsplannen vaak weinig voluntaristische maatregelen voorzien om de woonstraten te beschermen. Indien er in een gemeentelijk mobiliteitsplan krachtige maatregelen, zoals een lussenplan of het afsluiten van bepaalde straten, worden voorgesteld, trekt de gemeente die vaak weer in onder druk van petitie van een (soms beperkt) deel van de bewoners en andere belangengroepen. Tevens moet men vaststellen dat de gemeenten vaak weinig ervaring hebben met acties tegen transitverkeer en daardoor soms sterk onderbouwde argumenten ontberen om de hele bevolking te overtuigen.

Om hieraan te verhelpen startte Mobiel Brussel begin 2011 met het project Toolbox. Het belangrijkste doel van dit project is om de gemeenten en andere belanghebbenden zoals wijkcomités de nodige tools en inzichten te geven waardoor ze sterker in de schoenen staan om maatregelen tegen transitverkeer te verdedigen.

De betrokken studie bureaus: Espaces Mobilités, Agora en het communicatiebureau Voice zullen daartoe eerst een analyse

maken van de maatregelen tegen transitverkeer die al in het Brusselse Gewest werden ingevoerd. Op die basis worden vaak terugkerende problemen en argumenten opgesteld, naast de positieve ervaringen. Deze verzameling van gegevens gebeurt in nauwe samenwerking met de mobiliteitsadviseurs van de gemeenten.

Na de zomervakantie zullen de studie bureaus werken aan argumenten, goede voorbeelden en communicatietools waarmee wijkcomités, gemeenten en andere belanghebbenden in de toekomst op een meer onderbouwde manier maatregelen tegen transitverkeer kunnen verdedigen. Ook bij het opstellen van deze tools en argumenten wordt een overlegmoment met de gemeenten voorzien. Uiteindelijk zal dit alles resulteren in een handige werkbrochure met voorbeelden en argumenten, een korte presentatiefilm en communicatietips. Deze tools zullen tegen eind 2011 beschikbaar zijn. Mobiel Brussel stelt nadien de studie bureaus ook ter beschikking om in de gemeenten zelf een presentatie van de argumenten en ervaringen met acties tegen transitverkeer te geven.

Via deze samenwerking tussen het gewest en de gemeenten hoopt Mobiel Brussel dat er over enkele jaren veel meer doeltreffende voorbeelden van maatregelen tegen transitverkeer zullen bestaan en dat heel wat woonwijken daardoor leefbaarder worden voor de Brusselaars.

**Meer informatie over het project is verkrijgbaar via:**

**info@transitverkeer.be**  
**of bij Chris Ceustermans (Mobiel Brussel):**  
**tel. 02 204 19 25 - www.transitverkeer.be**







## “ «OBSERVATORIUM ZONE 30» VAN MOBIEL BRUSSEL ”

*Jaarlijkse resultaten van de evolutie van de inrichting als zone 30, woonerf en voetgangerszone van lokale wegen in de Brusselse gemeenten.*

De verlaging van de snelheid op de lokale wegen staat borg voor een betere veiligheid. Studies en cijfers tonen een daling van het aantal en de ernst van de ongevallen met lichamelijke letsels waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, wanneer de snelheid daalt. Door de inrichting van zones 30 varieert de vermindering van het aantal ongevallen doorgaans tussen de 20 en 40 %.

Het zogenaamde wijknet vertegenwoordigt 75 % van alle wegen van het Brussels Gewest. Het is omgeven door verkeerswegen die in toenemende hiërarchische volgorde de namen dragen van interwijkenwegen, hoofdwegen, grootstedelijke wegen en autosnelwegen. Bepaalde lokale wegen spelen echter de rol van «verzamelweg» om het verkeer vlotter te doen verlopen.

Op basis van het besluit van 2 mei 2002 waarmee de Brusselse Regering subsidies toekent aan de gemeenten voor de opstelling van een richtplan voor de inrichting van zones 30, wooner-

ven en voetgangerszones in het wijknet, heeft Mوبiel Brussel een Observatorium opgericht om het uitgevoerde beleid te evalueren. Met die subsidies tracht Mوبiel Brussel minstens twee doelstellingen van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) te bereiken: de woonzones beschermen, ter bevordering van de rust en de veiligheid van de bewoners, en de veiligheid van alle weggebruikers verbeteren, in het bijzonder die van de zwakste.

Het Observatorium kijkt naar de wegen van het wijknet waar de vertragingsinrichtingen en de borden een snelheidsbeperking onder de 30 km/u opleggen.

Het Observatorium kijkt niet naar de inrichtingen zone 30 in schoolomgevingen, behalve als die deel uitmaken van het straatgedeelte in zone 30, noch de wegen van hogere hiërarchie die als zone 30 ingericht worden.

Gemeenten	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2003 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2004 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2005 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2006 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2007 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2008 /wegen wijknet	% zone 30 en gelijkgestelde in december 2010 /wegen wijknet
Anderlecht	1	2	15	15	25	25	25
Oudergem	3	22	42	42	45	45	56
St-Agatha-Berchem	11	11	32	32	48	48	60
Brussel	1	2	7	7	18	18	39
Etterbeek	36	45	49	49	53	53	84
Evere	30	39	47	47	50	50	50
Vorst	0	0	0	0	5	5	18
Ganshoren	5	8	37	37	46	46	46
Elsene	1	1	1	1	2	2	2
Jette	12	14	92	92	92	92	92
Koekelberg	0	0	8	8	8	8	11
Molenbeek	1	3	22	22	45	45	49
St-Jans-Molenbeek	1	1	32	32	41	41	45
St-Joost-ten-Node	0	3	4	4	4	4	4
Schaarbeek	11	11	30	30	37	37	52
Ukkel	4	4	14	14	15	15	23
Watermael-Bosvoorde	3	14	17	17	21	21	21
St-Lambrechts-Woluwe	17	29	30	30	35	35	35
St-Pieters-Woluwe	25	27	40	40	41	41	41
<b>TOTAAL GEWEST</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>29,5</b>	<b>29,5</b>	<b>38</b>

Bestand gemaakt door C. Roland, BUV-Mobiel Brussel - DS, juni 2011 (NB: De cijfers in de tabel zijn gebaseerd op informatie van de gemeenten die ingevoerd werd in UrbIS Adm V230)

Het Observatorium kijkt niet naar de inrichtingen zone 30 in schoolomgevingen, behalve als die deel uitmaken van het straatgedeelte in zone 30, noch de wegen van hogere hiërarchie die als zone 30 ingericht worden.

Het Observatorium baseert zich op de bijgewerkte gegevens die de mobiliteitsadviseurs van de 19 gemeenten op vraag van Mobiel Brussel stuurden. In 2009 hadden slechts 7 gemeenten hun gegevens gestuurd om de situatie eind 2008 te valideren. In 2010 werd de vraag om bijwerking niet gesteld: er zijn dus geen overzichten voor december 2009.

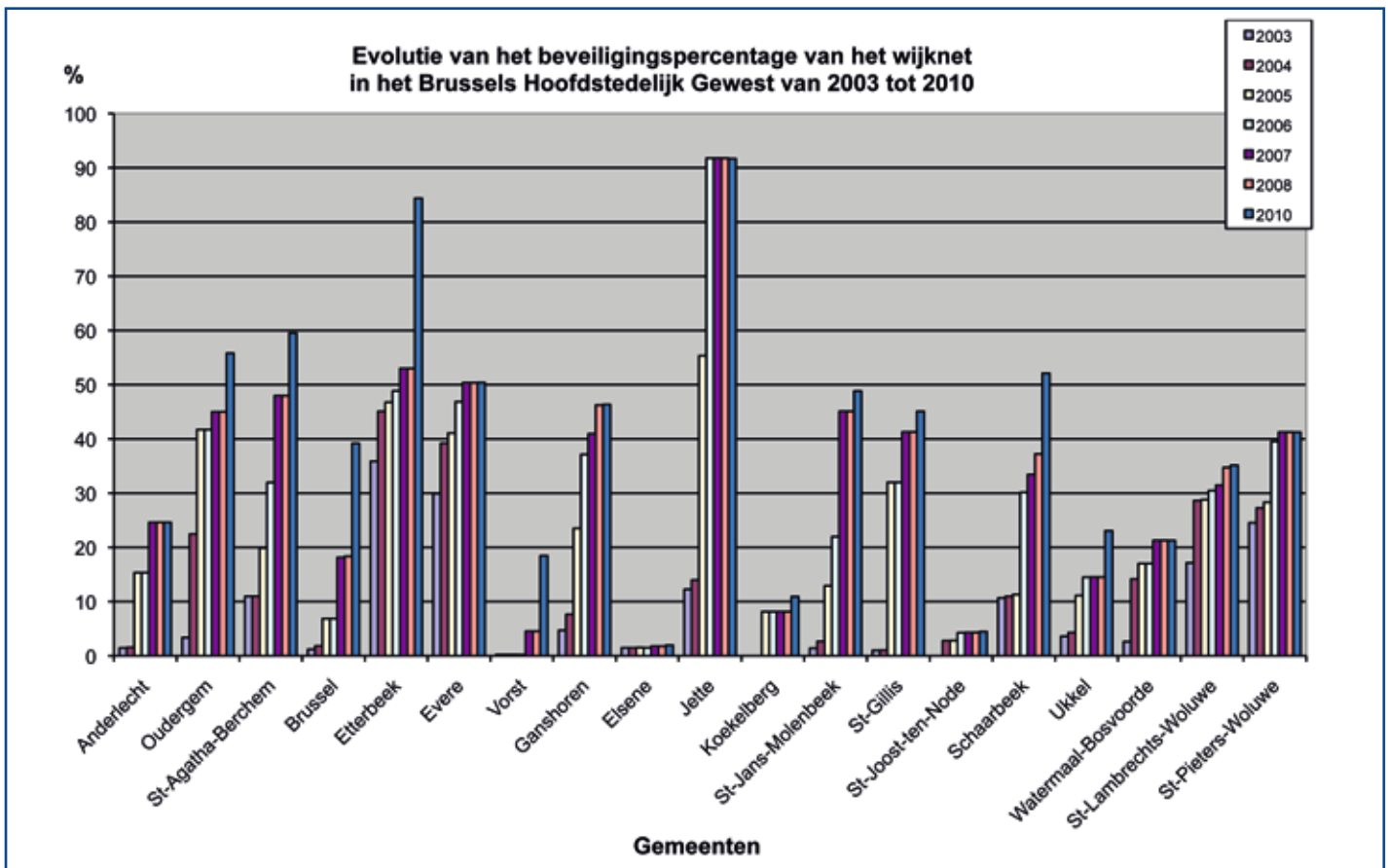
Deze lacune werd verholpen en nu heeft Mobiel Brussel het genoeg u de situatie eind december 2010 voor te stellen met een gemeentelijk antwoordpercentage van 80 %. De stad Brussel heeft geen update gezonden ondanks het feit dat de vijfhoek in zone 30 gezet werd. Mobiel

Brussel heeft de gegevens betreffende de straten van de vijfhoek ingevoerd op basis van de persartikels. Bepaalde vergis-singen zijn dus mogelijk.

Bovenstaande tabel toont de evolutie van het percentage van het wijknet dat in zone 30 of gelijkgesteld omgezet werd tussen december 2003 en december 2010.

In 8 jaar tijd gaat het van 7 % naar 38 % voor het hele gewestelijk grondgebied.





Bestand gemaakt door C. Roland, BUV-Mobiel Brussel - DS, juni 2011 (NB: De cijfers in de tabel zijn gebaseerd op informatie van de gemeenten die ingevoerd werd in UrbIS Adm V230)

We zien een mooie vooruitgang van Oudergem, Sint-Agatha-Berchem, Brussel, Etterbeek, Vorst, Schaarbeek en Ukkel. Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Gillis hebben ook vooruitgang geboekt. Elsene en Sint-Joost-ten-Node blijven het arme broertje, maar in Elsene werden projecten opgestart die eind 2011 uitgevoerd zullen zijn.

Chantal Roland  
Directie Strategie  
Mobiel Brussel

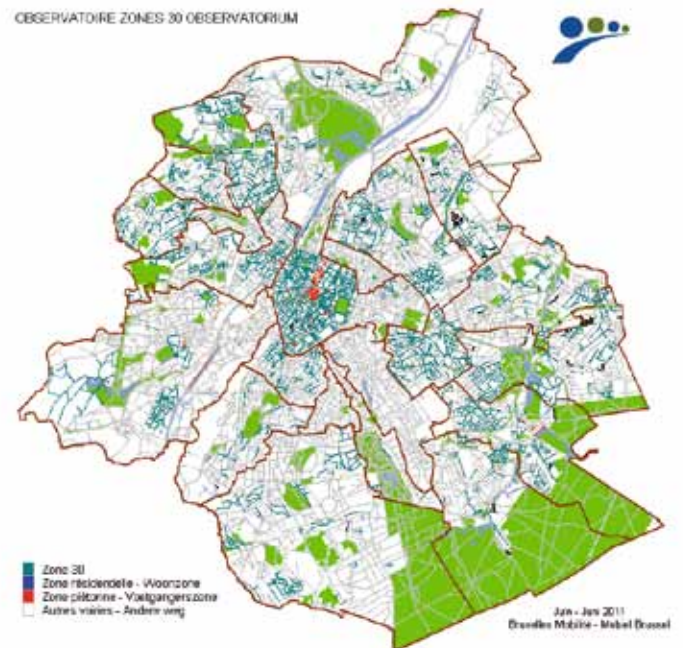
We stippen aan dat Jette sinds 2006 de inhoud van zijn richtplan volledig uitgevoerd heeft. Het cijfer van het Observatorium voor deze gemeente is 92 % en niet 100 % aangezien bepaalde wijkwegen bewust op 50 km/u gebleven zijn in het richtplan.

Bovenstaande grafiek, toont duidelijker dat de dynamiek van snelheidsverlaging in de wijken goed op gang gekomen is en dat er sinds 2003 een echte inspanning geleverd wordt in de meeste Brusselse gemeenten.

De kaart met de verschillende straten in zone 30, woonerf en voetgangerszone werd ook bijgewerkt.

Zo krijgen we een beeld van welke gewestwijken momenteel een echte verlaging van de snelheid genieten en dus de gezelligste en de veiligste zijn.

Deze kaart dient als basis voor heel wat mobiliteitsstudies van het Gewest. Ze wordt ook gebruikt voor de bijwerking van de fietskaart, aangezien de verlaging van de snelheid zeer belangrijk is voor de veiligheid van de fietser.





**“ VERSLAG VAN DE THEMADAG  
«SOCIALE VEILIGHEID»  
(TSV) ”**



Van links naar rechts: Robert Delathouwer, Martine Vancamp en Ronald Ceulemans

*Op 17 maart 2011 organiseerde De Lijn Vlaams-Brabant haar eerste themadag «sociale veiligheid». Focus van deze dag lag op de samenwerking met alle mogelijke partners binnen dit thema.*

Evelien Coel, deskundige sociale veiligheid: 'Ontwikkelingen van de maatschappij vinden hun weerspiegeling in het openbaar vervoer, en dat geldt uiteraard ook voor onveiligheid. Deze verwevenheid van het openbaar vervoer met de publieke ruimte sterkt ons in het feit dat we onze veiligheidsproblematiek niet alleen kunnen oplossen en dat we hiervoor afhankelijk zijn van onze partners: politie, lokale autoriteiten, scholen, buurtwerk en justitie.'

Al deze partners werden uitgenodigd om informatie en praktijkvoorbeelden uit te wisselen, elkaar te leren kennen en mee na te denken over een nog betere samenwerking.

Voor de gemeenten gaf burgemeester Gaetan Van Goidsenhoven een presentatie over de samenwerking met De Lijn in Anderlecht. Deze samenwerking groeide sterk uit na incidenten begin 2010, waar de burgemeester een coördinerende rol op zich nam door alle partners bij elkaar te brengen, het probleem in kaart te brengen, informatie uit te wisselen, zichtbare aanwezigheid op het terrein te verhogen en de dialoog met de bevolking te vergro-

ten. Van Goidsenhoven: 'Ik denk dat partners structureel moeten samenwerken in 'waakcellen' die bij nieuwe problemen snel kunnen optreden.'

De Lijn zal een officiële overeenkomst - een convenant sociale veiligheid - ondertekenen met de gemeente Anderlecht teneinde preventiewerkers in te zetten op gevoelige lijnen. Van Goidsenhoven: 'Deze preventiewerkers zullen het imago van De Lijn in de verschillende wijken verbeteren. Zij zullen eveneens nieuwe spanningen voorkomen, wat ten goede komt van chauffeurs en klanten.'

In de workshop 'De man op het terrein' werd verder nagedacht over de rol die deze preventiewerkers, met name de gemeenschapswachten, kunnen spelen in de aanpak van sociale veiligheid. Daar kwamen we tot de conclusie dat die rol hoofdzakelijk preventief dient ingevuld te worden en dat gemeenschapswachten de champetter van vroeger zijn maar dan zonder matras. Ronald Ceulemans, preventieambtenaar bij de gemeente Sint-Jans-Molenbeek: 'Gemeenschapswachten zijn een aanspreekpunt voor de lokale bevolking.'

Robert Delathouwer, voorzitter van de coördinatoren gemeenschapswachten Vlaams-Brabant, stelde nog dat 'we in het verleden vaak hebben kunnen zien dat als er broeihaarden van onveiligheid ontstaan in de wijken, die steeds voorafgegaan worden door problemen op de bussen.'

Samenwerking tussen De Lijn en de verschillende lokale partners kan dus zeker een meerwaarde betekenen. Evelien Coel: 'In de toekomst willen we meer engagementen van/met lokale partners in convenanten sociale veiligheid gieten om onder andere de samenwerking met gemeenten meer als een normale en logische reflex te aanschouwen en om verder de kaart van de preventie te trekken.'

**Contact :**

Evelien Coel

Deskundige sociale veiligheid

evelien.coel@delijn.be - tel. 016 31 36 87

fax 016 31 37 49 - gsm 0473 64 96 45

**De Lijn Vlaams-Brabant Zorgsystemen**

Martelarenplein 19 - 3000 Leuven

www.delijn.be

# MOBILITY DAY

## 22/09/2011 : MOBILITEIT « A LA CARTE »

Mobimix en het CIEM (Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité) organiseren de vierde editie van de Mobility Day op 22 september 2011. Doel van de dag is om enkele denkpistes aan te reiken om ondernemingen te stimuleren concreet werk te maken van de invoering van een mobiliteitsbudget voor werknemers. Zij het voor woon-werkverkeer, zij het voor dienst- of persoonlijke verplaatsingen.

Concreet besteden we op het event aandacht aan:

- > de evolutie van de mobiliteit portfolio;
- > de kosten en baten voor de onderneming en samenleving ;
- > een overzicht van innovatieve ondernemingen en het bestaande aanbod.

Zoals gebruikelijk op de Mobility Day, sluiten we de dag af met een debat tussen stakeholders.



### Wanneer :

Donderdag 22 september 2011

Waar: Dexia Congress Center - Passage 44

### Prijs:

50€ excl. btw

### Contact:

info@mobimix.be

### Meer info:

www.mobimix.be

# “ TOEPASSING VAN VERKEERSBORDEN MET ZONALE GELDIGHEID ”



Een publicatie van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) was aan de aandacht van de Mobiliteitsgids ontsnapt, terwijl het gaat om een onderwerp dat regelmatig aan bod komt in de 19 Brusselse gemeenten: de plaatsing van verkeersborden met zonale geldigheid.

Bij de toepassing op het terrein stelt de ingewikkelde regelgeving omtrent de zonale verkeersborden de wegbeheerder geregeld voor problemen. Met dit dossier wil Jean-Pierre Van

de Winckel hen ter hulp komen door de regelgevende aspecten met betrekking tot de plaatsing van deze tekens – vooral degene die het parkeren regelen – voor te stellen en toe te lichten.

Jean-Pierre Van de Winckel,

Jean-Pierre Van de Winckel, « Toepassing van verkeersborden met zonale geldigheid », bijlage bij OCW Mededelingen 80, juli-augustus-september 2009, 28p.





# “VSV PUBLICATIES”

## VSV BROCHURE «SNELHEIDSMANAGEMENT»

Sinds kort is de nieuwe VSV-brochure 'Snelheidsmanagement' beschikbaar. Dit is het tweede deel binnen de reeks VSVlokaal die specifiek is bestemd voor gemeentelijke mobiliteitsambtenaren, lokale politiezones en andere professionals die zich op het lokale beleidsniveau inzetten voor het verbeteren van de Vlaamse mobiliteit.

Snelheid in het verkeer blijft een controversieel onderwerp. Daarom is VSVlokaal 2 specifiek gericht op dit thema en beschrijft het waarom snelheid een probleem kan vormen op de baan, maar ook hoe het komt dat mensen zo vaak en talrijk te hard rijden en welke praktische maatregelen daartegen op lokaal niveau beschikbaar zijn. De klemtoon ligt vooral op dit laatste punt, onder de brede noemer 'snelheidsmanagement'.

Voor de nieuwkomer schetst de brochure een goed beeld van de betekenis en de concrete inhoud van snelheidsmanagement, terwijl ook experts hun kennis ermee kunnen opfrissen en verruimen. Zowel de theorie als de praktische maatregelen worden uitgebreid behandeld.



De brochures van de reeks VSVlokaal zijn verkrijgbaar via de website van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde: in gedrukte editie (8,5€ per stuk, digitaal (pdf-formaat, gratis).

**Tom Wienecke**  
Communicatiemedewerker

[www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer-mobiliteit/?id=105](http://www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer-mobiliteit/?id=105)

## JAARBOEK VERKEERSVEILIGHEID 2011

Ter gelegenheid van het negende Vlaams Congres Verkeersveiligheid (17 mei) heeft de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een nieuw Jaarboek Verkeersveiligheid uitgebracht. Net als de voorgaande edities bundelt dit lijvige boekwerk weer tal van projecten en initiatieven die het voorbije jaar een voortrekkersrol hebben gespeeld bij de verbetering van de Vlaamse verkeersveiligheid.



Zowat de helft van het jaarboek bestaat uit artikels gewijd aan de twaalf voorbeeldprojecten die dit jaar de kern vormden van het congres. Daarnaast bevat het natuurlijk ook weer interviews, interessante onderzoeksresultaten en besprekingen van een dozijn andere initiatieven die stuk voor stuk als instant-inspiratiebron kunnen dienen voor al wie zich in 2011 en daarna wil inzetten voor meer verkeersveiligheid in Vlaanderen.

Het nieuwe Jaarboek werd in primeur voorgesteld op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid 2011 en kan nu worden besteld en gedownload via de website van de VSV.

**Tom Wienecke**  
Communicatiemedewerker

[www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer-mobiliteit](http://www.verkeerskunde.be/publicaties/verkeer-mobiliteit)  
Jaarboek Verkeersveiligheid 2011, 108 p.

15 € papieren versie - gratis download

# “BEDRIJFSVERVOERPLANNEN: VANAF 100 WERKNEMERS”





#### WETTELIJKE BASIS

Ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen (B.S. 27 mei 2009)  
 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen (B.S. 9 mei 2011)

Brussel lijdt al tientallen jaren onder de toenemende druk van het autoverkeer. Steeds meer wegen raken verzadigd tijdens de spitsuren, die overigens steeds langer duren. Dat veroorzaakt natuurlijk problemen met vervuiling, uitstoot van broeikasgassen en lawaaihinder.

Het gebruik van de auto is tussen 2005 en 2008 echter met 5 % gedaald in de Brusselse bedrijven. Die evolutie is ondermeer toe te schrijven aan de maatregelen in de bedrijfsvervoerplannen (BVP) ter bevordering van duurzame verplaatsingswijzen. Op basis van die vaststelling heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beslist de verplichte opstelling van een BVP te verruimen tot bedrijven met meer dan 100 werknemers op eenzelfde site. En de term “bedrijf” slaat hier ook op de openbare sector.

**Een bedrijfsvervoerplan bestaat in de studie, uitvoering en follow-up van maatregelen ter bevordering van een duurzaam verplaatsingsbeleid met betrekking tot de activiteiten binnen een bedrijf.** Het tracht dus de gewoontes van de werknemers en de bezoekers van het bedrijf te veranderen.

Ieder BVP bestaat uit 2 delen :

1. een **diagnose** van de mobiliteitssituatie van het bedrijf: die bestaat op haar beurt uit :
  - de balans van :
    - de verplaatsingen (personen en goederen) die het bedrijf genereert;
    - de bereikbaarheid;
    - de maatregelen die reeds genomen werden.
  - de analyse van de resultaten van de diagnose, d.w.z :
    - de sterke en zwakke punten ;
    - de mogelijke verbeteringen en knelpunten.
2. een **concreet actieplan**, met de maatregelen die uitgevoerd zullen worden.



## NIEUWE VERPLICHTINGEN

Het nieuwe besluit wil de dynamiek van de vervoerplannen nog versterken en tegelijk streven naar administratieve vereenvoudiging :

**Een bedrijfsvervoerplan wordt verplicht voor alle bedrijven (overheid en privé) die meer dan 100 werknemers<sup>1</sup> tewerkstellen op eenzelfde site<sup>2</sup> in het Brussels Gewest.**

Het actieplan bevat verplichte maatregelen zoals :

1. **de aanduiding van een contactpersoon** : bij voorkeur de mobiliteitscoördinator die de tussenschakel vormt tussen het Brussels Gewest en de werknemers.
2. **informatie, communicatie en sensibilisering van de werknemers** met betrekking tot het BVP en aanverwante maatregelen.
3. **de terbeschikkingstelling van een multimodaal toegangsplan van de site** : d.w.z. een overzicht van alle inlichtingen die nuttig zijn om de site te bereiken met alle mogelijke transportmiddelen: trein, bus, tram, metro, fiets, te voet, taxi, auto, ... (dus ook auto- en fietsparkings).
4. **de aanmoediging om het openbaar vervoer te gebruiken** aan de hand van twee van de volgende maatregelen (naar keuze) :
  - het personeel informeren over de haltes, lijnen, uurroosters en tarieven van het openbaar vervoer in de wijk;
  - ieder jaar sensibiliseringsacties en infosessies organiseren voor het personeel om het gebruik van het

## Hulpmiddelen

Om u te helpen bij mobiliteitsenquêtes heeft Leefmilieu Brussel een internetapplicatie uitgewerkt : [www.mobiliteitsenquete.irisnet.be](http://www.mobiliteitsenquete.irisnet.be)

Alle informatie betreffende de nieuwe verplichtingen is beschikbaar op [www.leefmilieubrusel.be](http://www.leefmilieubrusel.be)  
> Professionelen > Mobiliteit

Het elektronische formulier BVP zou bij het verschijnen van dit artikel beschikbaar moeten zijn op [www.irisbox.irisnet.be](http://www.irisbox.irisnet.be)  
> Leefmilieu Brussel BIM > Publicaties

openbaar vervoer te promoten en de mensen aan te zetten er gebruik van te maken;

- een hogere tegemoetkoming aanbieden dan wettelijk verplicht is in de kosten van openbaar vervoer, om gratis abonnementen aan te bieden voor het woon-werkverkeer, bij voorkeur via een derdebetalersregeling;

- een tegemoetkoming in de aanvullende verplaatsingskosten, zoals een fiets- of voetgangerspremie, een Villo-abonnement, de organisatie van een pendeldienst naar trein- of metrostations, ...;

- de kosten van het openbaar vervoer volledig terugbetalen voor werknemers die over een bedrijfswagen beschikken, om de vervoerswijzen beter te combineren, ofwel een "mobiliteitsbudget" toekennen zodat de werknemer de verplaatsingswijze(n) kan kiezen die het best aangepast is aan zijn behoeften (bedrijfswagen al dan niet inbegrepen);

<sup>1</sup> De berekening van het aantal werknemers gebeurt op dezelfde manier als voor de federale diagnose inzake woon-werkverkeer. Voor de privésector worden de regels van de sociale verkiezingen gebruikt. Voor de autonome overheidsdiensten en overheidsinstellingen wordt het gemiddelde berekend op basis van het aantal statutairen en contractuelen die in dienst zijn op 30 juni van dat jaar, en dit gedurende minstens een volledig jaar. Voor de opstelling van het BVP moet er vervolgens rekening worden gehouden met het aantal werknemers dat werkelijk op de site tewerkgesteld is (d.w.z. zij die normaal gezien minstens de helft van hun werkdagen op de site beginnen en eindigen, ook al doen ze verplaatsingen vanaf de site voor hun werk.

<sup>2</sup> Het begrip "site" wordt omschreven als de plaats waarop een vervoerplan betrekking heeft, zijnde een gebouw en zijn aanhorigheden, zijnde een zone waar meerdere gebouwen staan en die over meerdere ingangen beschikt die via het meest directe voetgangerstraject op minder dan 500 meter van elkaar verwijderd zijn.



- het aanbod aan openbaar vervoer medefinancieren om de bediening van het bedrijf te verbeteren, in overleg met de maatschappijen voor openbaar vervoer.

5. **de terbeschikkingstelling van een fietsparking** die aan bepaalde technische voorschriften beantwoordt, zoals : genoeg<sup>3</sup> plaatsen voor werknemers en bezoekers die met de fiets komen, verhoogd met 20 %; de plaatsen moeten overdekt zijn, beschermd tegen alle weersomstandigheden en makkelijk herkenbaar, verlicht en beveiligd.
6. **een procedure voor aankoop/leasing van auto's die rekening houdt met de eco-score van het voertuig.**
7. **een actieplan in geval van vervuilingsspieken.**

Het doel van de nieuwe regelgeving is de **vereenvoudiging van de administratieve procedure** bij de opstelling van een BVP en het **beantwoorden aan de federale verplichting** met betrekking tot de diagnose van de woon-werkverplaatsingen. Daarom moet zowel de diagnose als het actieplan **om de drie jaar bijgewerkt** worden.

Bruxelles Environnement pourra de sa propre initiative ou à la demande de l'entreprise **réaliser un audit** pour évaluer le plan d'actions et chercher à l'améliorer.

## DE PROCEDURE

Net als op federaal vlak zou de diagnose van het BVP op 30 juni opgesteld moeten zijn. Voor de gemeentelijke sites met meer dan 100 werknemers die er nog niet op ingegaan waren, is het dus tijd.

Vervolgens moet het ingevulde formulier BVP ingediend worden, uiterlijk :

- op **15 oktober 2011** voor bedrijven met **meer dan 200 werknemers** op hun site ;
- op **15 januari 2012** voor bedrijven met **100 tot 200 werknemers** op hun site.

3. Bovendien mag het aantal fietsverplaatsingen niet lager zijn dan een vijfde van het aantal parkeerplaatsen voor gemotoriseerde voertuigen die uitsluitend ter beschikking van het bedrijf staan en dan het aantal dat in de milieuvergunning betreffende de site vastgelegd is.

## BVP EN FEDERALE DIAGNOSE : ÉÉN FORMULIER

Aangezien een gedeelte van de informatie die geleverd moet worden, dezelfde is als voor de federale diagnose van de woon-werkverplaatsingen, biedt het **BVP formulier** de mogelijkheid om te **beantwoorden aan de twee verplichtingen**. Leefmilieu Brussel zendt de gegevens naar de FOD Mobiliteit en Vervoer, die ze opneemt in een gegevensbank. Die kan geraadpleegd en gewijzigd worden via de federale portaalsite. Alvorens de federale diagnose te valideren moeten ook nog de referenties van het advies van de bedrijfsraad gepreciseerd worden (niet verplicht voor het Gewest) vóór 31 januari 2012.

### Contact :

Leefmilieu Brussel : [pdebvp@ibgebim.be](mailto:pdebvp@ibgebim.be)  
Info : [www.leefmilieubrussel.be/bvp](http://www.leefmilieubrussel.be/bvp)

### Tel :

FR : 02/563.41.23  
of 02/775.76.57  
of 02/563.41.52

NL : 02/775.78.86

### Zie ook

Sarah Hollander, «Nieuws in verband met de bedrijfsvervoerplannen», Mobiliteitsgids nr. 30

Sarah Hollander, «Bedrijfsvervoerplannen», Mobiliteitsgids nr. 24

De Mobiliteitsgids kan gedownload worden op [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) > Publicaties

# “ EERSTE BELGISCHE CYCLOVIA IN BRUSSEL ”

JCDecaux

BRUSSELLES TOUT PLACE AUX VÉLOS!  
BRUSSEL'S MARKT PLAAST SICH BIJ FIETS!

WWW.CYCLOVIA-BRUSSELS.BE

21/08 & 11/09

dib biba



*Op zondag 21 augustus en 11 september vinden in Brussel de eerste twee edities van Cyclovía plaats: een primeur in België. Straten worden (gedeeltelijk) vrijgehouden voor fietsers, skaters, rollers, joggers, enz. Het parcours loopt van de Kanaalzone via het Muntcentrum, richting Wetstraat naar het Jubelpark. Beide zondagen wordt telkens van 11 tot 16 uur over een parcours van een tiental kilometer een deel van de straat, of de hele straat, autovrij gemaakt. Cyclovía is een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Stad Brussel.*

Cyclovía (Spaans voor fietspad) is een ware rage in hippe steden zoals Melbourne, Los Angeles, Parijs, Buenos Aires, San Francisco, ... en is ontstaan in Bogotá, Colombia. Zo krijgen mensen de ruimte om hun stad op een andere aangename manier te ontdekken. Cyclovía is een echt familie-event waarbij je het traject vrijblijvend en in alle veiligheid kan afleggen, met leuke randanimatie.

“Met Cyclovía willen we duidelijk maken dat zich te voet of met de fiets verplaatsen ook aangenaam kan zijn in Brussel. We willen daar de Brusselaar maar ook de bezoekers van de hoofdstad van overtuigen”, aldus Bruno De Lille, Brussels staatssecretaris voor Mobiliteit. “Bovendien past het binnen de doelstellingen van het Brusselse mobiliteitsplan IRIS 2

waarbij men het aantal fietsers met 20 % wil doen toenemen tegen 2020”.

Cyclovía Brussels is dan ook een uitstekende gelegenheid om op een vriendelijke en gezellige manier fietsers te verzamelen, hen zichtbaar te maken, het fietsen als verplaatsingsmiddel dankbaarder te maken en een gemeenschapsgevoel te creëren.

Burgemeester Freddy Thielemans: “De stad Brussel verbetert sinds 2000 de zachte mobiliteit op haar territorium. Dat doen we bijvoorbeeld met de creatie van comfortzones, huurfietsen, het inrichten van fietspaden en gemeenschappelijke fietsboxen. Het was voor ons dan ook evident om Cyclovía mee te organiseren en te ondersteunen. Op die manier blijven we de



fiets als vervoermiddel in de stad promoten.”

Het originele concept is afkomstig uit Colombia, waar men in Bogota elke zondag en elke feestdag de hoofdstraten in de stad autovrij maakt. Overdag worden de straten enkel gebruikt door fietsers, wandelaars en skaters. Tegelijkertijd is er veel randanimatie in de stadsparken: aerobics, yoga workshop, muziek, ... De wekelijkse Cyclovia's in Bogota trekken ongeveer 2 miljoen mensen aan (30 % van de inwoners) over een totaal van meer dan 120 kilometer aan autovrije straten.

De afscheiding van de vrijgemaakte rijstrook gebeurt door middel van kegels die op de grond worden geplaatst. Op sommige plaatsen wordt de weg volledig vrijgemaakt, op andere worden enkel rijstroken gereserveerd voor de fietsers.

In Brussel loopt het beveiligde parcours van de Vlaamse Poort tot het Jubelpark en terug.

Het parcours in de vijfhoek wordt afgebakend met kegels en voorzien van de nodige signalisatie- en informatieborden. De politie en de stadswachten van de vzw Bravo, stewards en tal van vrijwilligers waken over het veilige verloop van de dag.

«Dankzij de beveiliging en de afwezigheid van auto's langs het volledige traject kunnen de Brusselaars leren zich met de fiets door de stad te verplaatsen in goede omstandigheden», aldus Christian Ceux, Brussels schepen voor Mobiliteit.

Net zoals in Bogota en de andere steden wordt Cyclovia ook in Brussel opgeluisterd door muziek en tal van originele, vaak grappige, randanimaties die telkens op de één of andere ma-





nier met fietsen of mobiliteit te maken hebben.

Zo verzorgt Cyclo een mobiele pechverhelping. De pechvogel wordt bovendien getraakteerd op een “plattebandconcert”. Er zijn ook tal van “meerijconcerten” voor de meerrijdende muzikliefhebbers. De dorstigen kunnen terecht bij de “sappentrapper”.

Daarnaast zijn er de mobiele fietsateliers van Voot en aan het Jubelpark kan men bij Pro-Velo een fiets huren.

Deze eerste twee ervaringen met Cyclovia in Brussel zullen uiteraard grondig geëvalueerd worden met alle betrokken partijen (Gewest, stad Brussel, MIVB, verenigingen, politiezone, ...) om zo veel mogelijk lessen te trekken betreffende de algemene organisatie en veiligheid in het bijzonder van het evenement. Hopelijk beslist het Gewest nadien om nog meer edities van Cyclovia te plannen in de zomer volgend jaar ... en waarom niet over een langer tracé door verschillende gemeenten.

**Meer info:**

[www.cyclovia-brussel.be](http://www.cyclovia-brussel.be)  
<http://www.facebook.com/Cyclovia>



# ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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



**LAAT DIT NIET  
LIGGEN !**

**GRATIS**

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

**ECOLOGISCH**

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

## NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

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

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

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