

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

Duurzame tramremises in het hart van onze steden
Interregionale trams om de stad
van de verstikking te behoeden

DRIEMAANDELIJKS NR 37 | ZOMER - 2013 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Een projectoproep die veel weerklink vindt

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- School en mobiliteit in Evere een goede tandem ?!
- Bpost en de gemeente Anderlecht bundelen de krachten voor een efficiënt parkeerbeheer
- Duurzame mobiliteitsplanning

EDITORIAAL.....	03
DUURZAME TRAMREMISES IN HET HART VAN ONZE STEDEN	05
INTERREGIONALE TRAMS OM DE STAD VAN DE VERSTIKKEN TE BEHOEDEN	08
EEN PROJECTOPROEP DIE VEEL WEERKLANK VINDT.....	11
SCHOOL EN MOBILITEIT IN EVERE EEN GOEDE TANDEM !?.....	17
BPOST EN DE GEMEENTE ANDERLECHT BUNDELEN DE KRACHTEN VOOR EEN EFFICIËNT PARKEERBEHEER	19
DUURZAME MOBILITEITSPANNING	20

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)



ADMINISTRATIEF DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Bauchau Delphine, Yves Fourneau, Barbara Decupere, Virginie Randaxhe, Séverine Rongvaux, Vicky Dierckx

VERTALING : Liesbeth Vankelecom

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

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

MOBIEL BRUSSEL

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



**DE GIDS VAN DE MOBILITEIT
EN DE VERKEERSVEILIGHEID
WENST U EEN UITSTEKENDE
ZOMERVAKANTIE!**



“ DUURZAME TRAMREMISES IN HET STADSCENTRUM ”

In de loop van de laatste twee decennia heeft de tram in heel wat Europese steden opnieuw een plaatsje veroverd. Wie denkt aan de ontwikkeling van het tramnet, denkt ook aan de remises. Zo kwam het project TramStore21 tot stand, dat duurzame remises bouwde of bouwt in Blackpool (Starr Gate), Rotterdam (Beverwaard), Dijon (Les Ateliers) en Brussel (Marconi). Dit ambitieuze project werd in maart jl. afgesloten in Brussel, in aanwezigheid van alle Europese partners.

In samenwerking met Mobiel Brussel organiseert de MIVB jaarlijks een conferentie rond een thema dat verband houdt met de verplichtingen die in hun beheerscontract vastgelegd zijn, de zogenaamde “rendez-vous de progrès”. Op 21 maart jl. vond de conferentie voor de 12e keer plaats, in het kader van de afsluiting van het Europees project TramStore21, dit keer gewijd aan “duurzame remises in het stadscentrum”. Het transnationale samenwerkingsproject TramStore21 werd in 2008 in het leven geroepen door de MIVB, in het kader van het Europees programma INTERREG IVB Noord-West-Europa. Het doel is de bouw van duurzame tramremises die mooi in het stadsbeeld verweven zijn. Er zijn twee operatoren voor openbaar vervoer bij betrokken (MIVB Brussel en RET Rotterdam), twee organiserende

overheden voor vervoer (Grand Dijon en Blackpool Council) en een onderzoeksinstituut (Institut Fraunhofer IML Dortmund).

DE KEUZE VAN DE INPLANTING VAN DE REMISE

Na vijf jaar inspanning heeft het werk in het kader van TramStore21 vruchten afgeworpen: er werden drie duurzame remises gebouwd en een vierde wordt in 2014 in Brussel afgewerkt. Het project werd dus in schoonheid afgesloten tijdens de “12e rendez-vous de progrès” met de voorstelling van de remises van Dijon, Blackpool en Rotterdam en goede praktijkvoorbeelden binnen het samenwerkingsverband. Een daarvan is bij voorbeeld de gemeenschappelijke aanpak van de keuze van de inplanting van de re-

mise. De ligging van een remise wordt gekozen op basis van verschillende criteria (uitsluitingscriteria maar ook financiële en kwaliteitscriteria), wat de taak van de beslissingsnemers niet vergemakkelijkt. Gelukkig konden de partners een beroep doen op methodes zoals de multicriteria-analyse. Die methode wordt gebruikt om beslissingen te nemen bij een evaluatie van het milieu- en economisch beleid, omwille van de complexiteit van de problematiek en de onmogelijkheid van traditionele instrumenten zoals de kosten/baten-analyse om de gevolgen in hun geheel in beschouwing nemen. Deze techniek maakt het mogelijk de verschillende mogelijkheden te vergelijken en de beste optie te zoeken in functie van het gewicht dat aan ieder criterium toegekend wordt.



Remise Marconi in Brussel
© STIB-MIVB



Remise Marconi in Brussel
© STIB-MIVB

DE INTEGRATIE VAN DE REMISES IN DE STAD

Een ander goed praktijkvoorbeeld heeft betrekking op de integratie van de remises in het stadsbeeld. Vanuit operationeel standpunt liggen de beste plaatsen voor een tramremise in verstedelijkte zones. Er moet dus rekening gehouden worden met strikte regelgeving om de omgeving te beschermen. Het gebouw moet dus zeer degelijk uitgewerkt worden. Inspanningen leveren om het gebouw duurzaam in het stadsbeeld te integreren werpt vruchten af, want op die manier kan een negatief beeld vermeden worden van de remise en de openbaarvervoersmaatschappij. De beslissing om een nieuwe remise te bouwen creëert ook opportuniteiten voor stadsontwikkeling en helpt zo de stadszones die kampen

met een gebrek aan beschikbare percelen. Een stad of gemeente beschikt vaak over regelgeving die het mogelijk maakt eenzelfde perceel op verschillende manieren te gebruiken. De remises voor openbaar vervoer moeten niet noodzakelijk opgevat worden als monofunctionele entiteiten. Zo werd er een parking voor 500 auto's ingericht op het dak van remise Beverwaard in Rotterdam. De remise Les Ateliers in Dijon is een gecombineerde stelplaats voor bus en tram. De werkplaatsen werden er speciaal ingericht om gebruikt te kunnen worden voor beide soorten voertuigen. In de 21e eeuw moeten de vervoersoperatoren de geijkte paden verlaten en onconventionele oplossingen gaan zoeken om mogelijkheden te creëren, schaalvoordeel te realiseren en samenwerking met andere sectoren tot stand te brengen.

DE AANPAK VAN DE BETROKKEN PARTIJEN

De bouw van een remise heeft een impact op verschillende spelers. De omgang met de andere betrokken partijen is essentieel om hun steun te winnen en zo het welslagen van het project te waarborgen. De sleutel tot succes ligt in een regelmatige en eerlijke communicatie met alle betrokken partijen. De ervaring van Tram-Store21 heeft aangetoond dat het zeer belangrijk is alle betrokkenen een degelijke en coherente plaats te geven, om erover te waken dat de behoefte aan een nieuwe remise goed begrepen wordt. Dat gebeurde in 2 fasen. In de eerste plaats de sleutelpersonen overtuigen: de overheden, de openbaarvervoersmaatschappij, de burgers en de verenigingen. Vervolgens nagaan welke boodschap uitgestuurd moet



Remise Beverwaard in Rotterdam
© RKeus



Remise Les Ateliers in Dijon
© Thierry Clarté



Remise Starr Gate in Blackpool
© Tony Stevenson



Het internationaal team van TramStore21 (oktober 2012) © Kéolis Dijon

worden en een communicatieplan opstellen om een doeltreffende en respectvolle dialoog tussen alle betrokken partijen tot stand te brengen.

DE 3 PIJLERS VAN DUURZAME ONTWIKKELING

Starr Gate (Blackpool), Beverwaard (Rotterdam) en Les Ateliers (Dijon) alsook de toekomstige remise Marconi (Brussel) werden volledig ontworpen in functie van duurzaamheid. Bij de bouw van duurzame remises moeten de 3 pijlers van de duurzame ontwikkeling voor ogen gehouden worden. Eén daarvan is uiteraard het milieu. Het hele project lang hebben de partners getracht de milieu-impact van de remises te beperken. Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen, de recyclage van afval en het gebruik van gerecycleerde

bouwmaterialen lag dus voor de hand. Toch is het naast de ecologische basisprincipes vooral het rationeel energiegebruik (energie-efficiëntie) dat het mogelijk maakt de impact van de remise op het milieu echt te verminderen. Wetende dat het energieverbruik van een gebouw 80 % van het totale energieverbruik kan vertegenwoordigen, blijkt een doeltreffend energiebeheer onmisbaar.

Naast de milieupijler mogen we ook de economische en de sociale pijlers niet vergeten. Zo zijn de creatie van lokale tewerkstelling, het streven naar schaalvoordeel en veiligheid en welzijn van werknemers en omwonenden elementen die in het globale concept van de remises verwerkt moeten worden.

Met dit transnationaal samenwerkingsproject kunnen de vijf partners lokale

moeilijkheden gemakkelijker oplossen dan alleen, voornamelijk dankzij gedetailleerde studies van andere lokale situaties. Aan de hand van de methode van de peer-review hebben de partners gebruik kunnen maken van de kennis, knowhow en tips van deskundigen uit de verschillende organisaties, om hun projecten te optimaliseren. Tot slot is ook de financiële inbreng van de Europese Unie niet te verwaarlozen, omdat deze de verwezenlijking van infrastructuur mogelijk gemaakt heeft die een ware referentie geworden zijn op het vlak van duurzame tramremises in Europa.

Het boek van het project TramStore21 is beschikbaar op www.tramstore21.eu

Delphine Bauchau,
Directie Beleid, Mوبiel Brussel
dbauchau@mrbc.irisnet.be

“INTERREGIONALE TRAMS OM DE STAD VAN DE VERSTIKKING TE BEHOEDEN”

Om de uitdagingen van de interregionale mobiliteit aan te gaan, bundelen de MIVB en De Lijn hun krachten, om tramlijnen aan te leggen die grenzen verleggen. Een droom die al in 2020 in vervulling zou kunnen gaan.

Wetende dat meer dan de helft van de jobs in Brussel ingevuld wordt door inwoners van de twee andere Gewesten – zonder nog te spreken over het toenemende verschijnsel van de “externe pendelaar” (15 % van de Brusselaars werkt buiten het Gewest) – zien we het belang van de investering in grensoverschrijdende mobiliteit.

Het GEN krijgt stilaan vorm: bijna de helft van het aanbod is al effectief, 90 % zal het zijn tegen 2016 en het netwerk zal afgewerkt zijn in het begin van de jaren 2020. Desondanks blijven grote stukken van het grondgebied van de twee Brabantse ver van de spoorlijnen verwijderd. Tientallen duizenden inwoners voor wie het GEN een te grote omweg zal blijven. Als aanvulling op het GEN moeten we het netwerk dus dichter maken om doeltreffende vervoersassen naar de hoofdstad te creëren. Dat is precies waar momenteel aan gesleuteld wordt.

Dit project met nieuwe tramlijnen is eigenlijk de synthese van twee visies op mobiliteit, die perfect complementair blijken. Enerzijds moet het Brusselse net uitgebreid worden over de gewestgrenzen heen, zodat tewerkstellingspolen in de rand (zoals de luchthaven of Brucargo)

bereikt kunnen worden. En anderzijds moet het netwerk van De Lijn naar een hogere snelheid schakelen, zowel wat de prestaties als de vervoerscapaciteit betreft. Vanaf een bepaald aantal reizigers moeten er immers zo veel bussen ingezet worden dat het contraproductief wordt vanuit economisch standpunt. Vandaar het belang van de tram, met een twee- of driedubbele capaciteit van een bus. Beetje bij beetje zijn deskundigen van beide vervoersmaatschappijen hun studies en ideeën naast elkaar gaan leggen om een gemeenschappelijk project uit te werken over de gewestgrenzen heen. Doel: daadwerkelijk rijden vanaf 2020.

EXPRESS-TRAM EN AANSLUITING OP HET MIVB-NET

Zijn ze van plan om de vroegere buurtspoorwegen, die veel Brusselaars nog gekend hebben, nieuw leven in te blazen? De fameuze boerentram die door de dorpen kronkelde? Nee, niet echt. De trajecten die nu ter studie liggen, zouden een snelle verbinding tussen de hoofdstad en de rand moeten vormen en buiten Brussel wordt voor zo rechtlijnig en snel mogelijke tracés geopteerd. De optie van een moderne en efficiënte tram wordt vooropgesteld. De burger van de 21e eeuw

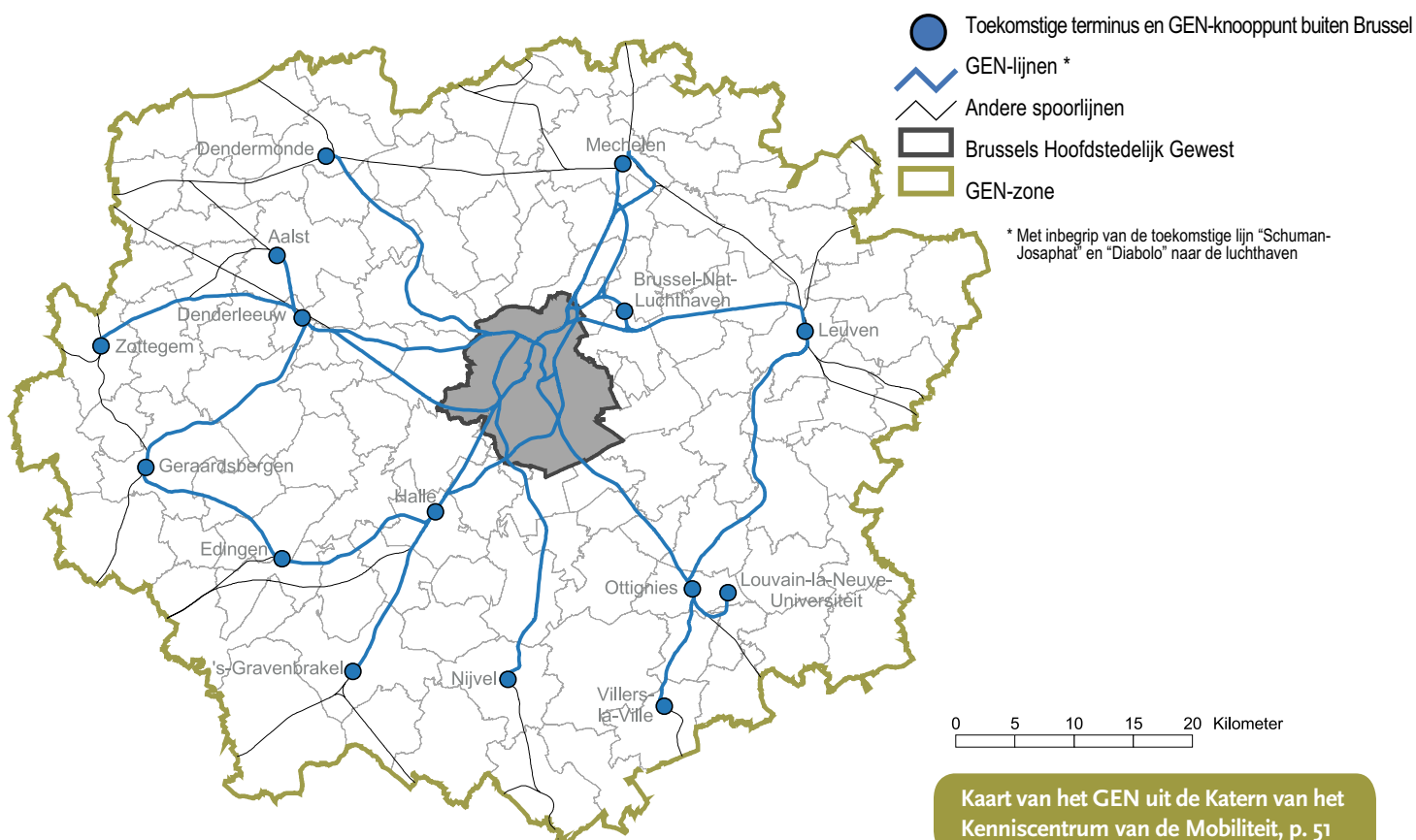
is een bewuste consument, die pas kiest voor het openbaar vervoer als het een echte meerwaarde biedt in zijn verplaatsingen. Anders zal hij blijven klagen over steeds groeiende files, steeds minder parkeerplaatsen of de toekomstige stadstol, maar zal hij zich in de praktijk aan zijn stuur blijven vastklampen, tot groot ongenoegen van de Brusselaars.

Het nieuwe project draait vooral rond 4 trajecten. Drie lijnen lopen straalsgewijs naar Brussel toe, terwijl de 4e veeleer als een cirkel vlakbij de noordelijke ring loopt, met enkele insprongen naar de stad toe om de metrolijnen te kunnen bereiken.

De interregionale tramlijnen zouden niet allemaal op dezelfde manier opgevat worden. In Vlaanderen vertrekken de drie “straal”-lijnen vanuit Boom/Bornem, Ninove en Haacht, op 20 tot 30 km van de hoofdstad, en ze stoppen slechts om de 3 of 4 kilometer, in stadscentra of aan overstapparkings. Het kernwoord is hier absolute snelheid. Als ze in Brussel aankomen, is er aansluiting op de bestaande MIVB-lijnen. Er wordt een klassieke bediening van de stad vooropgesteld, met doorgaans een halte om de 400 tot 500 meter. Als “express” rijden in de stad is

Spoorwegnet en vermoedelijke omvang van het toekomstige GEN-net

Bron van het GEN-net: BROH, studie ivm het toekomstige GPDO, op basis van horizon 2015 van de studie "Article 13"



immers geen optie: er moeten zo veel mogelijk mogelijkheden zijn voor aansluiting op de verschillende MIVB-lijnen die men kruist, en er is vooral het feit dat een express-tram gevangen zit in zijn eigen sporen en toch nooit een stilstaande tram voor hem kan inhalen. De ringlijn ziet er daarentegen veeleer uit als een stadslijn, met regelmatige haltes.

De interregionale trams worden dus zo georganiseerd dat er perfecte compatibiliteit is met de MIVB-trams. We denken hier natuurlijk ook aan de ruimte tussen de sporen. Zo is het hier niet mogelijk om het concept uit Antwerpen, Gent of van de kusttram toe te passen, maar wel de standaardafmetingen zoals we die in Brussel zien. Maar dan moeten er ook nog heel wat technische aspecten geharmoniseerd worden: het afnemen van stroom, het bedienen van de wissels op afstand, het detecteren van de tram door de veiligheidsseingeving, de afmetingen van de voertuigen, ... Allemaal uitdagingen voor de technische teams, maar

vooral een andere manier van werken, want men moet rekening houden met de eigenheden van twee beheerders in plaats van één.

De compatibiliteit tussen de netten vergemakkelijkt het gebruik voor de reiziger. Het commerciële doel is dat deze tram voor de reiziger niet anders is dan de trams die hij reeds kent: het abonnement moet zowel toegang verlenen tot de ene als tot de andere, de informatie is overal beschikbaar, de uurregelingen sluiten goed bij elkaar aan, ... De complexiteit ligt in de handen van de beheerders en de Gewesten, die momenteel overleg plegen over de harmonisering van de tarieven en de gevolgen op het vlak van winst of verlies aan inkomsten. Het is trouwens ook daarom dat we spreken over "interregionale trams" zonder de naam van de beheerder te preciseren. Deze lijnen worden uiteraard een openbare dienst in handen van de twee Gewesten, maar zonder de exploitatie aan één van beide toe te schrijven.





Trams in Bazel (groen = stadsnet; geel = voorstadsnet)

OVERLEG TUSSEN GEWESTEN MET EEN GEMEENSCHAPPELIJK DOEL VOOR OGEN

Een utopie? Nee, elders werkt dit model al. Bazel is wellicht het best vergelijkbaar met Brussel, met voorstads- en stadstrams die harmonieus op dezelfde sporen rijden in het stadscentrum. Maar ook andere netwerken, zoals RandstadRail tussen Rotterdam en Den Haag, kunnen ons veel leren over de manier waarop de netwerken, en de toezichhoudende overheden samen met hen, geleerd hebben om samen te werken.

Momenteel liggen de precieze tracés nog niet vast. De grote lijnen zijn gekend, maar er zijn nog studies aan de gang om nog enkele keuzes te maken, vooral over het gedeelte in het Vlaams Gewest, waar alles nog gebouwd moet worden. In Brussel zijn verschillende scenario's mogelijk. Zo zou de lijn uit Boom of Bornem de autosnelweg A12 volgen en Brussel binnenrijden in de buurt van de Heizel, met aansluiting op de metro. Blijft nog de vraag of de gewesttram daar moet stoppen of doorrijden. Een optie daarbij is tot de Noordwijk te rijden, ondermeer

langs de geplande wegen door de site van Tour&Taxis, wat een heel nieuwe intra-Brusselse relatie zou creëren. Eén en al winst voor de Brusselaars! Maar dat is enkel haalbaar als het Brusselse deel van het project tegen 2020 uitgevoerd is. Ook voor de andere lijnen zijn er nog vergelijkbare vraagtekens.

Het is een bijzonder ambitieus project. Maar het is noodzakelijk: de uitdagingen met betrekking tot de interregionale mobiliteit zijn zo groot voor de vitaliteit van het Gewest en het GEN zelf kan niet alle problemen oplossen. Maar het legt ook de basis van een volledig nieuwe dialoog tussen de Gewesten, waar verschillen uitgewist worden om zich toe te leggen op een gemeenschappelijk project. Ook al weten we dat de budgettaire onderhandelingen om de financiering van de investeringen en de exploitatiekosten hard zullen zijn, toch is de wil om samen te werken, zowel bij de Vlaamse als de Brusselse overheden, duidelijk aanwezig. Veel meer dan dat is niet nodig om nu al te gaan denken aan de uitbreiding van het net met bijkomende lijnen en - waarom niet - er ooit ook de TEC bij te betrekken om Brussel met Waals-Brabant te verbinden.

De komende maanden zullen de voorname elementen van het project vastgelegd worden (de precieze uitstippeling van de trajecten en de keuze van de stopplaatsen) om tot een akkoord te komen over de werkwijze tussen de Gewesten. Er wordt een intentieverklaring opgesteld om de wil van beide Gewesten te bevestigen om samen te werken om het doel van 2020 te bereiken. De eerste fase is de verbetering van de bestaande interregionale buslijnen, om de weg te effenen voor de toekomstige tram.

Yves Fourneau
Hoofd netwerkstudies
(Sales, Marketing & Network)
fourneauy@stib.irisnet.be



“ EEN PROJECTOPROEP DIE VEEL WEERKLANK VINDT ”

De projectoproep “Te voet, dat gaat vanzelf” wint terrein. De gemeenten reageren immers enthousiast op de tweede editie, waarvan staatssecretaris Bruno De Lille op 19 februari het startschot gaf.

Door de gemeenten financiële steun aan te bieden wil men hen aanmoedigen om rijen te organiseren voor leerlingen die te voet naar school gaan, als die afstand minder dan één kilometer is. De enige voorwaarde is dat ze minstens 's morgens georganiseerd worden en het hele schooljaar 2013-2014 doorlopen. Deze nieuwe ‘oude’ gewoonte zou op termijn het autoverkeer rond de scholen moeten inperken door mensen voor andere verplaatsingswijzen te doen opteren. Andere voordelen zijn dat de kinderen kennismaken met de geneugten van het wandelen, op een veilige manier, waardoor hun ouders zich niet ongerust hoeven te maken

De gemeenten kregen iets meer dan twee maanden de tijd om hun project uit te werken en uiterlijk op 1 mei bij de VSGB in te dienen. Na een analyse van de dossiers selecteerde de jury, die bestond uit twee voetgangersverenigingen, het BIVV, het Gewest, het kabinet en de CECP zeven gemeenten: Anderlecht, Brussel, Evere, Jette, Ukkel, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe.

De vooruitgang is duidelijk: in 2012 hadden we 5 gemeenten voor 7 scho-

len en in 2013 waren dat al 7 gemeenten voor 18 scholen. Bij de zeven geselecteerde gemeenten vinden we de vijf van vorig jaar, waarbij de meeste hun project tot andere scholen uitgebreid hebben. Die vaststelling bewijst dat de in de oproep voorgestelde werkwijze werkelijk in de smaak valt.

Op 21 mei organiseerde de Vereniging een startvergadering waarop alle betrokkenen uitgenodigd werden. Bruno De Lille maakte van die gelegenheid gebruik om de laureaten persoonlijk

te komen feliciteren. Vervolgens stelde elke gemeente haar project(en) voor. Daarna volgde een debat en werden er ervaringen uitgewisseld tussen oude en nieuwe deelnemers. Ook de politiezones schetsten er hun mogelijke inbreng. Tot slot werd ook aangestipt welk communicatiemateriaal Mobiel Brussel aanbiedt (eind augustus ontvangen de scholen hun bestellingen).

Wij stellen hier bondig alle projecten voor, met de raming van het aantal rijen door de coördinatoren. De rijen



gaan van start tijdens de Week van Vervoering of uiterlijk op 1 oktober. Eind december 2013 zal een volledige balans opgemaakt worden en kunnen wij u informeren over het concrete verloop en het aantal deelnemende kinderen en het aantal rijen die na 3 maanden daadwerkelijk bestaan.

NIUWKOMER SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE BEGINT MET 2 SCHOLEN: SAINT-HENRI & SACRÉ CŒUR DE LINDTHOUT

De school Saint-Henri ligt aan de Kerselarenlaan, een mooie wijk vlakbij het Georges Henripark en metrostation Gribaumont. Het is een vrije basisschool met nagenoeg 400 leerlingen, waarvan de meesten in een straal van 5 kilometer rond de school wonen. Toch brengen de meeste ouders hun kinderen met de wagen, waarbij ze de kiss&ride-zone gebruiken of vlakbij de school parkeren en dan naar de schoolpoort stappen. Ondanks de aanmoediging tot carpooling lukt dat vooralsnog niet zo goed. Het verkeer in de wijk is dus bijzonder druk 's morgens en 's avonds.

Om daar iets aan te doen, werkt de school momenteel een schoolvervoerplan (SVP) uit en de begeleide voetgangersrijen maken daar deel van uit.

Het doel van de school op het vlak van mobiliteit is alternatieven aanbieden qua zachte verplaatsingswijzen 's morgens,

prioritair bepaalde straten aanpakken, de zachte verplaatsingswijzen zichtbaar maken voor andere weggebruikers, de leerlingen van de lagere school sensibiliseren en een band creëren tussen burens. De school heeft een zeer actieve oudervereniging. De mobiliteitsaspecten worden behandeld door een 'mobiliteitscel' die uit ouders bestaat en door een zeer gemotiveerde directeur begeleid wordt! Vroeger was er al een 'pedibus', maar die werd stopgezet bij gebrek aan omkadering. Momenteel zijn er 's avonds 2 operationele rijen onder begeleiding van leerkrachten. Idealiter zouden zij 4 rijen willen organiseren 's morgens, maar voorlopig zullen ze zich beperken tot 2 rijen die effectief van start gaan op 1 oktober. Als het lukt, willen ze uiteraard meer!

De ouders hebben echter vraagtekens bij de omkadering. Om oplossingen te zoeken werd er op 25 juni vergaderd in de gemeente, in aanwezigheid van de PWA-verantwoordelijke, ouders uit beide scholen, de preventie- en de mobiliteitsdienst van de gemeente en de VSGB. Daaruit kwamen verschillende voorstellen naar voren, die de groep enigszins geruststelden. Er zijn echter niet veel PWA's die geknipt zijn voor deze job. Daarom wil Sint-Lambrechts-Woluwe een beroep doen op gepensioneerden die voor hun medewerking een kleine vergoeding zouden ontvangen. De gemeente zal de bevolking in de zomervakantie over het project informeren en heeft beloofd alles

in het werk te stellen om betrouwbare begeleiders te vinden.

De school Sacré-Cœur de Lindthout ligt aan de Tweelindenlaan, een woonwijk met betaald parkeren, niet ver van de Montgomery-rotonde. De school heeft 2 kiss&ride-zones: de ene voor de lagere school en de andere voor de kleuterschool (de middelbare afdeling heeft er geen). De verkeerspiek ligt er tussen 8 en 8.15 uur, met enorme opstoppingen tot gevolg. Er is geen beveiligd fietspad.

Qua leerlingenaantal is het de grootste school van het Gewest: basisschool en secundair zijn samen goed voor 1.850 leerlingen en 200 personeelsleden! Zachte verplaatsingswijzen promoten is hier dus absoluut noodzakelijk. De school heeft overigens een schoolvervoerplan.

Op het vlak van communicatie heeft het ouderteam de geplande rijen meermaals voorgesteld in de maand juni. In september zullen ze nogmaals in de kijker geplaatst worden en ze zullen van start gaan op 1 oktober.

De mobiliteitscel van de school wil 2 rijen organiseren met 20 tot 30 kinderen in totaal. Vertrekpunten worden het Sint-Hendriksvoorplein en het Sint-Pietersplein. De begeleiders zullen 10 minuten voor het vertrek van de rij ter plaatse zijn en dit elke weekdag. Iedere rij wordt begeleid door 2 personen. Er zal ook een reservebegeleider voorzien worden



DE STAD BRUSSEL ZET HAAR EERSTE STAPJES MET DE SCHOOL MAGNOLIAS

Deze gemeenteschool ligt aan de drukke Magnoliaaan, dicht bij het kruispunt van de Houba de Strooperlaan met de Keizerin-Charlottelaan. Dat is een grote invalsweg ... dus zijn verkeersproblemen nooit ver weg. De school heeft 615 leerlingen in de lagere school en heeft een schoolvervoersplan opgesteld. Ze is ingegaan op de oproep tot creatie van begeleide voetgangersrijen om de veiligheid in de schoolomgeving te verbeteren en het risico op ongevallen te beperken. Daartoe willen ze 2 rijen organiseren 's morgens, onder begeleiding van vrijwilligers en opvoeders ter ondersteuning. Ondanks de hoge kost aan vergoedingen heeft de gemeente bewust gekozen voor dit soort personeel. De mogelijkheid om vrijwilligers in te schakelen moet ook nog bekeken worden (daarna kan de oudervereniging overnemen). De school richt zich vooral op kinderen die op ongeveer 1,3 kilometer van de school wonen, om de straten in de buurt te ontlasten. Sommige kinderen komen al te voet, maar de Houba de Strooperlaan blijft een gevaarlijk knooppunt. Het doel van het project is de verbetering van de veiligheid langs deze straat. De kinderen samenbrengen in een rij maakt het veiliger voor hen. Er zal nagegaan worden of het tevens mogelijk is rijen te organiseren 's avonds, maar daar zitten we

met het probleem van de uurroosters van de begeleiders omwille van de buitenschoolse activiteiten vlak nadien.

Wat de communicatie betreft, werd de oudervereniging gecontacteerd en was er een infostand op het schoolfeest van 30 mei.

De gemeente wil dit project in de praktijk omzetten in één school en daarna zal nagegaan worden of het ook haalbaar is in andere scholen in het stadscentrum.

NA EEN VOORZICHTIGE START DOEN IN ANDERLECHT 4 SCHOLEN MEE

In 2012 stapte de dienst Franstalig onderwijs in het avontuur met de school Scherdemael. Daarover werd verslag uitgebracht in Mobiliteitsgids nr 35 (herfst 2012, zie www.avcb-vsgb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html), dus gaan we er hier niet dieper op in.

Dit keer doet de dienst Nederlandstalig onderwijs mee. Het originele van dit concept is dat het project van de school Scherdemael gekoppeld wordt aan de Nederlandstalige scholen Dertien, Vee-weide en Het Rad/De Asters (2 gefusioneerde scholen). Dat is een première! De 3 Nederlandstalige scholen doen ook mee aan een grootschaliger project met alle Nederlandstalige scholen van de gemeente (= Brede Scholen Hartje). Ze hebben allemaal een zeer actieve ouder-

vereniging, die aan het project kan meewerken of het alleszins kan ondersteunen. Wat de begeleide voetgangersrijen betreft, zal de school Scherdemael in de loop van september 1 rij organiseren 's morgens, elke weekdag, met een tiental leerlingen. De scholen Dertien en Vee-weide zullen ook elk 1 rij organiseren met telkens een tiental leerlingen. Het Rad/de Asters zal een rij organiseren vanaf het speelplein aan de Guillaume Melckmanslaan naar de school toe. De ouders werden op de hoogte gebracht van het initiatief en bleken bijzonder geïnteresseerd. Alle rijen zullen uiterlijk op 1 oktober van start gaan. De gemeentelijke coördinator hoopt zeer snel een modal shift te zien.

EVERE BRUIST VAN ACTIVITEIT

Clair-Vivre organiseert rijen 's morgens en blijft 's namiddags samen met de school La Source kinderen begeleiden naar de muziekacademie. De school Aureore vliegt erin met 5 rijen!

Het volledige project van de scholen Clair-Vivre en La Source met de muziekacademie werd beschreven in Mobiliteitsgids nr. 35 (herfst 2012, zie <http://www.avcb-vsgb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html>), dus gaan we er hier niet dieper op in.

In 2012 bestond het project enkel 's namiddags met rijen tussen de 2 scholen en de muziekacademie, maar dit jaar wordt het uitgebreid. Zo zullen vanaf september



voetgangersrijen begeleid worden tussen de verschillende vestigingen van de school Clair-Vivre.

De school Aurore uit het vrije net, ligt aan de Oud-Strijderslaan. Er zijn twee ingangen, waarvan één in een doodlopende straat, die 's morgens bijzonder druk is. De school heeft al acties ondernomen op het vlak van mobiliteit, waaronder rijen 's avonds en voor buitenschoolse activiteiten. Het bestaande schoolvervoerplan heeft al verbeteringen opgeleverd: bikepooling, kiss&ride met 12 tot 15 vrijwillige medewerkers. De meeste van de 450 leerlingen woont binnen een straal van 2 kilometer van de school. Het was dus echt interessant om begeleide voetgangersrijen in het leven te roepen. Zo komen er bovenop de bestaande acties nog 5 rijen 's morgens en 's avonds, elke weekdag. De rijen zijn vrij kort, behalve de rij die het openbaar vervoer combineert met een eindje wandelen. Als begeleiders wordt er geopteerd voor PWA's, aangezien de ervaring uit 2012 op dat vlak uitstekend was. Er zal gezorgd worden voor coördinatie van de PWA's om de vervangingen in goede banen te leiden. Op woensdagen komt er ook een rij voor de buitenschoolse activiteiten, die 2 maal vertrekt van de school naar de academie: de eerste om 12.45 en de tweede om 15 uur, in functie van de muzieklessen.

Wat de communicatie betreft, zijn er affiches en folders gemaakt, en werden de ouders geïnformeerd per brief in de schoolagenda en tijdens het schoolfeest, met de vraag tot verplichte inschrijving. De oudervereniging zal het project komen voorstellen op de vergaderingen bij het begin van het nieuwe schooljaar

UKKEL HEEFT AMBITIE!

Het project uit 2012 wordt verruimd tot een 3e school: het college Saint-Pierre sluit zich aan bij Uccle-Centre en het instituut Saint-Vincent de Paul.

Daarnaast is er ook een nieuw project met 2 scholen: gemeenteschool Calevoet en school Notre-Dame de la Consolation. Beide projecten situeren zich in afzonderlijke wijken, maar vertonen gelijkenissen. Het gaat enerzijds om Uccle-Centre en anderzijds om Calevoet-Bourdon. Naast het feit dat het dichtbevolkte wijken zijn met een grote sociale mix, zijn er ook veel handelszaken. Beide wijken vormen belangrijke "ingangen" tot de gemeente, waardoor het er zeer druk is tijdens de spitsuren. Daar moest iets aan gedaan worden.

De projecten hebben betrekking op 5 scholen (3 voor het ene en 2 voor het andere) en bestaan in 2 rijen per wijk. De precieze trajecten liggen nog niet helemaal vast, want ze hangen deels af van de deelname van de ouders. Voor het project Uccle-Centre, dat in 2012 van start ging (zie Mobiliteitsgids nr 35, herfst 2012, www.avcb-vsgeb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html), zal er ook een test kiss&ride ingericht worden aan de Heldensquare, zodat ouders die van verder komen daar hun kinderen kunnen afzetten zonder de files vlak bij de school nog te verergeren. Eén van de rijen zal van daar vertrekken in de richting van de 3 scholen.

Voor de begeleiding wil de gemeente opnieuw een beroep doen op PWA's, aangezien het project in 2012 met hun medewerking zeer vlot verliep.



Wat de communicatie betreft, hebben de scholen de ouders in juni geïnformeerd aan de hand van folders die aan de schoolpoort uitgedeeld werden. In september komt er een mededeling in de schoolagenda en indien mogelijk een gepersonaliseerde brief. Er wordt ook gerekend op mond-aan-mond-reclame. Volgens de coördinator zijn de voornaamste moeilijkheden van het project de sensibilisering van de ouders, het voortbestaan van de rij op middellange termijn en vooral de steun van het politiek niveau (betrokkenheid van mobiliteitsadviseurs en/of mandatarissen)!

JETTE SPEELT DE KAART VAN DE STABILITEIT EN GAAT DOOR MET CLARTÉ EN VAN HELMONT

Het volledige project met de scholen Clarté en Van Helmont werd beschreven in Mobiliteitsgids nr 35 (herfst 2012, zie www.avcb-vsgeb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html), dus gaan we er hier niet dieper op in.

Het werkt zeer goed, omdat alle betrokkenen proactief zijn. De scholen en de gemeente willen het project in 2013 uitbreiden tot de namiddagen en het aantal leerlingen per rij nog trachten te verhogen.

SINT-PIETERS-WOLUWE HOUDT VOL EN VERNIEUWT

Sint-Pieters-Woluwe tot slot verlengt het project met de site Joli-Bois en start een nieuw project met 2 scholen op de site Chant d'Oiseau.

Het volledige project met basisschool Mooi-Bos en de lagere en kleuterschool Joli-Bois werd beschreven in Mobiliteits-



gids nr 35 (herfst 2012, zie www.avcb-vsgb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html), dus gaan we er hier niet dieper op in.

De voornaamste lessen uit de ervaring van vorig jaar worden meegenomen voor 2013:

- De pro-activiteit van de oudervereniging en de school is belangrijk.
- Er moeten zo veel mogelijk communicatiekanalen aangewend worden, want er zijn altijd nog doelgroepen die onvoldoende bereikt worden.
- Er moet ruimte blijven voor flexibiliteit, want de 'referent' van de kinderen kan dagelijks of wekelijks variëren: moeder, vader, grootouders, ...
- De gemeente wil blijven werken met gepensioneerden, want dat werkte zeer goed in 2012. Hun vergoeding bestaat in Club-cheques. Zij deden overigens ook de telefooncentrale met de ouders. Er zijn een twintigtal kinderen per rij.
- De procedure voor de inschrijving moet eenvoudig blijven.
- De rij moet doorgaan, ook al zijn er weinig deelnemers. Door de rij effectief te zien, geraken er immers nog ouders overtuigd om mee te doen.

We zien een modal shift en krijgen positieve reacties vanwege ouders en kinderen. Het moeilijkste is de verandering van gewoonten. De vragen die het vaakst gesteld worden, hebben betrekking op de uurregeling.

Het doel van de voortzetting van het project is de kinderen met plezier door

de wijk te doen wandelen en op die manier kennis te maken met het leven in de wijk. Het is een kleine wijk, maar er zijn 4 scholen op eenzelfde site: 1 kleuterafdeling, 1 lagere, 1 gemeentelijke en 1 Nederlandstalige (basisschool). In de wijk is er ook een kinderdagverblijf, de hogeschool ICHEC en een secundaire school. De dichtgeslibde straten moeten dus echt aangepakt worden. Het doel is dat de ouders hun kinderen afzetten, zonder zelf de drukke wijk binnen te rijden. De kinderen stappen dan verder tot aan de schoolpoort. De gemeente hoopt de rijen nog een langere afstand te doen afleggen vanaf september.

De site Chant d'Oiseau bevindt zich in een woonwijk en telt 2 scholen, nl. Notre-Dame des Grâces en gemeenteschool Chant d'Oiseau. Er zijn ook 2 kinderdagverblijven en kunstateliers. Dat alles levert heel wat autoverkeer op en de wijk lijdt daar enorm onder. Er zijn 430 kleuters en 700 kinderen in de lagere school. Bijna 30 % van de kinderen woont op minder dan 1 kilometer, maar slechts 19 % komt te voet naar school. De school Notre-Dame des Grâces is pas met een schoolvervoerplan begonnen en heeft een mobiliteitscel opgericht met zeer gemotiveerde ouders. De school Chant d'Oiseau heeft een schoolvervoerplan sinds 2007.

Er bestaan reeds begeleide rijen naar verschillende 4 punten, georganiseerd door de school Notre-Dame des Grâces voor kinderen die alleen naar huis gaan. De trajecten van de voetgangersrijen zullen overigens sterk vergelijkbaar zijn met deze. Er komen er in totaal drie, elke weekdag. Het doel van de begeleide rijen is de kinderen de gevaarlijke inter-

wijkenwegen veilig te doen oversteken. Ze zullen dagelijks begeleid worden tussen het openbaar vervoer en de school. De communicatie over het project met leerkrachten en ouders gebeurde in mei en juni. Vervolgens werd er in juni een testrij georganiseerd die door ouders omkaderd werd. De 2 scholen zijn zeer gemotiveerd voor dit project.

Alle geselecteerde begeleiders voor schooljaar 2013-2014 krijgen eind augustus een vorming aangeboden door de politiezones Noord en Montgomery. Daarna zullen zij zich vervolmaken op het terrein, bijgestaan door het personeel van hun eigen politiezone.

Barbara Decupere
 Adviseur
 Vereniging van de Stad en
 de Gemeenten van het Brussels
 Hoofdstedelijk Gewest
barbara.decupere@avcb-vsgb.be



“SCHOOL EN MOBILITEIT IN EVERE EEN GOEDE TANDEM !? ”

Elk op zijn manier zetten de Everse scholen initiatieven rond mobiliteit op het getouw. Sommige daarvan worden gecoördineerd en uitgewerkt door de gemeente, andere niet, maar vaak levert het Gewest wel steun. Dit artikel brengt een bondig overzicht van de voornaamste initiatieven en kan misschien andere scholen stimuleren op de weg naar educatie voor een andere mobiliteit.

BIKEPOOLING

Dit staat voor de begeleiding van kinderen per fiets op de weg van en naar school. Dankzij samenwerking tussen de gemeenten Evere en Schaarbeek kunnen een dertigtal leerlingen elke dag van het schooljaar (behalve in januari) per fiets naar school.

Ook al is hun statuut nog lang niet ideaal, deze “PWA-bikers” worden door beide gemeenten aangeworven en opgeleid, zodat ze de kinderen in alle veiligheid kunnen begeleiden.

Deze dienst werd in het begin van de jaren 2000 in het leven geroepen en helpt drie lagere scholen in Evere (gemeentelijke en andere).

FIETSBREVET

De vzw Pro-Velo leert het vijfde leerjaar fietsen. Dit initiatief is een enorm succes: er staan zelfs klassen op de wachtlijst!

In Evere nemen twee scholen deel aan dit project. Zij genieten steun van de “bikers” voor de begeleiding van kinderen bij hun voorbereidende tochtjes voordat ze het fietsbrevet trachten te behalen. Elk jaar krijgen tientallen trotse kinderen hun brevet tijdens een korte plechtigheid op het gemeentehuis.

Dit project zal nog terrein winnen, aangezien het college onlangs besliste in te gaan op de projectoproep voor de creatie van een “fietspool”. Als dat project goedgekeurd wordt, zullen nog eens vier klassen gebruik kunnen maken van de ondersteuning van Pro-Velo.

VOETGANGERSRIJEN OF PEDIBUS

Terwijl fietsersrijen ontstonden uit de zoektocht naar alternatieven voor de auto om naar school te gaan, ontstonden de voetgangersrijen in het kader van de buitenschoolse opvang. Het doel is de kinderen de mogelijkheid te bieden naar de muziekschool te stappen in ge-

organiseerde rijen, om te vermijden dat ouders telkens taxi moeten spelen. Het initiatief bestond al voordat er gewestelijke ondersteuning aangeboden werd, maar dankzij de steun kon het wel uitgebreid worden. Op die manier konden vanaf september 2013 ook ‘s morgens voetgangersrijen georganiseerd worden.

Dit initiatief beantwoordt aan een behoefte van de ouders, aangezien we steeds vaker vaststellen dat kinderen vrij dicht bij hun school wonen (het feit dat er in de gemeentescholen voorrang gegeven wordt aan Everse kinderen, verklaart die vaststelling gedeeltelijk).

SCHOOLVERVOERPLAN

Vijf Everse lagere scholen hebben een schoolvervoerplan (we kunnen er zelfs nog één aan toevoegen die als test fungeerde voordat het project werkelijk tot stand kwam). Voor één van de vijf scholen kwam het project niet tot uitvoering, maar de andere waren en zijn zeer actief op het



vlak van mobiliteit: uitstapjes per fiets, behendigheidsparcours, herstelateliers, de test afleggen voor het fietsbrevet, ...

We stellen vast dat het belangrijk is dat na de begeleiding door een vzw (Good-Planet of Coren) het eerste jaar, een gemotiveerde groep de initiatieven rond mobiliteit blijft verder uitbouwen: dat kan een groep ouders zijn, leerkrachten, een opvoeder of sportleraar ... uiteraard met de steun van de directie.

PROJECTOPROEP "GEMEENTEN-SCHOLEN" VAN HET BRUSSELS GEWEST

Elk jaar steunt het Gewest de organisatie van activiteiten in het kader van de Week van Vervoering financieel: de inrichting van een fietsparking, de organisatie van een fietstocht, een opleiding, een activiteit met de ouders om hen te bedanken voor hun inzet, ...

In 2012 zijn vier Everse scholen ingegaan op de oproep en voor 2013 werden vijf projecten goedgekeurd. Bij de analyse van de projecten zien we dat de Week van Vervoering de gelegenheid bij uitstek is om de hele school te mobiliseren (en niet alleen de stuurgroep) rond het thema mobiliteit. Het is ook het uitgelezen moment om de spots te richten op

de initiatieven die in de loop van het jaar genomen worden.

Een greep uit de initiatieven:

- Leerlingen van het zesde leerjaar van de school Clair-Vivre helpen al meer dan 40 jaar als schoolbrigadier de andere leerlingen veilig oversteken in de omgeving van de school.
- Gemeenschapswachten helpen leerlingen veilig oversteken op het zebrapad.
- Het project van de educatieve voetgangersroute: een wandeling die vertrekt aan het gemeentehuis, voor leerlingen uit de lagere school.
- Het project van de educatieve fietsroute: zelfde principe als voor de voetgangers: overal in de gemeente staan borden om de fietsers te herinneren aan de regels die zij moeten naleven.
- Fietsatelier, door de oudervereniging van de school Clair-Vivre: één avond per week kan iedereen zijn fiets zelf komen herstellen, met advies van 'specialisten'.

Ook al zouden deze verschillende initiatieven beter gekend moeten zijn, bij voorbeeld om samenwerking tot stand te brengen, toch geven ze blijk van dy-

namisme en goede wil om de mentaliteit in de scholen te veranderen, op de leeftijd waarop de kinderen open staan voor goede raad en invloed hebben op de keuze van de ouders. Het is dus zeker iets dat verder uitgespeeld moet worden en de recente initiatieven van het Gewest gaan ook in die richting, ook al zouden we er soms nog wat meer willen zien (bv. een statuut voor de begeleiders van de fietsrijen).

Séverine Rongvaux
Dienst duurzame ontwikkeling
van de gemeente Evere
srongvaux@evere.irisnet.be

Informatie opgetekend in het kader van een rapport dat opgesteld werd met het oog op het verkrijgen van de graad van adjunct-adviseur (5-2013)

“ BPOST EN DE GEMEENTE ANDERLECHT BUNDELEN DE KRACHTEN VOOR EEN EFFICIËNT PARKEERBEHEER ”

Mobiliteit is een van de grootste uitdagingen waar steden en gemeenten de komende jaren mee geconfronteerd worden. Een cruciaal onderdeel van een mobiliteitsbeleid is een parkeerplan. Maar het uitvoeren van zo'n parkeerplan is een omvangrijk en complex gegeven. Bij het innen van retributiebonnen bijvoorbeeld, komt heel wat administratieve opvolging kijken. En dat vergt efficiënte processen en een optimale inzet van mensen en middelen. De gemeente Anderlecht doet daarom sinds juni 2012 een beroep op bpost voor de administratieve follow-up van haar retributiebonnen

HOE HET WERKT?

Hoe sneller een retributiebon bij de overtreder is, hoe sneller hij betaald wordt. Een naadloze integratie tussen parkeerbeheerssoftware en print-platform zorgt voor een automatische groepering, verzending en opvolging van de retributief formulieren. Aanmaningen vertrekken op tijd en retours worden automatisch verwerkt. Ook de data-uitwisseling met de DIV, financiële instellingen en zelfs klachtenbehandeling is geïntegreerd.

Het proces wordt volledig geoptimaliseerd, van retributie tot en met betaling.

MINDER VASTE KOSTEN EN EEN OPTIMALE CASHFLOW

Dit heeft niet alleen een daling van de operationele kosten als gevolg, maar heeft ook positieve gevolgen voor de cash flow. Mensen en middelen kunnen optimaal worden ingezet in functie van de uitdagingen op vlak van mobiliteit en dienstverlening aan de burger.

OPLOSSINGEN MET TOEGEVOEGDE WAARDE VOOR STEDEN & GEMEENTEN

De oplossingen van bpost bieden een reële toegevoegde waarde voor een efficiënt en duurzaam beheer van alle uitgaande administratieve documentenstromen. Het proces is Emas en ISO 14001 gecertificeerd en voldoet aan de strengste Europese normen inzake milieuzorg en duurzaamheid.

Voor meer info betreffende dit systeem: mail naar lokalebesturen@bpost.be

Voor meer info over het parkeerplan in de gemeente Anderlecht: www.anderlecht-parking.be

« Sinds de implementatie van de bpost oplossing voor het verwerken van onze retributiebonnen in juni 2012, zijn de werkingskosten verbonden aan het versturen van herinneringen substantieel gedaald. De tijd tussen het uitschrijven van de retributies en het versturen van betalingsherinneringen is gedaald met 25% en wij ontvangen meer betalingen binnen de overeengekomen termijn. Hierdoor verbeteren wij onze cashflow en versturen wij minder betalingsherinneringen.

Onze werknemers besparen kostbare tijd, waardoor we een grotere werkmas-
sa opslorpen, kwalitatief gericht werken, onze dienstprestaties verbeteren ten opzichte van de belastingplichtige en de focus leggen op andere taken.

De gemoedsrust dat de verwerking volautomatisch en vlekkeloos zal verlopen is een niet te onderschatten element voor de werkkwaliteit van werknemers. »

IR Philip Krikilion, Eerste Adviseur Gemeentebestuur van Anderlecht.

“ DUURZAME MOBILITEITSPLANNING ”

Op dinsdag 19 maart 2013 vond de vierde editie van de Belgische Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement plaats. De focus van de meeting lag op het belang van effectieve tools voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid in steden en gemeenten. In het totaal 83 deelnemers, uit de drie regio's van ons land, begaven zich naar de Iris-zaal van Mobiel Brussel voor dit leerrijk en inspirerend netwerkevent.

De Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement wordt georganiseerd door BEPOMM, het Belgisch Platform voor Mobiliteitsmanagement. BEPOMM http://www.epomm.eu/index.php?id=2675&country_id=11 is een nationaal netwerk voor Belgische professionals die werken rond of geïnteresseerd zijn in slimme maatregelen die een duurzame mobiliteit bevorderen. Die professionals komen vanuit verschillende hoeken: het gaat over personen werkzaam bij openbaarvervoeroperatoren, bij overheden (lokaal, regionaal, federaal), bij universiteiten en onderzoeksinstellingen, bij ngo's die werken rond duurzame mobiliteit, ... De jaarlijkse Inspiratiemeeting is bedoeld als netwerkevent om ervaringen en expertise uit te wisselen en onderlinge contacten te bevorderen. De stuurgroep van BEPOMM wordt gevormd door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en

Vervoer en Mobiel Brussel, met ondersteuning van de Waalse en de Vlaamse overheid. Mobiel 21 vzw <http://www.mobiel21.be/nl/content/bepomm-europees-netwerk-voor-duurzame-mobiliteit> neemt de dagelijkse uitvoering van BEPOMM voor haar rekening.

SUMP, EEN KADER VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Om de mobiliteit in steden en gemeenten te verduurzamen, wordt meer en meer de nadruk gelegd op duurzame en inclusieve planningsprocessen. De zogenaamde SUMP, het Sustainable Urban Mobility Plan <http://mobilityplans.eu>, wordt door Europa naar voor geschoven als het kader voor een duurzame mobiliteit. Een SUMP is een strategisch plan dat is opgezet om aan de huidige en toekomstige mobiliteitsbehoeften te voldoen en om een betere

levenskwaliteit in steden en hun omgeving te realiseren. Anders dan bij een traditioneel verkeers- en vervoersplan, ligt bij een SUMP expliciet de nadruk op het plannen voor mensen, eerder dan op het plannen van autoverkeer en mobiliteit. Immers, “If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places.” Een SUMP kenmerkt zich door haar focus op duurzaamheid, waarbij een evenwicht wordt nagestreefd tussen ecologische, economische en sociale belangen, en haar participatieve aanpak. Daarnaast wordt de nadruk gelegd op een integrale benadering, waarbij zowel over beleidssectoren als over overheden heen wordt samengewerkt, en op opvolging en evaluatie. Tabel 1 vat de belangrijkste verschillen tussen traditionele plannen en een SUMP mooi samen.

Het SUMP vormde ook de kapstok voor de Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement van 19 maart jongstleden. Tijdens de meeting kwamen nieuwe ontwikkelingen met betrekking tot duurzame mobiliteitsplanning, vanuit de drie regio's en vanuit het federale niveau aan bod. In interactieve sessies werd dieper ingegaan op enkele kwaliteitszorgsystemen die een grondige evaluatie van het algemene mobiliteitsbeleid en/of van het fietsbeleid mogelijk maken. Ook werd het plannen, monitoren en evalueren van mobiliteitsmanagementmaatregelen besproken. In wat nu volgt worden enkele aspecten die tijdens de meeting aan bod kwamen, uitgelicht. Een meer gedetailleerd Nederlandstalig verslag kan worden teruggevonden op Allinx <http://www.allinx.eu>, onder de groep BEPOMM. Daar kunnen ook alle Power-Point-presentaties, in het Nederlands en het Frans worden gedownload.

BELGIË ALS KOPLOPER INZAKE SUMP

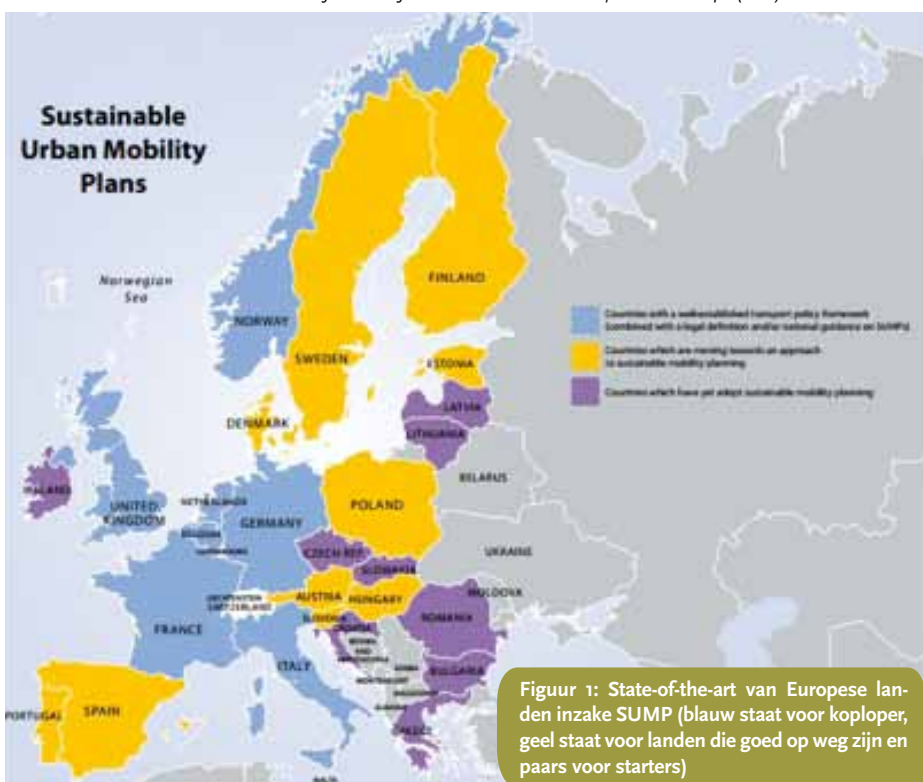
Volgens een recente state-of-the-art studie over SUMP's http://mobilityplans.eu/docs/file/eltisplus_state-of-the-art_of_sumps_in_europe_sep2011_final.pdf behoort België tot de koplopers in Europa (zie figuur 1). De aanduiding op landniveau middelt echter over steden en over regio's, wat niet onbelangrijk is in een land waar mobiliteit vooral een regionale bevoegdheid is. In onze drie regio's zijn er wat betreft mobiliteitsplanning duidelijke overlappings met de SUMP-methodologie, maar niet elke regio staat al even ver.

Vlaanderen en Brussel kunnen worden beschouwd als behorende tot de Europese koplopers. In Vlaanderen hebben momenteel 305 van de 308 steden en gemeenten een mobiliteitsplan. Volgens het nieuwe mobiliteitsdecreet, dat in voege is vanaf maart 2013, is de opmaak van een mobiliteitsplan verplicht. Net zoals bij een SUMP, wordt in het nieuwe decreet sterk de nadruk gelegd op een participatieve aanpak, met gemeentelijk en intergemeentelijk overleg. Dit alles ter realisatie van een duurzame mobiliteit. Ook al hanteert Vlaanderen reeds een SUMP-benadering, toch kan de opvolging en evaluatie van de effecten en impact van maatregelen nog systematischer verlopen. Dit zou een efficiëntere planning en aanpak ten goede komen.

Tabel 1: Belangrijkste verschillen tussen traditionele verkeers en vervoerplannen in Europa en SUMP

TRADITIONELE BENADERING		SUMP BENADERING
SVaak korte-termijn perspectief zonder strategische visie	Strategisch niveau / visie	Inclusief lange-termijn / strategische visie met een tijdshorizon van 20 à 30 jaar
Focus meestal op één welbepaalde stad	Geografische omvang	Functionele stad; samenwerking met omliggende autoriteiten essentieel
Beperkte input van vervoersoperatoren en andere lokale partners, geen verplicht onderdeel	Publieke betrokkenheid	IHoog, betrokkenheid van burgers en stakeholders als essentieel onderdeel
Geen verplicht onderdeel	Duurzaamheid	Balans vinden tussen sociale gelijkheid, kwaliteit leefomgeving en economische ontwikkeling
Laag, focus op verkeer en infrastructuur	Integratie sectoren	Integratie van verschillende beleidsdisciplines
Meestal geen verplichte samenwerking	Samenwerking overheden	Integratie tussen verschillende overheden
Veelal ontbrekend of focus op brede doelen	Monitoring en evaluatie	Focus op het bereiken van meetbare doelen en resultaten (impact)
Nadruk op infrastructuurontwikkeling	Thematische focus	Doelbewust stimuleren van openbaar vervoer, stappen en fietsen en kwalitatieve openbare ruimte
Buiten beschouwing	Internalisatie van kosten	Overzicht van kosten en baten ook over beleidssectoren heen

Bron: *The State-of-the-Art of Sustainable Urban Mobility Plans in Europe (2012)*



Figuur 1: State-of-the-art van Europese landen inzake SUMP (blauw staat voor koploper, geel staat voor landen die goed op weg zijn en paars voor starters)

EUROPEAN PLATFORM ON MOBILITY MANAGEMENT (EPOMM)

BEPOMM ontstond in 2010, in de schoot van het Europese Platform voor Mobiliteitsmanagement, EPOMM <http://epomm.eu/index.php>. Dit platform wil mobiliteitsmanagement promoten in heel Europa en onderlinge kennisuitwisseling stimuleren. Dit wordt op tal van manieren gerealiseerd. Zo wordt 10 maal per jaar een elektronische nieuwsbrief <http://www.epomm.eu/index.php?id=2619>, gepubliceerd, waarin telkens een ander aspect van mobiliteitsmanagement wordt belicht. Die e-update wordt uitgegeven in vijf talen, waaronder Engels en Frans. Inschrijven kan via een eenvoudige klik op deze link <http://www.epomm.eu/index.php?id=2620>. Verder worden regelmatig transferevenementen georganiseerd waarbij goede praktijken worden uitgewisseld tussen verschillende landen (bv. transfer tussen België en Nederland over het Mobiliteitsbudget <http://epomm.eu/index.php?id=2695>). Ook de website van EPOMM <http://www.epomm.eu/index.php> bevat heel wat interessante informatie.

U vindt er een overzicht van grote Europese projecten rond mobiliteitsmanagement met links naar relevante publicaties <http://www.epomm.eu/index.php?id=2609>, modal split gegevens van 350 Europese steden (waaronder het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), informatie over opleidingen rond mobiliteitsmanagement, gevalstudies, een evenementenkalender en nog zoveel meer. EPOMM telt momenteel 11 leden <http://www.epomm.eu/index.php?id=2663> waaronder, sedert 2012, ook België toe behoort



© Deposit Photos

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt een overkoepelend regionaal mobiliteitsplan waaronder de gemeentelijke mobiliteitsplannen dienen te zitten. Het Gewest legt de krijtlijnen vast waarbinnen de Brusselse gemeenten hun eigen plan kunnen vormgeven, en speelt hierbij een sterk sturende rol. Voor het nieuwe Kenniscentrum van de Mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een belangrijke rol weggelegd binnen het SUMP-verhaal. Dit kenniscentrum bundelt immers alle beschikbare gegevens rond de Brusselse mobiliteit en kan belangrijke trends blootleggen. Zo kunnen lokale besturen maatregelen op maat ontwikkelen die tegemoet komen aan de noden en vragen van hun inwoners.

Wallonië kan beschouwd worden als een regio die goed op weg is inzake SUMP. Van de 160 steden en gemeenten hebben er 100 een mobiliteitsplan. De stad Luik is hierbij een voorloper. Recentelijk nog nam de stad de duurzaamheid van haar mobiliteitsbeleid grondig onder de loep met behulp van een auditsysteem (zie later). Samen met vertegenwoordigers van verschillende groepen belanghebbenden (ambtenaren, politici, vervoersoperatoren, gebruikers, ...) werd

een actieplan ontwikkeld om de grootste pijnpunten inzake duurzame mobiliteit aan te pakken.

Een SUMP-benadering biedt door haar participatieve en integrale aanpak heel wat voordelen voor steden en gemeenten. Mogelijk zal Europa in de toekomst de aanwezigheid van een SUMP ook als voorwaarde stellen voor de toekenning van Europese subsidies. De opmaak en implementatie van een SUMP is echter niet gratis. Het financiële aspect wordt door lokale overheden dan ook als een belangrijke barrière beschouwd. Cofinanciering vanuit het provinciale en regionale niveau, zeker wanneer het gaat over maatregelen die de gemeentegrenzen overstijgen, wordt dan ook als belangrijk aangeduid.

Nast het financiële wordt ook het gebrek aan continuïteit – het ontbreken van een langetermijnplanning over legislaturen heen – als een belangrijke barrière voor SUMP aangegeven. De meerwaarde van een SUMP zit vooral in de kracht van het creëren van een draagvlak. Zoveel mogelijk betrokkenen activeren doorheen het proces zorgt voor een visie en doelstellingen waar iedereen achter kan staan en dit niet alleen vandaag maar ook morgen.



AUDITSYSTEMEN ALS INSTRUMENT VOOR EEN DUURZAME MOBILITEITSPLANNING

Recent werden in het kader van Europese projecten drie verschillende kwaliteitszorgsystemen ontwikkeld die kunnen worden ingezet bij een duurzame mobiliteitsplanning. Alle drie de systemen werden uitgetest in ons land: QUEST <http://www.quest-project.eu> werd geïmplementeerd in Luik en Gent, EcoMobility SHIFT <http://www.ecomobility-shift.org/index.php/en> in Turnhout, en ADVANCE <http://eu-advance.eu/index.php?id=11> wordt momenteel toegepast in zeven Brusselse gemeenten. Gemeenschappelijk aan alle drie de kwaliteitszorgsystemen is dat zij aan lokale overheden een instrument bieden om een grondige analyse te maken van hun beleid en werking inzake duurzame mobiliteit. Met behulp van vragenlijsten en/of indicatoren worden de sterke en zwakkere aspecten van de mobiliteitsplanning blootgelegd. In alle drie de systemen wordt de analyse gemaakt door een werkgroep met vertegenwoordigers van de verschillende betrokken partijen (stadsdiensten, politici, gebruikers, ...). De audits resulteren in een actieplan met specifieke acties waarmee zwakkere punten kunnen worden gereduceerd. Ieder systeem heeft een iets andere aanpak, legt eigen accenten en maakt al dan niet een vergelijking met andere steden en gemeenten mogelijk. Na afloop van alle Europese projecten zal een grondige vergelijking tussen de drie verschillende systemen worden gemaakt. Dit zal het voor lokale overheden gemakkelijker maken om een instrument te kiezen dat past bij hun behoeften en mogelijkheden.

Naast bovengenoemde algemene auditsystemen kwamen op de Inspiratiemeeting ook nog twee specifiekere systemen aan bod: BYPAD http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en en CHAMP <http://www.champ-cycling.eu/en>. Beide kwaliteitszorgsystemen richten zich op het evalueren en verbeteren van het lokale fietsbeleid en volgen in grote lijnen een gelijkaardige procedure als hoger beschreven. Het BYPAD-systeem lijkt wel iets dieper te gaan dan het CHAMP-systeem, maar neemt dan ook meer tijd in beslag. Specifiek voor CHAMP is dat er naast een zelf-analyse door de stad, ook een peer-review gebeurt door een team van experts. Bij BYPAD gebeurt de analyse uitsluitend door een werkgroep samengesteld door alle relevante belanghebbenden (ambtenaren, gebruikers, ...).

STAPSGEWIJS EVALUEREN

Opvolging en evaluatie werden al vermeld als zeer belangrijk binnen een SUMP-benadering. De effecten en impact van mobiliteitsmanagementsmaatregelen zoals campagnes, informatieverspreiding, mobiliteitstraining, ... laten zich echter niet gemakkelijk meten. De MaxSumo-evaluatiemethode <http://www.epomm.eu/index.php?id=2602> biedt hiervoor een oplossing. De methode deelt het complexe gedragsveranderingsproces op in kleinere stappen, die wel kunnen opgevolgd en geëvalueerd worden. Bijvoorbeeld, om de impact van een E-bikepromotiepakket op het verplaatsingsgedrag van werknemers na te gaan, wordt in eerste instantie gemeten hoeveel werknemers er geïnformeerd werden en hoeveel er het aanbod effectief kennen, om daarna te meten hoeveel werknemers er ingaan op het aanbod en de tevredenheid van die deelgroep. In een volgende stap wordt het verplaat-

singsgedrag voor en na introductie van de E-bike gemeten. Het succes van de MaxSumo-methode bestaat erin dat voor iedere stap specifieke en meetbare doelstellingen worden geformuleerd. Indien voor een bepaalde stap een doelstelling niet wordt gehaald, bv. slechts 5% van de werknemers kent het aanbod, dan kan nog tijdig ingegrepen worden in de beginfase van de implementatie. De MaxEva database <http://www.epomm.eu/maxeva> op de EPOMM-website verzamelt informatie over projecten die de MaxSumo-methode hebben toegepast of toepassen, en toont de impact van diverse types mobiliteitsmanagementmaatregelen.

TOT SLOT

Inspireren en leren uit ervaringen van anderen, over de regionale en landsgrenzen heen: dat zijn de hoofddoelstellingen van BEPOMM. De Inspiratiemeeting Mobiliteitsmanagement biedt hiervoor een platform. De meeting focust telkens op een andere thema dat verband houdt met mobiliteitsmanagement. Dit jaar waren het de tools die ingezet kunnen worden voor een duurzaam mobiliteitsbeleid, vorig jaar was het de rol van IT bij het organiseren en vermijden van verplaatsingen.

Indien u graag een uitnodiging ontvangt van de volgende Inspiratiemeeting, stuur dan een mail naar inspiratiemeeting@mobi21.be.

Vicky Dierckx
vicky.dierckx@mobi21.be
Mobi21 21

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTEAREN 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

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

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)