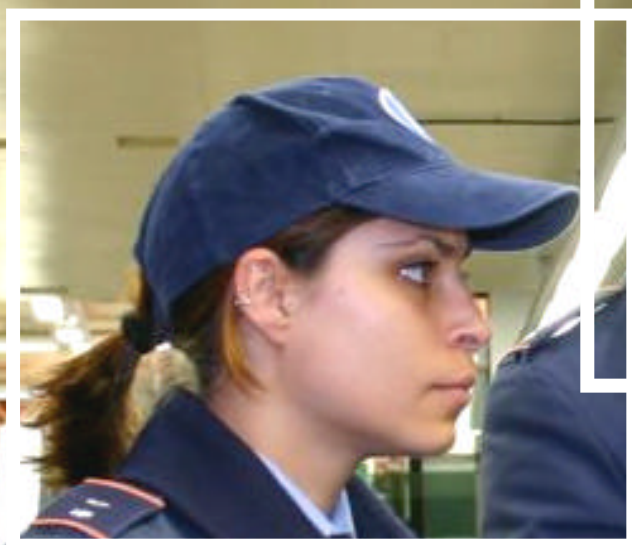


# De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 3 | oktober 2006 | gratis



*Full Integrated Police Action*

**De FIPA-operaties in Brussel:  
een model van geïntegreerde  
politie**

## **WETGEVING**

Nieuwe wijzigingen van  
het verkeersreglement  
en het rijbewijs

## **MOBILITEIT EN BURGERZIN**

Balans van Mobil2015  
De Buyllaan als voorbeeld

## **ELDERS**

De methode Monderman  
volgens het BIVV  
Het plan Octopus

# INHOUD

Edito .....	p. 3	
FIPA-operaties, model van geïntegreerde politie .....	p. 4	
Mobil 2015 - Inspraak voor een betere mobiliteit .....	p. 8	
Voorafgaande raadpleging voor de Buylaan .....	p. 11	
Nieuwe rijopleiding: meer ervaring! .....	p. 14	
De verkeersreglementering opnieuw gewijzigd! .....	p. 17	
Methode Monderman: het menselijk gedrag in de openbare ruimte.....	p. 20	
Het Octopusplan maakt indruk in Vlaanderen. Zullen Brussel en Wallonië het goede voorbeeld volgen? .....	p. 22	
		Mobiliteitsagenda .....
		Adresboekje .....
		Vervoerplannen? Het beweegt overal! .....
		PBM : 10 aanbevelingen voor de wegbeheerder .....



**Deze publicatie is de vrucht van een samenwerking tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (vzw)**

**Nr 2006/03 — oktober 2006**

**Directie** : Alain Broes - Marc Thoulen

**Redactie** : Delphine Bauchau, Philippe Barette, Erik Caelen, Barbara Decupere, Michel Doyen, Benoît Dupriez, Christine Heine, Isabelle Janssens, Michaël Jonniaux, Marie-Claire Schmitz, Camille Thiry, Willem Vanbroeckhoven

**Omslagfoto** : Copyright - Jocelyn Balcaen (Federale Politie)

**Vertaling** : Liesbeth Vankelecom - Kevin Cuppens

**Coördinatie** : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

**Adres** : Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel

Tel : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

www.vsgb.be



# Editio

Sommigen vonden dat hij er niet zo goed uitzag. "Te grauw en niet hip genoeg," heb ik zelfs gehoord. Sommigen gaven zelfs de voorkeur aan een concurrent. Dat ging te ver. Er moest ingegrepen worden, op zoek naar een nieuwe *look*.

Daarvoor moesten eerst de trends bekeken worden: modieus? chic? elegant? Waarom niet beginnen met iets eenvoudigs, wat kleur toevoegen en het geheel luchtiger maken? Ook een beetje aan de omvang sleutelen, kiezen voor een groter lettertype en leesbaardere opmaak. Ja, dat ziet er al goed uit.

Het komt beetje bij beetje. Het oogt al moderner, trendy en minder eentonig. Maar er ontbreekt nog iets: de accessoires! Een beetje dossiers, een vleugje regelgeving en een snuffje praktische informatie. Dat is het! Klaar om een plaatsje te veroveren in de spits van de mobiliteit en te showen wat het in petto heeft.

Grasduin rustig, blader er even door en verslind de artikels.

U zal het al gemerkt hebben bij het zien van de voorpagina: dit najaar ondergaat de Mobiliteitsgids een metamorfose.

Toch blijven onze doelstellingen onveranderd. Brusselse en niet-Brusselse actoren **informer**en over de evolutie van het mobiliteitsbeleid op lokaal, regionaal, federaal en internationaal niveau. Goede praktijkvoorbeelden **verspreiden**. Synergie **bevorderen**.

Uw Mobiliteitsgids leunt voortaan grafisch dichter aan bij een magazine, maar daarmee zijn alle retouches nog niet aangebracht. Nu is het aan u, beste lezer, om ons uw interesses, opmerkingen en wensen kenbaar te maken. Onze couturier zal met genoeg zijn creatie verder opsmukken.

De Redactie

Op 1 maart 2002 zag de eerste FIPA-operatie in de politiegeschiedenis het licht, in aanwezigheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Deze **"Full Integrated Police Action"**, een idee van de directeur-coördinator (DirCo) van de Brusselse federale politie, de heer Jacques Deveaux, en zijn medewerkers, bond de strijd aan **tegen autodiefstallen** in het algemeen en meer in het bijzonder autodiefstallen gepleegd volgens de modi operandi "car- en homejacking" <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.



Beveiliging van het openbaar vervoer ten gunste van de burger.

Copyright Jocelyn Balcaen - Federale Politie

## FIPA-operaties in Brussel:

### MODEL VAN GEÏNTEGREERDE POLITIE

**D**it fenomeen was destijds immers zodanig belangrijk en zorgwekkend dat de overheden ons de vraag stelden om het op alle mogelijke manieren te bestrijden. In partnerschap met de 6 Brusselse politiezones <sup>(3)</sup>, de 15 politiezones in de rand, de eenheid verkeerspolitie (WPR) van Brabant en het Brusselse Parket, hebben we toen het idee opgevat om een grote supralokale controleactie op touw te zetten.

Deze geïntegreerde politieoperatie (samenwerking tussen lokale en federale politiediensten) had de volgende doelstellingen:

- **Hoofddoel:** controle van voertuigen die het meest gestolen worden bij car- en homejackings, de politieposten werden geplaatst rekening houdend met de vluchtwegen die de daders van dit type feiten meestal gebruikten;
- **Bijkomende doelstellingen:**
  1. verkeerscriminaliteit: rijden zonder verzekering of rijbewijs, rijden onder invloed van

alcohol en drugs;

2. algemene criminaliteit: opsporen van personen die in politiedatabanken geseind staan, van verboden wapens en drugs, ...).

Deze actie wilde de bevolking laten zien dat de politiediensten wel degelijk actief zijn, dat de twee niveaus van geïntegreerde politiediensten nauw samenwerkten in het belang van de bevolking, om op deze manier het onveiligheidsgevoel op een positieve manier te beïnvloeden.

Tijdens de actie stelde iedere politiezone of federale politie-eenheid meerdere controleposten op in de avond en een gedeelte van de nacht. Deze bestonden uit 20 tot 30 agenten en alle verdachte voertuigen werden gecontroleerd. Om goed werk te leveren hebben we in Brussel er steeds voor gekozen om alle voertuigen en inzittenden volledig te controleren. Na ongeveer anderhalf uur werd van locatie gewisseld en werd de actie hervat. De in totaal 200 tot 250 politieagenten werden ondersteund door een

helikopter van de federale politie en de coördinatie gebeurde in een coördinatiepost van de federale politie waar vertegenwoordigers van de verschillende betrokken diensten aanwezig waren.

### **Veralgemening van de procedure**

Dankzij het succes van de operatie en na de unanieme felicitaties van onze overheden werd in 2002 beslist om het concept uit te breiden en er een "standaard" van te maken voor het hele land. In Brussel werd beslist om het concept te herzien en het actieveld van de FIPA-operaties uit te breiden naar andere sectoren met een supralokaal karakter. Vanaf 2003 zijn er dan ook FIPA-operaties georganiseerd voor:

- **verkeersveiligheid**, voornamelijk snelheids- en alcoholcontroles. Politieagenten op het terrein controleren op alle prioritaire aspecten die opgenomen zijn in het kader van de overeenkomsten rond verkeersveiligheid. Deze zijn afgesloten tussen de politiezones en de federale staat (snelheid, alcohol, gordeldracht, ...).
- **beveiliging van het openbaar vervoer**  
In tegenstelling tot de eerste FIPA-operaties werden de operaties in het openbaar vervoer uitgewerkt met bijkomende partners. De veiligheidsdiensten van de MIVB, de Lijn, de NMBS en TEC werkten samen met de politiediensten, ieder binnen de eigen bevoegdheid. De ambtenaren van de federale politie (spoorweg- en metropolitie) en lokale politie (+/- 250 politieagenten) traden op bij misdaden en misdrijven die gepleegd werden in het openbaar vervoer en controleerden personen die hiervan verdacht werden. We moeten benadrukken dat we ons sinds oktober 2005, op verzoek van het Brussels Parket, eveneens concentreren op spijbelende jongeren die rondhangen bij het openbaar vervoer. De leden van de veiligheidsdiensten van de openbare-vervoersmaatschappijen (+/- 100) hielden zich hoofdzakelijk bezig met de controle op vervoerbewijzen. De meeste acties vonden plaats in metrostations, metro's, bussen, trams, treinen en treinstations van de Brus-

« Deze actie wilde de bevolking laten zien dat de politiediensten wel degelijk actief zijn, dat de twee niveaus van geïntegreerde politiediensten nauw samenwerken in het belang van de bevolking, om op deze manier het onveiligheidsgevoel op een positieve manier te beïnvloeden ».

selse agglomeratie, maar ook een deel van Waals Brabant (Nijvel, Eigenbrakel, NMBS verbinding Nijvel-Brussel, ...). Deze controles maken deel uit van de acties in het kader van het plan "Veiligheid op het openbaar vervoer van de Brusselse Agglomeratie", dat uitgewerkt werd onder het voorzitterschap van mevrouw de Gouverneur Véronique Paulus de Châtelet en de directeur-coördinator van de Brusselse federale politie.

Dankzij de ervaring opgedaan sinds maart 2002, de mechanismen en procedures die zijn ingevoerd en vooral het partnerschap tussen de verschillende diensten, beschikten we over een operationeel concept dat eveneens bruikbaar was in andere sectoren waar de betrokkenheid van verschillende partners, zowel politie als andere, vereist was. Sinds 2004 hebben we onder impuls van en in nauwe samen-

werking met het kabinet van Staatssecretaris Jamar FIPA-operaties opgezet, de zogenaamde "**Tam Tam-operaties**". Deze richten zich in het bijzonder op de "illegale" activiteit van bepaalde phone- en/of night-shops. De betrokken partners waren de lokale en federale politie, de leden van de sociale inspectiediensten, van de controle op sociale wetten, RVA, RSZ, dienst vreemdelingenzaken, de FOD Financien en Economische Zaken, ... Het was opnieuw de bedoeling dat, zoals bij het openbaar vervoer, iedere dienst binnen zijn eigen bevoegdheid controles zou verrichten. Deze Tam Tam-operaties werden in eerste instantie gepland op het grondgebied van de Brusselse agglomeratie en zijn sinds oktober 2004 uitgebreid naar andere grote Belgische steden (Antwerpen, Charleroi, Kortrijk, Gent, Luik, Veerders, ...).

Tot slot hebben we in 2006, op verzoek van het arbeidsauditoraat van Brussel, multidisciplinaire controles uitgevoerd in de bouw- en transportsector, telkens onder de noemer van FIPA-operaties en met dezelfde partners als bij de Tam Tam-operaties.

### **Overtuigende resultaten**

In totaal hebben de Brusselse politiediensten sinds 1 maart 2002 dertig FIPA-operaties georganiseerd

(zie gedetailleerd programma), in het bijzonder:

- 8 inzake veiligheid in het algemeen en autodiefstallen in het bijzonder;
- 8 in het openbaar vervoer;
- 7 in de sector van de phone- en night-shops (Tam Tam-operaties);
- 5 inzake verkeersveiligheid;
- 1 inzake bouwwerven;
- 1 in de transportsector.

De resultaten van deze acties zijn verre van verwaarloosbaar. Tijdens deze 30 operaties werden **18.000 personen** onderworpen aan een grondige controle. Deze controles hebben in het bijzonder geleid tot:

- de interpellatie van **423 personen die geseind stonden** in de nationale databank;
- **288 gerechtelijke aanhoudingen** die geleid hebben tot tientallen terbeschikkingstellingen van het Brusselse Parket;
- **710 administratieve aanhoudingen**, hoofdzakelijk voor illegaal verblijf op ons grondgebied;
- de opstelling van duizenden gerechtelijke processen-verbaal en processen-verbaal voor verkeersovertredingen.



Copyright Jocelyn Batacaen - Federale Politie

**Eén van de vele bewijzen dat onze nieuwe geïntegreerde politie goed functioneert en dat we allemaal hetzelfde doel voor ogen hebben: de veiligheid van onze burgers!**

**Michaël JONNIAUX**

- (1) **Car-jacking**: diefstal (of poging tot diefstal) van een voertuig, gepleegd in een openbare of private plaats, waarbij de daders geweld of bedreigingen gebruiken ten overstaan van de bestuurder van een voertuig of zijn passagier(s), ofwel op heterdaad betrapt worden en geweld of bedreigingen gebruiken om in het bezit te blijven van het gestolen voertuig of om hun straffeloosheid te verzekeren.
- (2) **Home-jacking**: diefstal (of poging tot diefstal) van een voertuig, na de diefstal van de sleutels ervan in een woonst, waarbij de daders geweld of bedreigingen gebruiken, ofwel op heterdaad betrapt worden en geweld of bedreigingen gebruiken om in het bezit te blijven van de gestolen voorwerpen of om hun straffeloosheid te verzekeren.
- (3) **Zone 5339** = Brussel, Elsene; **Zone 5340** = Molenbeek, Koekelberg, Jette, Ganshoren, Berchem; **Zone 5341** = Anderlecht, Vorst, Sint-Gillis; **Zone 5342** = Oudergem, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde; **Zone 5343** = Etterbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe; **Zone 5344** = Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek, Evere.

**Contact:**

Hoofdcommissaris Michaël JONNIAUX  
Sectiechef Coördinatie en Leiding  
Coördinatie- en Steundienst (CSD) Brussel  
Victoria Reginalplantsoen 1 (22<sup>e</sup> verd.)  
1210 Brussel

Tel. 02 223 97 20

Fax 02 223 97 44

michael.jonniaux.2440@police.be

**OVERZICHT VAN DE « FIPA-OPERATIES »**

- FIPA 1** : 01-03-2002 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 2** : 04-09-2002 ⇒ autodiefstal + wegverkeer  
**FIPA 3** : 08-12-2002 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 4** : 19-02-2003 ⇒ openbaar vervoer  
**FIPA 5** : 25-09-2003 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 6** : 10-10-2003 ⇒ snelheid  
**FIPA 7** : 09-01-2004 ⇒ dronkenschap aan het stuur  
**FIPA 8** : 11-02-2004 ⇒ openbaar vervoer / stadsbendes  
**FIPA 9** : 23-04-2004 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 10** : 26-05-2004 ⇒ openbaar vervoer / stadsbendes  
**FIPA 11** : 09-07-2004 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 12** : 06-10-2004 ⇒ openbaar vervoer / stadsbendes  
**FIPA 13** : 08-12-2004 ⇒ verkeersveiligheid / dronkenschap aan het stuur  
**FIPA 14** : 11-03-2005 ⇒ verkeersveiligheid / snelheid / veiligheids gordel  
**FIPA 15** : 13-05-2005 ⇒ openbaar vervoer / stadsbendes  
**FIPA 16** : 07-06-2005 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 17** : 27-10-2005 ⇒ openbaar vervoer + spijbelen  
**FIPA 18** : 13-01-2006 ⇒ alcohol / campagne BOB 2005-2006  
**FIPA 19** : 01-02-2006 ⇒ mensenhandel  
**FIPA 20** : 21-02-2006 ⇒ openbaar vervoer + spijbelen  
**FIPA 21** : 11-05-2006 ⇒ openbaar vervoer + spijbelen  
**FIPA 22** : 31-05-2006 ⇒ wegvervoer  
**FIPA 23** : 28-07-2006 ⇒ autodiefstal + car- en home-jacking  
**FIPA 24** : 23-10-2006 ⇒ openbaar vervoer + spijbelen

**OVERZICHT VAN DE « TAM-TAM OPERATIES »**

<b>Operatie</b>	<b>Datum</b>	<b>Aantal be- trokkenen</b>	<b>Gecontroleerde plaatsen</b>
Tam Tam 1	20/04/04 & 21/04/04	176	Phone-shops in het Brusselse
Tam Tam 2	25/06/2004	90	Phone-shops in het Brusselse
Tam Tam 3	04/10/2004	250	Phone-shops in Brussel, Antwerpen, Charleroi, Gent en Luik
Tam Tam 4	02/12/2004	150	Gemengde inrichtingen (phone-shop + nachtwinkel) in het Brusselse en Charleroi
Tam Tam 5	11/05/2005	180	Phone-shops in Brussel, Charleroi, Kortrijk, Gent en Luik
Tam Tam 6	28/09/2005	180	Phone-shops in Brussel, Charleroi, Kortrijk, Gent en Luik
Tam Tam 7	02/05/2006	150	Phone-shops in Brussel, Gent en Luik



# Mobil 2015

## Inspraak voor een betere mobiliteit



Welke zijn de meest relevante maatregelen om de mobiliteit in Brussel te verbeteren met het oog op 2015? Hoe kunnen we iedereen daarbij betrekken? Omdat het een hele uitdaging voor de samenleving blijkt, hebben de gewestelijke overheden in het voorjaar *Mobil2015* opgezet, een campagne rond burgerparticipatie in het kader van de aanpassing van het Gewestelijk Vervoersplan. Balans van een uniek experiment rond mobiliteit in België.

### Een verontrustende vaststelling

De vaststelling die gedaan werd naar aanleiding van de actualisering van het gewestelijk vervoersplan, is verontrustend en bevestigt een goed gekende trend: er zijn steeds meer verplaatsingen in het Brussels Gewest, de mensen komen van steeds verder, het traject duurt steeds langer. Dagelijks vinden er meer dan 647.000 verplaatsingen plaats in het Gewest, zonder de pendelaars mee te rekenen. Mensen verplaatsen zich te voet, per fiets, metro, tram, bus, maar vooral met de auto: 70 % van de gemechaniseerde verplaatsingen gebeuren met een particulier voertuig en het autogebruik wint nog terrein, ook voor kleine afstanden.

Terwijl de toegankelijkheid een essentieel element is van het economisch dynamisme en de levenskwaliteit, worden de nefaste effecten van de toename van de verplaatsingen steeds duidelijker: verkeersopstoppingen, stroeve verplaatsingen, lawaai, vervuiling, tijdverlies, ... Hoe kunnen we mobiliteit, competitiviteit en ontwikkeling verzoenen met ecologische, sociale en economische aspecten? Dat is een uitdaging die het gewestelijk vervoersplan moet aangaan door alle actoren van de mobiliteit er zo nauw mogelijk bij te betrekken.

Mobiliteit belangt niet alle burgers in dezelfde mate aan. Ongeacht zijn leeftijd, activiteit of vervoerswijze, iedere gebruiker van het Gewest is een actor in de gewestelijke mobiliteit. Vandaar de idee om de aanbevelingen van



een groep vrijwilligers te bundelen nu de krijtlijnen voor het gewest naar 2015 toe uitgetekend moeten worden.

### Participatie ten dienste van de mobiliteit

Om aan deze vereisten tegemoet te komen hebben de gewestelijke overheden ervoor gekozen het werk van de deskundigen aan te vullen met "burgerexpertise". Zo zette het programma Mobil2015 informatie en interactie met de burger centraal: een brochure met de kerncijfers van de mobiliteit in Brussel, een website waar mensen aangemoedigd worden om hun mening te geven en vooral een burgerpanel. De opdracht werd toevertrouwd aan een consortium dat samengebracht werd onder leiding van Athanor-Médiations, een bureau dat gespecialiseerd is in participatie en het eerste burgerpanel in België in goede banen geleid heeft. De communicatie en de logistiek van Mobil2015 werd toevertrouwd aan het agentschap Yuluka, in samenwerking met het bureau Speculoos voor de grafische vormgeving en Espaces-Mobilités voor hun knowhow op het vlak van mobiliteit.

### Het panel, een innoverend initiatief

Het panel of burgerconferentie is ontstaan in de jaren 80 en is een originele manier om tegemoet te komen aan de vereisten van democratische vernieuwing door burgerparticipatie. De oprichting van een panel biedt een groep burgers immers de mogelijkheid om bij te dragen tot het debat over een complexe zaak. Er wordt een beroep gedaan op de sociale vaardigheden van mensen die willekeurig gekozen werden maar een zo groot mogelijke diversiteit weerspiegelen. De groep verte-

genwoordigt de verschillende sociaal-economische profielen van de bevolking en kan uiting geven aan allerlei vragen, reacties en gevoelens over een onderwerp. Ze kunnen bij hun werkzaamheden een beroep doen op informatiebronnen of uiteenzettingen van deskundigen (wetenschappers, industriëlen, politici, sociale werkers, verenigingen, allerlei documentatie, ...). Aan het einde van het proces geeft het panel een advies. Hun bedenkingen en argumenten geven de beleidsvoerders toelichting en brengt een dialoog tot stand tussen burger en politicus.

### Belang voor de beleidsvoerder

Wat kan men a priori verwachten van een dergelijk initiatief op het vlak van de mobiliteit? Men kan er een soort "voorafgaande test" in zien van de aanvaardbaarheid van maatregelen die genomen kunnen worden. Maar aangezien het panel niet statistisch representatief is, ligt de eigenlijke uitdaging daar niet. Ten eerste bestaat de innovatie er voor de beleidsvoerders in dat zij zich niet in de informatiesituatie bevinden maar in de luisterpositie: de redenen van de verplaatsingen, de motivaties om voor een bepaald vervoermiddel te kiezen, de waarden die aan de mobiliteit gekoppeld worden, de modaliteiten die a priori beschouwd worden als nuttig, doeltreffend of verwacht voor duurzame mobiliteit ... allemaal elementen waarover het participatief proces het woord geeft aan de dagelijkse actoren in de mobiliteit.

Ten tweede kan het panel oplossingen aanbrengen die de deskun-



digen nog niet overwogen omdat die oplossing buiten hun domein ligt, omdat er niet één correct antwoord is maar een waaier aan mogelijkheden ... en vooral omdat een technische beslissing geen effect kan hebben als de burgers zich het onderliggende maatschappelijk project niet eigen hebben gemaakt. En dat is het derde voordeel dat van een participatief proces verwacht kan worden: de effecten inschatten van informatie die gericht is op de perceptie inzake mobiliteit. Gaan de panelleden van houding veranderen ten aanzien van mobiliteit omdat zij beter geïnformeerd zijn en betrokken bij

« Ongeacht zijn leeftijd, activiteit of vervoerswijze, iedere gebruiker van het Gewest is een actor in de gewestelijke mobiliteit ».

de uitwerking van het gewestelijk plan? Kunnen de burgers rekening houden met het gemeenschappelijk goed en niet alleen met hun eigen perceptie?

### Een groep die uiteenlopende gewoontes weerspiegelt

De 30 leden van het panel en hun 30 eventuele vervangers werden willekeurig telefonisch aangesproken en werden geselecteerd op basis van hun representativiteit van de weggebruikers in Brussel. De firma Sonecom heeft contact met hen opgenomen tussen 28 februari en 10 april. Dat deden 15 zorgvuldig opgeleide enquêteurs, op verschillende manieren: telefonisch op basis van een willekeurige selectie uit de telefoongids (vaste en mobiele telefoons) en een selectie "op het terrein". In beide gevallen werd een eerste contact



## MOBILITEIT EN BURGERZIN

gelegd met een mogelijk geïnteresseerde persoon, daarna werd het contact voortgezet per telefoon, brief of mail tot de deelnemer bevestigde.

Het telefonische contact was in de eerste plaats gericht tot Brusselaars die 's avonds opgebeld werden zodat ook mensen die buitenshuis werkzaam zijn op hun vaste lijn bereikt konden worden. Hoewel de methode goed werkte, was het toch moeilijk om op een willekeurige manier een goede taalkundige verdeling te krijgen op basis van de woonplaats. Vandaar dat er verder "op het terrein" gewerkt werd: in stations, in de omgeving van bedrijven en culturele trefplaatsen in de hoofdstad.

In totaal werden 1.170 contacten gelegd en bleken 275 mensen effectief geïnteresseerd, waaronder 100 Nederlandstaligen, 173 Franstaligen en 2 personen van niet-geïdentificeerd taalstelsel. Die vrijwilligers kregen vervolgens de tijd om na te denken, eventueel bijkomende informatie door te nemen en in voorkomend geval na te gaan of hun engagement wel gemeend was.

Zo omvatte de groep uiteindelijk **26 vrijwilligers**: mannen en vrouwen uit verschillende leeftijdsgroepen, Franstaligen en Nederlandstaligen, Brusselaars en pendelaars, bedienden, zelfstandigen, gepensioneerden en werklozen, alsook gehandicapten. Uiteraard waren er gebruikers van alle vervoermiddelen vertegenwoordigd. Op die manier illustreerde de samenstelling van het panel de diversiteit van de bevolking in het Brussels Gewest.

### 10 opties ter studie

Om zeker te zijn dat de methode doeltreffend zou zijn voor een zo ruime problematiek had het bege-



leidingscomité van het panel - het Bestuur Uitrustingen en Vervoer en het kabinet van de Brusselse minister van Mobiliteit - 9 mogelijke opties geselecteerd die aan bod komen in het kader van de actualisering van het gewestelijk vervoersplan. Die opties vormden het kader van de besprekingen tussen en met de panelleden.

Uitbreiding van het GEN, wegentol, parkeerbeleid, gratis openbaar vervoer, specialisering van de wegen en zone 30, prioritaire assen voor het openbaar vervoer, plaats van de fietser, voorbehouden zones voor zachte verplaatsingswijzen, nachtnetwerk: die 9 opties dekken een ruim aantal mogelijke acties om de mobiliteit in Brussel te verbeteren.

De regel voor de werking van het panel was eenvoudig: geen censuur! Ieder was vrij om zijn mening te uiten, in subgroepen als er onderwerpen onderverdeeld moesten worden, of in plenaire vergadering om alle standpunten samen te overschouwen en te trachten tot een consensus te komen.

### Bedrijvige weekends

De panelleden hebben 4 volledige weekenddagen gewijd aan brainstorming en uitwisseling van ideeën over mobiliteit in Brussel. Een eerste dag in april werden ze vertrouwd gemaakt met de pro-

blematiek en werd een lijst opgesteld met evaluatiecriteria voor het debat. Zo werd vastgesteld dat de persoonlijke veiligheid, de objectieve duur van de trajecten en de levenskwaliteit de 3 voornaamste bekommernissen zijn. De panelleden konden vrij hun mening geven over de opties en vragen stellen. Tijdens de volgende samenkomst werd dan bijkomende informatie verstrekt.

Op zaterdag 6 en zondag 7 mei werden de verschillende opties onder de loep genomen. Referenten kwamen bijkomende inlichtingen verschaffen. Zo werden voor iedere optie de punten opgetekend die zij positief of negatief vonden, en werden de meningsverschillen binnen het panel geïnventariseerd.

Op de laatste werkdag van het panel werd een gemeenschappelijk advies ter attentie van de gewestminister opgesteld, waarin krachtlijnen vastgelegd werden die als doorslaggevend beschouwd worden voor het gewestplan. Dat advies werd officieel aan de minister overhandigd tijdens een ontmoeting in het kabinet op 23 mei.

### Een beredeneerd advies

Een betere coördinatie van de beslissings- en controlestructuren, infrastructuurwerken voor het openbaar vervoer en een cohe-

rent parkeerbeleid zijn volgens het panel prioritaire maatregelen om de problemen bij de verplaatsingen in Brussel tegen het jaar 2015 op te lossen.

Maar hun aanbevelingen gingen verder dan een keuze van infra-structuren. Ze onderstreepten in hun advies vooral dat de mentaliteit moet veranderen, ook op het niveau van de overheid, om tot een betere levenskwaliteit te komen. Er moeten acties op touw gezet worden om het gebruik van alternatieve verplaatsingswijzen aan te moedigen, burgerzin op te waarderen en gedragswijzigingen te bewerkstelligen.

### Een grotere betrokkenheid van iedereen

Om de burger te betrekken bij de omschrijving van een duurzame mobiliteit voorzag het programma Mobil2015 ook andere instrumenten. De update van het gewestelijk vervoersplan was immers de

gelegenheid om een stand van zaken te maken van de situatie: de kerncijfers van vandaag en morgen werden gebundeld en zo duidelijk mogelijk voorgesteld in een brochure. Het merendeel van de gegevens die daarin opgenomen zijn, zijn afkomstig uit documenten die opgesteld werden door het studiebureau Stratec in het kader van de studie van het gewestelijk vervoersplan. Andere bronnen hebben de informatie aangevuld om een eenvoudig en bevattelijk overzicht te bieden van de situatie in 2015 als er geen enkele maatregel genomen wordt. Die brochure werd naar de voornaamste betrokken partijen in mobiliteit gezonden en is ook beschikbaar op de website [www.mobil2015.irisnet.be](http://www.mobil2015.irisnet.be) (pdf).

### Inspraak geven

De gewestelijke overheid heeft ook een website gecreëerd ([www.mobil2015.irisnet.be](http://www.mobil2015.irisnet.be)) met



informatie over de stand van zaken van het debat rond het gewestelijk vervoersplan en een gemotiveerd advies over de mogelijke opties. Men vindt er ook verschillende hulpmiddelen om de mobiliteit beter te begrijpen: een woordenlijst, een korte beschrijving van de actoren en de procedures, vragen en antwoorden, weetjes, ... Op deze website zullen binnenkort de krachtlijnen van het gewestelijk vervoersplan te vinden zijn. De webstek zal ook voor de communicatie bij het openbaar onderzoek gebruikt worden.

Dan is het enkel nog hopen dat de Brusselaar deze nieuwe participatieve aanpak op prijs zal stellen, net zoals de panelleden die in hun advies unaniem schreven: "Participatie, daar krijgen we nooit genoeg van!"

**Contact** : Michel Doyen (BUV) - [mdoyen@mrbc.irisnet.be](mailto:mdoyen@mrbc.irisnet.be)

# Voorafgaande raadpleging voor de Buyllaan

Begin 2005 hebben Bral en Inter-Environnement Bruxelles, in samenwerking met de MIVB, een project voor "voorafgaande raadpleging" opgestart. Het doel was om bij de (her)aanleg van MIVB-lijnen omwonenden, handelaars, gebruikers en lokale overheden in een vroeger stadium te betrekken bij het communicatie- en raadplegingsproces, met behulp van "participatieve" scenario's. Het einddoel was de integratie van het openbaar vervoer in een stedelijke omgeving te vereenvoudigen.

In 2005 hebben wij hoofdzakelijk methodologisch werk geleverd: een algemene studie over "goede overlegpraktijken", onderzoek naar processen die in verschillende buitenlandse steden gebruikt worden (Londen, Cambridge, Straatsburg, Bazel), opstellen van een document met een

veertigtal fiches – participatie-instrumenten en het uitwerken van een aantal gepersonaliseerde participatiescenario's voor de MIVB.

Eind 2005 zijn we begonnen met de concretisering van deze methodologische voorstellen door te gaan nadenken over de herinrich-





## MOBILITEIT EN BURGERZIN

ting van de Adolphe Buyllaan en de Albert Devèzesquare in Elsene.

De MIVB heeft in 2004 een project ingediend voor herinrichting tussen de G. Jacqueslaan en de P. Hégerlaan. Dit project werd afgevoerd wegens te functionalistisch. De plannen werden van tafel gevergd en samen met het studie bureau Espaces-Mobilités is er een nieuw voorstel uitgewerkt. Het doel was de omwonenden nauwer te betrekken bij de uitwerking van een "kwalitatief" project.



Vergaderingen om te debatteren en voorstellen te doen ...

Het was niet enkel de bedoeling om de doorgang van trams en bussen te verbeteren, maar eveneens om de mogelijkheden te bestuderen om de openbare ruimte van de wijk kwalitatief te verbeteren.

### Een burgerpanel

Hoe werden bewoners, gebruikers, handelaars bij de uitwerking van het project betrokken? In samenwerking met de MIVB lanceerden we een oproep in de wijk (via een huis-aan-huis-folder) en in het dagblad METRO, om een burgerpanel op te richten.

Een twintigtal personen met uiteenlopende profielen gaven aan deze oproep gehoor. Er werd een werkgroep opgericht voor een

periode van 6 maanden en deze kwam vijfmaal samen.

De vijf vergaderingen van het panel werden geleid door IEB en BRAL, en hadden de volgende inhoud:

1. wandeltocht – diagnose in de wijk;
2. collectieve diagnose / synthese van de problemen en mogelijkheden van de Buyllaan;
3. op basis van de diagnose stelde het studie bureau drie alternatieven voor om de Buyllaan opnieuw in te richten;
4. presentatie van twee schema's voor de herinrichting van de Devèzesquare;
5. synthese – toekomst van het project.

Het panel inventariseerde de problemen in de wijk en



... en een tentoonstelling om informatie te verspreiden en reacties uit te lokken

bestudeerde diverse mogelijkheden om die op te lossen.

Hoewel bepaalde ideeën unaniem goedgekeurd werden (de ligging van de haltes, de werking van de verkeerslichten, de noodzaak om de huidige slechte toestand van de openbare ruimte te verbeteren), was er meer verdeeldheid bij andere, zoals het voorstel om een

deel van de Buyllaan tot een eenrichtingsstraat om te vormen.

De meerderheid van de werkgroep was er wel van overtuigd dat het omvormen van de Buyllaan in een eenrichtingsstraat in de richting Jacques-Johanna en openbaar vervoer met eigen bedding in twee richtingen heel wat voordelen zou bieden.

### De Buyllaan stelt tentoon

Omdat wij het panel niet beschouwden als een representatieve steekproef van de wijk, organiseerden we feedback voor de andere wijkbewoners. Op donderdag 11, vrijdag 12 en zaterdag 13 mei was er een kleine tentoonstelling in de gebouwen van de ULB. Daar konden omwonenden en verenigingen de voorgestelde alternatieven ontdekken, reageren en panelleden ontmoeten.

Ongeveer 120 buurtbewoners namen deel, dachten erover na en gaven hun mening. Sommigen stonden positief tegenover de omvorming van de Buyllaan in een eenrichtingsstraat, anderen waren resoluut gekant tegen deze oplossing.

Een greep uit de reacties: "Zeer goede voorstellen die de levenskwaliteit van de bewoners zullen verbeteren en van de Buyllaan een aangename winkelstraat maken" of "De huidige toestand blijft de minst slechte". Verder ook lokale suggesties: "Waarom niet dat eenrichtingsverkeer testen gedurende enkele maanden?" of algemeen: "Het verkeersprobleem moet veeleer bij de wortel worden aangepakt, bijvoorbeeld via ontradingsparkings op de gewestgrenzen".

bestudeerde diverse mogelijkheden om die op te lossen.

De tentoonstelling vormde een gelegenheid voor debat, uitwisseling van standpunten, maar toonde aan dat het mogelijk is in één project de belangen van iedereen te behartigen.

### En nu?

In functie van de discussies die nog zullen plaatsvinden met de gemeente- en gewestoverheden zal een definitief project uitgewerkt worden en zal een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd worden. Vervolgens komt er een officieel openbaar onderzoek. Daarna rekenen we ongeveer 9 maanden voor de eigenlijke werkzaamheden. We gaan er dan ook van uit dat we minimaal 2 jaar nodig hebben om het project te verwezenlijken.

Naast de soms oordeelkundige opmerkingen van deelnemers, die een kwalitatieve verbetering mogelijk maken van de voorgestelde alternatieven, leek het proces ons bijzonder interessant omdat het de mogelijkheid biedt om na te denken over het mobiliteitsgedrag en om ideeën en ervaringen uit te wisselen. De burgers hebben benadrukt dat het belangrijk is om de uiteenlopende behoeften en visies van gebruikers, handelaars, bewoners op het vlak van de mobiliteit met elkaar te verzoenen.

### Toekomstige projecten

Dankzij deze verrijkende eerste ervaring hebben IEB en BRAL besloten om de Waterloosteenweg vanaf oktober op een gelijkaardige manier aan te pakken. In sep-



tember start ook een participatieproces voor de Elsenesteenvweg. Inwoners, handelaars en gebruikers zullen geraadpleegd worden om een globale diagnose te maken van de steenweg, gevolgd door workshops. Het is de bedoeling om samen een herinrichtingsproject uit te werken dat de doorgang van de verschillende vervoerswijzen en de kwaliteit van de openbare ruimte verbetert. In tegenstelling tot de twee andere projecten draait dit laatste project niet rond de herinrichting van een MIVB-lijn.

**Marie-Claire Schmitz (IEB)**

**Contact :** [marieclaire.schmitz@ieb.be](mailto:marieclaire.schmitz@ieb.be)

### Een nieuwe look voor de Buyllaan?

Voor de **Buyllaan** zelf werden er 3 mogelijkheden aan het panel voorgesteld:

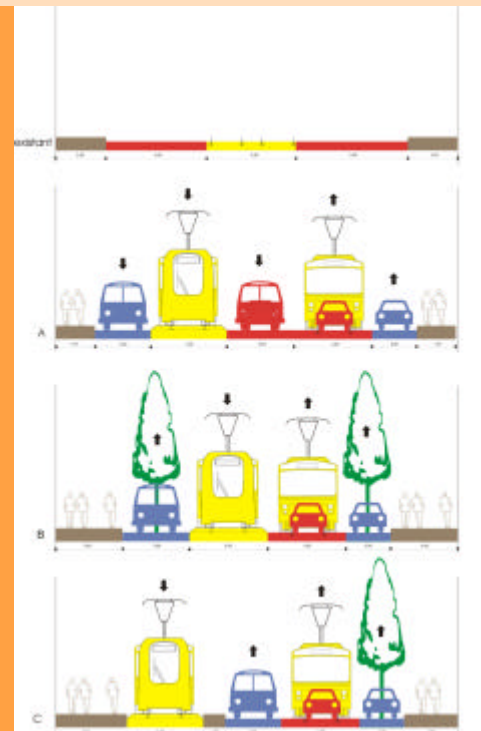
- Eigen bedding in de richting van het stadscentrum, met verkeer in beide richtingen, parkeren aan beide zijden van de laan en vernauwing van de trottoirs.
- Eenrichtingsverkeer op het stuk van de Buyllaan van de G. Jacqueslaan naar Johanna, eigen bedding naar het centrum voor de tram, behoud van parkeren aan beide zijden, aanzienlijke verbreding van de trottoirs en eventuele aanplanting van bomen
- Variant van voorstel B, met verplaatsing van de eigen bedding naar het trottoir + berm en parkeren / leveringen langs de rijstrook.

De leden van het panel kregen de vraag om de 3 schema's te vergelijken op basis van verschillende criteria (vlotheid autoverkeer, parkeren, veiligheid voor voetgangers, esthetiek, trillingen), met kleurstickers die op een tabel werden aangebracht.

Schema C viel bij deze evaluatie af, omwille van het parkeren en de toegang tot garages. De panelleden gaven de voorkeur aan de projecten A en B: A voor het autoverkeer en parkeren en B voor de criteria "voetgangers" en "openbare ruimte".

Het studie bureau stelde ook, met de hulp van een landschapsarchitect, 2 mogelijke inrichtingen voor van de **Devèzesquare**: enerzijds de uitbreiding van de bestaande openbare ruimte (driehoek) met een landschapsinrichting, omgaand verkeer, beveiliging van voetgangers; anderzijds een soort "woonerf", inrichting van het type "beperkt verkeer" voor een woonwijk. De voorkeur van het panel leek uit te gaan naar het eerste alternatief.

Het voorstellen van verschillende alternatieven aan burgers zet hen aan het denken en lokt reacties uit. Nu moeten we nog afwachten welke van deze voorstellen, zowel voor de laan als het plein, uitgevoerd zullen worden ...





## WETGEVING

**V**anaf 1 september 2006 is de rijopleiding volledig vernieuwd. De voorlopige rijbewijzen categorie B modellen 1, 2 en 3 evenals de leervergunningen zijn afgeschaft. Er zijn nog maar twee scholingsmogelijkheden voorzien: een opleiding met begeleider en een opleiding zonder begeleider. Beide opleidingen starten natuurlijk met het theoriegedeelte.

### Theorie-examen

Met de nieuwe rijopleiding kan het theorie-examen al vanaf 17 jaar worden afgelegd. Net zoals in de vorige rijopleiding mag er onbeperkt worden herkanst.

### De praktijkopleiding

Na het slagen voor het theorie-examen volgt de praktijkopleiding. Het voorlopig rijbewijs categorie B moet worden aangevraagd binnen de drie jaar na het slagen voor het theorie-examen. Na het verstrijken van deze termijn kan enkel opnieuw een voorlopig rijbewijs categorie B worden aangevraagd na opnieuw het theorie-examen met goed gevolg te hebben afgelegd.

In de nieuwe rijopleiding kan er worden gekozen tussen een voorlopig rijbewijs categorie B met begeleider (voorlopig rijbewijs 36 maanden) of een voorlopig rijbewijs categorie B zonder begeleider (voorlopig rijbewijs 18 maanden).

*De opleiding met begeleider (voorlopig rijbewijs categorie B 36 maanden).*

Met een voorlopig rijbewijs categorie B met begeleider moet er eerst minimum 3 maanden met een begeleider worden geoefend. Het voorlopig rijbewijs categorie B kan vanaf 17 jaar worden bekomen. Er is geen verplichting opgelegd om lessen te volgen in een rijsschool. De rijsscholen bieden wel een pakket aan van 6 uur om de basistechnieken aan te leren.

*Op 14 juli 2006 werd het gloednieuwe koninklijk besluit van 10 juli 2006 betreffende het rijbewijs voor voertuigen van categorie B boven de doopvont gehouden.*

## NIEUWE RIJOPLEIDING : meer ervaring !

Het voorlopig rijbewijs categorie B met begeleider is 3 jaar geldig.

De begeleider moet ingeschreven zijn in het bevolkingsregister, in het vreemdelingenregister of het wachtregister van een Belgische gemeente en houder zijn van een van de volgende in België afgegeven geldige documenten:

- de identiteitskaart van Belg of voor vreemdeling;
- het bewijs van inschrijving in het vreemdelingenregister;
- de verblijfskaart van onderdaan van een Lid-Staat van de Europese Unie.
- het attest van immatriculatie.

De begeleider moet ten minste 8 jaar houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een Belgisch of Europees rijbewijs geldig om het voertuig te besturen aan boord waarvan hij de kandidaat vergezelt.

De bestuurder die enkel een speciaal aan zijn handicap aangepast voertuig mag besturen, mag niet als begeleider bij de scholing optreden, behalve indien de kandidaat aan dezelfde handicap lijdt en eveneens een speciaal aan deze handicap aangepast voertuig bestuurt.

De begeleider mag niet vervallen zijn of mag gedurende de laatste drie jaar niet vervallen geweest zijn van het recht om een motorvoertuig te besturen en moet voldaan hebben aan de eventuele opgelegde herstelexamens en -onderzoeken.

De begeleider mag niet worden vergoed, behalve indien hij houder is van een brevet van autorijsschoolinstructeur.

Naast de begeleider mag er één passagier vervoerd worden.

### *De opleiding zonder begeleider (voorlopig rijbewijs categorie B 18 maanden).*

Na een opleiding van 20 uur les en na een positieve evaluatie van de rijvaardigheid door de rijsschool levert deze een document af waarmee een voorlopig rijbewijs categorie B zonder begeleider kan worden aangevraagd. Ook hier geldt dat er minstens 3 maanden moet worden geoefend. De formule zonder begeleider kan echter pas worden gevolgd vanaf 18 jaar. Het voorlopig rijbewijs categorie B zonder begeleider is anderhalf jaar geldig. Na deze periode is overstappen naar een voorlopig rijbewijs categorie B met begeleider, met een geldigheid van 3 jaar, nog de enige mogelijkheid.

De kandidaat mag vergezeld zijn van één persoon van minstens 24 jaar die houder is en in het bezit is van een rijbewijs dat ten minste geldig is voor voertuigen van categorie B.

### **Gemeenschappelijke bepalingen**

Wie met een voorlopig rijbewijs categorie B oefent, hangt een "L" aan de achterraut en mag niet rijden van 22 uur tot 6 uur 's anderendaags op vrijdag, zaterdag, zondag, en de nachten voor en tijdens wettelijke feestdagen. Het voertuig moet behoren tot de categorie B. Er mag in commercieel verband geen goederen worden vervoerd en er mag geen aanhangwagen getrokken worden.

### **Overstappen van het oude naar het nieuwe systeem**

De voorlopige rijbewijzen categorie B afgeleverd voor 1 september 2006 blijven geldig totdat het voorlopig rijbewijs vervalt. De kandidaat kan gewoon verder de opleiding volgen in het oude systeem, of hij kan het voorlopig rijbewijs categorie B of leervergunning gaan inwisselen op het gemeentehuis en overstappen naar het nieuwe systeem. Ook hier geldt de regel dat de kandidaat sinds minder dan 3 jaar geslaagd moet zijn voor het theorie-examen.

Wordt er overgestapt naar het nieuwe systeem, dan tellen de uren rijsschool mee die al gevolgd zijn (gedurende een periode van 3 jaar) voor de berekening van de 20 uren rijsschool die vereist zijn om een voorlopig rijbewijs categorie B zonder begeleider te

behalen. De stage mag niet worden meegerekend.

### **Het praktijkexamen**

Vanaf de leeftijd van 18 jaar mag het praktijkexamen worden afgelegd. Het examen moet worden afgelegd met een voertuig categorie B. Er is geen verplichting om met een auto van een rijsschool naar het examen te gaan. Wie twee maal niet slaagt, moet echter wel zes uur rijsschool volgen alvorens het praktijkexamen opnieuw te mogen afleggen. Het voorlopig rijbewijs categorie B blijft natuurlijk wel geldig.

Vanaf 1 december 2006 geldt voor iedereen het nieuwe praktijkexamen. Ook de kandidaten die voor 1 december al slaagden voor de manoeuvres op het privé-terrein maar nog niet voor de proef op de openbare weg zullen vanaf 1 december het nieuwe praktijkexamen volledig moeten afleggen, met inbegrip

van de manoeuvres op de openbare weg.

De kernwijzigingen voor de examens zijn:

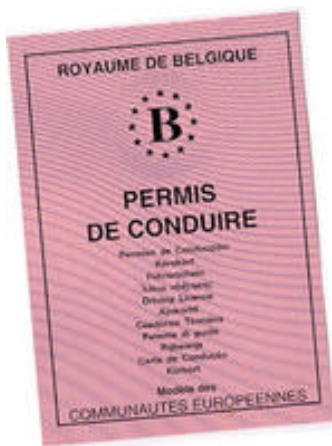
- De integratie van de manoeuvres (bijzondere verrichtingen) - die tot 30.11.2006 worden afgelegd op een "terrein buiten het verkeer" - in de proef op de openbare weg;
- De duur van de proef op de openbare weg bedraagt minimaal 40', terwijl die tot 30.11.2006 minimaal 25' moet bedragen.

Beide wijzigingen zijn gericht op de verkeersveiligheid.

### Integratie van de manoeuvres in de rit op de openbare weg

Tot hiertoe werden de manoeuvres uitgevoerd in een proef 'buiten het verkeer'. Deze testen legden de nadruk op louter technische bekwaamheden. Die zijn uiteraard nodig om te kunnen autorijden, maar echt veilig, sociaal en defensief rijden veronderstelt veel meer dan louter technische bekwaamheid.

De integratie in de proef op de openbare weg, verbreedt de test. Inderdaad, de aspirant-bestuurder moet niet alleen het voertuig technisch beheersen, hij/zij moet deze technische verrichtingen combineren met het waarnemen van wat er rondom zijn/



## WETGEVING

haar voertuig gebeurt (ook al is dat in een verkeersluwe straat) en rekening houden met wat hij/zij heeft waargenomen. Dit is complexer maar ook realistischer én vereist meer integratie van de verschillende deeltaken. M.a.w. de aspirant-bestuurder moet een aantal attitudes en handelingen ingeoeft hebben én de automatismen terzake verworven hebben.

### Langere duur van de proef op de openbare weg

Een langere proef op de openbare weg geeft de aspirant-bestuurder de kans om in een hele waaier van relevante verkeersomstandigheden aan te tonen dat hij/zij het voertuig beheerst, dat hij/zij een vlotte doorstroming bevordert (en zeker niet tegenwerkt of verhindert), dat hij/zij defensief rijdt (anticipeert op risico's en deze ook tijdig kan inschatten).

Een langere proef op de openbare weg geeft de examiner ook de kans om zich een vollediger en rea-

listischer beeld te vormen van de verworven automatismen en van het gedrag.

In de toekomst zullen er geen vrijstellingen meer kunnen toegekend worden voor een bepaald onderdeel van het praktische rijexamen (bijzondere verrichtingen). Dit betekent dat ook bij herkansingen de bijzondere verrichtingen (manoeuvres) zullen uitgevoerd moeten worden tijdens de rit van 40 minuten.

Voor informatie over de opleiding en het examen zelf verwijzen wij verder naar de informatie die GOCA, de beroepsgroepering van de examencentra, verspreidt. Via deze website [www.goca.be](http://www.goca.be) kan u ook de recentste wijzigingen volgen.

**Willem Vanbroeckhoven (GOCA) en Erik Caelen (VSGB)**

Soort opleiding	Theorie	Stageperiode praktijk	Begeleiders	Passagiers	Praktijkexamen
<b>Model 36 maanden</b>	Vanaf 17 jaar Onbeperkt herkansen	Vanaf <b>17</b> jaar Erkende rij-school niet verplicht Min. 3 maanden Max. 3 jaar	Verplicht maar moet niet geregistreerd worden.  Mag niet betaald worden behalve indien hij houder is van een brevet van autorijschoolinstructeur	1 passagier achteraan toegelaten	Vanaf 18 jaar Afleggen met erkende rij-school of begeleider  2 x niet slagen = verplicht 6 uur les in erkende rij-school
<b>Model 18 maanden</b>	Vanaf 17 jaar Onbeperkt herkansen	Vanaf <b>18</b> jaar 20 uur erkende rij-school verplicht Min. 3 maanden Max. 1,5 jaar	<b>Niet</b> verplicht	1 passagier toegelaten  (moet 24 jaar zijn en rijbewijs B)	Vanaf 18 jaar Afleggen met erkende rij-school of begeleider  2 x niet slagen = verplicht 6 uur les in erkende rij-school





# DE VERKEERSREGLEMENTERING

## opnieuw gewijzigd!

Sinds het verschijnen van het vorige nummer van de Mobiliteitsgids werd de verkeersreglementering verschillende keren gewijzigd. Wij overlopen in dit artikel de belangrijkste wijzigingen.

### 1. Veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen

*Koninklijk besluit van 22 augustus 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (B.S. 25 augustus 2006 – inforum nr. 212334)*

#### A) Algemene regel in auto's met veiligheidsgordels voor- en achterin

Vanaf 1 september 2006 geldt de algemene regel in auto's met veiligheidsgordels voor- en achterin dat de bestuurders en de passagiers van auto's die aan het verkeer deelnemen, hun veiligheidsgordel moeten dragen, op de plaatsen die ermee zijn uitgerust.

#### B) Gedragsregel voor kinderen

De kinderen van minder dan 18 jaar en kleiner dan 135 cm moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem.

Er zijn echter 2 uitzonderingen voor personenauto's en lichte vrachtauto's:

- De eerste uitzondering houdt in dat indien het niet mogelijk is om een derde kinderbeveiligingssysteem achterin te installeren omdat er al twee andere in gebruik zijn, een derde kind van 3 jaar of ouder (en kleiner dan 1,35 m) achterin mag worden vervoerd, zonder kinderbeveiligingssysteem, indien het de veiligheidsgordel draagt. Indien het kind voorin zit, moet het in een kinderbeveiligingssysteem worden vastgemaakt. Tot 9 mei 2008 mag een derde kind onder de 3 jaar achterin worden vervoerd zonder kinderbeveiligingssysteem, indien het de veiligheidsgordel draagt. Na die datum moet het kind verplicht voorin in een kinderbeveiligingssysteem worden vastgemaakt.
- De tweede uitzondering bepaalt dat als er in de wagen geen of onvoldoende kinderbeveiligingssystemen beschikbaar zijn, kinderen van 3 jaar en ouder achterin mogen worden vervoerd zonder kinderbeveiligingssysteem in geval van incidenteel vervoer over een korte afstand. Ze moeten dan de veiligheidsgordel dragen. Opgelet: deze uitzondering geldt niet voor kinderen die door hun ouders worden ver-

## WETGEVING

voerd. Voor de eigen kinderen van de bestuurder geldt de algemene regel: een kinderbeveiligingssysteem is verplicht indien ze kleiner zijn dan 1,35 m.

Op de zitplaatsen die niet uitgerust zijn met een veiligheidsgordel, mogen geen kinderen worden vervoerd die jonger dan 3 jaar zijn.

Op de zitplaatsen voorin die niet uitgerust zijn met een veiligheidsgordel, mogen geen kinderen worden vervoerd van minder dan 18 jaar en kleiner dan 1,35 m.

### **Opgelet! Deze regels zijn niet van toepassing voor:**

- voertuigen bestemd voor het vervoer van personen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
- voertuigen bestemd voor het geregeld vervoer van personen (bv. Lijnbus);
- voertuigen bestemd voor de bijzondere vormen van geregeld vervoer van personen (bv. schoolbus);
- taxi's: in taxi's waarin geen kinderbeveiligingssysteem aanwezig is, worden kinderen van minder dan 18 jaar en die kleiner zijn dan 1,35 m op een andere zitplaats dan een van de zitplaatsen voorin in het voertuig vervoerd.

### C) Voertuigen met een voorairbag

Kinderen van minder dan 18 jaar worden niet in een naar achteren gericht kinderbeveiligingssysteem op een passagierszitplaats met een voorairbag vervoerd, tenzij deze airbag is uitgeschakeld of automatisch op toereikende wijze wordt uitgeschakeld.

### D) Motorvoertuigen, andere dan auto's

De bestuurder en de passagier van motorvoertuigen die aan het verkeer deelnemen, andere dan auto's, moeten de veiligheidsgordel dragen op de plaatsen die ermee uitgerust zijn. De kinderen van minder dan 3 jaar moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem. Kinderen van 3 jaar of meer en jonger dan 12 jaar moeten worden vervoerd in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem of de veiligheidsgordel dragen.

### E) Vrijstelling voor het dragen van de veiligheidsgordel

Bestuurders die achteruit rijden, bestuurders van taxi's als zij een klant vervoeren en bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen als de aard van hun opdracht het rechtvaardigt zijn vrijgesteld

van het verplicht dragen van de veiligheidsgordel. Personen die in het bezit zijn van een vrijstelling op grond van gewichtige medische tegenindicaties, moeten de gordel ook niet dragen. Deze vrijstelling moet worden vertoond op verzoek van een bevoegd persoon. Het model van deze vrijstelling en het aanvraagformulier werden eveneens gewijzigd.

Bezorgers die achtereenvolgens bij korte afstand van elkaar gelegen plaatsen goederen afleveren of ophalen en bestuurders met een lichaamslengte van minder dan 1,50 m moeten dus vanaf 1 september 2006 de gordel dragen.

### Signalisatie van en in tunnels

*Koninklijk besluit van 20 juni 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (B.S. 28 juni 2006 – inforum nr. 211080).*

Om een Europese richtlijn om te zetten naar het Belgische recht werden verschillende verkeersborden opgenomen in het Verkeersreglement (K.B. van 1.12.1975). Het zijn aanwijzingsborden die enerzijds de tunnels aankondigen en anderzijds in de tunnels de veiligheidsvoorzieningen ter kennis van de weggebruikers brengen.

Een verkeersbord F8 duidt een tunnel aan met een lengte van meer dan 500 meter. Op onderborden wordt de lengte van de tunnel en eventueel zijn naam aangeduid. Voor tunnels met een lengte van meer dan 3.000 m wordt de resterende lengte van de tunnel om de 1.000 meter aangegeven.



**F8**

Het bord F52 duidt de nooduitgangen aan.



**F52**

De vluchtroutes worden aangeduid door het verkeersbord F52bis. De dichtstbijzijnde nooduitgang wordt dus in elke richting aangeduid door middel van deze borden. Deze verkeersborden worden op afstanden van maximaal 25 m op een hoogte van 1 tot 1,5 m boven wegniveau op de tunnelwanden

aangebracht en vermelden de afstanden tot aan de uitgangen.



F52bis



Het verkeersbord F56 duidt aan dat de hulppost in de tunnel uitgerust is met een brandblusapparaat. In hulpposten die door een deur van de tunnel gescheiden zijn, geeft de volgende tekst aan dat de hulppost geen bescherming biedt bij brand: "Deze zone is niet brandbestendig - Volg de aanwijzingen naar de nooduitgangen".



F56



F62

Het verkeersbord F62 duidt aan dat de hulppost in de tunnel uitgerust is met een noodtelefoon.

De plaats in de tunnel waar de vluchthavens zich bevinden, wordt aangegeven met het verkeersbord F98. De brandblusapparaten en de nood telefoons worden gesignaleerd door middel van een onderbord.



F98



### De technische controle van bedrijfsvoertuigen langs de weg

Koninklijk besluit van 1 september 2006 houdende invoering van de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen die ingeschreven zijn in België of in het Buitenland (B.S. 6 september 2006 – inforum nr. 212576).

Koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren

moeten voldoen (B.S. 6 september 2006 – inforum nr. 212578).

Sinds 8 september 2006 kunnen bedrijfsvoertuigen die in België of in het buitenland zijn ingeschreven, op technische gebreken geïnspecteerd worden. De controlebeambten, belast met een mandaat van gerechtelijke politie en behorende tot de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, evenals de personeelsleden van het operationeel kader van de federale en lokale politie kunnen nu overgaan tot het uitvoeren van technische controles langs de weg van de volgende voertuigen:

- de voor het vervoer van passagiers ontworpen en gebouwde motorvoertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
- de voor het vervoer van goederen bestemde motorvoertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton;
- de aanhangwagens, met inbegrip van opleggers, met een maximale massa van meer dan 3,5 ton.

De controleurs kunnen voor de voertuigen die bepaalde gebreken vertonen, een onmiddellijke inning uitschrijven. Hiervoor werden nieuwe formulieren 'onmiddellijke inning' ontworpen. Deze formulieren worden thans ook gebruikt voor het vaststellen van andere overtredingen die in aanmerking komen voor een onmiddellijke inning (bv. ADR, wegvervoer, verkeersreglement).

### Het nieuwe rijbewijs categorie G

Koninklijk besluit van 1 september 2006 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer (B.S. 6 september 2006 – inforum nr. 212573).

Sinds 15 september 2006 moeten de bestuurders van de land- en bosbouwvoertuigen en hun aanhangwagens alsook de als landbouwmaterieel, landbouwmotor of maaimachine ingeschreven voertuigen houder en drager zijn van een rijbewijs dat geldig is voor categorie G.

Voor het besturen van deze voertuigen moet de bestuurder ten minste 18 jaar oud zijn indien de MTM meer dan 20 ton bedraagt en ten minste 16 jaar zijn indien de MTM ten hoogste 20 ton bedraagt.

**Contact:** erik.caelen@avcb-vs.gb.be

**METHODE MONDERMAN**

Haren, de winkelstraat



## HET menselijk gedrag IN DE OPENBARE RUIMTE

# Naar een gedeelde ruimte?

In de openbare ruimte vinden verscheidene activiteiten plaats. Die activiteiten zijn allemaal sociale functies en het verkeer maakt er deel van uit. Het is beslist één van de meest georganiseerde functies en deze bepaalt vaak het gebruik en de inrichting van de ruimte. Wanneer het verkeer problemen veroorzaakt, doet men een beroep op deskundigen, worden de regels versterkt, de infrastructuur aangepast. De trend is dus de openbare ruimte zo goed mogelijk te organiseren om het gedrag van de weggebruikers (automobilisten, voetgangers, fietsers, ...) zo voorspelbaar mogelijk te maken. Het doel is beter te kunnen voorspellen wat de andere weggebruiker gaat doen teneinde ongevallen te voorkomen. Maar er blijven ongevallen gebeuren, ondermeer om-

Nederland kent sinds enkele jaren een nieuw concept voor de inrichting van de openbare ruimte: de gedeelde ruimte. Aan de wieg ervan stond Hans Monderman, een burgerlijk ingenieur die jarenlang traditionele wegen aanlegde alvorens zijn oordeel te herzien. De nieuwe aanpak wekt verbazing en laat niemand onverschillig. Even kijken op welke principes dit alles berust en waaraan het succes te danken is.

dat bepaalde personen niet doen wat er verwacht wordt, ondanks de voorzorgsmaatregelen.

De mens is over het algemeen immers onvoorspelbaar, zijn gedrag is willekeurig en gebaseerd op sociale contacten. Al die kenmerken zijn tegenstrijdig met het gedrag dat in het verkeer verwacht wordt.

Het begrip gedeelde ruimte is gebaseerd op de vaststelling dat er een verschil is tussen de menselijke realiteit en het verkeer. De prioriteit gaat uit naar de **harmonie tussen de functies van de openbare ruimte**, d.w.z. zowel het verkeer als de dagelijkse activiteiten van de mensen. Alle functies moeten in onze steden en dorpen samen kunnen bestaan zonder dat de ene door de andere verstikt wordt. Er dient gepreci-

seerd te worden dat het begrip gedeelde ruimte geenszins streeft naar de beperking van het autoverkeer. Er is wel een zeer goede hiërarchisering en categorisering van het wegennet nodig.

Het permanent zoeken naar visueel contact tussen de weggebruikers staat ook centraal in het concept. Aangezien geen enkele weggebruiker voorrang heeft op de andere, moet er telkens "onderhandeld" worden. Er zijn enkele **eenvoudige regels, zoals voorrang van rechts en het zoeken naar visueel contact**. Dat contact is echt noodzakelijk: wat gaat de andere doen? waar gaat hij naartoe? gaat die groep kinderen oversteken? enz.

De **aandacht vestigen op de risico's** is ook fundamenteel. Waar verschillende functies en

weggebruikers samen aanwezig zijn, ontstaan risico's. Traditionele oplossingen – barricaderen, kanaliseren, borden plaatsen – veranderen niets aan de bestaande risico's. Ze kunnen daarentegen een neveneffect hebben: men krijgt de indruk dat men veilig is en wordt minder alert. De gevaren moeten dus zichtbaar blijven.

Maar hoe kunnen we die onzekerheid van het gedrag in een inrichting materialiseren? De voornaamste sleutel is de volgende: **de ruimte moet haar verhaal vertellen**. Alle functies van de straat moeten elkaar zien.

Rekening houdend met wat we hierboven beschreven hebben, spreekt het voor zich dat de **snelheid verlaagd** wordt. We zien een verlaging van de snelheid met 10 à 15 km/u, en dit **zonder het gebruik van snelheidsremmende inrichtingen**. De verlaging van de snelheid is een fundamentele voorwaarde voor het zoeken

van visueel contact. Het is echter ook een gevolg van de inrichtingen. Zijn er betere redenen om te vertragen dan rekening houden met alle gebruikers en met al wat er in de straat gebeurt?

Een snelle evaluatie van de gedeelde ruimten (waarvan de oudste reeds 20 jaar oud zijn) toont dat het aantal ongevallen aanzienlijk daalt (met 20 tot 40 %) en de zware ongevallen verdwijnen. Bovendien verbeteren de gedeelde ruimten de kwaliteit van de ruimte en wordt deze gezelliger.

De ingang van een dienst voor de bevolking vloeit over in een voorplein dwars op de rijweg



Het concept is interessant, omdat het sociale functies beter doet samen bestaan, maar ook omdat het veel eenvoudigere antwoorden lijkt te geven dan wat totnogtoe gebruikelijk was op het fundamentele probleem van het menselijke gedrag in de openbare ruimte.

**Benoît Dupriez & Isabelle Janssens (BIVV)**

**Contact :** [isabelle.janssens@ibsr.be](mailto:isabelle.janssens@ibsr.be)



Drachten, 20.000 voertuigen per dag

## Het doel van Octopus?

Het risico op ongevallen in het verkeer en in schoolomgevingen verminderen en onze kinderen alternatieven op de wagen aanbieden.



**HET OCTOPUSPLAN MAAKT INDRUK IN VLAANDEREN.**

# Zullen Brussel en Wallonië het goede voorbeeld volgen?

## Voordelen van op eigen kracht naar school gaan?

Meer dan de helft van de kinderen in de lagere school wordt met de wagen naar school gebracht, zelfs als ze binnen een straal van minder dan één km wonen. Dit leidt tot drukker verkeer en meer verkeersonveiligheid, wat op zijn beurt nog meer ouders doet aarzelen om kinderen op eigen kracht naar school te laten gaan. Nog meer mensen brengen hun kinderen met de wagen en zo is de vicieuze cirkel rond.

De kleinste kinderen zullen altijd een volwassene nodig hebben om hen te begeleiden naar school, maar kinderen die de weg alleen kunnen afleggen, zullen daar, net zoals de ouders, enkel voordelen uit halen.

Dankzij die dagelijkse tocht loopt een kind minder risico op zwaarlijvigheid, neemt zijn afhankelijkheid van de wagen af en moet het niet langer overal gebracht worden. Verder zal het kind zijn zin voor oriëntatie aanscherpen en

een ruimer sociaal leven hebben. Tevens neemt de verkeersdruk af en stijgt de verkeersveiligheid in schoolomgevingen.

Het project werd in 2005 door de Voetgangersbeweging gelanceerd in Vlaanderen en in een eerste fase ging de aandacht uit naar schoolomgevingen. Dankzij het succes werd besloten om, in samenwerking met andere partners, een nieuw instrument uit te werken om alle problemen in schoolomgevingen beter te begrijpen: het

Octopusplan was geboren.<sup>1</sup>

In juni 2006 introduceerde vzw Empreintes dit plan in het Waalse gewest.

Het werd in dezelfde periode gelanceerd in het Brussels Gewest, maar zonder relaisvereniging. De Voetgangersbeweging en Empreintes verdelen wel de deelnemende scholen onder elkaar volgens de taal.

### Enkele cijfers

Actuele cijfers voor heel België:

- 329 scholen zijn ingeschreven\*;
- 62 gemeenten zijn ingeschreven.

(\*dit cijfer houdt geen rekening met scholen die in een inschrijvingsfase zitten of die codes hebben aangevraagd om zich te kunnen inschrijven.)

In detail geeft dat het volgende resultaat:

- 219 scholen in het Vlaamse Gewest;
- 98 scholen in het Waalse Gewest;
- 11 scholen voor het Brussels Gewest (6 Nederlandstalige en 5 Franstalige).

Voor de gemeenten noteren we de volgende cijfers:

- 36 gemeenten ingeschreven in het Vlaamse Gewest;
- 26 gemeenten ingeschreven in het Waalse Gewest;
- 0 gemeenten ingeschreven in het Brussels Gewest.

### Engagement

Het Octopusplan richt zich naar scholen, gemeenten, ouders, kinderen en andere weggebruikers die hun mobiliteitsgewoonten wensen te veranderen en die de

verkeersveiligheid en hun omgeving wensen te verbeteren.

Het doel van Octopus is gebruikers van schoolomgevingen ertoe

volgens kunnen de verschillende partners op de website hun engagement laten zien.

Om te weten of een school of gemeente ingeschreven is, kan u surfen naar [www.octopusplan.be](http://www.octopusplan.be). Als de desbetreffende gemeente geel gekleurd is op de kaart van België, zijn de gemeente en/of één of meerdere scholen ingeschreven.

### Hoe deelnemen?

Scholen, gemeenten, leerlingen en ouders van leerlingen schrijven zich online in op de website (stap 1) en

informeren eventuele partners (stap 2). Nadat de bestaande situatie in kaart is gebracht (stap 3), worden alle partners uitgenodigd om de prioritaire problemen naar voor te schuiven (stap 4) om de meest geschikte oplossingen te vinden (stap 5). In stap 6 geven de verschillende partners hun mening over de voorstellen van de werkgroep. Deze laatste werkt het concept-maatregelenpakket verder uit (stap 7) op basis van de reacties in de vorige stap. Tot slot ondertekenen de gemeente en betrokken scholen tijdens een hiervoor speciaal georganiseerde gelegenheid het definitieve Octopusplan. Door deze ondertekening spreken zij hun voornemen uit om het plan in goede samenwerking te realiseren (stap 8).

### Kinderen van de lagere school, actor van hun eigen mobiliteit

Dankzij de pedagogische inhoud van het Octopusplan kunnen leerkrachten het concept mobiliteit aan lage schoolkinderen aanreiken zodat zij het belang en de alterna-

### Het Octopus plan streeft de volgende doelen na:

- **Infrastructuurverbetering**
- **Verkeersopvoeding voor kinderen**
- **Sensibiliseren van weggebruikers**
- **Communicatie naar het grote publiek.**

Het plan wil dat in 2012 alle partners de nodige maatregelen genomen hebben om ieder kind een beveiligde, aangename reisweg en een mobiliteits-training aan te bieden.

te brengen een analyse te maken van de obstakels en gevaren langs het traject dat hun kinderen nemen en hiervoor concrete oplossingen uit te werken. Iedere realiteit op het terrein heeft immers een oplossing, hoe klein of groot ook. Het achterliggende idee is de druk van de wagen in schoolomgevingen te doen afnemen.

### Een website om beter te communiceren

Om deze doelstellingen te bereiken stelt het Octopusplan de scholen zelfstandig werk voor in acht stappen. Scholen krijgen gestructureerde begeleiding dankzij de website die speciaal voor het project werd ontwikkeld.

Scholen, gemeenten, leerlingen en ouders kunnen zich online inschrijven op [www.octopusplan.be](http://www.octopusplan.be)<sup>2</sup> en op eigen tempo de acht stappen doorlopen.

Op de site kunnen de ingezamelde gegevens gedeeld worden en kunnen alle acties en vormen van medewerking verspreid worden. Ver-

1. Met de steun van de federale minister van Mobiliteit R Landuyt, maar ook de gewesten werken mee.

2. Iedere Belgische school en gemeente ontving een brief met een login en paswoord voor de online inschrijving. Kinderen en ouders kunnen zich vrij inschrijven op de website.

tieven begrijpen (door spellen of animaties). Kinderen hebben een grote invloed op hun ouders en kunnen hen in eerste instantie informeren en misschien aanzetten om hun gedrag, in de mate van het mogelijke, te wijzigen. Dit zorgt dat ouders ook beter gewaard zijn om hun bestaande en toekomstige mobiliteit te begrijpen en te beleven.



### Integratie van reeds bestaande acties

Scholen die reeds acties rond verkeersveiligheid hadden ondernomen, kunnen deze in hun plan

opnemen. Ze moeten niet alles herbeginnen, maar hun investeringen opwaarderen en aanvullen met acties voorgesteld in de verschillende stappen.

### Afstemming van Octopus op de gewestelijke schoolvervoerplannen

De gewesten hebben niet gewacht op het initiatief van bepaalde verenigingen om iets te doen aan slechte mobiliteitsgewoonten. Ze werken reeds enkele maanden en soms zelfs meerdere jaren schoolvervoerplannen uit.

Sinds januari 2006 stelt het Brussels Gewest eveneens schoolvervoerplannen op, maar er bestaat momenteel nog geen link tussen het Octopusplan en de schoolvervoerplannen.

### Besluit

De bezielers van het Octopusplan wensen dat dit logo de veiligheid in schoolomgevingen waarborgt, zorgt voor een betere zichtbaarheid van de zones 30 en een methode wordt om problemen in het

“ Sinds januari 2006 stelt het Brussels Gewest eveneens schoolvervoerplannen op, maar er bestaat momenteel nog geen link tussen het Octopusplan en de schoolvervoerplannen. »

woon-schoolverkeer te signaleren en op te lossen.

Het is moeilijk om nu reeds te weten of het Octopusplan de verwachtingen zal inlossen als modelinstrument. Het is een nieuw instrument dat nog geëvalueerd moet worden. Het plan bestaat nog maar één jaar in Vlaanderen en geen enkele ingeschreven school heeft de acht stappen volledig doorlopen.

2006 is het testjaar voor Brussel en Wallonië en we zullen dan ook kunnen nagaan of het plan daar evenveel succes kent.

**Barbara Decupere (VSGB)**

**Contact:** barbara.decupere@avcbvsgb.be

## Mobiliteitsagenda

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden?

Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat.

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
16 november - Brussel	Introductie cursus verkeerskunde: Inleiding tot de verkeerskunde	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 E-mail: <a href="mailto:Stijn.dergent@verkeerskunde.be">Stijn.dergent@verkeerskunde.be</a> <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
13, 16 en 17 november - Brussel	Homo sapiens, homo mobilis Tweede forum NMBS rond mobiliteit	Info : <a href="http://www.mobilys.be">www.mobilys.be</a>
30 november - Brussel	Introductie cursus verkeerskunde: Verkeersonderzoek	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 E-mail: <a href="mailto:Stijn.dergent@verkeerskunde.be">Stijn.dergent@verkeerskunde.be</a> <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
7 december - Brussel	Introductie cursus verkeerskunde: Geïntegreerde aanpak van verkeers- en mobiliteitsproblemen	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 E-mail: <a href="mailto:Stijn.dergent@verkeerskunde.be">Stijn.dergent@verkeerskunde.be</a> <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
15 december - Brussel	Introductie cursus verkeerskunde: Mensen moeten meedoen	Info : Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 E-mail: <a href="mailto:Stijn.dergent@verkeerskunde.be">Stijn.dergent@verkeerskunde.be</a> <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>





## Adresboekje

# De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	pibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@ucclle.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

## Een beetje humor kan nooit kwaad...



Borden bij de vleet



# Vervoerplannen?

## Het beweegt overal!

*Sinds het begin van het nieuwe schooljaar staat mobiliteit bovenaan de affiche: vervoerplannen van scholen, bedrijven en evenementen, autoloze zondag, week van vervoering, gemeentelijke mobiliteitsplannen, Cyclocity, campagne voor verkeersveiligheid tegen agressiviteit, ... Schijnwerpers op de vervoerplannen.*



### Dertig scholen doen de test

Aangezien men **schoolvervoerplannen** wou uitwerken in het Brussels Gewest, hebben 30 'proefscholen' een informatiebord omtrent mobiliteit gekregen. Informatie is immers één van de voornaamste pijlers van een vervoersplan. Zo wordt de aandacht van de betrokkenen gewekt en kunnen zij er vervolgens actief bij betrokken worden.

Zo hebben deze scholen tijdens de week van vervoering hun project kunnen aanvatten. Sommige scholen konden bovendien hun acties aan minister Pascal Smet of aan de pers voorstellen. Sensibilisering van de leerlingen en hun ouders, een fresco rond mobiliteit, een rij te voet of per fiets zijn alle

maal acties die ondernomen werden en in de loop van de komende maanden en jaren voortgezet zullen worden. Er is duidelijk geen gebrek aan nieuwe ideeën. Wij wensen de mobiliteit vele goede schooljaren toe.

### Ondernemingen springen ook op de kar

Begin september verbeterde de verlenging van tram 94 de toegankelijkheid van de bedrijven van de wijk "Vorst-Delleur-Terhulpen" in Watermaal-Bosvoorde. Ter ere van dit nieuwe sterke punt voor de wijk en in het kader van de uitwerking van **bedrijfsvervoerplannen** heeft het Bestuur Uitrusting en Vervoer de bedrijven van die as uitgenodigd om de stand van zaken op te maken van

de nieuwe lijn en andere mogelijke maatregelen om de verplaatsingen van hun personeel te vergemakkelijken.

Op 20 september was er eerst een infosessie in aanwezigheid van minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet, minister van Leefmilieu Evelyne Huytebroeck en schepen van Mobiliteit in Watermaal-Bosvoorde Anne Dirix, in het bedrijf CBR, gelegen aan de Terhulpssteenweg. Vervolgens fietsten de deelnemers naar metrostation Hermann-Debroux en bracht tram 94 hen terug naar het station van Bosvoorde. De ondernemingen werden aangemoedigd om de informatie te verspreiden onder het personeel om hen te stimuleren om het openbaar vervoer of de fiets te gebruiken of te lopen.

### Massa's vervoeren

Volledigheidshalve vermelden wij ook een derde luik: de **vervoerplannen voor evenementen**. Het BIM heeft enkele maanden geleden een studie aangevat met betrekking tot evenementen waar meer dan 3.000 mensen naartoe komen. Het doel van die studie is die evenementen te analyseren en concrete maatregelen voor te stellen die de organisatoren kunnen toepassen. In een volgend nummer van de Mobiliteitsgids zullen wij de resultaten van deze studie toelichten.

**Christine Heine, Delphine Bauchau & Philippe Barette (BUV - Directie Vervoerbeleid)**

### Contacts:

pbarette@mrbc.irisnet.be  
chheine@mrbc.irisnet.be

# VADEMECUM

personen met beperkte mobiliteit  
in publieke ruimte



**Goedgekeurd  
document**



*Op een of andere dag in ons leven zijn we allemaal een persoon met beperkte mobiliteit*

## 10 aanbevelingen voor de wegbeheerder

**Zelfs zonder zware handicap zijn we op één of andere dag in ons leven allemaal een persoon met beperkte mobiliteit (PBM) : leeftijd, ziekte, het dragen van een kind of van zware boodschappen ... allerlei omstandigheden kunnen onze dagelijkse verplaatsingen belemmeren.**

Het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) stelt de studie bureaus, wegbeheerders en verenigingen, een vademecum voor dat moet helpen om meer rekening te houden met de PBM bij het uitdenken of het herinrichten van de openbare ruimte.

Dit vademecum is het resultaat van twee jaar brainstorming en vruchtbare samenwerking tussen verschillende actoren : diverse verenigingen voor PBM, MIVB, ... Het is een document dat vatbaar is voor verandering en dus ook aanpasbaar is. De lezers kunnen immers hun opmerkingen en suggesties per mail of per post opsturen naar het BUV.

### Een « toegankelijke » omgeving

De notie toegankelijkheid houdt in dat alle burgers kunnen deelnemen aan de sociale, culturele en economische activiteiten. Momenteel vertegenwoordigen de PBM 30 % van de bevolking. Het gaat dan niet alleen om personen met een handicap (motorisch, visueel of auditief) maar ook om kinderen, oudere personen of « tijdelijke » PBM, zoals zwangere vrouwen, gewonden of mensen met boodschappen, ...

Er zijn verschillende reglementen en aanbevelingen die betrekking hebben op het ontwerpen van een omgeving specifiek aangepast aan de PBM, maar tot op vandaag bestond er geen « transversaal » document dat al deze elementen bundelde. Daarbij komt dat voor rolstoelgebruikers wel degelijk een aantal zaken vastgelegd zijn, maar voor blinden of slechtzienden nog zo goed als niets vast ligt.

### Een catalogus met regels en een praktische leidraad

Na een herhaling van de bestaande (soms tegenstrijdige) wettelijke en reglementaire teksten, wordt een uiteenzetting gegeven van de problemen waarmee de PBM over het algemeen en naar gelang van hun handicap te kampen hebben, gevolgd door een concrete oplossing voor deze probleemsituaties.

In verschillende hoofdstukken worden de maatregelen besproken die voor elk type PBM aangewezen zijn : hellingen en boordstenen voor rolstoelgebruikers, podotactiele tegels en gidslijnen voor slechtzienden ...

Het document omvat ook een analyse van enkele praktijkgevallen en voorstellen van de meest optimale oplossingen, waarbij via illustraties van extreme gevallen ook de grenzen van de mogelijkheden afgetast worden.

Diverse plannetjes maken deze regels en aanbevelingen begrijpelijker.

Het vademecum wordt afgerond met de « 10 aanbevelingen » voor de wegbeheerder die rekening wil houden met de PBM.

**Contact** : Karen Breynaert

kbreynaert@mrbc.irisnet.be - Tel: 02 204 20 78

# AUTOMOBILIST VS MOTORRIJDER



**AGRESSIVITEIT IN DE STAD  
HELPT JE NIET VOORUIT.**



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

VSGB  
Aarlenstraat 53 / 4  
1040 Brussel

Tel: 02/238.51.65  
Fax: 02/280.60.90  
**E-mail:**  
[erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be)

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

Naam \_\_\_\_\_

Voornaam \_\_\_\_\_

Organisatie \_\_\_\_\_

Functie \_\_\_\_\_

Adres \_\_\_\_\_

Telefoon \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

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

Naam \_\_\_\_\_

Voornaam \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_

**Laat dit niet liggen!**

## Gratis

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

## Ecologisch

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

# VOETGANGER VS FIETSER



**AGRESSIVITEIT IN DE STAD  
HELPT JE NIET VOORUIT.**

