

De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 1 | maart 2007 | gratis

WETGEVING

Wijzigingen van het verkeersreglement: er komt geen einde aan ...

DOSSIER

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

HET GEWEST IN BEWEGING

Balans van de campagne « Agressiviteit in de stad helpt je niet vooruit ».

« BicyCity », het Brussels fietsgebeuren bij uitstek!

De SVP van de theorie naar de praktijk

ELDERS

Vlaanderen creëert de « Mobidesk » en de « Slimweg »

INHOUD

Edito.....p.3

Enkele sociologische bedenkingen over onze mobiliteitsgebruiken.....p.4

Het fietsbeleid in Brussel: Goed, maar kan nog beter.....p.11

Wijziging van het verkeersreglement: Er komt geen einde aan.....p.13

Mobiliteitsagenda.....p.17

Agressiviteit in de stad helpt je niet vooruit....p.22

Mobidesk & Slimweg: om het verkeer gaande te houden.....p.24

« BicyCity » : allen in het zadel in Brussel.....p.26

Adresboekje.....p.29

Schoolvervoerplannen: van de theorie naar de praktijk.....p.30



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 2007/01 — maart 2007

Directie : Alain Broes - Marc Thoulen

Redactie : Erik Caelen, Erwin Debruyne, Barbara Decupere, Philippe Delvaux, Christine Heine, Pierre Lannoy, Jean-Michel Reniers

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-vsgeb.be

www.vsgb.be



Edito

Sommigen zijn er enorm aan gehecht. Anderen willen er niet of niet meer van horen spreken. Soms hebben we het moeilijk om al was het maar even zonder te kunnen, uit gewoonte.

Soms worden we er droevig van, als hij een dierbare het leven ontnemt. Vaak klagen we omdat hij ons zoveel geld kost. Velen verwijten hem dat hij de hele planeet vervuult. Slechts zelden slagen we erin om compleet zonder te kunnen.

Hij levert bepaalde mensen onschatbare diensten, maar brengt de gemeenschap soms ernstige schade toe. In bepaalde gevallen bevordert hij de mobiliteit, maar tevens vult hij de straten van onze steden totdat we soms helemaal niet meer vooruitgaan. Velen onder ons kunnen er tijdens het weekend hun dagelijks leven in de stad mee achter zich laten, maar door de week verstikt hij de steden.

De auto ... ja, daarover hebben we het ... een noodzakelijk kwaad van onze samenleving. Maar we moeten er met mate gebruik van maken: "Een auto met liefde gemaakt, gebruik je toch met verstand?" Ja, ongetwijfeld. Op voorwaarde dat de homo bruxellensis over degelijke alternatieven beschikt voor zijn verplaatsingen: een betrouwbaar en efficiënt netwerk van openbaar vervoer, een uitgestrekt en beveiligd fietsnet, het gewestelijk expresnet, taxicheques, ...

Sinds enkele jaren evolueert het Brussels gewestbeleid in de goede richting, allerlei netwerken breiden hun aanbod uit en de algemene kwaliteit verbetert. Maar de weg die nog afgelegd moet worden, is nog lang en er zullen zeker nog hindernissen opduiken alvorens tot een perfect geïntegreerde visie van de mobiliteit te komen, maar het voornaamste is uiteindelijk dat we ons de vraag stellen: "Als men mij morgen het ideaal openbaar vervoer aanbiedt, zou ik mijn auto dan achterwege laten?"

Aan de relevantie van de vraag wordt niet langer getwijfeld. Maar het antwoord ligt in onze handen!

De Redactie

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

dossier

In het landschap van de grote hedendaagse maatschappelijke problemen neemt mobiliteit een steeds belangrijkere plaats in en het ligt bekleedt een centrale plaats in de socio-economische ontwikkelingen. Mobiliteit is een fenomeen met een dubbel gezicht. Enerzijds is het essentieel voor de dynamiek van onze samenleving en de ontplooiing van het individu. Anderzijds vormt het ook een bron van toenemende overlast (verkeersopstoppingen, ongevallen, tijdverlies, enz.) die de natuurlijke en bebouwde omgeving bedreigt. Onze maatschappij zou ziek worden door haar eigen mobiliteit. Verlamming, nachtmerries, hel, chaos: woorden die mobiliteitsdeskundigen en de media regelmatig in de mond nemen, ongeacht hun strekking of stijl. Aan de basis van deze mobiliteitsziekte zou slechts één schuldige liggen: de wagen. Waarom blijven de mensen in 's hemelsnaam hardnekkig de storende en vervuulende wagen gebruiken?

Enkele sociologische bedenkingen over onze mobiliteitsgebruiken

Door Pierre Lannoy

Centre de Recherche Urbaine – Institut de Sociologie – Université Libre de Bruxelles

Als we de specialisten moeten geloven, kan het probleem van de verkeerscongestie uitgelegd worden door het “snottebel syndroom”. Deze uitdrukking wordt gebruikt om op een beleefde manier een aantal irrationele en egoïstische motiveringen aan te duiden die mensen aanzetten om de wagen te verkiezen boven andere transportwijzen. Voorbeelden hiervan zijn luiheid, egoïsme, opschepperij, waanvoorstellingen, gebrek aan verantwoordelijkheid of geweten, enz. Een hele reeks ongepaste motiveringen waarvan mobiliteitsbeheerders niet goed weten hoe ze deze in hun reflectie moeten integreren, behalve onder collega's, in de gang, na een vergadering over technische en statistische documenten. Zelfs Leonardo DiCaprio, de held van *Titanic*, gooit zich in de strijd om de planeet te redden van de ondergang, een dreiging die vooral afkomstig is van de luchtvervuiling door het autoverkeer. “Waarom grote voertuigen kopen als je maximaal twee personen vervoert?” vraagt de Amerikaanse acteur zich af. “De tijd is aangebroken om een voertuig te kiezen in functie van je behoeften en niet je ego!”, voegt hij hieraan toe. (*CinéTéléRevue*, 21/12/06, blz. 23). In je neus peuteren en van je neus

maken hoort bij hetzelfde syndroom: dat van de ego-mobiel! De ego-mobiel zou de bron zijn van alle kwaad. Deze verklaring lijkt misschien wel gegrond, maar verhindert wel om rekening te houden met concrete praktijken en beperkt vooral de mogelijkheden op het gebied van mobiliteitsbeheer. Dat zal ik in het vervolg van deze tekst proberen aan te tonen.

Op het eerste zicht valt er niet veel te zien ...

Als we spreken van het “snottebel syndroom”¹, gaan we uit van uniforme of “gemiddelde” (in de statistische zin van het woord) individuen die allemaal aan dezelfde ziekte lijden. De gemiddelde of typische Belg zou de voorkeur geven aan het comfort van de wagen in plaats van het openbaar vervoer. Alle individuen zouden met andere woorden als gemeenschappelijk kenmerk hebben dat ze niet verdragen om in gemeenschappelijk vervoer te zitten. Dit perspectief lijkt ons aannemelijk aangezien de vormen die het mobiliteitsgedrag aanneemt zelf ook uniform zijn. Als mensen iedere dag op hetzelfde uur in dezelfde file staan of iedere dag ook in dezelfde treinwagon zitten, zouden we kunnen denken dat deze mensen dezelfde logica volgen, dat ze gedreven worden door een gemeenschappelijke motivering. Dit is een zeer goed voorbeeld van een te enge redenering. Het gevolg wordt immers voor de oorzaak

genomen, uitgaande van de veronderstelling dat twee identieke gedragingen (achter elkaar rijden in dezelfde file) noodzakelijkerwijs gemotiveerd worden door een identieke logica. Alle ernstige empirische studies tonen echter aan dat we, ondanks het massale en schijnbaar uniforme karakter van dagelijkse verplaatsingsfenomenen, tegelijk het complexe en gediversifieerde karakter van het gebruik van de transportwijzen moeten erkennen:

- *Complex*, aangezien mobiliteitsgedragingen niets automatisch hebben en helemaal niet eendimensionaal zijn. Er is immers sprake van meerdere dimensies bij het bepalen van het mobiliteitsgedrag: woonplaats, beschikbaarheid van transportwijzen, biografische en gezinssituatie, soort activiteiten, socio-professionele status, de individuele identiteit, individuele attitudes en waarden, enz.
- *Gediversifieerd*, aangezien er niet zoiets bestaat als "de" mobiliteit. Er is een diversiteit aan mobiliteitsvormen en manieren waarop deze kunnen worden toegepast of in praktijk gebracht.

In de eerste plaats bestaat er diversiteit in mobiliteit in de mate waarin er diversiteit bestaat in de verplaatsingsmotieven. Deze diversiteit in mobiliteitsmotieven zorgt op zich voor een veelheid aan verplaatsingsvormen, maar ook diversiteit in het gebruik van de transportwijzen. Dit is niet enkel in termen van gebruiksintensiteit, maar speelt ook bij de kwaliteitsperceptie van de verschillende transportwijzen. Zo kan de appreciatie van het treinvervoer variëren al naar gelang men zich verplaatst naar de werkplaats of een ontspannings- of vakantieoord. Bovendien bestaan er veel profielen van gebruikers (en niet-gebruikers) voor iedere transportwijze. Zo merken we bij een diepere analyse snel op dat achter de uniformiteit van de files of de massa treingebruikers individuen zeer uiteenlopende relaties kunnen hebben ten opzichte van hun dagelijkse transportwijze. Deze vaststelling kunnen we illustreren met drie studies, uitgevoerd in verschillende contexten, maar die allen dit gediversifieerde aspect van de verhouding tot vervoerswijzen belichten.

De eerste studie werd uitgevoerd door de Deense sociologe Mette Jensen². Zij wilde de ontwikkeling stimuleren van een duurzaam transportsysteem en nagaan in welke mate mensen bereid zouden zijn

om hun transportgedrag te wijzigen. Jensen vindt dat het in de eerste plaats nodig is om te begrijpen welke relatie individuen hebben ten opzichte van de verschillende transportwijzen. Op basis van diepgaande gesprekken maakt ze een onderscheid tussen zes types gebruikers, zes soorten relaties ten opzichte van de transportwijzen. Vervolgens voerde ze een kwantitatief onderzoek bij een steekproef van ongeveer 800 personen om het respectievelijke belang van ieder type na te gaan. Bij de autogebruikers onderscheidt ze de gepassioneerde automobilist, de dagelijkse automobilist en de vrijetijdsautomobilist:

- De gepassioneerde automobilist is iemand die nooit het openbaar vervoer gebruikt en zelfs niet overweegt om dit te doen. Hij haalt plezier uit het rijden en ziet hierin een teken van ontplooiing en zelfwaardering. Dit is de verstokte automobilist.
- De gewoonte-automobilist is iemand die de wagen gebruikt uit gewoonte of gemak, soms uit noodzaak. In tegenstelling tot de verstokte automobilist is hij niet ongevoelig voor de problemen die de wagen stelt of het aanbod van het openbare vervoersnet. Toch vindt de gewoonteautomobilist dat de maatschappij in zijn geheel oplossingen dient te vinden voor mobiliteitsproblemen en dat het niet in de eerste plaats aan hem is om zijn gedrag te veranderen.
- Het derde type is de vrijetijdsautomobilist: hij gebruikt de wagen dagelijks, maar niet voor het woon-werkverkeer. Hij neemt de wagen om te winkelen, kinderen naar schoolactiviteiten te brengen, voor vrijetijdsbestedingen. De wagen wordt beschouwd als een transportmiddel in de strikte zin van het woord, een doodgewoon instrument, dat bovendien zeer stresserend kan blijken, vooral in overbelaste stadscentra. De automobilisten van dit type (die dus aan intermodaliteit doen) zijn vaak bereid om hun bijdrage te leveren, hoe klein ook, aan de ontwikkeling van duurzamere verplaatsingspraktijken.

Bij de gebruikers van alternatieve vervoerswijzen (in Denemarken ook vooral fietsers) onderscheidt Jensen de overtuigde gebruikers, gemaksgebruikers en gedwongen gebruikers:

dossier

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

- De overtuigde gebruikers: zoals de naam al aangeeft, zijn deze gebruikers gehecht aan het openbaar vervoer en kiezen ze er vrijwillig voor. Ze zijn zeer gevoelig voor de milieu-problematiek en hebben aandacht voor het behoud en de verbetering van het aanbod en de diensten van het openbaar vervoer.
- De gemaksgebruikers nemen het openbaar vervoer omdat dit het meest praktische middel lijkt om de verplaatsing uit te voeren. Het gaat vaak om bewoners van stadscentra of pendelaars, die in de eerste plaats het praktische karakter van het openbaar vervoer afwegen ten opzichte van de wagen, waarvan het gebruik bepaalde moeilijkheden stelt (bv. parking). Ze staan wel kritisch ten opzichte van het openbaar vervoer en zijn er niet affectief of filosofisch aan gehecht zoals de overtuigde gebruikers.
- Tot slot zijn er de gedwongen gebruikers van het openbaar vervoer die, om verschillende redenen, geen wagen kunnen gebruiken, maar bereid zouden zijn om dit te doen indien de omstandigheden dit toelieten.

Jensen trekt de volgende conclusie uit de studie: Het is duidelijk dat één strategie onvoldoende is om het verplaatsingsgedrag van de volledige bevolking te wijzigen (blz. 32). Men richt zich immers tot personen met een zeer uiteenlopende relatie tot de verschillende transportwijzen. Een eerste bevestiging dat het syndroom van de ego-mobiel niet geldt voor de volledige bevolking.

De socioloog Vincent Kaufmann voerde met zijn collega's een onderzoek naar de Franse toestand,

waar men globaal gezien afkeriger staat ten opzichte van het openbaar vervoer³. Het onderzoek had betrekking op de steden Parijs, Lyon, Straatsburg en Aix-en-Provence en was gebaseerd op een representatieve steekproef van hun bevolking (5.500 enquêtes afgenomen tussen november 1998 en april 1999). Het onderzoek liet toe om een typologie te schetsen van de gebruikers van de verschillende transportwijzen. Deze gebruikerstypes onderscheiden zich in functie van de achterliggende actielogica. Dit wil zeggen in functie van de vervoerspraktijk van de ondervraagde personen, maar ook in functie van hun attitudes en houding ten opzichte van de verschillende transportwijzen. De studie onderscheidt zeven soorten logica die de transportpraktijk definiëren. De onderzoekers hebben deze typologie opgesteld op basis van de gewoontes van gebruikers en maken een onderscheid tussen personen die uitsluitend één transportwijze gebruiken en personen die verschillende transportmiddelen combineren. Verder houden ze rekening met het sociale belang van transportwijzen door de verhouding te bepalen ten opzichte van het individu en het gemeen goed. Tot slot integreren de onderzoekers ook de neiging van de gebruikers om een transportwijze te gebruiken. Zo verkrijgen ze de typologie samengevat in de onderstaande tabel. De verdeling tussen deze verschillende types en het mobiliteitsgedrag in functie van de bestudeerde trajecten variëren sterk in functie van factoren zoals de woon- of werkplaats, leeftijd, ligging in het gezinstraject, enz. De exclusieve automobilisten, bijvoorbeeld, liggen tussen 2 % in de gemeente Gobelins (Ile-de-France) en 34 % in Puyricard Luynes (periferie van Aix-en-Provence); in dezelfde gemeenten vormen de

Transportgewoonten	Waarde van de sociale representatie	Attitudes t.o.v. de transportwijzen	Type gebruiker
Exclusief één wijze	Individueel	Alle neigingen	Exclusieve automobilisten
Exclusief één wijze	Individueel	Alle neigingen	Exclusieve alternatieve wijzen
Niet exclusief één wijze	Collectief	Auto- OV+	Milieubeschermer met burgerzin
Niet exclusief één wijze	Individueel	Auto+ OV+	Gevoelig voor het aanbod
Niet exclusief één wijze	Individueel	Auto+ OV-	Automobilisten verplicht om OV te gebruiken
Niet exclusief één wijze	Individueel	Auto- OV+	Geneigd tot alternatieve wijzen
Niet exclusief één wijze	Individueel	Auto- OV-	Sedentair

“exclusieve alternatieve vervoerswijzen” respectievelijk 36 % en 9 % van de ondervraagde personen.

We kunnen twee conclusies trekken uit de tabel:

- Er kan een divergentie bestaan tussen de attitudes ten opzichte van een transportwijze en het effectieve gebruik: in bepaalde gevallen is het gebruik van een transportwijze geen synoniem voor de instemming van de gebruiker met deze beslissing. Een verandering is dus mogelijk, zowel ten voordele als ten nadele van het openbaar vervoer (men kan een gedwongen gebruiker van het openbaar vervoer of de wagen zijn);
- Bij de categorieën “geneigd tot alternatieve wijzen”, “gevoelig voor het aanbod” en “milieubeschermers met burgerzin” bestaat de meeste kans dat er een verandering van de transportwijze is ten voordele van het openbaar vervoer. Onder deze personen zijn er mensen die de wagen gebruiken, maar die om diverse redenen en in functie van verschillende criteria bereid zouden zijn om het openbaar vervoer te gebruiken. Bovendien zou iedere verbetering van de openbare vervoersdiensten wellicht bijdragen tot de fidelisering van een deel van de “gedwongen automobilisten”.

Gedeeltelijk geïnspireerd door de voorgaande studies hebben we met collega's van de KUL en VUB in 2004-2005 een onderzoek gevoerd naar het belang en het gebruik van de verschillende transportwijzen bij studenten in het hoger en universitair onderwijs in Brussel⁴. Het sociologische luik van dit onderzoek bestond er eveneens in om types of typische figuren van gebruikers te onderscheiden. Op basis van een veertigtal diepgaande interviews hebben wij de volgende types kunnen onderscheiden:

- De “stedelijk georiënteerde” gebruiker (8) heeft een voorkeur voor zachte vervoerswijzen en is gevoelig voor de kwaliteit van het aanbod van het openbaar vervoer en de infrastructuur voor voetgangers en fietsers;

- De exclusieve automobilist (3) staat echter onverschillig tegenover dit aanbod en is volledig gewonnen voor het gebruik van de wagen;
- De gedwongen gebruiker van het openbaar vervoer (9) droomt slechts van één ding: een wagen kopen en zo snel mogelijk afscheid nemen van het openbaar vervoer. Hij heeft vaak een negatief beeld van dit type transport;
- Tot slot is er het kneedbare individu (19) dat gevoelig is voor het aanbod aan openbaar vervoer, maar ook voor het gemak van de wagen. Hij schakelt over van de ene naar de andere wijze in functie van verschillende overwegingen, zoals het moment van de verplaatsing of de bestemming.

We kunnen vaststellen dat ieder van deze types gevoelig is voor verschillende elementen en dus zelf gediversifieerde en aangepaste – of zelfs aanpasbare –

maatregelen veronderstellen, als men nieuwe gebruikers zou willen aantrekken naar alternatieve vervoerswijzen. We moeten verder opmerken dat er zelfs bij deze kleinere groepen gebruikers, zoals de Brusselse fietsers, een diversiteit aan

motivaties teruggevonden wordt die aan de basis liggen van het gebruik van deze transportwijze. Het volstaat om de brochure *Fietsen naar je werk*⁵ te raadplegen om zich hiervan te overtuigen.

Activiteitenprogramma's, mobiliteitsagenda's en "hechtende associaties"

Als we de conclusies van deze onderzoeken, en nog heel wat andere, ernstig nemen, is het nodig om het mobiliteitsgedrag op een nieuwe manier te analyseren. We moeten in het bijzonder nieuwe kosten formuleren voor de kwestie van de vervoerskeuze. Het “snottebel syndroom” lijkt uiteindelijk een te enge diagnose, weinig instructief en vooral weinig operationeel. Uit deze onderzoeken blijkt immers duidelijk dat de keuze voor een vervoerswijze geen repetitieve en geïsoleerde keuze is. De keuze voor een transportwijze om een verplaatsing uit te voeren kan niet gezien worden, zoals dit vaak het voorwerp was van tech-

« ...een beter inzicht in en begrip van mobiliteitsfenomenen te krijgen, moeten we niet enkel aandacht schenken aan factoren die deze fenomenen conditioneren, maar ook – en vooral – aan actoren die deze dagdagelijks animeren ».

dossier

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

nisch transportonderzoek, als het resultaat van een beslissing die het individu zou nemen vóór iedere verplaatsing en op een zelfstandige wijze. Niet enkel zelfstandig ten opzichte van de verplaatsingen in het verleden en de toekomst, maar vooral ten opzichte van de andere dimensies van zijn bestaan. Ik zou zelfs kunnen zeggen dat situaties van echte keuze van vervoerswijze eerder zeldzaam of punctueel zijn, zowel in het leven van een individu als op het niveau van de gehele bevolking. Om het gebruik van een transportwijze te begrijpen moet deze niet in verband gebracht worden met abstracte keuzesituaties, maar met de concrete activiteitenprogramma's van individuen, programma's waarmee deze hun dagelijks leven en de diverse activiteiten organiseren. Deze activiteitenprogramma's (werken, verbruiken, ontspannen, leren, ontmoeten, verplaatsen, enz.) zijn niet gelijk voor alle individuen, noch qua inhoud noch qua middelen. In feite vertalen deze gedifferentieerde activiteitenprogramma's zich in verschillende mobiliteitsagenda's, die op zich ook meer of minder verspreid zijn binnen een maatschappij. Een mobiliteitsagenda is, vanuit het standpunt van een individu, "wat hij moet doen" op het vlak van mobiliteit en verplaatsingen. Dit wil zeggen dat, zoals voor zijn papieren of elektronische agenda, het individu in zijn mobiliteitsagenda de plaats, het uur en de bestemming van zijn verplaatsingen verduidelijkt. Dit veronderstelt coördinatie met andere personen om deze verplaatsingen mogelijk te maken. Iedere persoon heeft mobiliteitsafspraken, manieren om zich naar een bepaalde plaats te begeven, op een bepaald moment, voor een bepaalde activiteit, met een bepaalde persoon, ook in functie van de activiteitenprogramma's van een welbepaalde andere persoon.

De toevlucht tot een transportwijze is dus minder een kwestie van individuele keuze dan een kwestie van investering, sociale of "socio-logische" investering. De keuze voor een transportwijze lijkt een investering in een bepaalde vorm van het dagelijkse leven, dat op zichzelf zeker ook geconditioneerd wordt door een hele reeks factoren (woonplaats, samenstelling van het gezin, plaats van de beroepsactiviteit, beschikbare middelen, enz.). Spreken over investering, en specifiek de investering in een organisatievorm van dagelijkse mobiliteit (al dan niet een wagen of een treinabonnement kopen, enz.), veronderstelt dat individuen bepaalde (niet uitsluitend financiële) middelen aanwenden om

twee soorten winst te boeken:

- Rendement op het vlak van regelmatigheid en voorspelbaarheid, die ik "verzekeringstrategieën" noem: individuen ontwikkelen praktijken en in het bijzonder vervoerspraktijken om zich ervan te vergewissen dat ze hun mobiliteitsagenda's goed kunnen invullen. Dit wil niet altijd zeggen dat ze hun verplaatsingen uitvoeren in de best mogelijke omstandigheden (bv. op het vlak van snelheid of kosten), maar wel binnen gekende en voorspelbare voorwaarden (in deze zin is de dagelijkse file even voorspelbaar als het uurrooster van de trein of bus);
- Verder wordt de investering in een organisatievorm van de dagelijkse mobiliteit als positief of interessant gezien indien deze het mogelijk maakt om diverse dimensies van activiteitenprogramma's van individuen met elkaar in verband te brengen. De transportwijzen bevatten immers verschillende mobiliteitsmogelijkheden, niet enkel in functie van hun intrinsieke kwaliteiten, maar ook in functie van de activiteitenketens waarin de individuen ze kunnen (en soms moeten) inschrijven. Vaak worden deze mogelijkheden of dit potentieel aangewend door de gebruikers (we spreken dan van de eigenlijke validiteit van een transportwijze), maar soms blijven ze in een toestand van potentialiteit (de validiteit is in dit geval potentieel)⁶. Hoewel bepaalde gebruikers de wagen associëren met een symbool voor macht en zelfverwezenlijking, en zich een leven zonder wagen niet kunnen inbeelden, geldt dit niet voor iedereen (mensen die alternatieve wijzen gebruiken of zelfs mensen de wagen gebruiken). Hun investering in een andere mobiliteitsvorm dan de wagen bevindt zich in een potentiële toestand. Deze moet enkel in een reële toestand omgezet worden. De Zwitsers geven ons op dit vlak stof tot nadenken. Ze hebben een hogere motorisatiegraad dan de Belgen, maar zijn ook de kampioenen van het openbaar vervoer⁷. Dit betekent niet dat Zwitsers minder plezier halen uit het bezit van een wagen dan Belgen, maar wel dat in bepaalde steden de "validiteit" van de wagen zwak is in vergelijking met die van het openbaar vervoer. Zwitsers investeren toch in de wagen, omdat er ook andere tijdruimtelijke validiteits-

zones zijn. De verschillende types gebruikers die de studies hebben gedefinieerd, onderscheiden zich dus niet zozeer door de verschillen in concreet transportgebruik, maar door hun verschillend mobiliteitspotentieel, anders gezegd de kleinere of grotere bereidheid om de transportpraktijk te veranderen.

De investeringsformule in een organisatievorm van de mobiliteit bestaat, net als een investeringsformule in de meest economische zin van het woord, voor het individu en vaak voor het gezin uit het in balans brengen van de verwachte kosten en winsten op het vlak van stabiliteit of voorspelbaarheid (de "verzekeringsstrategieën") en in termen van potentialiteit (dit wil zeggen de reikwijdte van de validiteit van een transportwijze). In dit perspectief kunnen we het idee vooropstellen dat de "validiteit" van een transportwijze geen absolute waarde is, die vastgesteld zou kunnen worden volgens objectieve criteria en die altijd toepasbaar is (de trein is sneller dan de wagen, de wagen is comfortabeler dan de tram, enz.). De validiteit van een transportwijze heeft te maken met de configuratie waarin deze wijze wordt gebruikt door een individu. Dit varieert in functie van de associaties waarin deze transportwijze kan worden gekaderd, waarmee deze transportwijze is (of kan worden) verbonden, geassocieerd. Deze "hechtende associaties" kunnen van uiteenlopende aard zijn:

- Ze kunnen psychologisch of symbolisch zijn: een individu kan aan een transportmiddel een positief zelfbeeld of een ander psychologisch voordeel hechten (bv. een veiligheids- of comfortgevoel). Dit geldt zowel voor de wagen als alternatieve transportwijzen (zoals bij de milieubeschermers die morele waarde hechten aan het gebruik van zachte transportmiddelen).
- Ze kunnen eveneens logistiek zijn: als een werkgever parkeerplaatsen aanbiedt aan zijn werknemers, vergemakkelijkt hij zo de associatie tussen de werkplaats en de wagen en draagt hij dus bij tot het hechten van het individu aan zijn wagen. Hetzelfde geldt voor fiscale maatregelen, die een bepaalde transportwijze bevoorstellen of benadelen: kan ik mijn wagen in mijn belastingsaangifte opnemen? En mijn treinabonnement? Kan ik mijn 4x4 als bedrijfswagen aangeven? Ga ik een bedrijfswagen aanbieden aan mijn werknemers? Ieder positief antwoord

verruimt de validiteitszone van de desbetreffende transportwijze. Als de Zwitserse spoorwegen "stille wagons" aan hun gebruikers aanbieden (wagons waar het verboden is om luidop te praten of de draagbare telefoon te gebruiken), maken ze nieuwe associaties tussen deze laatste en de trein mogelijk. Zonder tariefonderscheid verhoogt dit de aantrekkelijkheid van de trein en vermeerderd dit het mogelijke gebruik. Eenzelfde individu zou er zelf op een andere manier gebruik van kunnen maken bij ieder traject.

- Ze kunnen socio-logisch zijn: dit zijn alle associaties of alle verbanden die individuen toelaten om hun sociale rollen te vervullen en te voldoen aan de sociale verplichtingen. Mijn wagen, uitgerust met kinderzitjes, biedt me de mogelijkheid om mijn rol als ouder te vervullen: huis, kinderen, school en wagen worden dus met een eenvoudige "klik" (van de veiligheidsgordel voor het zitje) geassocieerd. Schooldiensten (gemotoriseerd of te voet), schoolabonnementen op het openbaar vervoer, een beveiligde inrichting van de weg voor zwakke gebruikers zijn ook maatregelen die de validiteit verhogen van alternatieve transportwijzen op de wagen in dit "socio-logische" perspectief. In dezelfde gedachtegang is het omvormen van stations in niet enkel multimodale platformen, maar ook "multidiensten", een manier om de mogelijke associaties te verhogen tussen de verplaatsingsactiviteit en andere activiteiten van individuen, en dus tussen het openbaar vervoer en andere zaken (uiteeraard moet er goed nagedacht worden over het soort diensten dat op deze plaatsen wordt aangeboden: het moet in de eerste plaats gaan om diensten die niet uitgaan van de zwerfdrift van gebruikers, maar eerder doelgerichte diensten, zoals een postloket, geldautomaat, krantenwinkel, fotograaf, droogkuis, kortom openbare of commerciële diensten voor een snelle bewaring en ophaling).
- Ze kunnen materieel zijn: alle fysieke inrichtingen en technische systemen kunnen bijdragen tot een verhoging (of verlaging) van de gehechtheid aan een transportwijze. Zo verhoogt de parkeerruimte naast het station de mogelijke associatie tussen treinen en voertuigen; maar de trekhaak achter de wagen associeert deze met de aanhangwagen of de caravan. Dit verhoogt het associatieve vermogen van de wagen en dus

dossier

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

zijn validiteit. De materiele inrichting van haltes en stations, signalisatie en meubilair, voertuigen, enz., zijn eveneens elementen die de vorming, versterking of ontbinding van allianties beïnvloeden.

Door middel van diverse associërende of hechtende maatregelen (die investeringen veronderstellen van openbare en privé-beheerders), breidt het validiteitsdomein van een transportwijze zich uit; individuen kunnen zich er dan makkelijker en zekerder in engageren. Er zijn niet enkel de onbuigzamen, heethoofden of gedwongen personen die kunnen investeren; onbeslist, onverschillig of kneedbare personen kunnen op een serenere manier, positief of negatief, investeren in een duurzaam transportsysteem. Dit is wat individuen bedoelen als ze zeggen dat een transportwijze "praktisch" is. Vaak lijkt de wagen het meest praktisch, dit wil zeggen, in ons perspectief, de meest verbonden, geassocieerde, gehechte.

Pistes voor reflectie en actie

Bij wijze van besluit zal ik de lessen samenvatten die we kunnen trekken uit het sociologisch onderzoek naar het mobiliteitsprobleem. Ik zal deze vertalen in drie leidmotieven die de actie in dit domein kunnen ondersteunen.

Denken aan diversiteit, zelfs ten opzichte van een uniform fenomeen. Het gebruik van transportwijzen is een complex fenomeen en algemene en dus beperkende noties, zoals "syndroom", "cultuur" of "mentaliteit" staan niet toe om dit te bereiken, niet wetenschappelijk of politiek. Achter uniforme fenomenen profileren zich diverse gebruikslogica's. Het is belangrijk om deze beter te leren kennen om te kunnen werken aan de potentieel meest gevoelige logica voor een verschuiving van de transportwijzen naar het openbare en niet vervuilende vervoer. De ambitie voeden, zoals DiCaprio, "om miljoenen per-

sonen te overtuigen om zich te ontdoen van hun voertuigen" is wellicht lovenswaardig maar ...

Tendensen omvormen in allianties. Als we het gebruik van de wagen wensen te verminderen, moeten we met de alternatieve transportwijzen een reeks allianties, associaties en verbindingen creëren die zowel symbolisch, materieel, fiscaal als functioneel zijn. Elementen die de wagen al bezit. Het is eveneens belangrijk om de validiteitszone van zachte vervoerswijzen uit te breiden en deze van de wagen te verminderen. De wagen is sterk omdat er veel "geallieerden" zijn; andere transportwijzen moeten er evenveel creëren, of één voor één de allianties ontbinden die de kracht vormen van de wagen.

Mensen hechten is ook zaken hechten. Het gebruik bevoordelen van andere vervoerswijzen dan de wagen veronderstelt ook het ontwikkelen van een uitgebreid net van materiële en logistieke verbindingen die bijdragen tot een uitbreiding van de "validiteit" van deze alternatieve transportwijzen. De gehechtheid aan een transportwijze is nooit enkel psychologisch, maar vooral socio-logisch. Dit wil zeggen dat deze individuen de mogelijkheid biedt om hun rol te vervullen binnen de maatschappij. Mobiliteitsgedragingen nemen niet enkel een mentale vorm aan, maar ook materiële, die van de bewegende lichamen en voorwerpen.

Om met andere woorden een beter inzicht in en begrip van mobiliteitsfenomenen te krijgen, moeten we niet enkel aandacht schenken aan factoren die deze fenomenen conditioneren, maar ook – en vooral – aan actoren die deze dagdagelijks animeren.

1. Uitdrukking gebruikt in de televisie-uitzending "Questions à la une" van de RTBF op 15/11/06.
2. Jensen, M., 1999, "Passion and heart in transport – a sociological analysis on transport behaviour", *Transport Policy*, 6, 19-33.
3. Kaufmann, V., Jemelin, C., Guidez, J.M., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté?*, Parijs, La Documentation française.
4. Steenberghen, T., Lannoy, P., Macharis, C., 2006, *Impact of 'Free' Public Transport on Travel Behaviour: A Case Study*, Brussel, Belgian Science Policy, SPSPD II (beschikbaar op <http://193.191.208.76/belspo/fedra/proj.asp?l=fr&COD=CP/63>).
5. *Fietsen naar je werk. Acht persoonlijke verhalen*, Brussel, 2005 (beschikbaar op http://www.fiets.irisnet.be/download/fietsen_naar_je_werk.pdf).
6. Zelfs als ik me gewoonlijk verplaats met de wagen, kan ik mijn woonplaats waarderen omdat deze in de buurt ligt van een openbaar vervoersnet, dat ik "indien nodig" (potentiële validiteit) zou kunnen gebruiken. Omgekeerd kan ik een treinabonnement hebben en tegelijk een wagen bezitten, die ik van tijd tot tijd kan gebruiken om naar het werk te gaan (ditmaal een potentiële validiteit van de wagen), maar vooral om me te verplaatsen in het weekend (werkelijke validiteit van mijn wagen).
7. In 2001 bedroeg de motorisatiegraad (aantal wagens per 1.000 inwoners) 502 in Zwitserland, ten opzichte van 461 in België. Het gemiddelde in het Europa van de 15 bedroeg 487 (Bron: gegevens van Eurostat).

FIETSBELEID IN BRUSSEL.

Goed, maar kan nog beter

In het kort

Enige tijd geleden hield Gracq bij fietsers en gemeenten een enquête over het fietsbeleid. De globale analyse van de 19 Brusselse gemeenten leert ons dat de resultaten over het algemeen goed zijn. Niettemin blijven er knelpunten bestaan, zoals het gebrek aan afgeschermd fietspaden, gevaarlijke kruispunten, het tekort aan fietsparkings ...

Door Philippe Delvaux (VSGB)

In het voorjaar van 2006 hield de vzw Cyclistes quotidiens (Gracq) via internet een enquête bij Waalse en Brusselse fietsers¹. In feite ging het om drie gelijktijdige raadplegingen: een eerste vroeg fietsers naar hun mening over het huidige fietsbeleid, een tweede was bestemd voor mandatarissen en een derde moest cijfergegevens van technische diensten verzamelen.

Enkel de eerste enquête leverde voldoende antwoorden op om een analyse voor Brussel mogelijk te maken: 1.400 antwoorden, waarvan 602 van Brusselse fietsers (42 %). De resultaten schetsen de situatie van het hele Gewest. Gracq heeft een analyse per gemeente proberen uit te voeren², maar die kan ons niet echt overtuigen³.

Eerst het goede nieuws: 73 % van de Brusselse fietsers vindt dat de toestand verbetert. 43 % denkt trouwens dat er rekening gehouden wordt met de noden van de fietsers.

In de enquête peilden twee vergelijkbare vragen naar de



dossier

Hoe krijgen we meer inzicht in de gehechtheid aan bepaalde transportwijzen?

mening over gemeentelijke acties om het fietsgebruik te bevorderen: "In mijn gemeente wordt rekening gehouden met de noden van fietsers" en "De gemeente wil de fiets promoten". Het is vreemd dat het Brusselse gemiddelde hoger ligt dan het Waalse voor de eerste vraag (43 % tegenover 23 %) en lager voor de tweede (27 % tegenover 34 %). Volgens de analyse van Gracq wordt er in Brussel meer rekening gehouden met fietsers dan in Wallonië, zonder dat dit noodzakelijk het resultaat is van het beleid van de Brusselse gemeenten.

In het Waalse gewest is er een omgekeerde vaststelling: de gemeentelijke actie scoort globaal beter dan de algemene aandacht die aan fietsers wordt geschonken⁴.

We kunnen deze vaststelling voor Brussel verklaren door de nabijheid van gewestelijke en gemeentelijke instellingen, het parallel promoten van andere vervoerswijzen (openbaar vervoer), de zichtbaarheid van het gewestelijk mobiliteitsbeleid ...

Een aantal vragen hadden betrekking op infrastructuur-aanpassingen en zullen de gemeenten zeker interesseren: 77 % van de Brusselse ondervraagden is tevreden met de inspanningen om beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in te voeren. De meerder-

« ...73 % van de Brusselse fietsers vindt dat de toestand verbetert. 43 % denkt trouwens dat er rekening gehouden wordt met de noden van de fietsers ».

heid van Brusselse fietsers vindt dat het stadscentrum gemakkelijker te bereiken is.

Nauwelijks 10 % van de Brusselse fietsers vindt evenwel dat het aanbod van afgeschermd fietspaden langs belangrijke assen volstaat. Het pleit wel in het voordeel van de gemeenten dat de meeste van deze wegen gewestwegen zijn. De ontevredenheid is even groot voor de inrichtingen van gevaarlijke kruispunten. 59 % van de Brusselse fietsers is wel tevreden met de fietssluisen,

waarmee rijen stilstaande auto's voorbijgereden kunnen worden aan kruispunten. De grote meerderheid van de Brusselse fietsers (85 %) betreurt het tekort aan fietsparkings, in het bijzonder in de nabijheid van de handelscentra. In Brussel is dit probleem nog groter omdat veel inwoners niet beschikken over een fietsenstalling thuis (appartementen, kleine huizen zonder garage of tuin). De meeste Brusselse fietsers (59 %) vinden ook dat er onvoldoende zones 30 zijn.

Deze enquête toont aan dat het Gewest en de Brusselse gemeenten het behoorlijk goed doen. Niet alles is echter rozengeur en maneschijn. Op bepaalde punten is er zeer uitgesproken ontevredenheid en het staat eveneens vast dat Vlaanderen, niet opgenomen in de peiling, een aanzienlijke voorsprong heeft. Dit instrument zal de nieuw verkozen gemeentebesturen in ieder geval kunnen helpen om het mobiliteitsbeleid beter af te stemmen op de behoeften van fietsers.

Info: <http://www.gracq.org>

1. De enquête werd uitgevoerd met de steun van beide gewestregeringen.
2. Dehaye Bernard, La satisfaction des cyclistes bruxellois vis-à-vis de leur commune, in *Ville à vélo* nr. 126, sept.-okt. 2006, blz. 16-19. De antwoorden op de enquête kwamen vooral (in volgorde) uit Elsene (132), de stad Brussel (88), Schaarbeek (76), Sint-Gillis (57) of Etterbeek (49), namelijk het centrum en de eerste kroon ten oosten van het kanaal. Er waren weinig antwoorden uit Koekelberg (1), Berchem (2), Ganshoren (5) of Molenbeek (5), gemeenten gelegen ten westen van het kanaal.
3. Een fietsverplaatsing gebeurt vaak over meerdere gemeenten. We kunnen dus veronderstellen dat de beoordeling van fietsers niet enkel geldt voor de gemeente waar ze wonen. Om een diepgaandere analyse uit te voeren, had de enquête vragen moeten bevatten over regelmatig doorkruiste gemeenten. Dit zou evenwel moeilijk te verwerken zijn.
4. Castagne, Didier, Les grandes tendances de l'enquête « cyclistes », in *Ville à vélo* nr. 126, sept.-okt. 2006, blz. 15.



WETGEVING

Door *Caelen Erik, VSGB*

1. Het koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de motorfietsen (BS 10 januari 2007).

Hoewel de titel laat vermoeden dat dit een koninklijk besluit is over de motorfietsen, vinden we er toch bepalingen in terug over de bromfietsen.

a. Plaats van de bromfietsen klasse B op de rijbaan.

De bromfietsen klasse B mogen op wegen waar de snelheid beperkt is tot 50 km per uur **kiezen** of zij de rijbaan of het fietspad volgen, op voorwaarde dat zij de andere weggebruikers die zich op het fietspad bevinden niet in gevaar brengen. Als er een hogere snelheid wordt toegelaten, dan **moeten** de bromfietsen klasse B het fietspad volgen.

De wegbeheerders kunnen de bromfietsen klasse B echter verbieden of verplichten om gebruik te maken van de fietspaden door het plaatsen van verkeersborden D7 aangevuld met een onderbord M6 "B verplicht" of M7 "B verboden".



Commentaar.

Vroeger mochten de bromfietsen klasse B kiezen: ofwel de rijbaan volgen, ofwel op het fietspad rijden. Omdat een bromfiets klasse B 45 km/uur rijdt, dus

De afgelopen weken werden we overspoeld door een hele reeks van aanpassingen aan het verkeersreglement. Een overzicht ...

WIJZIGING VAN HET VERKEERSREGLEMENT: er komt geen einde aan ...

bijna even snel als een auto in een bebouwde kom, werd in 2004 in het verkeersreglement bepaald dat de bromfietsen klasse B buiten de bebouwde kom mochten kiezen of zij het fietspad volgden of niet, maar binnen een bebouwde kom was het voor hen verboden om op een fietspad te rijden. Deze regeling was echter niet volmaakt. Binnen bebouwde kommen zijn er immers gebieden waar een hogere snelheid wordt toegelaten of waar de V85 hoger ligt dan 50 km/uur.

Maar moest daarom de hele reglementering worden omgegooid? Het toelaten van bromfietsen klasse B op fietspaden in gebieden waar de snelheid lager ligt dan 50 km uur kan gevaarlijk zijn voor de andere gebruikers van de fietspaden. Het snelheidsverschil tussen fietsers en bromfietsen klasse B is immers te groot. Bovendien kunnen in bepaalde omstandigheden ook voetgangers gebruik maken van fietspaden.

Was het daarom niet beter om in het reglement van de wegbeheerders te bepalen dat binnen bebouwde kommen, waar een hogere snelheid dan 50 km/uur wordt toegelaten of waar de V85 hoger ligt dan 50 km/uur, de wegbeheerders borden D7 moeten of mogen plaatsen, aangevuld met een onderbord M6 "B verplicht"?

b. Plaats van de motorfietsen op de openbare weg.

Op een rijbaan die verdeeld is in rijstroken mogen bestuurders van motorfietsen nu ook over de ganse breedte van de rijstrook rijden.

Commentaar.

De motorrijder moet dus niet meer uiterst rechts houden als hij in een rijstrook rijdt. Deze uitzondering is al in het verkeersreglement voorzien voor de

WETGEVING

motorrijders die op een rijbaan rijden die NIET verdeeld is in rijstroken, op voorwaarde dat de motorrijders rijden in de richting die voor hen is opengesteld, en enkel op de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.

De motorrijders zijn vanaf heden dus niet meer verplicht om uiterst rechts te blijven rijden op voorwaarde in hun rijstrook te blijven als de rijbaan verdeeld is in rijstroken, of langs hun kant van de rijbaan te blijven als de rijbaan niet verdeeld is in rijstroken. Deze maatregel zal de verkeersveiligheid ten goede komen omdat de motorrijders beter zichtbaar worden in het verkeer.

c. Verbod om een motorfiets en een bromfiets links in te halen.

Van nu af aan is het links inhalen van een motorfiets of van een bromfiets eveneens verboden op volgende plaatsen:

- op een gesignaleerde overweg zonder slagbomen of verkeerslichten;
- op kruispunten:
 - ⇒ met voorrang van rechts;
 - ⇒ waar de bestuurder voorrang moet verlenen ingevolge de verkeersborden B1 (omgekeerde driehoek) of B5 (stopbord);
 - ⇒ waar de bestuurder voorrang moet verlenen omdat hij uit een aardeweg of pad op een rijbaan komt;
- bij het naderen van een top van een helling en in bochten als de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve als er kan worden ingehaald zonder de doorlopende witte streep die de rijbaan in rijstroken verdeeld te overschrijden;
- wanneer de in te halen bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt, behalve als de rijbaan drie of meer rijstroken heeft die bestemd zijn voor het verkeer in de gevolgde rijrichting;
- wanneer de in te halen bestuurder stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en tweewielige bromfietsen of deze oversteekplaatsen nadert op plaatsen zonder verkeerslichten of als er geen bevoegd persoon het verkeer regelt;

- bij neerslag, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder een middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen met een M.T.M. van meer dan 7,5 ton. Dit is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen.

Het links inhalen van een tweewielig motorvoertuig op de hierboven vermelde overwegen of wanneer de bestuurder zelf een ander voertuig dan een fiets, een tweewielige bromfiets of een tweewielige motorfiets inhaalt of wanneer het tweewielig motorvoertuig stopt voor een oversteekplaats voor voetgangers of een oversteekplaats voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen of deze oversteekplaatsen nadert op plaatsen waar het verkeer niet geregeld wordt door een bevoegd persoon of door verkeerslichten, is een overtredingen van de **derde graad**

Commentaar.

Het verbod om een gespan of van een voertuig met meer dan twee wielen links in te halen wordt nu ook uitgebreid naar de tweewielige motorvoertuigen. Tweewielige motorvoertuigen zijn motorfietsen en bromfietsen klasse A en B.

En hier wringt het schoentje. Bromfietsen klasse A rijden slechts maximum 25 km/uur. Een fietser die 25 km/uur rijdt mag je op een kruispunt met voorrang aan rechts links inhalen, maar een bromfiets klasse A die ook 25 rijdt, niet.

Bovendien mag je een motorrijder die zijn motorfiets aan de hand leidt, niet links inhalen op zulke kruispunten, maar een bromfietser die zijn bromfiets aan de hand leidt wel, want een niet bereden bromfiets is een voetganger!

d. Het parkeren van motorfietsen.

- Haaks op de rand van de rijbaan parkeren.

Motorfietsen zonder zijspan of aanhangwagen mogen nu haaks op de rand van de rijbaan parkeren voor zover zij daarbij de aangeduide parkeermarkering niet overschrijden.

Commentaar.

Het is niet duidelijk wat hier bedoeld wordt. Mag de motorfiets enkel haaks worden geparkeerd als er een parkeerzone is aangebracht? Of mag de motor-

fietser altijd zijn motorfiets haaks parkeren, maar moet hij opletten dat hij de markering niet overschrijdt wanneer er een parkeermarkering is aangebracht? Ook het verslag aan de Koning maakt ons niets wijzer: *“Het verplicht in file parkeren bijvoorbeeld, zoals bepaald in artikel 23 van de wegcode is een probleem voor motorrijders. Motorrijders zien vaak een mogelijke parkeerplaats tussen twee personenwagens, maar mogen er niet parkeren omdat ze hun motorfiets er niet volledig parallel met de rand van de rijbaan kunnen plaatsen. Voortaan wordt het motorrijders toegelaten ook haaks of in “visgraatmotief” te parkeren”*.

Indien het eerste bedoeld wordt, dus toegelaten haaks te parkeren in een parkeervak, dan is dit eigenlijk een overbodige bepaling. De verplichting om evenwijdig met de rand van de rijbaan stil te staan of te parkeren geldt alleen als het voertuig volledig of ten dele op de rijbaan is opgesteld. Een parkeerzone maakt geen deel uit van de rijbaan.

Indien het tweede bedoeld wordt, dus altijd toegelaten om haaks te parkeren, dan kan dat buiten de bebouwde kom voor problemen zorgen. Indien er geen andere voertuigen voor of achter de motorfiets geparkeerd staan, dan zijn de reflectoren en lichten van de motorfiets niet meer zichtbaar voor het tegemoetkomende en achteroprijdende verkeer.

Ook eigenaardig is dat er hier gesproken wordt over het parkeren van motorfietsen, daar waar het hoofdstukje handelt over het opstellen van voertuigen op de rijbaan of een gedeelte van de rijbaan. Het verschil tussen een voertuig opstellen en een voertuig parkeren is nochtans belangrijk. Het opstellen van een voertuig is zowel het parkeren als het stilstaan. Bijgevolg mogen de motorfietsen enkel haaks worden opgesteld als zij geparkeerd zijn, maar niet bij het stilstaan!

- Parkeren buiten de rijbaan en de parkeerzones.

Motorfietsen mogen nu buiten de rijbaan en de parkeerzones worden opgesteld zonder het verkeer van de andere weggebruikers te hinderen of onveilig te maken.

Commentaar.

Ook hier hebben we het raden naar wat de bedoeling is. De motorrijders mogen nu ook hun motorfiets buiten de rijbaan en parkeerzones opstellen. Mogen ze ook op het trottoir parkeren? Volgens ons

niet, omdat het parkeren van voertuigen volgens artikel 24.1 van het verkeersreglement op een trottoir verboden is. Het was waarschijnlijk beter geweest om de delen van de openbare weg te vermelden waar zij wel mogen parkeren, bijvoorbeeld enkel op de gelijkgrondse bermen, en buiten de bebouwde kommen, op eender welke berm.

- Betalend parkeren voor motorfietsen.

Wanneer meer dan één motorfiets binnen een afgebakend parkeervak bedoeld voor één auto wordt geparkeerd, dan moet voor dat parkeervak slechts één maal betaald worden.

Commentaar.

Op het terrein is deze bepaling onmogelijk te controleren. Indien de motorrijder die betaald heeft als eerste wegrijdt, en de andere motorfietsen staan er nog geparkeerd, hoe kan de parkeerwachter dan nagaan of er voor de parkeerplaats betaald werd?

Bovendien stelt er zich een juridisch probleem. Het betalend parkeren is gedepenaliseerd. Het is dus aan de gemeenten om te beslissen wie zij aan een retributie of een belasting onderwerpen. De federale overheid kan enkel voorschrijven op welke wijze het ticket achter de voorruit wordt geplaatst. Zij kan eventueel ook bepaalde uitzonderingen voorzien voor een aantal weggebruikers. In dit verband verwijzen we naar de reglementering rond de blauwe zone waar gesteld wordt dat enkel de bestuurder van een auto een parkeerschijf moet gebruiken.

Maar in de praktijk zal dit probleem wellicht niet voorvallen. Waarom zou een motorrijder immers parkeren op een betalende parkeerplaats als hij dit gratis kan doen als hij buiten de parkeerzones en buiten de rijbaan parkeert?

- Nieuw parkeerbord voor motorfietsen.

De definitie van het bord E9b werd gewijzigd. Het bord E9b krijgt nu volgende betekenis: “Parkeren uitsluitend voor motorfietsen, personenauto’s, auto’s voor dubbelgebruik en motorfietsen”.

Bovendien wordt een nieuw bord geïntroduceerd in ons verkeersreglement: Bord E9i: “Parkeren uitsluitend voor motorfietsen”.



E9b

WETGEVING



E9i

Commentaar.

Het nieuwe bord maakt het voor de wegbeheerders iets makkelijker om parkeerplaatsen voor te behouden voor motorfietsen. Vroeger konden de wegbeheerders enkel parkeerplaatsen voorbehouden voor motorfietsen door middel van een bord E9a, dus het P-bordje, aangevuld met een onderbord met de vermelding "Moto" of met de vermelding "tweewielers". Het nadeel van de eerste oplossing was dat een opschrift niet altijd evengoed leesbaar is dan een pictogram, het nadeel van de tweede oplossing is dat tweewielers ook slaat op fietsen en bromfietsen.

Toch hebben we nog een kritische opmerking: waarom werd de code van de wegbeheerder niet gelijktijdig gewijzigd? Artikel 11.3 en 11.4 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 bepalen immers de minimumafmetingen en de plaatsingswijze van de verkeersborden van het type E9. Een vergetelheid?

e. Het rijbewijs.

De houders van een rijbewijs geldig voor categorie B, afgegeven sinds ten minste twee jaar, mogen nu ook motorfietsen met of zonder zijspan met een maximale cilinderinhoud van 125 cm³ en met een maximaal vermogen van 11 kW besturen. Hiervoor moeten zij geen bijkomend theoretisch of praktisch examen voor rijbewijs A afleggen. Zij moeten ook geen nieuw rijbewijs gaan afhalen op het gemeentebestuur.

Besluit.

Wij verheugen ons dat nu ook wat meer aandacht aan de motorrijders wordt geschonken in het verkeersreglement. Het gebruik van de motorfiets zit namelijk in de lift, vooral omwille van het feit dat je met een motor makkelijker door de alsmaar langere ochtend- en avondspits kan rijden. De keerzijde van de medaille is dat deze categorie van weggebruikers zeer gevoelig zijn voor ongevallen. Zij hebben maar twee wielen en hebben weinig of geen bescherming bij een ongeval. Reden te meer dus om extra aan-

dacht aan hen te schenken in het verkeersreglement. Het is alleen jammer dat de aangebrachte wijzigingen soms te vaag of te onduidelijk zijn neergeschreven en dat er bepaalde foutjes in de teksten geslopen zijn.

2. Het koninklijk besluit van 7 januari 2007 betreffende de retro-reflecterende veiligheidsvest (BS 11 januari 2007).

Wanneer op autosnelwegen en autowegen de bestuurder van een pechvoertuig op een plek terechtkomt waar hij niet mag stoppen of parkeren, moet hij een retro-reflecterende veiligheidsvest dragen, zodra hij zijn voertuig verlaat.

Commentaar.

Er gebeuren relatief weinig ongevallen met voetgangers op de autosnelwegen en autowegen. Maar als er dan toch een ongeval gebeurt, dan zijn de gevolgen ervan zeer ernstig, meestal zelfs met dodelijke afloop. Het dragen van een fluo-vestje kan dus de kansen om betrokken te raken in een ongeval drastisch beperken omdat de bestuurder beter zichtbaar wordt in het verkeer. Het is dus de bestuurder die de maatregelen moet nemen om de veiligheid van het verkeer te waarborgen. Het is niet verplicht om een retro-reflecterende veiligheidsvest aan boord van het voertuig te hebben, maar de bestuurder is wel verplicht om deze te dragen als hij uit het voertuig stapt op een autoweg en een autosnelweg. Het is in deze omstandigheden natuurlijk ook raadzaam dat de passagiers plaats nemen achter de vangrails.

Ook hier is jammer genoeg de Nederlandse tekst van het besluit wat slordig opgesteld. Er wordt gesproken over een pechvoertuig. Wat is een pechvoertuig? In de titel van het desbetreffende hoofdstukje in het verkeersreglement wordt gesproken over een defect voertuig.

Een andere slordigheid is het woordje "stoppen". In het Frans staat er geschreven "... qui est rangé à un endroit ou l'arrêt et le stationnement sont interdits ...". In het Nederlands hoort dan ook te staan "... op een plaats waar het stilstaan en parkeren verboden zijn ...". Een bestuurder stopt aan een verkeerslicht, hij staan er niet stil, want het stilstaan is de tijd nodig om in- of uit te stappen of om goederen te laden of te lossen.

Het is ook spijtig dat de verplichting van het dragen van de vest enkel geldt voor de autosnelwegen en

autowegen. Op een openbare weg met twee rijbanen gescheiden door een middenberm met twee of meer rijstroken in iedere richting is 120 km/uur toegelaten. Deze situatie is gevaarlijker dan op een auto-weg die binnen een bebouwde kom loopt, want daar is de snelheid beperkt tot 50 km/uur.

3. Het koninklijk besluit van 21 december 2006 betreffende de vrachtwagens (BS 12 januari 2007).

a. Snelheidsbeperking.

Op autosnelwegen en op de openbare wegen verdeeld in vier of meer rijstroken waarvan er ten minste twee bestemd zijn voor iedere rijrichting, voor zover de rijrichtingen anders dan door wegmarkeringen gescheiden zijn, is de snelheid van voertuigen en slepen met een maximum toegelaten massa van meer dan **3,5 ton**, van autobussen en autocars beperkt tot 90 km/uur.

Commentaar.

De vroegere bepaling gold alleen voor autobussen en autocars en voertuigen en slepen met een maximum toegelaten massa van meer dan 7,5 ton. De M.T.M. is dus verlaagd **van 7,5 naar 3,5 ton**.

b. Inhaalverbod.

Het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer

dan twee wielen is verboden bij **neerslag**, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder een middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen met een M.T.M. van meer dan 7,5 ton. Dit is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen.

Commentaar.

In de oude bepaling was er sprake van een inhaalverbod bij regen. Het woord "regen" is nu vervangen door "neerslag".

c. Verkeer op autosnelwegen.

Wanneer de rijbaan van een autosnelweg drie of meer rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat, mogen de autobussen, autocars en andere voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan **3,5 ton** niet op een andere rijstrook dan een van de twee rechts gelegen rijstroken van de rijbaan rijden, behalve om de aanwijzingen van de verkeersborden F13 en F15 op te volgen.

Commentaar.

De vroegere bepaling gold alleen voor autobussen en autocars en voertuigen en slepen met een maximum toegelaten massa van meer dan 7,5 ton. De M.T.M.

WETGEVING

(Vervolg op pagina 18)

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
23 april - Brussel	Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: www.verkeerskunde.be
23, 24 en 25 april - Kortrijk	Infopol	Tel.: 056/24.11.11 - Fax.: 056/25.77.31 - E-mail: infopol@kortrijkxpo.com - Info: www.infopol.be
8 en 15 mei - Brussel	Cursus Verkeersveiligheidsaudit	VSV, Stijn Dergent - Tel.: 015/44.65.55 - E-mail: Stijn.dergent@verkeerskunde.be - Info: www.verkeerskunde.be
22 mei - Brussel	Voetgangersvoorzieningen en toegankelijkheid - Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt)	Edith Donders Tel.: 011/26.91.02 - E-mail: edith.donders@uhasselt.be - Info: www.verkeerskunde.be
12 tot 15 juni - Munchen (D)	Velo-city 2007: From vision to reality	Info: info@velo-city2007.com - www.velo-city2007.com
13 juni - Brussel	Dynamisch verkeersmanagement - Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt),	Edith Donders Tel.: 011/26.91.02 - E-mail: edith.donders@uhasselt.be - Info: www.verkeerskunde.be

WETGEVING

is dus verlaagd **van 7,5 naar 3,5 ton**. Bovendien mogen deze voertuigen alleen de eerste twee rijstroken gebruiken indien er drie of meer rijstroken zijn. In de oude bepaling mochten deze voertuigen ook op de derde rijstrook rijden als de rijbaan vier rijstroken bevatte.

4. Het koninklijk besluit van 9 januari 2007 en het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de parkeerkaart (BS 24 januari 2007).

De nieuwe regelgeving verruimt het begrip “bewonerskaart” tot “parkeerkaart” waardoor de gemeentebesturen de kaart kunnen uitreiken aan eender welke doelgroep.

De gemeenteraad bepaalt:

- de categorie van personen aan wie de gemeentelijke parkeerkaart kan uitgereikt worden;
- de voorwaarden van uitreiking;
- de afmeting van de kaart;
- het maximum aantal nummerplaten dat op de kaart vermeld kan worden;
- de geldigheidstermijn.

De parkeerkaart voor autodelen kan enkel betrekking hebben op voertuigen die via bemiddeling van een vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen of op voertuigen die door een vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld. Het zijn de gemeenten die de verenigingen voor autodelen moeten erkennen. De gemeenteraden moeten dus de erkenningsvoorwaarden en de erkenningsprocedures vastleggen.

De bewonerskaart kan enkel uitgereikt worden aan personen die hun hoofdverblijfplaats of domicilie hebben in de gemeente, zone of straat vermeld op de bewonerskaart.

De gemeenten kunnen ook elkaars kaarten erkennen. De modaliteiten hiervan moeten de gemeenten zelf bepalen in hun reglementen.

Met deze parkeerkaarten kunnen de gemeenten voorzien in een bijzondere parkeerregeling voor de houders ervan en hen ondermeer vrijstellen van het betalend parkeren en/of het plaatsen van de parkeerschijf.

De gemeente kan bovendien delen van de openbare weg exclusief voorbehouden als parkeerplaats voor houders van gemeentelijke parkeerkaarten. Dit kan door het plaatsen van een bord van het type E9 aangevuld met een onderbord met de vermelding “parkeerkaart”, “bewoners” of “autodelen”.



Met de nieuwe reglementering moeten de bestuurders van de voertuigen die in een blauwe zone geparkeerd staan voor de inrij van een eigendom hun parkeerschijf niet meer plaatsen. De voorwaarde is wel dat het inschrijvingsteken van het voertuig leesbaar op de inrij is aangebracht.

Tot slot dient nog te worden vermeld dat de gemeente het gebruik van de gemeentelijke parkeerkaart kan vervangen door een elektronisch toezichtstelsel op basis van het kenteken van het voertuig. In dat geval wordt de bijzondere parkeerregeling inzake beperkte parkeertijd, betalend parkeren of voorbehouden parkeerplaatsen gecontroleerd op basis van de kentekenplaat van het voertuig en hoeft er geen kaart op de voorruit te worden aangebracht.

Commentaar.

Omdat de reglementering in verband met de bewonerskaart in de praktijk nagal wat problemen met zich meebracht, werd door de Brusselse gemeenten voorgesteld om een “belanghebbende kaart” in te voeren, naar voorbeeld van het Nederlandse “vergunningen parkeren”. De nieuwe regelgeving rond de “Parkeerkaart” is niet zo vergaand als het Nederlandse “vergunningenbeleid”, maar het is toch al een goede stap in die richting.

5. Het Koninklijk besluit van 29 januari 2007 betreffende de voorrang en de snelheidszones (BS 9 februari 2007).

a. Algemene voorrang aan rechts.

De algemene voorrang aan rechts wordt ingevoerd in ons verkeersreglement. Dat betekent dat de regel die bepaalt dat de bestuurder die voorrang heeft, zijn voorrang verliest wanneer hij zijn voertuig opnieuw in beweging brengt na gestopt te hebben,

wordt afgeschaft.

De verplichting om "op *regelmatige wijze*" van rechts te komen teneinde van voorrang van rechts te kunnen genieten wordt geschrapt omwille van het feit dat het begrip "op *regelmatige wijze*" te vaag is en tot rechtsonzekerheid leidt. Er wordt nu expliciet bepaald dat de bestuurder die uit een verboden rijrichting komt niet van de voorrang van rechts geniet.

Dit geldt uiteraard niet voor fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen die uit een straat met beperkt éénrichtingsverkeer komen (aangegeven met de onderborden M2 of M3).



Deze blijven uiteraard genieten van de voorrang van rechts omdat zij niet uit een voor hen verboden rijrichting komen. De bestuurder die een trottoir of een fietspad oversteeft, moet voortaan voorrang verlenen aan de weggebruikers die overeenkomstig het verkeersreglement gerechtigd zijn om het trottoir of fietspad te volgen.

Commentaar.

Het afschaffen van de regel dat bij het naderen van een kruispunt, de bestuurder die stopt en opnieuw wil vertrekken, zijn voorrang moet afgeven, is een goede zaak. Deze regel zorgde immers voor talrijke betwistingen voor de rechtbanken. Was de bestuurder volledig gestopt of reed hij nog? Met de nieuwe regelgeving is er geen twijfel meer mogelijk, zelfs als het voertuig stopt, dan behoudt hij zijn voorrang.

Wat wel jammer is, is dat de bepaling "zijn voertuig opnieuw in beweging brengen" ook geschrapt werd uit het lijstje van de manoeuvres (artikel 12.4). Een bestuurder die gewoon eventjes langs de rechterkant van de rijbaan stopt en niet parkeert of stilstaat, behoudt hij zijn voorrang als hij opnieuw vertrekt?

De problematiek van de autobestuurders die op een kruispunt hun voorrang verliezen als zij een fietspad oversteken is evenwel nog niet helemaal opgelost. Wegbeheerders kunnen bijvoorbeeld nog steeds geen fietspaden markeren die dwars over een voorrangsweg lopen, omdat anders de voorrangregel omgedraaid wordt. Waarom kan er niet toegelaten worden dat op die plaatsen een oversteekplaats voor fietsers wordt aangebracht, en geen fietspad?

b. *Snelheidszones.*

De wegbeheerders kunnen nu snelheidszones afbakenen. In zulke zones is de snelheid beperkt tot de snelheid die op het bord is vermeld. Deze snelheidsbeperking blijft geldig tot aan het bord dat het einde van de zone aangeeft, in tegenstelling met de klassieke borden die de snelheid beperkt tot aan het volgende kruispunt.



Begin en einde van een snelheidszone 70 km/uur

Binnen de snelheidszone mag geen bord C43 worden geplaatst die een hogere snelheid toelaat dan deze aangeduid door het zonebord.



Klassiek bord C43

Wanneer binnen de zone het bord C43 een andere snelheid aanduidt, dan geldt vanaf het volgende kruispunt opnieuw de zonale snelheid. Het zonebord wordt dan niet meer herhaald.

Bij de afbakening van een erf, een woonerf of een schoolomgeving geldt hetzelfde principe: vanaf het einde van de verbodsbepaling geldt opnieuw het zonebord, ook al wordt het zonebord NIET herhaald.

Bij de afbakening van een bebouwde kom binnen een snelheidszone moet echter **WEL** het zonebord worden herhaald bij het verlaten van de bebouwde kom. Idem wanneer een andere snelheidszone wordt afgebakend binnen een snelheidszone, dan moet het eerste zonebord opnieuw worden geplaatst.

Op "snelheidszoneborden" mogen geen opschriften of symbolen worden aangebracht.

De wegbeheerders wordt bovendien de mogelijkheid geboden om herkenningstekens te gebruiken die de

WTGEVING

bestuurders er aan herinneren in welke snelheidszone zij zich bevinden.

Deze herkenningstekens kunnen aan verlichtings- en verkeerspalen bevestigd worden. Deze kleine borden of aanplakvignetten hebben een kleine afmeting. Ze springen niet automatisch in het oogveld van elke weggebruiker, maar zijn enkel bedoeld als geheugensteuntje voor wie bevestiging zoekt.

Commentaar.

De zonale snelheid wordt aangeduid door een rechthoekig verkeersbord met witte achtergrond waarop het bord C43 wordt weergegeven.



Snelheidszones hebben het voordeel dat de wegbeheerder niet langer na elk kruispunt een bord moet plaatsen.

Men kan zich echter de vraag stellen waarom “snelheidszones” absoluut opgenomen moesten worden in het verkeersreglement. Het verkeersreglement liet vroeger al toe om snelheidszones af te bakenen.

Met uitzondering van de borden C1, C31, C33 en C47 mag immers aan de verbodsborden een zonale geldigheid gegeven worden. Bovendien wordt nog bepaald dat een bord met zonale geldigheid de snelheid enkel mag beperken tot 30, 50 of 70 km/uur.

Het zou voor de weggebruiker eenvoudiger zijn geweest als in het verkeersreglement werd bepaald vanaf waar, en tot waar, de snelheidsbeperking van toepassing is. De plaatsingsvoorwaarden moeten worden voorzien in het reglement van de wegbeheerder, want de doorsnee weggebruiker heeft daar geen boodschap aan.

Het aanbrengen van herkenningstekens kan een verstrooide automobilist er attent op maken dat hij wat te snel rijdt. Deze mogelijkheid voor de wegbeheerder zou ook moeten worden uitgebreid naar andere borden met zonale geldigheid. In de ons omringende landen wordt dit vaak toegepast bij parkeerreglementeringen. Zo wordt in Frankrijk naast de parkeerzones het woord “payant” geschilderd, als de parkeerplaatsen in een betalende zone liggen.

6. Het Koninklijk besluit van 13 februari 2007 betreffende de voortbewegingstoestellen (BS 23 februari 2007).

a. Inleiding.

In het verkeersreglement wordt een nieuwe categorie van voertuigen ingevoerd: de voortbewegingstoestellen. De doelstelling van deze reglementering bestaat erin om een juridisch statuut toe te kennen aan een ganse categorie van langzame voertuigen, die men sinds enige tijd meer en meer op onze wegen en openbare plaatsen ziet. Ook de bepaling van een “rijwiel” werd gewijzigd.

b. Soorten voortbewegingstoestellen.

Er zijn twee soorten van voortbewegingstoestellen:

1° de niet gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Dat zijn voertuigen die niet beantwoorden aan de definitie van rijwiel. Ze worden door de gebruiker of gebruikers door middel van spierkracht voortbewogen en zijn niet met een motor uitgerust.

2° de gemotoriseerde voortbewegingstoestellen.

Dat zijn motorvoertuigen met twee of meer wielen dat naar bouw en motorvermogen, op een horizontale weg, niet sneller kan rijden dan 18 km per uur. Deze gemotoriseerde voortbewegingstoestellen worden niet gelijkgesteld met motorvoertuigen. De bestuurders van zulke gemotoriseerde voortbewegingstoestellen moeten dus ook niet houder zijn van een rijbewijs, en moeten dus uiteraard geen rijbewijs bij zich hebben.

Het niet bereden voortbewegingstoestel wordt niet als voertuig beschouwd. De gebruiker van een voortbewegingstoestel, die niet sneller dan stapvoets rijdt, wordt niet gelijkgesteld met een bestuurder.

c. Regels van toepassing voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen.

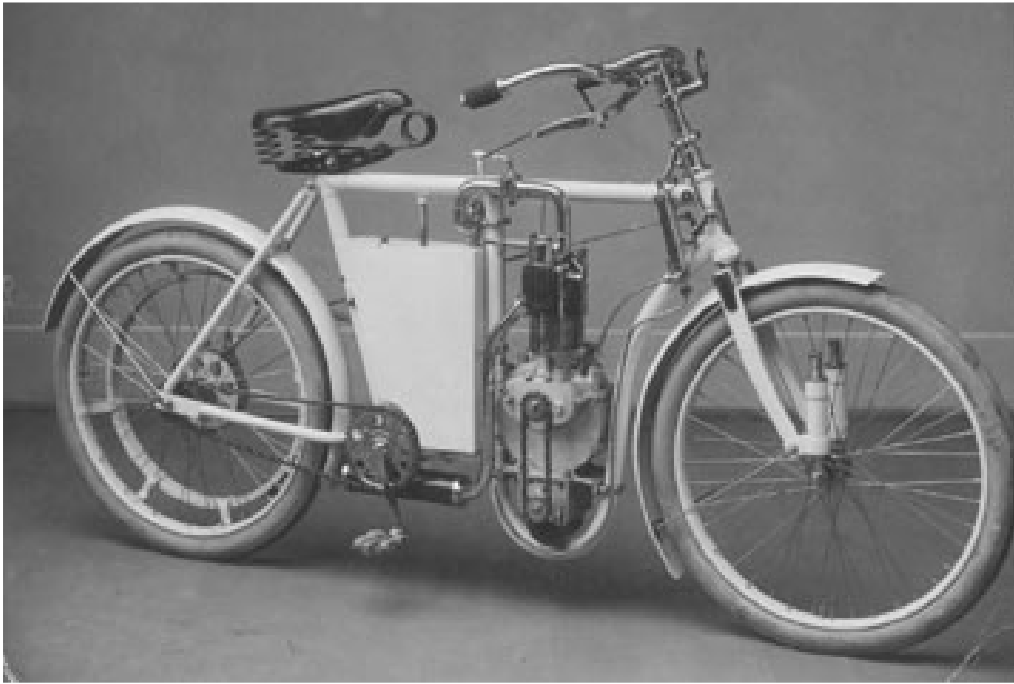
Als de gebruiker van een voortbewegingstoestel niet sneller rijdt dan stapvoets, dat moet hij de regels voor de voetgangers volgen.

Als de gebruiker van een voortbewegingstoestel wel sneller rijdt dan stapvoets, dan moet hij de regels voor de fietsers volgen.

De regels die de andere weggebruikers moeten naleven ten opzichte van voetgangers en fietsers gelden ook voor de gebruikers van voortbewegingstoestellen.

d. Gebruik van de lichten.

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, moeten de gebruikers van voortbewegingstoestellen die rijden op de andere delen van de openbare weg dan degene die



voorbehouden zijn voor het verkeer van voetgangers de hierna vermelde lichten gebruikt:

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan, een rood licht

Die lichten mogen in één enkel toestel verenigd zijn, dat links geplaatst of gedragen wordt.

Indien de gebruikers van voortbewegingstoestellen links op de rijbaan rijden moeten de positie en de plaats van de lichten omgekeerd worden.

e. Lading en afmetingen.

De lading van een voortbewegingstoestel mag niet meer dan 0,50 meter vooraan en achteraan en 0,30 meter aan elke kant overschrijden.

De hoogte van een beladen voortbewegingstoestel mag niet meer dan 2,50 meter overschrijden.

De maximum breedte van een voortbewegingstoestel is 1 meter.

f. De nieuwe bepaling van "Rijwiel".

De volgende bepaling vervangt de oude bepaling betreffende het "Rijwiel":

"Rijwiel", elk voertuig met twee of meer wielen, dat wordt voortbewogen door middel van pedalen of van handgrepen door één of meer van de gebruikers en niet met een motor is uitgerust, zoals een fiets, een driewieler of een vierwieler.

De bevestiging van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kW, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en tenslotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen, brengt geen wijziging in de classificatie als rijwiel.

Het niet bereden rijwiel wordt niet als voertuig beschouwd.

Commentaar.

Steps, rolschaatsen, elektrisch aangedreven rolstoelen vallen nu onder de reglementering van de voortbewegingstoestellen.

De regels die de gebruikers van deze toestellen moeten volgen zijn nu sterk vereenvoudigd. En daar zijn we heel gelukkig mee, want de oude regelgeving voor de gebruikers van rollers of skaters was heel ingewikkeld.

In het verslag aan de Koning wordt nog eens uitdrukkelijk gesteld dat het rijden met "mini-moto's of "pocket-bikes" verboden is op de openbare weg omdat ze niet beantwoorden aan de technische voorwaarden om te worden goedgekeurd.

De reglementering treedt in werking op 15 maart 2007.

Info: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Surf naar www.vsgb.be, rubriek mobiliteit voor een bijgewerkte en tweetalige versie van het verkeersreglement !

<http://www.vsgb.be/mati/mob/regl/pres.htm>



helpt je niet vooruit !

Van 2 tot 31 oktober 2006 heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een grootschalige campagne gevoerd rond agressiviteit in het verkeer. "Sommigen wringen zich door het verkeer zonder de verkeersregels na te leven en zijn alles behalve hoffelijk, waardoor ze andere weggebruikers in gevaar brengen," stelde Brussels minister van Mobiliteit Pascal Smet op de persconferentie bij de aanvang van de campagne. De eerste drie weken van oktober was het doel de spots te richten op enkele eenvoudige verkeersregels. De laatste week heeft de politie de controles opgedreven om de overtredingen te bestraffen.

Balans van een campagne die vervolgd zal worden...

Net als in 2005 heeft het Brussels Gewest dus een informatie- en sensibiliseringscampagne georganiseerd rond verkeersveiligheid. De campagne werd gevoerd in samenwerking met gouverneur Véronique Paulus de Châtelet, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de MIVB, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB), het Parket, de politiezones van het Brussels Gewest en de federale politie van Brussel (Dirco). Het centrale thema was de agressiviteit in het verkeer en de nadruk werd gelegd op hoffelijkheid en het delen van de openbare ruimte.

Oorzaken van irritatie en stress

Veel te veel weggebruikers houden onvoldoende rekening met het verkeersreglement. De frequentste overtredingen zijn: door het rood licht rijden, een voetganger op het zebrapad geen voorrang verlenen, fietsen op trottoirs, parkeren of rijden op een fietspad of busstrook, de richtingaanwijzers niet gebruiken of de gebruikers van het openbaar verkeer bij het in- of uitstappen in gevaar brengen ... Allemaal bronnen van irritatie en stress voor de andere weggebruikers. En dat creëert een negatieve spiraal.

Uit een enquête van het BIVV blijkt dat onaangepast gedrag enorm veel irritatie veroorzaakt. Automobilisten die personen op zebrapaden negeren is de belangrijkste bron van irritatie voor voetgangers (52 %). 41 % van de automobilisten zijn geïrriteerd als voetgangers oversteken terwijl het licht rood is. Wat de automobilisten het meest stoort, is als twee fietsers naast elkaar rijden, wat echter niet verboden is. En wat tot slot de fietsers het meest stoort, is als auto's te dicht naast hen langsrijden (36 %).

Het is dus duidelijk dat de verschillende soorten weggebruikers niet altijd aangenaam met elkaar omgaan.

Preventie ...

Velen vinden de openbare ruimte

jammer genoeg een gigantische boksring ... en sommigen hebben slechts één ding in hun hoofd: wereldkampioen worden in alle categorieën! Zo werd het geformuleerd in de inleiding van de brochure, waarvan er 60.000 exemplaren verdeeld werden tijdens de 3 weken preventie door de politiediensten, de gemeenten (o.a. door de veiligheids- en preventiewerkers), de MIVB, ... De campagne was geïllustreerd met twee duidelijke tekeningen: een motorrijder en een automobilist enerzijds en een voetganger en een fietser anderzijds, allemaal klaar om de andere een vuistslag te geven. De titel van de brochure en de affiche vat alles samen: *Agressiviteit in de stad helpt je niet vooruit.*

De brochure vestigde de aandacht op 7 elementaire regels van het verkeersreglement.

Zo is het volgende verboden:

- oversteken bij rood licht / door het rode licht rijden,
- met de fiets op het voetpad rijden,
- geen voorrang verlenen aan een voetganger die op een zebrapad wil oversteken (Opgelet: de tram heeft voorrang op alle weggebruikers!),
- parkeren op een voetpad, een zebrapad, een fietspad of een halte van het openbaar vervoer,
- rijden of parkeren op de eigen bedding van het openbaar vervoer,
- de richtingaanwijzers niet gebruiken om aan te kondigen dat men van rijstrook of richting verandert,
- een stilstaand voertuig van het openbaar vervoer voorbijrijden

en de uitstappende mensen in gevaar brengen.

De affiches waren te zien op bussen en trams van de MIVB en in bushokjes. Daarnaast werden er ook 20.000 stressballetjes uitgedeeld, met name door de preventiediensten van de gemeenten. De campagne kreeg ook bijzondere aandacht in de informatiebladen van de Brusselse gemeenten.

... en repressie

In de loop van de laatste week van oktober verscherpten de 6 Brusselse politiezones en de Dirco van de federale politie de controles met betrekking tot de 6 onderstaande overtredingen. Het Parket zorgde voor een snelle behandeling van de processen-verbaal.

Info:

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

Balans van de versterkte controle door de 6 politiezones		TOTAAL
1	Door het rode licht rijden of oversteken bij rood licht	902
2	Fietsen op een trottoir	6
3	Geen voorrang verlenen aan een voetganger die aan een zebrapad wil oversteken	36
4	Gevaarlijk parkeren (TOTAAL)	2532
	a) op een zebrapad of een trottoir	1110
	b) op een fietspad	88
	c) op een halte van het openbaar vervoer	136
	d) op een eigen bedding	2
5	Rijden over een eigen bedding	822
6	Niet gebruiken van richtingaanwijzers bij het veranderen van rijstrook of richting	332

Besluit

Na afloop van de campagne werd er een balans opgemaakt van de actie van de politie, met het Parket, de MIVB, de 6 politiezones en Dirco. Daaruit bleek dat er in de loop van de week die gewijd werd aan de versterkte controles 4.630 processen-verbaal en onmiddellijke inningen geregistreerd werden. Meer dan de helft van de overtredingen (55 %) had betrekking op gevaarlijk parkeren, terwijl bijna 20 % betrekking had op de niet-naleving van het rode licht en 17 % op het onwettige gebruik van een eigen bedding.

De analyse van deze resultaten bevestigt dat gevaarlijk parkeren echt een belangrijk probleem is en wellicht specifiek voor Brussel. De volgende Brusselse campagne, in oktober 2007, zou dus logischerwijs opnieuw dat thema centraal moeten stellen.

ELDERS**Door Erwin Debruyne (VVSG)**

Elke Vlaamse provincie heeft een aanspreekpunt voor info en advies in verband met woon-werkverkeer: de Mobidesk.

In de nabije toekomst kan men ook voor persoonlijk trajectadvies terecht in elke provincie, in de Slimweg winkel.

Mobidesk: info- en adviespunt voor woon-werkverkeer

In de vijf Vlaamse provincies kunnen bedrijven voor hun mobiliteitsvragen terecht bij de Mobidesk. Deze fungeert als informatie- en coördinatiepunt voor zowel werkgevers en werknemers. Het is een kerntaak die aan de provincies toegewezen werd tijdens het zogenaamde 'kerntakendebat'. Problemen in woon-werkverkeer overstijgen vaak de schaal van de aparte bedrijven en vragen om een aanpak op het niveau van de locatie, de bedrijvenzone of een nog grotere entiteit. Ook de lokale overheden worden best bij dit overleg betrokken. Lokale overheden kunnen trouwens ook een beroep doen op de ondersteuning van de Mobidesk.

De provinciale mobiliteitscoördinatoren vormen het aanspreekpunt van de Mobidesk van hun provincie. Zij bieden zelf oplossingen aan of verwijzen naar de juiste instanties door. Werkgevers en werknemers kunnen bij de Mobidesk in hun provincie terecht voor informatie en advies via telefoon, e-mail en het web. Omgekeerd houden de provinciale mobiliteitscoördinatoren natuurlijk ook rekening met de bestaande bedrijfsvervoerplannen. De werking van de Mobidesk wordt geïntegreerd via een stuurgroep waarin naast de vervoerbedrijven ook de sociale partners zetelen.

Het aanbod van de Mobidesk kan verschillen van provincie tot provincie. Dit kan gaan van juridi-

Advies bij woon-werkverkeer en persoonlijk trajectadvies in elke Vlaamse provincie

MOBIDESK & SLIMWEG, OM HET VERKEER GAANDE TE HOUDEN

sche en bereikbaarheidsinfo, over advies en begeleiding bij geschikte maatregelen, coördineren van gezamenlijke initiatieven van verschillende werkgevers, werknemers en/of overheid, persoonlijk reisadvies tot zelfs het organiseren van vervoersdiensten op maat (organisatie van carpooling; fietsleasing aan stations, in het bedrijf of thuis; diensten met (mini)bussen naar gelang van de vraag).

Op die manier willen de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies de bedrijven een kader aan-

reken voor maatregelen die niet alleen het woon-werkverkeer ten goede komen, maar ook het zakelijk en bezoekersverkeer vlotter en duurzamer doen verlopen.

Meer info en contactgegevens zijn te vinden op de [website](http://www.mobielvlaanderen.be) van de Vlaamse overheid (www.mobielvlaanderen.be > Voor bedrijven).

Slimweg: info- en adviespunt voor persoonlijk trajectadvies

In juni 2007 opent de eerste Slimweg winkel. Het Slimweg info- en adviespunt wil individuele reizi-

gers informeren over hoe ze voordelig en snel op uw bestemming kunnen geraken. Slimweg fungeert als een gezamenlijk contactpunt voor vragen over bus, tram, trein, taxi, fiets, te voet ... zodat de reiziger niet langer alle organisaties apart hoeft te contacteren. De beste, snelste of voordeligste reisweg kan uiteraard ook bestaan uit een combinatie van verschillende vervoerswijzen.

Vanuit haar maatschappelijke rol om het gebruik van duurzame vervoerswijzen te stimuleren en het (individueel) autogebruik te ontmoedigen is De Lijn voortrekker van dit initiatief. Voor Slimweg werkt De Lijn samen met verschillende partners: provincie, de NMBS, de Voetgangersbeweging, de Fietsersbond, de VRA

(federatie van autocaristen), de Taxifederatie, de autodeelverenigingen Cambio en Autopia, het opleidingscentrum VSV, Taxistop (carpooling).

De eerste Slimweg winkel vindt u vanaf juni in Antwerpen, op de hoek van de Rooseveltplaats en de Italiëlei. U zal er terecht kunnen via de website, telefoon en e-mail.

Info: erwin.debruyne@vvsg.be



**Een beetje humor
kan nooit kwaad ...**



Opnames voor een nieuwe succesreeks "CSI Molenbeek"? Een alternatief voor het nijpende parkeerprobleem in het Brussels Gewest? Een extreem voorbeeld van het combineren van verschillende vervoerswijzen? (foto genomen in metrostation "Zwarte vijvers")

Stip aan in uw agenda



« BICYCITY », 06.05.07

Allen in het zadel in Brussel !

De Fietsersbond Brussel, Gracq – Cyclistes Quotidiens organiseren op zondag 6 mei 2007 het fiets-evenement van het jaar: BicyCity. Tienduizenden fietsers uit Brussel, Vlaanderen en Wallonië zullen naar de hoofdstad fietsen langs tientallen wegen, ondermeer vertrekkend uit Gent, Leuven, Halle, Charleroi, Namen en Bergen. Hobbyfietsers of amateurs, gezinnen of vrienden, iedereen kan aansluiten bij de "fietsersstoeten" naar Brussel toe.

Vanuit Meise en Jezus-Eik zullen de fietsers onder begeleiding de A12 en de E411 volgen om de stad langs de kleine ring binnen te rijden. Daarna zullen zij een lange stoet vormen die via de grote lanen een symbolische ronde door het centrum zal rijden. Om de dag af te sluiten zullen de deelnemers ontvangen worden op het Fietsersfeest dat ProVelo in het Jubelpark organiseert. In de Lombardstraat zullen er ook allerlei activiteiten plaatsvinden in het kader van het Irisfeest.

**Door Caroline Wouters
(Medewerkster BicyCity –
Logistiek en trajecten)**

Een massagebeuren

BicyCity is een gemoedelijk gebeuren dat de fiets opnieuw een plaats wil geven in de politieke, economische en sociale debatten over de mobiliteit in de stad. De fiets is het vervoermiddel van de

toekomst voor korte verplaatsingen. BicyCity wil die trend een duwtje in de rug geven. Opdat de fietsers zich veilig zouden voelen, om mensen aan te moedigen om vaker de fiets te nemen, zelfs dagelijks, moet de fiets een plaats krijgen in de openbare ruimte.

Een project met een breed maatschappelijk draagvlak

De organisatoren (Fietsersbond Brussel, Gracq – Cyclistes Quotidiens) zijn verenigingen die de belangen van de fietser behartigen. Daarom willen zij druk uitoefenen op de beleidsvoerders inzake mobiliteit. Zij stimuleren het gebruik van de fiets door op alle machtsniveaus te pleiten voor een echt fietsbeleid (o.a. meer of betere infrastructuur, een gunstigere

fiscaliteit voor het fietsgebruik, kwaliteitsnormen voor fietsenbouwers, ...). BicyCity geniet de steun van de overheid en tal van privé-partners. Vakbonden, ziekenfondsen, jeugdbewegingen, het BIVV, de Gezinsbond, de Ligue Vélocipédique Belge en nog vele andere mobiliseren hun leden om onze eisen te steunen.

BicyCity op de autosnelweg, een symbolisch evenement met een duidelijke boodschap

Op de A 12 en de E411, waar de auto's tijdens de spitsuren stapvoets vooruitgaan, bumper tegen bumper, zal er op zondag 6 mei 2007 een stroom fietsers Brussel vlot binnenrijden. 15 km met de fiets over de snelweg naar Brussel: een uniek gebeuren dat een fietser voor geen geld van de wereld zou willen missen ... Fietsen op de snelweg is de beste manier om een duidelijke boodschap te laten horen: de fiets is voor de meeste verplaatsingen een mogelijk en wenselijk alternatief voor de wagen.

Binnen ieders bereik

Een twaalfstal routes starten in een ruime straal rond Brussel, en ook vanuit Brussel, naar Meise en Jezus-Eik, waar de fietsers vanaf 11 uur opgevangen worden. Deze twee ontmoetingspunten zullen de voornaamste plekken zijn om de snelweg A12 of de E411 te nemen (vertrek rond 12 uur). Vanaf deze vertrekpunten zullen er twee indrukwekkende fietsstoeten naar

Waarom een samenkomst met fietsers?

- Om het fietsgebruik te promoten.
- Om aan te tonen dat de fiets een vervoermiddel met toekomst is.
- Om te tonen dat de fiets één van de beste oplossingen is, niet alleen voor het probleem van de mobiliteit en de vervuiling in de stad, maar ook voor het gebrek aan lichaamsvoeding en het gebrek aan beweging dat daarmee samenhangt.
- Om massaal meer plaats voor de fiets te vragen.
- Om de beveiliging en uitbreiding van de fietspaden te vragen.
- Om een oproep te doen voor meer inrichtingen voor de fiets in de stad.
- Om een grootschalig debat op gang te brengen.
- Om een inbreng te vragen in de nieuwe beheerplannen en de onderhandelingen voor de regeringsvorming.
- Om de plaats van vervuilende vervoerswijzen in te perken.
- Opdat mensen die occasioneel de fiets gebruiken, veeleer dagelijks zouden fietsen.
- Om onze oproep op een feestelijke wijze te doen.
- Om iedereen die fietst eens in de bloemetjes te zetten.

de kleine ring rijden. Voor de Brusselaars die ook gebruik willen maken van de autovrije snelweg, zullen er tevens fietsersgroepen vertrekken vanuit alle hoeken van de stad naar Jezus-Eik en Meise.

Op de korte routes (tussen 30 en 40 km) zal de gemiddelde snelheid 13 km/u bedragen, een kindvriendelijk tempo dus. De startpunten en de verbindingpunten zijn soms bereikbaar met de trein en beschikken meestal over parkeerplaatsen. Voor de moedigsten of de sportiefsten zullen er twee routes van ongeveer 100 km zijn, nl. vanuit Bergen en Gent.

Beide fietsersgroepen zullen rond 14 uur op de Albert II-laan aankomen (kleine ring). Ook daar kunnen nog aansluiten voor een ritje over de grote lanen van het centrum en de kleine ring.

Feestelijk en ludiek

BicyCity zal ook een feest zijn. Ambiance en animatie verzekerd. Fiets-vips, met ervaring of zonder, zullen in het peloton van BicyCity zitten. Zij zullen de deelnemers aanmoedigen. Fanfares op de fiets en allerlei niet-gemotoriseerde rijtuigen zullen het geheel een feestelijke noot geven. BicyCity wordt afgesloten met het Grote Fietsfeest dat ProVelo in het Jubelpark organiseert. Deze dag vormt het begin van Dring Dring, de Brusselse fietsweek. De fietsers van BicyCity krijgen op het feest beveiligde parkeerplaatsen, ingericht door privé-sponsors en andere organisaties. Het Fietsfeest, dat is ook spektakel met tweewielers, het bezoek van wieler-vips, optredens en heel wat andere activiteiten. Tal van stands zullen informatie aanbieden over de nieuwste technologieën, de fietsbeweging, vragen over het leefmilieu, ...

Ter herinnering:

Op de weg heeft ieder zijn verantwoordelijkheid en is ieder gedekt door zijn eigen verzekering (burgerlijke aansprakelijkheid). Ouders of gelijkgestelden zijn verantwoordelijk voor hun kinderen. Ieder dient het verkeersreglement na te leven en te waken over de goede staat van zijn "stalen ros".

Een veilig evenement

Honderden vrijwilligers zullen zorgen voor het goede verloop van de festiviteiten. De groepen fietsers zullen van het begin tot het einde begeleid worden. Politie-diensten zullen paraat staan om de groepen over de snelweg te escorteren. Langs de weg zullen er rodekruisposten staan.

En de terugkeer?

's Avonds zal de MIVB extra rijtuigen inzetten om de deelnemers en hun fiets naar de Heizel of Hermann-Debroux te brengen. De NMBS zal ook bijkomende middelen inzetten.

BicyCity, een project van lange duur, op zoek naar partners

BicyCity 2007 is de eerste uitgave van een tweejaarlijkse manifestatie. De tweede editie mogen we dus verwachten in 2009, naar aanleiding van het Europees congres VeloCity, dat in Brussel zal plaatsvinden.

Wilt u uw steentje bijdragen om een extra dosis zuurstof in de stad te pompen? Ligt de plaats van de fiets in de stad u na aan het hart? De organisatoren van BicyCity verwachten u op 6 mei 2007 en vragen u het evenement op uw beurt te promoten bij uw leden, collega's, medewerkers, vrienden, familie, sportclub, ... op alle mogelijke manieren.

Als u een groep wil vormen (vrienden, burens, familie, collega's, ...) die vanuit een bepaalde plaats vertrekt naar Brussel, Meise of Jezus-Eik, hou dan goed voor ogen dat er regels nageleefd moeten worden.

Als uw groep uit meer dan 15 personen bestaat, raden wij u aan ervaren en opgeleide kapiteins in te zetten (zie verkeersreglement) en een "officieel" vertrekpunt te kiezen waar er een escorte voorzien is (zie www.bicycity.be).

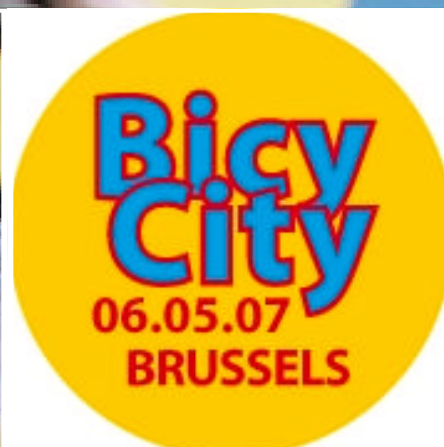
Contact & informatie

BicyCity is een initiatief van de Fietsersbond Brussel, Gracq – Cyclistes Quotidiens

Fietsershuis – Londenstraat 15 – 1050 Brussel

Tel. 02 514 05 00 – info@bicycity.be – www.bicycity.be

Met de steun van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de federale Regering, de Vlaamse Gemeenschapscommissie en de Franse Gemeenschap





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@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.64.38	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	plibert@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
Graceffa Mary-Laure	Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	02/412.37.32	mgraceffa@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
Lekeu Joëlle	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

DE SCHOOLVERVOERPLANNEN

Door Christine Heine (BUV) en Barbara Decupere (VSGB)

De voetgangersrijen, de fietsersrijen, kiss&ride-zones, informatie- en communicatie-acties, sensibiliseringsacties, verkeersopvoeding en dergelijk meer zijn allemaal acties die scholen momenteel ondernemen in het kader van hun schoolvervoerplan (SVP).

Op 16 januari jl. nodigde het Gewest de 30 Brusselse "proef"scholen van het project Schoolvervoerplannen van het Brussels Gewest uit om hun ervaringen te komen voorstellen. In 5 workshops konden directie, ouders, leraren, gemeentepersoneel van de dienst onderwijs en mobiliteitsadviseurs ideeën uitwisselen, elkaars vragen beantwoorden, hun organisatie voorstellen, hun enthousiasme delen.

Hier volgen enkele mooie voorbeelden van initiatieven. Hopelijk brengen deze ook u op ideeën ...



Ensemble à l'école, ça marche ou ça roule !
 Semaine de la mobilité 2006
 18 au 22 septembre

La Sainte-Famille
 Les Cèdres
 Wemmelwoide

Concours
 « Ensemble en classe, ça marche ou ça roule »
 Du lundi 18 au vendredi 22 septembre,
 laissez la voiture à la maison
 et venez à l'école par un moyen de transport ami
 de la nature (à pied, en vélo, en transports en commun,
 en co-voiturage, ...).
 Un prix récompensera la classe la plus "pieds-vélo" !



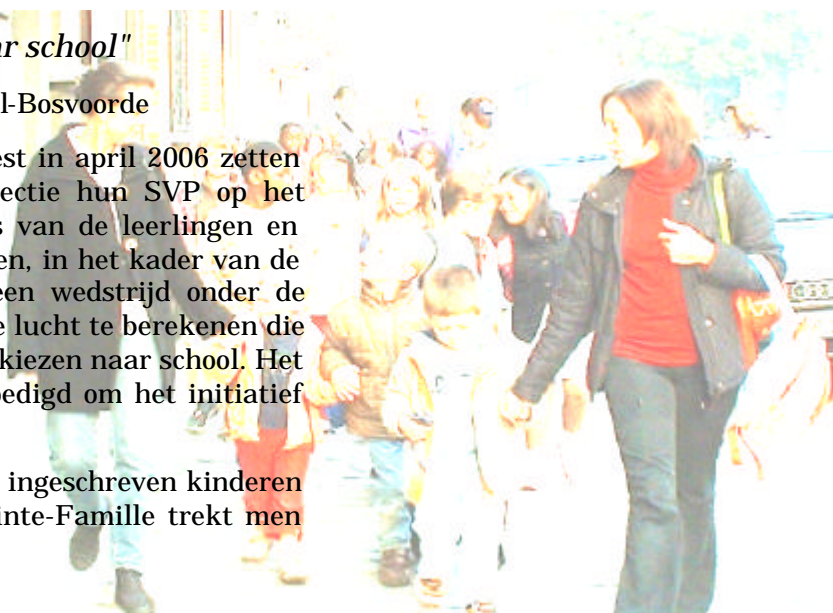
Van de **THEORIE** naar de **PRAKTIJK**

Pedibus "Samen te voet naar school"

School Sainte-Famille - Watermaal-Bosvoorde

Naar aanleiding van de oproep van het Gewest in april 2006 zetten een groep ouders met de steun van de directie hun SVP op het getouw. Ze doen een enquête bij alle ouders van de leerlingen en leggen 5 trajecten vast voor de voetgangersrijen, in het kader van de Week van Vervoering. Ze organiseren ook een wedstrijd onder de klassen, die erin bestaat de winst aan gezonde lucht te berekenen die men bereikt door een andere vervoerswijze te kiezen naar school. Het succes van de actie heeft de ouders aangemoedigd om het initiatief vol te houden.

Ook nu nog zijn er 3 voetgangersrijen, met 50 ingeschreven kinderen en 28 begeleidende ouders. In de school Sainte-Famille trekt men samen naar school!



Samen per fiets naar school: "Een project dat groeit"

School Clair-Vivre - Evere

In 2000 beslist het oudercomité een fietsersrij op te richten. Na een ontmoeting met Pro-Velo en Gracq, een enquête en een infosessie, wordt er een circuit geopend met 12 kinderen in 2001.

In de loop der jaren en dankzij het doorzettingsvermogen van enkele ouders en de hulp van de gemeente komt er een netwerk tot stand waarbij kinderen in groep per fiets naar school rijden in Evere, Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node. Momenteel doen er vijf scholen mee, goed voor een zeventigtal kinderen, waarvan een veertigtal leerlingen van de school Clair-Vivre.



Sensibilisering voor het openbaar vervoer: "Burgerzin bevorderen"

Atheneum Charles Janssens - Elsene

Na de inrichting van een beveiligde fietsparking in de school (wat een vijftiental leerlingen aangemoedigd heeft naar school te fietsen) is het atheneum met een SVP begonnen. Het doel is de leerlingen te sensibiliseren voor mobiliteit. De leerlingen van het derde middelbaar doen mee aan het EMOC-project ("Ecole Mobile et Citoyenne") en kregen de kans om de werking van het openbaar vervoer te ontdekken. En nu verspreiden deze leerlingen hun kennis onder de andere leerlingen via de Franse les. Een mooi voorbeeld van complementariteit in het onderwijs...

Kiss & ride zones: "Een dienst van ouders aan ouders"

School Catteau-Aurore - Brussel

Door verkeersproblemen en de verkeersveiligheid die deze te weegbrengen, heeft de werkgroep Schoolvervoerplan een project "kiss&ride" opgezet in de parkeerzone voor de schoolbus. Na een enquête onder de leerlingen en hun ouders en communicatie met de buurtbewoners begeleiden 25 vrijwillige ouders om de beurt, per twee, de kinderen die met de auto aan de school afgezet worden. De school wordt beter toegankelijk en de buurt wordt er aangener van. De "ochtendspits" verloopt vlot aan de school Catteau.



Mobiliteitseducatie: "Op elke leeftijd kan men iets leren over mobiliteit"

School Scheut - Anderlecht

De leraars en de directie van de school Scheut waren er zich bewust van dat zij actoren zijn in mobiliteit en werken momenteel een "vormingspakket" uit voor hun leerlingen, van de kleinste tot de grootste. Zijn evenwicht leren houden, verkeersopvoeding, met de nodige praktijk erbij, ... zo leren de kinderen van de school Scheut in verschillende stappen in de loop van hun kleuter- en lagere school om actoren in mobiliteit te zijn.

Contact:

barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

chheine@mrbc.irisnet.be



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

- 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

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.