

DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

DRIEMAANDELIJKS NR. 27 | LENTE 2010 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Een netwerk van Brusselse mobiliteitsadviseurs (CeMa)
- Invoering van het nieuwe rijbewijs : het project "Mercurius"
- Statistieken van verkeersongevallen

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Terugblik op een geslaagde actie "Naar school / naar het werk - zonder auto!"
- Waarom geen Schoolvervoerplan in uw school?

EDITORIAAL03

DOSSIER : STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID
IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

STATISTIEKEN VAN VERKEERSONGEVALLEN
IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 04>09

OPINIEMETING MET BETREKKING TOT VERKEERSVEILIGHEIDATTITUDES
IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST :
VOORNAAMSTE CONCLUSIES 10>13

DE EUROPESE RICHTLIJN 2008/96/EG BETREFFENDE HET BEHEER
VAN DE VEILIGHEID VAN WEGINFRASTRUCTUUR EN DE IMPACT
ERVAN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 14>17

INVOERING VAN HET NIEUWE RIJBEWIJS :
HET PROJECT "MERCURIUS" 18>19

TERUGBLIK OP DE WEEK VAN VERVOERING 2009 :
EEN GESLAAGDE ACTIE "NAAR SCHOOL /
NAAR HET WERK - ZONDER AUTO!" 20>21

EEN NETWERK VAN BRUSSELSE
MOBILITEITSADVISEUR (CEMA) 22>23

ADRESBOEKJE VAN CEMA.23

OPROEP TOT DEELNAME :
WAAROM GEEN SCHOOLVERVOERPLAN IN UW SCHOOL ?24

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)



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Yvan Casteels, William Sterckmans, Benoît Dupriez, Anny Matthys, Christine Heine, Delphine Bauchau, Jean-Michel Reniers

VERTALING : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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

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

MOBIEL BRUSSEL

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



Het begin van het jaar is een goede gelegenheid om een balans op te maken. De Mobiliteitsgids is een goede plek om in te gaan op verkeersveiligheid. Een goed moment dus ook om even te kijken naar de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest.

In december 2009 heeft het Gewest opnieuw de Brusselse actoren van de verkeersveiligheid samengebracht. Doel? De stand van zaken opmaken over de vordering van de engagementen die in 2003 aangegaan werden om tegen 2010 het aantal zwaar gewonden en doden op de weg met de helft terug te dringen. De balans is niet denderend. Ondanks opmerkelijke vooruitgang voor bepaalde maatregelen, zoals de plaatsing van onbemande camera's, is er nog grote achterstand voor andere, zoals de beschikbaarheid van degelijke statistieken en infrastructuren.

Hoewel de Staten-Generaal de Brusselaars enigszins gesensibiliseerd hebben voor de verkeersveiligheid, mogen de inspanningen niet verzwakken. Dit jaar wordt in dat opzicht een schakeljaar, aangezien een eerste termijn ten einde loopt. Iedereen moet nu in de spiegel kijken en een analyse maken. Er werden een reeks aanbevelingen gedaan in 2003 en er werden evaluaties verricht in 2004, 2005 en 2007. Terloops werden ook bijstellingen doorgevoerd en bijkomende maatregelen genomen. De vraag is niet langer wat er gedaan moet worden om de verkeersveiligheid in het Gewest te verbeteren – dat weten we al sinds 2003 – maar wel waarom sommigen hun engagementen niet nagekomen zijn en hen bij te staan om de laatste knelpunten en weerstanden weg te werken.

Als er dit jaar een nieuw meerjarenplan opgesteld wordt, in het verlengde van het plan 2003-2010, is het belangrijk zich vooraf te vergewissen van de politieke, technische en financiële haalbaarheid van de voorgestelde maatregelen om onze doelstellingen en ambities op elkaar af te stemmen. Duidelijke en sterke aanmaningen van het politiek niveau op alle echelons, gebaseerd op nauw overleg en de terbeschikkingstelling van voldoende middelen, moeten de strategie ondersteunen, anders is de kans groot dat je ditzelfde tekstje over tien jaar nog eens leest ...

“STATISTIEKEN VAN VERKEERSONGEVALLEN” IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST¹

De analyse van de verkeersongevallen op basis van de officiële statistieken zit vol valstrikken. Het is niet gemakkelijk om de cijfers te interpreteren omdat er factoren zijn die de betrouwbaarheid van de gegevens beïnvloeden. In België zijn er weinig documenten over dit nochtans zeer belangrijke onderwerp. Het leek ons dus interessant om het in het eerste deel van dit artikel te hebben over de grootste zwakte punten van de ongevalgegevens. We zullen proberen de mechanismen ervan uit te leggen, maar ook praktische oplossingen voor de interpretatie van de cijfers aan te brengen en denksporen om deze elementen te verbeteren.

In het tweede deel worden enkele resultaten van analyses betreffende ongevallen met lichamelijk letsel in Brussel uiteengezet. De bedoeling is aan te tonen dat de zwaktes van het systeem ons niet hoeven te beletten om de ongevallen te analyseren en er informatie uit te halen voor gerichte maatregelen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen.

KWALITEIT VAN DE ONGEVALLENGEGEVENS

In dit artikel worden drie verschillende aspecten van de kwaliteit van de gegevens besproken: het probleem van de onderregistratie van de ongevallen, de voor- en nadelen van de weging die sinds 2002 toegepast wordt door de FOD Economie AD SEI² om de gegevens te corrigeren, en ten slotte enkele terugkerende problemen omtrent de kwaliteit van de officiële gegevensbank. Voor elk aspect zullen wij het probleem omschrijven, er praktische conclusies uit trekken op het gebied van de interpretatie van de gegevens, en in de mate van het mogelijke oplossingen voorstellen.

Voor we de eigenlijke kwaliteitsproblemen van de gegevens aanroeren, moeten we eerst uitleggen hoe de statistieken van de verkeersongevallen in België tot stand komen. Wanneer een verkeersongeval lichamelijk letsel veroorzaakt, moet de politie op de plaats van het

ongeval geroepen worden en een statistiekformulier (verkeersongevallenformulier = VOF) invullen. Op basis van die gegevens wordt de nationale gegevensbank van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel samengesteld. Dat bestand wordt vervolgens bezorgd aan de AD SEI, die niet alleen de gegevens valideert, m.a.w. enkele controles uitvoert, maar er ook de ‘doden 30 dagen’³ aan toevoegt. De parketten versturen de overlijdensformulieren met betrekking tot verkeersongevallen (op vrijwillige basis) naar de AD SEI. Nu eens blijkt dat zwaargewonden (meest voorkomende geval), lichtgewonden of soms zelfs personen die als ongedeerd beoordeeld werden, binnen de 30 dagen na het ongeval overlijden en dus als ‘doden 30 dagen’ bestempeld worden. Dan weer gaat het om overledenen die niet in de gegevensbank van de politie voorkomen en dan toegevoegd worden⁴.



TEKORT AAN REGISTRATIE VAN ONGEVALLEN

Toch worden niet alle ongevallen met lichamelijk letsel opgenomen in de gegevensbank. Dit wordt gewoonlijk de onderregistratie van de ongevallen met lichamelijk letsel genoemd. De redenen en de omvang van de onderregistratie worden in België jammer genoeg niet systematisch en regelmatig bestudeerd.

De belangrijkste oorzaken zijn wellicht identiek aan die in het buitenland: ofwel nemen de weggebruikers (al dan niet bewust) geen contact op met de politie, ofwel wordt er geen letsel vastgesteld op het ogenblik van het ongeval en wordt het niet nodig geacht om de politie te bellen, ofwel wordt de politie gebeld maar komt die niet of te laat naar de plaats van het ongeval. Ten slotte konden ook de papieren formulieren die gebruikt werden voor de automatisering van het systeem, verloren raken.

In België werd geen enkel recent en

grootscheeps onderzoek uitgevoerd rond de onderregistratie. We stellen echter vast dat 5% van de doden 30 dagen, 50% van de zwaargewonden en 65% van de lichtgewonden niet in de officiële gegevensbank opgenomen worden. Maar het probleem doet zich niet alleen voor in het Brussels Gewest of in België. Alle landen met een systeem voor de registratie van verkeersongevallen hebben eigenlijk te kampen met lacunes in de registratie.

Dit fenomeen heeft drie gevolgen. Ten eerste wordt het maatschappelijk probleem van de verkeersonveiligheid onderschat in de media, de burgersamenleving en de politiek. Ten tweede worden sommige categorieën van ongevallen onderschat in de analyse van de verkeersonveiligheid omdat sommige types van weggebruikers of ongevallen meer lijden onder het tekort aan registratie⁵. En ten derde stoort het feit dat de onderregistratie in de tijd kan evolueren, de interpretatie van de tijdreeksen⁶.

- 1/ Dit artikel bevat de belangrijkste punten van de presentatie die gegeven werd in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op 11 januari 2010. Deze presentatie is beschikbaar op www.sgvv.irisnet.be.
- 2/ Federale Overheidsdienst Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie, AD SEI genoemd in de rest van dit artikel. Het is de nieuwe naam van het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS).
- 3/ Dit zijn de mensen die binnen de dertig dagen na een ongeval sterven aan de gevolgen van dit ongeval.
- 4/ 53 in België in 2008, van wie 10 in Brussel.
- 5/ We weten bijvoorbeeld dat ongevallen met fietsers tot de slechtst geregistreerde ongevallen behoren. Het probleem van de onveiligheid van fietsers in het verkeer wordt dan ook zwaar onderschat.
- 6/ De automatisering van de gegevensinvoer moest het verlies van statistiekformulieren (vroeger verstuurd in een papieren versie) aanzienlijk doen dalen en zelfs verdwijnen. Dit resulteerde uiteraard in een vermindering van de onderregistratie en bijgevolg een kunstmatige verhoging van het aantal verkeersongevallen.
- 7/ Onder meer Zweden, Nederland, Groot-Brittannië en Frankrijk.

Het is dus vooral belangrijk de werkwijze van de gegevensinzameling regelmatig te bestuderen om informatielekken op te sporen en in cijfers om te zetten.

Zelfs al kan onderregistratie nooit volledig voorkomen worden, dan nog bestaan er middelen om er rekening mee te houden in de analyse en de interpretatie van de verkregen resultaten. Zo voeren sommige landen⁷ studies uit om het probleem te kwantificeren. De meest gebruikte techniek bestaat in de vergelijking van de gegevensbank van de politie met andere gegevensbanken, zoals die van ziekenhuizen. België corrigeert de onderregistratie tot op zekere hoogte al door de gegevensbank van de politie te vergelijken met de informatie over 'doden 30 dagen' van de parketten (zie hoger) en van de PV-registers in het kader van de berekening van de weging (zie verder). Maar de eerste vergelijking heeft uitsluitend betrekking op de 'doden 30 dagen', terwijl de tweede ook politiegegevens gebruikt. Bijgevolg worden de ongevallen die niet aangegeven worden bij de politie, nog steeds links gelaten.

Zolang we niet beschikken over een studie om de omvang van de onderregistra-

tie te ramen, is het beter om te werken met de minst blootgestelde gegevens, namelijk de 'doden 30 dagen' en de zwaargewonden.

DE WEGING

In 2002, toen de AD SEI controles uitvoerde omtrent het gebruik van de gegevensbank, is gebleken dat sommige politiezones abnormaal sterke dalingen van het aantal ongevallen registreerden. De oorzaak van deze dalingen werd toegeschreven aan de politiehervorming. Er moest dus een techniek ontwikkeld worden om deze gevolgen te compenseren. Een tweede bron van informatie werd gevonden bij de politie zelf: de PV-registers. Deze registers bevatten alle processen-verbaal die in de politiezones opgesteld worden. De AD SEI heeft dus het aantal PV's voor ongevallen met lichamelijk letsel in de politiezones die abnormale dalingen registreerden, vergeleken met het aantal statistiekformulieren in deze zones. Vervolgens werd er een gewicht (vermenigvuldigingsfactor) toegekend aan alle ongevallen van de politiezone, om het aantal geregistreerde processen-verbaal voor deze zone te berekenen⁸. De weging wordt niet berekend voor de dodelijke ongevallen en voor de ongevallen die geregistreerd worden door de federale politie⁹. Geleidelijk aan heeft de AD SEI het systeem uitgebreid om de 196 politiezones van het land in 2005 te bestrijken.

We kunnen ons uiteraard afvragen hoe het mogelijk is dat het aantal PV's en statistiekformulieren verschillend zijn, terwijl ze beide afkomstig zijn van de politie. Twee redenen verklaren dit verschil.

De eerste reden is dat het gebruikte aantal processen-verbaal alle PV's van ongevallen met lichamelijk letsel omvat, zelfs de PV's die opgesteld zijn op basis van de ongevallenaangiften op het politiebureau. Deze aangiften op het politiebureau maken niet het voorwerp uit van een statistiekformulier omdat de informatie die ingewonnen wordt op basis van de verklaringen van een van de partijen van het ongeval, niet voldoende betrouwbaar



8/ Als er in een zone 150 PV's opgemaakt worden en slechts 100 formulieren ingevuld worden, zal elk ongeval en dus elke variabele van het ongeval vermenigvuldigd worden met factor 1,5; een ongeval met 3 lichtgewonden zal dus geëxtrapoleerd worden tot een ongeval met 4,5 lichtgewonden.

9/ Het aantal opgestelde PV's is niet beschikbaar voor de federale politie.

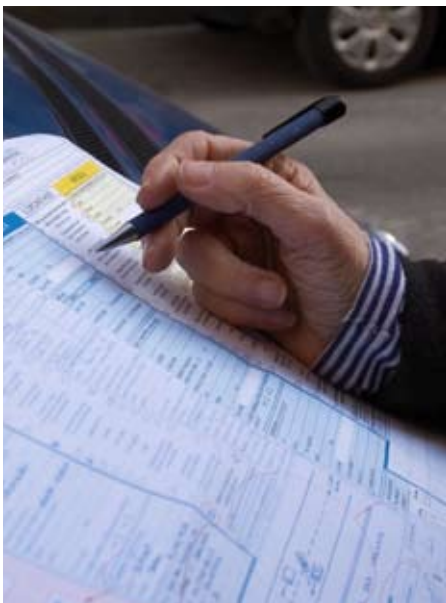
bevonden wordt. Deze aangiften op het politiebureau vertegenwoordigen de helft van het verschil tussen de PV's en statistiekformulieren in Brussel in 2007.

De grootste troef van de weging is een realistischer totaal aantal ongevallen te verspreiden en dus de onderregistratie te compenseren. De toepassing van de weging gaat echter eveneens gepaard met enkele moeilijkheden met betrekking tot de interpretatie van de gegevens.

De weging wordt niet elk jaar op dezelfde manier berekend. In 2002 was het immers de bedoeling om abnormaal lage cijfers in bepaalde politiezones te corrigeren. Alleen de ongevallen in deze zones werden gewogen. Geleidelijk heeft de AD SEI het systeem veralgemeend zodat het in 2005 de 196 politiezones bestreek. De gewogen cijfers van 2002 tot 2005 kunnen dus niet vergeleken worden.

De weging corrigeert het aantal ongevallen zo dat de ongevallen die vóór 2002 niet in de gegevensbank opgenomen waren, nu gecorrigeerd worden. Het gaat

om alle ongevallen die aangegeven zijn op het politiebureau en waarover geen statistiekformulier ingevuld is. De cijfers van vóór 2002 kunnen dus niet vergeleken worden met de cijfers van na 2002. De weging wordt berekend zonder rekening te houden met de gevolgen van de ongevallen (uitgezonderd voor de dodelijke ongevallen die niet gewogen worden), met het betrokken type weggebruiker, met het tijdstip van het ongeval, ... We kunnen dus impliciet stellen dat de ongevallen die aangegeven worden op het politiebureau of waarvoor het PV niet afgesloten is, ongevallen zijn met dezelfde kenmerken als de ongevallen waarvoor een formulier ingevuld werd. Zonder ze a priori in twijfel te trekken, lijkt de invoering van een procedure om deze hypothese te controleren, ons een nuttige voorzorgsmaatregel. De weging blijkt een belangrijkere rol te spelen in het Brussels Gewest dan in de andere gewesten. In 2008 bedroeg de weging er gemiddeld 1,28 terwijl ze in Wallonië 1,13 en in Vlaanderen 1,16 bedroeg. In Brussel komen er bijna 900 ongevallen bij, zijnde 21,6% van het officiële aantal ongevallen in het gewest.



In de praktijk is het dus primordiaal om gewogen gegevens niet te vergelijken met niet-gewogen gegevens. Voor de analyse van de langetermijnevolutie moet dus gewerkt worden met niet-gewogen gegevens. Het is eveneens mogelijk om met verhoudingen te werken¹⁰.

Globaal gezien zou de manier om de weging te berekenen ongetwijfeld verbeterd kunnen worden, bijvoorbeeld door rekening te houden met de gevolgen van de ongevallen, het type weggebruiker of andere belangrijk geachte parameters.

KWALITEIT VAN DE NATIONALE GEGEVENS BANK

De derde en laatste moeilijkheid bij de analyse van de verkeersongevallen is de kwaliteit van de officiële gegevensbank. Dit probleem is niet alleen kenmerkend voor het Brussels Gewest, hoewel sommige aspecten er meer uitgesproken zijn.

Op de 38 geregistreerde doden in het Brussels Gewest in 2008, waren er 10 niet terug te vinden in de gegevensbank van de politie: die zijn dus rechtstreeks afkomstig van de informatie vanwege het Brussels Parket. Over deze 10 doden hebben we dus geen informatie, met uitzondering van enkele parameters op de fiche van het parket, namelijk de gemeente, de datum en het tijdstip van het ongeval, en het geslacht en de leeftijd van het slachtoffer.

De manier waarop de informatie verzameld wordt, maakt het niet mogelijk de ongevallen efficiënt te lokaliseren.

Het deel van het aangifteformulier omtrent het verloop van het ongeval is niet gemakkelijk in te vullen en bijna onmogelijk in te vullen bij een ongeval op een rotonde. Het is dus moeilijk en soms onmogelijk om inzicht te krijgen in het verloop van de ongevallen.

Het grote aantal ontbrekende of onbekende waarden maakt de analyse van de gegevens ook niet gemakkelijker.

We kunnen ons ook vragen stellen over de kwaliteit van de gegevens die opgetekend worden door politieagenten die weinig of niet opgeleid zijn voor dit soort werk en zich nauwelijks bewust zijn van het belang van de kwaliteit van de ongevallengegevens.

Een ander punt dat voor verbetering vatbaar is, is de publicatietermijn van de gegevens. Die van 2008 werden bekendgemaakt in november 2009. De vollediger analyse zal dus pas in 2010 plaatsvinden, zijnde 1 tot 2 jaar nadat de ongevallen zich voordeden.

In een eerste fase zou een studie over de

kwaliteit van de gegevens ons een beeld kunnen geven van de omvang van het fenomeen en eventuele verbeteringen kunnen aanbrengen. Het statistiekformulier van 1991 heeft zijn beperkingen al aangetoond en zou volledig herzien moeten worden. Dat zou een ideale gelegenheid zijn voor de politiediensten om hun personeel bij te scholen voor de invoering van ongevallengegevens.

ENKELE KENMERKEN VAN DE ONGEVALLEN IN HET BRUSSELS GEWEST

Rekening houdend met de in het eerste deel beschreven problemen moeten we enkele voorzorgsmaatregelen nemen om de gegevens correct te interpreteren.

Wij zullen bij voorkeur werken met de 'doden 30 dagen' en de zwaargewonden, die minder onderhevig zijn aan onderregistratie dan de lichtgewonden.

Wij zullen gewogen cijfers niet vergelijken met niet-gewogen cijfers en de langetermijnanalyses zullen gebaseerd zijn op niet-gewogen reeksen.

Wij zullen eveneens werken met verhoudingen in plaats van met absolute cijfers.

ALGEMENE ANALYSE

Iedereen die geïnteresseerd is in de evolutie van de verkeersveiligheid, vraagt zich af welke de globale evolutie is van de volgende twee indicatoren: het aantal ongevallen met lichamelijk letsel en het aantal doden. De analyse van het aantal ongevallen is zeer ingewikkeld wegens het gekruiste effect van de politiehervorming en de weging, terwijl het aantal doden in het Brussels Gewest onderhevig is aan grote toevallige schommelingen die eigen zijn aan lage cijfers¹¹.

Laten we beginnen met de evolutie van de ongevallen met lichamelijk letsel: stijgt het aantal ongevallen met lichamelijk letsel in het Brussels Gewest ?

^{10/} Zoals wij in het tweede deel zullen doen, bij de vergelijking van de verdeling van de zwaargewonden volgens het type weggebruiker.

^{11/} Het aantal doden kan van het ene jaar op het andere sterk stijgen (of het daaropvolgende jaar sterk dalen) onder invloed van één of twee grote ongevallen.

Uit de analyse van de laatste vier jaar op basis van de gewogen cijfers blijkt een stagnatie. Als we nog verder in de tijd willen teruggaan, moeten we ons op de niet-gewogen cijfers concentreren. Deze dalen van 1999 tot 2002 en stijgen van 2002 tot 2008. De daling is het resultaat van de politiehervorming en de daaruit voortvloeiende automatisering van de procedure voor gegevensverzameling. Ze wijst dus niet op een werkelijke daling van het aantal ongevallen in het Brussels Gewest. Terwijl de daling kunstmatig is, is de daaropvolgende stijging dat ook, althans gedeeltelijk. De stijging leidde in 2007-2008 tot niveaus die in de tweede helft van de jaren '90 ongekend waren. We besluiten dus dat het aantal ongevallen met lichamelijk letsel stabiel gebleven is van 2005 tot 2008, met ongeveer 4.000 ongevallen, en dat het zich waarschijnlijk situeerde op een gelijkaardig niveau in de jaren '90.

De analyse van de evolutie van de 'doden 30 dagen' gaat vlotter, hoewel het aantal gevallen onderhevig is aan sterke toevallige schommelingen. Algemeen geldt (sinds 2001) een daling van het aantal doden, maar op kortere termijn zien we opnieuw een stijging van het aantal verkeersdoden op: van 26 in 2006 tot 31 in 2007 en 35 in 2008 (een jaar waarin het aantal doden in de andere twee gewesten nochtans drastisch gedaald is). De recentste gegevens van de maandelijkse barometer voor de verkeersveiligheid zijn niet positiever: in het beste geval voorspellen ze voor 2009 een stagnatie en in het slechtste geval een lichte stijging van het aantal doden in Brussel.

De indeling van het aantal zwaargewonden en doden in het Brussels Gewest volgens het type weggebruiker is karakteristiek voor een stedelijk gebied: in 39% van de gevallen zijn de ernstige slachtoffers voetgangers, die de belangrijkste slachtoffers vormen vlak voor de inzittenden van auto's (37%). De vergelijking met heel België is opvallend, aangezien op nationaal niveau de zwaargewonden en 'doden 30 dagen' slechts in 10% van de gevallen voetgangers zijn, terwijl de helft van de zwaargewonden inzittenden van auto's

zijn. Het aandeel ernstige slachtoffers van het type 'onbekend of andere' is overigens abnormaal hoog in Brussel (7% tegenover 3% in België)

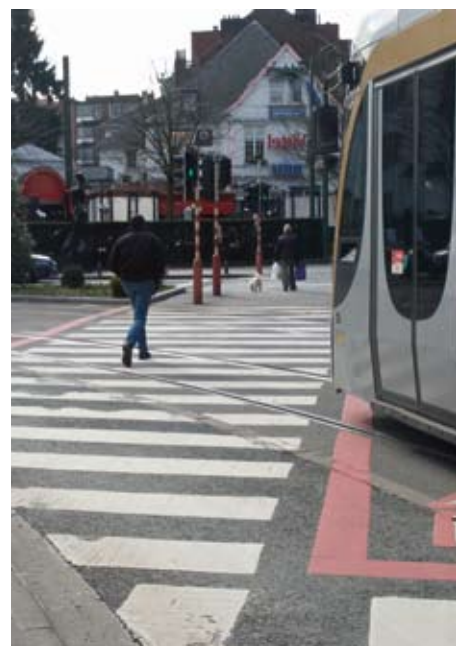
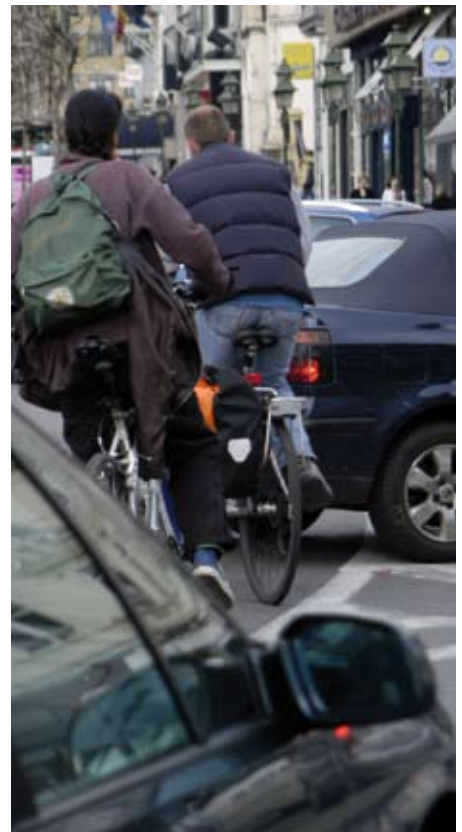
Drie categorieën van weggebruikers zien hun aandeel stijgen bij de doden en zwaargewonden tussen 2000 en 2008: de voetgangers (van 29 naar 39%), de 'onbekenden en andere' (van 1 naar 7%) en de fietsers (van 2 naar 4%). Omgekeerd is het aandeel motorrijders en inzittenden van auto's gedaald.

SPECIFIEKE ANALYSE VAN ONGEVALLEN MET VOETGANGERS EN FIETSERS

We sluiten dit artikel af met een beschrijvende analyse van de dodelijke ongevallen met voetgangers van 2005 tot 2008 in het Brussels Gewest en van de ongevallen met een zwaargewonde fietser¹² in dezelfde periode. Door het 'lage' aantal (39 voetgangers en 31 fietsers) slachtoffers kunnen we elk ongeval in detail analyseren om de belangrijkste kenmerken te bepalen, maar het nadeel is echter dat het geen degelijke basis vormt voor statistieken.

ONGEVALLEN MET VOETGANGERS

De analyse van de ongevallen waarbij een voetganger stierf tussen 2005 en 2008, brengt drie terugkerende factoren aan het licht: het feit dat het ongeval zich 's nachts voordoet, het feit dat de 'tegenstander' van de voetganger een tram is en het feit dat de voetganger zich buiten het gezichtsveld van de andere weggebruiker bevindt. Deze drie factoren zijn aanwezig in 29 van de 39 (75%) bestudeerde dodelijke ongevallen maar 'slechts' in 42% van de (al dan niet dodelijke) ongevallen met voetgangers in Brussel. Alleen de eerste twee factoren zijn echter kenmerkend voor dodelijke ongevallen: in 7 van de 39 dodelijke ongevallen (18%) heeft een tram de voetganger aangereden, terwijl trams slechts in



12/ Wij analyseren niet de dodelijke ongevallen met fietsers, aangezien er zich in het Brussels Gewest geen voordeden tussen 2005 en 2008.

3% van alle ongevallen met voetgangers een rol spelen. Het feit dat het ongeval zich 's nachts voordoet, is een factor in 19 van de 39 ongevallen, hetzij in 49% van de dodelijke ongevallen tegenover slechts 25% van de ongevallen met lichamelijk letsel met voetgangers. De factor 'nacht' is nog prominenter aanwezig wanneer de voetganger zich op de rijweg bevindt op een onverwachte plaats voor de andere weggebruiker, m.a.w. buiten de zebrapaden (d.i. wanneer de voetganger op de rijweg stapt, wanneer hij op minder dan 30 meter van een zebrapad de straat oversteekt of een plaats zonder zebrapad op minder dan 30 meter, of wanneer de voetganger op de rijweg speelt of werkt). In deze gevallen doet 56% van de ongevallen zich 's nachts voor, terwijl in de andere gevallen (voetganger op het trottoir, op een fietspad buiten de rijweg of voetganger op een zebrapad) de ongevallen zich 's nachts voordoen in 37% van de gevallen.

Algemeen zijn personen van 5 tot 14 jaar en van 70 jaar of ouder oververtegenwoordigd bij de ongevallen met voetgangers. De eerste categorie vertegenwoordigt 19% van de slachtoffers, terwijl ze slechts 11% van de bevolking vormt. Die vaststelling is nog markanter voor de tweede categorie, die 20% van de slachtoffers en 8% van de Brusselse bevolking vertegenwoordigt. Wanneer deze twee categorieën het slachtoffer van een verkeersongeval zijn, zijn ze overigens in 6 op de 10 gevallen voetganger.

ONGEVALLEN MET FIETSERS

De tweede categorie van weggebruikers die tussen 2000 en 2008 een sterke stijging kende als slachtoffer van een verkeersongeval, zijn de fietsers. Van alle weggebruikers hebben de fietsers de meeste bewegingsvrijheid. We vinden ze terug op de rijweg, op een fietspad, buiten de rijweg, ze halen links in, ze halen rechts in, ze kunnen opduiken uit een groot aantal plaatsen en ze zijn sneller maar ook kwetsbaarder dan voetgangers. Kortom, ze worden geconfronteerd met een zeer groot aantal verschillende ongevallen. Bij

de ernstige ongevallen (31) die we in detail geanalyseerd hebben, vonden we immers een vrij ruim gamma van ongevallen¹³, waaruit we moeilijk duidelijke conclusies kunnen trekken over de factoren van de ongevallen. In 9 ongevallen op 31 stellen we echter de aanwezigheid van een zwaar voertuig (vrachtwagen, bus of tram) vast.

De indeling volgens leeftijd van de fietsers die het slachtoffer zijn van een ongeval met lichamelijk letsel, is sterk geëvolueerd tussen 2000 en 2008. In 2008 waren de slachtoffers voornamelijk jongeren onder de 25 jaar, terwijl in 2008 de populatie van de slachtoffers zich uitgebreid heeft tot de beroepsbevolking. Deze indeling van de slachtoffers is uiteraard een (vervormd?) spiegelbeeld van de indeling van de fietsers volgens leeftijd.

BESLUIT

Zowel op het gebied van onderregistratie en weging als wat de vele kwaliteitsproblemen van de ongevallengegevens betreft, moeten we een stand van zaken opmaken. Voor we de kwaliteit van de gegevens kunnen verbeteren, moeten we de werking ervan kennen. In die richting moeten we absoluut vooruitgang boeken. Eens we de kennisfase gepasseerd zijn, kunnen we een lijst met prioriteiten opstellen en maatregelen voorstellen om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren.

Tegelijkertijd moeten we de beschikbare gegevens verder analyseren om er aanbevelingen uit af te leiden. Met betrekking tot de ongevallen met lichamelijk letsel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest benadrukken we het toenemende aandeel van de zwakke weggebruikers onder de ernstige slachtoffers. Uit een gedetailleerde analyse van de dodelijke ongevallen met voetgangers bleek de bijzondere gevaarlijkheid van de ongevallen tussen voetgangers en trams en het specifieke risico van ongevallen 's nachts. De andere groep weggebruikers die alsmaar toeneemt, zijn de fietsers. Het fietsgebruik neemt voortdurend uitbreiding in Brussel, niet alleen bij jongeren maar

ook bij de beroepsbevolking. De analyse van de ernstige ongevallen toont een zeer ruime waaier aan situaties waarin ongevallen zich voordoen en waarmee de fietsers geconfronteerd worden (die de invoering van maatregelen met breed spectrum ingewikkeld maken), evenals de overmatige betrokkenheid van zware voertuigen bij die ernstige ongevallen.

Yvan Casteels

Afdeling Gedrag en Inleid
INFO

Belgisch Instituut voor de
Verkeersveiligheid vzw > www.bivv.be
yvan.casteels@ibsr.be



13/ 7 ongevallen met één fietser, 4 ongevallen op een kruispunt waarbij de fietser een tegenligger is van het andere voertuig (waarvan één met een vrachtwagen), 3 ongevallen van het type 'dode hoek' waarbij steeds een vrachtwagen betrokken was, 3 ongevallen tijdens het inrijden of verlaten van een parking, 3 ongevallen op een kruispunt waarbij de fietser naar links wilde afslaan (één ongeval met een bus en één met een motorfiets), 3 ongevallen waarbij een ander voertuig (waaronder één bus) de fietser inhaalt, 2 ongevallen waarbij de fietser een ander voertuig (waaronder één bus) inhaalt, 1 ongeval tijdens het openen van het portier, 1 ongeval met een voetganger op een fietspad, 1 ongeval waarbij het andere voertuig de controle over het stuur verliest, en ten slotte 3 ongevallen waarbij het type niet bepaald kan worden op basis van de informatie (waaronder 1 ongeval met een tram en 1 met een bus).



OPINIEMETING MET BETREKKING TOT VERKEERSVEILIGHEID-
ATTITUDES IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST:
VOORNAAMSTE CONCLUSIES

“STUDIE UITGEVOERD IN OPDRACHT VAN HET MINISTERIE VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST”

In het vierde trimester van 2009 voerde het onderzoeksbureau Dedicated Research een telefonisch onderzoek uit bij 1.000 regelmatige automobilisten. De enquête peilde naar de perceptie van de ondervraagden rond mobiliteit met de wagen en naar verschillende verkeersveiligheidsaspecten in het Brussels Gewest. De steekproef bestond uit autobestuurders die wekelijks minimaal tweemaal op het grondgebied van de negentien gemeenten rijden en een afstand van minstens 30 kilometer afleggen.

De populatie bestaat, conform de criteria, uit ongeveer 670.000 personen. 51% van de ondervraagde automobilisten was woonachtig in Brussel. De rest bestond uit pendelaars afkomstig uit Vlaanderen (32%) en Wallonië (17%), met een lichte meerderheid (53%) van mannen. De populatie is bovendien samengesteld uit actieve personen uit de zogenaamde hogere sociale groepen (1 tot 4).

De verplaatsingsredenen die de ondervraagden vermeldden, waren voorna-

melijk professioneel: 66% begeeft zich naar de werkplaats om er een sedentaire activiteit uit te oefenen en 13% oefent een activiteit uit met meerdere verplaatsingen binnen de hoofdstad. Andere redenen waren boodschappen doen (28%), uitgaan (22%), kinderen naar school brengen en afhalen (10%) en bezoeken aan familie of vrienden (10%). 95% van de ondervraagde gebruikers van het Brusselse wegennet voerde zijn verplaatsingen uit met de wagen.

ONVEILIGHEIDSGEVOEL EN GEDRAG VAN AUTOMOBILISTEN

Een eerste problematiek die het onderzoek specifiek behandelde, was het veiligheidsgevoel in het verkeer in het Brussels Gewest. Dat lijkt over het algemeen middelmatig en verbetert niet. 53% van de ondervraagden verklaart zich onveilig te voelen op de Brusselse wegen (31% “soms”, 17% “vaak” en 5% “altijd”). Slechts 22% van de



ondervraagden verklaart nooit enig onveiligheidsgevoel te hebben.

Het onveiligheidsgevoel lijkt meer voor te komen bij vrouwen (63%) en Waalse weggebruikers (59%). Vlaamse automobilisten voelen zich meer op hun gemak (44% geeft toe zich af en toe onveilig te voelen). De Brusselaars bevinden zich ergens tussenin. Een belangrijke kanttekening is dat het onveiligheidsgevoel op de Brusselse wegen vergelijkbaar is met dat buiten Brussel. Vergeleken met de andere gewesten lijkt het wegennet van de hoofdstad dan ook geen uitgesproken anxiogeen karakter te hebben.

Er werd ook gepeild bij de weggebruikers naar hun perceptie over de evolutie van de veiligheid op de weg. In dat opzicht werd geen enkele gunstige wijziging vastgesteld: 48% is van mening dat er de voorbije 3 jaar geen evolutie is geweest, terwijl 29% vindt dat de situatie is verslechterd. De negatieve perceptie komt vaker voor bij vrouwen, ouderen en bewoners van het Brussels Gewest.

De meeste motieven voor dit onveiligheidsgevoel hebben betrekking op het gedrag van automobilisten (het meest aangehaald: "steeds minder hoffelijk gedrag", "niet naleven van de snelheidsbeperkingen" en een hele reeks afkeurens-



waardige gedragingen zoals "het niet in acht nemen van de veiligheidsafstanden" en in mindere mate "het gebruik van de gsm achter het stuur"), het drukker wordende verkeer en de afgenomen aanwezigheid van de politie in het straatbeeld. In mindere mate is er ook kritiek op bepaalde weginrichtingen die bedoeld zijn om het gebruik van de auto te verminderen, maar in feite leiden tot bijkomende verkeersopstoppingen. Een ander punt van kritiek is dat het onderhoud van het wegennet te wensen overlaat. Die negatieve perceptie is blijkbaar niet gebaseerd op traumatische ervaringen, aangezien 92% van de ondervraagden in de voorbije twaalf maanden geen ongeval heeft gehad met materiële schade en 98% geen ongeval met lichamelijke schade in het Brussels Gewest

De onderzoeksresultaten brengen desondanks toch een aantal positieve elementen naar voren. Ondanks de kritiek waren vele ondervraagden toch positief over de recent aangebrachte structurele inrichtingen, zoals ronde punten, fietspaden en verkeersdrempels. De acties rond snelheid – toename van het aantal flitspalen en, in mindere mate, een betere naleving van de snelheidsbeperkingen – worden positief onthaald door de weggebruikers. De toegenomen aanwezigheid van politie op straat wordt eveneens toegejuicht, hoewel dit nog

De enquête beschreven in de volgende pagina's werd telefonisch uitgevoerd tussen 1 en 12 oktober 2009 door het onderzoeksbureau Dedicated Research. Bij deze opinie meting werd een representatieve steekproef van automobilisten ondervraagd die zich regelmatig verplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

de notie van "regelmatige verplaatsingen" werd als volgt gedefinieerd:

- minstens 2-maal per week met een motorvoertuig rijden op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
- wekelijks minstens 30 km rijden met een motorvoertuig op het grondgebied van het Gewest.

de bestudeerde bevolkingsgroep beperkte zich niet enkel tot de bewoners van de 19 Brusselse gemeenten, maar omvatte ook bewoners uit de Brusselse rand die zich regelmatig in Brussel verplaatsen met een motorvoertuig :

- grotendeels "pendelaars"...
- ... afkomstig uit Vlaams- en Waals-Brabant en in mindere mate uit de andere provincies.

De gemiddelde duur voor het afnemen van de enquête bedroeg 17 minuten, inclusief inleiding en persoonsvragen (sociaal-demografische criteria)..

De foutmarge bedroeg 3,1% (frequenties rond 50%) op de totale steekproef (N = 1.000).



steeds onvoldoende blijft voor de meeste ondervraagden. We moeten wel opmerken dat positieve evoluties in het gedrag van automobilisten, uitgezonderd een iets betere naleving van de snelheidsbeperkingen, nooit vermeld worden om de positieve evolutie van het veiligheidsgevoel op de weg te rechtvaardigen. Dit laatste punt staat in schril contrast met de perceptie van de weggebruikers over hun eigen gedrag aan het stuur. De meesten vinden van zichzelf dat ze de veiligheidsregels zeer goed naleven, vrouwen in het bijzonder: 94% gebruikt systematisch de veiligheidsgordel, 95% gebruikt een kinderstoel en 88% verklaart de wetgeving met betrekking tot alcohol achter het stuur na te leven.

SNELHEIDSBEPERKINGEN IN VRAAG GESTELD

De naleving van de snelheidsbeperkingen blijft een punt waarop het gedrag uiteenlopend is. 32% van de ondervraagden verklaart ze systematisch na te leven, 41% vaak en iets minder dan 30% geeft toe ze slechts sporadisch na te leven. De naleving van de snelheidsbeperkingen lijkt moeilijk vanuit het standpunt van de weggebruikers. Dat geldt zeker in bepaalde omstandigheden waar automobilisten van mening zijn dat ze, door de beperkingen na te leven, zich blootstellen aan verwensingen van andere automobilisten of anderen aanzetten om gevaarlijke inhaalbewegingen uit te voeren. Het is veelzeggend te moeten

vaststellen dat een vrij groot aantal weggebruikers vindt dat het “onmogelijk is om de snelheidsbeperkingen” te volgen: 34% vindt het in de praktijk onmogelijk om de theoretische snelheidsbeperkingen na te leven. We moeten opmerken dat de echte “kilometervreters” (personen met het hoogste kilometergemiddelde in het Brussels Gewest) het meest bereid lijken te zijn om de snelheidsbeperkingen strikt op te volgen.

32% van de gemotoriseerde weggebruikers in het Brussels Gewest vindt dat de sancties voor snelheidsovertredingen te streng zijn. 16% zou meer begrip wensen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel, 11% voor het niet naleven van de verkeerslichten en 7% voor het rijden onder invloed van alcohol!

Verder toont de enquête aan dat een groot aantal ondervraagden vindt dat het gedrag van de automobilisten de voorbije drie jaar negatief geëvolueerd is: niet minder dan 60% van de vrouwen heeft deze negatieve evolutie gevoeld (ten opzichte van 43% mannen), minder de Walen (38%) dan de Vlamingen (54%) en de Brusselaars (53%). De negatieve perceptie kan grotendeels toegeschreven worden aan onhofelijk (62%) of agressief (15%) gedrag op de weg. Minder vaak wordt verwezen naar het niet naleven van de wegcode (19%) en slechts zelden naar het negeren van snelheidsbeperkingen (9%).

DE POSITIEVE EVOLUTIE VAN DE INFRASTRUCTUUR EN DE INRICHTINGEN

Een ander thema dat onderzocht werd, was de mening van de weggebruikers over de evolutie van de infrastructuur en de inrichting van het Brussels wegennet. De meningen zijn over het algemeen veeleer positief: 48% van de weggebruikers heeft een positieve evolutie gevoeld, 29% heeft geen evolutie opgemerkt en 22% een negatieve evolutie. De balans helt dus duidelijk over naar het positieve kamp. Vooral vijftigplussers en bewoners van het Brussels Gewest beweren deze positieve evolutie te hebben gevoeld. De opinieting toont ook aan dat het gevoel bestaat dat verkeerssignalisatie (waaronder wegmarkeringen) beter onderhouden wordt en/of “beter doordacht” is. Verder geven ook een hele reeks inrichtingen het gevoel aan de ondervraagden “beter doordacht” te zijn. Op het niveau van “beter doordacht” denken zij vooral aan de signalisatie in het algemeen (12%), eigen bedingen voor het openbaar vervoer (7%), inrichtingen rond scholen (3%), omleningen bij werken (3%), enz. De ondervraagden die een negatief beeld hebben over de evolutie van de infrastructuur en de inrichtingen van wegen – een minderheid van de ondervraagden (22%) – klagen over versmalde rijstroken voor automobilisten (30%), een algemene achteruitgang van de toestand van het



wegennet (ook 30%), wegenwerken (slecht doordachte omleidingen, signalisatie, te veel of zelfs permanente werken, ...). Verder vermelden ze een tekort aan ontradingsparkings (“te weinig” of “niet doordacht”).

ONVOLDOENDE CONTROLES: GEEN ANGST VOOR POLITIE

Voor wat de politiecontroles betreft, bestaat een zeer dominerend gevoel dat er onvoldoende politiecontroles zijn (men stelt vast dat er weinig zijn en vraagt er meer): 87% van de ondervraagden is het voorbije jaar nooit gecontroleerd door de politie op het grondgebied van het Gewest: mannen worden vaker gecontroleerd dan vrouwen (16% - 9%), jongeren (25% van de 18- tot 30-jarigen) veel vaker dan ouderen (12% van 31- tot 50-jarigen en 8% van de vijftigplussers), Vlamingen (15%) en Brusselaars (14%) aanzienlijk meer dan Walen (6%).

De belangrijkste inbreuken waren in de eerste plaats de niet-naleving van de parkeerregels (vermeld door 62% van de personen die het afgelopen jaar een boete hebben moeten betalen voor een verkeersovertreding), heel wat meer dan de niet-naleving van de snelheidsbeperingen (33%). Hoewel 88% van de ondervraagden verklaart altijd de reglementering inzake alcoholgebruik na te leven, heeft 95% nog nooit een alcoholtest ondergaan (geen verschil naar

gelang van het gewest waaruit de gebruikers afkomstig zijn en slechts minimale verschillen naar gelang van de leeftijd: de vaakst gecontroleerde mensen waren 30 à 50 jaar oud). De opiniepeiling toont ook dat een zeer grote meerderheid van de Brusselse weggebruikers vindt dat de politie “te weinig” of “veel te weinig controles” uitvoert rond de volgende aspecten: agressief gedrag (85%), rijden onder invloed van verdovende middelen (77%), rijden onder invloed van alcohol (69%). Tussen 50 en 60% van de ondervraagden vond dat er te weinig controles zijn voor de naleving van de voorrangsregels en de verkeerslichten, parkeren op zebrapaden en fietspaden, het dragen van de veiligheidsgordel en zelfs controle van de boorddocumenten.

Voor de controle van de snelheidsbeperingen daarentegen zijn de meningen meer verdeeld: 47% vindt dat de politie er te weinig doet en 46% vindt het tegendeel. We herhalen dat een aanzienlijk aantal weggebruikers vindt dat het praktisch onmogelijk is om de theoretische snelheidsbeperingen na te leven. Bovendien wordt aangestipt dat de “angst voor de politie” zeer klein is: slechts 20% van de ondervraagden denkt dat de kans op een snelheidscontrole reëel is en slechts 12% denkt dat ze gecontroleerd kunnen worden voor het niet naleven van de verkeerslichten. Nog minder mensen denken dat het mogelijk is dat ze een alcoholtest moeten ondergaan.

Volgens de ondervraagden is het tekort aan politieagenten (43%) de hoofdoorzaak voor te weinig controles, eerder dan een vorm van laksheid (“de politie sluit de ogen”: 9%) of administratieve inefficiëntie (“geseponeerde of verloren processen-verbaal”: 1%).

ZWAKKE WEGGEBRUIKER EN OPENBAAR VERVOER ALS GEWESTELIJKE PRIORITEITEN

Het laatste punt van onze rondvraag had betrekking op de prioriteiten waarop de Brusselse overheden zich zouden moeten richten. De ondervraagden gaven aan dat de bescherming van zwakke weggebruiker (voetgangers en fietsers) de prioriteit blijft, alsook de promotie van het openbaar vervoer. Gewenste maatregelen: verbetering van het wegdek (89%), gevolgd door de intensivering van de sensibiliseringscampagnes (82%), aangezien - we hebben het reeds vermeld – het negatieve gedrag van de automobilisten de voornaamste bron van gevaar is op het Brusselse wegennet. De inrichting van de fietspaden en verbetering van de wegsignalisatie worden gevraagd door meer dan 70% van de weggebruikers. Tot slot worden de toename van het aantal flitspalen en de verhoging van het boetebedrag vanuit als de minst prioritaire maatregelen beschouwd. Ze worden gevraagd door respectievelijk 45% en 22% van de weggebruikers.

William Sterckmans
Research Manager
Barometer & Opinion
Research Department
Dedicated Research
wsterckmans@dedicated.be

HET BEHEER VAN DE VEILIGHEID VAN WEGINFRASTRUCTUUR

DE EUROPESE RICHTLIJN 2008/96/EG IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

1 RICHTLIJN, 4 INSTRUMENTEN

Context

Richtlijn 2008/96/EG betreffende het beheer van de veiligheid van weginfrastructuur werd door het Europees Parlement goedgekeurd in november 2008. Deze richtlijn ligt in het verlengde en helpt bij de toepassing van twee documenten van de Commissie :

- Het witboek van 12 september 2001 (*"Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"*) waarin als doel vastgelegd werd het aantal doden op de Europese wegen tegen 2010 te halveren. Dat doel werd overgenomen

door de Federale Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 en door de Brusselse in 2003..

- Het Europees actieprogramma voor verkeersveiligheid (*"Terugdringing van het aantal verkeersslachtoffers in de EU met de helft in de periode tot 2010: een gedeelde verantwoordelijkheid"*) dat het doel van het witboek wil concretiseren. Na de aansporing van de weggebruikers tot een beter gedrag en het benutten van de technische vooruitgang wordt de verbetering van de infrastructuur beschouwd als 3e pijler van het verkeersveiligheidsbeleid. De Commissie vindt immers dat het vei-

ligheidsbeheer van wegen een grote marge biedt voor verbetering, die benut moet worden.

Inhoud van de richtlijn

Het doel van de richtlijn is procedures uit te tekenen om een hoog veiligheidsniveau te kunnen waarborgen over het hele trans-Europese wegennet (TEN-T). Er worden vier instrumenten aangeboden, die overeenstemmen met de verschillende fasen die een wegontwerp doorloopt.

Ze kunnen als volgt schematisch weergegeven worden :

Verkeersveiligheids-effectenbeoordeling (art. 3)	Verkeersveiligheids audit (art. 4)			Verkeersveiligheidsinspectie (art. 6)	Classificatie en veiligheidsbeheer van het operationele wegennet (art. 5)
Strategische vergelijkende analyse van verschillende oplossingen	Onafhankelijke verificatie van het ontwerp in verschillende fasen			Verificatie op het terrein	Sanering van de zones met ongevallenconcentratie
Planningsfase	Voorontwerp	Uitvoeringsplan	Vooropening	Exploitatie	
Preventief					Curatief
Eén keer			Regelmatig		Occasioneel
Nieuw ontwerp			Bestaande wegen		



Volgens de definitie in de richtlijn is de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling van toepassing op nieuwe wegen of op substantiële wijzigingen op bestaande wegen. De toepassing ervan zal wellicht zeer beperkt zijn in het Brussels Gewest.

De audits en inspecties van de verkeersveiligheid lijken veelbelovende instrumenten, gezien de resultaten in de landen waar ze reeds gebruikt worden. Ze worden hieronder toegelicht.

Voor de classificatie van de weggedeeltes met sterke ongevalconcentratie zien we een curatieve aanpak die we reeds kennen bij ons (*zwarte punten* in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, *gevaarlijke punten* in Vlaanderen en *'zones à haut risque'* in Wallonië).

Toepassingsgebied

De omzetting van de richtlijn in de regelgeving is enkel verplicht voor het trans-Europees wegennet (TEN-T). De uitbreiding van de beschikkingen tot andere wegen wordt aan de beoordeling van de lidstaten overgelaten.

Een werkgroep bestaande uit de FOD Mobiliteit en Vervoer, vertegenwoordigers van de drie Gewesten en het BIVV, werkt momenteel aan deze omzetting. Zij bepalen de federale beschikkingen die uitgevoerd moeten worden en coördineren de debatten in de drie Gewesten over de bepalingen van gewestelijke bevoegdheid. Ieder Gewest kan immers een specifiek accent leggen in de omzetting van de richtlijn.

Momenteel is een voorontwerp van ordonnantie in voorbereiding. De tekst bepaalt dat de Regering het toepassingsgebied van de richtlijn kan uitbreiden. Dat is een belangrijke uitdaging, aangezien het TEN-netwerk in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts 5,7 km wegen vertegenwoordigt. Een minimalistische omzetting zou slechts weinig toegevoegde waarde opleveren voor de huidige toestand.

REEDS VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS BIJ DE UITTEKENING VAN EEN INFRASTRUCTUURPROJECT?

Inhoud van het auditverslag

De verkeersveiligheidsaudit is een heel belangrijk instrument in een preventieve actie rond verkeersveiligheid. Het wordt gedefinieerd als *"een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik"* (art. 2, 4°).

De richtlijn werkt de methode die gevolgd moet worden, niet uit. De experimenten die in België op touw gezet werden en de internationale literatuur² geven een vrij duidelijk beeld van de inhoud en de manier waarop het auditverslag ingevuld moet worden.

Het auditverslag stipt in iedere significante fase van de vordering van een infrastructuurproject (voorontwerp, ontwerp, voorbereiding van de ingebruikname, begin van het gebruik) de elementen aan die ongevallen kunnen veroorzaken voor alle soorten weggebruikers, preciseert de aard van dat gevaar en formuleert aanbevelingen. Maar de auditor mag zich niet in de plaats stellen van de ontwerper en laat doorgaans verschillende mogelijkheden om de lacunes in het ontwerp weg te werken.

De criteria die in aanmerking genomen moeten worden voor de uitvoering van een verkeersveiligheidsaudit worden opgelijst in bijlage II van de richtlijn. Sommige criteria (ivm kwetsbare weggebruikers, overwegen, ...) zijn duidelijk niet alleen uitgewerkt voor het TEN-netwerk. De inhoud van deze bijlage is wellicht het overblijfsel van voorafgaande versies van de richtlijn, wanneer de uitbreiding van het toepassingsgebied tot andere wegen dan het TEN-netwerk ter tafel lag.

1/ <http://eur-lex.europa.eu> (Publicatieblad L 319/59)

2/ Op de website van het BIVV staan interessante links: <http://bivvweb.ipower.be/Mobil/RSA/nl/index.html>

Betrokkenen en aansprakelijkheid bij de audit

Voor iedere fase van de audit analyseert de auditor op welke manier de ontwerper de problemen aanpakt die in het auditverslag van de vorige fase aangestipt werden. De wegbeheerder (of de ontwerper) stelt een nota op over de manier waarop hij de aanbevelingen van het auditverslag verwerkt. Technische redenen of politieke keuzes (arbitrage tussen verschillende uitdagingen) kunnen de wegbeheerder ertoe brengen beslissingen te nemen die afwijken van de aanbevelingen in het auditverslag.

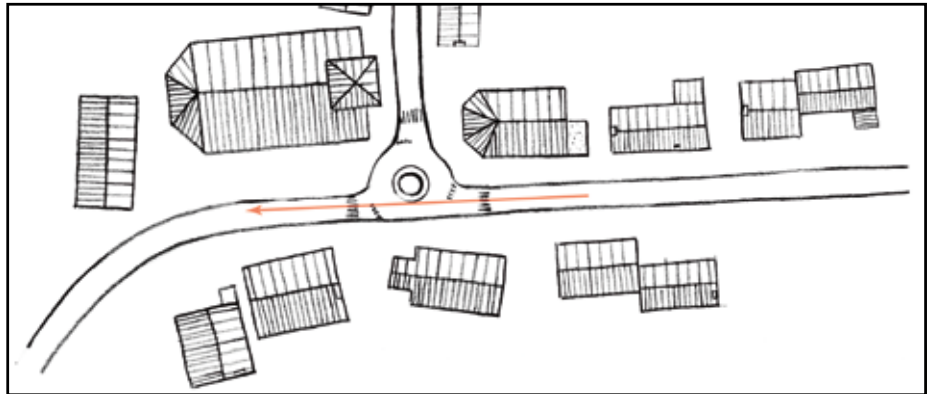
De invoering van verkeersveiligheidsaudits wijzigt de gewoontes van de ontwerpers en de wegbeheerders in het algemeen. Zij vrezen veel meer werk en verantwoordelijkheid. Weegt er meer verantwoordelijkheid op de schouders van de wegbeheerder die over een auditverslag beschikt dan van degene die daaraan voorbijgaat? De vraag zou veeleer op deze manier gesteld moeten worden: heeft de wegbeheerder zijn (beperkte) middelen adequaat gebruikt om de verkeersveiligheid op het netwerk waarvoor hij verantwoordelijk is, te optimaliseren? Als de beheerder een auditprocedure goed volbracht heeft en een coherent antwoord geleverd heeft op het verslag, zou het antwoord ja moeten zijn.

De vorming van auditoren

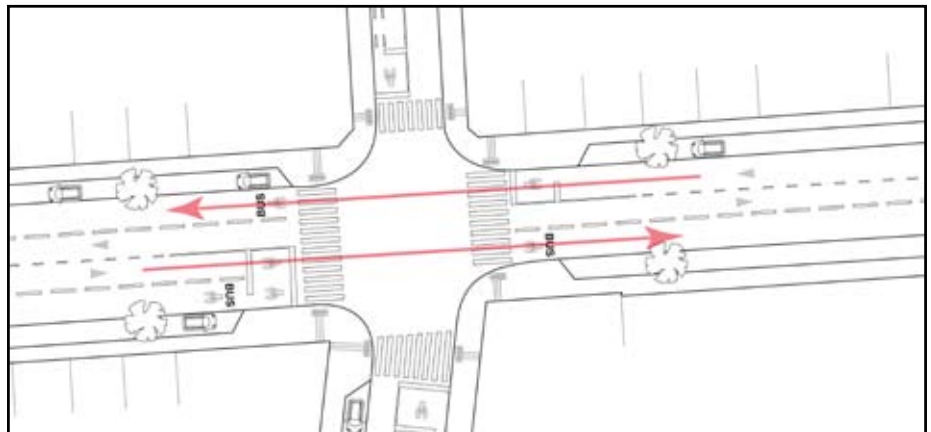
Enkel erkende auditoren kunnen een audit uitvoeren zoals vastgelegd in de richtlijn. Aangezien er in ons land geen specifieke (en voortgezette) vorming noch erkenningsprocedure bestaat, moeten het federaal niveau en de Gewesten iets uitwerken voor 19 december 2010. Het vormingsprogramma voor de auditoren moet uiterlijk op 19 december 2011 op punt staan.

Laten we hopen dat er een oplossing gevonden wordt om te vermijden dat er 3 verschillende procedures en 3 verschillende vormen uitgewerkt moeten worden.

Momenteel moet een auditor een zekere basiskennis aan de dag leggen en een



In het ontwerpstadium van de herinrichting van een T-kruispunt tot rotonde, kan de auditor de aandacht van de wegbeheerder vestigen op het risico dat een deel van het verkeer de rotonde in de verkeerde richting neemt.



De auditor kan wijzen op een conflict tussen de bussen en het overige verkeer omdat de verschuiving die aan het verkeer gevraagd wordt, niet duidelijk merkbaar is.

specifieke basisopleiding gevolgd hebben om de erkenning te verkrijgen. Daarna moet hij geregeld bijscholing volgen en een zeker aantal audits verrichten in een bepaalde periode om zijn erkenning te behouden.

Deze aanpak is coherent voor zover er voldoende audits uitgevoerd moeten worden, zodat er voldoende knowhow verworven kan worden. Daartoe mogen de auditprocedures niet beperkt worden tot het TEN-netwerk.

Wij stippen ook aan dat hoewel de richtlijn het heeft over een 'aangestelde auditor', de audits in de praktijk altijd door een team uitgevoerd worden (algemene auditoren en geen groep specialisten).

Onafhankelijkheid

Een audit wordt gedefinieerd als een 'onafhankelijke' controle, maar de richtlijn definieert niet wat onder die term verstaan wordt. Een externe auditor biedt de beste waarborg voor onafhankelijkheid. Dat is op zich niet voldoende om de kwaliteit van het werk te waarborgen, maar wel om een zekere neutraliteit te waarborgen. Een interne audit bij de administratie is niet uitgesloten, voor zover de auditor onafhankelijk is van het doorgelichte project. De lidstaten (en de regio's) moeten bepalen welk niveau van onafhankelijkheid aanvaardbaar is en dat kan eventueel variëren in functie van de aard van het project.



Het straatmeubilair wordt in de looplijnen van de voetgangers geplaatst of belemmert de zichtbaarheid, ten koste van de veiligheid van alle voetgangers. Dit soort probleem is moeilijk te zien op plan, omdat het meubilair er doorgaans niet op staat of ter plaatse nog aangepast wordt. Enkel een inspectie op het terrein kan dit probleem aan het licht brengen.

VERKEERSVEILIGHEIDS- INSPECTIE : WELKE PLAATS MOET DEZE KRIJGEN ?

Terwijl de eerste fasen van de audit op plannen gebaseerd zijn, wordt de inspectie van de verkeersveiligheid op het terrein uitgevoerd op een weg die in gebruik is.

Volgens de richtlijn is de verkeersveiligheidsinspectie *“een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid”* (art. 2, 7°). Die definitie is restrictiever dan wat doorgaans uit de literatuur blijkt³. De regelmatige inspectie van een weg die vooraf aan alle fasen van een verkeersveiligheidsaudit onderworpen werd, kan zich beperken tot *“de gebreken waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn”* en een vereenvoudigd inspectierapport. Dat geldt niet voor de inspectie van een weg die vrij oud is en waaraan af en toe werken uitgevoerd werden, soms zon-

der enige coherentie. In dat geval zou de structuur van het inspectieverslag veeleer moeten lijken op die van een auditverslag en zou de inspecteur dezelfde knowhow moeten hebben als een auditor verkeersveiligheid.

De fasen 3 (voorbereiding van de ingebruikname) en 4 (begin van het gebruik) van een verkeersveiligheidsaudit worden overigens op het terrein uitgevoerd, net zoals een *“diepgaande”* verkeersveiligheidsinspectie (om een verschil te maken met wat wij de in de richtlijn vastgelegde *“periodieke”* inspectie zullen noemen)

De richtlijn preciseert dat de periodieke verkeersveiligheidsinspecties uitgevoerd moeten worden door een *“bevoegd orgaan”* (zonder dat orgaan te definiëren) en *“voldoende regelmatig”*. Zo wou het Europees parlement de lidstaten die reeds een inspectieprocedure hadden, de mogelijkheid bieden om hun huidige methode te blijven toepassen. Dat verklaart waarschijnlijk de beperkte definitie van de verkeersveiligheidsinspectie in de richtlijn.

Wat belangrijk is, is dat ieder instrument weldoordacht gebruikt wordt: de periodieke inspectie is van toepassing op infrastructuren die reeds in het begin een audit verkeersveiligheid ondergingen. Een grondige inspectie zal nuttig zijn voor een infrastructuur die sinds een zekere tijd geen volledige herinrichting ondergaan heeft.

UITDAGINGEN EN VOORUITZICHTEN

Preventieve instrumenten als audits en verkeersveiligheidsinspecties krijgen vorm. Methodes en procedures worden verfijnd. Iedereen krijgt een beeld van de voordelen, maar ook van de begrenzungen. Een eerste uitdaging is correct de deur te openen voor audits en verkeersveiligheidsinspecties, om die niet te beperken tot het TEN-netwerk, en hun een plaats te bieden in het arsenaal van instrumenten die ter beschikking gesteld worden van de administratie.

Een tweede uitdaging is knowhow op te doen en te organiseren, opdat deze audits en inspecties degelijk zouden worden uitgevoerd. Wat de vormingen en de evaluatie van de kwaliteit betreft, is er nog heel wat werk aan de winkel. Het Brussels Gewest moet erover waken dat er expertise verworven wordt voor de stad, maar ook voor de analyse van de wegen daarbuiten. De projectleiders en tekenaars van de administratie zullen vertrouwd moeten geraken met deze nieuwe instrumenten. Waarschijnlijk zal, net zoals in het buitenland, de globale kwaliteit van alle projecten stijgen, ook degene die niet aan een audit onderworpen werden. De kwaliteit van de auditverslagen hangt ook af van de onafhankelijkheid van de auditoren ten opzichte van het geanalyseerde ontwerp. En de definitie van dat niveau van onafhankelijkheid maakt deel uit van deze tweede uitdaging.

Een derde uitdaging is financieel. Voor een verkeersveiligheidsaudit vormen de rechtstreekse (audit) en de onrechtstreekse kosten (wijzigingen van het project en meerkost voor inrichtingen) doorgaans tussen 1 en 2 % van het totale budget van het project⁴. Dat percentage is omgekeerd evenredig met de omvang van het project. De kosten-batenanalyse van de audit of verkeersveiligheidsinspectie in het buitenland is doorgaans gunstig of zeer gunstig, hoewel vergelijkingen delicaat zijn. Maar in de huidige verdeling van de bevoegdheden komt de opbrengst van een investering in audit en inspectie niet noodzakelijk toe aan degene die de kosten draagt ... daarover moet nog een debat gevoerd worden.

Benoît Dupriez
Departement Mobiliteit en
Infrastructuur

INFO
Belgisch Instituut voor de
Verkeersveiligheid > www.bivv.be
benoit.dupriez@ibsr.be

^{3/} Inspectie verkeersveiligheid: stelselmatige controle in situ van een bestaande weg om de gebreken te inventariseren die tot zware ongevallen kunnen leiden (AIPCR)

^{4/} Zie ondermeer: SWOV Fact sheet (2009), The Road Safety Audit and Road Safety Inspection.

INVOERING VAN HET NIEUWE RIJBEWIJS

“ HET PROJECT MERCURIUS ”

De Europese richtlijn 2006/126/EG legt de lidstaten de invoering van een rijbewijs bankkaartmodel op tegen 19 januari 2013. Ook de centrale databank van de rijbewijsgegevens, die reeds sedert 1998 bestaat, is aan vernieuwing toe. Daarom werd het project Mercurius opgestart, dat ervoor moet zorgen dat de overgang van het oude papieren rijbewijs naar het nieuwe model vlekkeloos verloopt.





De verplichtingen die Europa aan de lidstaten oplegt, zijn drieërlei:

1. de invoering van een uniek model
2. de verhoging van de verkeersveiligheid
3. consultermogelijkheden door andere autoriteiten

De invoering van een uniek model

Totnogtoe krijgt eenieder die een nieuw rijbewijs aanvraagt, een papieren document. Uiteraard zijn de nadelen hiervan legio: het risico op fraude, diefstal, fouten en vervalsing is groot. Bovendien heeft elke lidstaat zijn eigen document en circuleren er tientallen modellen van geldige rijbewijzen binnen de Unie, wat de controle door de ordediensten niet vergemakkelijkt. Vanaf januari 2013 moet elke lidstaat een rijbewijs afleveren volgens een vooraf bepaald model, met vastgelegde veiligheidsvoorzieningen en een beperkte administratieve geldigheidsduur.

In België wordt geopteerd voor een geldigheid van 10 jaar (de Europese richtlijn stelt een maximum van 15 jaar). De voorwaarden om een rijbewijs te verkrijgen, blijven uiteraard behouden. Het nieuwe rijbewijs zal het model hebben van een bankkaart en zal geen chip bevatten. Alle gegevens zullen worden bewaard in een nieuwe kruispuntbank "rijbewijs", die geraadpleegd kan worden door alle erkende diensten, zoals de politie.

De verhoging van de verkeersveiligheid

De veiligheid op de weg moet verbeterd worden door een goed zicht te krijgen op de exacte en volledige gegevens die de basis vormen voor het al dan niet uitgeven of hernieuwen van een rijbewijs (gegevens betreffende het verval van het

recht tot sturen, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid, enz.). Daarom wordt er voorzien in een nieuw gecentraliseerd systeem waar de gegevens op een coherente manier worden opgeslagen.

Consultermogelijkheden door andere autoriteiten

In de toekomst zullen ook de buitenlandse autoriteiten de gegevens met betrekking tot het rijbewijs kunnen consulteren, om rijbewijstoerisme tegen te gaan, gestolen rijbewijzen op te sporen en zo fraude te voorkomen. De status van het rijbewijs zal eveneens ter beschikking worden gesteld in andere landen, om de veiligheid op de weg te verhogen.

De richtlijn voorziet eveneens in de ontwikkeling van een operationeel EU-rijbewijzenetwerk, weliswaar zonder vooropgestelde datum. Niettemin zal België tegen die tijd alle voorbereidingen getroffen hebben voor de nieuwe kruispuntbank. Een dergelijke kruispuntbank is immers noodzakelijk voor het invoeren van een rijbewijs met punten.

IMPLEMENTATIE IN BELGIË

Het project wordt in België geleidelijk ingevoerd, d.w.z. dat er van start wordt gegaan met een aantal testgemeenten.

17 gemeenten zullen vanaf de tweede helft van dit jaar het nieuwe rijbewijs in bankkaartmodel afleveren aan de burger. Het gaat hier om de nieuw af te leveren rijbewijzen, de duplicata en de vernieuwingen. Vermits deze invoering gepaard gaat met een nieuw informaticasysteem, zal deze gefaseerde implementatie de informatici de kans geven om de database en de antwoordtijden te optimaliseren voordat de overige 572 gemeenten ook in productie gaan.

Op 1 januari 2013 zal de overschakeling compleet zijn.

Vanaf dan kan begonnen worden met de massale omwisseling van de zes miljoen reeds in omloop zijnde rijbewijzen.

De burger zal worden uitgenodigd door de gemeente om zijn rijbewijs in te wisselen voor het nieuwe model. Dit zal in de mate van het mogelijke parallel verlopen met de vernieuwing van de identiteitskaart, zodat de burger zich slechts eenmaal naar de gemeente moet begeven voor beide documenten.

Zodra het nieuwe rijbewijs werd afgeleverd, wordt het oude model vernietigd.

De burger zal zijn rijbewijs in de toekomst kunnen aanvragen in het examen-centrum, in de gemeente en zelfs van bij hem thuis via een beveiligde internetverbinding.

De administratieve vereenvoudiging is zowel voelbaar voor de gemeentelijke administratie (minder papieren dossiers) als voor de burger (nog slechts één bezoek aan de gemeente). De burger kan te allen tijde de gegevens van zijn rijbewijs opvragen via een online applicatie "Mijn rijbewijs".

Anny Matthys
Attachee

Dienst Rijbewijzen

Nuttige links: www.mobiliteitsgids.be

EEN GESLAAGDE ACTIE

“ NAAR SCHOOL / NAAR HET WERK - ZONDER AUTO ! ”

In 2008 riep Mobiel Brussel, naar aanleiding van de Europese autovrije dag, in samenwerking met de MIVB, de NMBS, De Lijn, TEC Brabant-Wallon, Pro Velo, Ateliers de la rue Voot, Carpoolplaza en Leefmilieu Brussel, een initiatief in het leven “Naar school / naar het werk - zonder auto!”. Het doel was een alternatieve mobiliteit te promoten zonder wagen in de Brusselse bedrijven en scholen.

Op 4 december 2009 vond een debriefing plaats van de tweede editie van de actie en het bleek een geslaagd evenement. Meer dan 55.000 werknemers en 10.000 scholieren waren erbij betrokken. 80 % van de deelnemers vonden het een goed initiatief (meer dan de helft van hen vond het zelfs uitstekend).

Naar aanleiding van de Europese auto-loze dag op 22 september 2009 verzocht Mobiel Brussel alle scholen en alle grote bedrijven die een vervoerplan ingediend hebben, om hun eigen auto-vrije dag te organiseren om een andere mobiliteit te 'proeven'.

- **34 bedrijven** zijn erop ingegaan en hebben acties op het getouw gezet, zoals een pendeldienst, terbeschikkingstelling van niet-gepersonaliseerde Villo-abonnementen, de sluiting van de bedrijfsparking, ...
- Er deden ook **30 scholen** mee, die spoorden de ouders aan om hun kinderen anders naar school te brengen dan met de wagen, aan de hand van allerlei acties, zoals ontbijten, uitstappen,

10 TON CO₂ VOORKOMEN !

Mobiel Brussel heeft een raming gemaakt van de milieu-impact van deze actie voor de bedrijven: er werd 10 ton minder CO₂ geproduceerd. Meer dan 90 % van de ingeschreven automobilisten gebruikten een duurzame verplaatsingswijze om op 22 september naar hun werk te gaan.

Voor de scholen werd de milieuwinst becijferd op 10 tot meer dan 50 % minder autogebruik.

EEN SPECIFIEKE WEBSITE

Om de bedrijven en scholen die de uitdaging aangingen, te helpen heeft Mobiel Brussel in 2009 een website samengesteld waar men kon opgeven welke verplaatsingswijze de werknemers en de scholieren op 22 september kozen.

De website bleek nog moeilijk bruikbaar in de scholen, maar werd goed gebruikt door de bedrijven en registreerde meer dan 4.000 antwoorden

MEER INFO ?

Voor scholen :

Christine Heine
Mobiel Brussel
Tel.: 02 204 19 23
chheine@mbrc.irisnet.be

Voor bedrijven :

Dephine Bauchau
Mobiel Brussel
Tel.: 02 204 19 10
dbauchau@mbrc.irisnet.be



Deelnemende bedrijven:

Altran, Art & Build, Boehringer-Ingelheim, Comité van de Regio's, Dexia Bank, Dexia Insurance Belgium, Elia, Europees Economisch en Sociaal Comité, FOD Binnenlandse Zaken, Leefmilieu Brussel, Nationaal Verbond van Socialistische Mutualiteiten, Partena HR & Partena Kinderbijslag, Philips Brussel, Randstad, Rekenhof, Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie, Kliniek Ste-Anne St-Remi, Solvay, UCL, ULB, Universitair Ziekenhuis Brussel, Universitair Ziekenhuis Saint-Luc, Universitaire Faculteit Saint-Louis, Vivaqua, VUB, BNP Paribas Fortis, AG Insurance, Cofely Services, MIVB, Iris Ziekenhuizen Zuid, Rijksdienst voor Pensioenen, Bank Degroof en ONE

Deelnemende scholen:

Ecole Cateau-Aurore, gesubsidieerde gemeentelijke basisschool Scheut, Ecole des 7 Bonniers, basisschool 't Plant'-Zoentje, Ecole La Source, Athénée Royal de Ganshoren, Institut Marius Renard, Collège Saint-Hubert, Ecole communale de Stockel, Ecole Dachsbeck, Ecole Les Bruyères, GBS Vande Borne, Parkschool Vorst, K.A. Anderlecht, HA Karel Buls, GVBS De Groene school, Hendrik Conscience, K.A. Emanuel Hiel, BSGO t'Overbeek, Maria Boodschap, BSGO De Goudenregen, Kristus Koning Assumpta, St-Jozefschool, St-Albertusschool, St-Niklaasinstituut, Maria Boodschaplyceum, Ecole Saint-Henri.

EEN NETWERK VAN BRUSSELSE MOBILITEITS- ADVISEURS (CEMA)

Sinds 2001 organiseert Mobiel Brussel vormingen voor mobiliteitsadviseurs, die heel veel bijval kennen. Op 10 december 2009 startte het gewestbestuur een platform waar deze mobiliteitsspecialisten hun ervaringen kunnen delen en hun kennis kunnen bijschaven. Een goede gelegenheid ook om de samenwerking te versterken met de bestaande netwerken van Vlaanderen en Wallonië

WAT IS EEN MOBILITEITSADVISEUR ?

Reeds meer dan 250 personen uit gemeente- en gewestbesturen, verenigingen, politiezones, openbare-vervoersmaatschappijen, ... hebben de opleiding tot mobiliteitsadviseur gevolgd. Een mobiliteitsadviseur is een mobiliteitsdeskundige die essentiële taken vervult in zijn instelling (administratie, bedrijf, vereniging, politiek kabinet, ...): hij is de verbindingsschakel tussen de verschillende betrokken partijen op het vlak van mobiliteit, hij volgt projecten vanaf het embryonale stadium tot de uitvoering en de evaluatie, hij inventariseert disfuncties en brengt oplossingen aan, ...

INSTRUMENTEN TEN DIENSTE VAN CEMA

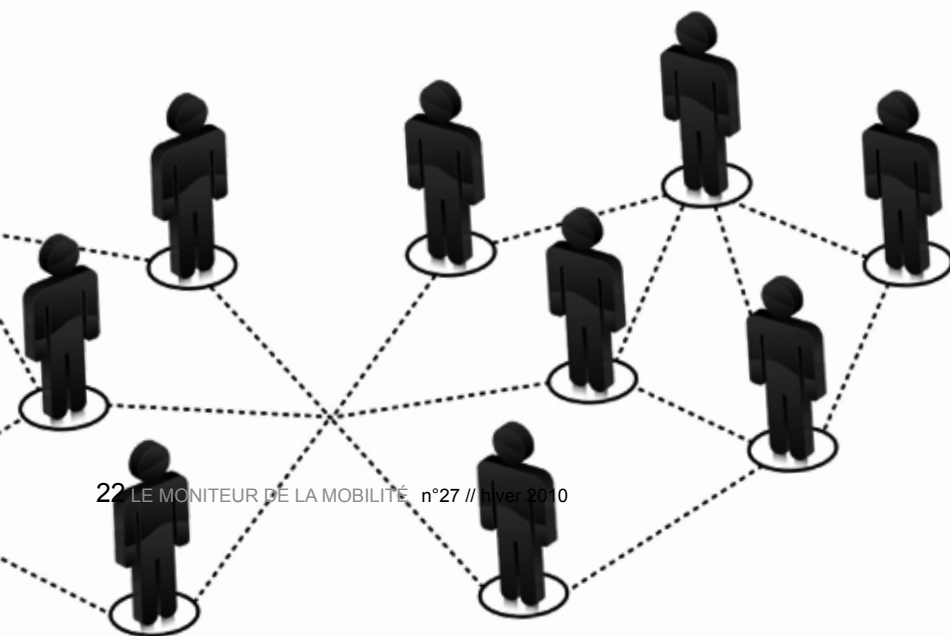
- **De Mobiliteitsgids**, een Brussels magazine omtrent mobiliteit (verschijnt 3 keer per jaar), schakel tussen de verschillende actoren inzake mobiliteit, kan gedownload worden op <http://www.avcb-vsgb.be/nl/publicaties/mobiliteitsgids.html>



- **Katern van de Mobiliteitsgids** biedt bijkomende technische toelichting over bepaalde thema's (beheer van werven, schoolvervoeren, parkeren, ...) en kan gedownload worden op bovenvermelde pagina.
- **Vormingen** die aansluiten bij de basis cursus, inpikken op de actualiteit of beantwoorden aan specifieke vragen van de CeMa.
- **Workshops**, in kleine werkgroepen worden specifieke thema's uitgediept.
- **Een website** gewijd aan mobiliteit in het Brussels Gewest biedt de CeMa een waaier aan informatie over mobiliteit en verkeersveiligheid in het Brussels Gewest: surf naar www.mobielbrussel.be
- **Een jaarlijkse ontmoeting** van de CeMa om de balans op te maken van de activiteiten van het netwerk en om impulsen te geven voor het programma van het volgend jaar.

Interesse om de opleiding tot CeMa te volgen?

Neem dan contact op met
Pierre-Jean Bertrand
of Gregory Moors,
Mobiel Brussel
02 204 19 21 - 02 204 19 31
pjbertrand@mrbc.irisnet.be
gmoors@mrbc.irisnet.be





DOEL VAN HET NETWERK

Heel wat van deze nieuwe mobiliteitsspecialisten hebben aan Mobiel Brussel te kennen gegeven dat zij hun kennis willen vervolmaken en ervaringen uitwisselen. Daarom stelt Mobiel Brussel in samenwerking met de VSGB voor de mobiliteitsadviseurs in een netwerk te structureren.

Doelstellingen van dat netwerk :

- Het mobiliteitsbeleid van de gemeenten (nieuw) leven inblazen, dankzij de uitwisseling van goede praktijkvoorbeelden.
- De CeMa bijscholen door de organisatie van seminaries, colloquia en gespecialiseerde opleidingen.
- Een gemeenschappelijke taal creëren en een groepsgeest tot stand brengen door de organisatie van bezoeken op het terrein.
- Permanente steun aan de CeMa bij hun werk dankzij advies en ondersteuning.

ADRESBOEKJE : DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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

OPROEP TOT DEELNAME

“WAAROM GEEN SCHOOLVERVOERPLAN



IN UW SCHOOL”

Al vier jaar op rij nodigt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de scholen uit om na te denken over mobiliteit en verkeersveiligheid. Meer dan 100 Brusselse scholen hebben al een Schoolvervoerplan opgesteld voor hun school. Begin 2010 worden de scholen voor de vijfde keer opgeroepen om deel te nemen aan het project. De belangrijkste doelstellingen zijn: ouders en kinderen sensibiliseren voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, de veiligheid en leefkwaliteit op weg naar en in de buurt van de school verbeteren en het gebruik van duurzame verplaatsingsmiddelen aanmoedigen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt de geselecteerde scholen de hulp van de verenigingen COREN of GREEN aan. Deze begeleiden de scholen tijdens het eerste jaar om het project op te starten.

Is uw school actief op het vlak van duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid of wil ze dat worden? Is de auto de voornaamste verplaatsingswijze van uw leerlingen en denkt u dat alternatieven mogelijk zijn? Komen de leerlingen hoofdzakelijk te voet naar school en wenst u hun veiligheid te verbeteren? Of bent u leerkracht en wenst u rond dit thema te werken in de klas? Neem dan een kijkje op www.mobielbrussel.irisnet.be (rubriek Professionelen en scholen) en/of neem contact op met Mobiel Brussel via e-mail: svp@mbhg.irisnet.be of telefonisch op het nummer 02.204.19.93 (Sofie Walschap)

LAAT DIT NIET LIGGEN !

GRATIS

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

ECOLOGISCH

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

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

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

Naam

Voornaam

Organisatie

Functie

Adres

Telefoon

E-mail

Fax

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

Naam

Voornaam

E-mail

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