

Verkeersveiligheid in Schaarbeek:

September 2019 – Evaluatie van de nota van juni 2018

Gemeente Schaarbeek

Inhoudsopgave

MET DANK AAN	2
INLEIDING	3
1. ACTUALISERING VAN DE GEGEVENS.....	4
A. ACTIE VAN DE POLITIEZONE VOOR VERKEERSVEILIGHEID	4
A. 1. <i>Cijfers voor 2018 en de eerste helft van 2019</i>	4
A.1.1. Strijd tegen overdreven snelheid	5
A.1.2. Strijd tegen risicogedrag.....	9
A.1.3. Strijd tegen alcohol achter het stuur	10
A.1.4. Strijd tegen gevaarlijk en asociaal parkeren.....	11
A.2. <i>Een betere strategische oriëntatie voor een betere verkeersveiligheid</i>	13
A.2.1. Oriëntatie en versterking van de verkeersveiligheidsteams	13
A.2.2. Een nieuwe manier van werken: het project Rode Assen.....	13
A.3. <i>Doelgerichte operationele acties</i>	15
A.3.1. Strijd tegen “straatraces” op openbare plaatsen.....	15
A.3.2. CIAO-operaties.....	15
A.3.3. Een politieagent aan elke school op 1 september	15
A.3.4. Het is niet enkel de eerste die telt	16
A.3.5. Sensibilisering in de scholen	16
A.3.6. Zichtbaarheid van de actieve modi.....	16
A.4. <i>Fietsbrigade</i>	16
A.5. <i>Communicatie</i>	16
B. AANPASSINGEN EN MAATREGELEN VOOR EEN BETERE MOBILITEIT	17
B.1. <i>Beveiliging van kruispunten en verkeersdrempels</i>	17
B.2. <i>Aanpassingen voor voetgangers en fietsers</i>	18
B.3. <i>Veilig naar school</i>	19
B.5. <i>Sensibilisering en preventieve radars</i>	20
B.5.1. De gemeenschapswachten, actoren voor een veiliger traject.....	20
B.5.2. Preventieve snelheidsmeters.....	20
B.6. <i>Schaarbeek Zone 30: een jaar later</i>	21
B.6.1. Communicatie en sensibilisering	21
B.6.2. Voorzieningen.....	21
2. VERKEERSVEILIGHEID IN SCHAARBEEK: TOEKOMSPERSPECTIEVEN.....	23
A. INTENSIVERING VAN DE CONTROLES	23
B. NIEUWE AANPASSINGEN.....	24
C. EEN NIEUW GEMEENTELIJK MOBILITEITSPLAN OP BASIS VAN GOOD MOVE.....	25
D. BETROKKENHEID VAN DE INWONERS	26

MET DANK AAN

Deze beleidsnota is het product van een nauwe samenwerking tussen de gemeente Schaarbeek en de politiezone Brussel-Noord.

Zonder de inspanningen van de hierna genoemde teams zou ze het daglicht niet hebben gezien:

- **de dienst Mobiliteit**
- **de dienst Wegen en zijn Studiebureau**
- **de dienst Gemeenschapswachten**
- **het Kabinet van de Burgemeester**
- **het Kabinet van de Schepen van Mobiliteit**
- **het Kabinet van de Schepen van Openbare Werken**
- **de Politiezone**

INLEIDING

In 2018 stelde de Gemeente Schaarbeek haar eerste Beleidsnota inzake Verkeersveiligheid voor. Dit document kwam tegemoet aan de groeiende bezorgdheid van het publiek en volgde op verscheidene zware ongevallen op het grondgebied van de gemeente. Sindsdien is dit thema alleen maar belangrijker geworden en wordt er dagelijks aandacht aan besteed door de politiezone en de gemeentelijke diensten, maar ook door de media en de inwoners van de gemeente.

Een jaar na de eerste beleidsnota is het nu tijd om de balans op te maken. Zone 30 is de regel geworden in Schaarbeek, de politie heeft haar werkmethoden herzien om het aantal controles drastisch op te drijven en de gemeentelijke diensten hebben verder gewerkt aan veilige wegen. Deze beleidsnota geeft een stand van zaken in verband met deze werken, die voortdurend evolueren.

Verkeersveiligheid is altijd voor verbetering vatbaar en vraagt om voortdurende waakzaamheid. Daarom worden in deze nota ook de toekomstperspectieven geschetst: een ambitieus mobiliteitsplan om rust te brengen in de woonwijken van Schaarbeek en doorgaand verkeer te bestrijden, investeringen in aanpassingen en controleapparatuur, een grotere betrokkenheid van de inwoners bij een thema dat ieder van ons aangaat.

Samen met de politie en de gemeentelijke diensten kunnen we ijveren voor een realistisch en duurzaam toekomstperspectief inzake verkeersveiligheid. Een veiligere mobiliteit maakt de stad serener en aangener om in te leven. Dat is ons doel en we zullen er alles aan doen om de best mogelijke resultaten te boeken.

1. ACTUALISERING VAN DE GEGEVENS

A. Actie van de politiezone voor verkeersveiligheid

A. 1. Cijfers voor 2018 en de eerste helft van 2019

De gegevens in verband met alle door de politiezone gevoerde acties in de loop van het kalenderjaar worden geïnventariseerd door de Strategische Cel van de zone, en jaar per jaar grondig geanalyseerd.

Vandaag beschikken we dus over volledige cijfers voor 2018 en gedeeltelijke cijfers voor de maanden januari tot mei (en soms juli) 2019. Het spreekt voor zich dat we de volledige cijfers voor 2019 zullen voorstellen in de loop van het eerste kwartaal van 2020: gezien de huidige trends, mogen we verwachten dat de positieve evolutie van deze resultaten zich zal voortzetten.

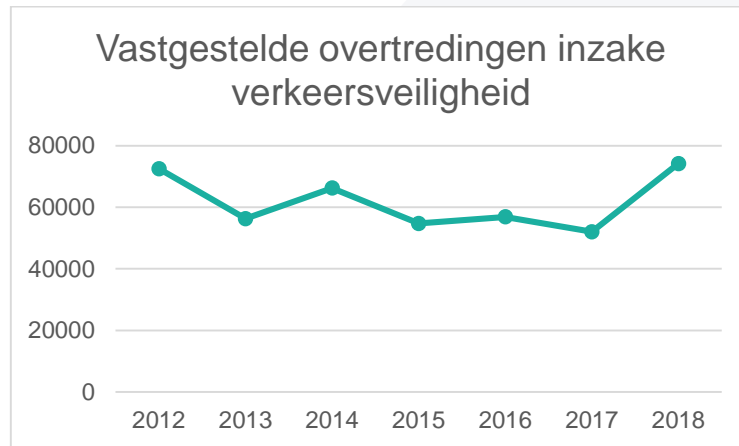
Begin 2018 startte de politiezone met een herziening van haar werkmethoden (dit punt zal in detail worden behandeld in een volgend deel), **om het politiewerk op het gebied van verkeersveiligheid aanzienlijk efficiënter te maken**. Naar aanleiding van deze nieuwe werkmethoden zien we in de cijfers voor 2018 een **duidelijke kwalitatieve sprong**: de komende jaren zou er minder ruimte voor verbetering kunnen zijn, maar het werk van de teams zal gericht blijven op een zo groot mogelijke doeltreffendheid.

Hoewel meer overtredingen worden vastgesteld, betekent dit niet noodzakelijk dat de wegcode minder wordt nageleefd. **Meer controles gaan hand in hand met meer vaststellingen van overtredingen**: hopelijk zullen weggebruikers hun gedrag aanpassen dankzij deze toename van het aantal controles, zodat de regels beter worden nageleefd.

In het algemeen noteren we in 2018 **een stijging van het aantal vastgestelde overtredingen met 43%** ten opzichte van 2017 - een duidelijk bewijs van de doeltreffendheid van de nieuwe werkmethoden. In 2018 was het verbaliseringsniveau het hoogst sinds 2012, maar de eerste voorlopige cijfers voor het begin van 2019 lijken deze trend te bevestigen of zelfs te versterken. Deze evolutie is te zien in de onderstaande grafiek. Hierbij moet worden opgemerkt dat de daling tussen 2015 en 2017 toe te schrijven is aan strengere veiligheidsmaatregelen van de ordediensten naar aanleiding van aanslagen, met als gevolg een geringere aanwezigheid op het terrein.

Evolutie van de verkeersovertredingen – Jaren 2016 – 2017 – 2018 (zonder de ongevallen)

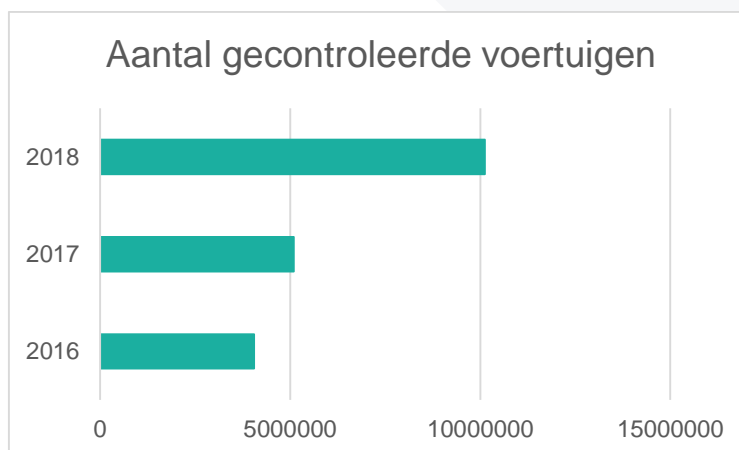
Bron: ISLP



In heel het Brussels Gewest bedraagt het aantal ongevallen met lichamelijke letsels 3,2 op duizend inwoners voor 2018. In de zone Brussel-Noord bedraagt dit cijfer 2,5 op duizend. De door VIAS geanalyseerde officiële gegevens leveren nog geen informatie op voor 2019; maar op basis van de cijfers van de zone stellen we vast dat het aantal ongevallen met lichamelijke letsels met 7% is gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2018 (januari-mei). In plaats van onszelf te feliciteren met dit cijfer beschouwen we dit als een indicatie van de noodzaak om niet alleen de politieacties voort te zetten, maar ook de interventies van andere gemeentelijke diensten, om dit cijfer verder te doen dalen.

A.1.1. Strijd tegen overdreven snelheid

Overdreven snelheid is een van de voornaamste bronnen van onveiligheid in de stad en de hoofdoorzaak van verkeersongevallen. Daarom werd een bijzondere inspanning geleverd om overdreven snelheid te controleren en verbaliseren. **Met iets meer dan 4 miljoen controles in 2016 en meer dan 10 miljoen in 2018, steeg het aantal gecontroleerde voertuigen met 150% op twee jaar tijd.**

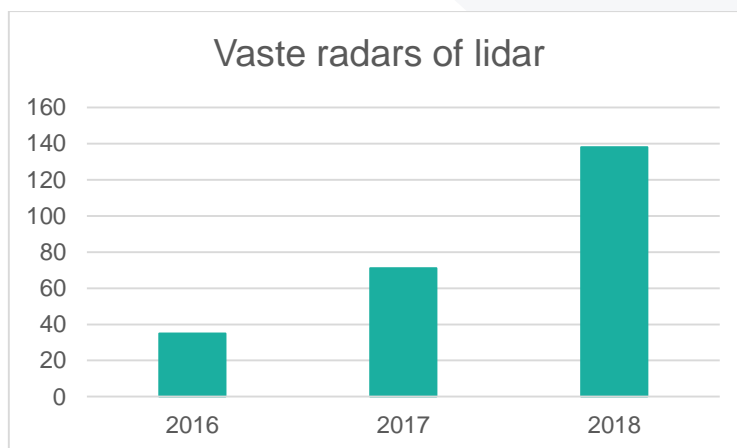
Aantal gecontroleerde voertuigen – Jaren 2016 – 2017 – 2018

De politiezone beschikt over **diverse controletechnieken**, waardoor systematisch toezicht kan worden uitgeoefend op plaatsen waar snelheid een chronisch probleem is, of om repressief op te treden op specifieke plaatsen. De volgende hulpmiddelen zijn beschikbaar:

- **TMS (Traffic Measurement System):** deze zeer discrete kastjes worden in de straten geplaatst om de gereden snelheden te meten. Hiermee kunnen de werkelijke snelheden worden gemeten, maar geen processen-verbaal worden opgemaakt. Op basis van de geregistreerde gegevens kunnen andere, strengere maatregelen worden genomen.
- **Preventieve radars:** de politiezone beschikt over acht preventieve radars, die in de straten kunnen worden geplaatst waar overdreven snelheid wordt vermoed. Met deze preventieve radars kan de situatie worden geobjectiveerd alvorens strengere maatregelen te overwegen. Ze hebben ook een positief effect op de gereden snelheden door bestuurders te sensibiliseren voor snelheidsbeperkingen.
- **Mobiele radars:** controletoestellen aan boord van een anoniem voertuig, om discrete en mobiele controles uit te voeren. Deze radars worden geplaatst afhankelijk van de prioriteiten die door de zone worden bepaald en op basis van aanvragen van de gemeente of klachten van buurtbewoners. Bijzondere aandacht wordt besteed aan schoolomgevingen; een team van de radardienst staat namelijk elke week aan een school in Schaarbeek om bestuurders aan te sporen de zone 30 te respecteren.
- **Vaste radars:** momenteel staan er 11 vaste radars in Schaarbeek. Vier daarvan werden in april 2019 geplaatst, om de verkeersveiligheid te verbeteren op de Haachtsesteenweg, een prioritaire as voor de Gemeente en de politiezone.
- **Lidar:** dit verplaatsbare toestel wordt uitgeleend door het Gewest en geplaatst op gewestwegen. Het kan flitsen in beide richtingen. Dankzij de aankoop van nieuwe apparatuur door het Gewest, kon het aantal controles in 2018 en 2019 sterk worden opgedreven (tussen 2016 en 2018 verviervoudigde het aantal lidar-controles).
- **Trajectcontrole:** een trajectcontrole meet de gemiddelde snelheid tussen twee punten, in plaats van de snelheid op een bepaald punt. De eerste trajectcontrole van Schaarbeek werd op de Leopold III-laan geïnstalleerd en werkt sinds het einde van 2018: sinds de installatie ervan kon al een sterke daling van het aantal gevallen van overdreven snelheid worden vastgesteld. Dit bewijst dat het systeem zijn doelstellingen haalt.

De Gemeente en het Politiecollege overwegen de aankoop van extra apparatuur: deze toekomstprojecten worden uitgewerkt in deel II.A. van deze beleidsnota.

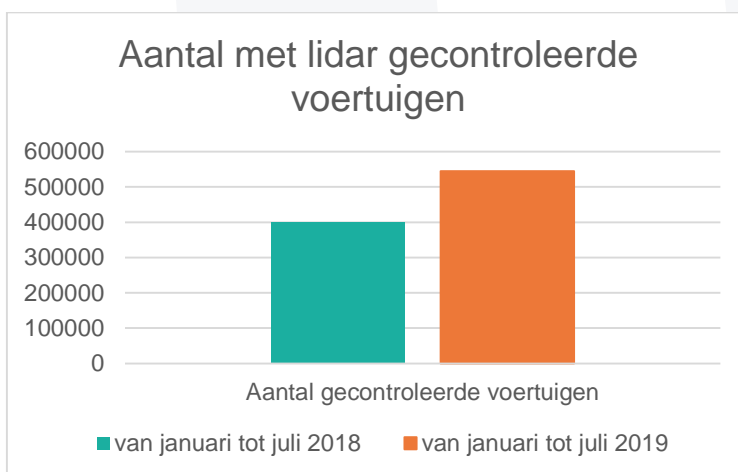
Aantal controles met een vaste radar of lidar – Jaren 2016 – 2017 – 2018



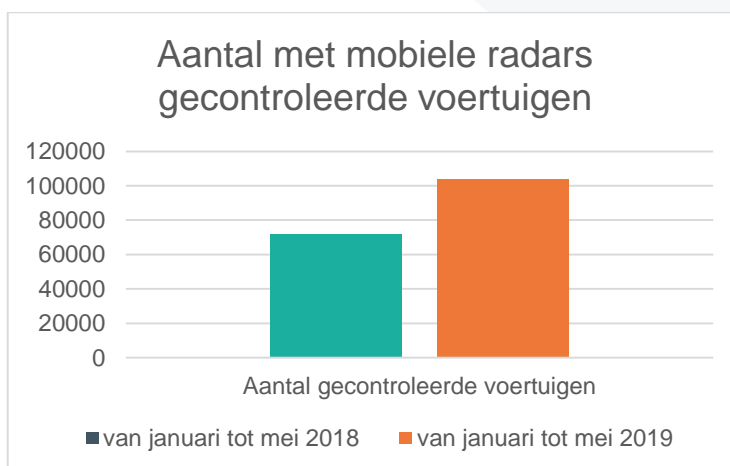
Aantal met een vaste radar gecontroleerde voertuigen – Januari tot mei 2018 en 2019



Aantal met lidar gecontroleerde voertuigen – Januari tot juli 2018 en 2019



Aantal controles met een mobiele radar



Jaar	Jan-Dec 2016	Jan-Dec 2017	Jan-Dec 2018	Jan-Mei 2019	Evolutie 2016 - 2018
Aantal operaties met een mobiele repressieve radar	230/	242/	396/	238/	+ 72%
Aantal controles in zone 30 met een mobiele radar	101/	110/	185/	156/	+ 83%
Aantal gecontroleerde voertuigen	134.744/	140.167/	207.658/	104.067/	+ 54%

Evolutie van de vastgestelde snelheidsovertredingen – Jaren 2016 – 2017 – 2018

Bron: ISLP



Uit al deze cijfers blijkt een sterk stijgende trend: **tussen 2013 en 2018 vermenigvuldigde het aantal vastgestelde overtredingen met 4,3**. Deze resultaten zijn toe te schrijven aan de nieuwe organisatie van de diensten (waarop dieper zal worden ingegaan in deel A.2.) en aan de aankoop van apparatuur die mogelijk werd gemaakt door de verhoging van de dotatie voor de politiezone. Dit bedrag van 700.000 euro, uitsluitend bestemd voor de verkeersveiligheid, hielp om extra agenten aan te werven voor de radardiensten en patrouilles, om voertuigen aan te kopen (waaronder één met automatische nummerplatherkenning), om een lidar te huren naast de radar die al wordt geleend van het Brussels Gewest en om fietsen, 3 TMS, 4 preventieve radars en 40 samplings (ademtesters) aan te kopen.

A.1.2. Strijd tegen risicogedrag

Evolutie van de overtredingen inzake verkeerslichten – Jaren 2016 – 2017 – 2018

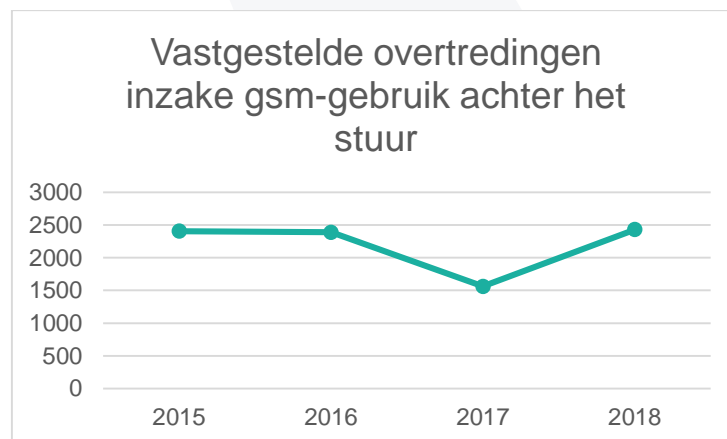
Bron: ISLP



Voor 2018 had de politiezone zich tot doel gesteld om het aantal vastgestelde overtredingen inzake verkeerslichten met 40% te doen stijgen ten opzichte van 2017. Dit cijfer steeg uiteindelijk tot 96%.

Evolutie van de overtredingen inzake gsm-gebruik achter het stuur – Jaren 2016 – 2017 – 2018

Bron: ISLP



Voor 2018 had de politiezone zich tot doel gesteld om het aantal vastgestelde overtredingen inzake gsm-gebruik achter het stuur met 20% te doen stijgen ten opzichte van 2017. Dit cijfer steeg uiteindelijk tot 55%.

Evolutie van de overtredingen inzake gordeldracht en aanwezigheid van een kindersitje

Jaren 2016 – 2017 – 2018

Bron: ISLP



Voor 2018 had de politiezone zich tot doel gesteld om het aantal vastgestelde overtredingen inzake gordeldracht met 20% te doen stijgen ten opzichte van 2017. Dit cijfer steeg uiteindelijk tot 92%.

A.1.3. Strijd tegen alcohol achter het stuur

In 2018 werden 9.708 ademtests afgenomen: dit komt neer op een dagelijks gemiddelde van 27 ademtests. Tussen 30/11/2018 en 28/01/2019 liep de campagne “BOB = altijd nul op”. Begin juni 2019 en voor heel de zomer werd een nieuwe campagne met dezelfde naam gelanceerd, samen met een weekend zonder alcohol (begin juni) en een specifieke Bob actie (tussen 15 en 19 augustus). Naast deze acties organiseerde de politiezone verscheidene “Highsky”-acties (alcohol en drugs achter het stuur) in het kader van de actie “Traffic a matter of everyone”.

A.1.4. Strijd tegen gevaarlijk en asociaal parkeren

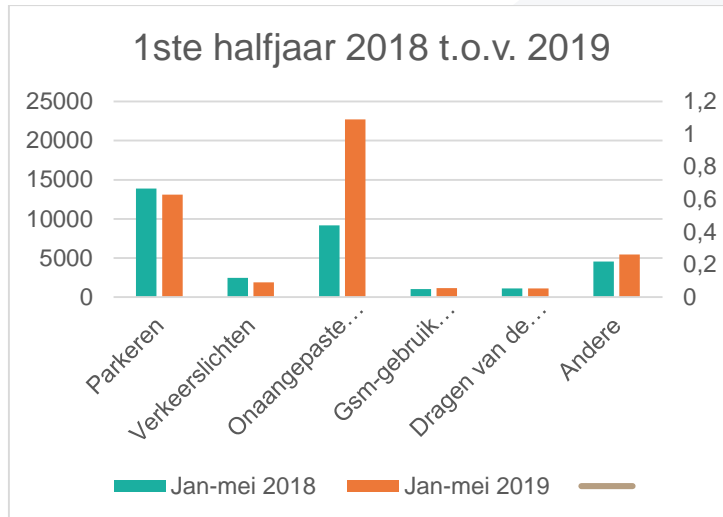
Volgens een peiling uit 2017 is gevaarlijk parkeren een groot wijkprobleem voor 62% van de ondervraagden. Deze problematiek heeft dus extra aandacht gekregen, met als resultaat een voortdurende stijging van het aantal straffen.

Evolutie van de overtredingen inzake parkeren – Jaren 2016 – 2017 – 2018

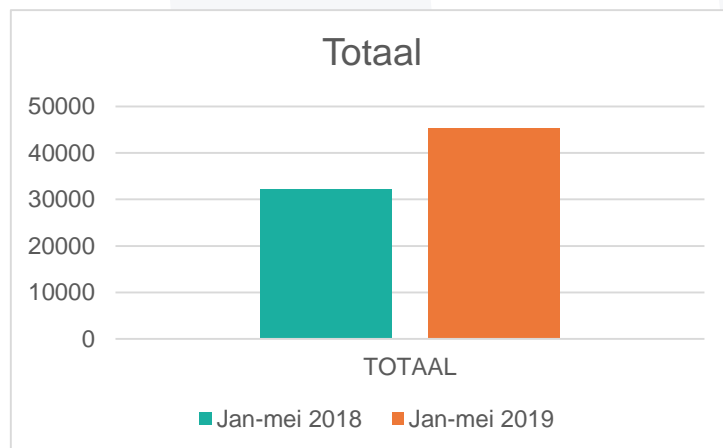


Risicodrag – Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen – Per categorie

Verkeersovertredingen in 2018 t.o.v. 2019	Jan-Mei 2018	Jan-Mei 2019
Parkeren	13.892/	13.093/
Verkeerslichten	2.458/	1.885/
Onaangepaste snelheid	9.185/	22.705/
Gsm-gebruik achter het stuur	1.006/	1.139/
Dragen van de gordel + kinderzitje	1.086/	1.120/
Andere	4.536/	5.426/



Risicogedrag – Evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen – Totaal alle categorieën



A.2. Een betere strategische oriëntatie voor een betere verkeersveiligheid

De cijfers in het voorgaande deel weerspiegelen de wens van het Politiecollege van de zone Brussel-Noord om van verkeersveiligheid een prioriteit te maken. **Om deze resultaten te bereiken werden de werkmethode van de politiezone aangepast en strategisch georiënteerd:** aantal medewerkers, instructies, verduidelijking van de procedures, ... Dit deel zal over deze gewijzigde methodes gaan.

A.2.1. Oriëntatie en versterking van de verkeersveiligheidsteams

Het personeelsbestand voor de functie verkeer is gevoelig gestegen. Het organiek kader van de politiezone uit 2008 voorziet in totaal 99 personeelsleden. Begin 2018 telde de verkeersdienst 52 personeelsleden (ofwel 53,6% van het voorziene personeel); in juni 2019 waren er 66 personen actief (ofwel 64% van het voorziene totaal). Voor het einde van het jaar zouden nog tien personen moeten worden aangeworven, op voorwaarde dat de nodige profielen kunnen worden gerekruteerd.

Het personeelsbestand van de radardienst, belast met snelheidscontroles, werd uitgebreid: van twee medewerkers in 2017 steeg het naar 5 vaste medewerkers en 5 polyvalente medewerkers in september 2018. Het gevolg van deze uitbreiding is een stijging van het aantal controles en een verbetering van de administratieve opvolging van de vaststellingen. En omdat een controle enkel zin heeft als de opvolging ervan verzekerd is, werd in april 2019 een Gewestelijk Verwerkingscentrum voor verkeersovertredingen opgericht. Dit zorgt voor een veel efficiëntere opvolging van processen-verbaal. Dit Centrum maakt het onder andere mogelijk om grote aantallen processen-verbaal te beheren die na de invoering van de trajectcontrole op de Leopoldlaan werden opgesteld. Negen nieuwe personen werden aangeworven, waardoor de fietsbrigade nu 11 personen telt.

De personeelsuitbreiding ging gepaard met een **grotere sensibilisering van de vijf commissariaten van de politiezone met betrekking tot dit prioritaire thema.** Elk commissariaat moet regelmatige acties voorstellen die specifiek verband houden met de naleving van de wegcode. Daarnaast treden de medewerkers van andere operationele diensten (interventiedienst, ...) ook op in het kader van verkeersveiligheidsstaken (alcoholcontroles, parkeren, ...). In 2018 werd dan ook bijna 50% van de overtredingen vastgesteld door andere functies dan de functie verkeer.

In het algemeen herzag de politiezone haar methoden om efficiënter te worden: er werd een grondige analyse gemaakt van de beschikbare gegevens en prioritaire thema's, om doelgerichte acties te bedenken, gericht op specifieke problemen en doelstellingen.

We willen er ook op wijzen dat de politiezone heeft besloten om voor 421.120 euro te investeren in verkeersapparatuur. Met dit bedrag werden 30 elektrische fietsen, 20 draagbare toestellen, 20 ademtestkoffers, 7 bancontact-terminals en verkeerssignalisatie aangekocht. Voor 2020 zullen we de situatie moeten afwachten na de regionalisering van het Fonds voor Verkeersveiligheid.

A.2.2. Een nieuwe manier van werken: het project Rode Assen

Onaangepaste snelheid is een factor van onveiligheid: voor 2017 wordt het overigens beschouwd als de hoofdoorzaak van het onveiligheidsgevoel in de wijken; het speelt een rol bij 30% van de ongevallen met lichamelijke letsels. Gelet op deze vaststellingen **zijn snelheidscontroles een volwaardige maatregel inzake verkeersveiligheid.** Het uitgangspunt is als volgt: aangenomen wordt dat automobilisten hun gedrag aanpassen afhankelijk van hun perceptie van de kans dat ze gecontroleerd zullen worden. Om bij bestuurders de perceptie te wekken dat er een grote kans is dat ze gecontroleerd zullen worden, moet het aantal controles worden opgedreven: dat is het geval sinds begin 2018.

Uit de analyse van de cijfers voor 2018 blijkt echter dat, ondanks de drastische verhoging van het aantal controles, de door de politie vastgestelde overtredingen erop wijzen dat er nog veel snelheidsovertredingen worden begaan en dat veel sneller wordt gereden dan toegelaten. Dit betekent dat enkel het aantal controles verhogen niet volstaat om een gedragsverandering teweeg te brengen bij automobilisten.

In deze context werd het project Rode Assen op poten gezet. Dit ging eind 2018 van start en de resultaten worden geanalyseerd op het moment van schrijven. Dit project bestaat uit een strategie gericht op de prioritaire assen in Schaarbeek: als aanvulling op het grotere aantal controles op deze assen werd de communicatie rond het bestaan van deze controles opgedreven. Bedoeling is om de subjectieve kans op een controle te verhogen: als weggebruikers weten dat controles worden gehouden, zijn ze meer geneigd om hun gedrag te veranderen. Dit vergroot de impact van het project. Het uitgangspunt is dat hoe zichtbaarder de controles zijn bij de doelgroep, hoe efficiënter ze zullen zijn.

De voor dit project gekozen wegen beantwoorden aan enkele objectieve criteria, zoals de resultaten van vorige snelheidscontroles, het aantal ongevallen met lichamelijke letsels en de concentraties van kwetsbare weggebruikers. Vier Schaarbeekse wegen werden geïdentificeerd: de Leuvensesteenweg voor zone 50 en de Koninklijke Sint-Mariastraat, de Van Ooststraat en de Helmetsesteenweg voor zone 30.

In september en oktober 2018 werden snelheidsmetingen gehouden, om over gegevens op het nulpunt te beschikken. Vervolgens werd er acht maanden lang gecontroleerd, waarbij elke weg het voorwerp uitmaakte van minstens één controlefase per week. De gegevens uit deze acht maanden lange controles worden momenteel geanalyseerd om na te gaan of zich een gedragsverandering heeft voorgedaan of niet. En op basis van deze analyses kunnen extra maatregelen worden overwogen.

A.3. Doelgerichte operationele acties

De aandacht die aan verkeersveiligheid wordt besteed, is dus een transversale bekommernis van de teams van de politiezone. Maar er is ook een specifieke dienst: de dienst Verkeer. **Deze is specifiek belast met de coördinatie van de acties rond verkeer: snelheid, gevaarlijk parkeren, specifieke wijkproblemen, ...** Teams zijn dagelijks aanwezig op het terrein en kunnen naar plaatsen worden gestuurd waar problemen worden gesignaleerd door de gemeente of burgers.

De dienst Verkeer houdt ook doelgerichte operationele acties om mensen te sensibiliseren rond verkeersveiligheid, en om de regels van de wegcode te doen naleven.

A.3.1. Strijd tegen “straatracers” op openbare plaatsen

Het grondgebied van Schaarbeek is soms het toneel van “straatracers”, waarbij asociale bestuurders zeer snel en wild rijden, waarbij ze verscheidene regels van de wegcode overtreden (toegelaten snelheid, voorrangregels, verkeerslichten of rijrichting, ...).

Deze voertuigen onderscheppen is niet zo vanzelfsprekend: tussen het moment waarop de dispatching op de hoogte wordt gebracht van gevaarlijk gedrag en de aankomst van een patrouille ter plaatse, is de bestuurder wellicht al verdwenen. Daarnaast is het aantal patrouilles, vooral ‘s nachts, beperkt en worden ze soms gemobiliseerd voor andere dringende interventies.

Om efficiënt op te treden tegen dergelijk gedrag worden doelgerichte operaties georganiseerd, met medewerking van verscheidene patrouilles, verspreid over het gemeentelijke grondgebied. Alle informatie over personen die verantwoordelijk zijn voor deze straatracers, wordt verzameld: het soort voertuig, de vaak gebruikte route, de nummerplaat, enz. De bewakingscamera’s helpen ook. Deze operaties leverden al positieve resultaten op, zo kon een onverantwoorde chauffeur worden gepakt. Momenteel wordt de mogelijkheid onderzocht om het voertuig in beslag te nemen van personen die zich schuldig hebben gemaakt aan dergelijke straatracers.

Laten we van deze nota gebruik maken om eraan te herinneren dat informatie waarover burgers beschikken, waardevol is om deze intercepties te organiseren. Al wie een straatrace vaststelt en informatie hierover verzamelt, wordt uitgenodigd om de dispatching van de politie te contacteren (02/249.22.11.).

A.3.2. CIAO-operaties

CIAO-operaties zijn verkeerscontroles met een wegversperring. Het bijzondere ervan is dat **alle functies van de politie eraan deelnemen**: interventie, verdovende middelen, verkeer, hondenbrigade... Bestuurders worden gecontroleerd op alle aspecten van het rijden: verzekering, snelheid, gordeldracht voor volwassenen en kinderen, gsm-gebruik achter het stuur... Als een overtreding wordt vastgesteld, sensibiliseren de overlegassistenten de bestuurder voor het gevaar waartoe zijn gedrag kan leiden. Sensibilisering en uitleg worden dus gekoppeld aan repressie. Gedurende de 15 CIAO-acties die tijdens de laatste maanden uitgevoerd werden, werden 86 processen-verbaal opgesteld. Laat ons nogmaals herinneren dat het eerste doel van die acties is sensibilisering, niet bestraffing.

A.3.3. Een politieagent aan elke school op 1 september

Bij het begin van het schooljaar is er aan elke school een agent aanwezig om de kinderen en hun ouders te sensibiliseren voor de gevaren op de weg en voor het juiste gedrag om veilig op school te geraken.

A.3.4. Het is niet enkel de eerste die telt

Elke week wordt er aan de overkant van een school een actie gehouden om ouders en kinderen te sensibiliseren voor goed gedrag inzake verkeersveiligheid: strijd tegen foutparkeren, herinnering aan het belang van de gordel, ... Bij deze gelegenheid wordt ook een dialoog aangegaan met de schooldirectie en de oudercomités om oplossingen voor te stellen voor verkeersproblemen. Tijdens schooljaar 2018-2019 werden 29 acties georganiseerd.

A.3.5. Sensibilisering in de scholen

De politiezone heeft besloten om op verzoek van de scholen **lessen** te organiseren **over de gevaren op de weg**. Voor de leerlingen van het 5^{de} en 6^{de} middelbaar worden ook lessen voorzien om de toekomstige chauffeurs te wijzen op de gevaren van het rijden onder invloed (alcohol en drugs). Deze lessen komen er in samenwerking met de Gecentraliseerde Gerechtelijke Brigade. 17 scholen in totaal nemen deel aan dit project en jaarlijks worden ongeveer 1 000 leerlingen bereikt. In schooljaar 2018-2019 werden 24 klassen bezocht.

A.3.6. Zichtbaarheid van de actieve modi

Eind oktober, bij de overschakeling van zomer- naar wintertijd, is een actie voorzien om zwakke weggebruikers eraan te herinneren dat hun zichtbaarheid van primordiaal belang is voor hun veiligheid; deze actie mikt ook op automobilisten om hen eraan te herinneren dat zwakke weggebruikers minder zichtbaar zijn.

A.4. Fietsbrigade

Bij haar dagelijkse activiteiten wil de politie zich ook reactiever tonen en dichter bij de burger staan. **In dit verband was het al enkele jaren de bedoeling een fietsbrigade op te richten. Die wordt nu geconcretiseerd.** Op het moment van schrijven zijn de meeste leden van de fietsbrigade in dienst getreden, werd materieel besteld en is de fietsbrigade actief sinds het begin van de zomer. Het is natuurlijk nog te vroeg om definitieve conclusies te trekken, maar het ziet er alvast goed uit: nabijheid tot het publiek, reactiviteit, vlotte verplaatsingen op het terrein ...

A.5. Communicatie

De zichtbaarheid van de acties van de politiezone is een volwaardig onderdeel van de doeltreffendheid van hun werk: de perceptie van de kans om gecontroleerd te worden zet bestuurders ertoe aan om hun gedrag achter het stuur te veranderen.

De Facebook-pagina van de zone wordt met name gebruikt om bekend te maken waar mobiele controles zullen worden gehouden, om de aanwezigheid en locatie van een lidar aan te kondigen, of om posts online te zetten die herinneren aan de gevolgen van rijden onder invloed.

De website van de zone zorgt ook voor een grotere transparantie naar de burgers toe: daar vinden ze de resultaten van de belangrijkste controleacties, naast cijfers over het werk van de teams.

B. Aanpassingen en maatregelen voor een betere mobiliteit

B.1. Beveiliging van kruispunten en verkeersdrempels

Beveiligde kruispunten zijn onontbeerlijk om de zichtbaarheid van de actieve modi te verbeteren, om het risico op aanrijdingen met overstekende voetgangers te beperken, enz. **De gemeente heeft enkele jaren geleden besloten om comfortabele en veilige oversteekplaatsen te voorzien en zet regelmatig nieuwe stappen in die zin.** De onderstaande tabel toont de evolutie van deze inspanningen tussen de nota van juni 2018 en de situatie in de zomer van 2019.

Situatie in juni 2018	Situatie in juli 2019
Op 1 januari 2018 waren 405 van de 456 kruispunten onder handen genomen, waarvan 316 op de gemeentewegen (92%) en 89 op de gewestwegen (80%). De 51 gemeentelijke kruispunten die nog niet perfect beveiligd werden, zullen dit tegen eind 2019 wél zijn. Sommige zullen zo snel mogelijk voorlopig worden aangepast.	Momenteel worden de laatste kruispunten in de gemeente beveiligd. Tegen eind 2019 zullen ze allemaal beveiligd zijn.
Tussen 2012 en 2017 werden 20 kruispunten heringericht met verkeersdrempels, en op de wegen werden 10 snelheidsbegrenzers geplaatst. In 2018 werden 8 kruispunten heringericht met verkeersdrempels, en op de wegen werden 5 snelheidsbegrenzers geplaatst. De voorzieningen aan 13 scholen werden herzien.	Hieronder staan de projecten voor “kleine wegaanpassingen” die op korte termijn voorzien zijn en die een impact zullen hebben op de verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> - Stephensonstraat: plaatsing van 2 verkeersdrempels + aanpassing van het Jacquet-kruispunt - Groenstraat: schoolomgeving - Cambierlaan: schoolomgeving - Renanstraat: schoolomgeving - Wijnheuvelen-Van Hoorde: aanpassing van het kruispunt (klaar in 2020) - Vanderlindenstraat: omgeving van de moskee (klaar in 2020)

B.2. Aanpassingen voor voetgangers en fietsers

Te voet gaan en fietsen nemen nog steeds toe in Brussel; Schaarbeek is daar geen uitzondering op.

Situatie in juni 2018	Situatie in juli 2019
Op 1 januari 2018 was 22% van alle voetpaden in slechte staat, en zelfs in kritieke staat.	Op 30 juni 2019 was nog 17% van alle voetpaden in slechte staat, en zelfs in kritieke staat.
Het voetpadenplan voorziet een budget van 600.000 à 800.000 euro per jaar voor legislatuur 2012-2018.	Het voetpadenplan voorziet een budget van 1.900.000 euro per jaar voor legislatuur 2018-2021.
De gemeente telt 9,5 km fietspaden. Bedoeling is om deze aanpassingen uit te breiden door actieve mobiliteit aan te moedigen en opvallendere wegmarkeringen aan te brengen op drukke plaatsen (en op wegen waar het profiel het toelaat).	In de Portaelsstraat werd een nieuw fietspad in okerkleurig asfalt aangelegd (0,3 km).
De gemeente telt 53 km fietssuggestiestroken. Ook daar zullen de wegmarkeringen op risicoplakaten worden geaccentueerd.	Een nieuw stuk van 1,4 km (Navez, Vanderlinden, Van Schoor,...) werd aangelegd. Bovendien zullen wegmarkeringen en visgraten voor de gemeentelijke fietsroutes worden aangebracht (zie hieronder).
5 regionale en 2 gemeentelijke fietsroutes doorkruisen de gemeente. Deze zijn uitgepeild en leiden de fietser langs veiligere trajecten. Tegen eind 2018 zal een 3de gemeentelijke fietsroute beschikbaar zijn.	Gemeentelijke fietsroute 3 wordt momenteel ingevoerd. Die zal het station van Schaarbeek verbinden met het Bichonplein. Een vierde gemeentelijke fietsroute is voorzien voor 2020 en zal het Colignonplein verbinden met het Meiserplein. Ook daar zullen de wegmarkeringen en borden worden aangepast.

B.3. Veilig naar school

Als er één prioriteit is op het vlak van verkeersveiligheid, dan is het wel een veilige schoolomgeving verzekeren voor onze kinderen. De gemeente maakt de schoolomgevingen veiliger met specifieke inrichtingen om de voertuigen trager te laten rijden en door meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers (op straat, maar ook met extra fietsbeugels), door middel van een reglement dat voertuigen verbiedt te parkeren voor bepaalde scholen tijdens de ochtend. Deze maatregelen garandeert een vlotter en dus veiliger verkeer, en zorgt dat kinderen veilig kunnen uitstappen.

In 2018-2019 heeft de gemeente het concept schoolstraat verder ontwikkelt, met een stappenplan voor geïnteresseerde scholen. De scholen worden aangemoedigd samen te werken met de ouders en de wijk, en een Schoolvervoerplan (SVP) op te maken samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 28 scholen in Schaarbeek hebben reeds een SVP.

Daarnaast ondersteunt de gemeente ook scholen en hun leerlingen om een fiets- en voetgangersbrevet te halen, in samenwerking met ProVélo en Good Planet.

Situatie in juni 2018	Situatie in juli 2019
Schoolomgevingen	
Sinds 1 september 2017 heeft de gemeente Schaarbeek 11 schoolzones opgesteld.	Vandaag hebben 24 scholen een schoolzone. Er lopen geen andere aanvragen.
Schoolstraten	
Eén pilootproject: De gemeente Schaarbeek heeft een "schoolstraat"-pilotproject opgestart aan de Raymond Foucartlaan. Deze maatregel houdt in dat bij het begin en aan het einde van de lessen de straat wordt afgesloten voor het autoverkeer. Hij versterkt niet alleen de veiligheid, maar reduceert ook de negatieve impact op de luchtkwaliteit. Het invoeren van deze maatregel voor de Verwéestraat en een gedeelte van de Groenstraat zal gebeuren tegen het begin van het schooljaar op 1 september 2018.	Zes schoolstraten (waarvan 2 in testfase) zijn ingevoerd in de Poggewijk (Verwéestraat), de Azaleeën-Rogierwijk (Impensstraat en Vandebusschestraat), de Brabantwijk (Groenstraat en Broederschapstraat), en in de Terdeltwijk (Korporaal Claesstraat). Deze initiatieven hebben een positieve impact op 10 scholen en crèches en meer dan 3800 kinderen. De gemeente heeft een procedure goedgekeurd waarin de te volgen stappen zijn vastgelegd om een schoolstraat te maken, de criteria die bepalen of een straat in aanmerking komt als schoolstraat, de rol van de Gemeente en de school, en de evaluatiemodaliteiten voor de testfase. Op deze manier worden de scholen die een schoolstraat willen maken, begeleid bij heel de procedure.

B.5. Sensibilisering en preventieve radars

B.5.1. De gemeenschapswachten, actoren voor een veiliger traject

In 2018 werden 7 sensibiliseringsacties rond de naleving van de verkeersregels gehouden. Twee thema's werden aangekaart:

- Naleving van de zone 30: aanwezigheid van Gemeenschapswachten aan 10 scholen.
- Hinderlijk of gevaarlijk parkeren: zes acties werden gehouden, elk een week lang. In totaal werden 1979 overtredingen vastgesteld, waarbij de bestuurder werd gesensibiliseerd.

De gemeentelijke gemeenschapswachten begeleiden de klassen van de Schaarbeekse scholen die lessen volgen om een voetgangersbrevet (klassen van het eerste leerjaar) en een fietsbrevet (klassen van het vierde en vijfde secundair) te bekomen. Bedoeling van deze lessen is zich te voet of per fiets leren verplaatsen in de stad, de verkeersregels leren, het juiste gedrag om veilig deel te nemen aan het verkeer, enz. Deze lessen worden gegeven door Good Planet (voor het voetgangersbrevet) en door Pro Velo (voor het fietsbrevet), maar de gemeenschapswachten dragen bij tot de veiligheid van de leerlingen op straat. In 2018-2019 werd aan de kinderen van 4 klassen uit het eerste leerjaar het voetgangersbrevet overhandigd en aan 11 klassen van het vijfde secundair het fietsbrevet.

In 2018 hielden de gemeenschapswachten een twintigtal sensibiliseringsacties rond verkeersveiligheid in de Schaarbeekse basisscholen en op openbare plaatsen in het kader van gemeentelijke evenementen. Deze acties bestonden uit de organisatie van fietsworkshops (controle op de goede werking van de fiets en de naleving van de regels ter zake) en begeleiding bij behendigheidspistes (leren fietsen in de stad en de regels van de wegcode voor fietsers). In totaal namen 480 leerlingen hieraan deel.

In de loop van het eerste halfjaar van 2019 werden dezelfde acties georganiseerd: 20 fietsworkshops vonden plaats, naast een behendigheidspiste en de gebruikelijke fietsbrevetten.

B.5.2. Preventieve snelheidsmeters

De 18 preventieve radars waarover de gemeente beschikt, kregen enkele maanden geleden een grondige onderhoudsbeurt. Deze apparatuur is opgesteld langs de gemeentelijke assen waarop te snel wordt gereden, of in geval van een klacht van een buurtbewoner. **Als overdreven snelheid wordt vermoed, kan een radar worden geplaatst om de situatie te objectiveren en automobilisten bewust te maken van hun snelheid.** Dit leverde een positief effect op.

Binnenkort zal een bestek worden gelanceerd voor de aankoop van een vijftiental bijkomende radars, gefinancierd door Brussel Mobiliteit voor een bedrag van 57.000 euro, en specifiek bestemd voor de gemeentelijke assen waar het openbaar vervoer rijdt. Ter indicatie, de volgende assen worden overwogen:

- Wautersstraat (een radar in elke rijrichting)
- Chazallaan (een radar in elke rijrichting)
- Daillylaan (een radar in elke rijrichting)
- Koninklijke Sint-Mariastraat (een radar in elke rijrichting)
- Prinses Elisabethlaan (een radar in elke rijrichting)
- Kerselarenlaan (een radar in elke rijrichting)
- Van Ooststraat (een enkele radar aangezien het om een eenrichtingsstraat gaat)

Als aanvulling op deze radars langs gemeentewegen heeft de gemeente ook contact opgenomen met het Gewest om de plaatsing van nieuwe vaste radars op gewestwegen in zone 30 te overwegen: Plaskyilaan, Diamantlaan, Roodebeeklaan en Haachtsesteenweg ter hoogte van het Poggeplein.

B.6. Schaarbeek Zone 30: een jaar later

In september 2018 werd 30 km/u de maximaal toegelaten snelheid in Schaarbeek, behalve op de hoofdrassen, die overwegend gewestelijk zijn; die bleven zone 50 km/u. De snelheid in de stad terugdringen gebeurt niet in één dag en de beslissing nemen om een zone 30 in te voeren volstaat niet om iedereen deze maatregel te doen naleven van de ene dag op de andere.

Daarom heeft de gemeente Schaarbeek een strategie uitgewerkt die tegelijk rond communicatie en sensibilisering draait, naast aanpassingen en preventieve of repressieve controles.

B.6.1. Communicatie en sensibilisering

Zone 30 maakte het voorwerp uit van een uitgebreide communicatie. De gemeente zette haar gebruikelijke communicatiemiddelen in (Schaarbeek Info, sociale netwerken van de gemeente, website), maar ook de lokale en nationale pers besteedde ruim aandacht aan deze maatregel.

Aan de ingangen van de gemeente kwamen specifieke borden, via de reclameborden van ClearChannel werd een postercampagne gevoerd, affiches en flyers werden verspreid en zelfklevers en fietsshesjes werden gemaakt en verdeeld onder nieuwe inwoners, scholen, mensen die een aanvraag indienden, enz.

Tal van zichtbare markeringen werden aangebracht om de aandacht van automobilisten te vestigen op de maximumsnelheid. Momenteel loopt er een nieuw markeringsplan, dat herinneringen aan scholen, 130 nieuwe wegmarkeringen en extra zone 30-borden omvat.

De naleving van een algemene zone 30 wordt niet louter bekomen door een regelgevende beslissing te nemen, noch door een communicatiecampagne van enkele maanden te voeren. Nu de eerste verjaardag van de zone 30 eraan komt, **maakt de gemeente zich dan ook op om een nieuwe communicatie- en sensibiliseringsfase te lanceren**, naar aanleiding van de week van de Mobiliteit. Hierbij zal ook gebruik worden gemaakt van het gemeenteblad "Schaarbeek Info" en de specifieke rubriek van de gemeentelijke website (www.1030.be/zone30). Bovendien zullen nog andere tools worden ontwikkeld: acties op de sociale netwerken, nieuwe posters en hesjes, bijzonder promotiemateriaal (broodzakken, bierviltjes...).

B.6.2. Voorzieningen

Om automobilisten trager te doen rijden zijn beperkende voorzieningen onontbeerlijk: de plaats van de verschillende weggebruikers herbekijken, fietspaden aanleggen, bredere voetpaden, ... Dergelijke voorzieningen brengen grote kosten en lange procedures met zich mee: ze kunnen dus niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd. In het bestuursakkoord staan verscheidene grote projecten (zie deel II.B. voor meer informatie). De onlangs gerealiseerde voorzieningen, of de voorzieningen die gepland zijn tegen het einde van 2019, zijn:

- **Vinçottestraat:** beveiliging van de kruispunten tussen de straten Verbist, Mignon, Artan (gerealiseerd)
- **Vleugelsstraat:** plaatsing van een verkeersdrempel (gerealiseerd)
- **Rooseveltstraat:** plaatsing van een verkeersdrempel (gerealiseerd)
- **F.-J. Navezstraat:** aanleg van een verkeersplateau op het Stephenson-kruispunt (gerealiseerd)
- **Zénobe Grammelaan:** aanleg van een verkeersplateau op het Jaurès-kruispunt (gerealiseerd)
- **Ernest Renanlaan:** schoolomgeving (gerealiseerd)
- **Algemeen Stemrechtlaan:** aanleg van een verkeersplateau op het kruispunt met de Ernest Renanlaan (gerealiseerd)
- **Latinislaan:** beveiliging van de kruispunten Gedachten, Hyacint, Heliotropen, Kapucijnen en de Roo (gerealiseerd)
- **Demolderlaan:** in uitvoering
- **Stephensonstraat:** het plateau aan de school is klaar, het plateau op het kruispunt met de Jacquetstraat en de twee verkeersdrempels worden binnenkort aangelegd.

- **Ernest Cambierlaan** (schoolomgeving): in uitvoering

Ook zullen verkeersdrempels (van het type voorlopige verkeerskussens) worden geplaatst in de straten waar overdreven snelheid wordt vastgesteld. Burgers die overdreven snelheid vaststellen in hun straat, kunnen contact opnemen met de gemeente om snelheidscontroles aan te vragen. Op basis van de vaststellingen na controles, maar ook op basis van andere factoren (herhaaldelijk karakter van de klacht, zeer hoge topsnelheden, aanwezigheid van het openbaar vervoer, nabijheid van een school, ...), stellen de gemeentelijke diensten een aan de omstandigheden aangepaste verkeersdrempel voor.

In 2019 werden de volgende Berlijnse kussens geplaatst of voorzien:

Vandeweyerstraat: geplaatst
Algemeen Stemrechtlaan: geplaatst
Paviljoenstraat: geplaatst
Chazallaan (vier kussens): geplaatst
Elie Lambotte: geplaatst
Olijfboomstraat (een kussen): voorzien
Groenstraat (een kussen): voorzien

Nog eens 15 voorlopige Berlijnse kussens zullen worden besteld om in toekomstige behoeften te kunnen voorzien.

2. VERKEERSVEILIGHEID IN SCHAARBEEK: TOEKOMSTPERSPECTIEVEN

A. Intensivering van de controles

De vaststellingen op het terrein bewijzen het elke dag: aan de naleving van de toegelaten snelheid moet men blijven werken. Als aanvulling op de aanpassingen zijn snelheidscontroles onontbeerlijk. Daarom besteden de gemeente en de politiezone bijzondere aandacht aan het aantal uitgevoerde controles en aan de aanwezigheid van voldoende materieel om de doelstellingen te halen.

In dit verband heeft het Politiecollege nieuw materieel aangekocht, terwijl de gemeente ging aankloppen bij het Gewest om de plaatsing van extra radars op haar grondgebied te bekomen. Dit zijn de voornaamste eisen:

- **4 nieuwe preventieve radars** (met smileys en een indicatie van de gereden snelheid) werden sinds 2018 aangekocht door de zone, wat het aantal preventieve radars van de zone op 8 brengt. Deze radars mogen niet worden verward met de radars van de gemeente, ook al is hun technologie gelijkaardig.
- De **vaste radars** hebben hun nut bewezen, gelet op het groot ontradend effect van deze radars. Daarom wil de gemeente dat dergelijke toestellen worden geplaatst op de gewestelijke assen waar de snelheid nog altijd beperkt is tot 50 km/u: Haachtsesteenweg (ter hoogte van het Poggeplein), Leuvensesteenweg, Paleizenstraat en Vooruitgangstraat. Ook wordt de mogelijkheid onderzocht om er te plaatsen op de gemeentewegen.
- Het Politiecollege heeft besloten om een **lidar** voor eigen gebruik te huren, en dit voor de duur van drie jaar. De komst van deze apparatuur (voorzien voor het nieuwe schooljaar in 2019) zou een drastisch effect moeten hebben op het aantal controles in de zone. De lidars die tot dusver werden gebruikt in Schaarbeek, waren immers eigendom van het Gewest en werden voor korte perioden ter beschikking gesteld van de zone, enkel op gewestwegen, alvorens ze elders in Brussel werden geplaatst. Dankzij deze huur, die vanaf het nieuwe schooljaar moet ingaan, kunnen veel vaker lidar-controles worden gehouden en dit op de gemeentelijke wegen.
- Hierboven hadden we het al over de doeltreffendheid van **trajectcontrole**, een systeem dat waarschijnlijk nog zal toenemen in Brussel. Om efficiënt te zijn moet een trajectcontrole echter voldoen aan tal van technische eisen: het stuk weg moet minstens 600 meter lang zijn, met een minimum aan wegen waarlangs mensen kunnen “ontsnappen” en geen rode lichten die de metingen zouden verstoren. In Schaarbeek zijn er niet veel wegen die aan deze criteria voldoen. Maar, gelet op het positieve effect van de trajectcontrole op de Leopold III-laan, wordt deze optie onderzocht.

Het ontradende effect van snelheidscontroles hangt nauw samen met de administratieve opvolging en eventuele vervolging als de bestuurder niet betaalt. Het opstarten van het Gewestelijk Verwerkingscentrum in april 2019 en de geplande uitbreiding van het personeelsbestand zal de opvolging merkbaar verbeteren en zal nog meer controles mogelijk maken.

Momenteel wordt binnen de gemeentelijke diensten en in samenwerking met de politiezone **een snelheidsobservatorium** op poten gezet, om de informatie over de evolutie van de op het grondgebied van Schaarbeek gereden snelheden te centraliseren. Alle gegevens die dankzij de preventieve radars en TMS worden bekomen, zullen mettertijd worden gecentraliseerd en vervolgens geanalyseerd om het effect van de aanpassingen, verkeersdrempels en communicatie na te gaan.

B. Nieuwe aanpassingen

Het bestuursakkoord voor legislatuur 2018-2024 voorziet in de realisatie van enkele grote assen, zogenaamde “gemeentelijke structurerende openbare plaatsen”. Gelet op de omvang van deze aanpassingen, waarbij de wegen in de meeste gevallen een nieuw profiel moeten krijgen en het gebruik met worden herzien, zijn de termijnen nog te onzeker om nu al een precies idee te geven. De betrokken wegen zijn:

- **Colignonplein en Koninklijke Sint-Mariastraat, in het kader van het Metro-project.** Voor het Colignonplein moet eerst de metro klaar zijn (hoewel er sinds het begin van de zomer al een voetgangersesplanade werd aangelegd om meer ruimte te voorzien voor de buurtbewoners, de bezoekers van het plein en de kinderen uit de wijk). De Koninklijke Sint-Mariastraat maakt het voorwerp uit van een studie door Beliris. Dit grote project, van gevel tot gevel, is bedoeld om de globale werking van deze as te herzien, met name door de overstreekplaatsen te beveiligen en meer ruimte te voorzien voor de actieve modi. Het project zit nog in de studiefase, maar zal uiteraard het voorwerp uitmaken van een openbaar onderzoek.
- **Louis Bertrandlaan:** dit project wordt al enkele jaren bestudeerd, in afwachting van de publicatie van het klasseringsbesluit voor de laan. De werken zouden echter omstreeks 2021 moeten plaatsvinden.
- **De Huart Hamoirlaan** zal van gevel tot gevel worden heraangelegd, om de voetpaden te moderniseren, de werking van het park te herzien, meer ruimte te verzekeren voor de actieve modi en de speelzones op het plein opnieuw in te richten. De voorstudie loopt momenteel.
- **De Rogierlaan en het Weldoenersplein.** De toekomst van deze as, waar snelheidsproblemen, hinderlijk parkeren, enz. worden vastgesteld, hangt nauw samen met de heraanleg van het Meiserplein, waarover er nog veel vragen zijn die onder de verantwoordelijkheid van het Gewest vallen. De studie voor een richtplan voor deze as moet in 2020 worden gelanceerd.
- **Het Jacques Rayéplein en het Mauraneplein:** een ontwerp voor de aanleg als residentiële zone (gedeelde ruimte) wordt momenteel uitgewerkt en zal in het najaar worden voorgesteld. Het zal het verkeer verminderen, de kwaliteit en bereikbaarheid van de groene ruimte vergroten, voorrang geven aan de actieve modi en verkeersdrempels voorzien aan de ingangen van het plein.

Op kortere termijn zouden andere projecten het daglicht moeten zien, ofwel omdat ze minder omvangrijk zijn, ofwel omdat de procedures al in een gevorderd stadium zitten:

- **Rubensstraat:** heraanleg van voetpaden, beveiliging van oversteekplaatsen, aanleg van een verkeersplateau op het kruispunt Rubens-Vondel, verbreding van de voetpaden. Deze werken zouden plaatsvinden in de loop van 2020.
- **Blauwewegenlaan:** herprofilering van de laan tussen de Lambermontlaan en de Freesiadreef, aanleg van een verkeersplateau op het kruispunt Blauwewegen-Latinis, beveiliging van oversteekplaatsen, ... Ook voor deze werken wordt de datum van 2020 genoemd.
- **Wijnheuvelenstraat / Van Hoordestraat:** aanleg van een verkeersplateau en beveiliging van oversteekplaatsen. Ook dit zou in de loop van 2020 klaar moeten zijn.
- **Rond punt Demolder/Riga:** heraanleg van het rondpunt om de snelheid te verlagen, de verkeersstromen te verduidelijken en de weg te versmallen. De werken zouden in 2020 moeten plaatsvinden.
- **Omgeving van de moskee Vanderlindenstraat,** om de uitgang van de moskee te verbreden en beveiligen (2020).

C. Een nieuw gemeentelijk mobiliteitsplan op basis van Good Move

Tot 17 oktober 2019 loopt het openbaar onderzoek naar Good Move, het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan. Dit plan voorziet in een transversale strategie, gericht op zes onderling afhankelijke aandachtspunten (Good Neighbourhood, Good Service, Good Partner, Good Network, Good Choice, Good Knowledge).

De rode draad van het Good Move-project is verzekeren dat het mobiliteitsbeleid bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling van het gewest en de verbetering van de leefomgeving van zijn inwoners. **Het plan omvat ook een sterke ambitie inzake verkeersveiligheid**, zoals blijkt uit een van de richtsnoeren uit het project waarvoor er momenteel een openbaar onderzoek loopt: “Het garandeert dat elke gebruiker zich efficiënt, aangenaam en veilig kan verplaatsen en streeft naar 0 verkeersdoden tegen 2030”¹.

Dit gewestelijk plan zal als basis worden gebruikt om de nieuwe versie van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan uit te werken. Tal van principes uit Good Move zullen de ruggengraat vormen van het gemeentelijke plan:

- de gebruiker centraal plaatsen binnen het mobiliteitssysteem
- het STOP-principe toepassen (de rangorde vastleggen volgens de hiërarchie te voet-fiets-openbaar vervoer-auto)
- het verkeer verminderen om verplaatsingen veiliger te maken,
- de verkeersstromen regelen door gemotoriseerd verkeer vooral langs de structurende assen te leiden
- de openbare ruimte zodanig inrichten dat het aantal ongevallen wordt beperkt
- het bezit van een eigen wagen en het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte verminderen.

De toepassing van het gewestelijk mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau is wettelijk verplicht, maar het is voor Schaarbeek vooral een opportuniteit om haar mobiliteitsstrategie, ruimtelijke ordening, organisatie van de wijken... te herzien op een gestructureerde manier.

Vóór de invoering van Good Move, en de toepassing hiervan in Schaarbeek, **denkt de gemeente er al aan om de grote principes uit dit plan te vertalen naar de lokale context**. Momenteel wordt nagedacht over een eerste verkeersluwe wijk (een circulatieplan dat het doorgaand verkeer in een residentiële wijk vermindert, en gepaard gaat met een verbetering van de netwerken voor actieve mobiliteit), als test alvorens dit principe uit te breiden naar andere Schaarbeekse wijken.

¹ Ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, Strategisch en Operationeel Plan tijdens de eerste lezing goedgekeurd door de Brusselse Regering op 4 april 2019, p. 157.

D. Betrokkenheid van de inwoners

De Schaarbeekse burgers en het maatschappelijk middenveld speelden een cruciale rol bij de groeiende aandacht die wordt besteed aan verkeersveiligheid en bij het op de politieke agenda zetten van dit thema. Door hun betrokkenheid en symbolische acties herinnerden ze aan het fundamentele belang van de mogelijkheid om zich veilig te verplaatsen in de gemeente.

Het is dan ook normaal, voor een thema dat alle burgers zonder enige uitzondering aanbelangt, dat ze betrokken worden bij het verloop van de werken. Hiertoe **vonden in 2018 en 2019 openbare vergaderingen plaats die jaarlijks zullen worden herhaald**. Daar zullen de resultaten van de politiezone, de vorderingen inzake aanpassingen, de projecten voor een betere mobiliteit, enz. worden voorgesteld

De gemeente wil, in het kader van de toepassing van het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove op gemeentelijk niveau, **thematische workshops organiseren zodat de Schaarbekenaren een nieuw mobiliteitsplan op gemeentelijk niveau kunnen helpen uitwerken**. De vorm van deze werkgroepen en de uitvoeringstermijn liggen nog niet vast: het openbaar onderzoek in verband met het GoodMove-plan loopt immers nog. We hebben dus geen definitieve voorstellen om op basis daarvan de besprekingen te organiseren.

We herinneren er ook aan dat burgerparticipatie wordt behandeld in een specifieke paragraaf van het bestuursakkoord, dat voorziet in de oprichting van een bureau voor burgerparticipatie met als taak de organisatie van thematische burgerpanels en onderzoeken naar de behoeften en prioriteiten van de bevolking. De concrete vorm en organisatie van dit bureau moeten nog worden vastgelegd.