



## Inhoudsopgave

Vorbereidselen voor de strijd om levens te redden	1
Velo city in Parijs 2003	4
Enquête over de verkeersveiligheid voor fietsers	5
Subsidies voor beperkt eenrichtingsverkeer	6
Mobiliteit op het ...wwweb !	7
Het Verkeersreglement : nieuws vanuit alle fronten	8
Agenda	9
Het cijfer van het nummer	10
Verkeerseducatieve routes in Merksplas	11
De straatcode ... de straat voor iedereen	11
Adresboekje	12
Bedrijfsvervoerplan	12
De directie Taxi's	13
Mobiliteitsadviseurs, lichtung 2003 !	15

## De Mobiliteitsgids wordt bilingue !

De aanpak blijft, maar de vorm evolueert: de Mobiliteitsgids blijft relevante informatie omtrent mobiliteit aanbieden en streven naar cohesie tussen alle actoren in dat domein, maar verschijnt voortaan integraal in twee talen. Bepaalde artikels gaan immers over nogal technische onderwerpen die niet makkelijk te begrijpen zijn in een andere taal dan zijn moedertaal, wat de efficiëntie van onze publicatie in het gedrang zou kunnen brengen. Bovendien stellen we vast dat het succes van onze Mobiliteitsgids de grenzen van ons Gewest overstijgt, aangezien de inschrijvingen op onze elektronische publicatie uit alle hoeken van het land komen. Daarom slaan we twee vliegen in één klap: per e-mail zal de Mobiliteitsgids in beide talen verzonden worden, maar per post slechts in één taal voor wie geen mailadres opgeeft.

De redactie

## Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid Vorbereidselen voor de strijd om levens te redden!

Aan de Brusselse Staten-Generaal hebben heel wat medewerkers bijdragen geleverd, in drie werkgroepen: "controle-sanctie en technische preventie" enerzijds, "infrastructuur en weginrichting" anderzijds en tot slot "sensibilisering en rijopleiding".

Maanden van voorbereiding en studies hebben geleid tot de presentatie, op 25 november jl. in het Flageygebouw, van de conclusies van de Staten-Generaal: een heel pak aanbevelingen die voorgelegd worden aan alle betrokkenen bij de verkeersveiligheid.

Hoewel de gemeenten bij ieder thema aanwezig zijn, maken ze in het bijzonder de kern uit van de groep "infrastructuur en weginrichting". Binnen dat thema stellen we hier de maatregelen voor die de gemeenten rechtstreeks aanbelangen en het minst moeilijk toe te passen zijn.

### Infrastructuur en weginrichting

**21 aanbevelingen** werden uitgewerkt en thematisch geordend, in functie van de categorieën gebruikers wier veiligheid ze verbeteren, en in functie van hun efficiëntie inzake verkeers-

**Door Philippe Delvaux (VSGB)**

*In 2002 bracht de federale regering de verschillende actoren van de verkeersveiligheid samen rond de tafel van de Staten-Generaal. Als we weten dat er bijna evenveel ongelukken gebeuren op gewestwegen als op gemeentewegen, begrijpen we beter waarom iedereen erbij betrokken wordt. Daarom heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beslist de [federale] Staten-Generaal door te trekken in een regionale variatie, die met de bijstand van de Vereniging op het getouw gezet wordt.*

### De ambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Concept "Vision 0" (Zweeds concept dat op termijn alle dodelijke ongevallen wil doen verdwijnen), graduele, realistische en kwalitatieve aanpak:  
- 33 % overledenen binnen 30 dagen en zwaargewonden voor 2006;  
- 50 % overledenen binnen 30 dagen en zwaargewonden voor 2010.

De vermindering van het aantal overledenen en zwaargewonden in het Brussels Gewest wordt berekend ten opzichte van de gemiddelden van de jaren 1998, 1999 en 2000, wat in absolute cijfers een maximum van 29 doden en 133 zwaargewonden geeft in 2006, en 22 doden en 100 zwaargewonden tegen 2010.

veiligheid en hun technische en politieke uitvoerbaarheid. Bij 20 maatregelen zijn de gemeenten betrokken en de laatste – een gids met goede praktijkvoorbeelden – is voor hen bestemd.

Tien van de voorstellen worden als de meest doeltreffende beschouwd en **acht** ervan hebben een **hoge uitvoerbaarheidsgraad**. Die stellen we in dit artikel voor en voor de overige verwijzen we naar de conclusies. Het zijn de voorstellen i.v.m. *de algemene omvorming van wijkwegen tot zone 30, de beveiliging van schoolomgevingen en –routes, het voorkomen van inhalen bij het naderen van een zebepad, de veralgemening van trottoiruitstulpingen, de aanpassing van de afstelling van de verkeerslichten om het risico op ongevallen met afslaande voertuigen te verkleinen, het opteren voor compacte rotondes met aandacht voor de voorzieningen voor voetgangers en tweewielers op alle rotondes, de veralgemening van fietsvoorzieningen op alle kruispunten met verkeerslichten en de opstelling van een handleiding met goede voorbeelden voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer*. We merken onmiddellijk de doorslaggevende rol van de gemeenten voor 7 van die 8 maatregelen en het voordeel dat ze uit de achtste zouden kunnen halen.

### 1. Zone 30 veralgemenen

Deze maatregel is reeds opgenomen in de gewestplannen (Iris en GewOP) en het Gewest heeft reeds aan vijftien gemeenten subsidies toegekend voor hun "richtplannen zone 30". Nu moeten die plannen nog uitgevoerd worden, maar de veralgemening van de zones in de wijkwegen lokt terughoudendheid uit die communicatiecampagnes nog moeten verzachten.

### 2. Schoolomgevingen en –routes beveiligen

Een aanzienlijk deel van de ongevallen die het leven kosten aan kinderen en tieners of ze verminderen, doen zich voor op de weg naar school. De beveiliging van de schoolomgevingen is al verscheidene maanden aan de gang. Dat is een eerste manier, maar het volstaat niet. Men moet ook de wegen naar school aanpakken en een diagnose

opstellen die zal leiden tot een combinatie van structurele aanpassingen, sensibiliseringsmaatregelen of de organisatie van het voetgangers- en/of fietsverkeer (rangen, fietspooling).

### 3. Inhalen bij het naderen van een zebepad voorkomen

De overgrote meerderheid van de ongevallen met voetgangers in de bebouwde kom (tussen 80 en 90 %) vindt plaats bij het oversteken. Heel vaak zijn ze te wijten aan het feit dat een wagen een andere inhaalt bij het naderen van een oversteekplaats voor voetgangers zonder verkeerslichten. De wetgeving die dat soort inhaalmanoeuvres verbiedt, volstaat dus niet om het aantal aanrijdingen onder controle te krijgen. De infrastructuur moet het onmogelijk maken: hetzij door de plaatsing van verkeerslichten, hetzij een middenberm.

### 4. Trottoiruitstulpingen veralgemenen

Het gebrek aan zichtbaarheid van overstekende voetgangers veroorzaakt tal van ongevallen. De inrichting van trottoiruitstulpingen verhelpt dat probleem. De "richtplannen zone 30" maken een inventaris van de bestaande inrichtingen mogelijk. Het is echter wenselijk de aanleg van trottoiruitstulpingen snel te veralgemenen.

### 5. De afstelling van verkeerslichten regelen

Het doel is hier het risico te beperken op ongevallen met afslaande voertuigen en andere voertuigen of overstekende voetgangers. Dit soort ongevallen komt doorgaans voor zonder dat de weggebruikers door een rood licht rijden. Om dat te voorkomen moet men de infrastructuur aanpassen (regeling van de verkeerslichten om conflicten te voorkomen) en/of aan sensibilisering doen.

Om de kans op ongevallen tussen **afslaande voertuigen en voetgangers** te beperken zijn er op belangrijke kruispunten (op het vlak van verkeerscapaciteit en/of geometrie) twee mogelijkheden, rekening houdend met plaatselijke

omstandigheden:

1. een fase creëren waarbij enkel voetgangers groen licht hebben, zoals in het Verenigd Koninkrijk; die optie is vooral interessant voor kruispunten waar er in beide richtingen aanzienlijke voetgangersstromen zijn (bijv. kruispunt Kruidtuinlaan / Rogierplein / A. Maxlaan);
2. kiezen voor een conflictvrije fasering, zoals in het Vlaams Gewest of in Nederland; daar hebben afslaande voertuigen een eigen fase, waarbij de voetgangers niet mogen oversteken.

Wanneer geen enkele van beide oplossingen mogelijk is, kunnen afslaande bestuurders via een knipperend verkeersbord A21 gewezen worden op de aanwezigheid van een oversteekplaats voor voetgangers.

Om de kans op ongevallen **tussen een links afslaand voertuig en een rechtdoor rijdende tegenligger** te verkleinen, kan men het best kiezen voor een "conflictvrije" afstelling van de lichten.

### 6. Kiezen voor compacte rotondes en aandacht besteden aan de voorzieningen voor voetgangers en tweewielers op alle rotondes

De positieve impact van rotondes op de verkeersveiligheid is bewezen ... maar de veiligheidswinst voor de fietsers is minder op grote rotondes waar de snelheid van het autoverkeer hoog blijft.

De veiligheid van de zwakke weggebruiker hangt uiteraard af van de algemene configuratie van de rotonde (diameter, breedte van de rijbaan, aantal rijstroken op de toelidende wegen, ...) maar ook van de voorzieningen voor deze weggebruikers (zebrapaden, fietsvoorzieningen). We stellen vast dat deze inrichtingen niet steeds bevredigend zijn, waardoor eenzelfde plek soms meerdere malen heraangelegd wordt (bijv. markeringen voor fietsers op de rotonde aan het Schumanplein).

De wegbeheerders zouden dus de veiligheid van de bestaande rotondes moeten evalueren (aantal, aard

en ernst van de ongevallen), richtlijnen voor de rotondes uitwerken en ze heraanleggen als de inrichting niet optimaal is.

### 7. *Fietsvoorzieningen op alle kruispunten met verkeerslichten systematiseren*

Op kruispunten met verkeerslichten, waarvan zich een niet verwaarloosbaar aantal op gemeentewegen bevinden, kunnen verschillende inrichtingen de veiligheid van de fietsers verbeteren. Ze kunnen de vorm aannemen van **opstelstroken (sas)** of **voorsorteerstroken**. Deze belangrijke inrichtingen voor de veiligheid van fietsers zijn nog te zeldzaam. Ze zouden dus systematisch aangelegd moeten worden, maar door telkens de best aangepaste formule voor het kruispunt te kiezen.

### 8. *Handleiding met goede voorbeelden voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer*

Als laatste van de maatregelen met maximale efficiënte en hoge realiseerbaarheid is de samenstelling van een gids met goede praktijkvoorbeelden, in tegenstelling tot de andere hierboven aangehaalde maatregelen, enkel de taak van het BIVV en niet van de gemeenten. De brochure is echter ook tot die laatste gericht.

De **13 andere maatregelen** in verband met de infrastructuur hebben ook allemaal betrekking op de gemeenten. Hoewel hun politieke of technische uitvoerbaarheid veel moeilijker kan zijn of het niveau van efficiëntie beperkter kan zijn (tot één categorie gebruikers bij voorbeeld), vertonen ze toch een zeker belang in het arsenaal maatregelen. Twee van die maatregelen, die hun doeltreffendheid al bewezen hebben, kunnen zo stoten op technische of politieke obstakels: de *herziening van de inrichting van grote assen om de snelheid er te doen dalen en het vermijden van gladde grondbedekking* alsook het *onderhoud ervan om de veiligheid van*

*voetgangers en tweewielers te verbeteren.*

#### **- De inrichting van grote stedelijke assen herzien**

De meerderheid van de ongevallen in de stad gebeuren op grote assen en een deel daarvan behoort nog tot het gemeentelijk netwerk. Om de effectieve snelheid te verlagen wil het voorstel het aantal rijstroken en hun breedte beperken. Paradoxaal doet de vermindering van de snelheid het debiet van een weg toenemen, omdat het gepaard gaat met **een daling van de afstand tussen de voertuigen.**

#### **- Het gebruik van gladde wegbedekking vermijden**

Kasseien blijven vaak gebruikt als wegbekleding. Ze hebben echter het nadeel dat ze glad zijn bij regenweer en een bron van ongevallen voor fietsers blijven. Het gebruik van kasseien op trottoirs en het gebrek aan onderhoud ervan stelt soortgelijke problemen voor voetgangers.

**De integrale teksten van de conclusies van de Staten-Generaal vindt u op [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) > Mobiliteit > Artikels en documenten > Documenten**

**Wat de tweewielers betreft**, moet men hetzij het gebruik van kasseien vermijden, hetzij een "comfortstrook" aanleggen. De wegbeheerders zouden gaten in het wegdek zo snel en zo goed mogelijk moeten herstellen.

**Wat de voetgangers betreft**, zou gladde wegbekleding verboden moeten worden bij de heraanleg van trottoirs. Het zou nuttig zijn een studie te verrichten naar de grip van de verschillende materialen die gebruikt worden bij de aanleg van trottoirs om zo te bepalen welke materialen de beste zijn en welke absoluut vermeden moeten worden. Het gebruik van asfalt voor de aanleg van trottoirs zou toegelaten en zelfs gestimuleerd moeten worden. Het

"Handboek van de Brusselse Openbare Ruimten" zou in deze zin aangepast moeten worden. Tot slot zouden de wegbeheerders er beter op moeten toezien dat het materiaal telkens als de trottoirs opgebroken worden (ook al gaat het om een minieme interventie) correct teruggeplaatst wordt.

Andere infrastructuurmaatregelen tot slot hebben specifiek betrekking op de voetgangers, het parkeren of gehandicapten.

- **Voor de voetgangers** stellen de conclusies de herziening voor van oversteekplaatsen met drukknoppen, de verlenging van de ontruimingstijd voor voetganger op kruispunten met verkeerslichten, het gebruik van een specifieke markering voor de oversteekplaatsen voor voetgangers van eigen beddingen, gemengde of overschrijdbare zonder verkeerslichten, en de dambordmarkering op kruispunten en rotondes waar trams voorbijkomen. Tot slot dient men te vermijden dat obstakels op trottoirs de vrije ruimte tot minder dan 1,5 meter breedte verminderen.

- Wat het **parkeren** betreft, zou een veiligheidsstrook aangelegd moeten worden tussen ruimte voor langsparkeren en de rijbaan of het gemarkeerde fietspad, alsook gestoken parkeerplaatsen voor achterwaarts parkeren.

Tot slot wordt er voorgesteld meer rekening te houden met **personen met verminderde mobiliteit** bij de aanleg van trottoirs en de inrichting van haltes voor openbaar vervoer, alsook bij het plaatsen van nieuwe verkeerslichten een waarschuwingssysteem te voorzien voor blinden en **slechtzienden**.

**Contact** : [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)



## VELO-CITY 2003 IN PARIJS

### HOE STERK IS DE EENZAME FIETSER ... DIE KROMGEBOGEN OVER ZIJN STUUR ... TEGEN DE WIND ... ZICHZELF EEN WEG BAANT ?

Door Pierre-Jean BERTRAND (fietsambtenaar - BUV)

**Een globaal beleid ter bevordering van het dagelijks gebruik van de fiets in de stad is een onmisbare standaard geworden voor alle bewindvoerders van onze steden en gemeenten. Nu we steeds meer horen van luchtplannen, geluidsplannen en gemeentelijke mobiliteitsplannen, blijkt de fiets zijn schoon ecologisch nestje steeds meer te verwerven in de verplaatsingen in de stad, alleen of in combinatie met andere vervoerswijzen.**

Brussel is geen uitzondering op de regel wat die doelstellingen betreft.

Daarom was het belangrijk dat een uitgebreide delegatie met 17 mobiliteitsambtenaren, een politiecommissaris en 13 leden van het Bestuur van de Uitrusting en Verplaatsingen deelnamen aan Vélo-City in Parijs van 23 tot 26 september jl. Deze tweejaarlijkse ontmoeting trekt voornamelijk fietsverenigingen, studie bureaus en Europese gemeenten aan, goed voor zowat 700 congresgangers uit 44 verschillende landen.

#### De Straatcode in de schijnwerpers

Vier thema's kwamen er aan bod in talloze vergaderingen en workshops: waar staat de fiets vandaag, de opname van de fiets in het globaal beleid, strategieën, methodes, bondgenoten voor de fiets en voorwaarden voor een doeltreffende toepassing.

Ons land heeft er een tiental uiteenzettingen gedaan, waaronder één betreffende de nieuwe Straatcode (regels die in het verkeersreglement opgenomen worden om naar evenwicht te streven qua plaats voor verschillende weggebruikers en de bescherming van de zachte weggebruiker), door het BIVV, en een over de wijzigingen in het verkeersreglement ten gunste van de fietsers van 1991 tot nu, door het BUV.

Fietspooling, het fietsbrevet, fietstoerisme in de stad werden onder de loep genomen ondermeer door Pro Velo. Het bedrijfsvervoerplan van de Haven van Brussel werd ook voorgesteld omwille van zijn gunstige invloed op de verplaatsingen per fiets.

Een zeer boeiende uiteenzetting was de schets van de plaats van de fiets in drie hoofdsteden: Parijs (1 %), Londen (1,2 %) en Berlijn (10 %).

Wat fietspaden en -stroken betreft, tellen we 487 km in Parijs, 820 km in Berlijn en 350 km in Londen, tegenover ongeveer 125 km in Brussel (regionale fietspaden), en bus-fiets-stroken in Parijs 53 km, Berlijn 40 km en Londen 350 km. Daar moeten we nog 225 km straten met voorrang voor fietsers in Berlijn bijtellen.

Wat de uitgaven per inwoner betreft, zien we voor Parijs 4,76 euro, Berlijn 1,47 euro (reeds 70 % van de stad is zone 30) en Londen 3,77 euro. Ter vergelijking: Brussel besteedt er 3,75 euro per inwoner aan.

Als we kijken naar het aandeel van de overlijdens in het totaal aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, blijkt dat in Parijs om 1,2 % van de ongevallen te gaan, in Londen 0,6 % en in Berlijn 0,2 %, wat duidelijk het nut toont van zone 30 te hebben in 70 % van de stad, zoals het GewOP bij ons overigens ook voorziet.

Honderden ideeën en inlichtingen werden opgenomen in de handelingen van het colloquium en kunnen dienen om het gemeentelijk beleid een dynamische impuls te geven ...

#### Allen in het zadel!

De Brusselse deelnemers hebben niet alleen vier dagen lang geluisterd, maar zijn ook door Parijs gaan fietsen om de efficiëntie van het fietsnetwerk en de charme en de beruchte bus-fiets-stroken proefondervindelijk te ervaren. De RATP stelde immers meer dan 500 fietsen ter beschikking (Wanneer komen de huurfietsen van de MIVB er trouwens?).

De oefening was de inspanning waard, want 2004 wordt een belangrijk jaar voor de fiets in Brussel:

1. In januari 2004 treden de toevoegingen van de Straatcode in de Wegcode in werking.
2. Tegen juli 2004 moeten de gemeenten hun eenrichtingsstraten openstellen voor fietsen (beperkt eenrichtingsverkeer). Een ordonnantie voorziet in een



*Een plaatje zegt meer dan vele woorden*

gewestsubsidie en het BIVV zal een brochure uitgeven als handleiding voor de toepassing. Zo zullen grote stukken gewestelijke fiestroutes vrijgemaakt worden, die het Gewest vervolgens in overleg met de gemeenten zal afbaken. De mobiliteitsambtenaren zullen alle informatie spoedig ontvangen.

3. Meer dan 15 gemeenten werken hun richtplan zone 30 af en vanaf 2004 zullen een aantal buurten zone 30 worden, wat een pluspunt is voor de veiligheid van de fietsers.
4. Het Gewest gaat zijn fietsbeleid aan een Bypad-audit onderwerpen om de sterke en zwakke plekken bloot te leggen, ondermeer dankzij vergelijkingen met andere steden.

**“Als we kijken naar het aandeel van de overlijdens in het totaal aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, blijkt dat in Parijs om 1,2 % van de ongevallen te gaan, in Londen 0,6 % en in Berlijn 0,2 %, wat duidelijk het nut toont van zone 30 te hebben in 70 % van de stad, zoals het Gewest OP bij ons overigens ook voorziet »**

Ik denk dat iedereen begrepen heeft dat er voor 2004 heel wat werk aan de winkel is en dat concrete inspanningen en volharding de situatie van de fiets in onze gemeenten van dag tot dag kunnen verbeteren.

**Contact:** [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

Door Philippe Barette et Pierre-Jean Bertrand

*In de aanloop naar de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben de verschillende werkgroepen een gebrek aan gedetailleerde gegevens vastgesteld van verkeersongevallen in het algemeen en van ongevallen met zwakke weggebruikers in het bijzonder. Daarom heeft de Directie Vervoerbeleid in mei 2003 beslist gebruik te maken van de verspreiding van de eerste fietskaart van Brussel om een enquête te organiseren rond ongevallen met fietsers. Er werd een vragenlijst opgesteld die samen met de fietskaart onder de fietsers verspreid werd door het Gewest, de gemeenten, de fietsersbonden en bepaalde werkgevers (zoals de Europese Commissie en het Vlaamse Gewest).*

#### Massale deelname

De Directie Vervoerbeleid kreeg 1.727 ingevulde vragenlijsten binnen. Het doel van de enquête was informatie over de fietsers in te winnen. Het ging er niet om een representatieve steekproef te doen van de ervaring van alle Brusselse fietsers. Toch zijn zowel mannen als vrouwen, verschillende leeftijdsgroepen en alle gemeenten goed vertegenwoordigd in de antwoorden.

1.648 personen die de vragenlijst

## Enquête over de verkeersveiligheid voor fietsers

### BETER INZICHT IN DE ONGEVALLLEN!

invulden (95,4 %) fietsen in Brussel, hetzij voor de ontspanning (fietstochtjes of sport) hetzij voor nutsverplaatsingen (school, werk of boodschappen). Enkel die 1.648 worden voor de analyses in aanmerking genomen.

140 Brusselse fietsers (8,5 %) hebben het voorbije jaar minstens één ongeval gehad in Brussel. Het gaat om 7,5 % van de vrouwelijke fietsers en 9,1 % van de fietsende mannen. Diezelfde 140 fietsers hebben 166 ongevallen beschreven.

#### Analyses van de ongevallen

De resultaten in verband met de 166 beschreven ongevallen zijn in percentages uitgedrukt.

In 49 % van de ongevallen was de fietser niet gewond; in 38 % was hij licht gewond en in 13 % zwaar gewond.

De voornaamste omstandigheden van de ongevallen zijn in dalende volgorde van belang (een ongeval kan verschillende oorzaken hebben): een botsing met een wagen (ook het plots openen van een portier) (58 %), uitglijden op tramsporen (16 %), uitschuiven op vochtige grond (7 %), val veroorzaakt door bepaalde inrichting (de stoeprand, bij voorbeeld), botsing met voetganger (4 %), fietser (3 %), bus, tram of vrachtwagen (5 %). Het type en de

staat van de grondbedekking worden weinig vermeld door de fietsers die een ongeval meemaakten.

In 11 % van de ongevallen stelt de Politie een proces-verbaal op. Een ziekenwagen werd opgeroepen voor

**“De verongelukte fietsers droegen reflecterende elementen in 48 % van de ongevallen en een helm in 35 %”**

de fietser in 10 % van de beschreven ongevallen. In 27 % van de ongevallen vulden de betrokkenen een aangifteformulier in.

De verongelukte fietsers droegen reflecterende elementen in 48 % van de ongevallen en een helm in 35 %.

85 % van de ongevallen gebeurde overdag en 15 % 's nachts.

78 % van de ongevallen vond plaats tijdens verplaatsingen naar het werk, naar school of voor boodschappen en 22 % bij fietstochtjes of sportbeoefening.

79 % van de ongevallen had plaats op de verkeersas, 13 % op fietspaden, 6 % op fiestroutes en 2 % op autovrije wegen. 51 % van de ongevallen gebeurt op kruispunten en 49 % elders.

## Kinderen op de fiets

58 % van de kinderen die samen met volwassenen fietsen (hetzij gebruik makend van een kinderzitje of op hun eigen fiets) draagt een helm en 34 % reflecterende elementen.

De ouders die kinderen onder de 6 jaar hebben, verklaren gemiddeld dat ze hun kinderen alleen laten rijden op een willekeurig traject in de stad zodra ze 12 jaar oud zijn, op de weg van en naar school op 11 jaar en enkel in een zone 30 op 10 jaar.

## Conclusies

Botsingen met een andere weggebruiker (wagen, voetganger, fietser, tram of bus) is de voornaamste oorzaak van ongevallen met fietsers. Daarna komen de glijpartijen (tramsporen, vochtige baan of bepaalde inrichtingen). We moeten dus doorgaan met de sensibilisering, enerzijds van **alle weggebruikers** voor het delen van de weg met anderen en anderzijds van de fietsers om te wijzen op het mogelijk gevaar van tramsporen en vochtige wegbedekking.

De officiële ongevalstatistieken zijn gebaseerd op de processen-verbaal van de ordediensten. Volgens onze enquête wordt er slechts in 11 % van de ongevallen een beroep gedaan op de Politie. Ook al bekijken

we enkel de ongevallen waarbij de fietser licht of zwaar gewond werd (50 % van alle ongevallen), dan dekken de processen-verbaal nog maar nauwelijks 20 % van de ongevallen met fietsers. De andere mogelijke



Voor optimale veiligheid is ook aangepaste uitrusting nodig (bron: Pro Vélo)

gegevensbronnen (spoedopname in ziekenhuizen en verzekeringen) dekken de fietsersongevallen ook slechts gedeeltelijk. Het is dus enkel via een **enquête** dat men een volledig zicht krijgt op alle ongevallen met de weggebruikers.

De helft van de fietsers was bij een ongeval betrokken terwijl ze reflecterende elementen droegen. 65 % van de verongelukte fietsers droeg geen helm. 42 % van de kinderen in het gezelschap van volwassenen, draagt geen helm. Dus is ook op dat vlak nog sensibilisering nodig voor de fietsers – ouders en kinderen – om ze te motiveren die **uitrustingen** te gebruiken en hun duidelijk te maken dat die geen absolute waarborg voor veiligheid bieden voor wat de ongevallen of kwetsuren betreft.

Bijna 20 % van de ongevallen vindt plaats op **fietspaden of fietsroutes**. Die wegen zijn dus niet vrij van gevaren. Dat moeten de fietsers goed beseffen.

Ouders laten hun kind in Brussel gemiddeld niet alleen rijden vóór de leeftijd van 12 jaar, behalve op het traject van thuis naar school (11 jaar) of in zone 30 (10 jaar). **Verkeersonveiligheid** is dus duidelijk een rem op het fietsgebruik bij kinderen. De inrichting van meer **zone 30** lijkt de ouders gerust te stellen.

**Contact:** [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

## SUBSIDIES VOOR BEPERKT EENRICHTINGSVERKEER (BEV): HET STARTSCHOT IS GEGEVEN!

Door Erik Caelen (VSGB)

In de "Mobiliteitsgids" nr. 2003/02 van september 2003 kondigden we het reeds aan, en nu is het eindelijk verschenen in het Staatsblad van 4 december jl.: het Ministerieel Besluit van 23 oktober 2003 dat de subsidiëring regelt voor de gemeenten die 70 % van hun éénrichtingsstraten openstelt voor de fietsers.

UITGEZONDERD



Gemeenten met een oppervlakte van minder dan 8 km<sup>2</sup> kunnen op een subsidie van € 20.000 rekenen, gemeenten met een oppervlakte tussen 8 en 16 km<sup>2</sup> € 25.000 en

gemeenten met een oppervlakte van meer dan 16 km<sup>2</sup> € 30.000.

Aangezien het Verkeersreglement de wegbeheerders, dus ook de gemeenten, op **1 juli 2004** zal verplichten om het BEV overal in te voeren, kunnen al de Brusselse gemeenten aanspraak maken op deze subsidie !

**Contact :** [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)



De veralgemening van het BEV staat voor de deur



Voortaan bieden we u in de Mobiliteitsgids tevens wat commentaar bij de webadressen die we een bezoekje gebracht hebben op onze speurtocht naar informatie op het grote web. Als u ook een pareltje gevonden hebt, laat ons dat dan weten op het gebruikelijke adres: [erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be). Wij zullen het in deze rubriek met genoeg aan onze lezers vermelden.



#### **<http://www.velo.irisnet.be> : door het Gewest op 2 wielen**

De fiets-site van het Gewest bevat een schat aan informatie en hyperinteressante links: gaande van de geplande fietsroutes tot de reeds beschikbare fietskaarten, over enkele belangrijke statistieken en praktische informatie over allerlei voorzieningen, subsidies, opleidingen en publicaties voor de gemeenten. Op die manier wil de website een zo volledig mogelijk beeld geven van de Brusselse situatie. Zowel beginnende fietsers als ervaren berijders van het stalen ros vinden er een reeks veiligheidsvoorschriften voor het gebruik van de fiets in de stad. De webstek is bovendien aangenaam geïllustreerd, gebruiksvriendelijk en sober omdat hij bewust niet overladen werd met nutteloze gadgets.

## **Mobiliteit op het ...wwweb !**

#### **<http://www.bivv.be> : de toegangspoort tot verkeersveiligheid**

De website van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid biedt een hele waaier aan informatie over hun campagnes en activiteiten, alsook de recentste wijzigingen in de Belgische wetgeving. In een streven naar de uitwisseling van goede praktijken geeft het Instituut op zijn website tevens links naar een aanzienlijk aantal Belgische en buitenlandse websites omtrent verkeersveiligheid. Daarnaast reikt het een reeks tips aan voor weggebruikers die zich defensiever willen opstellen. Als kers op de taart kan men niet alleen online publicaties bestellen i.v.m. verkeer, weginfrastructuur, statistieken en noem maar op, maar ook het informatieblad 'Via Secura' downloaden.

#### **<http://vici.fgov.be> : een klassieker onder de klassiekers**

De federale website voor vervoer en mobiliteit lijkt op het eerste gezicht nogal sober, maar wie echt de tijd neemt zal er heel wat kostbare informatie ontdekken, met name over het verkeersreglement, de wetgeving inzake goederenvervoer, het rijbewijs of de inschrijving van voertuigen. Wie graag allerlei statistieken uitpluist, surft maar snel naar het mobiliteitsportaal van de NIS dat een indrukwekkend aantal cijfergegevens over verkeer en vervoer in België herbergt ([http://statbel.fgov.be/port/mob\\_nl.asp](http://statbel.fgov.be/port/mob_nl.asp)). Sommigen zullen ook een vette kluif hebben aan de laatste updates in de rubriek "nieuwigheden".

#### **<http://www.vsgb.be>: de Vereniging blijft on-line, maar onze mailadressen zijn veranderd!**

Op onze website vindt u de gecoördineerde versie van de basiswet, de wegcode, de code van de wegbeheerder en ook de wetgeving rond infrastructuur, bewonerskaart of gemachtigde opzichters. U hebt er ook toegang tot alle studies die de Vereniging verricht heeft, ondermeer over de belasting- en retributieregelingen, alsook de notulen van de vergaderingen van de Dialoog Parket en het Forum Mobiliteit. Een afzonderlijk onderdeel is gewijd aan de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Hebt u commentaar? Suggesties? Kritiek? Laat het ons weten: [erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be), [barbara.decupere@avcb-vsgb.be](mailto:barbara.decupere@avcb-vsgb.be), [jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be](mailto:jean-michel.reniers@avcb-vsgb.be)



## HET VERKEERSREGLEMENT : NIEUWS VANUIT ALLE FRONTEN

*Op het einde van het jaar is het Staatsblad blijkbaar zeer productief geweest : verschillende wijzigingen van de verkeersreglementering werden in de loop van de maand december gepubliceerd.*

Door Erik Caelen (VSGB)

### Wijzigingen:

*Bromfietzers op de rijbaan, iets later dan gepland...*

**KB van 30 november 2003 (BS van 15.12.2003) dat het verkeersreglement wijzigt.**

In dit KB wordt de inwerkingtreding van het reglement dat de bromfietzers verplicht om, binnen de bebouwde kom, op de rijbaan te rijden, uitgesteld tot 1 januari 2005. Ter herinnering : deze uitstel komt op vraag van de gewesten en de gemeenten. De nieuwe reglementering vergt namelijk ingrijpende infrastructurale maatregelen. Immers, er moeten overgangconstructies worden aangelegd op de grenzen van de bebouwde kommen, enerzijds, om de bromfietzers toe te laten om op deze plaats het fietspad te verlaten wanneer hij de bebouwde kom binnenrijdt, en anderzijds, om de bromfietser toe te laten om het fietspad op te rijden wanneer hij de bebouwde kom verlaat. Wij vestigen eveneens de aandacht op het feit dat de wegbeheerders uiterlijk tegen **1 januari 2005** al de onderborden van het type M6 en M7 moeten verwijderen die geplaatst werden binnen de bebouwde kom.



M6



M7

NB: de laatste wijzigingen van de verkeersreglementering werden reeds opgenomen in de gecoördineerde versie van het Verkeersreglement die U op onze webstek [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) kan downloaden (rubriek "Mobiliteitscel").

*... en de Code van Wegbeheerder herzien en verbeterd*

**MB van 27 november 2003 (B.S. van 15.12.2003) dat de Code van de Wegbeheerder wijzigt.**

- Het vaste groene licht van een tweekleurig voetgangersverkeerslicht moet minimaal branden gedurende een periode die de voetganger in staat stelt over te steken met een snelheid van 1,20 m/s.
- De eis dat de zone bebouwd moet zijn of dat er gewoonlijk veel fietsers of voetgangers komen is niet meer van toepassing wanneer buiten de bebouwde

kom een snelheidsbeperking tot 70 km per uur wordt ingesteld met behulp van borden met zonale geldigheid.

- Het instellen van een zone 30 binnen de hele bebouwde kom is uitgesloten indien de bebouwde kom voorrangswegen omvat aangegeven met borden B9. Indien een zone 30 binnen de hele bebouwde kom wordt afgebakend, dan moeten er bovendien ook infrastructurale en/of parkeermaatregelen worden getroffen om de snelheid tot 30 km per uur terug te brengen.
- Het nieuw verkeersbord D10 (deel van de openbare weg voorbehouden voor het verkeer van voetgangers en fietsers) mag enkel worden gebruikt wanneer het bord D9 niet kan worden geplaatst, bijvoorbeeld wanneer de ruimte te gering is om het verkeer van voetgangers en fietsers te scheiden of om de veiligheid van de fietsers te waarborgen (bv. indien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan te hoog is).



D9



D10

- De nieuwe verkeersborden F99c en F101c (weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters) moeten een zijde hebben van ten minste 0,40 m, mogen door geen enkel onderbord worden aangevuld en mogen niet worden gebruikt voor de bebakening van een voetgangerszone.



F99c



F101c

Deze aanpassingen zijn het logisch gevolg van het integreren van de "Straatcode" in het verkeersreglement.

NB: de laatste wijzigingen van de verkeersreglementering werden reeds opgenomen in de gecoördineerde versie van de Code van de Wegbeheerder die U op onze webstek [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) kan downloaden (rubriek "Mobiliteitscel").

**Contact :** erik.caelen@avcb-vsgb.be



**HET VERKEERSREGLEMENT VOLGENS BERT ANCIAUX, MINISTER VAN MOBILITEIT EN SOCIALE ECONOMIE****Door Erik Caelen (VSGB)**

Naar aanleiding van een interpellatie in Kamer van Volksvertegenwoordigers beweert de minister van Mobiliteit, de Heer Bert Anciaux, dat de gemeenten vanaf 1 maart 2004 bevoegd zullen worden voor het parkeren met beperkte parkeertijd, de blauwe zone van artikel 27.1 en 27.2 van de straatcode – koninklijk besluit van 1 december 1975 –, het betalend parkeren – artikel 27.3 van de straatcode, koninklijk besluit van 1 december 1975 – en het parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners – artikel 27ter van de straatcode, koninklijk besluit van 1 december 1975. De beperking van het langdurig parkeren, artikel 27.5 van de straatcode van hetzelfde koninklijk besluit, hoewel onder de generieke titel van het artikel 27, beperkte parkeertijd, wordt, steeds volgens de minister, niet gedepenaliseerd.

Vooraleerst moeten we opmerken dat het koninklijk besluit van 1 december 1975 niet de Straatcode is, maar wel het Verkeersreglement of anders gezegd, de Wegcode. De straatcode is ontstaan uit de aanbevelingen van een werkgroep waarbij de bescherming van de meest zwakke weggebruikers centraal staat. Een deel van deze aanbevelingen werden trouwens bij Koninklijk besluit van 4 april 2003 (BS 8/5/2003) geïntegreerd in het Verkeersreglement (zie in dit verband het artikel Van wegcode naar straatcode, verschenen in de Mobiliteitsgids nr. 2003/03 van november 2003).

Voor wat de depenalisering van sommige parkeerovertredingen betreft zijn onze juristen formeel: de term “beperkte parkeertijd” slaat op het geheel van artikel 27 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975. Immers, de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid (dat de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 ingrijpend wijzigt), stelt dat “*Het in voormelde reglementen omschreven parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet strafrechtelijk worden bestraft*”. Het Koninklijk besluit van 1 december 1975, dus het verkeersreglement (en niet de straatcode), neemt de bepaling van het kortparkeren op in artikel 27. In dit artikel, dat de titel “Beperkte parkeertijd” heeft meegereggen, worden alle vormen van het parkeren dat beperkt wordt in de tijd besproken: Zone met beperkte parkeertijd (zowel blauwe zone als de openbare weg met blauwe zone reglementering), het betalend parkeren, de motorvoertuigen die niet meer kunnen rijden en aanhangwagens, de vrachtwagens van meer dan 7,5 ton MTM binnen bebouwde kom en de reclamevoertuigen.

Redelijkerwijs kunnen we aannemen dat het niet de bedoeling van de wetgever was om de laatste drie hierboven vermelde overtredingen te depenaliseren. Helaas werd de wettekst niet nauwgezet neergeschreven en is er waarschijnlijk ergens een foutje geslopen. Ons besluit is dus dat de gemeenten wel degelijk vanaf 1 maart bevoegd zullen worden voor het beteugelen van de inbreuken vermeld in artikel 27 van het Verkeersreglement. Indien enkel de blauwe zone wordt bedoeld, dan moet de wet worden gewijzigd !

**Depenalisering van het parkeren !****KB van 22 december 2003 (B.S. van 31.12.2003)**

Verschenen op de valreep van het nieuwe jaar ! Het KB van 22 december 2003 (BS 31.12.2003) : de depenalisering van sommige parkeerovertredingen zal ingaan op 1 maart 2004 ! Na 1 maart zal de politie deze overtredingen niet meer beteugelen en bijgevolg moeten de gemeenten over een retributiereglement of een belastingsreglement beschikken om het dagelijks beheer van deze parkeerreglementering te kunnen blijven verzekeren. Ter herinnering : het betreft het betalend parkeren, het bewonersparkeren en het kortparkeren (niet alleen blauwe zone, maar ook het parkeren van vrachtwagens, voertuigen die niet meer kunnen rijden en de publiciteitsvoertuigen). Modelreglementen kunnen worden gedownload op [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be), rubriek Mobiliteitscel.

Contact : [erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be)

**Mobiliteitsagenda**

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat.

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
30/03 - 02/04 Amsterdam	Intertraffic : vierdaagse internationale vakbeurs voor ontwerp, beheer en onderhoud van verkeers- en vervoersinfrastructuur	<a href="http://www.amsterdam.intertraffic.com">http://www.amsterdam.intertraffic.com</a>
21/04	2de Vlaams Congres Verkeersveiligheid: VSV in samenwerking met het Steunpunt Verkeersveiligheid	<a href="http://www.verkeerskunde.be">http://www.verkeerskunde.be</a>

# 01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

## Parkeren in het Gewest

### Belastingreglement of retributiereglement ?

Regelmatig leggen we u cijfers voor in verband met een bepaald aspect van het parkeren of de mobiliteit in het algemeen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit keer is onze rubriek gewijd aan een rondvraag i.v.m. "parkeren", meer bepaald de belasting- en retributieregelingen in ons Gewest, geïllustreerd met cijfers uiteraard!

Gemeente	Belasting	Retributie	Aantal parkeerplaatsen	Tarief	Gemeentepersoneel of niet belast met controle
Anderlecht	?	?	0	/	geen betaald parkeren, maar blauwe zones
Oudergem	X		671	1€/h, 2€/2h, 10€/halve dag	2 personen belast met controle
Sint-Agatha-Berchem	?	?	0	/	geen betaald parkeren, maar blauwe zones
Brussel-Stad		X	9000	1€/h, 12€/halve dag	22 controle-agenten + 16 administr.
Etterbeek	X		2550	1€/h, 15€/halve dag	13 personen
Evere		X	3	1€/h	1 persoon, blauwe zone (Rauwers)
Vorst	X		240	1,50€/h	8 terreinagenten
Ganshoren	?	?	0	/	geen betaald parkeren, 3 gedeeltes van straten in blauwe zones
Elsene		X	1013	1€/h, 12€/halve dag	optimal parking control
Jette	X		332	1€/h, 10€/halve dag	2 terreinagenten + 1/3-tijds administr.
Koekelberg		X	694	1€/h, 12€/halve dag	cityparking
Sint-Jans-Molenbeek	?	?	0	/	geen betaald parkeren, maar een blauwe zone
Sint-Gillis	X		50 parkeer-automaten	1€/h, 12€/halve dag	4 voltijdse personen voor al het werk
Sint-Joost-ten-Node		X	1090	1€/h, 12€/halve dag	nog aan te duiden privé-firma
Schaarbeek		X	1200	1€/h, 12€/halve dag	4 personen, privé-firma Rauwers
Ukkel	X		25 parkeer-automaten	1€/h, 12€/halve dag	4 personen, 1 administr.
Watermaal-Bosvoorde	?	?	0	/	geen betaald parkeren, maar een blauwe zone
Sint-Lambrechts-Woluwe		X	465	1€/h, 12€/halve dag	cityparking
Sint-Pieters-Woluwe	X		536	1€/h, 12€/halve dag	3 voltijdse equivalenten

Op een vergadering van de werkgroep "parkeren" van de Dialoog Parket bleek dat de aanwezige gemeenten zich niet allemaal goed bewust waren van de weerslag die de depenalisering van artikel 27 van de Wegcode betreffende het kort-parkeren in hun gemeente kon hebben op de controle over het parkeren. Aangezien de uitvoeringsbesluiten van de wet op 1 maart 2004 in werking treden, is het belangrijk dat de gemeenten klaar zijn; anders gaan ze zich in de wettelijke onmogelijkheid bevinden de in dit artikel vermelde overtredingen te vervolgen (betaald parkeren, bewonerskaart en blauwe zone, parkeren van vrachtwagens, reclamevoertuigen en voertuigen die niet meer kunnen rijden).

Ter herinnering: het belastingreglement verlicht de procedures in geval van vervolging van een overtreding, terwijl het retributiereglement gebruikt wordt wanneer de gemeente de controle over het parkeren aan een privé-firma uitbesteedt (u vindt verschillende modellen van retributie- en belastingreglementen op de website van de Vereniging).

In de loop van de voorbije maand januari heeft de Vereniging een rondvraag gedaan naar het model dat de gemeenten aangenomen hebben. Op enkele uitzonderingen na (een "?" in een kolom betekent dat de eindbeslissing nog niet genomen is) hebben ze allemaal geopteerd voor een bepaalde type reglement. Ter informatie hebben we in bovenstaande tabel ook het aantal parkeerplaatsen vermeld, de tarieven en het personeel dat instaat voor de controle.

# VERKEERSEDUCATIEVE ROUTES IN MERKSPLAS

Verschenen in "LOKAAL", het halfmaandelijks magazine van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)

*De gemeente Merksplas heeft sinds kort drie verkeerseducatieve routes op haar grondgebied. Leerkrachten uit het lager onderwijs kunnen de routes samen met hun leerlingen afleggen en hen op die manier vertrouwd maken met alle mogelijke verkeerssituaties in hun onmiddellijke omgeving.*

Merksplas werd in 2002 bekroond tot 'Toongemeente van de provincie Antwerpen' rond verkeersveiligheid. De titel werd toegekend door de actie Levenslijn Kinderfonds, beheerd door de Koning Boudewijnstichting. *In de gemeente is al langer een sterke werking rond verkeersveiligheid, zegt Paul Van Dyck, wijkagent in Merksplas. Uit de oudercomités van de drie lagere scholen is een verkeersgroep gegroeid. Daarin zetelen naast de ouders ook de directies van de scholen, een afvaardiging van de leerkrachten en ikzelf. Onze werking leverde ons vorig jaar de titel 'Toongemeente van de provincie Antwerpen' op. Een van de gevolgen is dat Levenslijn Kinderfonds het uitwerken van drie verkeerseducatieve routes bekostigde. We werkten daarvoor samen met het mobiliteitsbureau Langzaam Verkeer. Eind september werden de routes voorgesteld. Leerkrachten (of de jeugdleiding of ouders) kunnen de routes samen met de kinderen afleggen en hen zo met de meest diverse verkeerssituaties kennis laten maken. Paul Van Dyck: De routes doen uiteraard de schoolomgevingen aan. Ze lopen ook langs andere*



*plaatsen waar kinderen vaak komen zoals de lokalen van de jeugdbeweging, de bibliotheek of de naschoolse opvang. Kinderen leren het voet- en fietspad gebruiken, ze leren oversteken op een zebrapad en op plaatsen waar geen zebrapad is, ze leren hoe je veilig voorbij een auto komt die fout geparkeerd staat op het fietspad, ze maken kennis met de verkeersafwikkeling op een rond punt enzovoort. De routes werden in de loop van oktober besproken met de leerkrachten, die er dan verder mee aan de slag kunnen in de lessen. Ze zijn gebundeld in een ringmap die later kan uitgebreid of aangepast worden als bijvoorbeeld verkeerssituaties wijzigen. De drie routes staan ook op cd-rom.*

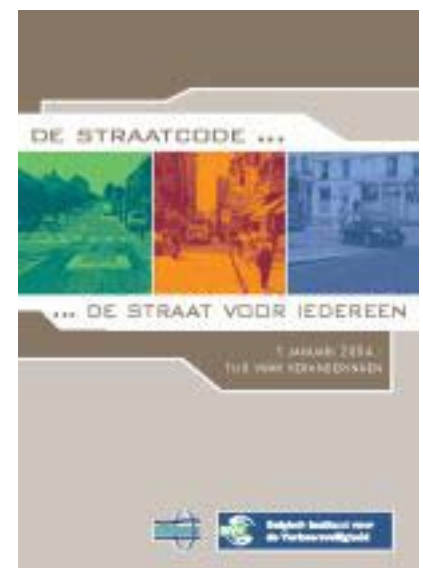
**Contact** : politiezone Noorderkempen, wijkpost Merksplas, Paul Van Dyck, tel. 014/63.30.10

## De straatcode ... de straat voor iedereen

Door Erik Caelen

Zo heet de nieuwe brochure die het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zopas heeft uitgegeven, in samenwerking met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De brochure bevat de nieuwe regels die van kracht zijn sinds 1 januari 2004 evenals de uitleg van wat er concreet voor elk type van weggebruiker verandert. U kan de brochure verkrijgen bij het BIVV, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel. U kan ze eveneens downloaden van de webstekken van de FOD Mobiliteit en Vervoer ([www.mobiliteits.gov.be](http://www.mobiliteits.gov.be)) en het BIVV ([www.bivv.be](http://www.bivv.be)).

**Contact** : [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)





*Adresboekje***De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

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

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/558.08.18	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	St-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	mdecoster@berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	michel.lievie@etterbeek.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	evere_seul@belgacom.net
Altenloh Frank	Vorst	02/348.17.49	02/348.17.51	altenlohfrank@hotmail.com
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Cauvain Françoise	Koekelberg	02/412.14.87	02/414.10.71	fcavuin@koekelberg.irisnet.be
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Joost-Ten-Noode	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gillis	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publink.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccl.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	St-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe.be
Cloetens Johan	St-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

## VANAF 1 JULI 2004 BEDRIJFSVERVOERPLAN VERPLICHT VOOR INSTELLINGEN MET MEER DAN 200 WERKNEMERS



Bron : <http://www.bvp.irisnet.be/nl/indexnl.htm>

### Door Philippe Barette en Christine Heine (BUV)

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering keurde op donderdag 5 februari het besluit, de omzendbrief en het formulier over de opmaak van een bedrijfsvervoerplan door instellingen met meer dan 200 werknemers goed. De ordonantie betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit bevatte reeds deze verplichting, maar zij was totnogtoe niet van kracht. De ondernemingen moeten hun eerste rapport over de inventaris van de verplaatsingen, de analyse van de bereikbaarheid en het ontwerpplan vóór 1 januari 2005 indienen.

Alle documenten zijn beschikbaar op de gewestelijke website over bedrijfsvervoerplannen <http://www.bvp.irisnet.be>.

*Wij zullen verder in detail gaan over dit onderwerp in de volgende editie van de Mobiliteitsgids.*

## ALLES WAT U ALTIJD AL WILDE WETEN OVER ... DE DIRECTIE TAXI'S VAN HET BESTUUR VOOR UITRUSTINGEN EN VERVOER (BUV).

*Zoals we in de vorige nummers reeds andere diensten vroegen om zich voor te stellen, is het nu de beurt aan de Directie Taxi's. Gordels aan en weg zijn we .... de meter loopt!*

**Door mevrouw Popescu (Directrice van de Directie Taxi's, BUV)**

In het kader van de mobiliteit van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de taxi een onmisbare partner geworden van het openbaar vervoer. Om die complementaire functie naar behoren te kunnen invullen, staat de gewestelijke administratie (**Directie Taxi's van het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**) in voor het administratief beheer van de taxi's en het toezicht op het terrein.

De Directie Taxi's wil ook sleutelen aan het imago van de Brusselse taxi.

Op dat punt staan zij ten dienste van de burger, aangezien een stipte naleving van de diverse reglementeringen terzake ten overstaan van de gebruiker een waarborg moet bieden voor een correcte dienstverlening als aanvulling op het openbaar vervoer.

De opdrachten van die gewestelijke dienstverlening komen verschillende departementen toe, onder leiding van mevrouw Popescu:

### 1. Departement Geschillen

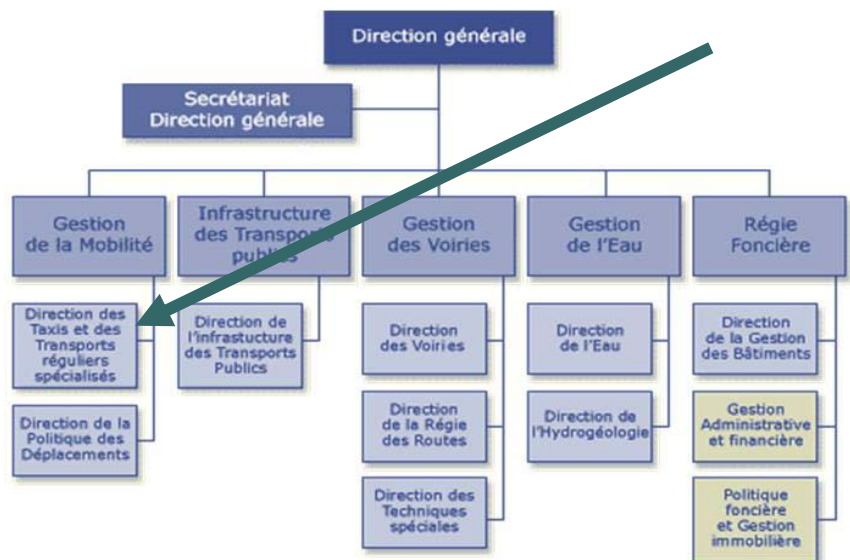
Dit departement ontvangt, verwerkt en volgt alle klachten die klanten tegen chauffeurs of uitbaters indienen. Het roept chauffeurs die een pro-justitia gekregen hebben, op voor een verhoor. Het departement staat ook in voor de verlenging van de taxi- en limousinevergunningen. Het behandelt de aanvragen om inlichtingen i.v.m. de taxiwetgeving en stelt de ontwerpen van besluiten en nota's aan de Brusselse Regering op. De dienst doet eveneens het administratief onderzoek in het kader van de verlenging van de vergunningen voor de uitbating van een taxidienst.

### 2. Departement Loketten

Dit departement staat onder meer in voor het onthaal van de taxichauffeurs en -uitbaters, het administratief beheer van hun dossiers, het beheer van de taxilichten, de wegbladen, de database "uitbaters, chauffeurs en voertuigen", de inschrijvingen van de kandidaat-chauffeurs voor lessen en examens, de kasvoering, de registratie van faillissementen en stopzettingen, enz. Het departement is de belangrijkste schakel tussen het publiek en de verschillende departementen van de Directie Taxi's.

### 3. Departement Geschiktheidsattesten

Dit departement organiseert de examens voor het behalen van een geschiktheidsattest, een document dat een taxichauffeur nodig heeft om zijn beroep te kunnen uitoefenen. De dienst volgt ook de contracten die afgesloten worden met de firma's die les geven aan kandidaat-chauffeurs.



### 4. Departement Taxistandplaatsen

Dit departement beheert de 800 taxistandplaatsen in de 19 gemeenten van het Brussels Gewest en stelt de inrichting of afschaffing van standplaatsen voor, in overleg met de diverse gemeentebesturen en gewestelijke administraties.

### 5. Departement "Huurwagens met chauffeur"

Deze cel staat in voor het administratief beheer van 130 huurvoertuigen met bestuurder en kent de nodige vergunningen toe.

### 6. Departement Controle

Dit departement waakt erover dat de taxichauffeurs zich op het grondgebied van de 19 Brusselse gemeenten houden aan alle wettelijke en reglementaire voorschriften. De controleurs beschikken over een mandaat van de gerechtelijke politie: zij stellen pro-justitia's op tegen chauffeurs en uitbaters en gaan zo nodig over tot inbeslagname van de taxivoertuigen.

### 7. Departement Stopzetting

Dit departement behandelt de dossiers in verband met de stopzetting van vergunningen voor de uitbating van een taxidienst.

### 8. Cel Gespecialiseerd Geregeld Transport

Deze cel staat in voor de afgifte en controle van de vergunningen voor gespecialiseerd geregeld transport van personen (scholieren, personeel van ondernemingen, gehandicapten, ...). Bovendien gaat de dienst na of de uitbaters de voorschriften voor dat soort transport in acht nemen.

Naast bovenvermelde departementen kan de Directie Taxi's rekenen op de steun van een Cel voor het beheer van de projecten van het Kabinet van de toezichthoudende Minister en de diensten van het Secretariaat.



Bron : <http://www.taxi.irisnet.be/fr/tout.html>

## Praktische inlichtingen

### **Directie Taxi's**

Communicatie Centrum Noord – CCN  
Vooruitgangsstraat 80 bus 1 – niveau 1,5  
1035 Brussel  
Tel. : 0800/14795  
E-mail : [taxiservice@mrbc.irisnet.be](mailto:taxiservice@mrbc.irisnet.be)  
Website : [www.taxi.irisnet.be](http://www.taxi.irisnet.be)

### **Directrice**

M. Popescu 02/204.27.62

### **Secretariaat**

P. Mathy – Bediende 02/204.18.17  
M. Roelandt – Bediende 02/204.18.09

### **Beheer van de projecten van het Kabinet van de toezichthoudende Minister**

S. Cuypers – Assistent 02/204.18.18  
A. Laurent – Attachee 02/204.18.14  
W. Van Waeyenberge – Assistent 02/204.18.54

### **Departement Geschillen**

L. Swartebroecx – Directeur 02/204.18.07  
A. Kadi - Adjunct  
D. Schepmans – Attachee  
R. Tonglet – Adjunct  
J.F. Vilette – Eerste bediende  
O. Virendeels – Attaché  
R. Zian – Adjunct

### **Departement Geschiktheidsattesten**

G. Engels (NL) – Attaché 02/204.18.20  
M. Delsarte (FR) – Adjunct 02/204.18.23

### **Departement Loketten 02/204.18.33**

E. Devillers – Adjoint  
M. Elvan – Beambte  
N. Layouni – Bediende  
S. Schollaert – Adjunct  
R. Willems – Adjunct

### **Departement Taxistandplaatsen**

G. Engels – Attaché 02/204.18.20  
W. Delcambre – Adjunct 02/204.22.30

### **Departement “Huurwagens met chauffeur”**

G. Engels – Attaché 02/204.18.20

### **Departement Controle**

J. Segers – Assistent 02/204.18.44  
E. De Ridder – Adjunct  
G. Steenhoudt – Adjunct  
F. Vandenbemden – Adjunct  
J.P. Van Oncem – Adjunct

### **Departement Stopzetting**

A. Kadi – Adjunct 02/204.18.21

### **Cel Gespecialiseerd Geregeld Transport**

P. Hautman – Adjunct 02/204.18.56  
F. Lodens – Adjunct

## INDEX 2003 MOBILITEITSGIDS

*Zone 30 regeling nu ook mogelijk in schoolomgevingen;*  
Caelen Erik; 03/01 p 2

*Modifications pour les dispositifs surélevés ... bientôt des coussins berlinois sur nos voiries ?;* Caelen Erik; 03/01 p 3

*Promotion des sens uniques limités aux cyclistes ;*  
Caelen Erik; 03/01 p 3

*Fietsbrigades;* Caelen Erik; 03/01 p 4

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid;* Caelen Erik; 03/01 p 4

*La Région et l'Association, une collaboration efficace ...;*  
Broes Alain et Reniers Jean-Michel; 03/01 p 6

*Goulet Louise : concertation et contrôle comme clé du succès;* Reniers Jean-Michel; 03/01 p 8

*Chiffre du numéro : le stationnement payant en Région de Bruxelles-Capitale;* Decupere Barbara; 03/01 p 10



## MOBILITEITSADVISEURS, LICHTING 2003 !

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)



Een propvolle zaal en ijverige leerlingen voor de laatste module van de opleiding.

beheer heeft de Helvetiër de ijverige leerlingen niet alleen tot echte mobiliteitsbeheerders gekneed, maar ook een frisse alpenwind de hoofdstad doen overwaaien. Hartelijk dank aan de toegewijde leraar en de talrijke sprekers die de lessen met hun toelichtingen verrijkt hebben en proficiat aan alle jonge (... en minder jonge) gediplomeerden!

**Als aandenken aan onze collega Yves Slachmuylders die in december jl. plots overleden is. We zullen je goed humeur, je scherpe geest en je enthousiasme missen. Vaarwel, beste vriend.**

De derde lessencyclus voor de vorming van mobiliteitsadviseurs die het Gewest organiseerde, werd in december jl. afgerond met de diploma-uitreiking. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt niet minder dan ... nieuwe mobiliteitsadviseurs, met heel uiteenlopende achtergronden: MIVB, gewestbesturen, gemeenten, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest, politiezones, verenigingen ... Allen hebben ze – met plezier – de herhaalde aanvallen ondergaan van de heer Chastellain, die instond voor de opleiding, en de mobiliteit heeft voor hen nu geen geheimen meer ... net zoals de soms vreemde woordenschat van de Zwitserse mobiliteitsgoeroe op alle gebied. Van een fietstocht door Brussel (in de gietende regen!) tot boeiende seminaries over het kruispunt-



Ontspanning na inspanning. Rechts vooraan zien we Yves Slachmuylders.

*La semaine de la mobilité en quelques tours de roue;* Delvaux Philippe et Reniers Jean-Michel; 03/02 p 1

*Parkeercontrole : uitbesteden of zelf doen ?;* Debruyne Erwin; 03/02 p 3

*Le stationnement payant, compétence et tutelle en Région de Bruxelles-Capitale;* Muller Marina et Vanham Eric; 03/02 p 4

*Réserver des places pour les personnes handicapées;* Caelen Erik; 03/02 p 8

*Invoeren van het Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV): Moeten of mogen ?;* Caelen Erik; 03/02 p 9

*Le chiffre du numéro: Contrat de mobilité, plan directeur zone 30 et brigade cyclistes;* Caelen Erik; 03/02 p 10

*Convention cadre de mobilité: un outil indispensable;* Bertrand Pierre-Jean; 03/02 p 13

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid : praktijkervaringen;* De Wolf Vincent et Aerts Walter; 03/02 p 13

*Voor een leefbaardere stad, Pour une ville plus conviviale;* Leonard Christine; 03/03 p 1

*Car-Sharing ou voitures partagées;* Barette Philippe; 03/03 p 3

*Studiedag 17 december 2001 parkeerbeleid : besluit van de studiedag;* Delathouwer Robert, Chabert Jos, de Donnéa F.-X.; 03/03 p 4

*L'évaluation du deuxième dimanche sans voiture;* Doyen Michel; 03/03 p 6

*Le chiffre du numéro : l'observatoire du vélo;* De Wilde Jean-Luc; 03/03 p 10

*Van wegcode naar straatcode : een kritische bespreking van de nieuwe reglementering;* Caelen Erik; 03/03 p 12

*Le Parquet se livre;* Leysens Michel, Reniers Jean-Michel; 03/03 p 16

*Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur... la Direction des Voiries de l'Administration de l'Équipement et des Déplacements;* Herbecq H.; 03/03 p 18

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

Nr 2004/01 — februari 2004

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : Ph. Barette, P-J. Bertrand, E. Caelen, Ph. Delvaux, M. Popescu, J-M Reniers

Coördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.20.04

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

<http://www.vsgb.be>



**[ Laat dit niet liggen ! ]**

## Gratis

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

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

Aarlenstraat 53  
bus 4  
1040 Brussel

Tel: 02/233.31.69

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

[erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

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

Naam \_\_\_\_\_

Voornaam \_\_\_\_\_

Organisatie \_\_\_\_\_

Functie \_\_\_\_\_

Adres \_\_\_\_\_

Telefoon \_\_\_\_\_

Fax \_\_\_\_\_

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

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

Naam \_\_\_\_\_

Voornaam \_\_\_\_\_

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