



# De Mobiliteitsgids



Nr 2004/02

april 2004

## Inhoudsopgave

Het Frans verkeersveiligheidsbeleid	1
Louizalaan en Charleroise steenweg: : vervolg en einde?	2
Steden, Mobiliteit en Duurzaamheid	4
Mobiliteit op het ...www	7
Onpopulaire maatregelen voor de mobiliteit van morgen	8
Mobiliteitsagenda	9
Car Sharing in de lift	10
Vervoerplannen	11
Het parkeren is niet meer gereguleerd... of toch niet meer zo fel!	14
Codenaam : LundaISA	17
Straatlawaai : er kan iets aan gedaan worden	18
Beperkt eenrichtingsverkeer : het aftellen is begonnen	20
Effecten van geïntensiveerde snelheidshandhaving in Nederland	21
Heet van de naald	21

## MOBILITEIT VOLGENS ONZE BUITENLANDSE COLLEGA'S

*Mobiliteit is een zaak van iedereen, overal. Dit nieuwe nummer van de Mobiliteitsgids is internationaal getint omdat we in verschillende artikels de schrijfwijzen richten op goede praktijken in het beleid, projecten of gewoon ideeën uit Frankrijk, Groot-Brittannië en zelfs Zweden. Het doel is niet te schrijven dat het elders beter gaat, maar aan te tonen dat projecten in het begin soms verre van populair zijn maar uiteindelijk bijzonder op prijs gesteld worden omdat burgers hun levenskwaliteit zien vooruitgaan. Op dat vlak zien we ook dat een goede communicatie een belangrijke troef blijft in het welslagen van een project. Hoewel het mobiliteitsbeleid van verschillende landen niet op alle momenten en in alle aspecten vergelijkbaar is, lijkt het ons toch belangrijk om via dit tijdschrift zowel Belgische als buitenlandse interessante voorbeelden bekend te maken, teneinde onze beleidsvoerders tips te geven over de richting die we moeten inslaan.*

De redactie

## Het Frans verkeersveiligheidsbeleid: Een voorbeeld om na te volgen!

De resultaten van het verkeersveiligheidsbeleid in Frankrijk zijn spectaculair: vorig jaar stierven in het verkeer 5.732 mensen, ruim 20 procent minder dan in 2002. Het totale aantal ongevallen daalde met 17,5 % tot bijna 87.000 en het aantal gewonden viel met 19,4 % terug tot ruim 111.000.

sief luik: 66 vaste en 30 mobiele snelheidsradars werden reeds geplaatst, en volgend jaar komen er nog eens 900 bij.

De resultaten liegen er niet om. In de laatste twee maanden van vorig jaar werden 183.000 weggebruikers gevestigd. In 90 % van de gevallen bleef de overschrijding beperkt tot maximaal 20 km/u, overigens op het Franse rijbewijs 'goed' voor een strafpunt. De extreme overschrijdingen - meer dan 50 km/u te snel - zijn met 0,3 % nagenoeg verleden tijd.

### Door Erik Caelen (VSGB)

**Het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid van Frankrijk werpt zijn vruchten af! Elke dag zijn er vier doden minder op de Franse wegen. Dit is vooral te danken aan het plaatsen van flitspalen langs wegen. Jongeren blijven in het Franse verkeer een hardnekkige risicogroep met een bijna dubbel aantal verkeersdoden. Reden om een 'tandje bij' te zetten, zo kondigt het interministerieel comité voor de verkeersveiligheid in haar laatste rapport aan.**

Wat zijn de ingrediënten die van dit beleid een succes hebben gemaakt? In het jaar 2002 gaf de president Jacques Chirac himself de aanzet tot een campagne met als doel het aantal doden op de Franse wegen te verminderen. De aankondiging van de campagne en de talloze activiteiten van de honderd departementen hebben hun uitwerking niet gemist: verkeersveiligheid is het gesprek bij uitstek geworden. Niet minder dan 82 % van de Fransen noemt het namelijk een belangrijk gespreksthema. Naast de sensibilisering is er ook een repres-

« De extreme overschrijdingen - meer dan 50 km/u te snel - zijn met 0,3 % nagenoeg verleden tijd »

De bevoegde overheden zullen volgend jaar ook starten met trajectcontrole, te beginnen in de gevaarlijkste verkeerstunnels. Ook dronkenschap aan het

stuur zal worden aangepakt door verscherpte controles.

Enige minpunt is de daling van de verkeersslachtoffers onder de jongeren (15-24 jaar): dat aantal daalde 'slechts' van 26 naar 23,7 %. Het pakket aan maatregelen om ook hier forse resultaten te boeken zijn gericht op het verkeersonderricht. De scholen zullen verkeerslessen moeten verstrekken en er wordt een voorlopig rijbewijs ingevoerd voor de duur van drie jaar, desgewenst twee jaar als de aspirant-autorijder vooraf een gedragscursus volgt.

Op het vlak van infrastructuur zal het interministerieel comité de 'scores' van de verschillende departementen vergelijken om aldus een gezonde vorm van rivaliteit te promoten. Tot slot vermelden we nog dat de verkeersveiligheidsgegevens en locaties van gevaarlijke wegen via internet beschikbaar gemaakt zullen worden voor wegbeheerder en -gebruiker.



**Contact:** [www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)

## Louizalaan en Charleroisesteenweg, vervolg ... en einde?

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

***In september 2002 ging een testoperatie van start in de flessenhals van de Louizalaan (zie Mobiliteitsgids Juni 2003). Die had tot doel de mobiliteit van alle weggebruikers en de toegang tot de handelszaken te verbeteren door kleine zichtbare aanpassingen en vooral dankzij een wijziging van het parkeerstelsel. De actie verliep in twee fasen - sensibilisering en vervolgens sanctivering - en is bijzonder geslaagd aangezien het verkeer in de "flessenhals" zelden zo vlot verliep. Helaas, driewerf helaas, nadien is de impact (en de angst voor politie?) vervaagd. Daarom hebben het Gewest en de gemeenten Sint-Gillis, Elsene en Brussel en hun respectieve politiezones beslist de dynamiek nieuw leven in te blazen door een mobiliteitscontract af te sluiten dat de effecten van de testoperatie zou moeten bestendigen.***

Ter herinnering, een mobiliteitscontract tracht ondermeer de vlotheid van het verkeer te waarborgen en de doorrit van het openbaar vervoer te bevorderen, in het bijzonder tijdens de spitsuren op zeer drukke kruispunten en wegen. Om die doelstellingen te bereiken voorziet het contract in een versterkte aanwezigheid

van de politie. Inmiddels beschikken tien Brusselse gemeenten over dergelijke contracten voor een hele reeks kruispunten en wegen (zie tabel).

### Laat Louiza ademen

De stad Brussel en het Gewest hebben zich ertoe verbonden Louiza meer ademruimte te geven door middel van een mobiliteitscontract dat niet alleen betrekking heeft op de befaamde flessenhals, maar ook op een reeks andere kruispunten en voorrangswegen, zoals de Madouplaats, de Wetstraat, Belliardstraat, de Antwerpsepoort of nog het Troonplein (zie tabel). Concreet voorziet het contract in de supervisie van die kruispunten en wegen van 7.30 tot 9.30 uur en van 16 tot 19 uur. Daartoe stelt de gemeente minstens een agent per kruispunt beschikbaar en dient er een politiepatrouille op die tijdstippen langs te rijden.

Het contract legt voor ieder kruispunt en iedere weg specifieke doelstellingen vast. Om enkele van de bovenvermelde voorbeelden te nemen: het wil voor de Louizalaan de doorrit van tram 91, 92, 93 en 94 vergemakkelijken en hun eigen bedding doen naleven, erover waken dat de leveringszones reglementair gebruikt worden en dubbelparkeren verhinderen. Voor de Wetstraat beoogt het contract in het bijzonder de naleving van het verbod op stilstaan en parkeren, en

de vergemakkelijking van de doornit van de bussen van de lijnen 12, 27 en TEC. Voor het Troonplein tot slot hebben de stad Brussel en het Gewest beslist de nadruk te leggen op de bescherming van de voetgangers die de metro

verlaten en de Luxemburgstraat oversteken, en op de naleving van de aanduiding "plaatselijk verkeer" van de straat.

**De mobiliteitscontracten in de Brusselse gemeenten** (Bron Kabinet de P. Smet)

Gemeenten	Kruispunten	Wegen
<b>Brussel-Stad</b>	Troonplein Kunstlaan / Belliardstraat Kunstlaan / Wetstraat Madouplaats Schaarbeekse poort Rogierplein Antwerpse poort Jacquemainplein Rooseveltlaan / Kongolaan Rooseveltlaan / Lloyd Georgeslaan Louizalaan / Abdijstraat Vilvoordsesteenweg / Van Praetlaan	flessenhals Louizalaan Luxemburgstraat Belliardstraat Wetstraat
<b>Elsene</b>	Kroon / Generaal Jacques Jaargetijden / Generaal Jacques Boondaal / Generaal Jacques Buyl / Generaal Jacques Ter Kameren / Lied van Sotternieën Waver / Elsene Triomf / Europese School	Generaal Jacqueslaan Kroonlaan Troonstraat Waterloosesteenweg Vleurgatsesteenweg Elsensesteenweg Waversesteenweg
<b>Etterbeek</b>	Waver / Generaal Jacques	Tervurenlaan Waversesteenweg Oudergemlaan Jachtlaan Keltenlaan Generaal Jacqueslaan Louis Schmidlaan Etterbeeksesteenweg
<b>Ganshoren</b>	Keizer Karel / Landsroem	
<b>Oudergem</b>	Vorst / Waver Vorst / Hermann Debroux Vorstrondpunt	
<b>Schaarbeek</b>	Meiserplein Lambermont / Gilisquet	
<b>Sint-Gillis</b>	Ma Campagne Jansonplein	Charleroise steenweg
<b>Sint-Jans-Molenbeek</b>	Gent / Vandenpeereboom Gent / Dubois Thorn Weststation Gent / Karreveld Ninove / Paloke	
<b>Sint-Joost-ten-Node</b>	Madouplaats Sint-Joostplaats Rogierplein	
<b>Ukkel</b>	Marlowsquare of Heldensquare of Alseberg / Stalle	

**Een contract komt nooit alleen**

Aangezien de verstopte flessenhals van de Louizalaan en de verkeersdrukte in de Charleroisesteenweg nauw met elkaar verbonden zijn, leek het logisch daar een totaaloplossing voor uit te dokteren. Daarom heeft de gemeente Sint-Gillis ook een mobiliteitscontract afgesloten met het Gewest. Dat contract zorgt voor de effectieve aanwezigheid van de politie op het kruispunt Ma Campagne, dat van de Charleroisesteenweg met de Waterleidingstraat en dat van de Moris- met de Overwinningstraat. Bovendien wordt de Charleroise-steenweg zelf uiteraard als een voorrangsweg beschouwd. Het toezicht op de kruispunten en wegen wordt verzekerd van 7.45 uur tot 9.15 uur en van 16 tot 19 uur door agenten en patrouilles en heeft voornamelijk tot doel de doorgang van trams te vergemakkelijken, foutparkeeren in de nabijheid van de kruispunten te doen verdwijnen, te waken over de vlotte doorstroming van het verkeer op de kruispunten en de naleving van de leveringszones te verzekeren.

Laten we hopen dat deze gezamenlijke en gecoördineerde aanpak van verschillende gemeenten met de steun van het Gewest navolging vindt. Het staat immers als een paal boven water dat het Brusselse mobiliteitsprobleem enkel opgelost kan worden via een duidelijke, globale en gecoördineerde visie.

**Contact** : Marianne Courtois, mcourtois@smet.irisnet.be



Seminarie UITP / MIVB

# Steden, Mobiliteit en Duurzaamheid

Door **Jean-Michel Reniers**  
(VSGB)

**Op 15 en 16 januari 2004 organiseerden de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (UITP) en de MIVB een seminarie over duurzame ontwikkeling en openbaar vervoer. Voor een talrijk opgekomen publiek uit heel Europa hebben een tiental sprekers de situatie van het openbaar vervoer in hun stad toegelicht en hun mening gegeven over het toekomstige vervoersbeleid. Een kleine terugblik...**

De Directeur Ontwikkeling van het MIVB-net, de heer Dochy, beet de spits af met een uiteenzetting over situatie in Brussel. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over 3 metrolijnen (43,9 km), 17 tramlijnen (205,6 km) en 47 buslijnen (436,4 km), maar ondergaat toch een grote druk van het autoverkeer en de daaraan verbonden ergernis. Dat heeft uiteraard nadelige gevolgen voor het openbaar vervoer (vertraging, dalende commerciële snelheid, ongemak door frequent en soms bruusk remmen). Om daar iets aan te doen heeft de MIVB een reeks maatregelen uitgewerkt, die bij hun presentatie bijna altijd slecht onthaald werden.

De eigen beddingen of busstroken in tegengestelde richting, bijvoorbeeld, hebben uitstekende resultaten opgeleverd, ondanks de moeilijkheden die soms inherent zijn aan hun inplanting: rijstroken voorbehouden voor bussen, naleven van de veiligheidsafstanden, beperkte ruimte, behoud van bilateraal parkeren, klachten van omwonenden en hande-

laars... In andere gevallen heeft de MIVB het vervoersnet diepgaand kunnen veranderen door structurele aanpassingen: volledig aparte busstroken, soms over grote afstand. Indien de weg te smal is, kan een halve eigen bedding tussen twee kruispunten het openbaar vervoer gedeeltelijk van de verkeersopstoppingen vrijwaren.

Deze en nog heel wat andere oplossingen worden momenteel onder de loep genomen (slagbomen, omkeerbare eigen bedding, ...) en ze bevestigen het idee dat de toekomst van het openbaar vervoer ligt bij de verhoging van de commerciële snelheid. Dat is enkel mogelijk als het openbare vervoer gescheiden wordt van het autoverkeer dat de steden verzadigt.

## De spitsheffing in Londen

John Fawcner, Hoofd Internationale en Europese Zaken van het Londens Vervoer, stelde de eerste conclusies voor van het Londense experiment met de zogenaamde spitsheffing.

Met ongeveer 7 miljoen inwoners, 1,6 miljoen werknemers in het stadscentrum, een gemiddelde verkeerssnelheid onder 15 km/u en een constant toenemende luchtvervuiling, moesten de lokale overheden in Londen drastische maatregelen nemen, ook al werden die in een eerste fase heel slecht onthaald. In 2003 besliste Londen een spitsheffing in te voeren van 7 € per dag (op werkdagen van 7 tot 18.30 uur). Het systeem werkt via een aantal automatische camera's die de nummerplaten van de wagens registreren bij het binnenrijden van de stad en die vergelijken met de nummerplaten van de auto's die de heffing betaald hebben. Een boete van 110 € moet eventuele fraudeurs afschrikken.

Bepaalde voertuigen zoals motorfietsen, hulpdiensten, taxi's, voertuigen van personen met een beperkte mobiliteit, autobussen of milieuvriendelijke voertuigen zijn vrijgesteld. De inwoners van de betalende zone genieten een korting van 90 %.

De eerste bevindingen tonen aan



dat het aantal auto's dat de zone binnenrijdt, met 20 % gedaald is, wat overeenkomt met ongeveer 150.000 verplaatsingen. De meerderheid van die verplaatsingen (50 tot 70 %) is verschoven naar het openbaar vervoer, terwijl een ander deel momenteel op alternatieve manieren gebeurt (20 tot 30 %), zoals het volgen van een omweg rond de betalende zone (10 tot 20 %). De heer Fawkner meldt ook dat de gemiddelde snelheid sinds de invoering van de heffing in de zone van 13 tot 17 km/u opgeklommen is. De files zijn ook gedaald met 32 % tijdens de uren waarin de heffing geldt en de duur van de verplaatsingen in de zone waar de heffing van toepassing is, is met 14 % is gedaald. Bij het openbaar vervoer zijn de gevolgen ook aanzienlijk. Het aantal passagiers tussen 8 en 9 uur is gestegen met 14 %, terwijl de vertragingen door files met 50 % en de wachttijd met 30 % zijn verminderd.

Tot slot is het interessant vast te stellen dat een maatregel die aanvankelijk op boegeroep werd onthaald, na de invoering steeds meer geapprecieerd wordt door de bevolking. Meer dan 50 % van de Londenaren steunt de spitsheffing en wil dat ze uitgebreid wordt naar andere zones van de stad. Meer dan 70 % van de inwoners is van mening dat de heffing zeer of voldoende efficiënt is gebleken om files te verminderen.

### Het Mobilien-net: het nieuwe busnetwerk in Parijs

Met meer dan 11 miljoen inwoners verdeeld over een grondgebied van 12.000 km<sup>2</sup> en met meer dan 5 miljoen arbeidsplaatsen, is het Ile de France zonder twijfel de grootste tewerkstellingspool in Frankrijk. Dit bijzondere statuut heeft wel gevolgen voor de mobiliteit. Er zijn dagelijks ongeveer 25 miljoen verplaatsingen. Hoewel slechts 30 tot 40 % van het vervoer in Parijs en naar de buitenwijken (30 % van het totale aantal verplaatsingen) gebeurt met de wagen, tegen ongeveer 60 % met het openbaar vervoer, geldt dat niet voor de verplaatsingen in de buitenwijken

zelf (70 % van het totale aantal verplaatsingen) die voor meer dan 80 % gebeuren met de wagen.

Na een situatieschets heeft de heer de Coulhac, Directeur van het RATP Ontwikkelings-agentschap voor Parijs, de grote lijnen uiteengezet van het 'Mobilien'-project (busnet). Via dat project beheert de RATP 17 Mobilien-buslijnen in Parijs (naast de 59 klassieke buslijnen) en 51 lijnen in de buitenwijken. Dat netwerk streeft naar een betere dienstverlening gebaseerd op real-time informatie, een maximale toegankelijkheid en de

toename van het verkeer op de bestudeerde trajecten (+ 40 % tijdens de spitsuren).

Bij het lezen van deze voorbeelden van goede initiatieven worden we ons bewust van het kapitale belang van een goed openbaarvervoersnet in de strijd tegen een langzame verstikking, wat een onvermijdelijk scenario is als de grote Europese steden niet ingrijpen. De lokale en gewestelijke overheden zijn zich daarvan bewust en beginnen vrijwillig mobiliteitsplannen op te stellen om de plaats van het openbaar vervoer in onze maatschappij te versterken. De



Rue du Faubourg Saint-Martin après les travaux © Mairie du 10e

naleving van de milieunormen. Om een optimale omvang en frequentie te verzekeren (een bus om de 10 minuten tijdens de spitsuren en om de 20 minuten daarbuiten) heeft de RATP de beste oplossingen onderzocht om de commerciële snelheid (minder dan 10 km/u in de binnenstad tijdens de spitsuren!) en de regelmaat van de bussen op die lijnen te verbeteren. Drie soorten aanpassingen werden doorgevoerd: de laterale eenrichtingsstrook, de laterale tweerichtingsstrook en de axiale tweerichtingsstrook. Die rijstroken zijn tevens toegankelijk voor taxi's, fietsen en hulpdiensten.

De eerste resultaten op de reeds aangepaste lijnen tonen aan dat de Parijse aanpak werkt: de commerciële snelheid van de bussen stijgt er (+ 20 %) ondanks een netto-

maatregelen die genomen worden zijn bij de invoering soms impopulair maar noodzakelijk. En de ervaringen in bepaalde grote steden tonen aan dat de bevolking zich na verloop van tijd bewust wordt van de voordelen van een duurzaam mobiliteitsstelsel, aangezien ze net zoals de politieke overheden ook een aangenaam levenskader wenst.

**Binnenkort vindt u op onze website de integrale presentaties van alle sprekers die aan het seminarie deelgenomen hebben.**

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

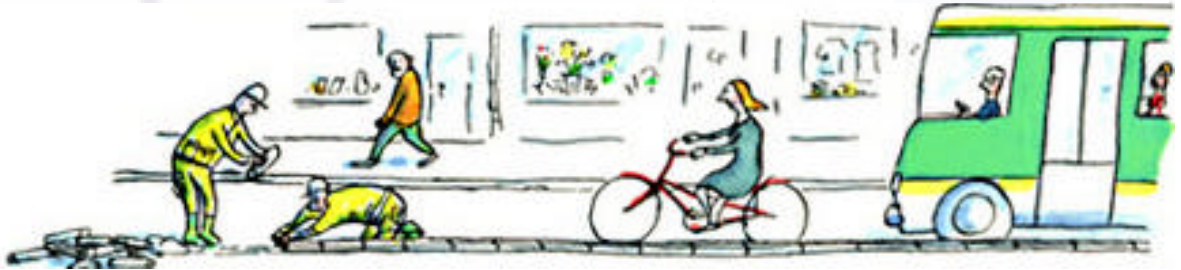
## De aanbevelingen van de UITP i.v.m. voetgangers

- ⇒ De levenskwaliteit van de stadscentra verbetert met de invoering van autovrije zones voor winkelen en vrije tijdsbestedingen.
- ⇒ Voetgangersroutes met rust- en ontspanningshaltes en een gemakkelijke toegang tot het openbare vervoersnet moeten worden voorzien.
- ⇒ Het verkeer kan beter beheerd worden indien de zones enkel toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer en leveringen en tegelijk de toegang van andere voertuigen wordt beperkt.
- ⇒ Laadzones mogen de voetgangers niet hinderen.

## De aanbevelingen van de UITP i.v.m. spitsheffingen

- ◆ De invoering van heffingen zou in verzadigde stedelijke ruimtes beschouwd moeten worden als een manier om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers alle interne en externe kosten van hun trajecten betalen, en als een middel om de vraag te beheren en het gebruik van de wagen en de efficiëntie van bus en tram te verbeteren.
- ◆ Heffingen op parkings en bedrijfsvoertuigen zouden aangepast moeten worden en de politie moet scherper controleren.

## *Mieux se déplacer pour mieux vivre en Ile-de-France*



Source : <http://www.pduif.org/index.php>

## De aanbevelingen van UITP over aparte busstroken

*De voordelen van deze maatregelen zijn ...*

- ◆ Een aanzienlijke tijdswinst.
- ◆ Een vermindering van de lengte van de reisweg.
- ◆ Minder verstoringen van het busverkeer door het autoverkeer.

*De aanbevelingen van UITP zijn...*

- ◆ Aparte busstroken invoeren om de kwaliteit van het busverkeer te verbeteren.
- ◆ Fysieke bescherming aanbrengen en de aparte rijstroken controleren om:
  - ⇒ onderbrekingen en vertragingen van het busverkeer te verminderen;
  - ⇒ trajecten te vereenvoudigen door de heen- en terugreis beter bij elkaar te doen aansluiten;
  - ⇒ hoge frequenties aan te bieden, bijvoorbeeld om de 3 minuten tijdens de spitsuren en om de 6 minuten de rest van de dag;
  - ⇒ veilig, comfortabel en snel instappen mogelijk te maken;
  - ⇒ een duidelijke boodschap te geven aan automobilisten, fietsers en voetgangers.



In elke Mobiliteitsgids brengen we wat commentaar bij de internetadressen die we een bezoekje gebracht hebben op onze speurtocht naar informatie op het grote web. Als u ook een pareltje vindt, laat het ons dan weten op het gebruikelijke adres: [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be). Wij zullen het in deze rubriek met genoeg aan onze lezers melden.



[http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/en/brochure\\_jan04\\_fr.pdf](http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/en/brochure_jan04_fr.pdf): 'L'accident de la route n'est pas une fatalité!'

Naar aanleiding van de wereldgezondheidsdag van 7 april jl. rond verkeersveiligheid heeft de WHO een zeer interessante brochure van 24 blz. gepubliceerd die op voorvermeld webadres beschikbaar is (enkel in het Frans). De publicatie geeft heel wat informatie over de wereldtrends inzake verkeersongevallen (Wist u dat er in verkeersongevallen jaarlijks meer dan een miljoen mensen sterven en er meer dan twintig miljoen

## Mobiliteit op het ...wwweb !

gekwetsten vallen?), vergelijkt de situaties tussen verschillende landen, schetst het profiel van de slachtoffers en stipt de voornaamste risicofactoren voor ongevallen en kwetsuren aan. Last but not least geeft de brochure een aantal tips om de risico's te verkleinen en worden maatregelen aanbevolen om zowel op privé- als op overheidsniveau te streven naar een betere verkeersveiligheid. Kortom, een nuttig hulpmiddel voor sensibilisering of communicatie voor iedereen.

[http://www.mebmobility.irisnet.be/nl/index\\_nl.htm](http://www.mebmobility.irisnet.be/nl/index_nl.htm): **Vervoerplannen: waarom, maar vooral hoe?**

Deze website is het resultaat van een gezamenlijke beslissing van het Verbond van Ondernemingen te Brussel (VOB) en de Kamer voor Handel en Nijverheid van Brussel (KHNB). Ondernemingen en gemeenten vinden er een nuttige handleiding en referenties van relevante informatiebronnen die kunnen helpen om een doeltreffende mobiliteitsstrategie voor medewerkers, cliënten en goederen uit te bouwen. Zo krijgen gemeenten en ondernemingen, of hun mobiliteitsverantwoordelijke, een hulpmiddel aangereikt om snel vooruit te gaan bij de opstelling van een bedrijfsvervoerplan (BVP).

Naast een bondige schets van het **wettelijk kader** en het **belang van een vervoerplan voor de onderneming**, reikt de site, een platform van het VOB en de KHNB, de volgende hulpmiddelen aan:

- ◆ **De bereikbaarheidsfiche:** De opstelling van de bereikbaarheidsfiche vormt een eerste fase in het mobiliteitsbeheer van een onderneming. De website biedt een beschrijving van de inhoud en het nut van de fiche en tevens richtlijnen bij de opstelling.
- ◆ **Inleiding tot het BedrijfsVervoerPlan:** Enkele pagina's geven een overzicht van de uitdagingen en stellen de verschillende etappes voor in de uitwerking van een bedrijfsvervoerplan.
- ◆ **Nuttige links: toegang tot de belangrijkste bladzijden (globale benadering):** Links naar verschillende websites over vervoerplannen en aanverwante domeinen. Een volledige en gedetailleerde beschrijving van het domein.
- ◆ **Nuttige links: toegang tot geselecteerde bladzijden (specifieke benadering):** Links naar de sleutelpagina's van bestaande websites over het onderwerp of aanverwante, via een reeks fundamentele vragen. Om sneller tot de kern van de zaak te komen (partiële visie).

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

# Onpopulaire maatregelen voor de mobiliteit van morgen

Door **Jean-Michel Reniers** (AVCB)

**In het kielzog van de vijfde uitgave van de Europese Prijs van het Openbaar Vervoer, uitgeleerd op 5 juni 2003, heeft de Raad der Europese Gemeenten en Regio's (REGR) een publicatie gerealiseerd waarin de 11 goede praktijkvoorbeelden van de genomineerden voorgesteld worden, samen met een "leidraad" die gebaseerd is op die ervaringen en hulpmiddelen aanreikt en tips geeft om lokale en regionale beleidsvoerders bij te staan in de voorbereiding en de uitvoering van radicale maatregelen om de mobiliteit te verbeteren en duurzamer te maken.**

Ter herinnering, de editie 2003 van de Prijs had tot doel de lokale overheden te belonen die een grote stap gezet hebben naar de oplossing van de verkeersproblemen en de vervuiling in hun stad of regio door de burgers en de belangengroepen te sensibiliseren, en door met hen samen te werken om hun steun te verkrijgen voor moeilijke en vaak onpopulaire maatregelen die genomen moeten worden.

## Een leidraad voor de beleidsvoerders

Mobiliteitsproblemen zijn groten-deels toe te schrijven aan het toenemend aantal wagens, het gevoel van veiligheid en het comfort dat ze bieden alsook hun competitief voordeel ten opzichte van de andere vervoerswijzen. De wagen wordt doorgaans beschouwd als het 'gemakkelijke' vervoermiddel, terwijl te voet gaan, fietsen of het openbaar vervoer ervaren worden als oncomfortabel en niet flexibel. Als men die negatieve trend van "alles voor de auto" wil omkeren, moet men bijgevolg een beleid uitstippelen dat de andere vervoerswijzen aantrekkelijker maakt en/of het autogebruik inperkt.

Daarnaast biedt de brochure de beleidsvoerders ook een uitvoerig overzicht van de drie fasen die gevolgd moeten worden om radicale maatregelen i.v.m. mobiliteit toe te passen.

De **planning** valt uiteen in 5 fasen: evaluatie van de bestaande toestand, vergelijkingen met andere steden, ontwikkeling van een strategie, raadpleging van de burgers en de actoren en betrokkenheid van de voornaamste partners en tot slot afronding van het programma.

In die logica lijken de fasen **actie** en **evaluatie** natuurlijk uit de planning voort te vloeien.

## Het historische centrum van Cambridge

De publicatie stelt 11 goede praktijkvoorbeelden voor uit Italië, Turkije, het Verenigd Koninkrijk,

Nederland, Zweden, Duitsland en Oostenrijk. Zonder in detail te treden over alle initiatieven, lijkt het ons interessant als voorbeeld even te kijken naar het project van de stad Cambridge. Daar worden straten afgesloten door middel van inschuifbare paaltjes, omdat uit enquêtes gebleken was dat meer dan de helft van het verkeer in het centrum veroorzaakt werd door automobilisten die door het centrum rijden om de files rond de stad te vermijden. Het mooie historische centrum had stilaan zijn aantrekkingskracht voor inwoners, handelaars en toeristen verloren omwille van de toenemende vervuiling en het onveilige verkeer, met onvermijdelijke negatieve gevolgen voor de economie van de stad. De sluiting van het stadscentrum en een reeks verbeteringen van de buslijnen (ondermeer de aanleg van grote overstapparkings) hebben het gebruik van het openbaar vervoer in de stad zeer sterk opgedreven (meer dan 30 % toename in slechts 3 jaar). Dit verkeersproject zou er echter nooit gekomen zijn zonder de steun van de

<i>Stimulerende maatregelen of "honing"</i>	<i>Ontradende maatregelen of "azijn"</i>
De frequentie van het openbaar vervoer (OV) verbeteren	De toegang tot bepaalde delen van de stad beperken
De kwaliteit van de dienstverlening van het OV verbeteren (comfort, netheid, veiligheid)	Tol heffen voor auto's die de stad binnenrijden
Investeren in nieuwe voertuigen voor OV (weinig uitlaatgassen, zuinig energieverbruik, lage opstapdrempel)	Aparte rijstroken voor bus en tram
Het netwerk van het OV uitbreiden	Het aantal parkeerplaatsen in de stad beperken
Het systeem beter doen aansluiten op de systemen in de periferie en daarbuiten	Maatregelen invoeren om het verkeer in te perken
Aantrekkelijke tarieven aanbieden	
De informatie over het OV verbeteren	
Het systeem van het OV combineren met culturele, sociale, toeristische en sportieve activiteiten	
De overstapmogelijkheid verbeteren	
"Park & ride" mogelijk maken	
De openbare ruimten voor fietsers en wandelaars verbeteren	
De toegang, het comfort en de veiligheid aan haltes en bij overstap naar ander transport middel verbeteren	



meerderheid van de inwoners van Cambridge. Het welslagen van het project is voornamelijk te danken aan de raadpleging en het engagement van de inwoners, alsook de marketing en de publiciteit, de samenwerking, de open houding en de verantwoordelijkheid.

Dit experiment (en nog andere die u vindt op de website van de REGR ([http://www.ccre.org/bases/T\\_599\\_15\\_3520.pdf](http://www.ccre.org/bases/T_599_15_3520.pdf)) tonen goed dat maatregelen die eerst onpopulair kunnen lijken, vaak vruchten afwerpen op middellange of lange termijn. Nu nog goede strategieën uitwerken, een efficiënte planning en vooral een open en lokale communicatie.



**Contact :** <http://www.ccre.org>

Cambridge bij zonsondergang (Bron : <http://www.0xdeadbeef.com/html/2001/10/>)

## 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
Van 5 tot 7 mei 2004, Lyon (F)	ECOMM — 8 <sup>ème</sup> Conférence européenne sur le management de la mobilité	Info : <a href="http://www.epomm.org">http://www.epomm.org</a> Fax: 33(0)478634979
Van 19 tot 21 mei 2004, Dresden (D)	Urban transport 2004 — 10 <sup>ème</sup> conférence sur les transports urbains et l'environnement	Info : Wessex Institute of Technology — Tel.: 44(0)2380293223 — Fax: 44(0) 2380292853—e-mail: <a href="mailto:wit@wessex.ac.uk">wit@wessex.ac.uk</a> — site : <a href="http://www.wessex.ac.uk">http://www.wessex.ac.uk</a>
Van 23 tot 27 mei 2004, Barcelona (E)	FISITA World Automotive Congress — Vijfdaags congres	Info : <a href="http://www.fisita2004.com">www.fisita2004.com</a> e-mail : <a href="mailto:fisita2004@idiada.com">fisita2004@idiada.com</a>
Van 24 tot 26 mei 2004, Budapest (Hu)	ITS in Europe : Moving towards an integrated Europe — Driedaags congres over de recente ITS-trends en verwezelijkingen, en de toekomstige ontwikkelingen en beleid	Info: <a href="http://www.itsineurope.com">www.itsineurope.com</a>
Op 3, 4 en 5 juni 2004, Parijs (F)	Repenser l'espace public en faveur du piéton: les perspectives	Info : Ecole nationale des Ponts et Chaussées — Tel. : 33(0)144582713 — Fax : 33(0)144582830 — e-mail : <a href="mailto:rose@enpc.fr">rose@enpc.fr</a> —site : <a href="http://pte.enpc.fr">http://pte.enpc.fr</a>
Van 10 tot 11 juni 2004, Utrecht (NL)	Driedaagse vakbeurs voor wagenparkbeheerders	Info: <a href="http://www.fleet-management-expo.nl">www.fleet-management-expo.nl</a> - e-mail: <a href="mailto:stijn@deferrante.com">stijn@deferrante.com</a> - Tel.: 0306667388
16 juni 2004, Breda (NL)	Verkeerslichtenregeling : dagstudie	Info: DTV Consultants, Marcel Willekens <a href="mailto:m.willekens@dtvconsultants.nl">m.willekens@dtvconsultants.nl</a>

**01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321**

# Carsharing in de lift

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 geeft onze rubriek een eerste balans van het beleid rond carsharing dat in het Brussels Gewest nu sinds een goed jaar toegepast wordt.

Gemeente	Naam van de standplaats	Aantal voertuigen	Startmaand de de standplaats	Aantal verhuurde wagens	Aantal verhuurde wagens per type en per maand
Etterbeek	Thieffry	3	12/2003	40	13,3
Evere	Conscience	2	08/2003	66	6,6
Elsene	Flagey	4	05/2003	613	19,2
Sint-Gillis	Horta	3	05/2003	424	17,7
Sint-Gillis	Janson	2	08/2003	170	17,0
Sint-Joost	Madou	3	05/2003	464	19,3
Sint-Joost	Nord	3	05/2003	620	25,8
Schaarbeek	Dailly	3	10/2003	138	15,3
<b>Totaal</b>		<b>23</b>		<b>2535</b>	<b>16,8</b>

Bron: Vragen en antwoorden – Brusselse Hoofdstedelijke Raad – 15.02.2004 (nr. 48)

Eind 2003 waren er 8 standplaatsen en 23 wagens ter beschikking van de geabonneerden. Op 31 december 2003 bedroeg het totaal aantal verhuringen 2.535. Als we dat totaal terugbrengen tot het gemiddeld aantal verhuringen per voertuig, per maand en per standplaats (aangezien alle stations niet tegelijk in gebruik genomen werden en niet allemaal over hetzelfde aantal voertuigen beschikken), zien we dat de eerste geopende standplaatsen het vaakst gebruikt worden en dat de variatie tussen de minst gebruikte (nauwelijks 6,6 verhuringen per voertuig en per maand) en de meest gebruikte (25,8) vrij groot is. Dat is wellicht te verklaren door het feit dat de standplaatsen voor carsharing in de eerste plaats bij de bevolking gekend moeten geraken. Daarom heeft Cambio, de firma die het autopark beheert, beslist om in het eerste kwartaal van 2004 de nadruk te leggen op de publiciteit rond de reeds bestaande standplaatsen, alvorens het aantal standplaatsen en voertuigen op te drijven. Het doel is eind 2005 te komen tot 17 standplaatsen en 74 voertuigen (waaronder misschien ook elektrische of hybride voertuigen). Wat het aantal abonnees betreft, meldt Cambio dat ze op 31 december 2003 met z'n 331 waren (voornamelijk particulieren en enkele ondernemingen).

## De verplichting voor instellingen met meer dan 200 werknemers om een vervoerplan op te stellen

Door Philippe Barette en Christine Heine (BUV)

### Wat is een bedrijfsvervoerplan?

Het gaat om de studie, uitwerking en opvolging, op het niveau van een onderneming of een groep ondernemingen, van maatregelen die een duurzaam beleid trachten te bevorderen van de verplaatsingen die verbanden houden met de activiteit van de onderneming(en).

Voorbeelden van maatregelen zijn: sensibilisering van het personeel over alternatieven op de auto, inschrijving bij de carpoolcentrale, de bouw van beveiligde fietsenstallingen, de aankoop van milieuvriendelijke wagens of het toepassen van car-sharing voor dienstverplaatsingen, ... De maatregelen die een bedrijf kan uitwerken, hangen uiteraard af van de ligging en het type activiteiten.

### Waarom een vervoerplan uitwerken?

Meer dan 650.000 personen werken in Brussel, waarvan ongeveer 56 % (meer dan 360.000) van buiten het Gewest komen. 370.000 personen (ongeveer 57 %) komen met de wagen naar hun werk.

In de laatste jaren is de werkgelegenheid in de Brusselse rand sterk ontwikkeld (in zones die soms moeilijk toegankelijk zijn met het openbaar vervoer), zodat het verkeer op de toegangswegen naar Brussel (maar ook naar de Brusselse rand) en op de ring aanzienlijk is toegenomen.

Dagelijks wordt in de media gesproken over de verkeersproblemen tijdens de spitsuren, files en ongevallen die niet enkel tijdsverlies en stress veroorzaken, maar ook een verhoogde energieconsumptie, lucht- en geluidsvervuiling, ... De belangrijkste slachtoffers van deze situatie zijn de werknemers en de bedrijven zelf, die hun toegankelijkheid erop achteruit zien gaan. Dit is de reden waarom bedrijven en werknemers erbij betrokken moeten worden!

### Wettelijk kader voor Brussel: de ordonnantie van 25 maart 1999 en het besluit van 5 februari 2004

Artikel 19 van de ordonnantie van 25 maart 1999 (BS 24 juni 1999) betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit stipuleert dat de privaot- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen, voor de desbetreffende plaats een vervoerplan vastleggen. Op 5 februari 2004 heeft de Regering het uitvoeringsbesluit aangenomen over deze beschikking (BS 18 maart 2004) en ook een verduidelijkende omzendbrief en een type-formulier waarin de informatie is opgenomen die de bedrijven aan de administratie moeten overmaken (BS 22 maart 2004).

Deze verplichting treedt op **1 juli 2004** in werking.

Zo moeten de **openbare of private instellingen met meer dan 200 werknemers op eenzelfde site binnen de 18 maanden (vóór 31 december 2005)** een vervoerplan uitwerken.

### Welke zijn de betrokken bedrijven?

Openbare of private instellingen (bedrijven, openbare diensten, autonome publieke ondernemingen, ...) gelegen op het grondgebied van het Brussels Gewest, die op 1 juli 2004 meer dan 200 personen (voltijds of deeltijds) in dienst hebben op eenzelfde site. Het gaat om 400 instellingen, wat overeenkomt met de helft van de tewerkstelling in Brussel.

Indien er meer dan 200 personen werken in een gebouw dat door verschillende bedrijven wordt gedeeld en indien geen van deze bedrijven meer dan 200 personen tewerkstellen, moet geen van deze bedrijven momenteel een vervoerplan uitwerken.

Indien een instelling meerdere gebouwen in gebruik heeft, waarvan de hoofdingangen op minder dan 500 meter liggen via het kortste traject te voet, dan wordt de som van het aantal werknemers in de verschillende gebouwen in rekening genomen. Indien het totaal aantal werknemers meer dan 200 bedraagt, moet de instelling een vervoerplan uitwerken.

Indien een instelling meerdere gebouwen in gebruik heeft (gelegen op meer dan 500 meter) in het Gewest, dan moet ze een vervoerplan opstellen voor ieder gebouw waar meer dan 200 personen in dienst zijn. Indien meerdere gevestigde instellingen in hetzelfde gebouw of dezelfde wijk gevestigd zijn, kunnen ze een gemeenschappelijk vervoerplan opstellen.

### Wat moeten de bedrijven doen?

Vanaf **1 juli 2004** kunnen de bedrijven op de website van het BIM een elektronisch formulier vinden. Dit goed gedocumenteerde formulier moet de bedrijven te helpen om hun plichten na te komen. Voor de bedrijven die zich reeds zouden willen informeren, stellen het BIM en het BUV meerdere documenten ter beschikking: een methodologische handleiding op de website van het BIM <http://www.ibgebim.be> en een «interactieve» handleiding op cd-rom verkrijgbaar bij het BUV en op de website <http://www.mobilitymanagement.be>. In de loop van **mei en juni 2004** zal het BIM opleidingen organiseren voor de toekomstige mobiliteitscoördinatoren van de bedrijven.

Vóór **31 december 2004** moeten de bedrijven aan de administratieve opvolgingscel, bestaande uit het BIM en het BUV, het **eerste deel** van het ingevulde formulier bezorgen. Het gaat om (1) een inventaris en een analyse van de verplaatsingen van personen en



## 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	Auderghem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Berchem-Ste-Agathe	02/464.04.43	02/464.04.92	opdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Bruxelles	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.net
Altenloh Frank	Forest	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	Ixelles	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	fcauvain@koekelberg.irisnet.be
Verbeeren Thomas	Molenbeek	02/412.37.46	02/412.36.83	mobilite.molenbeek@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	St-Josse	02/220.26.38	02/220.28.42	christine.toussaint@swing.be
De Cannière Anne	St-Gilles	02/536.03.25	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	benoit.velghe@publilink.be
Caes Michel	Uccle	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccle.be
Brackelaire Myriam	Watermael-Boitsfort	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Woluwe-Saint-Lambert	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe.be
Cloetens Johan	Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

materiaal in het kader van de werking van de instelling, (2) een analyse van de bereikbaarheid, (3) een beschrijving van reeds in vorige jaren doorgevoerde maatregelen inzake mobiliteit of bereikbaarheid van de instelling, (4) de lijst van de op dezelfde plaats gevestigde instellingen waarmee een samenwerking wenselijk zou zijn en (5) een ontwerpplan met de nagestreefde doelstellingen inzake verdeling van de vervoerswijzen en alle maatregelen die moeten worden genomen om alle verplaatsingen van personen en de luchtkwaliteit te verbeteren.

Zodra de opvolgingscel de documenten ontvangen heeft, wordt een kopie naar de MIVB en de betrokken gemeente gestuurd. Nadat de opvolgingscel het advies van de MIVB en de gemeente heeft gekregen, zendt ze het advies **binnen een termijn van drie maanden** naar het bedrijf.

Vóór **31 december 2005** moeten de bedrijven aan de administratieve opvolgingscel het **tweede deel** van het ingevulde formulier bezorgen, dat gaat over het actieplan: de gekozen maatregelen, wanneer en hoe zullen ze worden toegepast, ...

De opvolgingscel zal vervolgens **binnen de drie maanden** een advies aan het bedrijf overmaken, net zoals bij de eerste fase.

Vervolgens actualiseert het bedrijf **jaarlijks** zijn plan.

### Wil u er meer over weten?

Alle documenten (ordonnantie, uitvoeringsbesluit en formulier) zijn beschikbaar op de websites van het BUV <http://www.bvp.irisnet.be> en het BIM <http://www.ibgebim.be>.

### Welke zijn de bevoegde besturen?

- ♦ Het **BIM** is de referentieadministratie voor de bedrijven. Het biedt de nodige administratieve en methodologische hulp.

Contact : Marianne Thys ([mth@ibgebim.be](mailto:mth@ibgebim.be)) en Sarah Hollander ([sho@ibgebim.be](mailto:sho@ibgebim.be)), tel.: 02/775.76.57.

- ♦ Het **BUV** zorgt voor de ontwikkeling en de coördinatie van de « mobiliteitsmiddelen »: car-pooling, car-sharing, openbaar vervoer, de fiets, ...

**Contact :** Philippe Barette (pbarette@mrbc.irisnet.be, tel.: 02/204.19.08) en Christine Heine (chheine@mrbc.irisnet.be, tel.: 02/204.19.23).

### Welke zijn de voornaamste instellingen op het vlak van bedrijfsvervoerplannen?

- ◆ De **MIVB** en de diensten « mobiliteit » van de gemeentebesturen worden enerzijds uitgenodigd om hun advies uit te brengen over de vervoerplannen van de bedrijven die zijn doorgestuurd door de opvolgingscel en anderzijds houden ze rekening met de bedrijfsplannen bij de uitwerking van hun beleid.

### De cel « mobiliteit van de bedrijven » van de MIVB staat ten dienste van de bedrijven.

**Contact:** <http://www.mivb.be>, Valérie Panier (panierv@stib.irisnet.be) en Jessica Beeckmans (beeckmansje@stib.irisnet.be), tel.: 02/215.50.68.

- ◆ **Taxistop** houdt zich bezig met car-pooling en car-sharing in Brussel.

**Contact:** <http://www.taxistop.be/carpooling.brussels>, <http://www.cambio.be>, David Doumont (dad@taxistop.be), tel.: 070/222.292 of 02/227.93.02.

- ◆ **Pro-Velo** heeft een programma ontwikkeld om het fietsgebruik binnen bedrijven aan te moedigen.

**Contact:** <http://www.provelo.org>, Jean-Luc Legrand (jl.legrand@provelo.org), tel.: 02/502.73.55.

- ◆ **Het Verbond van Ondernemingen te Brussel** heeft een internetsite uitgewerkt over de vervoerplannen van bedrijven <http://www.mebmobility.irisnet.be>.

**Contact:** <http://www.vob.be>, Pierre Thonon (pierre.thonon@ueb.be), tel.: 02/210.01.74.

- ◆ Drie **syndicale organisaties** organiseren opleidingen over mobiliteit.

**Contact:** Voor het ACV: Michel Pluvinage (mpluvinage@acv-csc.be), tel.: 02/425.33.09; voor het ABVV: Philippe Van Muylder (philippe.vanmuylder@fgtb.be), tel.: 02/512.66.66 en voor het ACLVB: Philippe Vandenaabeele (philippe.vandenaabeele@cgsלב.be), tel.: 02/206.67.11.

### Ook op federaal niveau beweegt er wat!

Hoofdstuk XI van de diverse bepalingen van de programmawet van 8 april 2003 (BS 17 april 2004) schrijft voor dat een mobiliteitsbalans wordt opgemaakt voor alle instellingen met meer dan 100 werknemers. Het uitvoeringsbesluit van 16 mei 2003 (BS 5 mei 2003) legt de elementen vast die in dat document moeten voorkomen. De programmawet van 22 december 2003 (BS 31 december 2003) bepaalt dat een eerste stand van zaken opgemaakt dient te worden vóór 30 juni 2005 en dat het eerste verslag aan de overheden overhandigd moet worden vóór 30 april 2006.

## Een beetje humor doet altijd goed...



Nederland lacht niet met verkeersveiligheid...



Op en top Belgisch. Wie snap dit nog? Nemen we het gemiddelde?



Nieuw concept: optioneel betalend parking

# HET PARKEREN IS NIET MEER GERELEMENTEERD ...OF TOCH NIET MEER ZO FEL!

Door Vincent Ramelot (VSGB)

**De wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid doet nog steeds veel inkt vloeien... Zonder nog maar te spreken over de nieuwe inbreuken en sancties waarop zowel vanuit politieke als vanuit juridische hoek kritiek komt, lijken de nieuwe wetten op het "foutief" parkeren (we verduidelijken die term later) niet duidelijk voor de gebruikers, maar ook niet voor de overheden die de wetten moeten toepassen, en zelfs niet ... voor hun auteur (1)!**

Heffingen, retributies, sancties, straffen, ...: een heleboel begrippen die sinds de hervorming circuleren en met elkaar in aanvaring komen zonder hun plaats te vinden in het gemeentelijk arsenaal.

Wat is er effectief veranderd? Wat kan de gemeente doen? Wat kan ze niet doen? Als we er aan het einde van dit artikel in slagen een antwoord te formuleren op deze drie vragen, zal dat al een grote stap zijn...

## Wat is er veranderd?

"Parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en bewonersparkeren zijn gedepenaliseerd," zult u in hoor zeggen. Ja, maar ... Wat houdt die depenalisering in?

In de algemene betekenis is depenalisering het wegnemen van het strafbare karakter van een handeling. De handeling is dus geen inbreuk meer en wordt niet meer bestraft met straffen die worden opgelegd door het Strafwetboek of door een bijzondere wet. Logisch gevolg: de bepalingen met betrek-

king tot die handelingen worden opgeheven.

We kunnen ook een beperktere betekenis toekennen aan de term "depenalisering". In die betekenis wordt het beoogde feit nog steeds aangeklaagd, of met andere woorden als onwettig beschouwd, maar er gaat geen straf meer mee gepaard. De wetgever zegt in zekere zin aan de burger: "Het is verboden een dergelijk iets te doen, maar u zult niet gestraft worden als u het toch doet". In onze ogen is deze praktijk op twee manieren interessant: primo, aandringen op het sociaal onwenselijke, ongeoorloofde karakter van de handeling. Secundo, een fundering behouden voor eventueel burgerlijk beroep (2). Anderzijds werkt deze praktijk niet in het voordeel van de rechtszekerheid!

In dit geval heeft de wetgever – heel bewust? – gekozen voor de tweede betekenis: artikel 27 van het KB van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, regelt immers nog steeds het parkeren met beperkte parkeertijd (verplichting om een parkeerschijf aan te brengen, verbod om een motorvoertuig dat niet meer in staat is om te rijden, langer dan 24 uur te parkeren, ...), maar artikel 29, § 2, 2<sup>o</sup> lid, van de gecoördineerde wetten op de politie over het wegverkeer, stelt dat "beperkte parkeertijd (3), betalend parkeren en parkeren op parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor bewoners zoals bepaald in de eerder vermelde reglementen, niet strafrechtelijk gesanctioneerd worden".

## Depenaliseren, akkoord, maar wat?

De ongelukkige formulering van de

wet gaf aanleiding tot een tweede controverse, namelijk wat de termen "beperkte parkeertijd" dekken.

"Beperkte parkeertijd" is de titel van artikel 27 van het KB van 1 december 1975 dat verschillende soorten van parkeren regelt:

- ◆ beperkte parkeertijd (blauwe zone);
- ◆ betalend parkeren;
- ◆ parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap;
- ◆ parkeren van defecte motorvoertuigen en aanhangwagens;
- ◆ parkeren van vrachtwagens;
- ◆ parkeren van reclamevoertuigen.

Je hoeft geen groot licht te zijn om te kunnen vaststellen dat het die zes voorbeelden zijn die gedepenaliseerd worden. Dat is in ieder geval wat de drie Verenigingen van Steden en Gemeenten begrepen hadden (4)... maar dat komt blijkbaar niet overeen met de wil van de wetgever! Dat is in ieder geval wat Minister van Mobiliteit Bert Anciaux stelde toen hij in zijn antwoord op een parlementaire vraag antwoordde: "De beperking van het langdurig parkeren, artikel 27.5 van de straatcode van hetzelfde KB, hoewel onder de generieke titel van het artikel 27, beperkte parkeertijd, wordt niet gedepenaliseerd (5)". (We gaan hier niet dieper in op het feit dat het KB van 1975 over de wegcode en niet over de straatcode gaat (6)). De memorie van toelichting van de wet is niet erg verhelderend: de "regels betreffende betalend parkeren, beperkt parkeren of het aanleggen van parkeerplaatsen die gereserveerd zijn voor bewoners (7)" worden geciteerd zonder dat men

(1) Erik Caelen en de auteur van het huidige artikel hadden al eerder hun vrees kenbaar gemaakt in het artikel "Wijziging van het verkeersreglement: een moeilijke bocht" in *Nieuwsbrief-Brussel*, nr. 2002/7, blz. 8-10.

(2) Om een schadevergoeding te krijgen voor schade die door een handeling veroorzaakt werd, moet men volgens artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek bewijzen dat de handeling foutief is. Onwettige handelingen zijn per definitie foutief! Dus, als het feit nog steeds verboden is door de wet, en al wordt het niet meer gestraft, zou de logica toch willen dat het feit als foutief beschouwd wordt in de betekenis van artikel 1382.

(3) We kunnen vooronderstellen dat de wetgever bedoelde: inbreuken op de parkeerregels ...

(4) Cfr. in die zin E. CAELEN, "Het verkeersreglement volgens Bert Anciaux, Minister van Mobiliteit en Sociale Economie", *dit tijdschrift*, 2004/01 blz. 9



de betekenis kan vaststellen die de wetgever heeft willen toekennen aan de woorden "beperkt parkeren".

De interpretatie die de heer Anciaux voorstelt, werd eerder al door sommigen betwist. Onder meer door de Verenigingen van Steden en Gemeenten, maar ook door de Minister van Justitie: *"Punt 5 van artikel 27 van het Algemene Reglement [op de politie van het wegverkeer - NVDR] heeft betrekking op de beperking van langdurig parkeren. We kunnen dus stellen dat langdurig parkeren een variant is van beperkt parkeren (8)".* Inderdaad, het eerste principe van interpretatieregels is, dat wat duidelijk is, niet geïnterpreteerd wordt! En aangezien de tekst (ten minste over dit punt) duidelijk is...

Tot slot heeft de heer Anciaux geluisterd naar de stem van de redelijkheid en heeft hij het standpunt (9) van zijn collega van Justitie, van het College van Procureurs-Generaal en van uw dienaren gevolgd...

### **Wat kan de gemeente doen?**

De gemeente kan beslissen de toegang (10) tot parkeerplaatsen te koppelen aan de betaling van een bepaalde som, hetzij via burgerlijke weg, hetzij via fiscale weg.

**Via burgerlijke weg:** in dit geval zal de gemeente de retributiereglementen toepassen. Die mogelijkheid is niet nieuw; een dergelijke heffing wordt immers toegestaan (11) door

het unieke artikel van de wet van 22 februari 1965 waardoor de gemeenten parkeerretributies kunnen heffen voor motorvoertuigen. De herziening van 2003 was in dat opzicht niet meer dan een esthetische wijziging aan de bepaling (12) waardoor de wettelijke mogelijkheid om het begrip "beperkte parkeertijd" te interpreteren, tekstueel werd uitgebreid.

Ter herinnering: men spreekt van retributie wanneer het bedrag dat de overheid eist, de prijs is voor een persoonlijk voordeel dat de belastingbetaler trekt uit een openbare dienst waarop hij vrijwillig een beroep heeft gedaan (dit laatste criterium wordt steeds minder in aanmerking genomen). Als we het parkeren op de weg beschouwen als een dienst die aan de automobilist wordt geleverd, moet de kost daarvan geschat worden en moet die kost zijn weerslag vinden in de huurprijs van de parkeerplaats.

**Via fiscale weg:** de gemeente zal in dit geval het belastingreglement hanteren. Op dat punt verschillen we enigszins van onze collega's van de UVCW. Zij baseren zich op het advies van de (Waalse) voogdij over de gemeenten waarbij de wet van 22 februari 1965 expliciet zegt dat de parkeerreglementen retributiereglementen zijn en zij concluderen dan ook dat de belastingreglementen in die materie van toepassing zijn (13). Wij vinden echter dat de wet van 22 februari 1965 de fiscale weg niet afschrijft

ten voordele van de burgerlijke weg; de wet geeft de gemeenten enkel het recht retributies te heffen (14). Trouwens, om een bepaald domein uit te sluiten van de fiscale macht van de gemeenten, moet er volgens artikel 170, § 4, 2<sup>e</sup> lid, van de Grondwet (15) een wet in die zin bestaan. En er bestaan helemaal geen wetten die het parkeren uitdrukkelijk aan de fiscale macht van de gemeente onttrekken.

Een heffing is *een afhouding van overheidswege door de Staat, de provincies, of de gemeenten op de inkomens van personen, publiekrechtelijke of privaatrechtelijke, om ze toe te kennen aan diensten van openbaar nut* (16). Hier is geen sprake van dienst, van tegenpartij, enz.: de overheid heeft hier enkel tot doel een financieringsbron te vinden. Ten tweede kan de reglementering bijvoorbeeld een ontradend effect hebben op langparkeerders.

De gemeente heeft haar fiscale macht rechtstreeks aan artikel 170, § 4, 1<sup>e</sup> lid, van de Grondwet te danken; ze kan alles belasten wat haar goedgevoelt, zelfs objecten die niet onder haar materiële bevoegdheden vallen (17); de enige begrenzingen zijn die welke uitdrukkelijk door een wet (cfr. supra) worden voorzien.

Wij wijzen onze geachte lezers erop dat de modellen voor de retributiereglementen op retributies en de belastingreglementen beschikbaar zijn op onze website ([www.vsgb.be](http://www.vsgb.be)).

(5) Mondelinge vraag CRIV, Parl. Doc., G.Z. 2003-2004, 14 januari 2004, nr. 51 COM 123, blz. 44-45

(6) Cfr. E. CAELEN, *loc. cit.*, blz. 9.

(7) Wetsontwerp betref. verschillende bepalingen over de veiligheid op straat, Parl. Doc. Kamer, G.Z., 2001-2002, nr. 1915/001, blz. 11.

(8) Mondelinge vraag, BKVV, Parl. Doc. Kamer, G.Z., 8 maart 2004, nr. 51 COM 184, blz. 3.

(9) Mondelinge vraag, BKVV, Parl. Doc. Kamer, G.Z. 2003-2004, 10 maart 2004, nr. 51 COM 193, blz. 19-20.

(10) In het onderhavige geval door er modaliteiten voor te bepalen.

(11) We herinneren eraan dat – hoewel dit punt door sommigen betwist wordt – artikel 173 van de Grondwet de wettelijke bevoegdverklaring (wet, decreet, ordonnantie) als voorwaarde stelt voor de goedkeuring van een retributiereglementering door een gemeente.

(12) Enig artikel van de wet van 22 februari 1965, ingevoegd bij artikel 37 van de wet van 7 februari 2003: *"Wanneer de gemeenteraden, overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer, reglementen inzake het parkeren vaststellen, die betrekking hebben op parkeren voor een beperkte tijd, het betalend parkeren en het parkeren dat voorbehouden aan de bewoners, dan kunnen zij parkeerheffingen instellen die van toepassing zijn op motorvoertuigen."*

(13) S. SMOOS, "Modification du Code de la route: la loi du 7 février 2003", in *Mouv. Comm.*, februari 2004, blz. 95-98.

(14) Om het zeker niet te eenvoudig te maken, spreekt de Nederlandse titel van de wet over "parkeergeld" en in de bepaling gebruikt men "parkeerheffing", twee begrippen die zowel op de retributie als op de heffing betrekking kunnen hebben ...

(15) *"De wet bepaalt ten aanzien van de [gemeente]belastingen, de uitzonderingen waarvan de noodzakelijkheid blijkt."*

(16) Cassatie, 30 november 1950, geciteerd door MORIS M. "Quand une redevance a la nature d'un impôt", observaties onder Luik, 17/02/95, in *J.L.M.B.*, 1996, blz. 639

(17) In die zin: E. WILLEMART, "Gemeentelijke belastingen en retributies. De grondwettelijke grenzen", in *Nieuwsbrief-Brussel*, nr. 2003/04, blz. 5.

### Wat kan de gemeente niet doen?

Tot voor kort werden automobilisten die zich niet hielden aan de parkeerregels, gestraft met politiestrafen zoals voorgeschreven door artikel 29 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968. Het betrof over het algemeen boetes onder vereenvoudigde vorm; dat belette de gemeenten echter niet de betaling van de retributie (of van de heffing) te eisen voor niet betalend parkeren (18). We hebben echter gezien dat deze feiten worden niet meer gestraft worden, hoewel ze nog steeds een inbreuk vormen. Voor de gemeenten is de verleiding dus groot om haar parkeerreglementen te vergezellen van sancties (strafrechtelijke of administratieve, maar vooral die laatste verdienen onze aandacht). Ter herinnering, sinds de hervorming van de Nieuwe Gemeentewet van 13 mei 1999 kan de gemeenteraad administratieve sancties heffen op inbreuken tegen haar reglementen en verordeningen (o.a. administratieve boetes; wij zullen enkel hierop dieper ingaan).

Het heffen van sancties op de overtreding van reglementen en verordeningen is op één manier beperkt: de beoogde overtredingen mogen niet al eerder gesanctioneerd worden door hogere reglementeringen. Er is geen sprake van het bestraffen van nachtlawaai, bijvoorbeeld, omdat die overlast al gestraft wordt door een politiestraf die voortvloeit uit artikel 561, 1° van het Strafwetboek (19). En tot voor kort was er ook geen sprake van het heffen van gemeentelijke sancties op parkeerreglementen, namelijk (20) omdat dergelijke inbreuken al eerder gepaard gingen met straffen zoals voorzien in artikel 29 van de gecoördineerde wetten op de politie van het wegverkeer.

De hervorming van februari 2003 heeft tot gevolg gehad dat die inbreuken gedepenaliseerd werden in de strikte betekenis (cfr. supra). Betekent dit dat de mogelijkheden open liggen voor de gemeenteraad om, zoals de gemeenteraad dat zelf ziet, strafrechtelijke of administratieve sancties te koppelen aan inbreuken op haar parkeerreglement (21)? Dat zou te mooi zijn ... omdat er in feite een tweede wettelijke bepaling bestaat waar men rekening mee dient te houden, namelijk artikel 135, § 2, 2° lid, 1° van de Nieuwe Gemeentewet, dat uitdrukkelijk verduidelijkt dat "de politie van het wegverkeer, voor zover ze zich uitsprekt over permanente of tijdelijke situaties, niet valt onder de toepassing van het huidige artikel [dat aan de gemeenten naast andere politieonderwerpen die onder hun toezicht en bevoegdheid vallen, alles toevertrouwt dat te maken heeft met de veiligheid en het gemak om in straten, perrons, pleinen en openbare wegen te kunnen passeren – NVDR]". Die bepaling is het exacte beeld van artikel 10 van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 houdende de politie van het wegverkeer (22).

Parkeren op de weg maakt ongetwijfeld deel uit van de politie op het wegverkeer – een bewijs daarvan is dat parkeren nog steeds gereguleerd wordt door de gecoördineerde wetten met betrekking tot de politie op het wegverkeer – en vormt een tijdelijke of permanente situatie. Het parkeren wordt dus onttrokken aan de politiemacht van de gemeenten. Opgelet: dit betekent niet dat de gemeenten het parkeren niet kunnen r e g l e m e n t e r e n . Z e beschikken over die mogelijkheid

uit hoofde van artikel 2 van de gecoördineerde wetten – kortom, ze kunnen aanvullende reglementen goedkeuren. Ze kunnen ook reglementen goedkeuren voor de retributie voor het parkeren op de weg, maar dat kan alleen omdat er een wet bestaat die hen daartoe machtigt (de wet van 22 februari 1965 die de gemeenten de kans geeft om parkeerretributies te heffen op motorvoertuigen – zie hierboven).

Gemeenten kunnen echter geen politiereglementen goedkeuren met betrekking tot het parkeren; dit betekent dat ze hun reglementen niet kunnen vergezellen van strafrechtelijke of administratieve sancties.

Daar gaat de droom om parkeren zonder parkeerschijf in de blauwe zone, of langer parkeren dan toegestaan, etc. te bestraffen met een boete van maximaal 250 euro.

### Is dit duidelijk?

De gemeenteraad kan dus:

- een aanvullend reglement goedkeuren dat vastlegt dat een bepaalde straat in de blauwe zone wordt ondergebracht, dat parkeren in een andere straat enkel mogelijk is voor bewoners, enz. zelfs al worden er aan die feiten geen straffen gekoppeld, en
- een retributiereglement goedkeuren dat gekoppeld wordt aan één of meerdere zones die worden vastgelegd door het hierboven vermelde bijkomende reglement, of een belastingreglement goedkeuren voor diezelfde zones,

### en dat is alles!

(18) Een recent arrest (niet gepubliceerd) van het Hof van Cassatie heeft bevestigd dat het wettelijk is om een strafrechtelijke boete en een retributie samen te laten bestaan; het betreft arrest nr. C01.0122.N van 28 maart 2003, Stad Leuven c/ EU.

(19) Op het ogenblik dat we deze tekst schrijven, is het wetsontwerp tot wijziging van de Nieuwe Gemeentewet, dat onder andere voorstelt artikel 561 af te schaffen, nog niet goedgekeurd.

(20) Deze precisering is belangrijk – cfr. hieronder.

(21) Dat lijkt de Minister van Mobiliteit te laten doorschijnen bij de bespreking van het ontwerp in de Senaat: "[parkeer]overtredingen worden beboet met een administratieve boete op gemeentelijk vlak." (Parl.Doc., Senaat, G.Z.2002-2003, nr. 2-1402/3, blz.46) Ah...?

(22) "Voor zover de politie over het wegverkeer betrekking heeft op blijvende of periodieke toestanden, valt ze niet onder de bepalingen van de decreten van 14 december 1789 betreffende de inrichting van de gemeentebesturen, van 22 december 1789 betreffende de oprichting van de primaire en van de administratieve colleges en van 16 en 24 augustus 1790 op de rechnerlijke organisatie [= artikel 135, §2, NGW – NVDR]".

# Codenaam: LundaISA

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

**Tussen 1999 en 2002 heeft de Zweedse nationale wegen administratie, in partnerschap met de gemeenten Umea, Borlänge, Lidköping en Lund, een grootschalige test opgezet van het ISA-systeem (Intelligent Speed Adaptation). Dat systeem dient om automobilisten er technisch toe aan te zetten de snelheidsbeperkingen na te leven, in het bijzonder in de bebouwde kom. De eerste resultaten van het experiment in Lund, onder de naam 'LundaISA', zijn onlangs bekend gemaakt en de Mobiliteitsgids wenst ze met u te overlopen.**



Zonder te willen ingaan op de technische details, toch wat uitleg over de werking van het systeem: ISA bestaat uit een GPS (Global Positioning System) gekoppeld aan een boordcomputer waarop gedetailleerde kaarten van de regio zijn opgeslagen met de snelheidsbeperkingen op ieder stuk weg. Het ISA-systeem geeft een tegendruk op het gaspedaal van het voertuig en stuurt eventueel visuele en geluidssignalen naar de bestuurder als die de toegelaten snelheid op die weg



overschrijdt. De automobilist beslist vervolgens zelf of hij de aanwijzingen van het systeem naleeft of dat hij voorbij het weerstandspunt van het gaspedaal gaat.

## Een grootschalige test met overtuigende resultaten

290 bestuurders van de beide geslachten en alle leeftijden hebben hun voertuig gedurende 6 tot 12 maanden laten uitrusten met een 'actief gaspedaal'. De eerste

resultaten tonen de mogelijkheden van het systeem voor een verbetering van de verkeersveiligheid:

- ⇒ een verlaging van de gemiddelde snelheden (met 1 tot 5 km/u, afhankelijk van de zones), in het bijzonder op de plaatsen waar de toegelaten snelheid vóór het experiment regelmatig werd overschreden,
- ⇒ meer aandacht voor voetgangers en andere zwakke weggebruikers,
- ⇒ een betere naleving van de veiligheidsafstanden tussen voertuigen,
- ⇒ een betere naleving van de snelheidsbeperkingen buiten de controlezones van het ISA-systeem,
- ⇒ een meer ontspannen rijgedrag,
- ⇒ een vermindering van de rijtijden, zelfs met een daling van de gemiddelde snelheid op hetzelfde traject (te verklaren door een verhoging van de efficiëntie, zoals kortere remtijden),
- ⇒ een daling van het benzineverbruik en van de uitstoot van vervuilende uitlaatgassen (-11% CO, -7% NO, -1% CO<sup>2</sup>...),
- ⇒ een daling van het aantal zwaargewonden op de invalswegen naar de stad (18 tot 25%), op de grote verkeersaders in de stad (8 en 20%) en op de wegen in het stadscentrum (17%),
- ⇒ het subjectieve oordeel van de deelnemers aan de test is globaal genomen positief: ISA is een nuttig en efficiënt systeem, ook al is het niet het aangenaamste instrument dat er bestaat.

## Er zijn toch ook enkele negatieve punten:

- ◆ een tijdsgebonden verhoging van het stress gevoel,
- ◆ een vermindering van het rijplezier,
- ◆ het gevoel gecontroleerd te worden,
- ◆ regelmatige defecten aan het systeem.

## En nu?

Het gemeentebestuur van Lund zou zijn inspanningen willen voortzetten teneinde de verkeersveiligheid nog te verbeteren en erkent dat het ISA-systeem wellicht één van de interessantste opties is voor de toekomst. Daarom wil de gemeente het systeem testen op het stedelijk openbaar vervoer (bussen) en op voertuigen van de gemeentediensten om de veiligheid van de gebruikers en de verkeerssituatie in de stad snel te verbeteren.

**Meer informatie:** [www.lund.se](http://www.lund.se) – [www.vv.se/isa](http://www.vv.se/isa)



# STRAATLAWAAI: ER KAN IETS AAN GEDAAN WORDEN

Door Ir. Philippe Noël (Verantwoordelijke akoestiek en vibraties - ARIES Consultants)

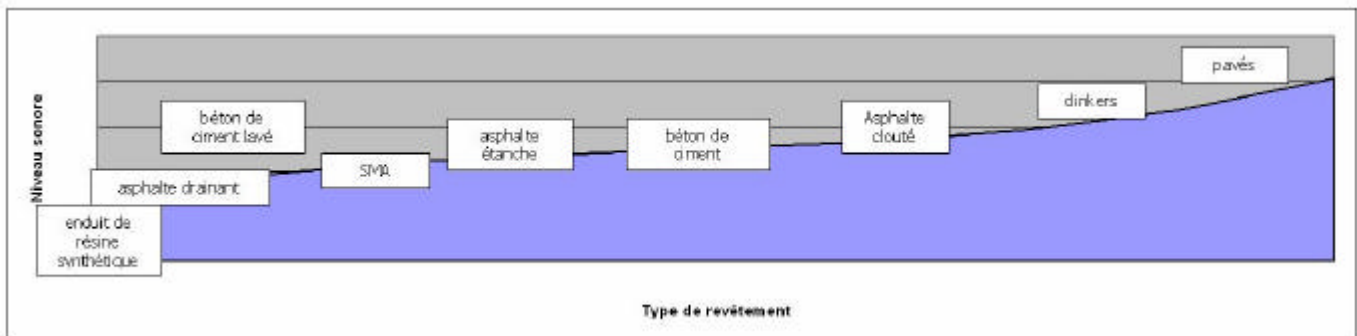
In de bebouwde kom is lawaai niet weg te denken. Het is een teken van leven, de weerslag van activiteit. En in dat opzicht werd lawaai lange tijd geaccepteerd. Maar hoe langer hoe meer gaat het streven naar levenskwaliteit gepaard met het zoeken naar kalmte, rust en stilte... Het wegverkeer zorgt in de bebouwde kom voor lawaai. Tegen dat soort geluid zijn we waarschijnlijk het minst opgewassen. Toch bestaan er oplossingen. Leest u maar verder.

De eerste oplossing die ons te binnen schiet, is ontegensprekelijk een ander **wegdek**. Wie heeft er nog nooit gehoord van zeer open asfaltbekleding en de akoestische eigenschappen daarvan? Zeer open asfalt heeft duidelijke kwaliteiten op akoestisch vlak, vooral dankzij het poreuze karakter van het materiaal, maar toch brengt het ook een aantal ongemakken met zich mee (vorming van ijzel bij vrieskou, hoge onderhoudskosten, ...). Er bestaan ook andere soorten wegbedekkingen, die beter geschikt zijn voor steden, namelijk SMA of een wegbedekking van het type Microville. Afbeelding 1 toont de verschillende geluidsniveaus die opgemeten worden wanneer een wagen onder "normale" omstandigheden voorbijrijdt. We stellen vast dat een wegbedekking van straatstenen veel lawaai maakt, terwijl poreuze bitumineuze wegbedekkingen (zeer open asfalt, SMA,...) veel minder lawaai voortbrengen.

Enkel aan de hand van voorlichtingscampagnes kan er in die situatie verbetering komen.

**Snelheid** speelt uiteraard een fundamentele rol bij straatlawaai. Hoe sneller een voertuig rijdt, hoe lawaaiëriger het is. Hoewel het voor velen een vanzelfsprekende zaak lijkt, is het toch erg moeilijk om de snelheid in te perken. Veel planologen stonden al eerder voor dit probleem. Het plaatsen van verkeersborden om de snelheid te beperken volstaat blijkbaar niet en snelheidscontroles zijn een repressieve oplossing. Er bestaan andere mogelijkheden, namelijk in de vorm van verkeersdrempels, schuine aflopende straatkanten, ... En het is nuttig gebleken de geluidsimpact van verkeersdrempels op bepaalde wegennetten te meten. Hier gaan we eerst verder op in.

Vaak zijn omwonenden terughoudend of zelfs gekant tegen de plaatsing van dergelijke inrichtingen in hun straat. De lawaaihinder is één van de oorzaken van die klachten. Het was dus nuttig om die weigeringen tot plaatsing van **verkeersdrempels** objectief te bekijken. Het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM) heeft daartoe verschillende meetcampagnes op touw gezet. De resultaten van die metingen werden gepresenteerd door enerzijds de globale impact van een dergelijk element te bestuderen - namelijk de impact op de volledige invloedzone van de installatie - en anderzijds door de plaatselijke impact van de installatie te bestuderen. Door de band genomen is de snelheidsvermindering die een verkeersdrempel teweegbrengt, voor het geluid een goede zaak. Met andere woorden: de opgemeten geluidsniveaus liggen



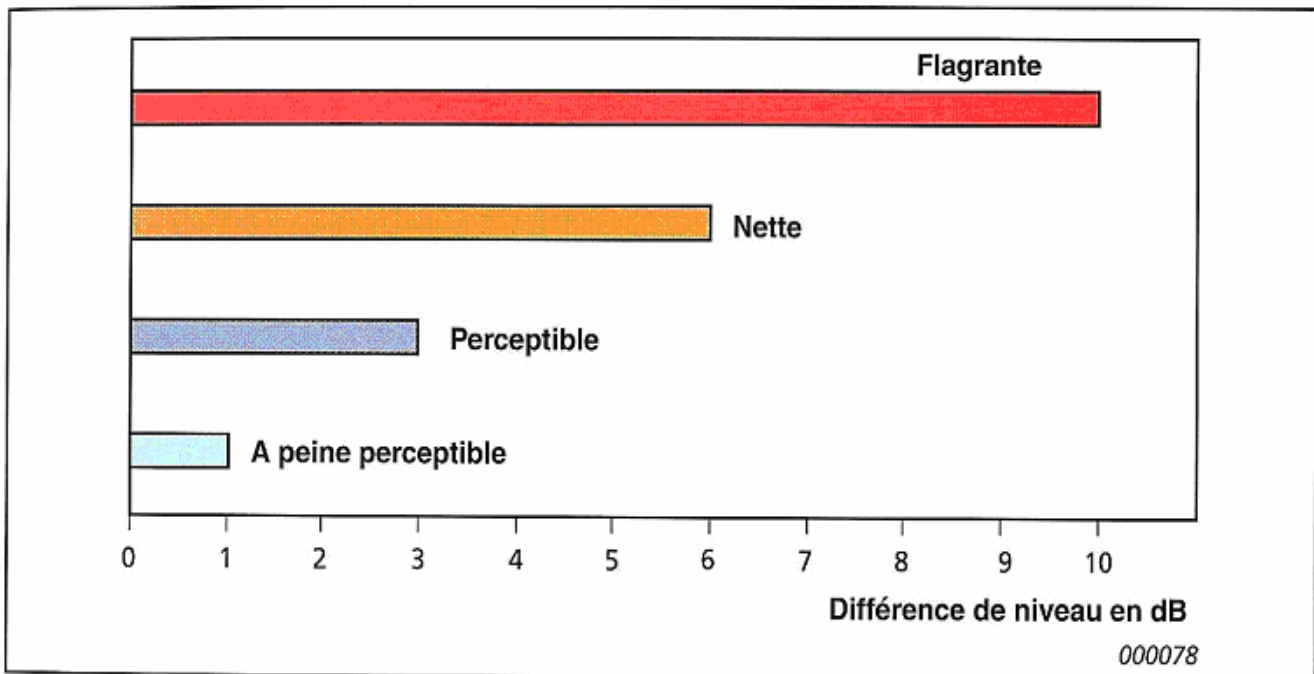
Afbeelding 1: Geluidsniveau volgens het soort wegbedekking (bron: CRR – ARIES Consultants)

In de bebouwde kom heeft de wegbedekking slechts een kleine invloed op de geluidproductie. Bij snelheden beneden de 40 km/uur overstijgt het geluid van de motor dat van de wegbedekking. De wegbedekking komt dan slechts op de tweede plaats bij het lawaai-beheer. Tegen die lage snelheden wordt het **gedrag van de automobilist** doorslaggevend. Te sportief rijden, een te lage versnelling gebruiken, zijn ook factoren die erg nefast zijn voor de geluidsomgeving van wegen. Maar daar staat de planoloog machteloos tegenover.

lager op een weg met verkeersdrempels dan op een gelijksoortige weg zonder snelheidsremmers in voor het overige gelijke omstandigheden. Ook op lokaal niveau, d.w.z. in de onmiddellijke nabijheid van de verkeersdrempel, is de impact op het geluid positief. Er werd wel een toename van het geluid gemeten in de versnellingszone (na de drempel), een toename die echter niet met het blote oor hoorbaar is. Toch is het begrijpelijk dat omwonenden problemen hebben met verkeersdrempels: een voertuig dat snelheid mindert,

over de drempel rijdt en dan weer versnelt kan hinderlijker zijn dan een voertuig dat aan een constante snelheid voorbijrijdt. Die hinder is te vergelijken met een druppelende waterkraan: druppels maken minder geluid dan een kleine waterstraal maar zijn wel meer storend. Nog een laatste opmerking: op een "sportieve" manier over een verkeersdrempel rijden of de verkeersdrempel beschadigen kunnen nadelig zijn voor de lawaaihinder op die plaats.

Er werden al een heleboel factoren aangehaald die het lawaai op straat beïnvloeden. Maar er spelen ook nog andere factoren mee, waaronder de invloed van de **verkeersstroom**. Er wordt algemeen aangenomen dat een grotere verkeersstroom meer lawaai met zich meebrengt. Die toename is echter niet waarneembaar. De afbeelding hieronder kwantificeert onze perceptie van het geluid. Zo is er een verhoging van minstens 3 decibel (dB(A)) op het geluidsniveau nodig om de toename te merken. Die toename wordt duidelijk merkbaar als het verschil groter is dan 6 decibel. Bijvoorbeeld: een wegennet dat door 1.350 voertuigen per uur bezocht wordt, brengt het geluidsniveau 1,8 dB(A) hoger dan wanneer datzelfde wegennet door 1.000 voertuigen per uur gebruikt wordt. Dat verschil in de verkeersstroom (350 extra voertuigen) wordt door de omwonenden amper opgemerkt. Ter vergelijking: het geluidsniveau van een wegennet dat per uur van 200 naar 100 voertuigen zou gaan, zou het geluidsniveau zien zakken met meer dan 7 dB(A). Het verkeer "beheren" op het vlak van geluid komt er dus op neer de wegen hiërarchisch in te delen door zoveel mogelijk voertuigen op grote verkeersaders te laten rijden en zo weinig mogelijk op de lokale wegen.



Afbeelding 2: bron: Bruël & Kjaer

Aan de hand van deze punten hebben we gezien dat er veel factoren zijn die het verkeerslawaai in de stad beïnvloeden, maar dat er heel wat oplossingen voor bestaan. Er zijn ook nog andere oplossingen (geluidswerende muren, isolatie van gebouwen, ...) maar die pakken het probleem niet bij de bron aan. Als we acties rangschikken, zouden die welke de bron van het geluid wegnemen voorrang krijgen op de acties tegen de verspreiding van het geluid (geluidswerende muren bijvoorbeeld) en als laatste zouden de aanpassingen van de woningen (isolatie) volgen. Een plaatselijk probleem wordt meestal door meerdere van deze oplossingen aangepakt. Maar ook al bestaan er oplossingen, toch is er nog veel werk aan de winkel: informatie en sensibilisering van degenen die het lawaai veroorzaken, en dat zijn wij allemaal.

**Contact** : Ir. Philippe Noël, Verantwoordelijke akoestiek en vibraties - ARIES Consultants - Chemin des 2 fermes, 1 - 1331 Rosières - Tel. 02/656.04.72

## De invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer: het aftellen is begonnen

Door Erik Caelen (VSGB)

Zoals we in het vorige nummer reeds vermeld hebben, staat het algemeen invoeren van het beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) voor de deur. De wegbeheerders moeten er immers voor zorgen dat tegen 1 juli 2004 in alle eenrichtingsstraten het BEV wordt ingevoerd, behalve op die plaatsen waar veiligheidsredenen er zich tegen verzetten. De regelgeving werd dus totaal omgekeerd: waar vroeger het BEV eerder een uitzondering was, is het nu de regel.

Hoe de wegbeheerder, en meer specifiek de gemeenten, dit moeten aanpakken, wordt in een nieuwe brochure van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid uit de doeken gedaan. In de reeks "Brochure voor de wegbeheerders" is namelijk zopas het nummer 2 verschenen met als



titel "BEV (Beperkt Eenrichtings-Verkeer) – voor een veralgemeende invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer".

In de inleiding schetst de auteur het wat en waarom, de recente evolutie en de subsidiëringmogelijkheden van het BEV. De

inhoud en de betekenis van de besluiten van 18.12.2002 worden verduidelijkt, evenals de wijze waarop de verkeersborden die het BEV mogelijk maakt, geplaatst moeten worden. De brochure gaat verder dieper in op de taken van de wegbeheerders en op de beoordeling van het risico bij de invoering van het BEV. Ook de eventuele aanpassingen aan de infrastructuur die nodig kunnen zijn, komen ruimschoots aan bod. Ten slotte wordt ook de nodige aandacht gegeven aan de informatie en de sen-

sibilisatie, aan het handhavingsbeleid en aan de evaluatie en bijsturing die de invoering van het BEV moeten begeleiden.

sibilisatie, aan het handhavingsbeleid en aan de evaluatie en bijsturing die de invoering van het BEV moeten begeleiden.

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

"BEV (beperkt eenrichtingsverkeer) – voor een veralgemeende invoering van het beperkt eenrichtingsverkeer", Philip Vaneerdewegh, februari 2004, BBIVV, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, tel. 02/244.15.11

## Het Gewest blijft niet achter

Naar aanleiding van het uitvoeringsbesluit van 16 september 2003 tot vaststelling van het forfaitaire bedrag van de subsidies aan de gemeenten voor de inrichting van beperkt eenrichtingsverkeer, heeft de Directie Vervoerbeleid van het BUV op 25 maart jl. een standaardformulier naar de gemeenten gezonden om ze te helpen bij de samenstelling van hun aanvraagdossier. Bovendien hebben het BIVV en de Directie Vervoerbeleid op 17 februari jl. een opleiding georganiseerd voor gemeenteambtenaren, agenten van de politiezones en vertegenwoordigers van studie bureaus (80 personen voor de sessie in het Frans en 10 voor de sessie in het Nederlands). De brochure die het BIVV daarover geschreven heeft (zie hiernaast), werd in primair aan alle aanwezigen uitgedeeld. Bovendien werd er als antwoord op de vragen van de sessie een bijkomend document van het BIVV en de Directie Vervoerbeleid opgesteld met allerlei details voor de uitvoering en specifiek voor het Brussels Gewest.

Sindsdien werken de gemeenten aan de voorbereiding van hun dossiers. We stippen aan dat alle gemeenten voor de indiening van hun dossiers vóór eind juni een coördinatievergadering zullen hebben met de betrokken directies op het BUV, om de ingrepen onder de verschillende betrokken partijen te verdelen: de vervanging van lichten op gewestelijke kruispunten, de plaatsing van borden op gewestelijke kruispunten en de plaatsing door het Gewest van borden op gemeentewegen waarlangs een ICR loopt.

Een verwittigd man ...

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

## De nieuwe verkeersreglementering ... geraak jij er nog uit wijs?

Door Erik Caelen (VSGB)

De nieuwe verkeersreglementering is op 1 maart 2004 in werking getreden. Geraak jij er niet wijs uit? Wel, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) helpt je om de nieuwe reglementering te begrijpen. Het BIVV heeft namelijk een nieuwe folder gepubliceerd met als titel: "Sta even stil bij de nieuwe verkeerswetgeving". In die brochure vind je



precies terug wat er op 1 maart is veranderd. De nieuwe categorieën van overtredingen en de straffen zijn er eveneens opgenomen, alsook enkele bepalingen betreffende het rijden onder invloed van alcohol of drugs.

**Contact :** De brochure is te verkrijgen bij het BIVV, Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel, tel. 02/244.15.11, e-mail [info@bivv.be](mailto:info@bivv.be)



## Effecten van geïntensiverde snelheidshandhaving. Resultaten van een proefproject in Nederland

Door Erik Caelen (VSGB)

**Extra snelheidscontroles en publiciteit daarover hebben er in de provincie Friesland (Nederland) toe geleid dat het aantal snelheidsovertredingen is gedaald van ruim 30 % naar 15 % op de gecontroleerde wegen. Dat ging gepaard met een afname van het aantal ernstige verkeersslachtoffers met ongeveer 20 % op de gevaarlijkste 80- en 100 km/uur-wegen.**

Uit een ambitieus verkeerstoelichtproject in de Nederlandse provincie Friesland dat als voorbeeld kan dienen voor projecten in het Brussels, hebben we volgende aanbevelingen gedistilleerd:

1. Geïntensiveerd toezicht moet zich richten op structureel gevaarlijke wegvakken. Dit verhoogt de geloofwaardigheid van het toezicht. De keuze van de wegvakken moet daarom gebaseerd zijn op ongevalcijfers over een langere periode, bij voorkeur 4 tot 5 jaar.

2. Voor een weglengte van ongeveer 120 km, zoals in Friesland is onderzocht, zijn vier- à vijfduizend controle-uren per jaar voldoende om het percentage overtreders aanzienlijk te verlagen.
3. Intensieve voorlichting is een belangrijke component van het snelheidstoelicht. Het verhoogt de subjectieve pakkans.
4. Variatie in tijd, plaats en methode van de toezichtactiviteiten dragen bij tot de onvoorspelbaarheid en daarmee tevens tot de effectiviteit van de controles.

Meer detailinformatie is te vinden op de website [www.swov.nl](http://www.swov.nl) onder Publicaties.

Bron: SWOVschrift, nr. 97, april 2004.

Door Erik Caelen (VSGB)

**Net voor het ter perse gaan van dit nummer van de Mobiliteitsgids verscheen in het Staatsblad van 30 april 2004 het Koninklijk Besluit van 26 april 2004 dat het Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wijzigt.**

De belangrijkste wijziging is het vereenvoudigen van de inrichtingsvoorwaarden voor zones 30. De voorwaarden voorzien in het KB van 9 oktober 1998 tot bepaling van het instellen van zones met een snelheidsbeperking van 30 km per uur worden namelijk opgeheven. De afbakeningsvoorwaarden voor een zone 30 worden nu opgenomen in het reglement van de wegbeheerder (MB van 11 oktober 1976). Een zone 30 wordt nog steeds ingevoerd door middel van de verkeersborden F4a en F4b.



## Heet van de naald!

Maar het verschil met vroeger is dat met deze verkeersborden één of meerdere straten worden afgebakend waarin de verblijfsfunctie primeert of waarin de verkeersfunctie ondergeschikt wordt gemaakt aan de verblijfsfunctie, en dit als gevolg van het beleid dat door de wegbeheerder gevoerd wordt. De toegang tot de zone 30, die aangeduid wordt met deze verkeersborden, moet duidelijk herkenbaar zijn door de plaatsgesteldheid, door een inrichting of door beide.

De tweede belangrijke wijziging is het **VERPLICHT** afbakenen van schoolomgevingen en het bijhorend invoeren van een 30 km per uur snelheidsbeperking in de schoolomgeving. De wegbeheerders moeten voor **1 september 2005** kiezen ofwel voor een schoolomgeving die continu geldt, ofwel voor een variabele signalisatie met een duidelijke in tijd beperkte geldigheid.

Andere wijzigingen zijn:

1. de mogelijkheid voor de wegbeheerder om een vakantiezone in te richten;
2. motorrijders zijn niet meer verplicht om uiterst rechts te blijven rijden;
3. er worden twee nieuwe borden



ingevoerd: C48 en C49 (begin en einde van verbod om gebruik te maken van cruise control);

4. de mogelijkheid om voertuigen die gebruikt worden voor woonwerkverkeer toe te laten op rijstroken voorbehouden voor autobussen alsook op bijzondere overrijdbare beddingen.



In het volgende nummer van de Mobiliteitsgids komen we hier uitgebreid op terug met een in detail besproken reglementering.

**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 2004/02 — april 2004**

**Directie** : Alain Broes — Marc Thoulen

**Redactie** : Ph. Barette, E. Caelen, Ph. Noël, J-M Reniers

**Vertaling** : L. Vankelecom

**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*

## 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.*

**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

- 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** \_\_\_\_\_