



De Mobiliteitsgids



Nr 2005/03

september 2005

Inhoudsopgave

Mobiliteit in Evere dankzij burgerparticipatie	1
Motorrijders en de weginfrastructuur	5
Naar een duurzame mobiliteit in de Europese steden en gemeenten	6
« Ikbenvoor »: een actie voor veiliger verkeer	9
Betaald parkeren in Etterbeek. Balans en vooruitzichten	10
Gevaarlijk parkeren, een zaak van iedereen!	12
Als de MIVB en de NMBS samenwerken voor uw mobiliteit ...	13
Participatie in geuren en kleuren ... Recept voor een Brusselse saus? Vervolg	15
"J'achète à vélo" in Brussel en Wallonië. Met belgerinkel naar de winkel!	18
Mobiliteitsagenda	19
Haast en spoed is zelden goed! Bespreking van de verkeerswet	20
De MIVB kiest het spoor van de duurzame ontwikkeling	21

Een week om eens diep adem te halen

*Van 16 tot 22 september organiseert het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met de 19 Brusselse gemeenten traditiegetrouw de **Week van Vervoering**. Een hoogtepunt van die week is uiteraard de **autoloze zondag**. Een gelegenheid voor de Brusselaars om hun stad op een andere manier, met een andere kijk te ontdekken.*

Uit een tevredenheidsenquête blijkt dat 80 % van de ondervraagde Brusselaars de autoloze zondag een goed idee vinden en dat 10 % van hen zelfs bereid is zijn verplaatsingsgedrag aan te passen.

Ieder jaar wordt het concept verder aangepast. Zo werd voor de tweede editie de communicatie verbeterd. Bij de derde editie werden heel wat meer activiteiten aangeboden. Voor de vierde editie werden de activiteiten beter verspreid over het hele Gewest en waren er meer fietsactiviteiten in de tweede kroon.

In 2005 wordt de nadruk gelegd op de uitbreiding van de activiteiten in de loop van de Week van Vervoering en de verkeersopvoeding, ondermeer dankzij de deelname van verschillende scholen en wijkcomités. Dagelijks gebeuren er in het Gewest immers zowat 350.000 verplaatsingen die korter zijn dan 5 kilometer. Het is een hele uitdaging om onze kinderen te leren dat er andere manieren zijn om naar school te gaan dan met de wagen. De kinderen van vandaag zijn de volwassenen van morgen. Zij zullen in de toekomst de mobiliteit in Brussel bepalen. De openbare ruimte behoort niet uitsluitend de wagen en het verkeer toe. Ze is er voor iedereen. De Week van Vervoering is dan ook een gelegenheid om die openbare ruimte samen te beleven, in te richten en er als het ware een stadssalon van te maken waar ieder zijn plaatsje vindt.

Pascal Smet, Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Mobiliteit in de kijker

Mobiliteit in Evere dankzij burgerparticipatie

Door Catherine Noël, milieu- en mobiliteitsadviseur in Evere

Doelstellingen en prioriteiten van het mobiliteitsbeleid van de gemeente

Evere neemt alle gelegenheden te baat om de zachte mobiliteit te bevorderen (comfort en veiligheid van de voetgangers, personen met beperkte mobiliteit, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer), maar ook om de strijd aan te binden tegen vervuiling (lucht en lawaai) en zo de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren (vermindering van de

snelheid, organisatie van het parkeren, ...).

Deze doelstellingen i.v.m. mobiliteit werden vastgelegd in het gemeentelijk ontwikkelingsplan. Ze zijn samengevat in het kadertje hiernaast.

De inrichting van **zones 30** in de meeste woonwijken en een **hiërarchisering van de wegen** in verzamelwegen en interwijkenwegen, die leiden naar het hoofdnet van het Brussels Gewest, dragen bij tot de verwezenlijking van die doelstellingen. Deze maatregelen moeten ook de **verkeersveiligheid** aanzienlijk verbeteren.

« Evere moet zijn wegennet aanpassen om de goede levenskwaliteit in de wijken te vrijwaren en te verbeteren, een goede toegankelijkheid te waarborgen en het verkeer en het wonen er aanzienlijk te verbeteren voor voetgangers, personen met een beperkte mobiliteit (PBM), fietsers en het openbaar vervoer »

Verskillende plannen

Om die doelstellingen te concretiseren werden er verschillende plannen opgesteld: richtplan zones 30, woonerven en voetgangerszones, parkeerplan, gemeentelijk beveiligd voetgangersnetwerk, beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) en fietsbeleid, ...

Die plannen zijn handige hulpmiddelen voor de planning en het beheer van de acties die in dat kader ondernomen moeten worden. Zij maken ook deel uit van het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP), dat momenteel ter studie is (fase 3 is aan de gang). Het "globaal" en strategisch GMP zal die verschillende actieplannen bundelen en de opties en engagementen van de gemeente omtrent mobiliteit preciseren.



Participatie is een voorname bekommernis van de gemeente (Bron : Evere)

Bevordering van de burgerparticipatie

De gemeente tracht de burger zo nauw mogelijk bij het mobiliteitsbeleid te betrekken. Naast de wettelijk verplichte openbare onderzoeken (stedenbouwkundige vergunning) worden het hele jaar door allerlei vergaderingen met de bevolking georganiseerd om de opmerkingen van gebruikers en omwonenden in te winnen over verschillende bovenvermelde mobiliteitsplannen en lokale inrichtingen (Vredeplein, Lindestraat, Consciencelaan, ...).

De gemeente wou ook dat verschillende vertegenwoordigers van burgers (leden van de adviesraad voor zachte mobiliteit, vertegenwoordigers van verenigingen) zich aansloten bij het begeleidingscomité voor het GMP. Zij heeft tevens ingestemd met een testproject voor de bevordering van burgerparticipatie in het kader van het GMP in samenwerking met de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL) en Inter-Environnement Bruxelles (IEB).

Bovendien heeft zij constant contact met deskundigen inzake fietsbeleid (Gracq) en inzake inrichtingen voor PBM (bijv. AMT Concept).

De gemeentelijke organisatie wat mobiliteit betreft

In januari 2001 werd het schepenamtb voor mobiliteit in het leven geroepen en toevertrouwd aan mevrouw Collin. De milieuadviseur, die deel uitmaakt van de afdeling stedenbouw/leefmilieu van de dienst werken, heeft zich van in het begin en in samenwerking met de dienst wegen beziggehouden met de bevoegdheden rond mobiliteit. Vervolgens heeft zij de opleiding van mobiliteitsadviseur (CEMA) gevolgd en was daar bij de eerste Brusselse promotie. Aansluitend werd een tweede mobiliteitsadviseur opgeleid, een personeelslid van de afdeling wegen van de dienst werken, alsook personeel van de politiezone.

De Mobiliteitscel

Het feit dat vertegenwoordigers van deze diensten deze opleiding tot mobiliteitsadviseur gevolgd hebben, is een zeer belangrijk element om de transversaliteit in het domein te verzekeren, homogeniteit in de gebruikte woordenschat, cohesie in het dossierbeheer, ...

Vanuit dat oogpunt heeft de gemeente in 2001 een **mobilitéitscel** opgericht die maandelijks samenkomt. Het is een plaats voor uitwisseling en coördinatie tussen de verschillende gemeentediensten die met mobiliteit te maken hebben en de politie. Er worden dossiers geanalyseerd en oplossingen gezocht voor lokale mobiliteitsproblemen (slordig parkeren, onaangepaste snelheid, doorgaand verkeer, gevaarlijke BEV, ...). De mobiliteitscel is de schakel tussen de overheid, de ondernemingen, de bevolking, de gewestelijke instanties, ...

De Overlegraad voor de zachte mobiliteit

Deze overlegraad werd in 2003 opgericht en is de concretisering van de wens van de gemeente om het concept "burgerparticipatie" te ontwikkelen in het domein van de mobiliteit.

Deze raad geeft advies over inrichtingen die de gemeente voorstelt en formuleert voorstellen in die zin. Deze bevoorrechte contacten vinden plaats met vertegenwoordigers van de personen met een beperkte mobiliteit en fietsers, ook buiten de vergaderingen van de overlegraad. De leden van de overlegraad zijn zeer actief en dat verheugt de gemeente.

Samenstelling van de mobiliteitscel

- ◆ de Schepen van mobiliteit, die de cel voorziet, en de schepen van openbare werken (burgemeester);
- ◆ de Directeur van de dienst werken;
- ◆ vertegenwoordigers van bepaalde afdelingen van de dienst werken: stedenbouw/leefmilieu (waaronder de mobiliteitsadviseur, die instaat voor het secretariaat van de cel), wegen en regie
- ◆ een vertegenwoordiger van politiezone 5344.

Enkele dossiers die de mobiliteitsdienst behandelt

Onder de vele dossiers die de mobiliteitsdienst behandelt, stippen wij enkele "paradepaardjes" van de gemeente aan.

Gemeentelijk beveiligd voetgangersnetwerk

In het kader van het Europese jaar van de gehandicapte persoon en van het beleid van integratie van mensen met een beperkte mobiliteit in het dagelijkse (stads) leven, heeft de gemeente Evere beslist om zich in te zetten opdat validen en mindervaliden zich autonoom en veilig te voet kunnen verplaatsen.

Zo is de gemeente begonnen aan de uitstippeling van een beveiligd voetgangersnetwerk. Het project bestaat uit lussen die verschillende centra met elkaar verbindt: administratie, handel, toerisme, vrije tijd en openbaar vervoer. Het is een testproject in het Brussels Gewest en heeft als dusdanig subsidies verkregen.

De eerste lus in Evere heeft als vertrekpunt het AVJ-centrum (Aide à la Vie Journalière) in de Germinalwijk, waar heel wat mindervaliden wonen. Dan loopt het tracé naar het sportcomplex en het zwembad. Vervolgens worden de supermarkten Carrefour en Delhaize aangedaan. De Leopold III-laan wordt overgestoken en het tracé bereikt dan de handelskern van het centrum van Evere (Conscience- en Onze-Lieve-Vrouwlaan) en het gemeentehuis. Langs de lus bevinden zich ook verschillende scholen. Langs het tracé zijn er zes buslijnen en een treinstation. Het plan zal in de loop van 2005 en 2006 uitgevoerd worden. Bovendien zijn er premies beschikbaar voor handelaars die aan hun ingang aangepaste hellende vlakken voor personen met een beperkte mobiliteit plaatsen.

Richtplan zones 30, woonerven en voetgangerszones

Evere wil grote delen van het gemeentelijk grondgebied in zone 30 en woonerf omzetten. Het percentage zone 30 en dergelijke in Evere bedraagt reeds 39,2 % (cijfers van december 2004 – percentage gebaseerd op de straten die in aanmerking genomen kunnen worden voor een inrichting als zone 30, d.w.z. het buurtnetwerk van het gewestelijk ontwikkelingsplan). Zo komt Evere op de 2^e plaats van de gemeenten die het best uitgerust zijn met zones 30 in het Brussels Gewest. Het richtplan zones 30 voorziet in 3 fasen voor de uitvoering, die gespreid zullen zijn over verschillende jaren met objectieve prioriteiten (schoolomgevingen, sociale woonwijken, ...).

Veralgemening van het beperkt eenrichtingsverkeer en fietsbeleid



Streven naar een vlotte toegang voor PBM (Bron : Evere)

Om het fietsgebruik in Brussel aan te moedigen past de gemeente verschillende maatregelen toe:

- In de stedenbouwkundige vergunningen voor appartements- of kantoorgebouwen worden fietsenstallingen geëist.
- Op verschillende plaatsen in de gemeente werden reeds fietsbeugels voorzien (aan sport-, bestuurs- en handelscentra).
- Er worden gemeentelijke en gewestelijke fietsroutes aangelegd.
- Alle eenrichtingsstraten zijn voor fietsers in tegenrichting toegankelijk.



Evere, laureaat van de Gouden Fiets in 2000, 2003 en 2005 (Bron : Evere)

- Steun voor begeleiding van fietsers op de weg naar school door terbeschikkingstelling van personeel (PWA), materiaal en logistieke steun, in samenwerking met de politie van de zone, de gemeente Schaarbeek, Gracq, Pro-Vélo, de ouders, ...

- Steun voor het project met het oog op het behalen van het fietsbrevet in de school Clair Vivre.

- Steun en coördinatie met het oog op de aanleg van een Educatieve Route voor fietsers door de politie, in samenwerking met Gracq, het BIVV en met de steun van het Gewest (subsidie).

Evere heeft driemaal de Gouden Fiets gewonnen (in 2000, 2003 en 2005), wat het imago van fietsdynamische gemeente nog bekrachtigt.

Bedrijfsvervoerplannen (BVP) en schoolvervoerplannen (SVP)

Het gemeentebestuur van Evere heeft in april 2003 zijn BVP opgesteld, na een testproject in 2002 met het BIM. Het behoort tot de pioniers en is bijzonder actief op het vlak van leefmilieu en mobiliteit. Wettelijk zijn zij daar immers niet toe verplicht gezien de grootte van het gemeentebestuur.

De uitwerking van concrete maatregelen is voor sommigen vóór het BVP begonnen: kleedhokjes, douches en premie voor fietsers, abonnement op een centrale voor carpooling, terbeschikkingstelling van alternatieve voertuigen voor dienstverplaatsingen (elektrische voertuigen, fiets), ...

Voor andere maatregelen vergen de tussenkomst van externe actoren buiten het gemeentebestuur, de implicaties voor het personeel, de gemeentefinanciën, ... een diepgaander onderzoek.

In 2003 werd een station voor car-sharing ingericht vlakbij het gemeentehuis, de opleiding van het gemeentepersoneel vond plaats in oktober 2004, er werd een toegankelijkheidsfiche opgesteld, ...



Een station voor carsharing in de onmiddellijke nabijheid van het gemeentehuis (Bron : Evere)

Evere verstrekt ook een advies over de BVP van de ondernemingen op het gemeentelijk grondgebied.

Tot slot steunt de gemeente logistiek en financieel een ontwerp van schoolvervoerplan voor de school Clair Vivre.

Parkeerplan

Het parkeerplan dat in mei 2005 uitgestippeld werd, heeft tot doel de parkeermogelijkheden van de inwoners te vrijwaren in wijken waar veel pendelaars komen parkeren. Het wil ook de parkeermogelijkheden in de buurt van winkels verbeteren.

Contact

Catherine Noël, milieu- en mobiliteitsadviseur
Tel: 02/247.64.38 - E-mail : mobilite@evere.irisnet.be



Regen of wind? Niets houdt Dring Dring tegen (Bron : Evere, Dring Dring voor ondernemingen, mei 2005)

De eerste fase in het zuiden van de gemeente is aan de gang. Aansluitend zal er een evaluatie plaatsvinden en een eventuele uitbreiding naar andere wijken.

Sensibiliseringsacties

Sensibilisering voor een duurzamere mobiliteit is een belangrijk element van het hele mobiliteitsbeleid. Daarom neemt de gemeente ieder jaar deel aan "Dring Dring" en "Zonder auto mobiel in de stad".

Evere heeft in 2004 ook de eerste editie "Met de fiets naar de winkel" op het Brussels grondgebied op het getouw gezet. 46 handelaars hebben eraan deelgenomen, goed voor meer dan 500 aankopen. In 2005 zullen er meer dan 70 handelsaanbieders deelnemen, van 2 tot 22 september in het kader van de Week van Vervoering (een prijzenpot van 2.000 euro). Deze acties worden gezamenlijk georganiseerd door de diensten stedenbouw/leefmilieu, economische promotie en Gracq.

Werk aan de winkel

Uiteraard moeten al deze dossiers degelijk gevolgd worden en voldoende steun krijgen om tot echte duurzame ontwikkeling te komen. De mobiliteitsadviseurs van de gemeente hebben dus nog heel wat werk voor de boeg.

In Evere is er zo ondermeer: de follow-up en de uitvoering van de actiepijlers uit het bedrijfsvervoerplan en het gemeentelijk mobiliteitsplan, de uittekening van het gemeentelijk beveiligd voetgangersnetwerk en de gemeentelijke fietsroutes, de organisatie van sensibiliseringsacties, ...

Tot besluit

De winnende cocktail voor mobiliteit gaat in de goede richting (duurzame ontwikkeling): een dynamische politieke impuls, de aandacht die gaat naar overleg en burgerparticipatie, goede en nauwe samenwerking tussen alle betrokken diensten (bijv. via de mobiliteitscel), tussen de gebruikers (bijv. de overlegraad voor de zachte mobiliteit), het dynamisme van politiezone 5344 en van verantwoordelijken van verenigingen die actief zijn rond mobiliteit (Gracq, AMT Concept, oudervereniging Clair Vivre, ...). Wij willen hen hier allemaal danken. Zonder hen zouden vele acties onmogelijk geweest zijn.

Motorrijders en de weg- infrastructuur

Het aantal motorfietsen op onze wegen is duidelijk aan het toenemen. Het is dus belangrijk rekening met hen te houden in het verkeersbeleid en in de inrichting van onze wegen. Zij behoren immers tot de meest kwetsbare weggebruikers: de gevolgen van een ongeval zijn doorgaans ernstiger voor een motorrijder dan voor een andere gemotoriseerde weggebruiker.

Een federale werkgroep, voorgezeten door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, werd samengesteld om specifiek de infrastructuurproblemen waar motorrijders mee kampen te bestuderen en aanbevelingen voor te stellen die van toepassing zijn in de drie Gewesten van het land.

De brochure "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur" is het resultaat van deze werkzaamheden en is gericht tot de wegbeheerders. De oorzaken

Info : het Gewest heeft op 6 september een opleiding betreffende de aandacht van de motorrijders in de weginfrastructuur georganiseerd.

Informatie en contact :
pjbertrand@mrbc.irisnet.be

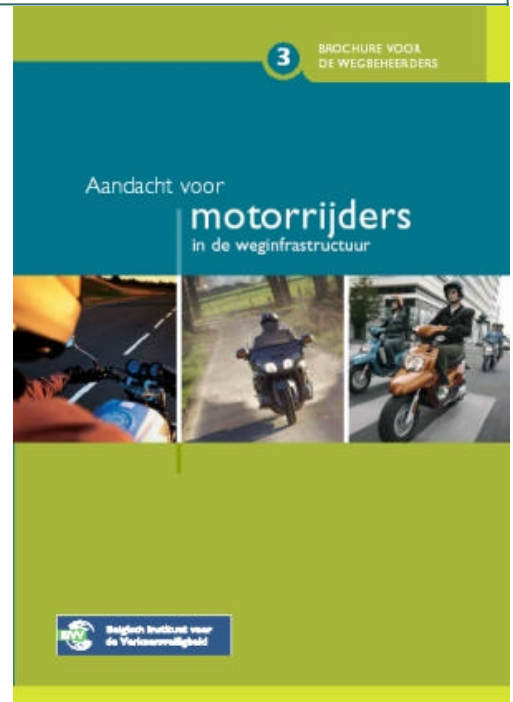
van gevaar of ongemak bij motorrijders worden onder de loep genomen. Er worden tevens oplossingen voorgesteld, met in het achterhoofd de basisprincipes voor een goede weginrichting: goede grip onder alle weersomstandigheden, leesbare weginformatie waardoor de motorrijder zijn rijgedrag kan aanpassen, een goede passieve en actieve zichtbaarheid en een zo klein mogelijk gevaar voor botsingen tegen hindernissen.

De brochure bestaat uit 5 grote onderdelen. Het eerste heeft betrekking op de motorrijder (statistische gegevens, rijgedrag, ...). Het tweede deel gaat in op de basisprincipes voor een goede weginfrastructuur. Vervolgens komen de voornaamste aspecten aan bod van het parkeren van gemotoriseerde tweewielers, terwijl in het vierde deel de elementen betreffende de weginfrastructuur zelf besproken worden (materiaalkeuze, vorm van de weg, markeringen, snelheidsremmers, obstakels langs de rij-

baan, ...). In het laatste deel worden tot slot besluiten en aanbevelingen aangebracht.

Tot slot stippen wij aan dat de brochure rijkelijk geïllustreerd is met technische tekeningen en verklarende foto's.

De brochure "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur" kan per mail besteld worden bij het BIVV (shop@bivv.be) of kan gedownload worden op de website www.bivv.be.



Een beetje humor doet altijd goed...

Vooran opstappen is steeds vaker verplicht in het openbaar vervoer ... en blijkbaar is men in dit geval niet echt van plan om toegevingen te doen!

Naar een duurzame mobiliteit in de Europese steden en gemeenten

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

De meeste steden kampen met ernstige problemen van overvolle wegen en vervuiling. Zij stellen zich vaak dezelfde vragen i.v.m. de ontwikkeling van alternatieve vervoerwijzen, het beheer van het openbaar vervoer of nog de invoering van nieuwe economische instrumenten. Daarom hebben de Raad van Europese Gemeenten en Regio's (REGR) en diens leden reeds in 1995 beslist om te werken rond vervoer en duurzame mobiliteit via de oprichting van een ad hoc commissie (zie kader). Via regelmatige samenkomsten wisselen de deelnemers ideeën en goede praktijkvoorbeelden uit, spreken zij over actuele onderwerpen en bestuderen zij de voorstellen van de Europese Unie (zoals de nieuwe Europese strategie over het stedelijk leefmilieu) om gezamenlijke standpunten in te nemen en als doeltreffende hefboom op te treden ten aanzien van de Europese instanties teneinde er de belangen van de lokale en regionale overheden te verdedigen.

In dat kader heeft de commissie Transport, voorgezeten door dhr Jacques Auxiette, Voorzitter van de Conseil régional du Pays de la Loire, een manifest gepubliceerd "*Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes*". De Mobiliteitsgids heeft het document voor u doorgenomen.

De leden van de commissie hebben 7 domeinen aangestipt waarover grondig nagedacht moet worden en acties op touw gezet moeten worden door de Europese Commissie, de regeringen van de lidstaten en de lokale en regionale overheden. Het gaat om de volgende domeinen:

1. Inventarisering van de remmingen voor het gebruik van het openbaar vervoer.

De REGR, wat is dat precies?

De Raad van Gemeenten van Europa werd in 1951 opgericht te Genève door een groep Europese burgemeesters, alvorens het lidmaatschap ook open te stellen voor de regio's en zo de Raad van Europese Gemeenten en Regio's (REGR) te worden. Momenteel is het de grootste organisatie van lokale en regionale overheden in Europa. De leden zijn de nationale verenigingen van steden en regio's van meer dan 30 landen, die samen ongeveer 100.000 steden en regio's vertegenwoordigen.

Momenteel is de burgemeester en gouverneur van Wenen, **Michael Häupl**, de voorzitter van de politieke structuur van de organisatie. Het uitvoerend Bureau bestaat uit lokale en regionale personaliteiten zoals de burgemeesters van Wenen, Rome of Barcelona. Een twintigtal medewerkers staan in voor de administratie, onder leiding van secretaris-generaal Jeremy Smith.

De REGR streeft naar een eengemaakt Europa gebaseerd op de lokale en regionale autonomie en democratie. Daartoe tracht het de toekomst van Europa bij te sturen door de bijdrage van de lokale en regionale overheden te versterken, door de Europese wetgeving en het beleid te beïnvloeden, door de uitwisseling van informatie op lokaal en regionaal niveau te bevorderen en samen te werken met partners elders in de wereld.

De REGR heeft een ruim actieterrein, zoals transport, regionaal beleid, leefmilieu, gelijke kansen, governance, ... De commissies en werkgroepen trachten de Europese wetgeving te beïnvloeden opdat er rekening gehouden zou worden met de belangen en de bekommernissen van de lokale en regionale overheden bij de uitwerking van de Europese wetgeving. De commissies dragen bij tot het activiteitenprogramma van de REGR door de organisatie van seminars en conferenties over tal van onderwerpen om de uitwisseling en de verspreiding van lokale en regionale ervaringen te bevorderen.

In 1995 heeft de REGR de commissie Transport opgericht, bestaande uit verkozenen en deskundigen van de lokale overheden.

Tot slot vormt de REGR de Europese afdeling van de nieuwe eengemaakte wereldorganisatie UCLG (United Cities and Local Governments).

2. Bevordering van het openbaar vervoer en de alternatieven voor het autogebruik.

3. Uitwerking van stimulerende maatregelen om met de vraag om wegenruimte om te gaan.

4. Analyse van de problemen op het vlak van kwaliteit en veiligheid.

5. Herziening en verbetering van het rechtskader van de privatisering, overheidsopdrachten, concessies en verplichtingen van openbare dienstverlening in het openbaar vervoer.

6. Uitwerking van economische instrumenten voor de vergemakkelijking van bovenvermelde domeinen.

7. Uitstippeling van betere politieke en strategische verbanden tussen de stadsplanning en het vervoerbeleid op alle beleidsniveaus, bevordering van duurzame vervoerwijzen.

In het manifest onderstreept de commissie Transport het belang om samen te werken aan de uitstippeling van het vervoerbeleid via een open dialoog met de vertegenwoordigers van de nationale regeringen en de lokale en regionale overheden. Een engagement met de burgersamenleving en de privé-sector zal ook meehelpen om de gemeenschappelijke doelstellingen te bereiken.

Het manifest gaat in op elk van de thema's en illustreert ze met prakti-

sche voorbeelden uit lokale ervaringen.

De remmingen voor het gebruik van het openbaar vervoer

De REGR vraagt zich af waarom mensen het openbaar vervoer en de alternatieve verplaatsingswijzen voor de individuele auto verwaarlozen. Er worden verschillende hypothesen naar voren geschoven die berusten op de redenering dat die obstakels vaak psychologisch zijn en verband houden met clichés die niet altijd aan de realiteit beantwoorden. De lokale, regionale, nationale en Europese overheden zouden moeten nagaan hoe groot de kloof is tussen het beeld dat de burgers hebben van het openbaar vervoer en de realiteit op het terrein wanneer het systeem gebruikt wordt. Op basis van die resultaten kan gewerkt worden aan een strategische en coherente aanpak van zowel het aanbod als het beeld van het lokaal openbaar vervoer.

De commissie wijst ook op verschillende bijkomende obstakels zoals het gebrek aan coördinatie (tarifiering, informatie, aanbod) tussen de netwerken en de transport-systemen of het probleem van de uitgestrektheid van steden en de noodzakelijke opname van het vervoerbeleid in de ruimtelijke ordening.

Bevordering van de alternatieven voor het autogebruik

De REGR promoot de campagnes voor informatie en participatie van de burgers als noodzakelijke instrumenten voor de wijziging van hun gedrag en hun verplaatsingswijzen. Zij steunen ook een gerichte aanpak, rekening houdend met de belangen van de verschillende gebruikersgroepen en vergemakkelijken zo de creatie van vervoernetwerken en -systemen die beter inspelen op de behoeften van alle gebruikers. Steunend op de conclusies van een forum dat georganiseerd werd door de Franse GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) erkent de REGR dat de automobilisten hun verplaatsingsgewoonten sneller zouden wijzigen als het beleid en de industrie hun wijzen op de inzet (opwarming van het

klimaat, milieuverontreiniging, langere verplaatsingstijd, schending van het competitievermogen van de bedrijven, ...).

Stimulerende maatregelen



Een promotie- en sensibiliseringsactie is gedoemd om te mislukken als ze niet gepaard gaat met maatregelen die de toegang van auto's tot de steden beperken. Via het manifest vraagt de REGR aan de Europese Commissie de evaluatie van verschillende instrumenten die bepaalde Europese landen uitgewerkt hebben om het autoverkeer in steden terug te schroeven, meer bepaald:

- de ruimte voor wagens op de weg verkleinen en het aanbod aan openbaar vervoer opdrijven,
- de impact, op het vlak van milieu en economie, van ringwegen meten op het verkeer in het stadscentrum,
- de regelgeving op parkings aanwenden om het autogebruik te beperken,
- fietspaden en voetgangerszones aanleggen,

- de impact van het beleid tot ontmoediging van het autogebruik in het stadscentrum op de handelsactiviteiten meten,

- mobiliteitsstrategieën voor de werkgevers uitwerken teneinde de gewoonten van de werknemers te wijzigen,

- ervaringen uitwisselen over initiatieven i.v.m. tarifiering van het wegverkeer in Europese steden.

Kwaliteit en veiligheid

De REGR beschouwt kwaliteit als een prioriteit met het oog op de uitbreiding van het gebruik van het openbaar vervoer. Die kwestie zou onder verschillende invalshoeken bekeken moeten worden:

- * kwaliteit van de uitrustingen (minder dure en krachtigere voertuigen, resultaat van de evolutie van de Europese industrie);
- * kwaliteit van de dienstverlening (verkoop van tickets, onthaalloketten, informatie in real-time, ...);
- * kwaliteit van de toegang tot het openbaar vervoer op het vlak van uitrusting en stedelijke inrichting;
- * betrouwbaarheid van de diensten en stiptheid;
- * verbetering van de opleiding van het personeel en de bestuurders;
- * specifieke problemen die verband houden met een lage bevolkingsdichtheid, plattelandzones of de afstand tot bepaalde regio's.

De resultaten van onderzoeksprojecten zoals QUATTRO (Quality Approach in Tendering urban public TRansport Operation, gevoerd door een Europees consortium tussen 1996 en 1998 met het oog op de uitbouw en de verbetering van de kwaliteit in de stedelijke openbare sector) kunnen dienen om de lokale en regionale overheden te begelei-

den, teneinde de kwaliteit te verzekeren bij de organisatie van transportsystemen, en in het bijzonder wat de onderaanneming betreft.

Bovendien erkent de REGR dat de openbare veiligheid ook een steeds belangrijker bekommernis wordt voor de lokale overheden en de nadruk dus meer gelegd zou moeten worden op dit probleem in de openbaar-vervoersystemen.

Privatisering, overheidsopdrachten, concessies en verplichtingen van openbare dienstverlening

Eind 2005 zou de Europese Unie een nieuw voorstel van reglement moeten uitbrengen over de vereisten van de openbare dienst op het vlak van het reizigersvervoer. De REGR vindt in dit netelig dossier dat de lokale overheden het best geplaatst zijn om het economisch model te kiezen dat een goed aanbod aan openbaar vervoer waarborgt dat aan de verwachtingen van

de burger beantwoordt. Hoewel de openstelling voor mededinging gunstige effecten kan hebben in de eerste plaats op financieel vlak, wordt er gevreesd dat het te vaak ten koste van de kwaliteit en een doeltreffende coördinatie tussen de verschillende verplaatsingswijzen kan gaan. In bepaalde gevallen worden kwaliteit, innovatie en coördinatie beter gewaarborgd door het rechtstreeks aanbieden van openbaar vervoer door de overheid, hetzij door een systeem van "gecontroleerde concurrentie" zoals franchise. Als het openbaar vervoer openstaat voor een grotere liberalisering, denkt de commissie Transport dat de concurrentie dan moet beantwoorden aan minimale verplichte normen, in functie waarvan de openbare organismen strikte criteria voor dienstverlening kunnen vastleggen, met inbegrip van de doelstellingen van duurzaamheid, ondermeer in de procedures van de offerteoproepen.

Economische instrumenten

Via de commissie Transport toont de REGR dat het voorstander is van de invoering van verschillende economische instrumenten zoals ecotaks, energieheffingen, heffingen op de CO₂-uitstoot en verkeersopstoppen of nog stadstol. Al die instrumenten zouden immers bijdragen tot de overgang naar andere verplaatsingswijzen, uitgaande van het principe dat het gebruik van de privé-wagen momenteel geen rekening houdt met de sociale en milieukosten die het teweegbrengt en die door de samenleving in haar geheel gedragen worden.

Een economische aanpak die alle sociale kosten van het vervoer omvat (bv. milieukosten en kosten door overvolle wegen), zou de efficiëntie en de duurzaamheid van de transportsystemen aanzienlijk moeten verhogen, voor zover de inkomsten gebruikt worden voor de ontwikkeling van duurzamere verplaatsingswijzen en niet als 'verborgen' heffing om andere prioriteiten van de regering te financieren.

De Ierse ervaring

Recente ontwikkelingen hebben van het autobusnetwerk van Dublin één van de beste van Europa gemaakt op het vlak van kwaliteit van de dienstverlening. In 1996 werden namelijk de "Quality Bus Corridors" (QBC) ingevoerd: speciale stroken waar ieder ander verkeer verboden is, met uitzondering van bussen, taxi's, hulpdiensten en fietsers. Dankzij speciale verbindingen wordt ook enorme tijdswinst geboekt. De vlotte dienstverlening van de bus wordt vergemakkelijkt door de politie. Voornaamste kenmerken van de QBC: hoge frequentie, comfortabele en milieuvriendelijke voertuigen, speciaal opgeleid personeel voor klantendienst; goede wachthokjes aan de meeste haltes; verbetering van de markering van de rijstroken; afstelling van trottoirs en verkeerstekens; beperking van de parkeerbewegingen en richtingveranderingen; voorrang voor de bus. Er werd een grootscheepse mediacampagne gevoerd om het publiek te overtuigen van de voordelen van het openbaar vervoer. Bovendien omvat de invoering van QBC ook de inzameling en de analyse van informatie (3 maanden), opiniepeilingen (4 maanden) en vergaderingen met de lokale overheid. Het eindproject neemt 3 maanden in beslag en de aanleg 18 maanden.

Doelstellingen

Het aanbod van een snellere, frequentere en betrouwbaardere busdienst vergemakkelijken; aan de ondernemingen aangepaste inrichtingen voor laden en parkeren aanbieden; de veiligheid verbeteren voor alle weggebruikers, ook de voetgangers. Het algemeen doel is tot een beter evenwicht te komen tussen de weggebruikers en een verbetering van de veiligheid voor iedereen. Die aanpak leidt tot bijkomende vertragingen voor privé-wagens tijdens de spitsuren, aangezien het verkeer voornamelijk geconcentreerd wordt op één strook in iedere richting op veel straten met QBC, waardoor het autogebruik ontmoedigd wordt.

Resultaten

Tussen 1997 en 2003 is de capaciteit van de autobussen gestegen met 35 %. In die periode is het aantal busgebruikers in de ochtendspits (7-10 uur) met 60 % toegenomen en werd een daling met 25 % opgetekend van het aantal auto's dat de stad inrijdt. De gemiddelde reistijd met de bus in de ochtendspits is korter dan met de wagen voor 7 van de 10 QBC (november 2003). De modal split van alle verplaatsingen naar het stadscentrum in de ochtendspits, m.a.w. de verhouding van alle verplaatsingen per bus, is tussen 1997 en 2003 van 34 % naar 52 % opgeklommen.

Cas-study van Dublin Transportation Office

Tot slot wijdt het manifest een deel van dit hoofdstuk aan de recente vooruitgang in het gebruik van de nieuwe technologieën van positionering via satelliet (GPS) die in de min of meer nabije toekomst de mogelijkheid kunnen bieden om een 'universele' heffing te overwegen op alle voertuigen op alle wegen.

Stadsinrichting en ruimtelijke ontwikkeling

De REGR onderstreept in zijn manifest enkele basisbeginselen om stedenbouwkundige ontwikkelingen en vervoersystemen optimaal met elkaar te verzoenen. De REGR stelt als ultieme doel de uitwerking van globale mobiliteitsstrategieën, die niet alleen op het vervoer slaan, maar ook op de culturele, economische en sociale dimensies. Daartoe zouden zij moeten uitgaan van de



Lijn 38 stadscentrum - Ladyswell in Dublin
(Bron : <http://bus38.online.fr/monde2.html>)

behoeften van de burgers inzake mobiliteit en methodes voor planning die rekening houden met problemen gaande van de sociale uitsluiting en de verdeling van de economische activiteiten, tot de situatie van de residentiële en culturele wijken.

Het manifest « *Vers une mobilité durable dans les villes et communes européennes* » van de Raad der Europese Gemeenten en Regio's (REGR) kan geraadpleegd worden op: http://www.ccre.org/bases/T_599_21_3520.pdf

Contact:

REGR
Aarlenstraat 22 – 1050 Brussel
Tel.: + 32 2 511 74 77
Fax: + 32 2 511 09
E-mail: cemr@ccre.org
Website: www.ccre.org

"Ikbenvoor", een actie voor veiliger verkeer

Door **Benoît Godard (BIVV)**

Een actie voor veiliger verkeer

Meer dan 1.000 doden en meer dan 8.000 zwaargewonden per jaar: dat is de tol die het verkeer in België eist. Het leed van de slachtoffers en hun familie is vaak onnoemelijk groot. Daar willen we ons niet langer bij neerleggen.

Elke dode of zwaargewonde is er één te veel. Daarom is er "ikbenvoor", de vereniging van mensen voor

veilig verkeer. Ook ú kunt meedoen om het tij te keren.

"Ikbenvoor" is een brede, steeds groeiende groep van positief ingestelde burgers en organisaties. Ze willen zelf een actieve bijdrage leveren om de verkeersveiligheid te verbeteren. Elk binnen zijn eigen domein en mogelijkheden. Individuele burgers, verenigingen, bedrijven, scholen, gemeenten en andere organisaties: **IEDEREEN KAN DEELNEMEN!** "Ikbenvoor" legt de link tussen alle initiatieven, acties en campagnes voor verkeersveiligheid in ons land. Dankzij "ikbenvoor" krijgt elke actie meer weerklank en een duurzamer effect.

Als u ook lid wilt worden van "ikbenvoor", kunt u het charter ondertekenen op <http://www.ikbenvoor.be>. Er zijn twee versies: een charter voor individuele leden en een charter voor organisaties. U ontvangt zelfs een welkomstkitt!

ikbenvoor.be >>>



Alle informatie over "ikbenvoor" bevindt zich op de website <http://www.ikbenvoor.be> en in twee folders met betrekking tot deze actie. "Bent u reeds voor?" en "Ikbenvoor... actie!" kunnen ook gedownload worden op de website van het BIVV: <http://www.bivv.be>.

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

Betaald parkeren in Etterbeek. Balans en vooruitzichten

Door Michel Van Pevenage (Gemeenteontvanger van Etterbeek) en Jean-Michel Reniers (VSGB)

In 2001 is Etterbeek het betaald parkeren in heel de gemeente op een nieuwe manier gaan beheren. De Mobiliteitsgids trekt de eerste conclusies van deze diepgaande reorganisatie op het vlak van de financiën en de organisatie.

De invoering van een nieuw parkeerplan had tot doel de verzadiging door langparkeerders tegen te gaan, buurtbewoners gunsten te verlenen en voldoende parkeerrotatie in de handelszones te bewerkstelligen. Daartoe heeft de gemeente haar reglementen aangepast, haar interne organisatie herzien en geschikt materiaal aangekocht.

Diepgaande hervormingen

Etterbeek heeft geïnvesteerd in de aankoop van nieuwe parkeerautomaten en de dienst die instaat voor het parkeerbeheer volledig gereorganiseerd. Terwijl de gemeente in 2001 slechts 15 automaten had, heeft ze er nu 268. Die parkeerautomaten draaien op zonne-energie en zijn via een modem verbonden met een geïnformateerd centraal systeem, dat op ieder ogenblik betrouwbare statistieken geeft over de toestand van het betaald parkeren. Het administratieve kader werd ook aanzienlijk uitgebreid: momenteel bestaat het uit 18 personen (tegenover 9 in 2001) waaronder 14 stewards die controles uitvoeren, 3 administratief verantwoordelijken die de betalingen opvolgen en 1 diensthoofd.

Bovendien heeft de gemeente het principe van de retributie vervangen door de taks, waardoor beroep voor burgerlijke rechtbanken voorkomen wordt. De gemeenteontvanger mag immers administratieve vervolging instellen met betrekking tot een taks, waardoor hij zonder kosten kan overgaan tot een deurwaarders-exploot.

Tot slot gebeurt het financieel beheer "buiten begroting", in de vorm van een exploitatierekening waarin de kosten en opbrengsten van het volledige departement opgenomen worden. De winst wordt opnieuw geïnvesteerd in mobiliteit en parkeren. De exploitatieresultaten worden jaarlijks voorgelegd aan een bijzondere commissie van de gemeenteraad, die bestaat uit vertegenwoordigers van de meerderheid en van de oppositie.

De inzet van het plan is zeer belangrijk: de juiste plaats vinden voor de auto in de stad. Voetgangers, fietsers, automobilisten, buurtbewoners en handelaars moeten er hun 'draai' vinden.

Het was dus primordiaal een harmonieus compromis uit te werken tussen de bewoners die een parkeerplaats dichtbij huis hopen te vinden, pendelaars die hun voertuig dichtbij een halte van het openbaar vervoer wensen achter te laten, personen die in de buurt werken en handelaars die hopen dat hun klanten eindelijk vlak

bij de winkel kunnen parkeren.

Dankzij de middelen die de afgelopen vier jaar aangewend werden, is die sinecure in Etterbeek tot een goed einde gebracht.

Na vier jaar toepassing van een systeem dat tegelijk soepel en strikt is, lijken de eerste vaststellingen zeer positief. Uit de vele rondes van de stewards op

het terrein blijkt dat het systeem van de rode zones vruchten afwerpt. Er zijn altijd plaatsen beschikbaar voor de klanten dankzij een grotere roulatie. In de groene zones is het aantal langparkeerders afgenomen, om plaats te ruimen voor buurtbewoners en ondernemingen die er tegen een voordelige prijs kunnen parkeren.

Hier moeten wij evenwel twee opmerkingen maken. Hoewel de inwoners zich aangepast hebben en heel tevreden zijn, is dat voor de handelaars niet altijd het geval geweest. Ook dient men goed te beseffen dat het strenge toezicht waarschijnlijk de basis van het succes vormt: om de verhoopde resultaten te bereiken blijft de permanente aanwezigheid van stewards op het terrein noodzakelijk.

Het grondgebied van de gemeente is opgedeeld in verschillende parkeerzones:

- * **rode zones**: beogen een maximale rotatie van geparkeerde voertuigen. Deze zones liggen in de handelskernen. Het parkeren is er beperkt tot 2 uur, de prijs is progressief (1 € het eerste uur; 1,5 € het tweede uur) en de controle is er intensief.
- * **groene zones**: trachten het langparkeeren te verdrijven en bevoorrechten het bewonersparkeren. Deze zones liggen voornamelijk rond rode zones. Het parkeren is er beperkt tot 4.30 uur en het tarief bedraagt 1 € per uur. Bewoners van de zone parkeren er gratis (via een chipkaart "bewoner") en er zijn formules voor abonnementen voor een maand of een trimester.

Een winstgevende onderneming?

Met 4 jaar ervaring kunnen we de resultaten vergelijken en de impact van de achtereenvolgende aanpassingen van het systeem analyseren (tabel 1).

De toename van de inkomsten heeft bijkomende winst opgeleverd, ondanks de stijgende uitgaven door de aankoop, plaatsing en onderhoud van nieuwe parkeerautomaten en de aanwerving van bijkomende stewards. De winst is gestegen van 124.690 € in 2001 tot 1.190.291 € in 2004, terwijl de lasten stegen van 131.286 € tot 902.369 € en de inkomsten van 255.977 € tot 2.092.661 €. De winst was in 2004 70 % hoger dan in 2003. Bovendien maakt de winst ieder jaar meer dan de

	2001	2002	2003	2004
Opbrengsten				
Inkomsten parkeerautomaten (geld/proton)	116.161	392.458	571.221	855.692
Inkomsten uit taksen (rekening/deurwaarder)	130.951	803.105	737.154	1.040.763
Abonnementen				
Intresten van beleggingen	8.865	30.300	51.855	164.470
	0	0	16.242	31.732
Totaal opbrengsten	255.977	1.225.863	1.376.472	2.092.661
Uitgaven				
Personeelskosten	64.943	260.746	322.776	450.028
Werkingskosten	39.322	84.645	158.962	257.001
Aflossingen	0	126.536	149.462	149.462
Intresten	27.021	29.358	44.611	45.878
Totaal uitgaven	131.286	501.284	675.811	902.369
Winst	124.690	724.579	700.661	1.190.291

Tabel 1 (Bron : Etterbeek)

	2002	2003	2004
Geld (proton + abonnementen)	34,5 %	42 %	48,7 %
Taks	65,5 %	58 %	51,3 %

Tabel 2 (Bron : Etterbeek)

helpt van de opbrengsten uit.

Wij stellen ook vast dat het aandeel van de abonnementen toeneemt: van 3,5 % in 2001 naar bijna 8 % van de opbrengst (intrest niet inbegrepen). Wat de lasten betreft, vertegenwoordigen de personeelskosten op zich reeds 50 %, terwijl de werkingskosten iets minder dan 30 % bedragen.

Een interessante vaststelling is dat de inning ook positief geëvolueerd is, aangezien die van 80 % in 2002 naar bijna 88 % in 2004 gegaan is.

De tabel 2 toont dat de mensen zich steeds beter bewust worden van het feit dat er betaald moet worden in plaats van te wachten tot men de taks moet betalen. Dat is wellicht het resultaat van de nauwgezette controles. Terwijl in 2002 slechts 35 % van de inkomsten uit "geld" kwamen, bereikt dat percentage nu bijna 50 %!

De volgende tabel geeft nadere details betreffende die vaststelling via de evolutie van het inningspercentage tussen rode en groene zone.

In 2002 waren de inkomsten "geld" in rode zones nagenoeg even hoog als die in groene zones (ongeveer 200.000 euro). In 2003 vormen zij nog maar 40 % van het totaal en in 2004 zakken zij onder de 30 %. Deze tabel toont overigens dat in rode zones, met evenveel parkeerautomaten (15) gedurende 3 jaar, de inning van geld ieder jaar evolueert (constante stijging, gaande van 190.956 € tot 245.547 €), terwijl de inkomsten uit de

	2002		2003		2004	
	Rode zones	Groene zones	Rode zones	Groene zones	Rode zones	Groene zones
Geld	190.956 €	211.444 €	219.353 €	351.868 €	245.547 €	610.144 €
	47,5 %	52,5 %	38 %	62 %	29 %	71 %
Taks (excl. deurwaarder)	334.892 €	416.446 €	265.959 €	431.699 €	328.182 €	660.339 €
	45 %	55 %	38 %	62 %	33 %	67 %

Tabel 3 (Bron : Etterbeek)

taksen stabiel zijn (ongeveer 60 % van de ontvangsten). Bewijs dat de weggebruikers meer en meer verkiezen om het toestel te bevoorraden in plaats van te wachten tot men een taks opgelegd krijgt.

Besluit

Uit deze cijfers en tabellen blijkt dat het betaald parkeren in Etterbeek een succes is, zowel financieel als technisch. Maar het is vooral een succes door de keuze van de methode die de gemeente toepast.

Een parkeerplan is iets levends dat moet evolueren om aan te sluiten bij de situatie op het terrein die permanent in beweging is. Iedere wijk is anders, de behoeften zijn verschillend. Een plan kan slechts vruchten afwerpen als het beheerd wordt door de overheid die het dichtst bij de burger staan, het gemeentebestuur dus.

Zodra een bepaalde vraag rijst, analyseert de gemeente het probleem en grijpt zij snel in door het overeenkomstige reglement aan te passen.

De controles – die permanent moeten blijven – worden verricht door personeel dat rechtstreeks door de gemeente aangeworven wordt. Zij zijn het best geplaatst om de gebruikers de opvatting van het plan duidelijk te maken, zonder bijvoorbeeld enkel de financiële

aspecten te belichten zoals dat het geval zou kunnen zijn als de gemeente die taak aan een privé-firma uitbesteedt. Soms is het belangrijker preventief te werken dan repressief.

De gemeente moet een luisterend oor hebben voor de inwoners en waken over hun welzijn. Het parkeerplan kadert in dat beleid en wordt door de gebruikers aangevoeld als een dienst van de gemeente aan de bevolking, zoals de talrijke positieve reacties aantonen.

De gemeente blijft innoveren. Zo werd begin dit jaar het gratis kwartier in rode zone ingevoerd, werden groene en oranje zones uitgebreid en werd de gastenkaart "1 uur gratis" in het leven geroepen.

Tot slot werd een stedenbouwkundige vergunning verkregen voor de bouw van een openbare parking aan de Forti dei Marmi square.

Contact : mvanpevenage@etterbeek.irisnet.be

Gevaarlijk parkeren, een zaak van iedereen!

Tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft het Brussels Gewest zich er met de steun van de 19 gemeenten toe verbonden het aantal doden en zwaar gewonden op onze wegen tegen 2010 met de helft terug te schroeven. Daartoe werden sinds anderhalf jaar verschillende denkpistes uitgetekend en allerlei instrumenten uitgewerkt: aanleg van fiets- of voetgangersroutes, plaatsing van flitspalen, invoering van zone 30, herinrichting van kruispunten en gevaarlijke wegen of nog informatie- en sensibiliseringscampagnes.

Het Gewest in samenwerking met de Brusselse gemeenten, de MIVB en de Lijn, het BIVV, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest, de Gouverneur, de politiezones en de DIRCO heeft een sensibiliseringsactie rond gevaarlijk parkeren ontwikkeld. Dat is een typisch probleem voor steden en in het Brussels Gewest is het een onmiskenbaar pijnpunt. Iedereen heeft al eens "2 minuutjes" geparkeerd op een bushalte of een zebrapad, zonder daarbij te beseffen dat dit het leven van een kind, een fietser of een voorbijganger in gevaar kan brengen.

***Zebrapad ? parking,
fietspad ? parking,
bushalte ? parking***

De campagne zal de hele maand oktober duren en zal in het bijzonder gericht zijn op parkeren op zebrapaden (u weet immers dat het tevens verboden is op minder dan 5 meter van het zebrapad te parkeren), fietspaden en haltes van het openbaar vervoer (meer bepaald op minder dan 15 meter van een bord dat een halte aanduidt!). Het is ook nuttig te onderstrepen dat onder andere parkeren op een trottoir, op minder dan 5 meter van een kruispunt, op tramsporen, op voorbehouden plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit of dubbelparkeren ook verboden is.

Wees hoffelijk en denk aan ieders veiligheid door uw voertuig reglementair te parkeren.

Er zullen folders van de campagne verspreid worden in de gemeenten en er zullen affiches aangebracht worden op bussen en trams.

Politiezone en Parket doen ook mee

De lokale politie zal in oktober meer controles uitvoeren en de laatste



week van oktober zal die actie nog opgedreven worden. Het Parket zal ook haar medewerking verlenen door de opvolging van deze dossiers te versterken.

Contact :

jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be -
jvandamme@smet.irisnet.be

Als de MIVB en de NMBS samenwerken voor uw mobiliteit ...

Door Valérie Panier (Account Manager, MIVB)

Waarom een Mobiliteitscel?

Vijf jaar geleden, toen Brussel met grote mobiliteitsproblemen begon te kampen, werd de *Mobiliteitscel MIVB-NMBS* opgericht, met als doel naar de bedrijven op het Brussels grondgebied toe te gaan en hun advies te verlenen over hun mobiliteitsproblemen.

Welk bedrijf kent immers niet de eeuwige parkeerproblemen, lange en stresserende verplaatsingen, een steeds moeilijker bereikbaarheid of enorme kosten aan bedrijfsvoertuigen, om maar een paar problemen te noemen.



Informatiestand (Bron : MIVB)

Heel snel deed de mond-aan-mond-reclame zijn werk en werd dit samenwerkingsverband tussen de MIVB en de NMBS bekend in de bedrijfswereld. De cel kreeg steeds meer vragen van mobiliteitsverantwoordelijken binnen. Stilaan werd er een reeks instrumenten uitgewerkt waarmee firma's hun personeel kunnen sensibiliseren voor hun verplaatsingswijzen en het beste alternatief zoals openbaar vervoer, carpooling, fietsen of te voet gaan. Het doel is dus niet de concurrentie op te drijven tussen de MIVB, de NMBS en de andere vervoerswijzen, maar hun complementariteit te bevorderen en zo de vele duizenden verplaatsingen dagelijks in Brussel te harmoniseren. Dat is de rol van de Mobiliteitscel!

Bovendien zijn de Brusselse bedrijven met meer dan 200 werknemers sinds 2004 verplicht een vervoerplan op te stellen. Dat deed nog meer vragen rijzen bij de ondernemingen. Sommige hadden zelfs nog niet over hun mobiliteitsproblemen nagedacht.

Wat is een bedrijfsvervoerplan (BVP)?

Een vervoerplan schetst het mobiliteitsprofiel van de onderneming door in een eerste fase een analyse te maken van de verplaatsingsgewoonten van de werknemers, de toegankelijkheid van de onderneming en de oplossingen waarover het personeel beschikt (aantal parkeerplaatsen, bedrijfsvoertuigen, terugbetaling van de verplaatsingskosten, bestaande infrastructuur, ...). In een tweede fase moeten de bedrijven een lijst opstellen met de acties die zij zullen ondernemen om hun toegankelijkheid te verbeteren.

Wat stelt de Mobiliteitscel MIVB-NMBS voor?

De Mobilpol-enquête

De NMBS heeft een informatica-toepassing ontwikkeld waarmee de in het BVP gevraagde gegevens bijeengebracht kunnen worden: dat is de Mobilpol-enquête.

Na de informatica-enquête ingevuld te hebben, worden de gegevens geanalyseerd en ontvangt de onderneming een rapport. Dat rapport bevat alle informatie over de verplaatsingsgewoontes van het personeel, maar ook de verplaatsingswijzen die het personeel zou willen gebruiken als de werkgever instemt met enkele investeringen (verbetering van de infrastructuur, betere terug-

betaling van de vervoerskosten, betere bediening van de site, terbeschikkingstelling van alternatieven, ...).

Op basis van die gegevens kan de onderneming beslissen welke acties zij gaat uitwerken.

De toegankelijkheidsfiche

Om zowel het personeel als de bezoekers of de klanten te informeren maakt de MIVB voor iedere onderneming een toegankelijkheidsfiche op. Dat is een recto/verso-document dat enerzijds een duidelijk plan bevat om de site in zijn nabije omgeving te situeren en anderzijds gedetailleerde informatie om er te geraken (reisweg, frequentie van het openbaar vervoer, auto- en fietsparkings, taxi's, ...).

We kunnen echt spreken van volledige informatie, aangezien alle vervoerswijzen erin opgenomen zijn.

De informatiestand

Hoe kan men de werknemers ervan overtuigen hun verplaatsingsgewoontes aan te passen? Iedereen moet uiteraard informatie kunnen inwinnen over alle mogelijke opties. Daarom stelt de Mobiliteitscel de ondernemingen voor een informatiestand op te bouwen in hun firma, zodat iedere werknemer persoonlijk advies kan vragen: de optimale reisweg met het openbaar vervoer, de uurroosters, allerlei documentatie. Kortom, alles wat ze nodig hebben voor een optimale en aangename reisweg.

Nuttig advies

De Mobiliteitscel MIVB-NMBS is ook een belangrijke informatiebron inzake algemeen mobiliteitsbeleid. Er kunnen verschillende acties ontwikkeld worden in functie van de behoeften en de verwachtingen van iedere onderneming. Enkele voorbeelden:

- * op de website van de firma een *mobilitetpagina* aanbieden, zodat iedereen snel alle nuttige informatie daaromtrent vindt;
- * de werknemers overtuigen om te *carpoolen* ten einde de kosten maar ook de reis te delen onder collega's, wat veel gezelliger is: men kan carpoolers gratis parkeerplaats aanbieden dichtbij de ingang van het gebouw;
- * in aangepaste infrastructuur voorzien voor personen die naar het werk *fietsen* (fietsparking, vestiaires, douches, ...) en ook de kosten vergoeden. En waarom geen fietsen ter beschikking stellen van het personeel?
- * een *mobilitetmanager* aanstellen die alle aanvragen centraliseert en erover waakt dat de mobiliteit van de onderneming een succes is en geen zorg!

En nog heel wat *andere tips* die beantwoorden aan preciezere behoeften van uw onderneming.

De overeenkomst "derde betaler"

Iedere maatschappij voor openbaar vervoer heeft een contractueel systeem uitgewerkt voor de afgifte van abonnementen, waar iedereen voordeel uit haalt.

De *werknemer* krijgt zijn abonnement en betaalt enkel nog zijn deel (als dat nog het geval is, want steeds meer werkgevers dragen alle kosten en bieden het abonnement volledig kosteloos aan het personeel aan). Gedaan met de maandelijkse file voor het loket, nooit meer de hele som betalen om later een stukje terugbetaald te krijgen. De overeenkomst "derde betaler" heeft alles goed uitgedokterd.

Contact :

Valérie Panier

Account manager

<http://www.stib.irisnet.be/NL/12200N.htm>

Tel. : 02/515.50.67

GSM : 0475/951.667

De *werkgever* krijgt een gedetailleerde factuur met het bedrag dat hem toekomt en het aantal afgeleverde abonnementen. Gedaan met het maandelijks opvragen van de abonnementen en gedaan met de saaie en ingewikkelde berekeningen van de terugbetaling. Maar het systeem "derde betaler" is ook een interessante besparing omdat men bij een jaarabonnement slechts 10 maanden betaalt en er 2 maanden gratis bovenop krijgt!

Welke zijn de partners van de Mobiliteitscel?

In de loop der jaren hebben nog andere mobiliteitsactoren zich bij de MIVB en de NMBS aangesloten in België en in Brussel:

- De Lijn;
- TEC;
- Taxistop (legt zich toe op carpooling en carsharing);
- het BIM en het Brussels Gewest (onmisbare contacten om onze stad te doen evolueren);
- Pro-Vélo (sensibiliseert bedrijven voor het gebruik van de fiets als volwaardig vervoermiddel).

Met vereende krachten kunnen wij van Brussel een stad maken waar mobiliteitsproblemen slechts een verre en slechte herinnering zijn!!



Informatiestand (Bron : MIVB)

Participatie in geuren en kleuren ... Recept voor een Brusselse saus? Vervolg van het Nr 2005/02

Door Ben Bellekens (Bral)

Mobiliteit is hot

Mobiliteit is vaak de inzet van verhitte discussies. Zeker als het gaat om maatregelen die aan de vrijheid van de automobilist raken. Onze openbare ruimte is echter niet oneindig. Een maatregel ter bevordering van het openbaar vervoer of een nieuwe lijn impliceert vaak een parkeerplaats of een rijstrook minder. Het is vaak "of-of" en niet "en-en". Zulke maatregelen stoten vaak op verzet bij de bewoners van de stad. *Single-issue*-actiescomités rijzen als paddestoelen uit de grond en kelderen alle lopende procedures. Verandering botst vaak a priori op verzet. In dat geval kan participatie een uitweg bieden. Participatie als proces waarbij bewoners en gebruikers een flinke poos op voorhand ingelicht worden over de noodzaak aan verandering. Participatie als proces waarbij samen met hen bekeken wordt hoe deze verandering het best tot stand gebracht kan worden. Participatie vergroot niet alleen het draagvlak voor de uit te voeren plannen, de beslissingen van overheidswege gebeuren ook doordachter.

No One Best Way

Participatie is een vlag die vele ladingen dekt. Er dient creatief mee omgesprongen te worden. Er bestaat geen "one best way". BRAL en IEB hebben enkele studiereizen ondernomen om te kijken hoe ze elders met dit concept omspringen. Zo hebben we rond de tafel gezeten met technici, wijkcomités, ambtenaren en *last but not least* professionelen die van participatie hun vak hebben gemaakt. Onze zoektocht bracht ons tot in de uithoeken van West-Europa: Londen, Cambridge, Straatsburg en Bazel. De organisaties "Social Research Associates" en ECOS verruimden onze blik op participatie, allerminst een eenduidig begrip. In Cambridge en Straatsbrug maakten we kennis met enkele strategieën om samen met de bevolking een nieuwe verkeersinrichting in te voeren.

Social Research Associates

In het Verenigd Koninkrijk worden ze als een expert beschouwd op het vlak van inspraak en *public consultation*. Hun kerngeloof bestaat erin dat *public consultation* strategisch in elk planningsproces ingebed moet worden. Uitgangspunt bij elke onderneming is

dat elke situatie zijn eigen participatietechniek vereist. Participatie is maatwerk. Vooraleer je een participatieproces opstart, moet je een aantal aspecten verhelderen om maatwerk te kunnen leveren. Naargelang de inzet, de doelstellingen, de doel- en/of belangengroepen, de schaal (buurt, wijk, gemeente, ...) dienen andere participatietechnieken gebruikt te worden. Ook moet je duidelijk uitmaken in welke mate je er anderen

bij wil betrekken. Dat is niet alleen belangrijk voor de organisatoren, maar ook voor degene die je erbij gaat betrekken. Mensen willen graag weten waar ze aan toe zijn. Het is belangrijk voor je geloofwaardigheid als organiserende overheid of vereniging.

« *Uitgangspunt bij elke onderneming is dat elke situatie zijn eigen participatietechniek vereist. Participatie is maatwerk. Vooraleer je een participatieproces opstart, moet je een aantal aspecten verhelderen om maatwerk te kunnen leveren.* »

De participatieladder van Social Research Associates gaat van louter de bevolking informeren (1), tot louter advies inwinnen (2), met de bevolking in discussie gaan (3) tot hen daadwerkelijk laten meebeslissen (4). Daarop ent je dan een rits technieken.

Voor elk niveau geven we ter illustratie een "interessante" techniek.

- De *nieuwsbrief* (1) is uitermate geschikt om de bevolking te updaten en feedback te geven. Ook is het een interessant medium bij conflictueuze plannen die zich in verschillende fases voltrekken (aanleg nieuwe tramlijn). Onmisbaar om valse informatiestromen tijdig de kop in te drukken.
- *Piggybacking* (2) is via bestaande verenigingen en hun achterban advies inwinnen. Het is een kostenbesparende manier om de mening te kennen van een grote groep mensen. Je verspreidt een vraag via hun distributielijsten, bijv. via het krantje van een gemeenschapscentrum.
- *Focusgroep* (3): Representatieve figuren volgen gedurende een lange periode een dossier op en spreken zich daar op gezette tijden over uit. De mate waarin ze een groep vertegenwoordigen, is van cruciaal belang. Regelmatig feedback over hun werkzaamheden (via nieuwsbrieven) naar de brede bevolking verhoogt hun legitimiteit.

Adresboekje

De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Blicke Christophe	St-Gilles	02/536.02.16	02/536.02.02	cdeblicke@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaarbeek.irisnet.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	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

- *Visioning exercises* (4): In workshops wordt aan de bevolking gevraagd hun (utopische) visie over te maken zonder rekening te houden met allerlei praktische bezwaren. De uitkomst van deze denkoefening wordt gebruikt om aan agendasetting te doen. Dat de bevolking de agenda bepaalt is een cruciale stap in het proces van coproductie.

Een mix van verschillende technieken is gewenst. Ongeacht het niveau, moet participatie zo vroeg mogelijk gebeuren. Bewoners ruiken van ver als je hen voor volgend feiten plaatst.

ECOS

ECOS kun je vergelijken met SRA. Ze zijn gespecialiseerd in het aangaan van sociale dialogen om te komen tot duurzame oplossingen die een brede steun genieten bij de bevolking. Van meet af aan tracht Ecos in elk proces allerlei mensen en allerlei belangengroepen nauw bij het planningsproces te betrekken. Vooraleer van wal te steken met om het even welk participatieproces, moet het bedje hiervoor gespreid worden.

De volgende randvoorwaarden moeten gecreëerd worden:

- alle echelons van het bestuur, het politieke veld en de administratie moeten zich akkoord verklaren om het participatieproces zo open en transparant mogelijk te laten verlopen. Dit nam de vorm aan van een principeverklaring.
- Een duidelijk tijdschema is onontbeerlijk. Dat moet je ook als zodanig communiceren naar de bevolking. Er wordt naar een doel toegewerkt. Dat is belangrijk om de aandacht van alle actoren te blijven vasthouden. Het participatieproces wordt in de tijdspannen van een legislatuur gepropt. Een andere meerderheid kan al snel andere prioriteiten stellen en met het hele participatieproces de vloer aanvegen.
- Er wordt een duidelijke inzet en doel vooropgesteld waarbinnen het proces zal plaatsvinden. Dit is van belang zodat het participatieproces niet uit de hand zou lopen. De formulering is daarbij cruciaal. Zeg niet: "We gaan een eigen busbedding plannen" maar zeg: "Hoe kunnen we het openbaar vervoer vlotter doen verlopen?" Dat is een heel ander perspectief.

Cambridge Core Traffic Scheme

Eind jaren '90 dreigde in het centrum van Cambridge de totale verstopping. De omvang van de autostromen maakte het centrum onleefbaar. De gemeente maakte zich sterk er iets aan doen en werkte het "Cambridge Core Traffic Scheme" uit. Er werden allerlei maatregelen getroffen om het doorgaand verkeer uit het centrum te bannen en degelijke alternatieven voor de auto aan te bieden. Een belangrijke factor die het succes van Cambridges strategie verklaart, is de zogenaamde "extensive public consultation". Ze kozen voor een strategie die acht jaar bestreek. De bevolking werd heel die tijd betrokken bij de geleidelijke uitwerking en toepassing van het nieuwe mobiliteitsplan. Elke nieuwe maatregel werd tijdens een consultatieronde bij de bewoners getoetst. Elk consultatieronde had de vorm van een trechter: van algemeen naar concreet. Algemeen: "Hoe kunnen we de verkeersdruk in het centrum verminderen?" - concreet: "Welke straten worden autovrij?". Elk genomen stap werd afgegrensd, met een duidelijke spelregel: genomen beslissingen kunnen niet meer in vraag gesteld worden.

Opnieuw zien we dat de formulering van de probleemstelling van cruciaal belang is. Deze vormt het uitgangspunt. Aan het uitgangspunt "Er moet iets veranderen" valt niet te tornen. De bevolking werd geconfronteerd met de probleemstelling: "Hoe kunnen we dit zo goed mogelijk doen?". De status-quo is geen optie. In het creëren van een draagvlak voor de noodzaak tot verandering werd veel tijd gestoken. Eén van de succesfactoren van het proces in Cambridge was de communicatiestrategie. Kosten noch moeite werden gespaard om de bevolking ondubbelzinnig in te lichten: een website, mobiele tentoonstellingen met staf, folders met afscheurbare adviesstrook (port betaald). De brochures blonken uit in duidelijkheid en waren erg visueel. In een oogopslag kan iemand zien waarover het gaat. Deze heldere communicatie vormt de basisvoorwaarde voor geslaagde consultatierondes.

Straatsburg

Het proces dat plaatsvond in Straatsburg, is sterk vergelijkbaar met dat van Cambridge. De aanleg van diverse tramlijnen is het voorwerp geweest van diverse consultatierondes ondersteund door glasheldere communicatie. Verschillende instrumenten werden aangewend om de bevolking zo goed mogelijk in te lichten.

Om dit artikel te besluiten noemen we er enkele op:

- Mobile bus die halt hield op tal van hotspots en evenementen. Als infotechniek zeer doeltreffend: tegen een lage vaste kost bereikt men heel wat mensen.
- Naast algemenere publieke vergaderingen vonden er ook diepgravende vergaderingen plaats bij de verscheidene belangengroepen.

Conclusies

Participatie is een vlag die vele ladingen dekt. Naargelang de inzet, de doelstellingen, de doel- en/of belangengroepen, de schaal (buurt, wijk, gemeente, ...) dienen andere participatietechnieken gebruikt te worden. Ook moet je duidelijk uitmaken in welke mate je anderen wil betrekken. Het is belangrijk voor je geloofwaardigheid als organiserende overheid of vereniging. Mensen willen graag weten waar ze aan toe zijn.

Een participatieproces wordt best niet overhaast opgezet. Het moet duidelijk gedragen worden door degene die de resultaten in de praktijk moet omzetten (politiek, administratie, vervoersmaatschappijen). Een duidelijke inzet en doelstelling is daarbij onontbeerlijk.

Niet alleen omwille van het mobiliserend effect op de bevolking, maar ook als kader om te vermijden dat het debat uit de hand loopt en niet meer gaat over de onderwerpen waarvoor het oorspronkelijk is opgezet.

Zoals hierboven al vaak aangestipt is communicatie een belangrijke factor. Niet communicatie op zich maar voor hogere doelen als transparantie, geloofwaardigheid en als noodzakelijke voorwaarde om een degelijk debat mogelijk te maken.

Contact: ben@bralvzw.be

Nuttige links:

www.sraltd.org.uk

www.communityplanning.net

www.cambridgeshire.gov.uk/transport/projects/cambridge/corestage4

www.ecos.ch

« ...communicatie is een belangrijke factor. Niet communicatie op zich maar voor hogere doelen als transparantie, geloofwaardigheid en als noodzakelijke voorwaarde om een degelijk debat mogelijk te maken ».

"J'achète à vélo" in Brussel en Wallonië. Met belgerinkel naar de winkel!

Door Sarah Claeys (GRACQ)

De fietsvereniging GRACQ en talrijke partners organiseren de operatie "J'achète à vélo". Men kan de hele maand september deelnemen aan deze actie ter bevordering van het winkelen per fiets in buurtwinkels op vele plaatsen in Brussel en Wallonië, in de handelskernen maar ook in de verhuurcentra van "La Médiathèque". Er zijn heel wat prijzen te winnen voor degenen die de fiets bij de horens vatten!

Het doel van GRACQ is tweeledig:

- Meer burgers overtuigen om de fiets te nemen om boodschappen te doen in buurtwinkels.
- De winkelhouders aantonen dat de fietser een te vaak verwaarloosde klant is. Een manier dus om het imago van de fietser als volwaardige burger op te krikken.

Buurtwinkels ondervinden vaak hevige concurrentie van supermarkten die aan de rand van de stad gelegen zijn, en denken vaak dat zij dezelfde faciliteiten moeten bieden als de supermarkten om klanten te overtuigen bij hen te winkelen. Daarom zijn deze handelaars veeleisend op het vlak van parkeerplaatsen voor automobilisten.

Maar er zijn verschillende enquêtes uitgevoerd waarvan de resultaten allemaal in dezelfde richting wijzen: **de winkeliers overschatten stelselmatig het percentage klanten dat met de wagen komt en onderschatten vaak met 50 % het aantal klanten dat te voet komt, met het openbaar vervoer en met de fiets.**

Moedig uw klanten aan om per fiets te komen!

Met degelijke en veilige fietsenstallingen waarborgt u de toegankelijkheid van uw handelszaak. Fietsers voelen dat zij welkom zijn en dat is gunstig voor hun koopgedrag. Kies een plaats voor uw winkel zodat er een visuele controle is op de fietsen.

U moet een boodschap doen in de stad? Neem de fiets!

- Met de fiets staat u nooit in de file en gaat u zelfs sneller dan stilstaande wagens.
- Met de fiets draait u niet in een rondje om een parkeerplaats te vinden.
- De fiets is soepel en snel, en u kan vlot naar verschillende winkels na elkaar gaan.
- Bovendien is fietsen goed voor uw gezondheid. En u brengt ook geen schade aan de gezondheid van anderen toe!
- De buurtwinkel kent zijn klanten en zijn buurt. De winkelier geeft advies en biedt een persoonlijke dienstverlening.
- De fiets waarborgt de levenskwaliteit, zorgt voor animatie en een gezellige wijk.

Waarom de fietsende klant aantrekken?

- De klant die per fiets komt, wordt als trouwer en regelmatiger beschouwd. In Münster heeft een studie aangetoond dat de fietser 11 keer per maand naar de winkel gaat (en de automobilist slechts 7 maal per maand).
- De klant die met de fiets komt, geeft meer geld uit! Veel studies tonen aan dat zijn wekelijkse uitgaven identiek zijn of zelfs hoger dan die van de automobilist. Die vele kleine en middelgrote aankopen brengen veel geld in het laatje!
- Fietsers en voetgangers zorgen voor een aangename en gezellige aanwezigheid in de buurt van winkels. Ideaal om zaken te doen!
- De moeilijkheid om vlakbij de winkel een parkeerplaats te vinden ontmoedigt veel automobilisten, die uiteindelijk hun toevlucht nemen tot grote supermarkten. Fietsers zullen daarentegen veel gemakkelijker stoppen. Bovendien kan men op een parkeerplaats voor één wagen minstens tien fietsen plaatsen: tien klanten tegenover één klant! In Bern is de jaaropbrengst per parkeerplaats 7.500 euro/m² voor de fiets tegenover slechts 6.625 euro/m² voor de auto.

Bronnen:

« Villes cyclables, villes d'avenir », uitgegeven door de Europese Commissie, 1999.

« Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité », studie uitgevoerd door Fubicy, in samenwerking met ADEME. Dossier "vélo urbain" n° 6, 8-2003.

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
28 tot 30 september - Brussel	XXste Belgisch WegenCongres	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-mail: info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be
29 september 2005 - Namen	Vorming Pédibus	Info: Gamah - Tel.: 081/24.19.37 - e-mail: contact@gamah.be - www.gamah.be
9 en 10 november - Parijs	XXste jaarlijkse conferentie van het Polis Network : '15 years of innovation in local and regional transport: good practice; new trends and challenges; the way ahead'	Info : www.polis-online.org
24 en 25 november 2005 - Antwerpen	Vervoersplanologisch speurwerk	Info: Advies Verkeer en vervoer Tel.: (31) (0)10-2825763 - e-mail: r.p.h.clement@avv.rws.minvenw.nl - www.vervoersplanologischspeurwerk.nl

Winkelen per fiets: een utopie?

- Meer dan 50 % van de verplaatsingen in de stad bedragen minder dan 5 km; 42 % minder dan 3 km en 21 % nauwelijks 1 km. Dat zijn ideale afstanden om met de fiets af te leggen!
- 96 % van de aankopen in de stad wegen minder dan 10 kg. Reken zelf maar: hoe vaak is de auto echt noodzakelijk voor uw boodschappen? Welke boodschappen zijn makkelijker te doen te voet of per fiets (brood, postzegels, dvd's, ...)?
- De fietsen zijn tegenwoordig goed uitgerust om goederen te transporteren. Bagagedrager, tassen, caddies of aanhangwagentjes: oplossingen bij de vleet!
- Voor de zware of omvangrijke aankopen kan u vragen of die thuis geleverd kunnen worden.



Logo van de campagne
« J'achète à vélo »

Principe van de actie "J'achète à vélo"

Gedurende de hele operatie (volgens de gemeenten van 27 augustus tot 25 september) krijgt de fietser een **zegeltje** bij elk bezoek aan één van de deelnemende handelaars (die kan men herkennen aan het logo op hun uitstalraam). De fietser kleefdt dat zegeltje op zijn **kaart** (waarop hij tevens zijn naam en het adres invult). Zodra de kaart vol is, steekt men de kaart in de wedstrijdurne. Uit die deelnemende formulieren worden de winnaars getrokken en die krijgen een prijs. De prijzen zijn voornamelijk aankoopbonnen voor allerlei zaken of fietsuitrusting (mandje, zakken, aanhangwagentjes, ...). De deelnemende handelaars kunnen herkend worden door een affiche op hun uitstalraam.

Het is de tweede maal dat de operatie plaatsvindt. Het initiatief werd in september 2004 genomen in Evere. Aangevoerd door het succes van de actie werd de operatie dit jaar uitgebreid: in het Brussels Gewest nemen naast **Evere** ook **Schaarbeek** en **Sint-Gillis** deel. In Wallonië kan u ook deelnemen in **Luik, Namen, Charleroi, Fléron, Ciney, Couvin** en **Welkenraedt**.

Dit jaar neemt ook "**La Médiathèque**" actief deel en kan u dus tevens zegeltjes krijgen in de talrijke verhuurcentra.

Het initiatief zou niet kunnen bestaan zonder de **steun van vele partners**, waaronder in de eerste plaats de verschillende gemeentebesturen, die financiële en logistieke steun bieden. Wij zijn hen daarvoor zeer dankbaar! Wij danken tevens de verschillende verenigingen van handelaars die een bijdrage geleverd hebben en de handelaars zelf voor hun inzet.

Naar aanleiding van de campagne heeft GRACQ de folder "**Vélo et commerces: des intérêts communs**" uitgegeven. De folder is beschikbaar op http://www.gracq.org/dossiers/commerce/images/2005_GRACQ_commerce_et_velo.pdf

Haast en spoed is zelden goed!

Door Erik Calen (VSGB)

Bespreking van de wijzigingen aangebracht aan de Verkeerswet

In het vorige nummer van de Mobiliteitsgids hadden we het al aangekondigd, maar nu is het officieel: de Verkeerswet (wet betreffende de politie op het wegverkeer gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968) werd gewijzigd door de wet van 20 juli 2005 (B.S. 11 augustus 2005).

Op vraag van minister van Mobiliteit Landuyt werd eind vorig jaar beslist om in de schoot van de federale Verkeerscommissie drie werkgroepen op te richten om de Verkeerswet te evalueren. Uit deze evaluatie kwam vooral de nood naar meer logica in het verkeersveiligheidsbeleid naar voren.

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste wijzigingen.

♦ Afschaffing van de voogdij over de gemeentelijke aanvullende reglementen

De gemeente moet aanvullende reglementen opstellen voor de wegen die zij beheert evenals voor de provinciewegen. De specifieke voogdij die vroeger in dat verband door de federale overheid werd uitgevoerd, wordt afgeschaft. Dat betekent niet dat er een einde wordt gesteld aan de voogdij over de aanvullende reglementen. Integendeel, de gewesten oefenen nog altijd de gewone voogdij uit. Bovendien kunnen zij nu eveneens een bijzondere regeling treffen voor de opvolging van de aanvullende reglementen.

Het is jammer dat de afschaffing

van de specifieke voogdij niet in één van de hierboven aangehaalde werkgroepen werd behandeld. Het is immers belangrijk dat er een afstemming is van de procedures in de drie verschillende gewesten. Een overlegprocedure (een soort "alarmbelprocedure") zou eveneens wenselijk zijn om bepaalde problemen in een "grensgebied" te voorkomen. Aangezien de wet nog niet in voege is, doen wij bij deze een oproep om alsnog overleg te organiseren met alle betrokken spelers: de gewesten, de federale overheid en de vertegenwoordigers van de gemeenten.

Het werk is nog niet afgelopen!

Na deze eerste ronde van wetswijzigingen om de dringendste problemen op te lossen, zou de verkeerswet opnieuw onderhanden moeten worden genomen. Tal van bepalingen, zoals ondermeer het rijbewijs met punten, de voortgezette rijopleiding en het bevel tot betaling, zijn immers nooit in werking getreden. Maar ook de uitvoeringsbesluiten, zoals ondermeer het Verkeersreglement (KB van 1-12-1975), het reglement inzake vervoer van personen per tram (KB van 15-09-1976) en de Code van de wegbeheerder (MB van 11-10-1976) zijn aan een herziening toe. We moeten immers erkennen dat onze reglementering uit de hand is gelopen: overregulering, onduidelijke en soms niet coherente wetsteksten, onjuist woordgebruik. Maar wat nog erger is: soms werden de uitvoeringsbesluiten niet aangepast.

Wordt het niet eens tijd dat de FOD Mobiliteit, de FOD Justitie, de Parketten, de drie gewesten, de politiediensten en de vertegenwoordigers van de steden en gemeenten samen aan tafel gaan zitten om in de hele verkeersreglementering orde te scheppen? Misschien een taak voor de federale Commissie Verkeersveiligheid?

Ook de raadgevende commissies werden afgeschaft. Maar waarom refereert artikel 3 nog steeds naar deze raadgevende commissies die niet meer bestaan?

♦ Categorisering van de overtredingen

De nieuwe wetgeving heeft een nieuwe categorisering van de overtredingen ingevoerd: voortaan wordt niet meer gesproken over gewone en zware overtredingen, maar wel van overtredingen van de eerste graad, van de tweede graad, van de derde graad en van de vierde graad. De nieuwe indeling handelt het principe dat hoe groter de kans op het veroorzaken van gevaar op de weg is, hoe zwaarder de bestraffing moet zijn: overtredingen van de 4de graad leiden onvermijdelijk tot een ongevalrisico, overtredingen van de 3de graad leiden rechtstreeks tot een ongevalrisico en overtredingen van de 2de graad leiden onrechtstreeks tot een ongevalrisico.

Het overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid wordt voortaan beboet per km/u dat er te snel wordt gereden. Bij het uitschrijven van de boetes voor overschrijding van de maximale toegelaten snelheid zal eveneens rekening worden gehouden met het feit of de bestuurder in een schoolomgeving, een zone 30, of een erf of woonerf reed.

Een uitvoeringsbesluit zal alle artikelen van het verkeersreglement in één van de vier categorieën gieten.

♦ Depenalisering van bepaalde parkeerovertredingen

De wetgever heeft nu ook de gedepenaliseerde overtredingen

beter omschreven. In Mobiliteitsgids nr. 2004/1 van februari 2004 hadden we reeds gemeld dat de oorspronkelijke wettekst hieromtrent niet nauwkeurig was omschreven en dat bijgevolg iedereen

de wettekst verschillend interpreteerde. Het was dus niet duidelijk welke artikelen van het verkeersreglement gedepenaliseerd waren. Met de nieuwe omschrijving is dit euvel hopelijk van de baan: de huidige tekst vermeldt immers dat "het in voormelde reglementen omschreven parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners worden niet strafrechtelijk bestraft, behoudens het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren, en het bedrog met de parkeerschijf". Enkel de overtredingen in verband met het betalend parkeren, het bewonersparkeren en het parkeren in een blauwe zone kunnen voortaan "beboet" worden door middel van een retributie of een belasting. Voor de gemeenten die voor een retributiereglement geopteerd hebben: ook de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorvoertuigen in te voeren, werd gewijzigd. Ook aanhang-

wagens kunnen nu het voorwerp uitmaken van een retributiereglement.

♦ Onmiddellijke intrekking van het rijbewijs

Volgens de verkeerswet van 2003 kon het Parket het rijbewijs voor een maand intrekken en die intrekking tot twee maal toe met een maand verlengen. Het Arbitragehof heeft deze bepaling vorig jaar vernietigd omdat dit een strafmaatregel is en dus niet door het Parket zelf kan worden opgelegd. Voortaan kan het Parket via een zeer eenvoudige procedure de verlenging van de intrekking vorderen bij de politierechter: het Parket kan het rijbewijs voor 15 dagen intrekken en het is de politierechter die bij een snelle en efficiënte procedure moet beslissen of de intrekking verlengd worden kan. De overtreder en zijn advocaat krijgen hierbij steeds de kans gehoord te worden.

Besluit

Positief is dat bij het tot stand ko-

men van deze wetswijzigingen voor een groot deel werd geput uit de aanbevelingen van de werkgroepen die in de schoot van de federale Commissie van de Verkeersveiligheid waren opgericht om de verkeerswet te evalueren. De wijzigingen aangebracht door de wet van 7 februari 2003 hadden immers een domino-effect teweeggebracht waardoor de verkeerswet bepaalde incoherenties vertoonde. Met de wetswijziging van 20 juli 2005 wordt dat voor een deel verholpen. Alleen jammer dat de wet zo snel in elkaar werd gebokst. De wetstekst die op 11 augustus in het Staatsblad verscheen, heeft immers nog last van verschillende "bugs" (in de Nederlandse tekst werd vergeten om ook in artikel 53 de term "oplegging" te wijzigen in "immobilisering"; in verschillende artikelen wordt nog verwezen naar de raadgevende commissies die inmiddels werden afgeschaft, ...).

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

De MIVB kiest het spoor van de duurzame ontwikkeling

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

Sinds enkele jaren tracht de MIVB in haar beleid concepten van duurzame ontwikkeling te verwerken, die berusten op een goed evenwicht tussen sociale, economische en milieuprincipes. Door dit beleid krijgen we een steeds duurzamere visie van de Brusselse mobiliteit.

Duurzame ontwikkeling hoog in het vaandel

Als verstrekker van openbaar vervoer zorgt de MIVB ervoor dat de verplaatsingen in het Gewest zo weinig mogelijk impact op het milieu hebben, o.a. door een beperking van het energieverbruik (milieufunctie). De MIVB zorgt er ook voor dat iedereen toegang heeft tot alle functies en sociaal-economische activiteitspools van het Gewest (sociale functie). Bovendien is de MIVB goed voor niet minder dan 6.000 banen. Daarmee is het de tweede grootste werkgever van het Gewest (economische functie).

De MIVB heeft de afgelopen jaren steeds meer acties ondernomen ter versterking van haar beleid en imago als geëngageerde medespeler, zowel intern als extern. Enkele voorbeelden. De ondertekening in 2003 van het Handvest van de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer voor Duurzame Ontwikkeling; de uitgave van de brochure "De MIVB mee op de rails van duurzame ontwikkeling"



in 2004: deze brochure geeft een overzicht van de acties van de maatschappij rond duurzaamheid. De MIVB heeft ook samenwerkingsakkoorden afgesloten met het BIM teneinde de geluidshinder door het openbaar vervoer in te perken. Ze is tevens begonnen de metrostations uit te rusten met vuilbakken voor selectieve afvalophaling en de autobussen met nieuwe filters. En dat lijstje gaat nog verder door.

Meer informatie over de recentste campagne van de MIVB rond duurzame ontwikkeling op <http://www.stib.irisnet.be/NL/13500N.htm>

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 2005/03 — september 2005

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, J-M Reniers, C. Noël, B. Godard, M. Van Pévenage, V. Panier,
B. Bellekens, Sarah Claeys

Vertaling : L. Vankelecom

Cöördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.51.40

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

VSGB
Aarlenstraat 53
bus 4
1040 Brussel

Tel: 02/233.51.65
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 _____