



# De Mobiliteitsgids



Nr 2006/01

februari 2006

## Inhoudsopgave

Elsene – mobiliteit... ...een transversale uitdaging	1
De rechten en plichten van de fietser	3
De Bus Academy	4
De schoolvervoerplannen binnenkort in heel Brussel!	5
Stad Brussel stelt paal en perk aan ... de paaltjes	6
Wijziging van de reglemen- tering betreffende de rijbe- wijzen : de nieuwe betaling- smodaliteiten	7
Mobiliteitsagenda	9
Het Observatorium Zones 30 van het BUV	10
De fietskaart van het Ge- west is beschikbaar online !	12
Peiling, zei u opiniepeiling ?	13
Adresboekje	17
Voor U gelezen	17
De lokale coördinatiecom- missies Brussel - Elsene	18
Fietsdiefstallen: stand van zaken in Brussel	20
Tijdelijke politieverordenin- gen: overdreven snelheid van de Wetgever	23
Meer dan 200.000 werkne- mers zijn reeds betrokken	25
Enquête over de media van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten	27

## 13, het gelukscijfer!

*Waarom bij het eerste nummer van dit jaar niet een eerste, klein cijferlijstje opstellen? In iets meer dan twee en een half jaar tijd is de Mobiliteitsgids gestaag gegroeid. Oordeel zelf maar. Het eerste nummer is verschenen in juni 2003. Vandaag zijn we aan het dertiende nummer, hetzij 243 pagina's en 135 artikels later!*

*Het aantal abonnees overschrijdt vandaag de grens van 800... maar wat nog meer is, de statistieken van de downloads (tussen januari 2004 en december 2005) geven aan dat het aantal lezers waarschijnlijk veel groter is gezien de laatst verschenen nummers gemiddeld 3000 keer werden gedownload in het Frans en net zo vaak in het Nederlands!*

*Het jongste telgje van de familie, de Katern van de Mobiliteitsgids, stelt het ook heel goed. Terwijl het vijfde nummer nog moest verschijnen, werden de eerste 3 nummers reeds 12 000 keer in het Frans geraadpleegd en 7000 keer in het Nederlands (nummer 4 verschenen in december 2005 staat nog niet in de statistieken).*

### Kleine hitparade:

*"Het beheer van werven" (FR): 6.164 - Mobiliteitsgids 04/01 (NL): 3 926*

*'Tips voor een geslaagde testoperatie' (FR): 4 353 - Mobiliteitsgids 04/04 (NL) : 3 408*

*Mobiliteitsgids 05/02 (FR): 3 927 - Mobiliteitsgids 04/05 (NL) : 3 330*

*De Gids zou waarschijnlijk niet zijn wat hij is zonder zijn vele interne en externe medewerkers die maand na maand bijdragen tot zijn succes door hun enthousiasme en hun dynamisme. De Gids zou ook geen reden tot bestaan hebben zonder zijn lezers, die steeds talrijker, nummer na nummer, van hun trouw doen blijken.*

*Met onze hartelijke dank.*

*De Redactie.*

## Mobiliteit in de kijker

### Elsene – mobiliteit...

### ...een transversale uitdaging

#### Door Aziz Albishari (schepen van Mobiliteit en Stedenbouw in de gemeente Elsene)

In januari 2001 hebben de gemeentelijke overheden zich ertoe verbonden de ontwikkeling van Elsene in een duurzame richting te oriënteren. De algemene beleidsverklaring, die een sociaal, ecologisch en economisch luik bevat, bevestigt de ambitie om de levenskwaliteit op een duurzame manier te verbeteren. Hierbij gaat niet enkel aandacht naar leefmilieu, maar ook naar sociale cohesie, het levenskader en de levensduurte.

In het kader van deze doelstellingen en rekening houdend met het belang dat mobiliteit speelt als hefboom in het gewenste stedelijke project, is een schepen van mobiliteit aangesteld. Hij is in het kader van de gemeentewet belast met het uitvoeren van een mobiliteits- en parkeerbeleid dat een nieuw evenwicht tussen toegankelijkheid en woonbaarheid van de gemeente beoogt.

#### De netwerking

In de schoot van de administratie ontstaat dus een mobiliteitscel. De ambtenaren die hier deel van uitmaken ontvangen een opleiding tot mobiliteitsadviseur, gesub-

sidiëerd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze opleiding is vooral belangrijk om de netwerking te versterken tussen het gewest en de gemeenten, maar ook tussen gemeenten onderling. Zo kan mobiliteit in het Brussels Gewest op een harmonieuze wijze beheerd worden.

Er zijn momenteel drie mobiliteitsadviseurs in Elsene. Zij zijn onder meer verantwoordelijk voor de mobiliteits-

*« ...een werkmethode die rekening houdt met het transversale karakter van de vervoersproblematiek en die gericht is op informatie, overleg en samenwerking ».*

problematiek en hebben een werkmethode opgesteld die rekening houdt met het transversale karakter van de vervoersproblematiek en die gericht is op informatie, overleg en samenwerking.

Sinds 2001 bestaat er een permanente werkgroep waarin de Diensten Stedenbouw, Mobiliteit, Openbare Werken en Politie over het wegverkeer wekelijks dossiers rond de inrichting en het beheer van de openbare ruimte behandelen. Deze dossiers zijn meestal rechtstreeks verbonden met mobiliteit.

Door middel van particuliere aanvragen en in mindere mate van de bevolking wil de werkgroep coherente en evenwichtige interventieprincipes toepassen die minimaal verkeersveiligheid en een comfortabele verplaatsing nastreven

### Een cel multi-activiteiten

Bovendien heeft de mobiliteitscel eveneens een inbreng in aantal taken rond stedenbouw en algemene inrichting van de openbare ruimte.

- Inzake planning coördineert de cel de uitwerking van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Dit plan bevat een globale mobiliteitsstrategie voor een duurzame gemeentelijke ontwikkeling.
- De cel heeft eveneens de studie van het plan zone 30 km/u gecoördineerd, met subsidies van het Gewest. Deze studie was de aanleiding voor de uitwerking van een atlas van het wegennet. Deze atlas wil de investeringskeuzen objectiveren en de opvolging van de publieke actie verzekeren.
- Een andere actie van de mobiliteitscel was een gemeentelijk ontwerp van plan voor parkeren op de openbare weg. Dit ontwerp is voorgelegd aan inwoners, bedrijven en handelszaken in Elsene.



Sensibilisering om de gewoontegedrag te wijzigen (Copyright G. Strens)

- De cel heeft eveneens het advies van de gemeente voorbereid omtrent de hervormingsplannen van het openbaar vervoersnet van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel.



Test van een eigen bedding op de Kroonlaan (Copyright S. Larose)

- Onze Gemeente heeft gekozen voor een studie en intern beheer van het bedrijfsvervoerplan. Onder het rechtstreeks toezicht van de Gemeentesecretaris coördineert de mobiliteitscel een werkgroep bestaande uit de gemeentediensten die het meest betrokken zijn bij deze reflectie. De vakbondsafvaardigingen van de werknemers worden bovendien ook regelmatig geïnformeerd en geraadpleegd.

Op het operationele niveau van heraanleg van de openbare ruimte zorgt de mobiliteitscel voor de opvolging en/of de coördinatie van projecten die de multimodale toegankelijkheid willen verbeteren en de woonbaarheid en stedelijke identiteit willen bewaren.

- Het gaat bijvoorbeeld om het project voor de heraanleg van het Drievuldigheidsvoorplein, gelegen bij de Baljuwstraat. Dit project wil het voorplein en de omgeving opwaarderen en een echte ruimte voor convivialiteit en ontmoeting creëren, met een eigen identiteit en typisch stedelijke esthetiek. Het ontwerp van de heraanleg van de Sint-Bonifaasstraat moet de ruimte verdelen op een manier die een evenwicht bewaart tussen verschillende activiteiten en die een harmonieuze coëxistentie tussen de diverse gebruikers van de openbare ruimte mogelijk maakt.

- De experimentele overrijdbare bedding voor het openbaar vervoer in de Kroonlaan hoort ook tot de taken van de mobiliteitscel, in partnerschap met de M.I.V.B., de handelaars en de inwoners. Het doel is om bussen uit verkeersopstoppingen te houden.

- De gemeentelijke Fietscommissie, het op poten zetten van Carsharing, de systematische plaatsing van fietsbomen, het inrichten van BEV verbeterde wachttijden van gebruikers van het openbaar vervoer, het fietsfeest Dring Dring en de autoloze dag zijn ook initiatieven waarvoor de mobiliteitsadviseurs zich inzetten.

### Stap voor stap

Meestal worden deze gevarieerde projecten rond mobiliteit en openbare ruimten gradueel uitgevoerd.

Dit gebeurt vooral omdat de noodzakelijke coördinatie tussen de verschillende mobiliteitsactoren tijd vergt, in het bijzonder indien de standpunten uiteenlopen.

De diepe verankering van onze mobiliteitsgewoonten bemoeilijkt veranderingen. Deze veranderingen vereisen immers een grote inspanning en wekken vrees op. Bovendien bemoeilijkt de typisch stedelijke context van Elsene vaak de mogelijke keuzen, ondanks het feit dat deze context een onmiskenbare troef is voor een duurzame mobiliteit.

Om deze reden bezet de openbare raadpleging een centrale plaats in mobiliteitsprojecten te Elsene. Deze raadpleging is in de eerste plaats belangrijk om het advies van de bevolking in te winnen, maar vormt ook een middel om het waarom van de projecten uit te leggen en beter te begrijpen. Dit zorgt voor meer instemming.



Car Sharing-station, F. Cocqplein (Copyright S. Larose)

### Mobiliteitsadviseurs van Elsene:

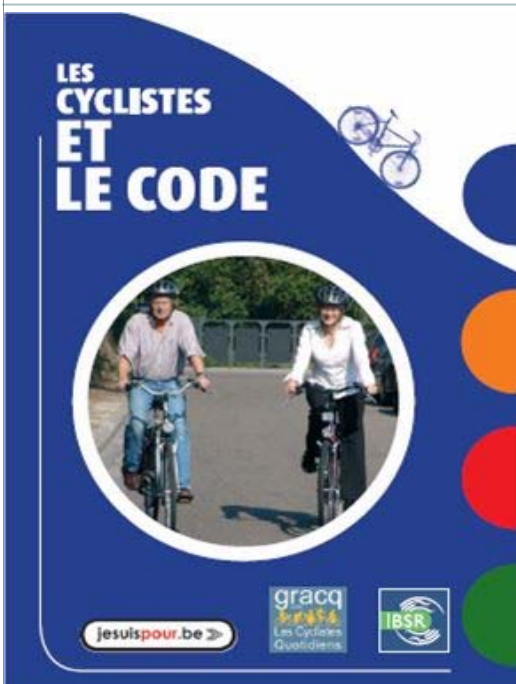
Stéphane LAROSE  
02/515.67.26  
[larose@ixelles.be](mailto:larose@ixelles.be)

Fabrice KUSIAK  
02/515.67.23  
[kusiak@ixelles.be](mailto:kusiak@ixelles.be)

Nathalie CARLIER  
02/515.67.18  
[carlier@ixelles.be](mailto:carlier@ixelles.be)

### Adres:

Elsene Steenweg 168 – 1050 Brussel.



De brochure kan worden gedownload, doch enkel in het Frans, op volgend adres: [www.ibsr.be](http://www.ibsr.be) > Publications > Information

## De rechten en plichten van de fietser

Fietsen is de weg delen met andere weggebruikers. Het is dus nodig de rechten en plichten van de fietser te kennen. Daarom hebben de GRACQ en het BIVV een brochure gerealiseerd die de hoofdregels uit de Wegcode die van toepassing zijn op fietsers, illustreert. De brochure beschrijft eveneens op uitvoerige wijze een reeks verplichtingen die voor de andere weggebruikers gelden wanneer zij zich in de aanwezigheid van fietsers bevinden. En omdat de Wegcode niet alle problemen i.v.m. verkeersveiligheid oplost, vindt u in deze brochure ook raadgevingen voor een preventieve rijstijl. Deze hebben vooral tot doel de zichtbaarheid van de fietser te verbeteren en te zorgen dat andere bestuurders rekening met hem houden.

Zij die kennis willen nemen van de teksten van de Wegcode, vinden doorheen het hele boek de verwijzingen naar de betreffende artikels. Deze kleine gids is opgebouwd uit vier delen. Het eerste deel biedt een antwoord op de vraag "waar rijden wanneer er geen fietsinfrastructuur is?" Het tweede deel behandelt dezelfde vraag wanneer er wel specifieke infrastructuur voor de fietser aanwezig is. Het derde deel, met als titel "hoe rijden?" handelt over verschillende thema's zoals het contact met de andere weggebruikers, het rijgedrag aan kruispunten en rondpunten of nog de wetgeving van toepassing op groepen fietsers. Het laatste deel is gewijd aan de uitrustingen van fiets en fietser. De brochure eindigt ten slotte met een lexicon m.b.t. de voornaamste termen uit de Wegcode die in dit document worden gebruikt.



# De Bus Academy



Door Olivier Colla (Directeur van algemene en strategische studies, MIVB)

Met de hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de Gemeenten voert de MIVB – de belangrijkste operator van openbaar vervoer in Brussel – sedert verscheidene jaren verschillende inrichtingen in om het verkeer van haar autobussen te vergemakkelijken. Op kritieke plaatsen werden aldus enkel voor autobussen voorbehouden wegen ingericht. Deze ideale toestand geldt spijtig genoeg niet overal en er is nog veel werk te verrichten in Brussel om de autobuslijnen performanter te maken. Hoewel de technische oplossingen ten gunste van de doorstroming van de bussen welbekend zijn, stuit de toepassing ervan vaak op allerlei tegenstand.

De MIVB kent de moeilijke plaatsen goed, onder meer dankzij haar chauffeurs, die geregeld constructieve voorstellen formuleren die vervolgens ter kennis van de beheerders van de wegen worden gebracht.

Op 17 november 2005 heeft de MIVB de rollen omgekeerd en heeft ze gewestelijke en gemeentelijke politiek verantwoordelijken uitgenodigd om zich zelf rekenschap te komen geven van de soms moeilijke toestand op drie buslijnen tijdens de ochtendspits: de lijnen 38, 54 en 49.

Dit is het concept van de BUS ACADEMY. 14 groepen van 5 personen werden samengesteld om verschillende vakken van die betrokken lijnen af te rijden.



(Te) vaak vertraagd verkeer (Bron : MIVB)

De opdracht van de verschillende groepen was samen te observeren hoe de bus voortrijdt en daarna verbeteringen voor te stellen. In elke groep bevond zich:

- een Mister Time, belast met het chronometrezen van de rittijd en het noteren van de voorsprong of de vertraging ten opzicht van de dienstregeling
- een Mister Difficulty, belast met het waarnemen en noteren van de vastgestelde moeilijkheden op een lopende sectie, buiten de halten



Debriefing in het Parlement voor alle busacademici (Bron: MIVB)

- een Mister Bus Stop, belast met het observeren van de halten en de toegankelijkheid ervan
- een Mister Count, voor het tellen van de reizigers in de bus en de voertuigen op straat
- een Mister Coach MIVB, voor de coördinatie van de groep.

70 personen hebben deelgenomen aan deze oefening op het terrein, van wie 11 gewestelijke verkozenen en 8 gemeentelijke verkozenen, maar ook cliënten aan wie een oproep tot deelneming werd gericht via de krant METRO, de gewestelijke televisie en de Internetsite van de maatschappij. Na de oefening zijn de observatoren samengekomen in het Brussels Parlement, om te debriefen en hun ervaringen per groep en per lijn te delen.

Nederlandse en Franse professionals van het openbaar vervoer zijn uitleg komen geven over de bij hen toegepaste technieken voor de verbetering van de doorstroming van hun autobussen en de modernisering van deze vervoerwijze. Drie studie bureaus hebben vervolgens de samenvatting voorgesteld van de observaties van de voormiddag, met de nadruk op de zeer lage snelheden op bepaalde vakken en een grote irregulariteit.

Daaruit vloeien concrete voorstellen voort voor elk van de drie geobserveerde lijnen, inzake organisatie van de kruispunten, de beïnvloeding van de verkeerslichten door de bussen, de uitrusting van de halten en de inrichting van eigen banen of voorbehouden rijstroken.

De MIVB heeft duidelijk haar wil te kennen gegeven om een positieve kringloop op te zetten waarin ze bij winst qua snelheid en regulariteit, die gerealiseerde winst opnieuw zou kunnen injecteren in doorkomstfrequenties ten voordele van haar klanten. De MIVB heeft eveneens voorgesteld bepaalde oplossingen die de ochtend zelf door de BUSACADEMICI werden voorgesteld, snel toe te passen en zich de ambitieuze doelstelling op te leggen van de volledige opwaardering van haar 45 buslijnen tegen 2010.

**Contact :** [demuyteram@stib.irisnet.be](mailto:demuyteram@stib.irisnet.be)

**Informatie :** [http://www.mivb.irisnet.be/NL/01000Nre/rdvPrgrs11\\_2005pdf\\_N.htm](http://www.mivb.irisnet.be/NL/01000Nre/rdvPrgrs11_2005pdf_N.htm)

## De schoolvervoerplannen binnenkort in heel Brussel?

Door Christine Heine en Caroline De Cock (Cel verkeersveiligheid - BUV)

In juli 2004 heeft de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bedrijfsvervoerplannen verplicht gemaakt. Openbare of private organisaties die meer dan 200 personen in dienst hebben op eenzelfde site moeten strategieën implementeren die werknemers aanzetten tot een rationeler gebruik van de auto en die het gebruik van andere vervoersmiddelen bevorderen.

Naar aanleiding van deze beslissing is de problematiek van scholen opgeworpen. In de buurt van scholen zijn er vaak mobiliteitsproblemen en er is een bijkomende parameter die de volledige aandacht van de openbare overheid verdient: de veiligheid van kinderen.

In 2005 zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest twee pilotprojecten voor schoolvervoerplannen uitgevoerd (de school « Poelbos » te Jette en de school « Clair-Vivre » te Evere – deze experimenten staan in detail beschreven in de katern van de mobiliteitsgids <http://www.avcb.be/nl/serv/0504cahier.pdf> - pagina 42 en 47).



De deelname van de leerlingen is een wezenlijk onderdeel (Bron: school Clair Vivre)

Het bepalen van trajecten van kinderen, een fiche voor multimodale toegankelijkheid, animaties in klassen en andere instrumenten hebben de mogelijkheid geboden om nieuwe strategieën rond verplaatsingswijzen te implementeren (voetgangerspool, fietspool, enz.). Het doelpubliek moet zich niet beperken tot de kinderen: alle actoren in de buurt van scholen moeten worden betrokken. Zowel in Poelbos als in Clair-Vivre hebben het onderwijzend personeel, de ouders en leerlingen zeer positief gereageerd en zijn zeer bemoedigende resultaten geboekt.

Alle lagere en kleuterscholen van het Gewest zijn onlangs schriftelijk gecontacteerd om te peilen naar hun belangstelling in een Schoolvervoerplan. 30 scholen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden dit jaar uitgekozen om een plan uit te werken. In deze scholen wordt een diagnose gesteld van de problemen en worden de eerste prioriteiten gedefinieerd.

Het BIVV, de VSGB, de MIVB en de verenigingen Green Belgium en COREN zijn partners van het Gewest bij deze actie. Deze uitgebreide en gediversifieerde samenwerking biedt een interessante ondersteuning om dit initiatief op te starten binnen scholen (opleidingen, opvolging van vergaderingen om debatten te oriënteren, communicatie met alle actoren ...).

### Contact:

Christine Heine - [chheine@mrbc.irisnet.be](mailto:chheine@mrbc.irisnet.be)  
Caroline De Cock - [cdecock@mrbc.irisnet.be](mailto:cdecock@mrbc.irisnet.be)



Bron : [www.yatahonga.com](http://www.yatahonga.com)

## Een beetje humor kan nooit kwaad ...

Zo'n verkeersbord ... da's echt Chinees!

Jeetje, de Wegcode volgens de Marseillais ...

Bron : <http://blogsimages.skynet.be>



# Stad Brussel stelt paal en perk aan ... de paaltjes

Door Jean-Michel Reniers (VSGB)

De stad Brussel heeft op haar wegen niet minder dan 10.000 paaltjes, 20.000 verkeersborden en plaatst 30.000 statieven per jaar ... zonder zelfs rekening te houden met de vele verkeerstekens op de gewestwegen die de stad doorkruisen. Een ware jungle volgens sommigen, een reglementaire heresie volgens anderen. Sinds 1998 en de wet op de politiehervorming (artikel 25) is de stad bevoegd voor de signalisatie en hebben zij goed begrepen dat die situatie moest veranderen. Vandaar hun ambitieuze en innoverende uitdaging: een vijfjarenplan voor het beheer van de verkeersborden, met het oog op de rationalisering van de verkeerstekens. Het is de dienst Werken van de stad Brussel die de zware taak gekregen heeft alle stukken van die gigantische puzzel bijeen te brengen.

De stad Brussel heeft in 2004 een studiebureau aangesteld om het project uit te werken dat in 3 fasen en over 5 jaar verwezenlijkt zou moeten worden.

De eerste fase ging in maart 2004 van start en is inmiddels afgelopen. Het doel was de verticale signalisatiepark te inventariseren. In de loop der jaren is het globaal uitzicht van het signalisatiepark immers aanzienlijk achteruitgegaan en vager geworden (bijv. omdat er veel verschillende firma's werken uitvoeren), wat het globaal beheer nagenoeg onmogelijk maakt. Te veel borden op bepaalde plaatsen, onvoldoende op andere ... met als enige basis de plannen van de kruispunten, opgesteld door de technische diensten van de politie. Die inventaris bevat informatie over de precieze plaats van de verkeerstekens, het type, de staat en

ook het gebruikte materiaal. Al die gegevens werden verzameld in een Urbis-plan, waardoor een geïnformateerde kartografische visualisering mogelijk is. De inventaris zal geregeld bijgewerkt worden, teneinde steeds een algemeen zicht te hebben op het park en de toestand ervan, en zo het beheer van de signalisatie te optimaliseren. Zo kunnen beslissingen goed voorbereid worden en zal de stad de vervanging en de aankoop van nieuw materiaal beter kunnen plannen.

Dit jaar begint de tweede fase van het plan, nl. de rationalisering van het signalisatiepark op juridisch, esthetisch en technisch niveau. Zo wil de Brusselse overheid de verkeerstekens in overeenstemming brengen met het verkeersreglement, met oog voor het stadsmilieu (d.w.z. zo discreet mogelijk), en er ook voor zorgen dat van degelijke materialen gebruikt worden (de dienst Werken gebruikt voortaan bijv. borden met een hoog reflecterend oppervlak dat zelfs reageert op een zwakke lichtbron).

De laatste fase van het plan zal de spots richten op de tijdelijke verkeerstekens (verhuizingen, evenementen, ...). Die laatste worden ook niet langer door de politiediensten beheerd en zijn dus voortaan in handen van de gemeenten. In het geval van de stad Brussel zal een

*"In dit systeem speelt iedereen dus de rol waarvoor hij bevoegd is: de stad bestelt de installaties en controleert de goede uitvoering van de werken aan het einde van de keten, de lokale politie gaat na of alles conform het verkeersreglement verloopt en de ondernemer voert de werken uit en houdt de gegevensbank bij".*

privé-firma zorgen voor de plaatsing en de verwijdering van dit soort signalisatie, onder toezicht van de dienst Werken en de politiediensten.

Naast het innoverende van dit initiatief in het algemeen ligt het bijzondere van dit systeem ontgetwijfeld in de procedures voor het beheer. Er werd een waterdicht driehoekssysteem uitgetekend. De stad, de lokale politie en de ondernemer die de exclusiviteit op de gemeentewegen verkregen heeft (voor 5 jaar) vormen de drie hoeken van de driehoek. De exclusiviteit bleek voor de betrokkenen noodzakelijk, enerzijds voor de regelmatige update van de inventaris en anderzijds voor de uniformering van de borden. De drie sleutels van het systeem zijn met elkaar verbonden via een informaticasysteem dat speciaal voor de gelegenheid ontwikkeld werd. Alle communicatie (bijv. vraag van de politie, bestelling van de stad of informatie van de ondernemer) is transparant, aangezien alle betrokken partijen systematisch een kopie ontvangen van de boodschappen die verzonden worden. In dit systeem speelt iedereen dus de rol waarvoor hij bevoegd is: de stad bestelt de installaties en controleert de goede uitvoering van de werken aan het einde van de keten, de lokale politie gaat na of alles conform het verkeersreglement verloopt en de ondernemer voert de werken uit en houdt de gegevensbank bij.

## Spots op de verkeerslichten

Begin 2006 zal de dienst Werken van de stad ook het beheer van de verkeerslichten erven. Op basis van de nieuwe ervaring in het beheer van de andere verkeerstekens wil de dienst een procedure uitstippelen die vergelijkbaar is met het driehoekssysteem. Momenteel wordt het bestek daarvoor opge maakt. Er zijn wel enkele verschillen. Ten eerste zal de rationalisering 'à la carte' gebeuren (kruispunt per kruispunt) en niet systematisch.

Ten tweede zal de stad Brussel een dienstverlener krijgen, die aangesteld wordt voor 2 jaar en voor de elektronische en technische aspecten zal instaan (rooster van

de lichten, mobiliteitsbeheer, ...). Zo wil de stad Brussel haar knowhow uitbreiden en die zeer gevoelige bevoegdheid op termijn intern beheren. Tot slot stippen wij aan dat het systeem voor het beheer van de verkeerslichten zou moeten voorzien in de oprichting van technische begeleidingscomité waarvan de samenstelling zou kunnen variëren naar gelang van de plaats (mobiliteitsadviseurs, MIVB, dienst Werken, lokale politie, buurgemeenten, ...), wat bewijst – als dat nog nodig was – dat mobiliteit een transversale bevoegdheid is.

De Mobiliteitsgids zal u de komende maanden op de hoogte houden van de vordering van deze projecten en de successen en problemen waarmee de dienst Werken geconfronteerd wordt in de toepassing van deze nieuwe methodes.



**Contact :**  
nico.raemdonck@brucity.be

## Wijziging van de reglementering betreffende de rijbewijzen : de nieuwe betalingsmodaliteiten

Door Mary-Ann De Beuckelaer (FOD Mobiliteit en Vervoer)

Vanaf 1 januari 2006 worden de retributies verschuldigd bij de **rijbewijsaanvragen** door de gemeentebesturen niet meer geïnd door middel van fiscale zegels, doch aan de hand van contante betaling, via overschrijving en/of via elektronische betaling.

Bovendien zal vanaf 1 januari 2006 ook de retributies verschuldigd bij de inschrijving voor de **herstelexamens** in het kader van het verval van het recht tot sturen als deze verschuldigd bij het verzoekschrift aan de **beroepscommissie** in geval van tweemaal niet slagen voor het praktisch rijexamen niet meer vereffend worden aan de hand van fiscale zegels, doch door middel van overschrijving op een rekening van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Hier werd geen overgangperiode voorzien.

Hieronder worden u verdere onderrichtingen verstrekt aangaande de praktische wijzigingen die de invoering van de nieuwe betalingswijze voor de gemeentebesturen met zich meebrengt.

### I. AANVRAGEN VAN RIJBEWIJSDOCUMENTEN

#### 1. Tarieven van de retributies

De retributies welke verschuldigd zijn bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs werden niet gewijzigd door de besluiten van 20 juli 2005 betreffende de afschaffing van de fiscale zegels.

De tarieven worden vastgesteld in het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs (artikelen 61 en 71, B.S. 30 april 1998) en blijven hetzelfde.

Artikel 61, eerste lid, KB 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, legt de retributies vast:

“Voor de hierna omschreven verrichtingen dient de ernaast vermelde retributie te worden betaald:

- Afgifte of vervanging van een voorlopig rijbewijs. [9,00 euro]
- Afgifte van een duplicaat van een voorlopig rijbewijs 7,50 euro]

- Afgifte of vervanging van een leervergunning. [9,00 euro]
- Afgifte van een duplicaat van een leervergunning. [7,50 euro]
- Afgifte van een rijbewijs. [16,00 euro]
- Afgifte van een nieuw rijbewijs (artikel 49). [11,00 euro]
- Afgifte van een duplicaat van een rijbewijs (artikel 50). [11,00 euro]
- Afgifte van een internationaal rijbewijs. [16,00 euro]
- Omwisseling van een rijbewijs. [11,00 euro]
- Verzoekschrift aan de beroepscommissie. [12,50 euro]

Artikel 62 bepaalt daarbij dat “aan de gemeenten per afgegeven document een som van **3,75 euro** wordt toegekend overeenkomstig de door de Minister bepaalde regels”.

## 2. Opvolging en controle van de betalingen van de verschuldigde retributies

In navolging van de omzendbrief van 27 oktober 11, pleegde de administratie overleg met de serviceproviders van de steden en gemeenten (alsook met de vertegenwoordigers van de gemeenten die in eigen beheer werken) aangaande de praktische organisatie van de opvolging van de betalingen van de retributies verschuldigd bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs.

De opvolging en controle van de ingehouden retributies van de afgeleverde rijbewijsdocumenten en van de semestriële doorstorting van het "netto-bedrag" (d.w.z. de door de aanvrager betaalde retributie verminderd met de voor de gemeente bestemde vergoeding voor de diensten van afgifte en beheer van rijbewijsdocumenten, te weten **3,75 EUR** per afgegeven document) aan de Federale Overheidsdienst Financiën zal gebeuren door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer aan de hand van volgende door de gemeenten op te stellen documenten:

1. Een zesmaandelijks samenfattende staat, dat een overzicht geeft van alle uitgereikte rijbewijsdocumenten gedurende deze periode, die tevens in het Centraal Bestand voor de Rijbewijzen geregistreerd werden (het betreft zodoende een "uittreksel" uit het CBR in de vorm van bijvoorbeeld een excelbestand, een PDF-bestand,...). De administratie heeft een model ter beschikking voor de gemeenten. De gemeente zal hiervoor een beroep kunnen doen op haar serviceprovider.
2. Een zesmaandelijks verantwoordingstaat. De administratie heeft een model ter beschikking voor de gemeenten. Deze staat biedt een overzicht van:

- De rijbewijsdocumenten die uitgereikt maar om

één of andere reden niet in het CBR geregistreerd werden.

- De rijbewijsdocumenten die nietig zijn, in welk geval het nietige rijbewijsdocument bijgevoegd moet worden.

Hoewel het totaalbedrag op basis van de samenvattende staat en de verantwoordingstaat in principe moet overeenstemmen met het door de gemeente gestorte bedrag, bestaat de mogelijkheid dat de Federale Overheidsdienst Financiën een discrepantie (te veel of te weinig gestort) vaststelt bij de vergelijking van de betalingen met de door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer verzamelde gegevens.

In zulks geval zal een verdere verifiëring van de ontvangen en doorgestorte bedragen door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer zich aandienen. Deze vindt plaats bij wijze van een nazicht van de door de gemeente gehanteerde registers.

Om de controle van de betalingen te vergemakkelijken, worden de gemeenten verzocht de bestaande gemeentelijke registers (gebaseerd op bijlage 21 van de omzendbrief van 1 oktober 1998) te vervolledigen met een kolom bestemd voor de "retributie".

► De gestelde periodiciteit van zes maanden heeft dus betrekking op de afgiftedatum van de rijbewijsdocumenten:

- rijbewijsdocumenten afgeleverd tussen 1 januari 2006 tot 30 juni 2006 à eerste semester
- rijbewijsdocumenten afgeleverd tussen 1 juli 2006 tot 31 december 2006 à tweede semester
- enz.

### 3. Doorstorting aan de Federale Overheidsdienst Financiën

Om de zes maanden dienen de gemeentebesturen het "netto-bedrag" van de retributies door te storten op de rekening van de Federale Overheidsdienst Financiën.

Opdat deze betalingen opgevolgd en correct geplaatst kunnen worden,

dienen ze een gestructureerde mededeling vermelden, die volgende elementen moet bevatten:

- het NIS-nummer van de gemeente
- het jaar waarop de betaling betrekking heeft (2 cijfers)
- het semester waarop de betaling betrekking heeft (2 cijfers)
- het cijfer 0
- een controlegetal van 2 cijfers (de rest van de deling van het getal van 10 cijfers door 97)

*B.v. Voor Gent (NIS nummer 44021) wordt de gestructureerde mededeling voor het eerste semester: 440/2106/010/18. Voor het tweede semester wordt dat: 440/2106/020/28.*

Voor de bijkomende betalingen of terugstortingen worden in de gestructureerde mededeling de twee cijfers van het semester gebruikt, maar dan met waarden groter dan "02".

De overschrijving gebeurt een eerste maal vóór 31 juli 2006 met betrekking tot het eerste semester, een tweede maal vóór 31 januari 2007 met betrekking tot het tweede semester, enz.

### 4. Overgangsmaand januari 2006

Tijdens de maand januari 2006 heeft de burger de mogelijkheid de rijbewijsaanvragen nog te betalen met fiscale zegels.

De aldus uitgereikte rijbewijsdocumenten dienen door de gemeenten te worden aangeduid op een afzonderlijke schuldvorderingstaat (De administratie heeft een model ter beschikking voor de gemeenten) welke vóór 31 maart 2006 naar de Dienst Rijbewijs op het volgende adres moet worden verzonden:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Mobiliteit en Verkeersveiligheid  
Directie Verkeersveiligheid –  
Dienst Rijbewijs  
City Atrium, 5<sup>de</sup> verdieping  
Vooruitgangstraat 56  
1210 BRUSSEL

De afscheurstroken met de fiscale zegels dienen – zoals voorheen – hierbij gevoegd te worden.



### 5. Terugbetaling van de waarde van de fiscale zegels welke de gemeenten na de overgangsmaand nog in voorraad hebben

In de vorige omzendbrief werd verwezen naar de website <http://finform.fgov.be> waarop het borderel voor het verzoek tot terugbetaling van de waarde van de overblijvende fiscale zegels kan teruggevonden worden. Op voormelde website vindt u tevens een lijst van de ontvangstkantoren der Domeinen en Penale Boeten van Brussel en Vlaanderen, waar voormeld ingevuld borderel moeten worden neergelegd.

De procedure is als volgt:

- *Startscherm* : kies “N/F/D”
- *Scherm “FOD Financiën: Toegang tot elektronische formulieren”*:

1. Zoekmethode:

Trefwoord: /

Overheidsdienst: kies “AKRED Registratie en Domeinen”

Thema: kies “Zelfklevende fiscale zegels”

Identificatienummer: /

2. Taal versie: kies “N/F/D”

3. Start opzoeking: klik op “opzoeken”

Het borderel kan ook dienen voor burgers die zich na 31 januari 2006 mogelijks nog aanbieden met fiscale zegels. Ook zij kunnen de terugbetaling volgens dezelfde procedure aanvragen.

### 6. Wat met oude aanvraagformulieren vanwege de examencentra, de rijsholen, het beroepsonderwijs enz. ... na de overgangsmaand januari 2006?

Het is best mogelijk en zelfs onvermijdelijk dat de gemeenten zich nog enige tijd zullen geconfronteerd zien met oude aanvraagformulieren rijbewijs waaraan zich een afscheurstrook voor de fiscale zegels bevindt.

Deze oude formulieren kunnen zowel afkomstig zijn van de examencentra (GOCA), als van de rijsholen, de VDAB/IBFFP, het secundair beroepsonderwijs (opleiding “bestuurders van vrachtwagens” of “bestuurders van autobussen en autocars”), de ondernemingen voor openbaar vervoer (De Lijn, MIVB), de politie, ...

De oude aanvraagformulieren mogen ook na 31 januari 2006 nog aanvaard worden, met dien verstande dat er betaald wordt aan de hand van de nieuwe betalingswijze. Na 31 januari 2006 mogen evenwel geen oude aanvraagformulieren meer afgeleverd worden (en tijdens de maand januari 2006 in principe enkel indien de betaling gebeurt met fiscale zegels).

In geval er op het oude aanvraagformulier reeds fiscale zegels werden aangebracht en ongeldig gemaakt, kan de burger hiervan de terugbetaling vragen volgens de procedure vermeld in punt 5 (t.e.m. 31 januari 2006 moeten de fiscale zegels door de gemeente echter nog aanvaard worden).

### 7. Bericht aan de burger

Om de burger op de hoogte te brengen van de afschaffing van de fiscale zegels betreffende het rijbewijs is een model beschikbaar van “bericht aan de burger” dat u in gemeentelijke diensten op een zichtbare plaats kan aangebracht worden.

## II. VERVAL EN BEROEPSCOMMISSIE

Vanaf 1 januari 2006 zal het inschrijvingsrecht van 12, 50 euro voor de herstelonderzoeken in het kader van het verval van het recht tot sturen (artikel 71, tweede lid, KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs) alsook de bij het verzoekschrift aan de beroepscommissie verschuldigde retributie van 12, 50 euro (artikel 61, eerste lid, KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs) niet meer betaald worden aan de hand van fiscale zegels.

Voortaan worden deze retributies betaald door middel van een overschrijving op een rekening van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met vermelding van een mededeling. Het betreft het volgende rekeningnummer: **679-2006010-50**.

De betaling van de retributie van 12, 50 euro voor de inschrijving voor het (de) herstelexamen(s) dient te gebeuren **met volgende mededeling**:

1. De vermelding “VERVAL”
2. De naam en voornaam
3. De geboortedatum

In tegenstelling tot de afschaffing van de fiscale zegels met betrekking tot de rijbewijsaanvragen werd hier geen overgangsperiode voorzien.

**Contact** : maryann.debeuckelaer@mobilit.fgov.be

## Mobiliteitsagenda

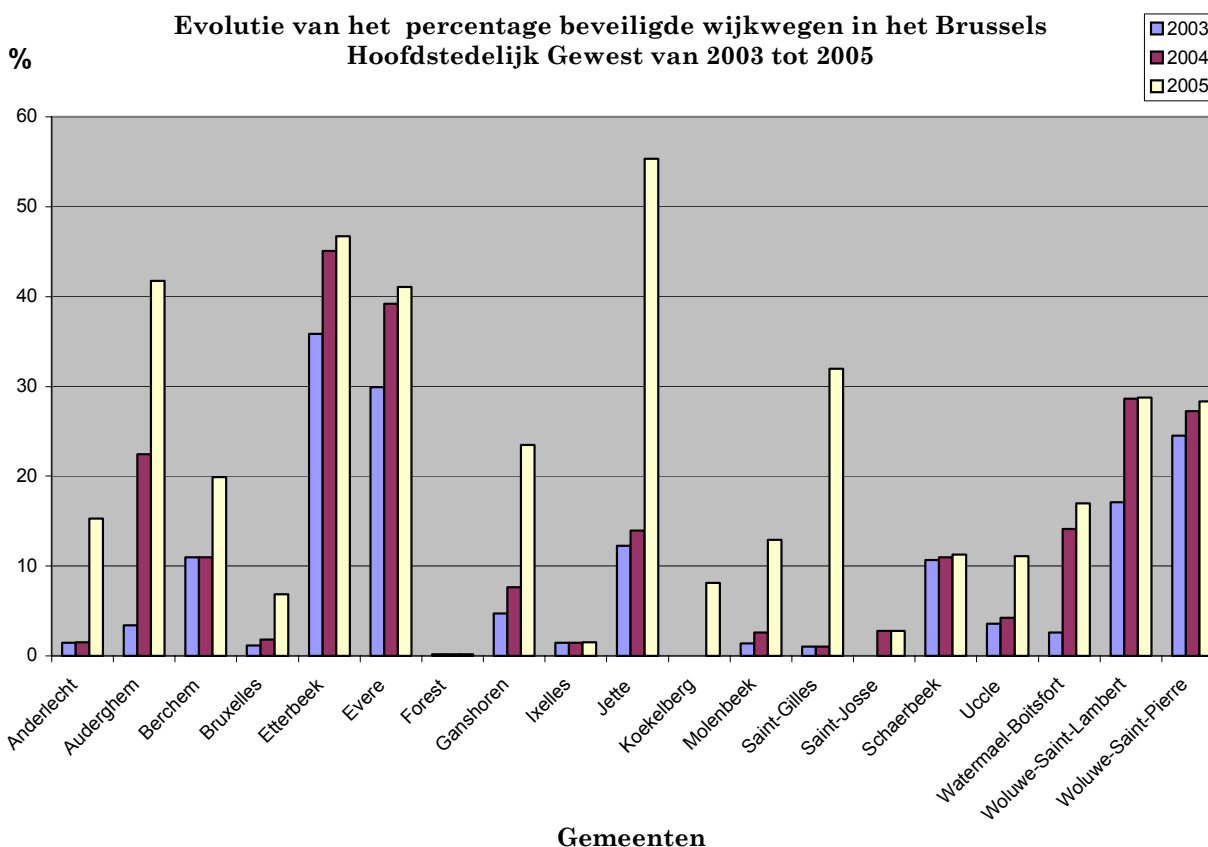
U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat..

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
22 maart - Brussel	Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid : het verkeersveiligheidsfonds.	Info : <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
24 maart - Gent	Praktijkschool gemeentelijk verkeersbeleid : het verkeersveiligheidsfonds	Info : <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
20 april - Brussel	Après-midi d'étude sur la circulation routière aux Facultés Universitaires Saint-Louis	Info: <a href="mailto:noel@fusl.ac.be">noel@fusl.ac.be</a> - Tel: 02 211 79 58

# 01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

## Het Observatorium Zones 30 van het BUV

Onze rubriek is gewijd aan de jaarlijkse resultaten van de realisaties van zones 30, woonerven en voetgangerszones op lokale wegen in verschillende gemeenten van het Gewest.



Vergelijking tussen de toestand van december 2003 tot december 2005 (De lengtes zijn berekend op basis van cartografische gegevens van UrbIS Adm V230 en hebben slechts een indicatieve waarde).

### Door Chantal Roland (BUV)

Het Gewestelijke Ontwikkelingsplan bevat een aantal grote doelstellingen inzake mobiliteit. Eén daarvan is de verhoging van de veiligheid van alle weggebruikers en in het bijzonder van zwakkere weggebruikers.

Om dit te bereiken wordt de specialisatie van wegen toegepast en zijn « zones 30 » ingevoerd in woonwijken. Deze vertegenwoordigen 75% van alle wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op alle soorten wegen moet een beleid van snelheidsbeperking gevoerd worden om de omgeving van scholen, haltes van openbaar vervoer en collectieve uitrustingen veiliger te maken.

De veiligheid van alle weggebruikers beperkt zich niet tot de « zone 30 », maar gaat ook over de inrichting van voetgangerszones en woonerven in wijken waar dit soort aanpassingen uitvoerbaar zijn.

Om de verwezenlijkingen te volgen en om verschillende gemeenten in staat te stellen om een analyse te doen van het terrein, heeft het Gewest een Observatorium

Zone 30 opgericht waarin de lokale wegen worden opgenomen waar de inrichtingen en borden een snelheidsbeperking opleggen **onder** 30km/u.

Daarin worden opgenomen:

- straten waar de inrichtingen en borden 30 km per uur opleggen (art. 22 quater – borden F4a F4b – Zone 30)
- straten waar de inrichting en borden een snelheid opleggen van 20 km per uur (art. 22 bis – borden F12a F12b – Woonerf of Ontmoetingszone)
- voetgangerszones met inrichtingen en borden ad hoc (art. 22 sexies – borden F103 F105 – Voetgangerszone).

Om de zes maanden maakt het Gewest een stand van zaken op van de toestand op het terrein.

De tabel hieronder geeft de evolutie weer van het percentage lokale wegen die zone 30 of gelijkgesteld geworden zijn tussen december 2004 en december 2005.

Momenteel is 18 % van de lokale wegen omgevormd tot beveiligde en comfortzone voor zachte vervoerswijken, zoals het GewOP bepaalt.

De grafiek op bladzijde 10 toont duidelijk aan dat de snelheidsbeperking goed is ingezet en dat er sinds 2003 een grote inspanning wordt geleverd in het merendeel van de gemeenten in het Gewest.

De belangrijke toename van het percentage in verschillende gemeenten toont aan dat gemeentelijke mandatarissen de beveiliging van zwakkere weggebruikers als een prioriteit beschouwen.

We feliciteren dit jaar de Gemeente Jette die het Richtplan 30 toepast en die per wijk werkt, met het einddoel om tegen het einde van 2006 alle wijken om te vormen tot zone 30. Dit is vooral mogelijk geworden dankzij de inspanningen van Philippe Caudron, de Mobiliteitsadviseur van Jette.

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

## Observatorium Zones 30

### Invoering van de Zones 30– Woon- of Ontmoetingszones - Voetgangerszones

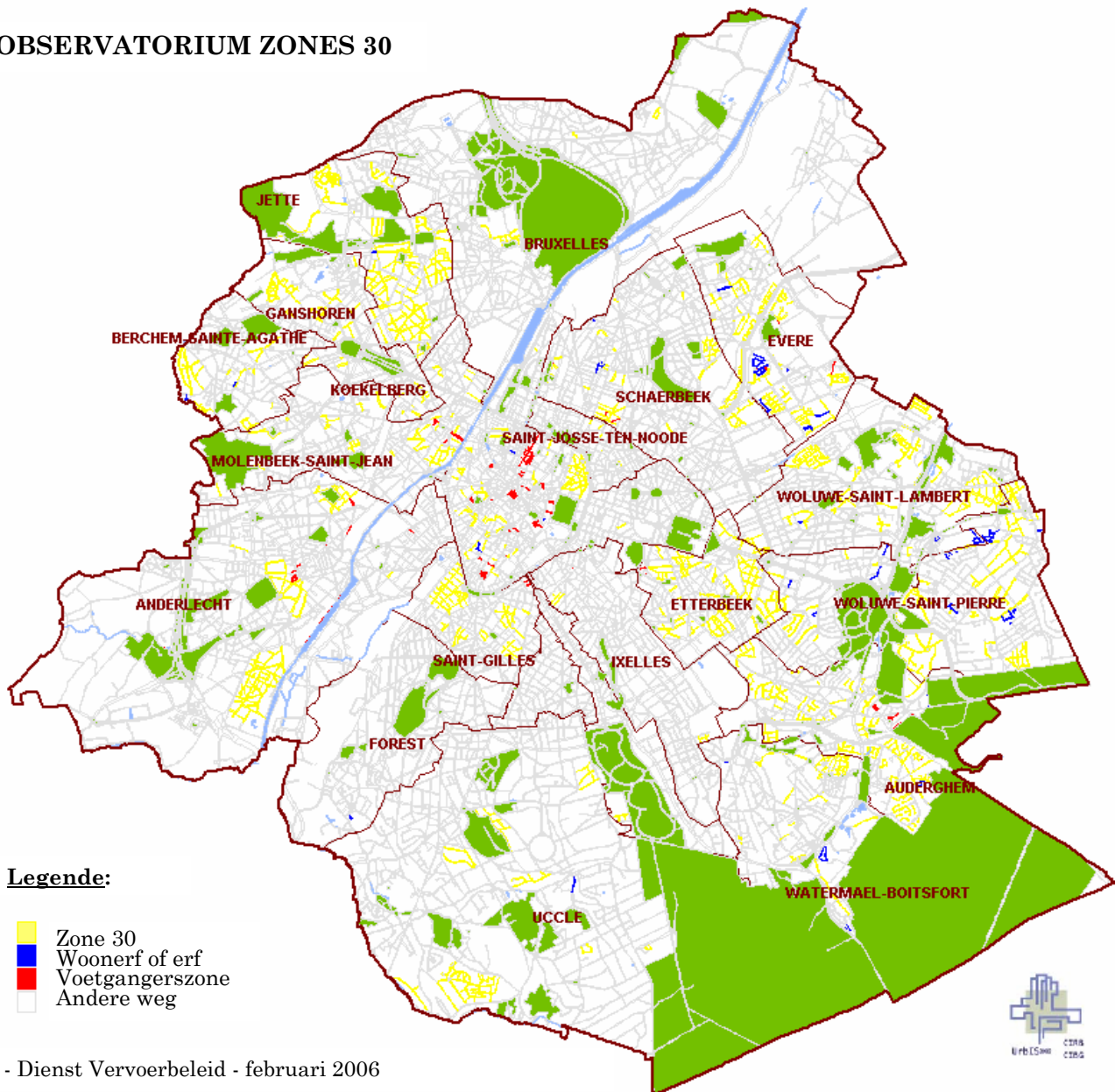
#### Vergelijking tussen de toestand van december 2004 en december 2005

Gemeenten	Totale lengte wijkwegennet (km)	Totale lengte zones 30 en gelijkgesteld in december 2004 (km)	% zones 30 en gelijkgesteld in december 2004 / wijkwegennet	Totale lengte zones 30 en gelijkgesteld in december 2005 (km)	% zones 30 en gelijkgesteld in december 2005 / wijkwegennet
Anderlecht	119.560	1.820	1.5	18.311	15.3
Oudergem	48.400	10.860	22.4	20.192	41.7
Berchem	26.880	2.950	11.0	5.349	19.9
Brussel	248.670	4.500	1.8	17.056	6.9
Etterbeek	38.400	17.300	45.1	17.947	46.7
Evere	40.870	16.020	39.2	16.784	41.1
Vorst	42.300	0.080	0.2	0.080	0.2
Ganshoren	20.720	1.580	7.6	4.867	23.5
Elsene	66.980	0.980	1.5	0.980	1.5
Jette	45.160	6.300	14.0	24.985	55.3
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	1.269	8.1
Molenbeek	61.850	1.630	2.6	7.982	12.9
Sint-Gillis	32.170	0.330	1.0	10.289	32.0
Sint-Joost	17.960	0.500	2.8	0.500	2.8
Schaarbeek	78.490	8.600	11.0	8.865	11.3
Ukkel	123.620	5.270	4.3	13.723	11.1
Watermaal-Bosvoorde	55.980	7.920	14.1	9.513	17.0
St-Lambrechts-Woluwe	63.200	18.080	28.6	18.184	28.8
St-Pieters-Woluwe	75.930	20.690	27.2	21.490	28.3
<b>Totaal Gewest</b>	<b>1222.730</b>	<b>125.410</b>	<b>10.3</b>	<b>218.368</b>	<b>17.9</b>

Bestand gerealiseerd door C.Roland, AED-DPD, 10/02/2006

NB: de cijfers in de tabel berusten op de door gemeenten verstrekte gegevens die op UrbIS Adm V230 zijn ingevoerd..

## OBSERVATORIUM ZONES 30



BUV - Dienst Vervoerbeleid - februari 2006

## De fietskaart van het Gewest is beschikbaar online !

Naast de bestaande en geplande gewestelijke fietsroutes (GFR) bevat de kaart ook gemarkeerde fietspaden, vrijliggende eenrichtingsfietspaden, vrijliggende tweerichtingsfietspaden, fietssuggestiestroken, beperkt eenrichtingsverkeer (BEV), fietssluisen of fietsopstelvakken, voetgangerszones, gemeentelijke fietsroutes, fietsensatellingen, lijst met fietshandelaars, Cambio-standplaatsen.

De Fietscel van de directie Vervoerbeleid maakte deze kaart op met de steun van de gemeenten en



Bron : [www.velo.irisnet.be](http://www.velo.irisnet.be)

de zeer gewaardeerde hulp van talloze fietsers van verschillende fietsverenigingen (EUCG, Fietsersbond, GRACQ, PlaceOvélo) die het Gewest in alle richtingen doorkruisten.

De kaart is beschikbaar in PDF-formaat in 24 zones die op A4 formaat kunnen worden afgeprint. Het is ook mogelijk de legende afzonderlijk te downloaden evenals de kaart van de Vijfhoek.

**Web :** <http://www.velo.irisnet.be>

## Tendens « De Stad in zonder auto »

# Peiling, zei u opiniepeiling ?

Door Michel Doyen (BUV)

Ieder jaar is er veel ophef rond de evaluatieresultaten van de Autoloze zondag. De enquête die in dit kader gehouden wordt, is vaak het voorwerp van commentaar.

*“Waar vindt u de 80% Brusselaars die "verheugd" zijn over de autoloze zondagen? Als ik erover spreek met mensen uit mijn omgeving klaagt iedereen. Uw steekproef kan niet zeer representatief zijn”.*

*“Ons statistieken laten zien die aantonen dat 80% van de ondervraagden voorstander zijn, is je reinste manipulatie. Stop dus met nonsens te vertellen in uw statistieken”.*

(Uittreksels van het forum op [www.autolozezondag.irisnet.be](http://www.autolozezondag.irisnet.be))

Moeten we ons echter niet afvragen of de resultaten de meest uiteenlopende meningen over dit onderwerp weergeven? Het lijkt ons nuttig om meer duidelijkheid te verschaffen over de betekenis en omvang van de enquête en om enkele tendensen te schetsen die de onderzoeksresultaten van de voorbije jaren aan het licht hebben gebracht.

### Verskillende soorten enquêtes

Bij kwantitatieve enquêtes wordt een kleine hoeveelheid informatie (variabelen in de vragenlijst) van een groot aantal individuen (steekproef met een zo groot mogelijke diversiteit) verzameld en verwerkt. De resultaten van dit onderzoek leveren een aantal cijfers op die in percentages worden omgezet en zo tendensen weergeven.

Bij kwalitatieve onderzoeken wordt een grote hoeveelheid informatie van een klein aantal personen (ronde tafelgesprekken met een beperkt aantal personen) verzameld en verwerkt. Deze gesprekken worden inhoudelijk geanalyseerd

om de mentale voorstellingen, attitudes en gedragingen van de bestudeerde bevolking over een gegeven onderwerp te begrijpen.

De wetenschappelijke doelstellingen verschillen uiteraard: het kwantitatieve onderzoek streeft naar statistische representativiteit, de kwalitatieve aanpak wil bepaalde modellen aantonen binnen verschillende segmenten van de bestudeerde bevolking.

### Doelstellingen en lezen van de enquête

De evaluatie die na de Autoloze zondag georganiseerd wordt, wil in de eerste plaats de impact van de communicatiecampagne meten, alsook de reacties kennen van de bevolking over deze actie en over bepaalde aspecten van de mobiliteitsproblematiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De reacties van de Brusselaars vormen een interessante aanwijzing voor de aanvaarding van het mobiliteitsbe-

*« Ons statistieken laten zien die aantonen dat 80% van de ondervraagden voorstander zijn, is je reinste manipulatie. Stop dus met nonsens te vertellen in uw statistieken »*

Uittreksels van het forum op [www.autolozezondag.irisnet.be](http://www.autolozezondag.irisnet.be)

leid en de betrokkenheid van burgers bij duurzame mobiliteit. Niet-Brusselaars worden niet geraadpleegd in het onderzoek en dit om diverse redenen, bijvoorbeeld:

- Het gaat niet om een onderzoek van de gezinsmobiliteit.
- Een nationaal onderzoek is ingewikkelder en vergt meer tijd (opstellen van een steekproef, uitwerken van een vragenlijst, ...) en bijgevolg meer middelen (menselijke, financiële, logistieke, ...).

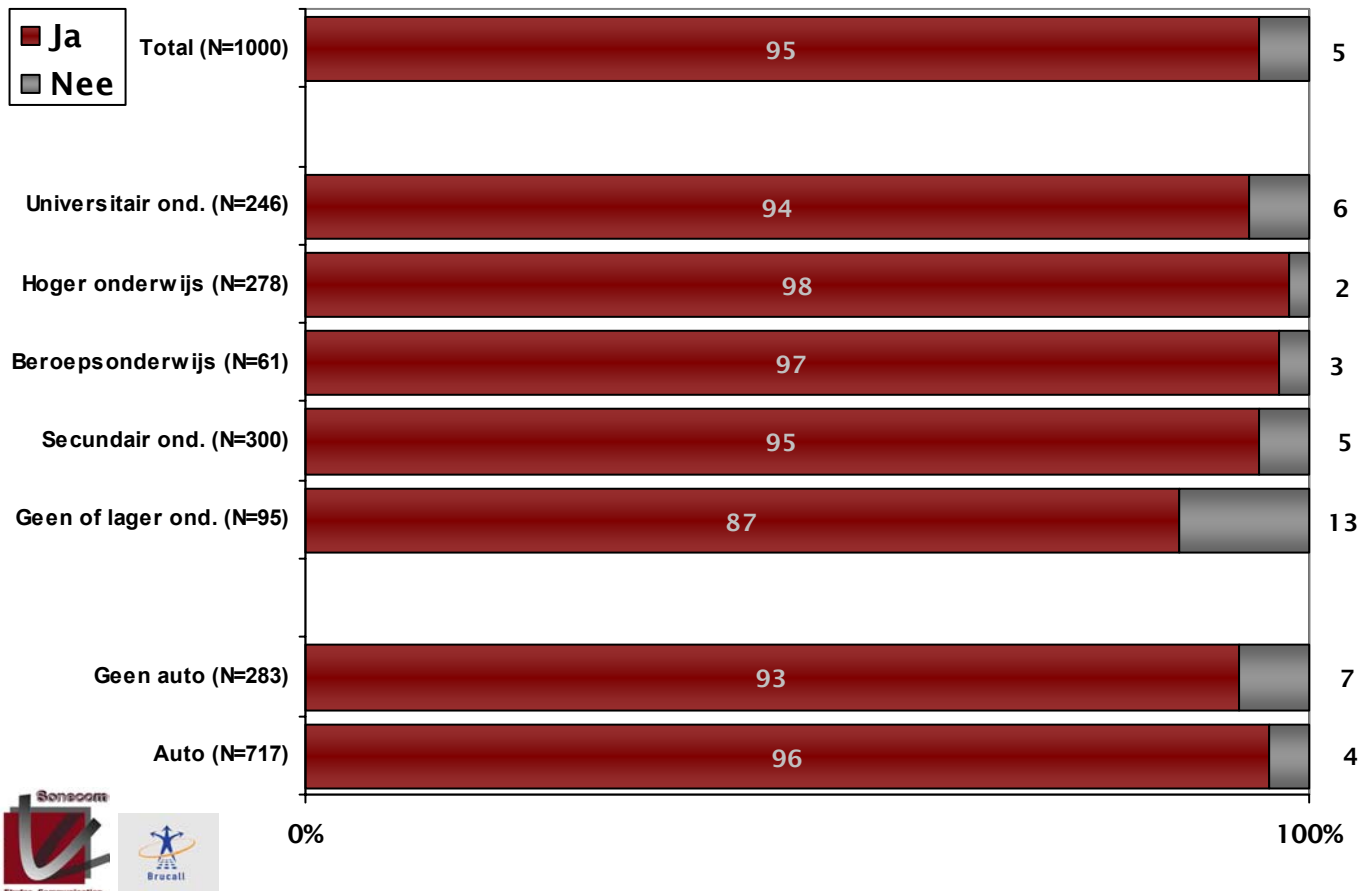
- De actie van de Brusselse Openbare Overheden, gewestelijke en gemeentelijke, richt zich in de eerste plaats op de Brusselaars.

De problemen veroorzaakt door de verplaatsingen van niet-Brusselaars in Brussel gedurende de week worden zeker niet genegeerd, maar we moeten afstappen van het idee dat anderen verantwoordelijk zijn voor de kwalen waaraan Brussel lijdt: 62% van de verplaatsingen van Brusselaars zijn over minder dan 5 km en gebeuren dus binnen het gewest. Enkel Brusselaars zelf kunnen het mobiliteitsgedrag van Brusselaars in Brussel veranderen.

Bij de evaluatie werd de volgende methodologie gebruikt:

1. Telefonisch onderzoek bij 1.205 individuen.
2. Periode: van 19 tot 21 september 2005.
3. Steekproef op basis van statistieken van het NIS over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
4. De theoretische steekproef houdt rekening met quota inzake taal, geslacht, leeftijd en gemeente
5. Gewogen resultaten in functie van de gemeente om de geografische representativiteit van de ingezamelde gegevens te garanderen (kruisen van verschillende variabelen zoals geslacht, leeftijd, gezinssituatie, studieniveau, bezit van een voertuig)
6. De voorgestelde resultaten zijn gebaseerd op 1.000 individuen
7. Foutenmarge: 3,10%

## Horen spreken van de « Autoloze zondag » vóór 18 september?



We kunnen uiteraard enkele cijfers onder de loep nemen. De keuze om bepaalde resultaten te benadrukken is nooit volledig onschuldig en kan soms aanleiding geven tot positieve en negatieve reacties. Een voorbeeld uit de enquête "Autoloze zondag" van 2005 illustreert dit beter.

Met deze vraag kunnen we nagaan of de actie gekend is bij de bevolking. In de lijn "Totaal" zien we dat 50 van de 1.000 ondervraagden (5 % van de Brusselaars), niet wisten dat de Autoloze zondag werd georganiseerd. Dit houdt in dat 950 personen (95 % van de Brusselaars) wel op de hoogte waren. We kunnen nog verder gaan en de resultaten interpreteren per studieniveau.

- Laten we even kijken naar de cijfers "Universitair ond.": 6 % van deze personen (24,6 % van de steekproef) was niet op de hoogte.
- Bij de groep "Geen of lager ond." stellen we vast dat 13

% van deze mensen (10 % van de steekproef en) niet op de hoogte was.

We zouden dus de volgende vaststelling kunnen doen en benadrukken: met 13 % is de categorie "Geen of lager ond." de enige die onder 90 % ligt.

Alles hangt echter af van nuances. In functie van het doel kunnen we onvolkomenheden in de communicatie stigmatiseren of het succes benadrukken. Volgens ons moeten we redelijk blijven en de resultaten relativeren. Het gaat om 13 % van een categorie die 10 % van het totaal weerspiegelt. Dit is het eeuwige probleem van de "halflege of halfvolle fles". Het zou inderdaad betekenisvol zijn om vast te stellen en te benadrukken dat 95 % van de totale bevolking en 87 % van deze categorie burgers op de hoogte was van de actie. Als we het resultaat negatief bekijken, wordt de aandacht gevestigd op een probleem in de communicatie. In ons geval zou dit kunnen leiden tot een maat-

schappelijk debat over de algemene toegang tot informatie, maar hiervoor beschikken we over onvoldoende elementen.

Het is wel zo dat er met bepaalde categorieën personen (gehandicapten, zieken, ouderen, enz. ...) of burgers geen of onvoldoende rekening is gehouden. We willen het belang van de gegevens zeker niet minimaliseren, maar we moeten deze nuanceren, zodat de mensen geen verkeerde conclusies trekken. De gegevens zijn een stimulans om na te denken over concrete oplossingen.

### Tendensen die de enquête heeft aangetoond

De meest interessante studies zijn deze die in de tijd herhaald worden en waarin op regelmatige basis (in dit geval jaarlijks) een onderzoek wordt gevoerd op basis van een identieke methodologie (dezelfde variabelen, referentiebevolking en steekproef). Dit staat toe om tendensen op te sporen, om evoluties te observeren en reacties, gedrags-

of attitudewijzigingen van de doelbevolking aan het licht te brengen. De evaluatie van de Autoloze zondag is een dergelijk kwantitatief onderzoek en wordt sinds 2002 jaarlijks uitgevoerd.

Er zijn een aantal onbetwistbare tendensen, zoals:

1. Na een lichte vooruitgang bij de tweede organisatie is het percentage personen dat op de hoogte is van de actie relatief stabiel gebleven: 91 % in 2002, 94 % in 2003, 97 % in 2004 en 95 % in 2005.
2. Een opmerkelijke vaststelling is dat de informatieoverdracht "van mond op mond" is gestegen van 10 % in 2002 naar 41 % in 2005. Dit bewijst dat de actie vrij bekend is.
3. Het aantal mensen dat voorstander is van de Autoloze zondag bedraagt 90 % in 2005, tegen 76 % in 2002, 85 % in 2003 en een lichte daling naar 80 % in 2004.
4. Bij de tegenstanders vertegenwoordigden de personen ouder dan 45 jaar 49 % in 2002, 38,6 % in 2003, 43 % in 2004 en 35 % in 2005. De spectaculaire daling in 2003 (met 11 %) lijkt een limiet te bereiken. We kunnen uiteraard een aantal hypothesen geven over de redenen voor deze reactie, maar een bijzondere sensibi-

lisering van deze categorie lijkt noodzakelijk.

5. Het aantal personen dat Brussel niet heeft verlaten op deze dag blijft stabiel: 89 % in 2005 tegen 88 % in 2002. Hetzelfde geldt voor personen die zich verplaatsen in Brussel: na een stijging van 54 % in 2002 naar 62 % in 2003, stellen we een stagnatie vast op 63 % in 2005. Hoewel in 2004 55 % van de personen ouder dan 60 jaar thuis bleef, daalde dit in 2005 naar 41 %.
6. Sinds 2002 werd een afname van de vervuiling beschouwd als het belangrijkste voordeel

« Een autoloze zondag is zich een beetje verplaatsen in wat de geluids- en luchtkwaliteit van steden zou kunnen zijn binnen één of twee generaties ».

van de Autoloze zondag. In 2005 was de daling van geluidshinder evenwel het belangrijkste aspect (69 %), vervuiling komt pas op de 3<sup>e</sup> plaats en ligt op hetzelfde niveau als convivialiteit (51%).

7. Bij verplaatsingen in Brussel halen verplaatsingen te voet ieder jaar het hoogste percentage (68 % in 2005), vóór verplaatsingen met het openbaar vervoer (35 %) en de fiets (25 %). Met uitzondering van verplaatsingen te voet (van 51% in 2003 naar 62 % in 2004 en 68 % in 2005) zijn de percentages van de verschillende vervoerswijzen niet veel veranderd van jaar tot jaar.

8. Het percentage burgers dat mobiliteitsproblemen door het gebruik van auto's als zorgwekkend beschouwt, varieert in functie van het studieniveau. Deze vaststelling houdt verband met de bovenvernoemde toegang tot informatie, verplaatsingswijzen en -gewoonten, het belang van de auto in het alledaagse leven, ... Om deze redenen kunnen we geen conclusies trekken uit deze cijfers, ook al omdat er verschillen bestaan in functie van de leeftijd, gezinnen met of zonder kinderen (de krui-



sing van de resultaten met deze verschillende variabelen gebeurde voor het eerst in 2005). Eén ding is zeker: het totale percentage van deze personen schommelt sinds 2002 rond 80 % en is vrij stabiel.

9. Het percentage voorstanders voor een herhaling van de actie is van 78 % in 2002 naar 87 % in 2005 gestegen.
10. Sinds 2002 lijkt de Autoloze zondag door meer dan 35 tot 40 % van de burgers niet te worden gezien als een pedagogische dag rond duurzame mobiliteit of een aanmoediging om na te denken over de dagelijkse mobiliteit.

### Conclusie

Bij het lezen van de verschillende commentaren op fora of bij interviews valt één zeer zorgwekkende

zaak op: veel voor- en tegenstanders geven blijk van egoïsme in de wijze waarop ze hun mobiliteit in het algemeen en de Autoloze zondag in het bijzonder beschouwen. Keuzevrijheid, ook op het vlak van mobiliteit, valt weliswaar niet te betwisten, maar dit geeft weinig blijk van onze verantwoordelijkheid ten opzichte van de maatschappij waarin we leven. Het is belangrijk om hierbij stil te staan en erover na te denken. Mobiliteit wordt immers beschouwd als één van de belangrijkste elementen van stedelijk welzijn. Als bewijs hiervan benadrukken we dat zowel de mensen die zich verplaatst hebben tijdens de Autoloze zondag als de mensen die thuis zijn gebleven veel belang hechten aan de vermindering van geluidsoverlast en convivialiteit (cf. 6).

Er wordt minder gesproken over de **Week van de Mobiliteit**. Deze is fundamenteel bij de sensibilisering

over transport en mobiliteit enerzijds en een gedragswijziging anderzijds, en zet aan om na te denken over de rol die iedereen speelt als actor van de eigen mobiliteit.

Door onderzoek naar concrete oplossingen voor stedelijke mobi-

veel mensen doet reageren, die het debat levend houdt en die de mobiliteitsthematiek in de geest van de mensen houdt.

Een autoloze zondag is zich een beetje verplaatsen in wat de geluids- en luchtkwaliteit van steden

zou kunnen zijn binnen één of twee generaties. Om dit te bereiken moet de openbare ruimte anders worden ingericht, zijn mobiliteitsplannen (gewestelijke en gemeentelijke) nodig, moeten reglementaire maatregelen, politieke keuzen en beslissingen worden genomen die niet altijd populair zijn en dringen di-



## UN DIMANCHE SANS VOITURE! EEN AUTOLOZE ZONDAG!

teitsproblemen te stimuleren biedt de Week van de Mobiliteit mogelijkheden aan initiatieven die nieuwe ideeën rond mobiliteit testen, soms op lokaal niveau, om hun werking te evalueren en eventueel ter beschikking te stellen van iedereen.

De vermindering van het verkeer gedurende één dag is een belangrijke doelstelling van de actie, maar slechts een instrument ten voordele van de hoofduitdaging, namelijk het sensibiliseren van de bevolking rond de problematiek van stedelijke mobiliteit. Het hoofddoel blijft echter mensen laten inzien dat een verandering van verplaatsingsgewoontes noodzakelijk is. Niettemin biedt de Autoloze zondag een unieke gelegenheid voor de bevolking om de stad te herontdekken.

De Autoloze zondag kan overkomen als een maatregel die teveel gericht is op één evenement, maar toch is het een positieve actie, waarvoor veel media-aandacht bestaat, die

verse beperkingen zich op (kost van voertuigen, brandstof,...). Een positieve aanpak van de problematiek zorgt ook voor informatie en sensibilisering. Het gaat vooral om een mentaliteitswijziging, een verandering van het individuele gedrag. Het ultieme doel van dit soort acties is pedagogisch werk verrichten, actief bewustzijn creëren, niet beschuldigen, maar op een positieve manier aanzetten tot gedragswijziging door reflectie te stimuleren, zelfs via een feestelijke aanpak. We moeten nadenken over de manier waarop we onze transportnoden lenigen en over de impact van onze keuze op de levenskwaliteit, ... zonder de economische verplichtingen en keuzevrijheid uit het oog te verliezen.

We staan slechts aan het begin en zullen in de toekomst onze mobiliteit fundamenteel moeten herzien.

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



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

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

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	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	kopdekamp@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	pibert@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 Cannière Anne	St-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.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@watboisfort.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

*Voor U gelezen...***Door Erik Caelen (VSGB)**

De regelgeving, en zeker de verkeersreglementering, wordt alsmaar complexer. Voor de terreinmensen is het een hele klus om de hele reglementering op de voet te blijven opvolgen. Vooral de meer specifieke regels, zoals de bepalingen over het vrachtvervoer (vrachtwagens) en het personenvervoer (autobussen en autocars), zorgen voor heel wat gefronste wenkbrauwen bij de eerstelijns politiediensten.

Gelukkig ligt nu de nieuwe editie van het handboek "Wees wegwijs – rijbewijs C+D" in de boekenrekken. Dit boek, dat oorspronkelijk bedoeld is voor de leerlingen van de rijsscholen die een rijbewijs C of D willen behalen, is eveneens bruikbaar voor de verkeersdiensten (lokale politie en gemeentebestuur). Op een eenvoudige wijze worden immers de basisregels van het vrachtvervoer en het personenvervoer met autocars/bussen uit de doeken gedaan.

Het handboek is opgedeeld in acht hoofdstukken. In het eerste deel worden de definities uit het verkeersreglement die betrekking hebben op de vrachtwagens en autobussen / autocars uiteengezet. Het tweede hoofdstukje legt zich toe op de specifieke rijbewijzen die nodig zijn om deze voertuigen te mogen besturen. Hoofdstukje drie handelt over de staat, de toebehoren en de uitrusting van vrachtwagens en autocars.

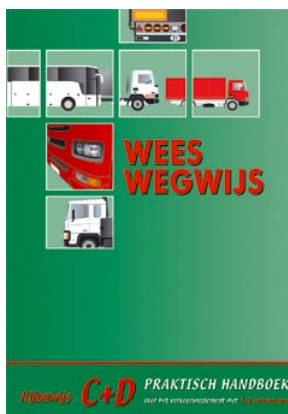
De verkeersregels die specifiek van toepassing zijn voor het zwaar vervoer en een korte samenvatting van de algemene regels worden besproken in het vierde hoofdstuk. In het vijfde hoofdstuk wordt het accent gelegd op de lading van de voertuigen terwijl in het zesde hoofdstukje de rij- en rusttijden evenals

het gebruik van de tachygraaf in de verf worden gezet. Het voorlaatste hoofdstuk heeft het over het milieu en, tot slot, passeren de technische eisen, het onderhoud en de werking van de onderdelen van het voertuig de revue in het laatste hoofdstuk.

Dit handboek is dus een ideaal naslagwerk voor de terreinmensen die snel een antwoord willen krijgen over bepaalde regels. Maar dit werk is eveneens interessant als eerste kennismaking met de wereld van het vracht- en personenvervoer voor de personen die zich in deze materie verder willen specialiseren.

Het handboek kost ongeveer € 10 (afhankelijk van het aantal bestelde exemplaren).

"Wees Wegwijs – Praktisch handboek Rijbewijs C+D", uitg. Wees Wegwijs (nv), Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder, tel.: 011/45.29.15, e-mail [info@weeswegwijs.be](mailto:info@weeswegwijs.be). Web: [www.weeswegwijs.be](http://www.weeswegwijs.be)



## Verkeersveiligheidsopvoeding

# De lokale coördinatiecommissies Brussel - Elsene

Door Barbara Decupere (VSGB)

We stellen u voor om in enkele nummers van de Mobiliteitsgids de resultaten uiteen te zetten van de verschillende coördinatiecommissies, transversale vergaderingen over het thema van verkeersveiligheid die in de loop van 2005 zijn georganiseerd tussen de verschillende gemeentediensten en politiezones.

Deze commissies zijn door het Gewest in het leven geroepen na de aanbevelingen van de staten generaal van de verkeersveiligheid. Het doel was om een inventaris op te maken van de bestaande acties in de lagere scholen, in de gemeenten, de verenigingen en de politiezones, om de initiatieven te coördineren in overleg met alle betrokken actoren om zo de aangeboden diensten te harmoniseren en om opleidingsaanvragen te behandelen.

Deze commissies zijn opgericht per politiezone en zijn samengesteld uit de verantwoordelijke van de dienst preventie van de politiezone, de mobiliteitsadviseurs, de gemeenteambtenaren van de dienst Onderwijs, van de dienst PVP en Buitenschoolse Kinderopvang, de leden van de gewestelijke impulsceel, een vertegenwoordiger van het kabinet van de Minister bevoegd voor Mobiliteit, een vertegenwoordiger van de mobiliteitsceel van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

kunnen werken, met een lange termijnvisie en een gelijke toegang tot informatie en instrumenten voor kinderen van alle onderwijsnetten van de twee taalregimes en met respect voor alle bijzonderheden en oriëntaties van iedere commissie.

Het Gewest heeft een subsidie van 25.000€ ter beschikking gesteld van iedere commissie om één of meerdere projecten te realiseren. De criteria voor de aanvaarding van projecten waren de volgende:

- Belang van het project voor alle scholen gelegen in de gemeenten van de desbetreffende zone
- Deelname van het grootst mogelijk aantal actoren in lokale commissies
- Bijzonder belang voor de veiligheid van zwakke weggebruikers
- Lange termijnvisie en duurzaamheid van de actie met toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden
- Originaliteit van het project

In dit eerste artikel stellen we de verschillende projecten en acties voor die de actoren van de commissie Brussel / Elsene hebben ingediend na het toekennen van dit bedrag van 25.000€.

### Overzicht van de evolutie tot op heden ...

De politiezone Brussel – Elsene beschikt over een preventiedienst onder de naam « Verkeerspark ». Deze dienst is reeds enkele jaren actief in Nederlandstalige en Franstalige lagere scholen en biedt theoretische en praktische lessen aan over verkeersveiligheid. Hierbij wordt een mobiel verkeers- en vaardigheidsplein gebruikt. Een fiche van 'goede praktijken' in de katern van de mobiliteitsgids nr. 4 « het onderwijs inzake verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest » geeft in detail de uitgevoerde activiteiten weer.

Bepaalde gemeentediensten werken ook acties uit die kinderen de gelegenheid bieden om een betere kennis te verwerven over de goede reflexen op de weg.

We moeten in het achterhoofd houden dat de tendens 'alles met de auto' moet worden veranderd. Veel initiatieven en ideeën willen ook in de eerste plaats onze gewoonten veranderen. We gaan allemaal akkoord met de stelling dat de auto een veiligheidsgevoel geeft, maar één van de nadelen is dat het kind zich niet langer bewust is van het gevolgde traject en



Een vast verkeerspark, weldra werkelijkheid in de zone Brussel-Elsene (Bron: politiezone Brussel-Elsene)

Per politiezone en commissie zijn in de loop van het jaar een aantal vergaderingen georganiseerd. Dit biedt het Gewest de mogelijkheid om een algemeen beeld te schetsen van de situatie.

Deze commissies zullen in de komende jaren efficiënter

niet meer de mogelijkheid heeft om de gevaren van het verkeer aan te leren. Deze omgeving is onbekend en dus gevaarlijk terrein geworden. Het kind heeft in deze context niet langer de mogelijkheid om verantwoordelijk voor de eigen verplaatsingen en zelfstandig te worden.

Deze initiatieven zijn ook opgenomen in de katern. We komen er dus niet op terug in dit artikel, maar nodigen u uit om deze in detail te ontdekken op het volgende adres: <http://www.avcb.be/serv/0504cahier.pdf>

**De verschillende actoren van de commissie stellen het volgende voor in 2006 ...**

1. *Vast verkeerspark + opleidingscentrum voor preventie- en veiligheidspersoneel*

De cel 'verkeerspark' van de politiezone wil een vast verkeersplein aanleggen in een gebouw van de Stad Brussel waarin zich een verdieping bevindt met de vereiste oppervlakte. Het gebouw ligt in Haren, in de Arthur Maes straat en heeft een oppervlakte van 1000 m<sup>2</sup>.

Het is niet de bedoeling om het mobiele park te vervangen door het vaste park. De twee activiteiten zullen parallel werken, ze zijn complementair en op deze manier zal een maximum aantal scholen van deze leerform gebruik kunnen maken.

In dit gebouw wil de dienst een volledige theoretische en praktische animatiedag organiseren, met ook een proef op de rijweg.

Het park wordt tussen 25 mei en 8 juni 2006 geopend.

De cel denkt ook dat deze ruimte een interessante ruimte is om een opleidingscentrum voor preventie- en veiligheidspersoneel onder te brengen. Dit preventie- en veiligheidspersoneel (PVP) beveiligd de schoolomgevingen, helpt kinderen oversteken bij scholen of bij wandelingen, begeleidt groepen kinderen met de fiets en werkt acties uit over veiligheid in samenwerking met de politie. Dit personeel ontvangt een opleiding rond verkeersveiligheid en andere reglementeringen.

2. *Vormingsproject voor verplaatsingen, voor de straat als sociale plaats, voor verkeersveiligheid en mobiliteit*

## • Inleiding

De dienst onderwijs en de dienst van Preventie- en Veiligheidspersoneel (gemeentelijk PVP) van de gemeente Elsene stellen een project voor in samenwerking met een aantal verenigingen. De **Map-mobile** is

een instrument om de weg naar school te tekenen. De gemeentelijke dienst voor cartografie stelt een aantal kaarten ter beschikking en het Belgisch instituut voor verkeersveiligheid (BIVV) biedt een aantal didactische en pedagogische instrumenten aan.

Rekening houdend met de ervaring van de « week van de mobiliteit », die een aantal eenvoudige middelen heeft opgeworpen om de veiligheid rond scholen te verbeteren en die het belang aantoont van een diagnose van de toegankelijkheid van de school, stelt de gemeente Elsene een pedagogisch en educatief actieprogramma voor rond verkeersveiligheid. Bij dit programma zijn zowel de schoolgemeenschap als de gezinnen betrokken.

Naast het aanleren van een betere veiligheid op de weg naar school, biedt het project eveneens de mogelijkheid om een nauwkeurig instrument uit te werken dat gebruikt

kan worden bij concrete verbeteringsacties van de veiligheid en mobiliteit van leerlingen op de weg naar school, zoals een voetgangerspool, fietspool, carpool.

## • Doelpubliek

Het programma wil gedurende het project (6 maanden) 10 klassen van het 4<sup>e</sup> of 5<sup>e</sup> leerjaar ondersteunen en opvolgen in de gemeente Elsene, waaronder minimaal één Nederlandstalige klas en 3 klassen in het vrije net.

Naast het pedagogische luik kadert dit project in een les wereldoriëntatie, aangezien er ook sprake is van kaartlezen en het tekenen van een traject tussen de woning en school op een kaart. Dit laatste is vooral bedoeld om een precieze diagnose te maken van het mobiliteitsprofiel van de klas.

## • Methodologie en inhoud van het pedagogische dossier

Dit zal praktische informatie bevatten voor het uitwerken van een project in scholen. In een tweede luik bevat het dossier de informatie die leerkrachten en leerlingen kunnen gebruiken en die handelt over de Ver-



keersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het bijzonder over de veiligheid op de weg naar school, de beschikbare middelen om de kennis van leerlingen over deze thematiek te verbeteren.

De leerkracht ontvangt een pedagogisch dossier van het project en kan indien nodig ondersteuning vragen bij één van de activiteiten.

Om scholen te mobiliseren wordt een oproep voor kandidatuurstelling met een inschrijfformulier naar alle scholen in Elsene (gemeentelijk, vrij en Nederlandstalig net) verstuurd.

Bij activiteit 1 is er een ontmoeting tussen de animator en de leerkracht om de ins en outs van het project uit te leggen.

#### Activiteit 1:

In de klas, inleiding op de problematiek van verkeersveiligheid en mobiliteit.

Op de weg of thuis, met behulp van de ouders, overzicht van het individuele traject op een aangepaste kaart, transportmiddelen en zwarte punten.

#### Activiteit 2:

In de klas, samenvoegen van individuele kaarten op een grote kaart. De meest voorkomende zwarte punten worden overgenomen.

#### Activiteit 3:

Organisatie van een terreinbezoek met behulp van het preventie- en veiligheidspersoneel, zodat leerlingen leren hoe ze zich in deze zones moeten gedragen en hoe ze zich beter en veiliger kunnen verplaatsen.

#### Activiteit 4:

De leerlingen stellen, met behulp van de leerkracht, hun werk voor aan de gemeente en de bevoegde overheden. Ze kunnen hun kaart presenteren en een aantal leerlingen beschrijven het traject van thuis naar school en voorbij welke plaatsen ze alleen komen als ze te voet of met de fiets naar school gaan. Hierbij worden ook suggesties en voorstellen voor aanpassingen gedaan.

#### Slotwoord

Met dergelijke projecten zijn wij ervan overtuigd dat leerlingen meer aandacht zullen besteden aan hun omgeving als ze zich op de weg begeven en dat ze zo de goede reflexen zullen aanleren.

Ze worden ook gesensibiliseerd rond de problemen bij verplaatsingen in het algemeen en in het bijzonder tussen de woning en school en gaan beseffen dat er ook andere vervoersmiddelen bestaan dan de auto.

Contact : barbara.decupere@avcb-vsgeb.be

## Fietsdiefstallen: stand van zaken in Brussel

Door **Jean-Michel Reniers (VSGB)**, op basis van een studie uitgevoerd door **L. Coveliers (Pro Velo)**

### 1. Analyse van fietsdiefstallen in Brussel en hun gevolgen

#### 1.1. Kwantitatieve analyse

Het is zeer moeilijk om gedetailleerde cijfers te vinden over het aantal fietsdiefstallen in Belgische steden of Brusselse Gemeenten. Naar schatting geeft meer dan de helft van de fietsers een fietsdief-

stal niet aan. Een enquête in Leuven heeft aangetoond dat slechts 27% van de ondervraagden bereid is om een fietsdiefstal aan te geven. In Brussel kunnen we stellen dat slechts 1 fietser op 3 of 4 een aangifte zal doen. Hoewel het jaarlijkse aantal aangiften voor heel België schommelt rond 30.000 - 32.000 (Vlaanderen is goed voor meer dan 95% van dit aantal), tonen de cijfers van de federale politie toch een stijging van het aantal fietsdiefstallen in Brussel.

Op basis van deze tabel kunnen we schatten dat het jaarlijks aantal fietsdiefstallen in Brussel schommelt tussen **2.500 en 3.000**. Met een dagelijks aantal fietsers van **10-15.000**, is er dus jaarlijks een kans van **20-30%** dat je fiets wordt gestolen.

#### 1.2. Het slot in vraag gesteld

Vooral beginnende fietsers zijn het slachtoffer van diefstal, omdat ze onvoldoende voorzorgen nemen. Een spiraalslot (kabel) wordt in 5

### Aantal aangiften van fietsdiefstal in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Année		Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sep	Oct	Nov	Déc	Total
2000	Sans violence	21	37	48	44	61	69	47	66	77	76	45	25	616
	Avec violence	1	3	2	5	7	6	5	8	6	6	2	1	52
2001	Sans violence	25	34	44	31	66	69	64	58	52	82	66	39	630
	Avec violence	2	2	1	4	3	8	7	1	4	5	1	2	40
2002	Sans violence	46	27	29	45	50	97	80	112	110	79	77	57	809
	Avec violence				1				4	3		2		10
2003	Sans violence	46	33	43	51	64	71	83	121	167	84	55	34	852
	Avec violence					7	5	7	2	4	2	1		28

Bron: [www.polfed.be](http://www.polfed.be): Criminaliteitsstatistieken politie

seconden doorgeknijpt met een goed geslepen tang. Een analyse van geparkeerde fietsen in Brussel toont aan dat minder dan 50% van de fietsers een goed U-slot gebruikt. Een Frans onderzoek gecoördineerd door FUBicy (Federatie van Fietsgebruikers - feb. 03) toont aan dat minder dan 5% van de gestolen fietsen met dit type slot was vastgemaakt.

### 1.3. De fietsparking

De concentratie van het woongebied in Brussel (nieuwe appartementsgebouwen) zou ervoor kunnen zorgen dat het stallen van fietsen thuis binnenkort een groot probleem wordt. Dit is bijvoorbeeld reeds het geval in Parijs, waar het tekort aan beveiligde parkings in grote gebouwen een belangrijke rem vormt op de ontwikkeling van de fiets. De Franse studie van FUBicy toont immers aan dat **50 % van de fietsdiefstallen gebeuren in private plaatsen**, waar de dief meer tijd heeft om een slot open te maken zonder het risico te lopen om gestoord te worden. Als er op de gang geen vast punt is om de fiets vast te maken, kan deze eenvoudig worden meegenomen. De dief kan vervolgens in alle rust thuis het slot doorknippen. De wetgeving inzake milieuvergunningen verschaft geen duidelijkheid inzake fietsstallingen en wordt niet nageleefd en weinig gecontroleerd. De milieuvergunningen vermelden het aantal plaatsen dat dient te worden geplaatst, maar bevatten geen enkele kwaliteitsnorm voor fietsparkings. De Minister van Binnenlandse Zaken beveelt evenwel het gebruik aan van fietsstallingen waarmee het kader en voorwiel kan worden vastgemaakt. Uit deze situatie vloeit voort dat de fietsparkings van het type « wielklem » het meest geplaatst worden, maar deze bieden geen optimale oplossing tegen diefstal. Fietsers hebben bijgevolg de gewoonte aangenomen om hun fiets vast te maken zonder gebruik te maken van de « wielklem ». Het plaatsen van veiligere en beveiligde

ligde fietsstallingen zou veel mensen aanzetten tot het gebruik van de fiets.

*« Naast onveiligheid op de weg is fietsdiefstal een tweede rem geworden op fietsen in Brussel ».*

### 1.4 Besluit

**Naast onveiligheid op de weg is fietsdiefstal een tweede rem geworden op fietsen in**

**Brussel.** Een Franse studie toont aan dat **20 % van de bestolen fietsers geen nieuwe fiets koopt.** Dit percentage ligt zeker hoger aan de universiteiten (VUB, ULB), terwijl juist deze bevolkingsgroep het gemakkelijkst op de fiets te krijgen is.

Het probleem van fietsdiefstallen remt ook het fietsverkeer van kinderen naar lagere scholen. In de meeste scholen zijn er enkel wielklemmen, zodat de fiets niet correct kan worden gesloten. De fietsparkings liggen bovendien vaak naast de weg, in het zicht van dieven. Tot slot kunnen we moeilijk aan een kind vragen om een zwaar slot mee te dragen en is een kind zich vaak niet bewust van het gevaar op diefstal.

### 2. Enkele pistes om een actieplan tegen fietsdiefstal op te starten in Brussel

1) *Sensibiliseren van de verschillende actoren*

### Het Gentse voorbeeld

Gent heeft een actieplan tegen fietsdiefstal ingevoerd met een fietsenparking en diefstalpreventie. De kans dat je fiets in Gent wordt gestolen is bijgevolg 3 of 4 keer kleiner geworden in vergelijking met het nationale gemiddelde. Het actieplan tegen fietsdiefstallen in Gent bevat 4 belangrijke punten:

1. De massale plaatsing van goede fietsstallingen die het mogelijk maken om het kader en voorwiel van de fiets vast te maken. 6000 veilige plaatsen zijn reeds ingericht. De Gentenaars kunnen ook zelf plaatsen voorstellen waar zij een dergelijke parking wensen.
2. Gent promoot het gebruik van goede sloten en de goede manier om een fiets te sluiten.
3. Gent organiseert een graveerdienst voor een nationaal nummer op het fietskader, zodat deze herkenbaar worden. Deze dienst is beschikbaar bij het Fietsendepot van Kattenberg op maandag, woensdag en donderdag van 13.00 tot 16.00 en op dinsdag van 13.00 tot 18.00. Tussen 1995 en 2002 zijn 36.604 fietsen gegraveerd, ongeveer 5000 per jaar.
4. Een fietspatrouille gaat op zoek naar achtergelaten, hinderlijke fietsen of fietswrakken. Op deze fiets wordt een etiket aangebracht met het verzoek aan de eigenaars om de fietsen te verplaatsen.

Als dit niet gebeurt, wordt de fiets naar het Fietsendepot gebracht. Zo worden gestolen fietsen en wrakken van de straten verwijderd. Maandelijks worden zo meer dan 200 achtergelaten fietsen verzameld. Als de eigenaar binnen de drie maanden zijn fiets niet opeist wordt deze verkocht of naar een fietsatelier gebracht. In 2002 hebben 154 fietsers er hun fiets teruggevonden. Dit komt overeen met slechts 5% van de verwijderde fietsen.

In 2000 bedroeg het modale aandeel van de fiets 12,7%. Een fietser heeft tussen 7 en 11 % kans om gedurende het jaar zijn fiets kwijt te raken.

Een dagelijkse fietser in Gent heeft bijgevolg twee keer minder kans om het slachtoffer te worden van fietsdiefstal dan een dagelijkse fietser in Brussel.

Voor meer informatie, zie [www.gent.be/gent/verkeer/gentfietst/diefstal.htm](http://www.gent.be/gent/verkeer/gentfietst/diefstal.htm)

Register van diefstalaangiften in Gent (230.000 inwoners).

Jaar	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Aantal	1.289	1.232	1.411	1.697	1.870	1.631	1.554	1.462	1.558

Het feit dat het aantal fietsers jaarlijks daalt met meer dan 500 omdat hun fiets wordt gestolen vormt een reëel probleem voor het Brusselse fietsbeleid. De gemeenten, het gewest en de politiezones moeten de strijd tegen fietsdiefstallen als een prioriteit beschouwen. De fietsverenigingen moeten hun inspanningen coördineren om deze sensibilisering mogelijk te maken. Het Fietsplan 2005-2009 moet financiële en menselijke middelen ter beschikking stellen om de strijd tegen fietsdiefstallen te coördineren.

Een andere prioriteit is de oprichting van een Brussels Fietsendepot, naar het Gentse voorbeeld.

### 2) Sensibilisering rond fietsdiefstallen en graveren

Placeovelo heeft reeds enkele honderden promotiekaartjes verspreid waarin wordt uitgelegd hoe de fiets dient te worden vastgemaakt en die fietsers aansporen om een goed slot te gebruiken. De kaartjes zijn goedkoop en eenvoudig te produceren. GRACQ, Fietsersbond, Placeovelo, EUCG, Vélocampus kunnen dit gebruiken op promotiemateriaal.

Het doel is om fietshandelaars te helpen om kopers te sensibiliseren rond fietsdiefstal en over het graveren van een belangrijk aantal fietsen. Om de strijd aan te binden tegen fietsdiefstallen in Brussel biedt Pro Velo op aanvraag een graveerdienst aan van maandag tot vrijdag (behalve woensdagnamiddag) voor de symbolische prijs van 1 euro. Deze dienst vindt plaats aan het Huis van de Fietsers. Deze dienst staat na aanvraag open voor alle Brusselse fietsers, van 10u tot 18u.

De sensibilisering voor de aankoop van een goed slot moet de belangrijkste boodschap zijn. Pro Velo heeft kaarten gemaakt voor Brusselse fietshandelaars waarop staat beschreven hoe een fiets correct wordt gesloten. De fietshandelaars staan op de eerste lijn voor deze sensibilisering en moeten alle nuttige instrumenten krijgen om hun klanten te overtuigen.

Pro Velo geeft ook informatie tegen fietsdiefstallen op de website in de rubriek "Met de fiets naar het werk" <http://www.provelo.org/indexNL.htm>.

## Fietsdienst van de Directie Vervoerbeleid

De belangenverenigingen van fietsers (GRACQ, Fietsersbond, EUCG) staan regelmatig in contact met de Fietsdienst en gemeentebesturen. U kunt contact opnemen met deze verenigingen voor uw suggesties rond aanpassingen. Als u geen antwoord krijgt op uw vragen, kunt u zich wenden tot de Gewestelijke Fietsdienst ::

- **Internet:** <http://www.velo.irisnet.be>
- **E-mail:** [infovelo@mrbc.irisnet.be](mailto:infovelo@mrbc.irisnet.be)
- **Adres:**

Fietsdienst  
Directie Vervoerbeleid Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
Noordstation  
Vooruitgangsstraat 80 (bus 1)  
1035 Brussel

Bij grote evenementen die veel fietsers aantrekken (autoloze zondag, fietsfeest Dring Dring) is het belangrijk om mobiele fietsparkings in te richten en tegelijk aan preventie te doen. Als fietsers geen plaats hebben waar ze hun fiets kunnen vastmaken, lopen ze het risico dat hun fiets wordt gestolen door onoplettendheid.

### 3) Fietsparkeerbeleid

Er moet een echte strategie worden uitgedacht om goede fietsparkings in Brussel te veralgemenen. De verenigingen van fietsers moeten gemeenten aanzetten om een model van fietsparking te gebruiken dat overeenkomt met de omgekeerde U van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In iedere gemeente moet een budget "fietsparking" begroot worden. Verder moet een lijst opgesteld worden van alle plaatsen waar fietsparkings nodig zijn. Dit is een opdracht voor de verenigingen van fietsers. Fietsers weten immers zelf het best waar fietsparkings nodig zijn. Alleen al voor de Vijfhoek en de Europese wijk is een lijst met meer dan 300 U's overgemaakt aan de fietscommissie van Brussel Stad.

Het parkeerprobleem in private plaatsen (appartementengebouwen, bedrijven) is complexer en moet geregeld worden rekening houdend met de GSV en striktere regels van de milieuvergunning (openbare parkings).

Bij (grote) supermarkten moeten de gemeenten en het BIM normen vastleggen voor fietsparkings door middel van milieuvergunningen. Deze normen moeten dwingender zijn dan een eenvoudige vermelding in de vergunning die als volgt luidt: "10 fietsplaatsen zijn aanbevolen".

### 4) Gegevens over fietsdiefstallen

Tot slot komen we even terug op de gegevens over het aantal aangiften van fietsdiefstallen in Brussel. Het is belangrijk dat we het aantal teruggevonden en teruggegeven fietsen door de politie, het aantal gevonden fietsen, enz. kennen. De politiezones moeten per zone een "fietsverantwoordelijke" aanduiden die de gegevens verzamelt (aantal aangiften, aantal teruggevonden fietsen, aantal fietsen teruggegeven aan de eigenaar, enz.). Een volledig onderzoek over de diefstallen en de parkings zou ook zeer nuttig zijn om inlichtingen in te winnen die nodig zijn in de strijd tegen fietsdiefstallen. Bij Dring Dring 2005 heeft het BUV in de jaarlijkse enquête een aantal vragen opgenomen over fietsdiefstal. Een Internetenquête behoort eveneens tot de mogelijkheden.

### 5) Depot voor gevonden fietsen?

Fietsers moeten kunnen weten waar ze hun fiets eventueel kunnen terugvinden. Op korte termijn zou een samenwerking met bestaande structuren, zoals Cyclo (fietsatelier in het centrum van Brussel), een

goede oplossing zijn om gevonden fietsen of fietswrakken, die de Brusselse Politie of de wegendiensten van de Stad Brussel niet kan identificeren, onder te brengen. In de toekomst moet een gewestelijke cel voor het beheer van fietsparings en preventie van fietsdiefstal de fietsen moeten centraliseren. Dit kan gebeuren dankzij de oprichting van het Brussels Fietsendepot.

#### 6) Preventie tegen de aankoop van een gestolen fiets

De markten voor tweedehandsfietsen moeten beveiligd worden door een type verkoopcontract te verspreiden voor tweedehandsfietsen waarin de koper alle gegevens

vindt van de verkoper en waarin de verkoper officieel verklaart dat hij geen gestolen fiets doorverkoopt. Dit contract is verspreid op de beurs voor tweedehandsfietsen georganiseerd naar aanleiding van het Dring Dring fietsfeest.

De jaarlijkse organisatie van een aantal beurzen voor tweedehandsfietsen met een systeem van depot – verkoop (zoals bij Dring Dring) kan waarborgen bieden aan fietsbeurzen inzake kwaliteit en veiligheid. Bij dergelijke beurzen kan ook een graveerdienst en technische controle voor fietsen worden georganiseerd. Op deze manier wordt de verkoop van fietsen en fietsmateriaal (babystoeltjes, kinderfietsen,

goedkope fietsen, enz.) gestimuleerd. In Zwitserland centraliseert IG Velo de fietsbeurzen. Jaarlijks worden er bijna 15.000 fietsen verhandeld op een honderdtal beurzen voor tweedehandsfietsen! Veel Franse fietsorganisaties organiseren ook dergelijke beurzen. De opbrengsten hiervan vormen een niet onbelangrijk deel van de werkingsmiddelen.

**Contact** : l.coveliers@provelo.org

## Tijdelijke politieverordeningen: overdreven snelheid van de Wetgever

Door Vincent Ramelot (VSGB)

De Kamers hebben onlangs, in bijna algemene onverschilligheid en zonder de kwestie grondig te bespreken, een wijziging van de Nieuwe Gemeentewet aangenomen: de wet van 12 januari 2006 tot wijziging van de Nieuwe Gemeentewet wat betreft de bevoegdheid voor tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer<sup>1</sup>. Deze wet is niet revolutionair, maar wijzigt niettemin alle bevoegdheden van de gemeenteraad en het college van burgemeester en schepenen inzake bestuurlijke politie. Deze wijziging kan ook kwalijke gevolgen hebben voor een aantal vaak voorkomende situaties ...

### De wettekst

De aangenomen wet is zeer kort en telt slechts twee artikelen met een materiële inhoud:

- In de Nieuwe Gemeentewet wordt een artikel 130bis ingevoegd, luidende « *Het college van burgemeester en schepenen is bevoegd voor de tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer* »;
- Het tweede artikel vult artikel 119, lid 1 van de Nieuwe Gemeentewet als volgt aan: « *met uitzondering van de tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer bedoeld in artikel 130bis* ».

De wet zorgt dus voor een bevoegdheidsverschuiving tussen de gemeenteraad en het college van burgemeester en schepenen inzake tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer.

### De tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer

Iedereen kent de aanvullende reglementen over de openbare wegen (of aanvullende reglementen op het wegverkeer) en de politieverordeningen (doorgaans politiereglementen genoemd); de politiebepalingen hebben ook nauwelijks nog geheimen<sup>2</sup>. De « tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer » zijn wellicht minder goed gekend.

We moeten herhalen dat de aanvullende reglementen over de openbare wegen enkel kunnen worden aangenomen om blijvende of periodieke toestanden te regelen (artikel 10 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer en artikel 135, § 2, lid 2, 1°, van de Nieuwe Gemeentewet). Indien de toestand niet blijvend of periodiek is, kan deze niet het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement, maar moet de gemeenteraad een politieverordening aannemen<sup>3</sup>.

Dit type toestand is eenvoudig uit te leggen met een voorbeeld: de autoloze zondag is een evenement dat niet blijvend of periodiek is. Het wegverkeer wordt bijgevolg gereguleerd met een politieverordening van de gemeenteraad.

Een ander type toestand kan wel aanleiding geven tot een tijdelijke politieverordening: de politieverordeningen aangenomen om een reglementering te testen, indien de gemeentelijke overheid een blijvende reglementering betreffende het wegverkeer wil instellen, maar vooraf het ontwerp wil testen met een tijdelijke

1. De tekst aangenomen door de Kamer (de Senaat heeft zich niet uitgesproken) is op 12 januari afgekondigd, maar nog niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

2. En als er nog onduidelijkheden zouden zijn, verwijzen we naar onze studie « De politiebevoegdheden van de burgemeester », <http://www.vsgb.be>, rubriek *politie*.

3. Of indien de wettelijke voorwaarden van artikel 134 van de Nieuwe Gemeentewet aanwezig zijn (dringendheid, risico op ernstig gevaar, enz.), door de burgemeester.

### Overzichtstabel van de huidige situatie

Wat?	Wie?	Omstandigheden?	Sancties?	Wettelijke grondslag?
Aanvullend reglement	Gemeenteraad	Permanente of periodische situaties	Strafboetes, gevangenisstraf, verval van het recht tot sturen	Gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer
Politieverordening	Gemeenteraad	Noch permanente noch periodische situaties	Politiestrafpen of administratieve sancties	Nieuwe Gemeentewet artikel 119, 119bis, 135, § 2, alinea 2, 1°
	Gemeenteraad	Proefsituaties	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>
	Burgemeester	<i>Idem</i> gemeenteraad maar bij hoogdringendheid en bij risico van ernstig gevaar	<i>Idem</i>	Nieuwe Gemeentewet, artikel 134
Politiebesluit	Burgemeester	Verstoring (of dreiging) van de openbare orde	Geen	Nieuwe Gemeentewet, artikel 133, alinea 2, en 135, § 2, alinea 2

### Overzichtstabel van de toekomstige situatie

Wat?	Wie?	Omstandigheden?	Sancties?	Wettelijke grondslag?
Aanvullend reglement	Gemeenteraad	Permanente of periodische situaties	Strafboetes, gevangenisstraf, verval van het recht tot sturen	Gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer
Politieverordening	College van burgemeester en schepenen	Noch permanente noch periodische situaties	Geen	Nieuwe Gemeentewet artikel 130bis
	College van burgemeester en schepenen	Proefsituaties	<i>Idem</i>	<i>Idem</i>
	Burgemeester ?	<i>Idem</i> college maar bij hoogdringendheid en bij risico van ernstig gevaar?	<i>Idem</i> ?	Nieuwe Gemeentewet, artikel 134
Politiebesluit	Burgemeester	Verstoring (of dreiging) van de openbare orde	Geen	Nieuwe Gemeentewet artikels 133, alinea 2, en 135, § 2, alinea 2



maatregel. Uit de observatieresultaten kan een eventuele wijziging (of afschaffing) van de reglementering voortvloeien. Omdat de beoogde situatie omwille van diens aard tijdelijk is, en niet blijvend (!) of periodiek, kan de gemeenteraad geen tijdelijk reglement aannemen, maar wel een politieverordening op basis van de artikelen 117, 119 en 135 van de Nieuwe Gemeentewet<sup>4</sup>. Op het einde van de testperiode moet uiteraard een aanvullend reglement worden aangenomen aangezien de te regelen toestand blijvend of periodiek wordt.

### Opmerkingen over de nieuwe wettelijke bepalingen

De auteurs van het wetsvoorstel stellen<sup>5</sup> vast dat evenementen die de goedkeuring van een tijdelijke reglementering rechtvaardigen vaak van zeer korte duur zijn (maximaal twee of drie dagen) en dat de gemeentelijke overheden slechts korte tijd voor deze evenementen hiervan in kennis zijn gesteld<sup>6</sup>. De procedure voor de gemeenteraad is soms traag, zodat het evenement waarvoor de verordening moet worden aangenomen verplaatst of geannuleerd dient te worden. De goedkeuring van een politieverordening door de burgemeester wordt zelden wettelijk gerechtvaardigd. Vandaar de noodzaak om een snellere procedure te creëren.

Hoewel de vaststelling van de auteurs van het voorstel correct is, lijken ze evenwel te vergeten dat er reeds een oplossing bestaat: de burgemeester kan, door middel van een besluit, het verkeer in een straat of een wijk tijdelijk reglementeren om de openbare orde te herstellen of te bewaren. Een politieverordening is in principe niet nodig om een straat gedurende enkele uren af te sluiten voor het verkeer, om een parkeerverbod in te stellen op een openbare plaats voor een korte duur, enz<sup>7</sup>. De voordelen van een dergelijk politiebepaling zijn de soepelheid en snelheid, maar een besluit kan geen sancties opleggen bij inbreuken, wat deze uiteraard verzwakt<sup>8</sup>. Enkel een politieverordening kan immers dergelijke sancties opleggen.

Het was dus belangrijk om een snelle en soepele procedure uit te werken om een politieverordening aan te nemen. Welnu...

... het nieuwe artikel 130bis van de Nieuwe Gemeen-

tewet staat het college niet toe om sancties op te leggen bij een schending van de politieverordening. Het is evenmin mogelijk om te stellen dat artikel 119bis van de Nieuwe Gemeentewet per definitie van toepassing is op verordeningen aangenomen door het college van burgemeester en schepenen, aangezien dit artikel verduidelijkt dat enkel bij politieverordeningen van de gemeenteraad sancties opgelegd kunnen worden. En aangezien het nieuwe artikel 119, lid 1, van de Nieuwe Gemeentewet de tijdelijke politieverordeningen onttrekt aan de bevoegdheid van de gemeenteraad...

Bovendien zullen er altijd gevallen blijven bestaan waarbij de burgemeester politieverordeningen dient aan te nemen in toepassing van artikel 134 van de Nieuwe Gemeentewet. De nieuwe bevoegdheid van het college kan eventueel interfereren met deze bevoegdheid van de burgemeester en leiden tot gevallen waarin

de wettelijkheid van de handeling van de burgemeester betwist wordt.

Tot slot mogen we niet vergeten dat bepaalde politieverordeningen, niet beoogd door de auteurs van het wetsvoorstel, ook een tijdelijke duur hebben: de bovengenoemde politieverordeningen voor het testen

van een reglementering. We besluiten uit de redactie van artikel 130bis van de Nieuwe Gemeentewet dat het college van burgemeester en schepenen voortaan bevoegd is om in dit geval politieverordeningen aan te nemen, terwijl niets dit feitelijk motiveert (er is geen bijzondere dringendheid). We herhalen eveneens dat deze politieverordeningen van het college niet gesanctioneerd kunnen worden bij inbreuken!

Tot slot moeten we opmerken dat, verbazend genoeg, de auteurs van het voorstel de mening zijn toegedaan dat « *Binnen het schepencollege er zonedig nog voldoende mogelijkheid bestaat om het voorgestelde reglement aan een democratische toetsing te onderwerpen*<sup>9</sup> »... terwijl de vergaderingen van het college in principe achter gesloten deuren plaatsvinden!

De Verenigingen van Steden en Gemeenten willen de Minister van Binnenlandse Zaken in deze materie interpellieren en hem vragen de wet te wijzigen, zodat het college in staat is om sancties te treffen bij inbreuken op de politieverordeningen die het aanneemt. Laten we hopen dat er gehoor wordt gegeven aan onze oproep.

**Contact:** vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

4. In deze zin, zie: P. GOFFAUX, « La réglementation à l'essai de la circulation routière : réflexions à propos d'une question parlementaire », in *Mouv. Comm.*, 4/1993, pag. 209-212, *Inforum* nr. 59.120, en N. FRASELLE en S. SMOOS, « Les compétences des communes en matière de circulation routière », in *Mouv. Comm.*, 5/2005, pag. 240-245, *Inforum* nr. 203.444.

5. Wetsvoorstel tot wijziging van de nieuwe gemeentewet wat betreft de bevoegdheid voor tijdelijke politieverordeningen, *Parl. Stukken Kamer*, G.Z. 2005-2022/001, pag. 3.

6. Bijvoorbeeld omdat de organisator zijn aanvraag te laat heeft ingediend.

7. Cf. V. RAMELOT, « Een tweede blik op de politiebevoegdheden van de burgemeester », Nieuwsbrief Brussel, 2003/02, pag. 6-7, *Inforum* nr. 18.3896, en J. ROBERT, « Police administrative – Compétences respectives du bourgmestre et du conseil communal », in *Mouv. Comm.*, 1999/2, pag. 115-117, *Inforum* nr. 147.079.

8. Een mogelijke oplossing is in het algemene politiereglement opnemen dat het op straffe van sanctie verboden is om de bevelen gegeven door de burgemeester door middel van besluit niet na te leven, maar we moeten erkennen dat dit de zaak ingewikkeld maakt en weinig duidelijkheid biedt.

9. Wetsvoorstel tot wijziging van de nieuwe gemeentewet wat betreft de bevoegdheid voor tijdelijke politieverordeningen, *Parl. Stukken Kamer*, G.Z. 2005-2006, nr. 2022/001, pag. 4.

## Bedrijvensvervoerplannen

### Meer dan 200.000 werknemers zijn reeds betrokken

**Philippe Barette (BUV), Delphine Bauchau (Onderzoeksgroep Transport) en Christine Heine (BUV)**

Conform de ordonnantie betreffende de luchtkwaliteit van 1999 heeft de Regering in februari 2004 besloten om de organismen die meer dan 200 werknemers tewerkstellen op eenzelfde site, te verplichten een vervoerplan uit te werken. Het BIM en BUV werden belast met de uitvoering en opvolging van dit dossier. Eind 2004 hebben de desbetreffende bevoegde administraties de eerste fase van hun dossier, de mobiliteitsdiagnose en het ontwerp van plan (zie de Mobiliteitsgids nr. 2004/02 van april / mei 2004) overgemaakt.

Op 1 december 2005 waren er dossiers voor 223 sites ingediend bij de bevoegde administraties. Dit betreft 201.287 werknemers, een derde van

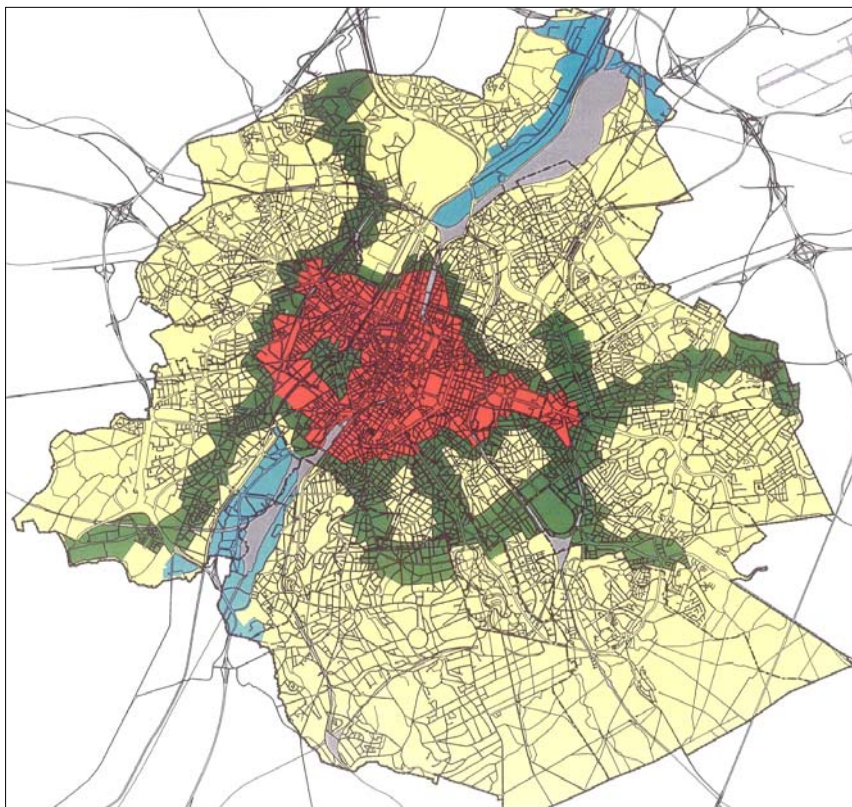
de tewerkstelling te Brussel (ongeveer de helft van de werknemers is tewerkgesteld op sites met minder dan 200 werknemers en vallen buiten de verplichting). Bijna 60% van de sites is ingenomen door de privé-sector. De informatie die de bedrijven hebben overgemaakt, is in detail bestudeerd door de Onderzoeksgroep Transport van de Faculteit Namen, in nauwe samenwerking met het BUV.

#### Wat zijn de belangrijkste lessen die we kunnen trekken uit de studie?

- 62% van de werknemers is tewerkgesteld op sites gelegen in **zones met een zeer goede toegankelijkheid voor het openbaar vervoer**, dit wil zeggen in de nabijheid van de stations Noord, Centraal en

Zuid, de metrostations van lijn 2 (de kleine ring) en metrostations van het gemeenschappelijke stuk van de lijnen 1A en 1B (tussen de stations Merode en Beekkant). De meeste werknemers beschikken dus over een goede verbinding met het openbaar vervoer bij hun werkplaats (maar er moet uiteraard ook rekening gehouden worden met de verbinding bij de woonplaats). (zie figuur 1)

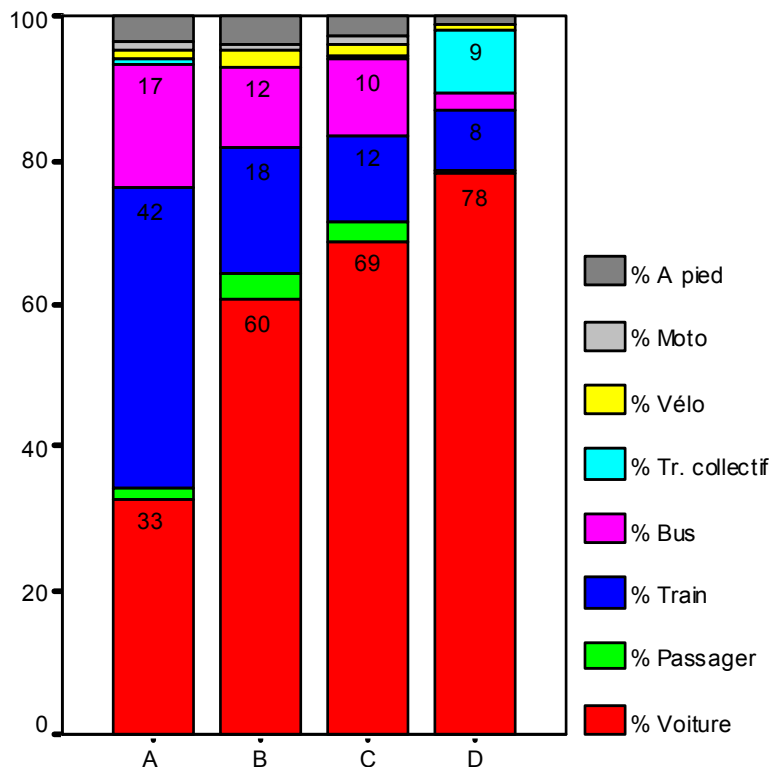
- Ongeveer 85% van de werknemers heeft vlottende of vaste uurroosters die de mogelijkheid bieden om zich te verplaatsen **tijdens de klassieke spitsuren**. Het grote aanbod van openbaar vervoer op spitsuren is goed aangepast aan de uurroosters van de meeste werknemers.
- Gemiddeld moet slechts 12% van de werknemers zich dagelijks verplaatsen om **professionele redenen**; dit kan dus geen volledige rechtvaardiging zijn voor het gebruik van de auto voor het woonwerkverkeer.
- Slechts 34% van de 200.000 werknemers wonen **op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. Voor de volledige tewerkstelling in Brussel wordt dit cijfer geschat op 44%.
- De **belangrijkste vervoerswijze** naar het werk (dit wil zeggen de wijze gebruikt over de langste afstand) is voor 48% van de werknemers de auto (46% als bestuurder en 2% als passagier), voor 31% de trein en 14% de bus, tram of metro (omdat het gaat om de vervoerswijze gebruikt over de langste afstand, zijn bijvoorbeeld combinaties tussen trein en metro vaak niet geteld in de categorie « bus, tram of metro », maar wel in de categorie « trein »). Verplaatsingen te voet bedragen 3% en met de fiets min-



*Figuur 1: Toegankelijkheidszones voor openbaar vervoer gedefinieerd in de omzendbrief 18 van 12/12/2004 betreffende de beperking van het aantal parkeerplaatsen in bedrijven: rood, zone A met een zeer goede toegankelijkheid; groen, zone B met een goede toegankelijkheid; geel, zone C met een gewone toegankelijkheid en blauw, zone D, met een zwakke toegankelijkheid.*

der dan 2%. Voor de volledige tewerkstelling in Brussel bedroeg het aandeel van de auto in 1999 57%, heel wat hoger dan de huidige 48%. Er zijn minstens twee factoren die het verminderde gebruik van de auto kunnen verklaren: de inplanting van een groot aantal sites in zones met een goede toegankelijkheid tot het openbaar vervoer en de huisvesting van een grote meerderheid werknemers buiten het Brussels Gewest, in zones met een snelle treinverbinding naar Brussel.

- Er duiken grote verschillen op in het gebruik van vervoerswijzen in functie van de **ligging van het bedrijf**. In zones met een goede toegang tot het openbaar vervoer gebruikt gemiddeld 33% de auto, terwijl in de zone D dit 78% bedraagt. (zie figuur 2)
- De verschillen in het gebruik van transportwijzen zijn ook belangrijk in functie van de **activiteitensectoren**. In eenzelfde zone met zeer goede toegankelijkheid tot het openbaar vervoer, is het aandeel van de auto gemiddeld 28% in de openbare sector en 39% in de privé-sector. Elementen zoals tussenkomsten in de openbare vervoersabonnementen, bedrijfsparking en bedrijfscultuur kunnen deze verschillen verklaren.
- Gemiddeld tellen de parkings van organismen 32 **parkeerplaatsen** voor 100 werknemers. Dit is in principe onvoldoende, aangezien er gemiddeld 46 bestuurders zijn per 100 werknemers. In een wijk met een goede toegankelijkheid tot het openbaar vervoer, zoals de buurt rond het metrostation Kunst-Wet, stellen we vast dat, bij een constant aantal werknemers, hoe meer parkeerplaatsen worden aangeboden aan werknemers, hoe meer mensen zich verplaatsen met de wagen. Dit toont aan dat het ter beschikking stellen van een parkeerplaats het gebruik van de auto aanmoedigt.



Figuur 2: Belangrijkste verplaatsingswijze per toegankelijkheidszone tot het openbaar vervoer.

- Gemiddeld tellen we 12 **bedrijfswagens** per 100 werknemers. Dit is een kenmerkend fenomeen van de privé-sector, waar gemiddeld 24 bedrijfswagens zijn voor 100 werknemers of 40 bedrijfswagens voor 100 bestuurders. Dit zet uiteraard ook aan tot het gebruik van de wagen, maar, statistisch gezien over het geheel van de sites, heeft dit een minder sterke invloed dan het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen.
- De desbetreffende sites stellen meer dan 200.000 werknemers te werk, maar ontvangen ook dagelijks ongeveer 60.000 **bezoekers**.
- Als we de **reeds genomen maatregelen** bestuderen stellen we vast dat meer dan 80% van de organismen de abonnementskosten voor het openbaar vervoer volledig of gedeeltelijk terugbetalen. 75% beschikt over een fietsparking en 65% geeft een vergoeding aan fietsers. Als we even in detail kijken naar de **vergoedingen**

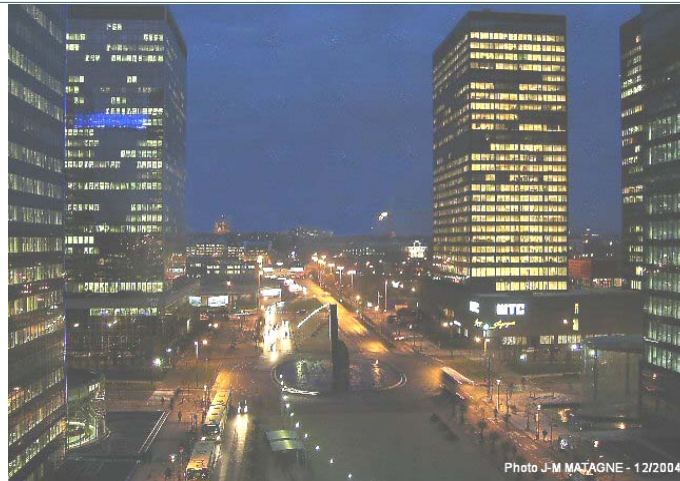
**voor het openbaar vervoer** stellen we vast dat 61% van de organismen volledig tussenkomt in het abonnement van de NMBS, terwijl slechts 41% een abonnement van de MIVB 100% vergoedt. De Brusselse werknemers lijken benadeeld te worden. Dit kan op verschillende manieren worden verklaard: de vergoedingen worden meestal berekend op het aantal kilometers (en niet op basis van een vervoersnet zoals dat van het MIVB), de vergoedingen zijn vaak enkel van toepassing op werknemers die minimaal 2 of 5 kilometer van de werkplaats wonen en tot slot is de federale maatregel 80/20 enkel van toepassing op werknemers die de trein gebruiken (alleen de trein of in combinatie met bus, tram of metro).

- De **meest voorkomende maatregelen** van organismen zijn de uitwerking van een toegankelijkheidsfiche (bijzonder nuttig om werknemers en bezoekers te informeren over alternatieven op de auto), promo-

ten van carpoolen en de inrichting van fietsparkings. Het gemiddelde doel voor bedrijven is een modale vermindering van het aandeel van de auto met 5% (dit komt neer op een vermindering van 11% van het aantal automobilisten), ten voordele van de andere transportwijzen. Op het vlak van bus, tram en metro is het doel een verhoging van 1,5%, wat een toename inhoudt van het reizigersaantal met 10%. Hiervoor moet de capaciteit van het openbaar vervoer aanzienlijk worden uitgebreid.

Een volledig rapport zal binnenkort beschikbaar zijn bij het BUV. Het BIM heeft parallel het IGEAT de opdracht gegeven om een cartografische analyse te maken van een gedeelte van deze gegevens. Dit rapport zal ook eendaags beschikbaar zijn.

Naast deze resultaten die bedrijven minutieus hebben voorbereid hebben we een reële interesse kunnen vaststellen van deze bedrijven in de strategie van de vervoerplannen.



Copyright: J-M Matagne

De actieve participatie van mobility managers aan opleidingen en seminars van het BUV en BIM getuigen hiervan. Naast een evident ecologisch belang, zijn de voordelen voor bedrijven niet onbelangrijk:

betere toegang van werknemers, leveranciers en bezoekers; verbeteren van het welzijn van werknemers (mogelijkheid bieden om iets anders te doen tijdens de verplaatsing en aanzetten tot wandelen en fietsen) en de ontwikkeling van het moderne bedrijfskarakter. In de volgende maanden zullen bedrijven de vooropgestelde maatregelen uitvoeren. Het BIM en BUV zullen de bedrijven hierbij helpen, naast de MIVB, de NMBS, TEC, de LIJN, Pro Vélo, Taxistop en Cambio.

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

### Administraties belast met de bedrijvenvervoerplannen

**Het BIM** is de referentieorganisatie voor de bedrijven en geeft hen de nodige administratieve en methodologische ondersteuning. **Contact**: Marianne Thys ([mth@ibgebim.be](mailto:mth@ibgebim.be), tel.: 02.775.76.57) en Sarah Hollander ([sho@ibgebim.be](mailto:sho@ibgebim.be), tel.: 02.775.79.52).

**Het BUV** werkt samen met openbare vervoersmaatschappijen (MIVB, NMBS, TEC, de LIJN), Taxistop, Pro Vélo en Cambio om de informatie over het actuele en toekomstige aanbod te verspreiden. **Contact**: Philippe Barette ([pbarette@mrbc.irisnet.be](mailto:pbarette@mrbc.irisnet.be), tel.:02.204.19.08) en Christine Heine ([chheine@mrbc.irisnet.be](mailto:chheine@mrbc.irisnet.be), tel.:02.204.19.23).

## Enquête over de media van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

### Uw mening telt mee!

In de loop der jaren heeft de Vereniging, naast de Mobiliteitsgids, verschillende instrumenten in gebruik genomen voor communicatie, zoals:

- een website [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be),
- een elektronische Newsletter,
- een tijdschrift Nieuwsbrief.

Nu wil de Vereniging de inhoud van deze media verfijnen, om nog beter aan uw behoeften te beantwoorden. Uw mening is dus bijzonder waardevol voor ons om in de toekomst onze communicatie nog beter te oriënteren.

### Hoe kan u uw mening kenbaar maken?

De enquête bestaat uit 4 delen: de website, de Newsletter, het tijdschrift en uw profiel om de analyse van de resultaten te kunnen uitdiepen. Ieder deel bevat 5 tot 10 vragen.

De vragen werden zo geformuleerd dat wij uw verwachtingen met betrekking tot de verschillende media beter zouden kunnen inschatten. Aan het einde van ieder deel kan u in een vrije zone nog preciseringen of commentaar toevoegen.

De enquête neemt slechts een tiental minuutjes in beslag. Opgelet: als u het invullen onderbreekt, kan u uw antwoorden later niet meer oproepen. Het is dus aan te raden de eerste keer reeds alle vragen te doorlopen.

Wij danken u bij voorbaat voor de tijd die u aan deze opiniepeiling besteedt.

**Afspraak op [www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) om uw stem te laten gelden!**

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 2006/01 — februari 2006

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, J-M Reniers, M-A De Beuckelaer, L. Coveliers, Ph. Barette, Ph. Delvaux, B. Decupere, A. Albishari, O. Colla, Ch. Heine, C. De Cock, Ch. Roland, M. Doyen, V. Ramelot, D. Bauchau

Vertaling : L. Vankelecom - Isabelle Dehenim

Cöördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.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-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.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-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.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 / 4  
1040 Brussel

Tel: 02/238.51.65  
Fax: 02/280.60.90

E-mail:  
[erik.caelen@avcb-vsgb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.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 \_\_\_\_\_