

# De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 2 | februari - maart 2008 | gratis

## ONDER DE LOEP

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

# Evaluëren en vooruitgaan!

## HET GEWEST IN BEWEGING

Week van Vervoering 2007 :  
resultaten en analyse van de projecten

## ELDERS

Optimove, mobiliteit !

## STUDIE - WETGEVING

Bedrijfswagens : Europese enquête  
Stockholm gaat voor stadstol  
Het verkeersreglement onvoldoende gekend  
Nieuwe wijziging in het verkeersreglement

# INHOUD

Edito .....	p.3
Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in Brussel. Evalueren en vooruitgaan .....	p.4
Agenda .....	p.8
Adresboekje .....	p.9
De impact van bedrijfswagens : Europese enquête .....	p.10
Stockholm gaat voor stadstol .....	p.13

Kennis van het Verkeersreglement: onderzoek  
brengt enorme lacunes aan het licht .....

p.15

Projectoproep "De straat is van ons"  
resultaten en analyse van de projecten .....

p.17

Spring op de wagen! .....

p.20

*Optimove*, om zich anders te verplaatsen ....

p.21



**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 2008/02 — februari / maart 2008**

**Directie :** Thierry Duquenne - Marc Thoulen

**Redactie :** M. Jadoul, E. Caelen, M. Pans, M.-C. Schmitz, Ph. Mertens

**Vertaling :** Liesbeth Vankelecom

**Coördinatie :** 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

www.vsgb.be



bruxellesmobilité  
mobielbrussel



# Edito

De recente uitspraak van de rechter in Oostende in verband met een niet betaalde retributie in het kader van het gedepenaliseerd parkeren toont nogmaals aan dat beslissingen die van hogerhand worden genomen, toch best met alle betrokken partijen vooraf besproken moeten worden. Sinds 2004, dus vanaf het ogenblik dat bepaalde parkeerovertredingen niet meer strafrechterlijk werden vervolgd, zijn de gemeenten immers geconfronteerd met tal van problemen op het terrein. Een nochtans goed bedoelde wet kan dus in de praktijk een heel gemeentelijk parkeerbeleid om zeep helpen.

In deze politiek woelige tijden is overleg met de gemeenten en de gewesten zeker geen overbodige luxe. Denken we maar aan de eventuele geruchten (plannen?) om de verkeersreglementeringen naar de gewesten over te hevelen ... Ook de gemeenten zijn bij deze materie betrokken. Maar men kan de zaak natuurlijk ook omdraaien: waarom neemt België niet het voortouw om te werken aan een harmonisering van de verschillende verkeersregels in Europa? Als transitland voor de talrijke vrachtwagens en personenwagens zou België zeker gebaat zijn met een Europees verkeersreglement. De verkeersveiligheid zal er wel bij varen!

De Redactie



## De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

# Evaluëren en *VOORUITGAAN!*

**O**p de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in november 2003 werden er een vijftigtal concrete maatregelen aanbevolen. Begin 2007 werd de uitvoering van die maatregelen geëvalueerd (cf. artikel in de vorige Mobiliteitsgids).

Heel wat van de maatregelen die in 2003 voorgesteld waren, bleken bijzonder doeltreffendheid in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Andere veelbelovende acties werden niet uitgevoerd bij gebrek aan middelen, personeel of samen-

werking tussen de betrokken instellingen. Enkele maatregelen bleken niet efficiënt genoeg of ongepast en werden opzij geschoven.

Het merendeel van de maatregelen die in 2003 aanbevolen werden, moet dus behouden blijven en volgens een bepaalde volgorde uitgevoerd worden.

Om de doelstellingen van de Brusselse Staten-Generaal te bereiken (het aantal doden en zwaargewonden in Brussel halveren tegen 2010) moet er eerst een nieuw actieplan uitgetekend worden voor 2007-2010.

### Actieplan 2007-2010

Dat actieplan werd uitgestippeld op basis van de resultaten van de workshops die voor de 3 werkgroepen georganiseerd werden in april 2007. Om de uitwisseling van ideeën te bevorderen verliepen de workshops in subgroepen, waar verschillende actievoorstellen geformuleerd en besproken werden op basis van 5 grote uitdagingen inzake verkeersveiligheid.

Die 5 uitdagingen hebben ofwel betrekking op de grote problemen met betrekking tot verkeersveiligheid, nl. *de snelheid verlagen, de gelijktijdige aanwezigheid van verschillende soorten weggebruikers verbeteren en de kennis en de*

*naleving van de regels versterken, ofwel op de werking van de verschillende actoren inzake verkeersveiligheid, nl. de samenwerking en het overleg tussen actoren versterken, zorgen voor een betere kennis van de situatie, de evaluatie van de uitvoering van de maatregelen.*

Dit artikel geeft een overzicht van de verschillende maatregelen die voorgesteld werden voor deze 5 uitdagingen. Het volledige verslag van het actieplan 2007-2010 is beschikbaar op de website van de Staten-Generaal ([www.sgvv.irisnet.be](http://www.sgvv.irisnet.be)).

## **Uitdagingen rond verkeersveiligheid**

### **1. De snelheid verlagen**

De problematiek van de verkeersveiligheid in Brussel is typisch voor een stad. De typologie van de ongevallen toont dat een deel van de ongevallen plaatsvindt op kruispunten, veroorzaakt worden door overdreven snelheid en dat voetgangers bijna de helft van de slachtoffers uitmaken. Het verkeer in de stad moet dus absoluut vertraagd worden. Voor de verlaging van de snelheid is evenwel een totaalaanpak vereist: sensibilisering van de weggebruikers, coherente inrichting van de weg en bestraffing van overtredingen.

Vele automobilisten leven de snelheidsbeperkingen niet na omdat zij die niet geloofwaardig vinden. Het zou dus nuttig zijn hun **de redenen en het nut van de snelheidsbeperkingen uit te leggen**, zowel voor de grote verkeersassen als in zone 30. Aan een lagere snelheid rijden verhoogt de levenskwaliteit in de stad (daling van het risico en de ernst van de ongevallen en het lawaai, vlotter verkeer, ...). Bovendien wint men met een hogere snelheid, in het bijzonder in de stad, trouwens amper tijd.

De wegen moeten overzichtelijker gemaakt worden, zodat automobi-



*Hervé Doyen, Burgemeester van Jette, richt de schijnwerpers op zone 30.*

listen hun gedrag aan de lokale omstandigheden kunnen aanpassen. Daartoe lijkt het primordiaal **de specialisering van het wegennet uit te bouwen en te verspreiden**. De uitdaging op middellange termijn is een uniform beeld te creëren voor de verschillende wegtypes in Brussel: breedte, inrichting, maximumsnelheid, indeling van de ruimte, ...

Tot slot maken **flitspalen** deel uit van een gewestelijk beleid dat vruchten afgeworpen heeft en dat voortgezet en versterkt moet worden. Op de grote verkeersassen moeten tevens **preventieve radars** geplaatst worden **met een persoonlijke boodschap** voor de automobilist ("vertragen!" of "dank u!" in het Nederlands en in het Frans) en zijn effectieve snelheid.

### **2. De gelijktijdige aanwezigheid van verschillende soorten weggebruikers verbeteren**

Agressiviteit en ongevallen in de stad worden vaak veroorzaakt door het feit dat men de **moeilikheden van de andere weggebruikers** onvoldoende kent. Op grote Brusselse evenementen (Dring Dring, het milieufeest, ...) zouden animatiestands de voorbijgangers kunnen voorstellen in de schoenen van een ander type weg-

gebruiker te gaan staan om te beseffen met welke moeilijkheden die kampt. Een voetganger of fietser die in een vrachtwagen op het zijje van de bestuurder plaatsneemt, zal een beter zicht krijgen op de zogenaamde dode hoek. De gewestelijke campagnes rond verkeersveiligheid zouden ook per type weggebruiker opgesplitst kunnen worden.

Tegelijk zou het Gewest financiële stimuli kunnen aanbieden om be-



*Preventieve radar (copyright : Artelux sprl)*



*Véronique Paulus de Châtelet, Gouverneur van het administratief arrondissement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gaat in op het belang van de coördinatie.*

paalde categorieën weggebruikers aan te moedigen een **opleiding defensief rijden** te volgen. Defensief autorijden is meer dan gewoon autorijden: de chauffeur leert rekening te houden met voorspelbaar én onvoorspelbaar gedrag van andere weggebruikers.

Aangezien de ruimte in de stad beperkt is, moet men er ook over waken dat er procedures en normen vastgelegd worden om de openbare ruimte zo goed mogelijk onder de weggebruikers te verdelen. De code van de wegbeheerder geeft geen gedetailleerde voorschriften voor de inrichting en de afmetingen van de wegen. Deze materies zijn gewestelijk: het Gewest moet dus de normen voor de afmetingen vastleggen (breedte van de rijstroken, de fietspaden, ...) voor de wegen op het eigen grondgebied. Een stap in die richting werd al gezet door de samenvatting van het fietsvademeccum. Om die normen vast te leggen is het belangrijk dat er overleg gepleegd wordt tussen alle partijen die betrokken zijn bij de inrichting van de openbare ruimte (gewest, gemeenten, MIVB, vertegenwoordigers van zwakke weggebruikers,

...) over de manier waarop de ruimte verdeeld moet worden tussen de verplaatsingswijzen in functie van het type weg.

Die normen zouden gebundeld worden in een **vademecum dat door de regering goedgekeurd wordt**. Andere aspecten van de inrichting van de openbare ruimte, zoals de aanleg van zebrapaden, de wegbedekking, de bewegwijzering, moeten ook in een vademecum vastgelegd worden.

Tot slot zijn kruispunten met verkeerslichten plaatsen waar het tegelijk circuleren van verschillende soorten weggebruikers soms moeilijk is. Voetgangers hebben bij voorbeeld vaak de indruk dat ze aan een rood licht te lang moeten wachten en dus wachten ze niet tot het groen wordt. De automobilisten daarentegen zijn soms verbaasd dat ze een voetganger op een zebrapad tijdens de ontruimingstijd moeten doorlaten terwijl het licht rood is voor hem. Het zou nuttig zijn **een studie te verrichten en proefprojecten op touw te zetten rond de verschillende technologieën om bestaande verkeerslichten beter te organiseren** (driekleurige lichten voor voetgangers, rood knipperlicht voor de voetgangers tijdens de ontruimingstijd, "helemaal groen" licht voor voetgangers, ...) zodat alle weggebruikers harmonieuzer kunnen circuleren.

### **3. Betere kennis en naleving van de verkeersregels**

De derde uitdaging gaat uit van de vaststelling dat de mensen het verkeersreglement onvoldoende kennen. Zelfs mensen die beroeps- halve met verkeersveiligheid bezig zijn (politie, wegbeheerders) vra-

gen om hun kennis te kunnen bijspijkeren van het verkeersreglement en de verschillende reglementen die ze tijdens hun werk moeten toepassen en doen naleven.

Het Gewest heeft verschillende **vormingen in verband met verkeersveiligheid en mobiliteit** georganiseerd, zoals de opleiding voor mobiliteitsadviseurs (Cema) en de opfrissingscursus i.v.m. het verkeersreglement, die veel bijval kennen. Het Gewest biedt ook bijscholing aan voor mobiliteitsadviseurs, waar verschillende aspecten van de infrastructuur aan bod komen zoals de afmetingen van de weg, gladde wegen, rekening houden met motorrijders in de infrastructuur, de beveiliging van zebrapaden, ... Jammer is wel dat de deelnemers aan die bijscholingen vaak alleen mobiliteitsadviseurs zijn. Er zouden meer ingenieurs van de gemeentelijke wegendiensten bij moeten zijn of ook studiebureaus zouden die vormingen moeten kunnen bijwonen. Wat de **opleiding van politieagenten** betreft, zou hun bijscholing op het vlak van de verkeersveiligheid en mobiliteit kunnen aangemoedigd worden door de lessenreeksen van het Brusselse Gewest te doen erkennen in het kader van de verplichte vormingen in de politieloopbaan. Een **gewestelijke basisvorming verkeersveiligheid** zou alle betrokken partijen een gemeenschappelijke basiskennis kunnen verschaffen.

Om boodschappen in verband met verkeersveiligheid te verspreiden onder het grote publiek is de radio een zeer geschikt middel. Aangezien reclamespots zeer duur zijn, zouden er dagelijks gratis **boodschappen rond verkeersveiligheid** verspreid kunnen worden door ze te koppelen aan de **verkeersinformatie**: zo'n bericht zou afgerond kunnen worden met een veiligheidstip voor de weggebruiker en/of de toelichting van een regel uit het verkeersreglement.

## Organisatorische uitdagingen

### 4. Overleg en samenwerking versterken

Een belangrijke vaststelling uit de tussentijdse balans is dat een project rond verkeersveiligheid een transversale aanpak vergt en er gezamenlijke acties gevoerd moeten worden in de 3 actiedomeinen: controle-sanctie, infrastructuur, sensibilisering-educatie. Daartoe moeten er structuren gecreëerd worden voor overleg en samenwerking tussen de actoren in verkeersveiligheid.

In dat kader is de **supervisie en coördinatie door het Gewest**, in het bijzonder door de cel verkeersveiligheid van Mobiel Brussel (nieuwe naam van het BUV) fundamenteel. Het Gewest moet een motor en een katalysator zijn in de samenwerking en de acties coördineren en superviseren. Het eerste initiatief bestaat erin de cel verkeersveiligheid de nodige middelen en het nodige personeel te verschaffen om deze taak tot een goed einde te brengen.

Aangezien het toezicht op de politiereglementen sinds 1 januari 2008 afgeschaft is, is het ook primordiaal dat er **op gewestelijk niveau spoedig een structuur komt voor steun en een procedure voor de controle van de**

### aanvullende politiereglementen.

Het zou ook interessant zijn **de commissies voor mobiliteit en verkeersveiligheid, die al in enkele gemeenten bestaan, te veralgemenen**. Ze bestaan uit de mobiliteitsadviseur, een vertegenwoordiger van de dienst stedenbouw, openbare werken en de politieke zone, alsook de burgemeester en de bevoegde schepenen. Ze vergaderen gemiddeld om de 2 weken. Zo krijgt men een transversale en multidisciplinaire analyse (met tegelijk een technische en een politieke visie) van de projecten rond mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte in de gemeente.

Een goede inrichting van de wegen is een grote troef voor de verkeersveiligheid. Daarom is het belangrijk dat deskundigen de inrichtingsplannen onder de loep nemen om structurele problemen weg te werken die aanleiding zouden kunnen geven tot verkeersongevallen.

Overeenkomstig een Europese richtlijn die nog in voorbereiding is, zal het binnenkort verplicht zijn een **audit verkeersveiligheid** te laten uitvoeren door een onafhankelijk organisme voor alle wegen van het transeuropese netwerk. De richtlijn beveelt aan de-

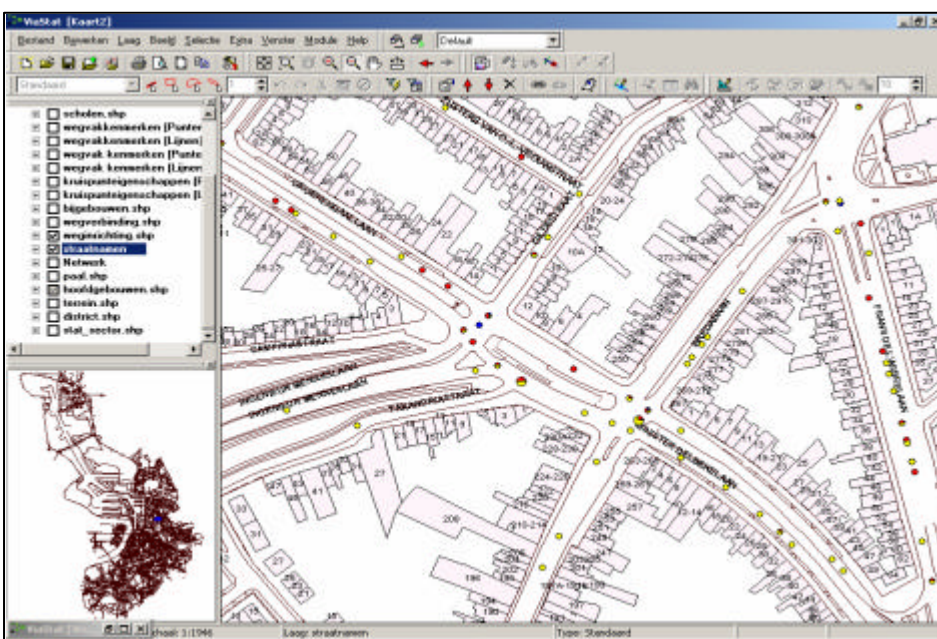
ze maatregel ook op alle andere wegen toe te passen. De Staten-Generaal hebben voor het Brussels Gewest een auditprocedure in verschillende etappes vastgelegd.

In de eerste plaats moet er binnen Mobiel Brussel een interne studie verricht worden voor alle gewestelijke projecten. Vervolgens moeten alle projecten voor de inrichting van wegen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is, zowel op de gemeentelijke als op de gewestwegen, groen licht krijgen qua verkeersveiligheid. Dat "visum" zou toegekend kunnen worden door de overlegcommissie, als de commissie uitgebreid zou worden met een deskundige op het vlak van verkeersveiligheid. Tot slot moet er in het kader van de beslissingen die op federaal niveau genomen moeten worden, door een onafhankelijk organisme een audit verricht worden alvorens er ingrijpende werken uitgevoerd worden.

### 5. Betere kennis van de situatie, follow-up en evaluatie van de uitvoering van de maatregelen

De kwaliteit van de ongevalstatistieken blijft problematisch in Brussel. We stellen vast dat de gegevens in de ongevalstatistieken onduidelijk en onvolledig zijn. Bovendien krijgen geïnteresseerden ze slechts heel moeilijk en traag in handen. Het is dus belangrijk **de kwaliteit en de toegankelijkheid van de ongevalstatistieken te verbeteren**. De lokalisering en de factoren van de ongevallen kennen is onmisbaar om gerichter acties te kunnen voeren rond verkeersveiligheid.

Daarom wordt er voorgesteld in iedere politieke zone een **analist verkeersveiligheid** aan te stellen (kan gesubsidieerd worden in het kader van de federale kaderovereenkomsten voor verkeersveiligheid) die verantwoordelijk wordt voor de inzameling en de analyse van de ongevallen in zijn



Men moet over volledige en betrouwbare plannen beschikken.

zone. Deze persoon zal de ongevalgegevens moeten invoeren in een **GIS (geografisch informatie-systeem)**, dat via internet beschikbaar zal zijn voor alle betrokken partijen.

Op die manier zullen de "zwarte punten" in de verkeersveiligheid van het Gewest gemakkelijk gelokaliseerd kunnen worden. Dankzij een stelselmatige analyse van de factoren van de ongevallen zullen we de problemen met de verkeersveiligheid in Brussel en hun evolutie in de tijd kunnen bestuderen.

Het is ook belangrijk **stelselmatig een evaluatie te doen vóór en gedurende de uitvoering van een initiatief voor verkeersveiligheid**. Er moet een systeem ontwikkeld worden om de situatie vóór en na de uitvoering van een project rond verkeersveiligheid te kunnen vergelijken. Zo kunnen we op termijn een beter beeld krijgen van de efficiëntie van de genomen maatregelen en goede praktijkvoorbeelden met

betrekking tot verkeersveiligheid verspreiden.

### Besluit

Dit nieuwe actieplan zal in de loop van 2007-2010 uitgevoerd moeten worden. Tegelijk zullen de acties uit 2003 verder uitgevoerd worden. Eind 2010 zal er nagegaan worden of het Gewest het doel bereikt heeft dat in 2003 vooropgesteld werd, nl. de halvering van

het aantal doden en zwaargewonden. Het zal ook een gelegenheid zijn om de acties te evalueren die de drie afgelopen jaren gevoerd werden, en nieuwe doelstellingen voor het volgende decennium vast te leggen.

**Muriel Jadoul (BIVV)**  
[muriel.jadoul@ibsr.be](mailto:muriel.jadoul@ibsr.be)



*Pascal Smet, Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, aan het woord om de Staten-Generaal af te ronden.*

## 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
11 mars - Bruxelles	Conférence du CIEM - Michaël REUL, Secrétaire général UPTR - <i>Le défi « mobilité »</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : <a href="mailto:info@ciem.be">info@ciem.be</a> Info : <a href="http://www.ciem.be">www.ciem.be</a>
17 maart - Brussel 19 maart - Hasselt 21 maart - Gent	Praktijkschool verkeer - Sluipverkeer - Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Prijs: 30 euro	e-mail: <a href="mailto:david.vanfrachem@verkeerskunde.be">david.vanfrachem@verkeerskunde.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
8 avril - Bruxelles	Conférence du CIEM - Laetitia DABLANC, INRETS - <i>Transport de marchandises en ville et développement durable</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : <a href="mailto:info@ciem.be">info@ciem.be</a> Info : <a href="http://www.ciem.be">www.ciem.be</a>
14 april en 15 mei - Brussel	Dagopleiding Parkeerbeleid en parkeeronderzoek - Instituut voor mobiliteit (Universiteit Hasselt) - Prijs: 200 euro per module, 400 euro voor het hele pakket	e-mail: <a href="mailto:tamara.dewalque@uhasselt.be">tamara.dewalque@uhasselt.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
8 en 25 april - Brussel	Verkeersveiligheidsaudit - Vlaamse Stichting Verkeerskunde - Prijs: 150 euro	e-mail: <a href="mailto:david.vanfrachem@verkeerskunde.be">david.vanfrachem@verkeerskunde.be</a> Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
22 avril - Bruxelles	Conférence du CIEM - Delphine MISONNE, FUSL - <i>Le droit de la pollution de l'air et du changement climatique et ses implications en matière de transport</i>	Participation gratuite mais inscription obligatoire e-mail : <a href="mailto:info@ciem.be">info@ciem.be</a> Info : <a href="http://www.ciem.be">www.ciem.be</a>





## Adresboekje

# De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	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	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Graceffa Mary-Laure	Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	02/412.37.32	mgraceffa@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

Dit artikel werd reeds gepubliceerd in Nieuwsbrief nr. 128 van augustus 2007 van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven (CRB). U kan de publicatie downloaden op [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be).

# DE IMPACT VAN BEDRIJFSWAGENS

## EUROPESE ENQUÊTE



Sinds 2003 publiceert het Corporate Vehicle Observatory (CVO<sup>1</sup>) jaarlijks de resultaten van de “Europese Barometer”, een Europese opvolgingsenquête die TNS<sup>2</sup> verricht naar de huidige en toekomstige praktijken van de beslissingnemers m.b.t. hun bedrijfsvoertuigenpark. Op 14 juni 2007 heeft het CVO de resultaten bekendgemaakt van de Europese Barometer 2007, een enquête die begin dit jaar werd gevoerd bij 3.650 beslissingnemers in acht Europese landen, waaronder België<sup>3</sup>. Hieronder vatten we de belangrijkste Belgische resultaten van deze “Europese barometer 2007” samen.

### Een sector in opmars

In België wordt zowat één nieuwe wagen op twee ingeschreven op naam van een onderneming. Het CVO, daarentegen, zou het aandeel van de bedrijfsvoertuigen in het gezamenlijke Belgische automobielpark op slechts 18% ramen. De Belgische ondernemingen verwachten echter een uitbreiding van hun bedrijfsvoertuigenpark in de komende drie jaar, ongeacht de wijze van financiering van het bedrijfsvoertuigenpark of de omvang van het bedrijf.

Wat de financieringsmethode van bedrijfsvoertuigen betreft, worden grote verschillen tussen de kleine en de grote ondernemingen vastgesteld. In de ondernemingen met minder dan 100 werknemers is zelffinanciering de belangrijkste financieringsvorm<sup>4</sup>. In bedrij-

- 1 Het CVO, dat in 2002 door Arval France werd opgericht, heeft tot doel de grote tendensen van de markt van de mobiliteit van auto's in België en in Europa te analyseren.
- 2 TNS is een internationale groep die aanwezig is in meer dan 70 landen over de hele wereld (Europa, Noord- en Zuid-Amerika, Azië en het Stille-Oceaan gebied) en gespecialiseerd is in marketingstudies en opiniestudies (naar het gedrag, de motivatie en de houding van de burgers).
- 3 Bij de “Europese Barometer 2007” zijn de volgende landen betrokken: België, Frankrijk, Duitsland, Portugal, Polen, de Tsjechische Republiek, Italië en Zwitserland. De steekproef bestaat uit 400 beslissingnemers per land, behalve voor Frankrijk, waar de steekproef uit ruim 700 respondenten bestaat.
- 4 Zelffinanciering houdt in dat de aankoop van de bedrijfswagen wordt gefinancierd door de eigen middelen van de onderneming.
- 5 In geval van operationele leasing wordt de bedrijfswagen onmiddellijk ten laste van de resultatenrekening ingeschreven en betaalt de afnemer maandelijks huurgeld, waarin ook de verschillende diensten, o.m. het onderhoud, de verzekering, de taksen en de brandstof, inbegrepen zijn.

ven met meer dan 100 loontrek-  
kers is operationele leasing het  
meest gebruikte middel<sup>6</sup>. Geno-  
teerd moet worden dat deze dub-  
bele tendens zal aanhouden inza-  
ke financieringsmethode.

Hoewel de beslissingnemers van  
de Belgische ondernemingen ver-  
klaren dat ze bezorgd zijn om de  
vrijwaring van het milieu, wordt  
het beheer van hun bedrijfsvoer-  
tuigenpark nog altijd voorname-  
lijk ingegeven door economi-  
sche overwegingen op korte  
termijn. Voor de beheerders  
van de Belgische bedrijfs-  
voertuigen is de aankoop-  
prijs van het voertuig na  
korting (16%) het eerste cri-  
terium voor de keuze van  
het voertuig. Dit criterium  
gaat vooraf aan de levens-  
duur (15%), die zelf wordt  
gevolgd door het brandstof-  
type (10%). Slechts 3% van  
de bestuurders beschouwen  
het milieuaspect als het be-  
langrijkste keuzecriterium  
bij de samenstelling van hun  
bedrijfsvoertuigenpark.

### Zalven is beter dan slaan

De overgrote meerderheid  
van de Belgische bedrijven  
ziet een aantrekkelijkere  
aankoopprijs (87%) en/of  
staatssteun (84%) als een  
stimulans om schonere voer-  
tuigen te kopen, terwijl een  
verhoging van de taksen op  
vervuilende voertuigen  
slechts de helft van de res-  
pondenten (51%) zou over-  
tuigen.

Volgens de "Europese Baro-  
meter 2007" van het CVO  
zouden de CO<sub>2</sub>-bijdrage (zie  
kadertekst) of de nieuwe fis-  
cale aftrekbaarheid voor be-  
drijfsvoertuigen (zie kader-  
tekst) het gedrag van de Bel-  
gische ondernemingen dan  
ook gunstig beïnvloeden,  
maar toch een veel minder  
grote impact hebben dan een

subsidie of staatssteun. Deze re-  
cente maatregelen gaan dus – al-  
thans op korte termijn – veeleer  
in de richting van een verhoging  
van de taksen op de bedrijfsvoer-  
tuigen. Toch moet volgens het  
CVO ermee rekening worden ge-  
houden dat de negatieve impact  
van hun voertuigen op het milieu,  
bij ongewijzigd gedrag van onze  
ondernemingen, zal blijven ver-  
minderen dankzij de technologi-

sche vooruitgang die door de auto-  
mobielconstructeurs wordt ge-  
boekt.

### Een weinig milieuvriendelijk voertuigenpark

In vergelijking met de bedrijfs-  
voertuigenparken in de Europese  
buurlanden zijn de Belgische be-  
drijfsvoertuigenparken niet erg  
milieuvriendelijk. De voertuigen

### Nieuwe fiscale aftrekbaarheid voor bedrijfswagens

#### - CO<sub>2</sub>-bijdrage

Sedert 1 januari 2005 moeten de werkgevers die voor hun werknemers een  
bedrijfswagen ter beschikking stellen die ook voor niet-beroepsdoeleinden  
kan worden gebruikt, een CO<sub>2</sub>-bijdrage betalen. Deze bijdrage staat los van  
elke financiële bijdrage van de werknemer aan de financiering en/of het ge-  
bruik van de bedrijfswagen en staat ook los van het aantal met deze be-  
drijfswagen afgelegde kilometers. De CO<sub>2</sub>-bijdrage is een maandelijks forfaitair  
bedrag (ongeacht het aantal afgelegde kilometers), dat wordt vastge-  
steld op basis van de CO<sub>2</sub>-emissies van de bedrijfswagens, uitgedrukt in aan-  
tal gram per kilometer, en van het brandstoftype dat wordt gebruikt voor  
het voertuig. Deze bijdrage vervangt de vroegere solidariteitsbijdrage van  
de werkgevers aan de RSZ van 33% op het voordeel van allerlei aard voor de  
werknemer (die werd berekend op basis van het aantal afgelegde kilometers  
voor privédoeleinden en van de fiscale pk's van het voertuig).

#### - De fiscale aftrekbaarheid van de kosten van de bedrijfswagens

Tijdens de buitengewone ministerraad van 16, 17 en 18 maart 2007 in Leu-  
ven werd besloten de fiscale aftrekbaarheid van de kosten van de bedrijfs-  
wagens (brandstoffen niet inbegrepen) te moduleren volgens hun CO<sub>2</sub>-  
uitstoot. Tot 1 april 2007 waren de kosten van de bedrijfswagens  
(brandstoffen niet inbegrepen) tot 75% fiscaal aftrekbaar. Volgens de nieu-  
we reglementering, die sinds 1 april 2007 wordt toegepast voor de nieuwe  
bedrijfswagens, zijn de kosten van de bedrijfswagens die een gemiddelde  
CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaken nog slechts tot 70% fiscaal aftrekbaar<sup>6</sup>. De kosten  
van de bedrijfswagens die meer vervuilen zijn nog slechts tot 60% aftrek-  
baar; de kosten van de bedrijfswagens waarvan de CO<sub>2</sub>-uitstoot onder het  
gemiddelde blijft, zijn aftrekbaar ten belope van 75, 80 of zelfs 90% voor de  
minst vervuilende bedrijfsvoertuigen.

#### - Filter voor fijne stofdeeltjes

Genoteerd moet worden dat de stofdeeltjesfilter onvermijdelijk zal worden:  
vanaf 1 juli 2007 zal immers een korting van 150 euro (bedrag dat jaarlijks  
wordt geïndexeerd) worden toegekend bij aankoop van een voertuig dat met  
een dergelijke filter is uitgerust. Deze korting zal rechtstreeks op de aan-  
koopfactuur van het voertuig worden toegepast. De maatregel geldt echter  
alleen voor dieselveertuigen die minder dan 130 gram/km CO<sub>2</sub> uitstoten en  
door een particulier werden verworven. Bovendien zal de regering de aan-  
koop van voertuigen die niet uitgerust zijn met stofdeeltjesfilters ontmoedi-  
gen, door de mogelijkheid tot wederverkoop van deze voertuigen in België op  
te heffen. Deze laatste maatregel zou al vanaf 1 januari 2008 kunnen wor-  
den ingevoerd.

<sup>6</sup> Gemiddelde CO<sub>2</sub>-uitstoot = 145 tot 175 gram voor dieselmotoren en 160 tot 190 gram voor benzinemotoren.

die uitgerust zijn met een stofdeeltjesfilter (zie kadertekst) vormen bv. 36% van de milieuvriendelijke voertuigen in het Belgische voertuigenpark. In de Tsjechische Republiek bedraagt dit percentage 92%, in Duitsland 56% en in Zwitserland 54%. In België beschikt slechts een tiende van de ondernemingen (11%) over minstens één “schoon” voertuig (biobrandstoffen, LPG, hybride-model, elektrische motor...), tegenover bv. 25% in Italië en 24% in Polen.

Niettemin lijkt het milieubewustzijn van de beslissingnemers – zij het slechts lichtjes – te verbeteren in Europa. Van de Belgische beslissingnemers is 58% van plan om in de komende twee jaar voertuigen aan te kopen die uitgerust zijn met een stofdeeltjesfilter. De Tsjechen (96%), de Duitsers (71%) en de Zwitsers (70%) brengen nog in hogere mate dit voornemen tot

uiting. In dezelfde geest toont 48% van de beslissingnemers van ons land zich bereid te kiezen voor biobrandstoffen. Deze tendens kan ook worden waargenomen in Frankrijk, waar 53% van de ondervraagde beslissingnemers dezelfde intentie te kennen geeft.

### **Weinig strategische veranderingen om bij te dragen tot een duurzame mobiliteit**

De komende twee jaar ziet het er naar uit dat de beheerders van de Belgische bedrijfsvoertuigen slechts in beperkte mate maatre-

gelen overwegen om hun werknemers aan te moedigen om, enerzijds, hun verplaatsingen (over de weg, met een bedrijfsvoertuig) te beperken en in de mate van het mogelijke alleen die verplaatsingen te doen die werkelijk noodzakelijk zijn en, anderzijds, zo mogelijk de voorkeur te geven aan transportmiddelen die minder energie verbruiken en/of minder broeikasgaseffecten teweegbrengen. De aangekondigde inspanningen hebben immers vooral be-

len, bv. van de trein (5%), en/of de invoering van carpooling (3%) worden heel wat minder vaak overwogen dan de keuze van een ander voertuig.

### **Motivatie**

In België blijft het bedrijfsvoertuig een onmiskenbaar loonvoordeel. 82% van de ondernemingen met meer dan 100 werknemers<sup>7</sup> en 40% van de ondernemingen met 10 tot 99 werknemers (tegenover 39% in Europa) bieden bedrijfsvoertuigen aan om de motivatie van hun medewerkers te verbeteren. Hoe groter het bedrijf, hoe vaker het voertuig wordt gebruikt om doelstellingen inzake human resources te bereiken. Hetzelfde verschijnsel wordt waargenomen in de Tsjechische Republiek, in Duitsland en in Zwitserland.

Voor de werknemer is het ontvangen van een minder groot voertuigmodel al even onaantvaardbaar als een vermindering van zijn loon.

De bedrijfswagen speelt dus een uiterst belangrijke rol bij de aanwerving of de verankering van het personeel, aangezien geen enkel bedrijf bereid lijkt te zijn om op dit vlak drastische wijzigingen door te voeren. Bovendien blijkt uit de “Europese Barometer 2007” van het CVO dat de bedrijfswagen in België ongeveer dezelfde aantrekkingskracht heeft als een groepsverzekering bij de samenstelling van het loonpakket.

**Michèle Pans**  
(mipa@ccecrb.fgov.be)



Copyright : bury-osiol

trekking op de keuze van nieuwe milieuvriendelijkere bedrijfsvoertuigen. Tot 67% van de beheerders van de Belgische bedrijfsvoertuigen verklaart te zullen kiezen voor voertuigen die minder brandstof verbruiken. Andere manieren om bij te dragen tot de vermindering van de emissies van broeikasgassen, waaronder de herziening van de commerciële bezoeken rondes om de trajecten te verminderen (19%), de ontwikkeling van moderne telecommunicatiemiddelen, waaronder videoconferenties (13%), de aanmoediging van telewerken (8%), het gebruik van alternatieve transportmidde-

<sup>7</sup> In Europa bedraagt dit percentage 57% voor de ondernemingen met 100 tot 499 werknemers en 65% voor de ondernemingen met minstens 500 werknemers.

## ELDERS

*Op 3 januari 2006 begon de stad Stockholm een test met stadstol<sup>1</sup> voor de wagens die het centrum inrijden.*

*Sinds 22 augustus 2005 was het openbaar vervoer aanzienlijk uitgebreid met de ingebruikname van 12 nieuwe busverbindingen, de verlenging van 18 andere lijnen, een versterking van de frequentie voor de treinen en de aanleg van 14.000 parkingplaatsen aan de rand van de stad.*

# Stockholm gaat voor stadstol



Copyright: stockholmsforsoket

## Trial Implementation of Congestion Charging in Stockholm Swedish Road Administration (SRA)

### Het systeem van de stadstol

Op weekdagen moeten de automobilisten om een zone van 34,5 km in of uit te rijden een taks betalen van 1 à 2 euro naar gelang van het tijdstip van de dag (van 6.30 uur tot 18.29 uur). Tijdens weekends en 's avonds hoeft men niet te betalen.

Het systeem heeft slechts 18 toegangen (tegenover 200 in Londen) die gecontroleerd worden met een honderdtal camera's die de nummerplaten registreren. Betalen kan via internet, per overschrijving, in bepaalde winkels of met behulp van een elektronisch instrument dat in het voertuig wordt geplaatst. Milieuvriendelijke wagens, bromfietsen, auto's met buitenlandse nummerplaten, taxi's en voertuigen van hulpdiensten betalen niets.

### De evaluatie van de test

De testfase van het project liep tot 31 juli 2006 en werd constant geëvalueerd. In de loop van de zomer van datzelfde jaar werd er een gedetailleerd rapport gepubliceerd.

### De resultaten van het experiment

Aanvankelijk was de doelstelling het autoverkeer met 10 à 15 % te verminderen op de hoofdstraten. Op dat vlak was het experiment duidelijk: de auto-stroom die de zone binnenreed, zakte met 100.000 eenheden, wat overeenkomt met een daling van meer dan 20 %.

Een ander overtuigend resultaat is de stijging van het gebruik van het openbaar vervoer. Stockholm Transport (SL) heeft voor alle vervoerswijzen teza-

<sup>1</sup> Meer info op [www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se)

men een stijging van ongeveer 10 % opgetekend.

Anderzijds daalde de uitstoot van CO<sub>2</sub> en SO<sub>2</sub> met meer dan 10 %.

Algemeen heeft de invoering van de stadstol de toegankelijkheid verbeterd en de tijd die nodig is om het stadscentrum te bereiken verkort.

**'Aanvankelijk was de doelstelling het autoverkeer met 10 à 15 % te verminderen op de hoofdstraten. Op dat vlak was het experiment duidelijk: de autostroom die de zone binnenreed, zakte met 100.000 eenheden, wat overeenkomt met een daling van meer dan 20%'.**

En in tegenstelling tot wat gevreesd werd vóór de invoering van de maatregel, was de invloed op de handel en de economie zeer beperkt. In de pers werd het project zelfs voorgesteld als een bijzonder positief experiment!

Zodra de test op 31 juli ten einde liep, werd het verkeer zeer snel weer "normaal". In augustus was het aantal voertuigen dat in de zone rondreed volgens de gemeente Stockholm zelfs hoger dan in diezelfde periode het jaar voordien!

### Participatieve democratie

Aanvankelijk was de publieke opinie grotendeels tegen de invoering van het systeem gekant (60 % van de inwoners van Stockholm waren ertegen). De voornaamste klacht van de tegenstanders was dat het de economische ontwikkeling van de regio zou afremmen.

Maar zodra het project aan de gang was, draaide de publieke opinie snel bij.

Op 17 september 2006 vond er een referendum plaats, samen met de algemene verkiezingen. 51,3 % van de inwoners van de 461 wijken van Stockholm stemden voor de definitieve invoering van het systeem, terwijl de 14 gemeenten aan de rand van de stad het project met meer dan 60 % van de stemmen verwierpen.

Er was dus een duidelijk meningsverschil tussen een "stadscentrum" dat voorstander is van dwingende maatregelen (wat begrijpelijk is, aangezien zij veel hinder ondervinden van het verkeer) en een "stadsrand" die tegen de heffing is (deze wijken zijn ontwikkeld dankzij het gebruik van de auto en zijn nauwelijks of slecht bereikbaar met het openbaar vervoer).

### En in Brussel?

Wij kunnen een vergelijking maken met de situatie van de negentien Brusselse gemeenten, die het verkeer van de pendelaars uit de twee andere gewesten ondergaan.

Geregeld gaan er stemmen op dat de heffing van stadstol in Brussel nuttig zou zijn om de dichtslibbing van de wegen en de vervuiling een halt toe te roepen.

Dat voorstel heeft ook zijn tegenstanders, om economische of sociale redenen.

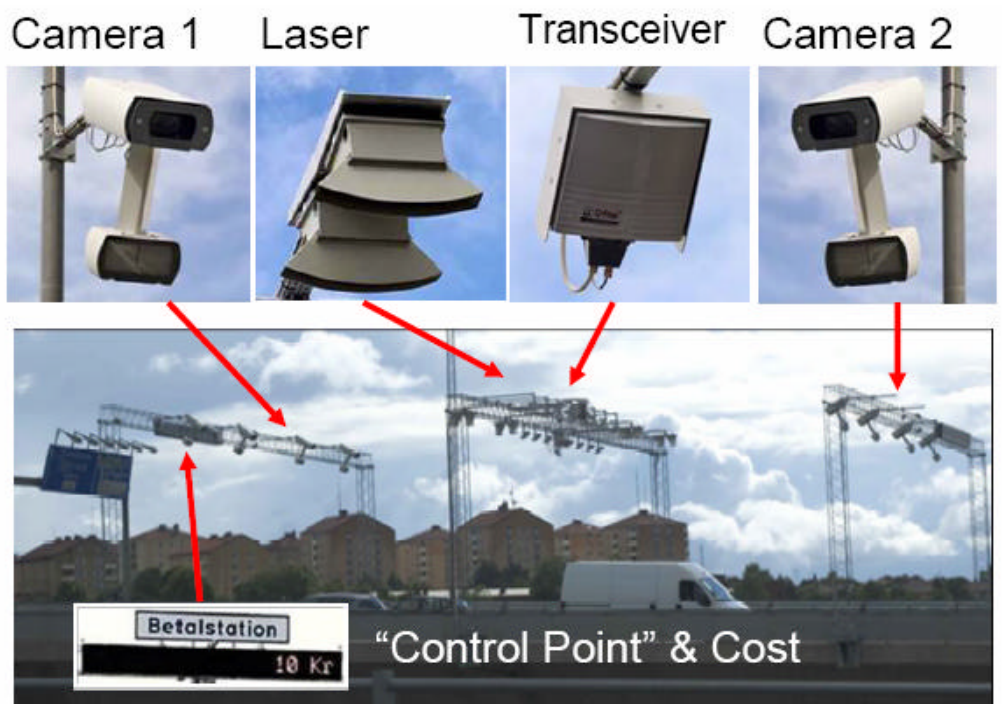
Maar we stellen vast dat het werkt in het buitenland (Londen, Singapore, Stockholm) zonder economische schade teweeg te brengen, en dat het Zweedse parlement en de betrokken bevolking duidelijk voor het systeem gekozen hebben.

Sinds juli 2007 werd de stadstol in Stockholm definitief ingevoerd.

Ondanks het indrukwekkende prijskaartje (om en bij de 400 miljoen euro) hebben deskundigen bevestigd dat de investering in zeven jaar terugbetaald zal zijn.

**Philippe Mertens (VSGB)**

philippe.mertens@avcb-vsgb.be



## Het cijfer van het nummer

# KENNIS VAN HET VERKEERSREGLEMENT:

## Een onderzoek brengt enorme lacunes aan het licht

**3 op 10 Belgen denken nog dat ze voorrang van rechts hebben wanneer ze een rotonde oprijden! Slechts 2 op 10 weten dat een kind voorin in de auto mag (op voorwaarde dat het in een aangepast beveiligingssysteem zit). 4 op 10 ondervraagden vinden dat de voorrang-van-rechts-regel ingewikkelder is geworden. Dit zijn enkele van de lessen die we kunnen trekken uit de enquête die bij 931 Belgen gehouden werd ter gelegenheid van de verschijning van een brochure over de vernieuwingen in het verkeer.**

“Verkeer: wat is er veranderd sinds 2000”: is de naam van de nieuwe brochure die het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid dankzij de steun van AXA heeft samengesteld. Deze 32 pagina’s tellende uitgave is een samenvatting van de belangrijkste wijzigingen die de laatste jaren zijn doorgevoerd. Dankzij al deze wijzigingen heeft België een enorme vooruitgang geboekt op het vlak van de verkeersveiligheid en zijn vele levens gespaard gebleven. Maar ze zijn ook een bron van twijfel en een zekere verwarring, zoals blijkt uit de resultaten van een studie die speciaal voor de uitgave van de brochure uitgevoerd is.

De enquête is ingesteld door Ipsos Belgium op aanvraag van AXA en het BIVV, tussen 17 en 27 augustus 2007. Er werden vragen gesteld aan een staal representatief voor de Belgische bevolking van 18 jaar en ouder. In een eerste deel werd gepeild hoe het met de kennis van de belangrijkste verkeersregels gesteld is. Het tweede deel was een opiniepeiling over de evolutie van de wegcode.

### **Kennis van de verkeersregels**

De studie legt de vele lacunes bloot in de Belgische kennis van de wegcode, en in het bijzonder van de veranderingen die de laatste jaren zijn doorgevoerd.

Zo is 1 op 3 ondervraagden niet op de hoogte van het feit dat je je richtingaanwijzers niet moet gebruiken om een rotonde op te rijden en weet bijna 1 op 10 personen niet dat je ze wél moet gebruiken als je de rotonde afrijdt. Er is nog meer: 3 op 10 personen denken ten onrechte dat ze voorrang hebben wanneer ze een rotonde oprijden.

De reglementering inzake het vervoer van kinderen is ook verre van ingeburgerd bij de bevolking. Slechts 2 op 10 personen weten dat een kind van

5 jaar kleiner dan 1,35m voorin mag rijden, op voorwaarde dat het is vastgemaakt met een aangepast beveiligingssysteem.

En met de bedragen van de boetes in geval van overtreding zullen veel bestuurders voor een onaangename verrassing komen te staan: nauwelijks 1 persoon op 3 weet dat door een oranje licht rijden hem 100 € zou kosten. Bijna 1 persoon op 2 verwacht zich aan een lager bedrag!

En tot slot blijft de voorrang-van-rechts-regel voor problemen zorgen. 1 persoon op 3 weet niet dat je je voorrang van rechts behoudt wanneer je terug in beweging komt na gestopt te zijn om een fietser op het fietspad door te laten. Deze verandering werd nochtans 6 maanden geleden al doorgevoerd!

### **Wijziging van het Verkeersreglement**

Ipsos heeft eveneens een opiniepeiling uitgevoerd bij de Belgen om te horen wat hun mening was over de recente veranderingen aan het verkeersreglement. De resultaten zijn hier niet minder opmerkelijk. Hoewel de voorrang-van-rechts-regel vereenvoudigd is, vindt 4 op 10 personen dat hij... ingewikkelder is geworden!

9 op 10 personen vinden de verspreiding op grote schaal van een brochure over de grote veranderingen in het verkeersreglement een goed idee.

### **Brochure over wijzigingen**

Het BIVV heeft niet gewacht op de resultaten van de peiling om een dergelijke publicatie uit te werken. De brochure met als titel “Verkeer: wat is er veranderd sinds 2000?” is onderverdeeld in 3 hoofdstukken. Het eerste deel is gewijd aan de wegcode, en is ook het grootste. Omwille van de helderheid werden de verschillende nieuwe regels geordend volgens weggebruiker (bestuurder, fietser, voetganger, etc.). Er werd bovendien nog een overzicht van de recentste verkeersborden opgenomen.

Het thema van het tweede deel is de rijopleiding. We vinden er de nieuwe uitvoeringsbepalingen van het theoretische en het praktische rijexamen, alsook een woordje uitleg over de nieuwe rijopleiding.

In het derde deel vinden we, naast de nieuwe indeling van de overtredingen en een tabel met de bijhorende straffen, ook terug hoe de boetes voor snelheidsovertredingen worden berekend.

Achter in de brochure kan de lezer zijn kennisniveau testen aan de hand van een kwis. Deze test staat ook op de website van AXA: [www.axa.be](http://www.axa.be).

**Wie geïnteresseerd is in dit geheugensteuntje kan de brochure aanvragen bij het BIVV: 02/244.15.11. De brochure kan ook gedownload worden op de website van het BIVV: [www.bivv.be](http://www.bivv.be) en/of op de site van AXA: [www.axa.be](http://www.axa.be).**

### **Contactpersonen:**

Mieke SCHEVELENBOS, woordvoester BIVV: 02/244.15.34 of 0475/39.44.43.

Christine VANORMELINGEN, woordvoester AXA: 02/678.62.07 of  
Elly BENS: 02/678.64.67, 0478/22.30.84.

De enquête over de kennis van de wegcode kan aangevraagd worden bij [elly.bens@axa.be](mailto:elly.bens@axa.be).

### **Bericht aan het personeel van het Gewest, de gemeenten, politiezones, het Parket en de vervoersmaatschappijen!**

In april organiseert de VSGB een nieuwe sessie (5 halve dagen) opfrissing van het verkeersreglement. Informatie en inschrijvingen bij [erik.caelen@avcb-vsgeb.be](mailto:erik.caelen@avcb-vsgeb.be)

## **Een beetje humor doet altijd goed ...**



Weeral een meningsverschil tussen Nederlandstaligen en Franstaligen?



Speciaal bord voor mensen met dyslexie ...



En dan gaan ze de automobilisten zeker verwijten dat ze schizofreen zijn?



## Week van Vervoering 2007

Vergadering van de Ukkelse vereniging ACQU



## Projectoproep "DE STRAAT IS VAN ONS" resultaten en analyse van de projecten

**A**ls Brusselse versie van het Europese thema "De straat is van ons" heeft de projectoproep "De straat is van ons" van Brusselse Raad voor het Leefmilieu (Bral) en Inter-Environnement Bruxelles (IEB) met de steun van het Brussels Gewest 12 initiatieven gesteund die in de loop van de Week van Vervoering plaatsvonden. Omdat de openbare ruimte steeds meer ingepalmd wordt door de auto, was het doel van de oproep de verblijfsfunctie van de straat opnieuw in evenwicht te brengen met die van verkeer, door de straat terug te geven aan de bewoners en de (zwakke) weggebruikers.

Als we de openbare ruimte bekijken,

stellen we vast dat die bijna uitsluitend voor de auto ingericht is. Straten, pleinen, lanen worden volledig ingepalmd door rijdende en geparkeerde auto's, terwijl ze ook plaatsen zouden moeten zijn waar mensen leven. 12 comités en verenigingen hebben dat goed begrepen en wilden hun actie kracht bijzetten in het kader van de week van vervoering. Op 22 september werden er op een meeting ervaringen uitgewisseld over allerlei initiatieven. Wij zetten enkele interessante conclusies op een rijtje.

Eerste vaststelling: de projecten waren heel gediversifieerd qua soort acties (debat, animatie, sensibilisering, tentoonstelling, ...), doelgroep (buurtbewoners, fietsers, kinderen, gebruikers van een bepaalde plaats, ...) en plaats (een wijk, een straat, een plein, de stad

in het algemeen, ...).

### Hevige debatten in de wijken

De **vereniging van Ukkelse wijkcomités ACQU** heeft een debat georganiseerd over de straat (de sociale functie, impact op de gezondheid, rol van de openbare besturen en de rol van iedere burger). Het debat kon op een talrijke opkomst rekenen (120 personen), in deze woonwijk waar momenteel enkele verkeersregels herzien worden in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan. De leerlingen van de wijkscholen hebben ook deelgenomen aan het project door tekeningen te maken en een maquette rond het thema van de ideale straat. Georges Michel, lid van de organisatie, deed na afloop de volgende vaststellingen:

- Het was moeilijk het thema (het delen van de straat) globaal te bekijken als wijzigingen op lokaal vlak net de mobiliteitsgewoonten verstoren.
- Velen denken dat de mobiliteitsproblemen van elders komen en voornamelijk van de pendelaars.
- De dominante aanwezigheid van de auto wordt niet in vraag gesteld.
- De buurtbewoners nemen eerst het woord als automobilist en niet als bewoner van de straat.
- Mensen geloven dat technische maatregelen alle problemen gaan oplossen (regeling van de verkeerslichten, milieuvriendelijkere voertuigen, ...).
- Alternatieve transportmiddelen hebben een negatief imago (onvoldoende openbaar vervoer, fietsen is gevaarlijk, weinigen weten dat men ook binnen Brussel de trein kan nemen) en men heeft de indruk dat er geen geloofwaardige alternatieven zijn voor de auto.
- De illusie leeft dat de uitbreiding van het wegennet een oplossing zal bieden.



De straat als ruimte voor sociale banden en spel: een toekomstige realiteit dankzij de ontmoetingszone in de wijk Terdelt.

zo hebben zij een gemeenschappelijk project tot stand gebracht waarin hun ideale straat meer groen bevat, ruimere trottoirs en zebrapaden, parkings buiten de weg, trams en vooral mensen in de straat. Die suggesties moeten we voor ogen blijven houden.

De actie van het **wijkcomité Sint-Anna** uit Oudergem speelde zich af in dezelfde context van wijziging van de rijrichting, wat hevige reacties uitlokte in de buurt. Daar opteerde het comité ervoor de straat 's zaterdags terug te geven aan de bewoners, om de wijkbanden te versterken (meer dan 100 aanwezigen) en de mobiliteitsknelpunten te bespreken op basis van ieders leefwereld. In plaats van auto's palmde de vele kinderen uit de buurt

de straat in, wat aantoont dat wanneer er voor hen een plaats beschikbaar is, de kinderen die gebruiken en daar vragende partij voor zijn.

### De verovering van de wijk Terdelt ...

Op een ludieke manier (stand, behendigheidsparcours, fietsrally, ...) heeft het **wijkcomité Ter-**

**delt** de bewoners gesensibiliseerd en samengebracht. Het thema van deze 8<sup>ste</sup> deelname aan de week van vervoering was "De verovering van de F12a" (d.w.z. het verkeersbord voor een woonerf). In samenwerking met het *Maison des Enfants* en school 17 mochten de kinderen een bord creëren dat hun wijk voorstelde. Intussen werd hun wens verhoord, want de gemeente voorziet in haar gemeentelijk mobiliteitsplan dat de hele wijk Terdelt een woonerf wordt. Een knappe overwinning voor dit comité!

### ... en nog enkele knelpunten die ontward moeten worden

In Sint-Lambrechts-Woluwe hebben de 11 wijkcomités die samen **Wolu-Inter-Quartiers** (WIQ) vormen, gepleit voor "een straat voor iedereen" aan de hand van 93 technische fiches waarin de zwarte punten voor de zachte weggebruiker geïnventariseerd worden. Op basis van hun mobiliteitscharter doen de fiches ook voorstellen om de toestand te verbeteren. Het comité heeft deze fiches plechtig aan de gemeente overhandigd. Nu is het aan de gemeente en haar splinternieu-

we mobiliteitscel om deze uitdaging aan te gaan. Anders zal WIQ hen er wel aan herinneren.

### Een "mobiliteitskapitaal" voor iedereen?

In de Zennewijk voerde het **comité "Tous en Senne"** actie rond mobiliteit met de inwoners en met de kansarmen van het opvangcentrum 'La Source' en het sociaal restaurant. Het doel was

Tussen de aanhangers en de tegenstanders van de wijziging in het verkeer in de wijk en bovenstaande vaststellingen was de meerwaarde van het debat dat de bewoners met elkaar praten en beseffen dat er geen mirakeloplossing is en dat het gedrag van iedereen meetelt. Het werk van de kinderen diende ook als voorbeeld voor de volwassenen: om hun maquette te maken hebben de kinderen overleg gepleegd en

1. « *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale* », Armand Colin, Paris, 2005

2. Citaat van Eric Le Breton, in *Cémaphore* nr. 62, 8-2007, blz. 3.



*Fietslogo's geschilderd op een weg waar « fietsers toegelaten » zijn.*

banden te creëren, de sociale cohesie van de wijk te versterken, maar ook de buurt opnieuw te ontdekken door zich anders te verplaatsen. "Kansarmen verplaatsen zich weinig, vaak vanuit eenzelfde plaats en binnen eenzelfde straat," stelt P. Biesemans van de vzw *La Source*. Die vaststelling brengt ons bij het begrip 'mobiliteitskapitaal' dat Eric Le Breton omschreef. Volgens hem is de mogelijkheid om zich te verplaatsen één van de voorwaarden voor sociale integratie zoals huisvesting, gezondheid en opleiding. "Maar de bezetting van de ruimte en de vele regels die het gedrag beïnvloeden assimileren is niet eenvoudig voor iedereen, vooral als iemand de taal onvoldoende beheerst of niet kan lezen, en dan zijn er ook nog de economische omstandigheden."

#### **Acties voor fietsers ....**

De zachte weggebruikers worden vaak uit het verkeer uitgesloten en wilden daar de aandacht op vestigen. Aan de hand van een informele bewegwijzering van parcours, een kritieke massa 'lanen fietsers toegelaten, een rijdiagnose op de Kroonlaan wilden zij hun aanwezigheid kracht bijzetten en het gebrek aan inrichtingen voor fietsers aan de kaak stellen.

Zo was er op de Kroonlaan de actie van de groep "*kroon op de fiets*" net op het moment van het openbaar onderzoek in verband met de herinrichting van de straat ten gunste van het openbaar vervoer



*« Moestuïn-auto » om een nieuwe opvatting van de mobiliteit en de openbare ruimte te doen « wortel schieten ».*

en de fiets. Op de centrale lanen daarentegen is er niets nieuws onder de zon qua inrichtingen voor fietsers: dat wou het collectief *Placeovélo* onderstrepen door op de rijweg het fietslogo te schilderen om de aandacht te vestigen op hun aanwezigheid op deze straat.

#### **... en rond openbare ruimte**

Eén van de projecten was het "stadssalon" in Elsene, het banket voor een leefbaar centrum voor iedereen, carsharing in Sint-Gillis en de "voiture potagère" die de openbare en mentale ruimte voor de auto wou transformeren door parkeerplaatsen om te toveren in plaatsen waar sociale banden gesmeed worden door er een gemeenschappelijk tuintje aan te leggen.

#### **Tot besluit**

Door deze projectoproep en dankzij de inzet en de motivatie van heel wat comités en verenigingen, kwamen er in verschillende stadsdelen acties tot stand in het kader van de week van vervoering. Zo konden de mensen een andere mobiliteit toetsen aan wat ze dagelijks meemaken. Er werden zaadjes gestrooid voor duurzame mobiliteit en bepaalde resultaten,

inrichtingen of mentaliteitswijzigingen tonen dat het graantje ontkiemd is. Nu nog hopen dat de overheid oor heeft voor deze initiatieven van de burger en zij de juiste politieke keuzes maken.

**Marie-Claire Schmitz (IEB)**  
 Marieclaire.schmitz@ieb.be

**Last minute** - Wijziging van het verkeersreglement

# SPRING OP DE KAR!

Vanaf 29 januari 2008 zijn de praalwagens voor folkloristische manifestaties vrij van de inschrijving van voertuigen, van sommige bepalingen van het technisch reglement en van de wegcode, op voorwaarde dat de bestuurder niet sneller rijdt dan 25 km/u. Het Koninklijk besluit van 27 januari 2008 wijzigt hiervoor het Technisch reglement, het reglement betreffende de inschrijving van de voertuigen en het verkeersreglement (zie ook Inforum 225692)

De vrijstellingen gelden voor voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor folkloristische manifestaties en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen ofwel ter gelegenheid van een door de gemeente toegelaten folkloristische manifestatie, of op de weg er naar toe (namens de weg heen en terug tussen de vaste standplaats van het voertuig en de plaats van de folkloristische manifestatie eventueel gemeenteweers overschrijdende trajecten) ofwel voor proefritten met het oog op die manifestatie, en voor zover zij niet meer dan 25 km/u rijden en zij voldoen aan de voorschriften van de gemeentelijke machtiging.

Ten eerste worden de wagens vrijgesteld van een aantal bepalingen van het technisch reglement. Ze zijn onder meer vrijgesteld van het gelijkvormigheidsattest en van de technische keuring. Deze vrijstelling wordt ingevoegd in het KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (wijziging van art. 2).

Ten tweede worden de wagens vrijgesteld van inschrijving. Hier toe wordt het KB 20.07.2001 betreffende de inschrijving van voertuigen aangepast (art. 2).

Ten derde worden de wagens vrijgesteld van sommige bepalingen van de wegcode (wijziging van art. 30.3 en invoering van een art. 56bis).

Tussen het vallen van de avond en het aanbreken van de dag en in alle omstandigheden wanneer het niet meer mogelijk is duidelijk te zien tot op een afstand van ongeveer 200 meter, moeten de voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor folkloristische manifestaties en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen ofwel ter gelegenheid van een door de gemeente toegelaten folkloristische manifestatie, of op de weg er naartoe ofwel voor proefritten met het oog op die manifestatie, en voor zover zij niet meer dan 25 km per uur rijden, de volgende lichten voeren:

- vooraan, een wit of geel licht;
- achteraan een rood licht;
- de omtreklichten bedoeld in artikel 30.4 indien het voertuig meer dan 2,5 meter breed is.

Deze bepaling geldt evenwel niet binnen het door de gemeente afgebakende traject van de manifestatie.

De bepalingen van het verkeersreglement in verband met:

- de maximumafmetingen van de lading (artikel 46);
- het uitzonderlijk vervoer (artikel 48 en 59.6);
- het aantal aanhangwagens dat een voertuig mag trek-

ken (artikel 49.1);

- de technische voorschriften van de motorvoertuigen en hun aanhangwagens (artikel 81.1.1, 81.1.2)
- de banden (artikel 81.4.1, 81.4.2 en 81.4.3)
- de gevaarlijke versierselen (artikel 81.6)

zijn dus niet van toepassing op voertuigen die

- uitsluitend bestemd zijn voor folkloristische manifestaties
- en slechts bij uitzondering op de openbare weg komen
  - ⇒ ofwel ter gelegenheid van een door de gemeente toegelaten folkloristische manifestatie, of op de weg er naartoe
  - ⇒ ofwel voor proefritten met het oog op die manifestatie,
- en voor zover zij niet meer dan 25 km per uur rijden.

Met "op de weg ernaartoe" wordt verstaan: de weg heen en terug tussen de vaste standplaats van het voertuig en de plaats van de folkloristische manifestatie.

Ten slotte wordt ook het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs aangepast (art. 20): Voor het besturen van folkloristische motorvoertuigen volstaat een rijbewijs B of G.

**Erik Caelen (VSGB)**  
erik.caelen@avcb-vsgeb.be

**Didactisch materiaal****« OPTIMOVE » om zich anders te verplaatsen**

*Dit artikel verscheen reeds in het informatiebulletin over mobiliteit CeMaphore nr. 64 van oktober 2007*

*"Feest in het centrum van de stad! Afspraak op de Grote Markt over 8 rondes!"*

In maximum 8 rondes moeten alle spelers op het centrale blok van het spelbord aankomen, na verschillende opdrachten vervuld te hebben en zonder al te veel CO<sub>2</sub> uit te stoten. Het centrum doorrijden na langs het station of de school gepasseerd te zijn, daar heb je zeker 8 rondes voor nodig ... maar welke combinatie van vervoermiddelen kies je? en welk traject? welke CO<sub>2</sub>-uitstoot bereik je?

Optimove is een strategisch spel dat draait om de collectieve verantwoordelijkheid inzake mobiliteit. Rond een groot spelbord dat het stadsweefsel voorstelt, worden de spelers uitgenodigd om het geschikteste vervoermiddel te kiezen in functie van de situatie. Optimove plaatst de speler in dagelijkse situaties, rond verplichte en collectieve opdrachten. Het doel is hem te sensibiliseren voor de impact van zijn keuzes omtrent mobiliteit: leefmilieu, verkeersveiligheid, gezondheid en ruimtelijke ordening. Het spel draait ook rond enkele transversale thema's die verband houden met onze mobiliteit in de stad.

Door een weldoordachte combinatie van "vervoerstickets", een verstandige keuze van reiswegen, samenwerkingsovereenkomsten, ... en een beetje geluk kunnen de spelers zich min of meer doeltreffend verplaatsen ... te voet, per fiets, met rolschaatsen, per scooter, met de auto, de bus of het GEN. Maar de stad heeft codes die bepaalde voertuigen moeten naleven: traditionele buslijn of eigen

bedding, beperkt eenrichtingsverkeer, rotondes, ... De spelers moeten vragen beantwoorden over mobiliteit, leefmilieu of verkeersveiligheid. Bij een goed antwoord mag je nogmaals spelen! De vragen geven brengen vaak een debat op gang tussen de spelers.

Optimove is een gezelschapsspel voor jongeren tussen 14 en 20 jaar. Het is zowel bruikbaar in een formeel als in een informeel educatief kader. Scholen, ludotheken, jeugdhuizen, jeugdcentra, jeugdbewegingen, ... kunnen het spel gemakkelijk gebruiken. Dankzij de bijkomende documentatie over de drie thema's kan de spelleider zijn antwoorden op vragen van spelers uitdiepen.

Het spel is gemaakt op initiatief van de vzw Empreintes en vult een leemte in de pedagogische hulpmiddelen voor deze doelgroep op het vlak van mobiliteit. Optimove werd twee jaar lang getest in middelbare scholen en

werd ook meermaals voorgelegd aan professionals uit de mobiliteit en de spelpedagogie. De definitieve versie is de vrucht van een verrijkend samenwerkingsverband met het BIVV en de algemene directie Transport van het Ministerie van het Waals Gewest. Er zullen gratis sessies georganiseerd worden om kennis te maken met het spel.

**Thibaut QUINTENS** – vzw Empreintes  
Tel. 081 22 96 28, [thibaut@empreintesasbl.be](mailto:thibaut@empreintesasbl.be)

**Céline FECCI** - MET-D311  
Tel. 081 77 31 34, [cfecci@met.wallonie.be](mailto:cfecci@met.wallonie.be)



Spelsoort	gezelschapsspel, bordspel ( <i>enkel beschikbaar in het Frans</i> )
Thema's	mobiliteit – verkeersveiligheid – leefmilieu
Leeftijd	van 14 tot 99 jaar
Ideaal aantal spelers	7 tot 14 + 1 spelleider
Maximum aantal spelers	21 + 1 spelleider
Minimum aantal spelers	4 + 1 spelleider
Prijs	100 € (+portkosten) overheid, 125 € privé

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

VSGB  
Aarlenstraat 53 / 4  
1040 Brussel

Tel: 02/238.51.65  
Fax: 02/280.60.90  
**E-mail:**  
**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** \_\_\_\_\_

**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*

## 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.*