

De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 3 | zomer 2008 | gratis

ONDER DE LOEP

Het grote avontuur van de mobiliteitsadviseurs
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

HET GEWEST IN BEWEGING

Carpooling in Brussel, dat is Carpool Plaza

Friday Bikeday: Brussels succesverhaal

Observatorium Zones 30

Pyblik: nieuwe sessie

Staatshervorming en verkeersveiligheidsbeleid

PARKEERBEHEER

Parkeerbeleid in Gent

Voorstel van gewestelijk parkeeragentschap

Parkeren, retributies en uitbesteden

INHOUD

Edito.....p.3	Observatorium Zones 30 van Mobiel Brussel.....p.18
Het grote avontuur van de mobiliteitsadviseurs....p.4	Friday Bikeday, uniek in Europa.....p.21
Adresboekje.....p.7	Pyblik, gratis opleiding voor gewest- en gemeentepersoneel..... p.22
Wat doet het Brussels Gewest om het parkeren te organiseren?.....p.8	Carpooling in Brussel, dat is Carpool Plaza.....p.24
Parkeren en retributies en uitbesteden: <i>niet zomaar!</i>p.11	Staatshervorming en de gevolgen voor het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid.....p.25
Lokaal initiatief: parkeerbeleid in Gent.....p.15	



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

Nr 2008/03 — zomer 2008

Directie: Philippe Barette, Marc Thoulen

Redactie: Pierre-jean Bertrand, Pierre Chastellain, Cédric Taverne, Chantal Roland, Mathieu Lambert, Hildegard Schmidt, Grégory Moors, Erik Caelen

Vertaling: Liesbeth Vankelecom, Hugues Moiny

Coördinatie: Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

Omslag illustratie: Mobiel Brussel - BUV

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 editie die u nu in handen heeft, zit weer boordevol informatie over het mobiliteitsgebeuren in Brussel en omstreken. Wij nemen daarvoor studies onder de loep, juridische analyses en actuele onderwerpen in enkele artikels over de recentste tendensen.

Er is voor elk wat wils.

Er wordt u een grote brok parkeren voorgeschoteld. Mobiel Brussel schetst de rollen en taken van het toekomstig gewestelijk parkeeragentschap in het Brussels Gewest en de Vereniging bekijkt het parkeerbeleid in andere steden, met name in Gent. Voorts is er ook nog een meer juridische analyse van de problematiek rond retributies en belastingen.

Maar er komen ook nog andere onderwerpen aan bod.

Ontdek de vernieuwende ideeën in verband met het fietsbeleid van het Brussels Gewest op het Europese toneel in een artikel over Friday Bikeday.

Als afsluiter wordt er een bespreking gegeven over de recente voorstellen tot hervorming van de Belgische staat en de gevolgen daarvan op de verkeersveiligheid in het Brusselse Gewest. Men kan zich immers de vraag stellen of de Brusselse verkeersdeelnemers niet het slachtoffer zullen worden van dit ondoordachte voorstel om bepaalde reglementeringen over te hevelen naar de gewesten.

De Redactie



Het grote avontuur van de

MOBILITEITSADVISEURS

Begin 2000 werd mobiliteit een volwaardige discipline, zowel bij de gewestelijke regeringen als de federale. In zowat alle Brusselse gemeenten is er inmiddels een schepen die bevoegd is voor mobiliteit. Mobiliteit is een branche van de duurzame ontwikkeling, maar het kwam nog niet aan bod in universitaire opleidingen zoals in Vlaanderen en Wallonië. Daarom riep de Administratie in maart 2001 een vorming voor mobiliteitsadviseur in het leven.

Aanvankelijk was deze opleiding gericht tot het personeel van de Administratie en de gemeenten. Na de eerste sessie werd er in de meeste Brusselse gemeenten een mobiliteitsadviseur aangesteld en werden er mobiliteitsdiensten opgericht.

In de loop der jaren is de les ook opengesteld voor het personeel van het BIM, het BIVV, de VSGB, de MIVB, de Bral, IEB, Pro-Velo, de Fietsersbond, Gracq, de politiezones en uiteindelijk ook federale ambtenaren van Beliris.

Eind 2007 hadden reeds 221 personen het attest van mobiliteitsadviseur ontvangen. Sommige werkzoekenden die de cursus ge-

volgd hadden, hebben werk gevonden in gemeenten of studiebu-reaus.

In samenwerking met het BIVV en de VSGB is er voor dit ruime publiek nog een opvolgingscursus opgezet.

In 20 lesdagen kan er veel leerstof behandeld worden en kunnen de voornaamste thema's i.v.m. mobiliteit belicht worden, maar kunnen de deelnemers elkaar ook beter leren kennen. Bij de aanvang van de cursus stellen de deelnemers zich namelijk voor en zo ontdekken ze allerlei aspecten van andere beroepen die met mobiliteit te maken hebben.

Lesgever Pierre Chastellain, deskundige bij Transitec, streeft steeds naar dialoog omdat er zo nuttige informatie uitgewisseld wordt en het verrijkt ook de uiteenzettingen, aangezien het publiek zo gevarieerd is. De sfeer in de lessen is dus uiterst multidisciplinair.

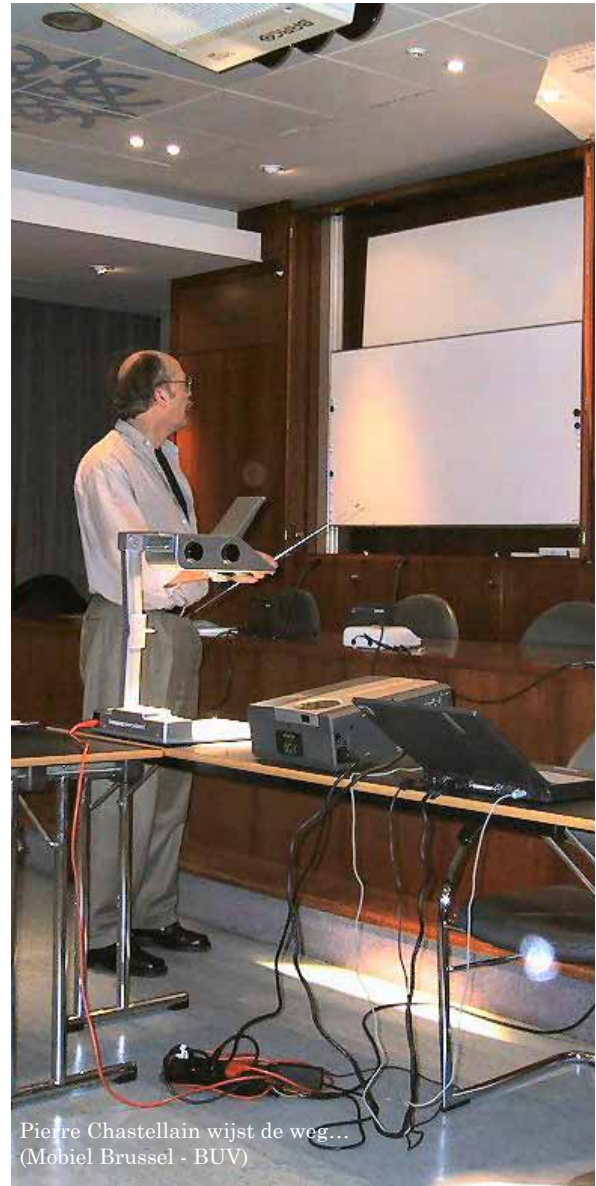
Een hoogtepunt van de vorming is het bezoek aan een stad waar de mobiliteit onder de loep genomen wordt. Zo hebben wij reeds een bezoek gebracht aan Hasselt, Gent, Brugge, Leuven, Luik, Verviers en Namen.

In maart 2008 begint het avontuur opnieuw voor 30 nieuwe deelnemers, die zich aansluiten bij hun 221 voorgangers.

Dankzij deze cursus wordt de mobiliteitsadviseur een echte gesprekspartner inzake mobiliteit ten aanzien van zijn medewerkers, de politici in het algemeen en het grote publiek. Zo is hij beter gewapend om de studies te volgen die door externe bureaus uitgevoerd worden.

Het is een boeiende ervaring, vooral dankzij de pedagogische kwaliteiten en het engagement van de lesgever.

Pierre-Jean Bertrand (Mobiël Brussel - BUV)
 pjbertrand@mrbc.irisnet.be



Pierre Chastellain wijst de weg...
 (Mobiël Brussel - BUV)

Hoe denkt de lesgever erover?

CeMa zijn Brussel ...

... een vergiftigd geschenk?

De vorming tot CeMa (conseiller en mobilité - mobiliteitsadviseur) bestaat eind 2008 acht jaar. Pierre-Jean Bertrand, attaché bij de Directie Strategie van Mobiël Brussel - BUV, bevoegd voor de organisatie en de promotie van de cursus, noemt het een mooi avontuur.

Het verhaal begint in 1999 in het Waals Gewest, onder impuls van de ministers Lebrun en Anselme, en tot nu toe werden er in het Waalse Gewest meer dan 700 mobiliteitsadviseurs opgeleid.

Samen met de 200 Brusselse mobiliteitsadviseurs vormen zij een grote familie die gesensibiliseerd is

voor het ruime domein van de mobiliteit, waarin een constructieve dialoog gevoerd wordt tussen de gemeenten en de betrokken actoren, over de gewesten zelfs landsgrenzen heen, aangezien zelfs mensen uit Rijsel de vorming in Namen gevolgd hebben.

Het idee van de cursus is ontsproten uit de vaststelling dat er in vele gemeenten uitstekende specialisten waren in allerlei domeinen zoals de inrichting van wegen, kruispunten, parkeren, de organisatie van het openbaar vervoer, de bevordering van het fietsgebruik, ... maar dat weinigen een totaalvisie hadden om de mogelijke effecten van hun beslissingen op het werkterrein van anderen in te schatten.

De vorming CeMa maakt van de deelnemers echter geen "specialist" in ieder aspect van de mobiliteit - verre van - en na de cursus zal hun ook niet gevraagd worden alle mobiliteitsproblemen van de gemeente te kunnen oplossen.

Er wordt wel van de deelnemers gevraagd een goed "waarnemer" te zijn, bv. de disfuncties en incoherenties inventariseren in de mobiliteit in de gemeente en de projecten die aan de gang zijn. Vervolgens moeten de betrokken verantwoordelijken op de hoogte gesteld worden, samengebracht worden en moeten de optimale omstandigheden gecreëerd worden van dialoog om gemeenschappelijke acties op het getouw te kunnen zetten op basis van een consensus.

De rol van mobiliteitsadviseurs is dus niet gemakkelijk en er is heel wat werk aan de winkel.

De CeMa wordt immers vaak beschouwd als een dwarsligger. Zo zal hij bijvoorbeeld in het geval van een rotonde soms verrassend uit de bocht komen

wanneer hij aantoont dat een kruispunt met verkeerslichten in dat specifieke geval adequater is.

Ze moeten diplomatisch te werk gaan en doorzettingsvermogen hebben en vooral veel moed, misschien nog het meest in Brussel, gezien de complexe organisatie van de stad, agglomeratie, hoofdstad, gewest ...

Maar we mogen vooral niet bang zijn en iedere mobiliteitsadviseur moet beseffen dat hij echt noodzakelijk is voor de goede werking van het systeem en de evolutie van een degelijk en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Mettertijd zal zijn rol steeds beter erkend en gewaardeerd worden.

Het antwoord op de provocerende vraag in de titel van dit artikel (de mobiliteitsadviseurs kennen mij!) is dus uiteraard: Nee!

Pierre CHASTELLAIN

TRANSITEC Ingenieurs-Adviseurs

Projectleider, belast met de vorming CeMa

« Iedere mobiliteitsadviseur moet beseffen dat hij echt noodzakelijk is voor de goede werking van het systeem en de evolutie van een degelijk en duurzaam mobiliteitsbeleid. »





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



Parkeren? Zei u parkeren? In Brussel kunnen we er niet omheen: iedereen heeft al wel eens in een rondje gereden op zoek naar een parkeerplaats. Soms gaan automobilisten zelfs in de clinch om een plaatsje te veroveren. En ja, de plaatsen zijn duur geworden in Brussel en de nieuwe regels terzake zijn niet eenvoudig: rode zone hier, blauwe daar, groene elders. Betalen of is het gratis? De Mobiliteitsgids belicht 3 aspecten van het parkeren: het gewestelijk beleid, de juridische aspecten en het parkeerbeleid in Gent.

Wat doet het Brussels Gewest om het parkeren te organiseren?

In 1998 werd het programma "Dialogo Parkeren" opgezet om tot een consensus te komen over de doelstellingen en de middelen voor een coherent parkeerbeleid op gewestelijk niveau.

Vijf werkgroepen waaraan alle betrokken partijen deelnamen (gemeenten, politie, gewest), kwamen tot het besluit dat het gemeentebestuur dringend geharmoniseerd zou moeten worden om tot een echte verbetering te komen van de mobiliteit over het hele gewestelijke grondgebied.

Na heel wat overleg met de verschillende gemeenten en een juridische haalbaarheidsstudie, heeft de Regering op 21 februari jl. in eerste lezing een voorontwerp van ordonnantie goedgekeurd tot organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Wat is het probleem in het Brussels Gewest?

We stellen vast dat vele van de 750.000 voertuigen die er elke dag rijden, moeilijk een parkeerplaats vinden. Die automobilisten veroorzaken dus extra verkeer terwijl ze een plaats zoeken en vaak gaan ze wildparkeren. Bovendien worden ze geconfronteerd met een andere tarifiering en een ander beleid van de ene gemeente tot de andere en kunnen ze geen gebruik maken van een veralgemeende bewegwijzering naar beveiligde transitparkings of openbare parkings.

Kortom, het gebrek aan een geharmoniseerd parkeerbeleid in het Brussels Gewest maakt het Gewest slecht toegankelijk en onaangenaam.

Het parkeerbeleid is een van de beste middelen om de mobiliteit te verbeteren. We hebben immers vastgesteld dat automobilisten twijfelen om de wagen te nemen als ze er niet zeker van zijn dat ze op hun bestemming gratis parking voor lange duur vinden. Een beleid voor de tarifiering en controle op het parkeren zou het aantal afgelegde kilometers dus sterk kunnen verlagen in de richting van de door het GewOP beoogde -20 % en de Kyoto-

doelstellingen inzake luchtkwaliteit helpen bereiken.

Wat staat er in het voorontwerp van parkeerordonnantie?

Het voorontwerp doet een voorstel dat beantwoordt aan 2 doelstellingen:

1. de uitstippeling van een gecoördineerd parkeerbeleid op Brussels niveau, waarvan het kader en de beginselen vastgelegd worden.
2. de oprichting van een gewestelijk parkeeragentschap om de toepassing van dit parkeerbeleid op het terrein te omkaderen en een aantal taken in verband met de uitvoering en het beheer in het kader van deze toepassing op zich te nemen.

De grondslagen

Eenzijds tekent het Gewest het kader uit van het parkeerbeleid in het Brussels Gewest aan de hand van een **gewestelijk parkeerbeleidsplan**, d.w.z. een harmonisering van de types parkeerzones, de tarieven en de soorten uitzonderingen.

Anderzijds delegeert het Gewest de gemeenten het **lokaal actieplan** met een aantal taken, waaronder de controle op de gewest- en gemeentewegen. Zo behouden de gemeenten de controle op het niveau van de wegen, ongeacht of die gemeentelijk of gewestelijk zijn.

Wat is het gewestelijk parkeerbeleidsplan?

Het is een strategisch plan dat het algemene kader schetst van het beleid dat het Gewest de komende 5 jaar wil voeren. Het omvat:

- **een indicatief gedeelte**, bestaande uit een beschrijving, een analyse en een evaluatie van de bestaande situatie, alsook een omschrijving van de doelstellingen.

- **een regelgevend gedeelte:** beschikkingen die van toepassing zijn op het vlak van het parkeren, door bv. voor het parkeren langs de weg het toegelaten aantal parkeerplaatsen te bepalen, het aantal per zone gereguleerde plaatsen, het minimum aantal voorbehouden parkeerplaatsen (PBM, leveringen, ...) en de tarieven.

Wat is het gemeentelijk parkeeractieplan?

Op basis van het gewestelijk beleidsplan stelt iedere gemeente een parkeeractieplan op voor de gemeentelijke en de gewestwegen. Ieder parkeeractieplan bevat:

- de uitwerking van het parkeerbeleidsplan op het niveau van de straat, met de concrete situering van de zones, de voorbehouden parkeerplaatsen...
- de acties die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het parkeeractieplan: aanvullende verkeersreglementen, infrastructuurwerken, signalisatie ...
- een financiële prognose: de raming van de uitgaven en de inkomsten.



Foto : Jean Scheijen

De Regering moet het gewestelijk beleidsplan en de gemeentelijke actieplannen goedkeuren.

Concreet op de weg

Het voorontwerp van ordonnantie roept **3 types zones** in het leven:

1. rode zone: betalend parkeren voor iedereen;
2. groene zone: betalend parkeren voor iedereen, behalve voor de houders van een speciale kaart;
3. blauwe zone: gratis parkeren gedurende maximaal 2 uur, behalve voor de houders van een speciale kaart.

Als een straat niet tot een van deze zones behoort, is het gratis en onbeperkt parkeren van toepassing.

De Regering moet bepalen welke categorieën gebruikers een **uitzonderingskaart** kunnen krijgen. Het

gaat om omwonenden, gebruikers van carsharing, mindervaliden en zorgverstrekkers voor zover zij dringende medische bijstand moeten verlenen.

Het **toezicht op het parkeren** is in handen van de gemeente of het gewestelijk agentschap als de gemeente dat vraagt. Zoals we reeds stelden, wordt er om het toezicht te vereenvoudigen geen verschil gemaakt tussen gewestelijke en gemeentelijke wegen.

Voor de betaling van het parkeren bestaan er momenteel 2 systemen, hetzij een retributie hetzij een belasting.

De ordonnantie heeft geopteerd voor een **gewestelijke retributie**. Het agentschap centraliseert alle inkomsten. Vervolgens betaalt ze aan iedere gemeente de kosten die gedaan werden in het kader van de controle terug, en houdt het een deel voor de kosten die het gedaan heeft in het kader van de inning en de follow-up van slechte betalers.

Na aftrek van 15 % voor de werking van het agentschap en de taken die het moet uitvoeren, wordt de opbrengst van het parkeren aan iedere gemeente doorgegeven. Dat percentage ligt tussen de 10 % gevraagd door de Conferentie van Burgemeesters en de 30 % waarop het Gewest recht zou hebben op basis van de inkomsten die geïnd moeten worden op de 350 km wegen die het beheert.

Om hinderlijk of fout parkeren te bestraffen - wat een ernstig probleem blijft - voorziet de tekst in de invoering van een **gewestelijke administratieve sanctie**. Deze maatregel vereenvoudigt het toezicht aanzienlijk, aangezien het momenteel de politie is die deze overtredingen bestraft.

Het agentschap dat opgericht zal worden, zal dus zowel een belangrijke rol spelen op het vlak van de beleidsvoorbereiding met de uitstippeling van het gewestelijk beleid, als op het vlak van de uitvoering met de toepassing van het beleid, behalve voor de taken die aan de gemeenten toevertrouwd worden.

Welke zijn de taken van het gewestelijk parkeeragentschap?

Het agentschap heeft heel wat taken, maar de voornaamste zijn:

- de samenstelling en aanvulling van een gegevensbank die ter beschikking gesteld wordt van het Gewest en de gemeenten;
- de toepassing van het gewestelijk parkeerbeleid, met de medewerking bij de opstelling, advisering en controle van de instrumenten van het parkeerbeleid; de opstelling van gemeentelijke actieplannen als een gemeente dat vraagt; het beheer en de controle van de uitvoering van het parkeerbeleid, met inbegrip van de inning van retributies en administratieve boetes en uiteraard de evaluatie van de actieplannen;
- de organisatie van een gewestelijke dienst voor de verwijdering van voertuigen en de uitoefening van controle op deze dienst;
- de organisatie, het beheer en de controle van alle openbare en transitparkings van het Gewest;
- de uitwerking van een gewestelijk systeem voor parkeerbegeleiding;
- het aanbieden van faciliteiten in privéparkings buiten de kantooruren zodat omwonenden minder parkeerplaatsen innemen;
- de organisatie van een parkeeraanbod en signalisatie ernaartoe voor autocars en vrachtwagens;

- beveiligde, openbare en overdekte parkeerplaatsen voor fietsen.

En de organisatie van het parkeeragentschap?

Het voorontwerp van ordonnantie geeft tevens richtlijnen voor de organisatie van het agentschap. Het stelt een naamloze vennootschap van openbaar recht met rechtspersoonlijkheid voor. De gemeenten die dat wensen, kunnen deelnemen in het kapitaal van het agentschap. Ze kunnen ook de benoeming voorstellen van leden voor de raad van bestuur.

Het agentschap zal voornamelijk gefinancierd worden met de inkomsten uit een deel van de parkeer-retributies en de administratieve sancties, en zal onderworpen worden aan een beheerscontract dat voor vijf jaar afgesloten wordt met de minister voor mobiliteit.

Besluit

Het Gewest ijvert reeds voor het welslagen van het toekomstige agentschap door het parkeerobservatorium aan te vullen, om er een nuttig instrument van te maken voor de uittekening van toekomstige plannen, zowel de strategische als gemeentelijke actieplannen.

Voor de gemeenten die een mobiliteitsplan aan het uitwerken zijn, stuurt het nuttige gegevens, zodat zij met kennis van zaken kunnen werken.

Wat de transitparkings betreft, gaat het een systeem uitwerken dat de mogelijkheid biedt echt voorrang te geven aan automobilisten die hun auto aan de rand van de stad laten staan en met het openbaar vervoer of de fiets naar het centrum rijden. Dat zal mogelijk zijn dankzij de MOBIB-kaart van de MIVB.

Het Gewest werkt ook aan dynamische begeleiding om automobilisten naar transitparking te brengen of naar openbare parkings in het centrum, om het verkeer er vlotter te maken.

Tot slot is het plan voor kort, middellang en lang parkeren voor autocars bijna af en werden er gewestelijke parkings voor vrachtwagens voorgesteld aan de minister.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verdient een coherent parkeerbeleid, teneinde de kwaliteit van het leven voor de inwoners te waarborgen en tevens de toegankelijkheid van het Gewest voor iedereen.

Chantal Roland (Mobiël Brussel - BUV)
croland@mrbc.irisnet.be



Staat het hele systeem van retributies op losse schroeven of zijn de berichten in de pers overtrokken? Wij bestudeerden rechtspraak en rechtsleer en overlopen de problematiek.

Parkeren, retributies en uitbesteden: **NIET ZOMAAR!**



Een bestuurder werd recentelijk vrijgesproken van het betalen van zijn parkeerretributie. De vrederechter van Oostende oordeelde in een vonnis van 22 januari 2008¹ dat de manier waarop privé-ondernemingen de parkeerretributies innen, ook al is dat in opdracht van een gemeente, in strijd is met de wet op de privacy. Het vonnis zorgde voor veel opschudding, niet alleen in de pers maar ook in het parlement. Terecht wordt er immers gevreesd dat hiermee het hele systeem van parkeerbeleid van steden en gemeenten wordt onderuit gehaald.

Wat zijn de feiten? Sinds 2003 zijn de parkeerretributies gedepenaliseerd. Door de wet van 7 februari 2003² werden verschillende bepalingen over verkeersveiligheid gedepenaliseerd. Naast tal van andere wijzigingen werd aan de gemeenten de bevoegdheid verleend om retributies, parkeerheffingen, op te leggen. Sedertdien kunnen gemeenten retributies voor het parkeren invoeren. De betaling van die retributies kunnen ze zelf uitvoeren of uit-

besteden aan een derde, een privé-onderneming of een autonome gemeenteregie.

In het voorval in Oostende dat aanleiding gaf tot het vonnis, blijkt dat de inning van de retributies werd uitbesteed aan een derde. Daar knelt nu het schoentje, want is die derde wel gemachtigd om de uitgebleven betaling in te vorderen? Daarvoor moet hij de identiteit van de houder van het voertuig kunnen achterhalen en de enige nuttige indicatie hiervoor is de nummerplaat. Nu is de vraag of die derde dan het repertorium van de voertuigen bij de Dienst Inschrijvingen Voertuigen (hierna DIV) mag raadplegen. De vrederechter meent van niet en wel om verschillende redenen. Vooreerst stelt de vrederechter vast dat de federale wetgever in 2004³ de bevoegdheid van bewakingsondernemingen heeft uitgebreid, zodat die in opdracht van een overheid of een houder van een overheidsconcessie vaststellingen kunnen doen voor zover die uitsluitend betrekking hebben op de onmiddellijk waarneembare toestand van

1. Vred. Oostende, 22 januari 2008, onuitg.

2. Wet 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, *B.S.* 25 februari 2003.

goederen die zich op het openbaar domein bevinden. Daarvoor hebben we later. Daarnaast en los van de juridische kwalificatie van de derde onderzoekt de vrederechter of er nog langer sprake is van retributies.

De discussie of dit wettelijk wel kan is niet nieuw. Dat bewijzen eerder gestelde parlementaire vragen. In 2002⁴ maakte men zich zorgen of het wel mogelijk was voor concessiehouders om gegevens van de DIV te verkrijgen. Daarbij werd echter voorbijgegaan aan de vraag of het doorgeven van gegevens aan derden (want dat is een concessiehouder) eigenlijk wel mag in overeenstemming met de wet van 8 december 1992⁵. Men boog zich enkel over de vraag van de rechtstreekse toegang. De minister van Mobiliteit stelt het volgende:

"Het is dus via deze tussenschakel politie-burgemeester, waar het privé-bedrijf door een concessie aan verbonden is, dat de identificatie van de kentekenplaat van in eerste instantie zij die opteren voor een bepaald tarief via een retributiebon en in tweede orde van niet-betalen van de parkeerretributie gebeurt. Gezien dergelijke privé-bedrijven naast hun concessie-opdrachten voor een of meer gemeenten ook vaak activiteiten hebben in het beheer van private parkeerplaatsen, garages en gebouwen bestaat het risico dat in de vermenging van de opdrachten DIV –bestanden geraadpleegd worden voor zaken zonder finaliteit. ... Tot slot kan ik stellen dat privé-bedrijven wel toegang hebben tot het DIV-bestand, maar dat effectief vanuit een bezorgdheid voor de privé-levenssfeer het niet de bedoeling kan zijn deze gegevens in het openbaar te grabbel te gooien. ..."

De minister raadt aan dat de parkeerbedrijven-concessiehouders een omweg via de burgemeester maken om de gegevens op te vragen, precies omwille van de privacy. Een jaar later wordt er nog eens over hetzelfde een vraag⁶ gesteld in het parlement, deze keer echter omdat de DIV de gegevens niet meer meedeelt aan de private parkeerbedrijven. De vraagsteller wijst op de moeilijkheid voor de privé-bedrijven om steeds langs de gemeente te moeten gaan om gegevens opgevraagd te krijgen. Inmiddels hebben we een andere minister van Mobiliteit, maar die verwijst naar zijn voorganger en stelt: *"ik wens de stelling van mijn voorganger te handhaven en verwijs hierbij naar de argumenten die reeds voor-*

dien over dit onderwerp werden ontwikkeld en die opgenomen werden in de huidige vraag. Mijn bestuur probeert een oplossing te vinden zowel op het juridische als op praktisch vlak ...In afwachting is de enige veilige oplossing die een te grote verspreiding van persoonsgegevens vermijdt een omweg te maken via de gemeentelijke overheid."

Inmiddels bracht de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (hierna privacycommissie) verschillende adviezen⁷ uit over deze problematiek. In haar advies van 28 augustus 2003 splitst de Commissie haar redenering in verband met de mogelijkheid om gegevens te bekomen op al naar gelang het karakter van de geïnde som. Eerst en voor alles stelt ze dat wanneer het innen van retributies wordt uitbesteed, in concessie gegeven, aan een privé-firma, men niet langer van retributies kan spreken. Om die reden kan de concessiehouder zich niet langer beroepen op artikel 6, § 2 van het K.B. 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen⁸ (hierna het K.B.) om de identiteit van de eigenaar te verkrijgen. De Commissie stelt dat de gegevens noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks mogen worden verkregen. De concessiehouder kan dus niet aan de gemeente vragen om de informatie op te vragen en door te geven. De gemeente kan wel de informatie krijgen, maar de wet verbiedt haar die door te geven. Nochtans had de minister van Mobiliteit in zijn antwoord van 24 november 2003⁹ die mogelijkheid voorgesteld, dat de enige veilige oplossing is een omweg te maken via de gemeentelijke overheid en dat het Directoraat-generaal niet het risico kan nemen toegang te verstrekken aan privé-bedrijven die ze zelf onvoldoende kan controleren inzake het gebruik van persoonsgegevens.

De minister van Mobiliteit verlaat die stelling, voortaan wordt de redenering van de privacycommissie overgenomen door de minister. Zodra een gemeente de inning van retributies uit handen geeft aan een derde, kan die niet meer de DIV raadplegen omdat te innen som de hoedanigheid van retributie verliest. De DIV kan alleen maar gegevens doorgeven op grond van wat er bepaald is in artikel 6 K.B. In dat artikel wordt uitdrukkelijk bepaald dat het repertorium van de voertuigen een gecomputeriseerd gegevensbestand is. Vandaar dat het dus onder de toepassing van de wet van 8 december 1992 valt, omdat die wet het juridische statuut van gegevensbestanden regelt. Op grond van die wet mogen

3. Wet 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, *B.S.*, 29 mei 1990.

4. *Vr. en Antw.*, Kamer, 2001-2002, 22 mei 2002, 24 (Vr. nr. 7246 Van Campenhout).

5. Wet 8 december 1992 tot Wet 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, *B.S.*, 18 maart 1993.

6. *Vr. en Antw.*, Kamer, 2003-2004, 31 juli 200, 1033 (Vr. nr. 12 Van Campenhout).

7. Beraadslaging FO nr. 02/2007 van 7 februari 2007 en Advies nr. 37/2003 van 28 augustus 2007 uit eigen beweging betreffende de toegang tot het repertorium van de voertuigen van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en vervoer voor de identificatie van de natuurlijke of rechtspersoon die belastingen of retributies verschuldigd is inzake het parkeren van voertuigen.

8. K.B. 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, *B.S.*, 8 augustus 2001.

9. Deze vraag wordt geciteerd in *Vr. en Antw.*, Senaat, 2004-2005, 24 maart 2005 (Vr. nr. 3-2381 Nyssens), maar wij denken dat het gaat om een vraag van 31 juli 2003.

gegevens maar voor bepaalde doeleinden worden verwerkt en wordt het doorgeven ervan strikt geregeld, wat we eveneens terugvinden in artikel 6 van het K.B. De doeleinden waarvoor de persoonsgegevens van het repertorium mogen worden verwerkt, zijn ondermeer de identificatie van de natuurlijke of rechtspersoon die *belastingen of retributies* verschuldigd is.

De DIV mag alleen maar gegevens doorgeven over de identiteit van diegene die een belasting of een retributie verschuldigd is aan de innende instelling. Dat brengt ons bij de vraag wie een belasting of een retributie kan heffen. In het licht van wat de privacycommissie stelt en volgens de regels van het administratief recht lijkt het inderdaad zo dat eens de gemeente beslist heeft om de vaststelling en de inning van retributies uit handen te geven aan derden, die gelden niet langer kunnen worden beschouwd als retributies. En omdat in artikel 6 van het K.B. enkel belastingen of retributies als doeleind wordt gesteld, kunnen die derden zich niet meer beroepen op dat K.B. Ze geraken niet meer aan de gegevens wanneer een autobestuurder de retributie of, nauwkeuriger omschreven, de te betalen som, niet betaald heeft.

Die zienswijze werd ook al een paar keer bevestigd in de rechtspraak. In een eerste vonnis schaarde de vrederechter van Aarlen¹⁰ zich achter de zienswijze van de Privacycommissie en bevestigt het advies. De minister deelt echter deze zienswijze¹¹ niet. Volgens hem blijft een retributie haar karakter behouden, ook al gaat het om een derde, privé-bedrijf, dat belast is met de inning. Hij stelt het volgende: "[v]erderop in haar advies bepaalt de privacycommissie evenwel onterecht [dat, gezien het bedrag van de vergoeding dat door de gebruiker zal moeten worden betaald het voorwerp uitmaakt van een contractuele negotiatie, de Commissie van oordeel is dat er niet langer kan gesproken worden van een retributie of belasting]". Hij is nochtans ook wel bezorgd dat die concessiehouders, die soms ook bewakingsfirma's zijn, die gegevens niet misbruiken. Volgens de minister is het legitiem en dus mogelijk, dat de concessiehouder langs de ontvanger gaat om haar gegevens op te vragen.

Het is echter zeer de vraag of deze constructie wettelijk mogelijk is. De privacycommissie redeneert immers *a contrario*, een retributie of belasting is een *ambtshalve door de overheid toegepaste heffing lastens de vergoedingsplichtige*¹². Een concessiehouder is geen overheid en om die reden niet gemachtigd om een retributie of belasting te heffen. De vergoe-

ding kan dus alleen maar een privaatrechtelijk karakter hebben.

Feit is wel dat de DIV zich houdt aan hetgeen de privacycommissie stelt, en dat dit bevestigd wordt in de rechtspraak. Trouwens, in het meest recente vonnis van de vrederechter van Oostende¹³, vinden we dezelfde redeneerwijze. Een retributie houdt op te bestaan zodra de gemeente een privé-bedrijf belast met de inning. De tekst van artikel 6 van het K.B. laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Enkel voor retributies mogen identiteitsgegevens worden doorgegeven. Het lijkt ons niet aangewezen om de zienswijze van de minister te volgen.

De Privacycommissie is duidelijk in haar standpunt in het advies van 28 augustus 2003¹⁴. De toegang tot het repertorium van de DIV wordt aan de gemeenteontvanger verleend, krachtens artikel 136 NGW. Voor private vennootschappen is de rechtstreekse toegang uit te sluiten. Bij een concessie van openbare dienst draagt de overheid een dienst op aan een derde die de verantwoordelijkheid draagt voor het verzorgen van die dienst. Deze concessie gaat altijd gepaard met geldelijke voordelen die over en weer tussen de overheid en de concessiehouder worden afgesproken. In de eerste plaats gaat het daarbij om het bedrag dat de gebruiker van een openbare dienst zal worden aangerekend. De Privacycommissie omschrijft het zo: "*met andere woorden, de concessiehouder gelast zich met de exploitatie van de openbare dienst op voorwaarde dat hij van de gebruiker een vergoeding mag eisen*". De vergoeding die op die manier door de gebruiker moet worden betaald, maakt het voorwerp uit van een contractuele negotiatie¹⁵. De private concessiehouder kan zich om die reden niet dienstig beroepen op het K.B. en hij mag die informatie ook niet onrechtstreeks bekomen via de concessiegever "*omdat deze laatste, om dezelfde reden, niet gerechtigd is op die informatie uit het repertorium*".

Dit is echter slechts het eerste aspect van het probleem, maar tot dan had nog niemand zich het hoofd gebroken over de juridische kwalificatie die men moet geven aan het privé-bedrijf. De vrederechter van Oostende steunt zich op de redenering van de privacycommissie en voegt er zelfs nog een verder argument aan toe. Volgens de vrederechter vallen de concessiehouders, privé-bedrijven, onder het toepassingsgebied van de wet van 10 april 1990 betreffende de private en bijzondere veiligheid¹⁶. Het privé-bedrijf is in de geest van die wet een bewakingsonderneming, want een rechtspersoon, die buiten een arbeidsovereenkomst, voor derden vast-

10. Vred. Aarlen, 14 mei 2004, onuitg.

11. *Vr. en Antw.*, Senaat, 2004-2005, 24 maart 2005 (Vr. nr. 3-2381 Nyssens).

12. Advies nr. 37/2003, p. 5.

13. Vred. Oostende, 22 januari 2008, onuitg.

14. Advies nr. 37/2003

15. Advies nr. 37/2003 p. 5.

stellingen doet, die uitsluitend betrekking hebben op de onmiddellijk waarneembare toestand van goederen die zich bevinden op het openbaar domein. Die privé-bedrijven mogen dan al vrijgesteld zijn van de vergunningsplicht, toch moeten zij zich houden aan hetgeen de wet van 1990 bepaalt. Artikel 8, § 3bis van de wet van 10 april 1990 bepaalt uitdrukkelijk dat *"bij het uitvoeren van de activiteit[en] het de bewakingsagent verboden [is] betrokken personen, getuigen of verantwoordelijken op te sporen, de identiteit te controleren, bijkomende inlichtingen in te winnen of personen te verhoren"*.

Een dubbele grendel wordt hier voor de deur geschoven. Aan de ene kant is het niet meer mogelijk om gegevens op te vragen bij het repertorium van de DIV, want het gaat niet langer om een retributie. Aan de andere kant, en daardoor wordt zelfs de redenering van de privacycommissie irrelevant, krijgt de concessiehouder de hoedanigheid van privé bewakingsonderneming. Dan doet het nog maar weinig terzake of het gaat om een retributie, want voor bewakingsondernemingen is het altijd verboden om de identiteit van een persoon te achterhalen.

Dit vonnis gaat veel verder en het deed dan ook een discussie in de Kamer ontstaan tussen de minister en parlementsleden van verschillende partijen¹⁷, die de werkbaarheid van het systeem aankaarten. Ergens moet er immers een oplossing worden gevonden, want anders dreigt de situatie uit de hand te lopen. Terecht stelt een spreker dat de vrederechter van Oostende in zijn vonnis het hele systeem onderuit haalt waarmee steden en gemeenten al enkele jaren hun parkeerbeleid trachten te organiseren. Die bezorgdheid delen enkele parlementsleden, die vaststellen dat het niet volstaat om conform de privacywetgeving te handelen. Het feit dat privé-firma's beschouwd worden als bewakingsondernemingen, ontnemt hen eveneens de mogelijkheid om wanbetalers van retributies te achtervolgen.

Concreet: mogelijke oplossingen

Er bestaan weinig mogelijkheden in deze problematiek. Ofwel wordt de wet gewijzigd, zoals de minister aankondigde¹⁸ en wordt in het K.B. ingeschreven dat ook privé-bedrijven het repertorium mogen raadplegen. Dat lijkt op het eerste gezicht een kleine ingreep, maar ook hier moet men zich hoeden voor mogelijke juridische wolfijzers. Eerst en vooral moet het toepassingsgebied worden verruimd voor de innende instelling, want nu heeft de gemeente die op grond van artikel 136 N.Gem.W. Daarnaast moet men een definitie vinden voor de gelden die worden geïnd, want het gaat niet langer om retributies. Ten slotte, en dat lijkt niet het minste pro-

bleem, moet er een oplossing worden gevonden voor het feit dat de concessiehouders gekwalificeerd worden als bewakingsondernemingen. Op grond van die kwalificatie zal het misschien helemaal niet meer mogelijk zijn om gegevens te achterhalen. Het is maar de vraag of die problemen snel via wetgevend werk zullen kunnen worden opgelost.

Een andere mogelijkheid bestaat er in dat de gemeenten die hun parkeren in concessie hebben gegeven via een ommetje terug bij de gemeentesecretaris passeren. De privé-bedrijven mogen nog steeds de vaststellingen doen. Zij kunnen dus ook vaststellen of de retributie betaald wordt. Zij kunnen dan de niet betaalde retributies doorgeven aan de gemeenteontvanger, zonder dat zij de identiteit van de houder van het voertuig van de nummerplaat die ze hebben genoteerd achterhalen. De ontvanger is wel gemachtigd om dat te doen, voor zover hij de inning doet van de achterstallige betaling. Er is in deze geen sprake van doorgeven van gegevens aan de privé-firma. Deze werkwijze impliceert een vernauwing van de opdracht van de concessie, want voor een gedeelte moet de gemeente terug de invordering doen. Een omslachtige procedure, maar in de huidige constellatie lijkt dit ons de enig mogelijk juridische oplossing.

Nog een laatste belangrijk punt dat moet worden toegevoegd. Er treedt nog al eens een begripsverwarring op wanneer men het heeft over concessies. De gemeente die zelf of via een regie optreedt, hoeft zich van de bovenstaande problematiek niets aan te trekken. Regieën blijven immers gemeente, ook al hebben ze een afgescheiden boekhouding. Autonome gemeentebedrijven hebben daarentegen een afgescheiden rechtspersoonlijkheid. Die moeten zoals elke andere rechtspersoon als derde worden beschouwd, ook al is de gemeente hoofdaandeelhouder. Alle aparte rechtspersonen zijn als derden en dus als concessiehouder te beschouwen. Zij moeten een beroep doen op de gemeente om de retributies waarvan de betaling uitblijft in te vorderen via de gemeenteontvanger.

Als men alle argumenten afweegt, kan men zich afvragen of het sop de kool wel waard is en of het economisch wel zinvol is om een beroep te doen op derden. De wanbetalers moeten immers toch vervolgd worden door de gemeente, want deze taak kan ze niet uit handen geven aan derden. Al naar gelang de werklust, kan ze misschien alle retributies meteen voor eigen rekening innen.

Hildegard Schmidt (VSGB)
hildegard.schmidt@avcb-vsgeb.be

16. Wet 10 april 1990 op de bewakingsondernemingen, de beveiligingsondernemingen en de interne bewakingsdiensten, B.S., 29.05.1990.

17. Plenaire vergadering Kamer, integraal verslag, 31 januari 2008, zittingsperiode 52, 2007-2008, 7-10.

18. Plenaire vergadering Kamer, integraal verslag, 31 januari 2008, zittingsperiode 52, 2007-2008, 7-10.



Op het colloquium "het parkeerbeleid ten dienste van de mobiliteit" dat de Mobiliteitscel van onze Waalse zustervereniging UVCW eind 2007 organiseerde, belichtte Luc Van den Berghe, Directeur van het Parkeerbedrijf Stad Gent, de initiatieven van zijn stad in een zeer boeiende uiteenzetting.

Gent streeft naar een integraal parkeerbeleid, waar de verschillende beheerswijzen in de verschillende stadia aan bod komen.

*Dit artikel is verschenen in *Mouvement Communal* 4-2008 (blz. 211-213).*



LOKAAL INITIATIEF

Parkeerbeleid in Gent

2007: het mobiliteitsplan is 10 jaar jong

Het voornaamste doel van het Gentse mobiliteitsplan in 1997 was de leefbaarheid van het stadscentrum te verbeteren. Vandaag is er geen transitverkeer meer in het stadscentrum, want die worden voortaan naar de parkeerroute rond het historische centrum (de kuip) of de ringweg geleid. Daarnaast werd het aantal bovengrondse parkeerplaatsen beperkt. Zo kwamen bepaalde ruimtes terug vrij voor andere weggebruikers en werden enkele straten en pleinen heraangelegd om ze aantrekkelijker te maken.

2007: het Parkeerbedrijf viert zijn 25^e verjaardag

Het Parkeerbedrijf van de stad Gent is een gewone regio: een gemeentedienst die over een zekere auto-

nomie beschikt, volgens commerciële principes, maar waarvan de winst naar de gemeentekas terugvloeit, zonder rechtstreeks hergebruikt te kunnen worden; de dienst wordt door gemeentepersoneel gerund.

Het Parkeerbedrijf beheert de parkeerfaciliteiten die de stad aanbiedt: de parkings in de infrastructuur van de stad zelf (zowel ondergrondse als bovengrondse), maar ook parkeerplaatsen langs de openbare weg of ook het bewonersparkeren.

Het dagelijks werk van het Parkeerbedrijf behelst dus de volgende taken:

- de uitvoering van studies voor planning en strategie;
- de opstelling van retributieregelingen en aan-

vullende reglementen voor het wegverkeer (gereguleerde parkeerzones), die door de gemeenteraad goedgekeurd moeten worden;

- de aankoop, installatie, beheer en exploitatie van parkeerautomaten en signalisatie;
- de aankoop van onroerend goed, inrichtingen en beheer van parkings (6 van de 10 parkings rond het centrum worden door de Regie beheerd; begin 2008 opende een nieuwe ondergrondse parking met 280 plaatsen waarvoor een abonnement genomen kan worden);
- de afgifte van bewonerskaarten en andere gemeentelijke parkeerkaarten;
- technologische ontwikkelingen (bv. betaling

van een parkeerplaats via gsm);

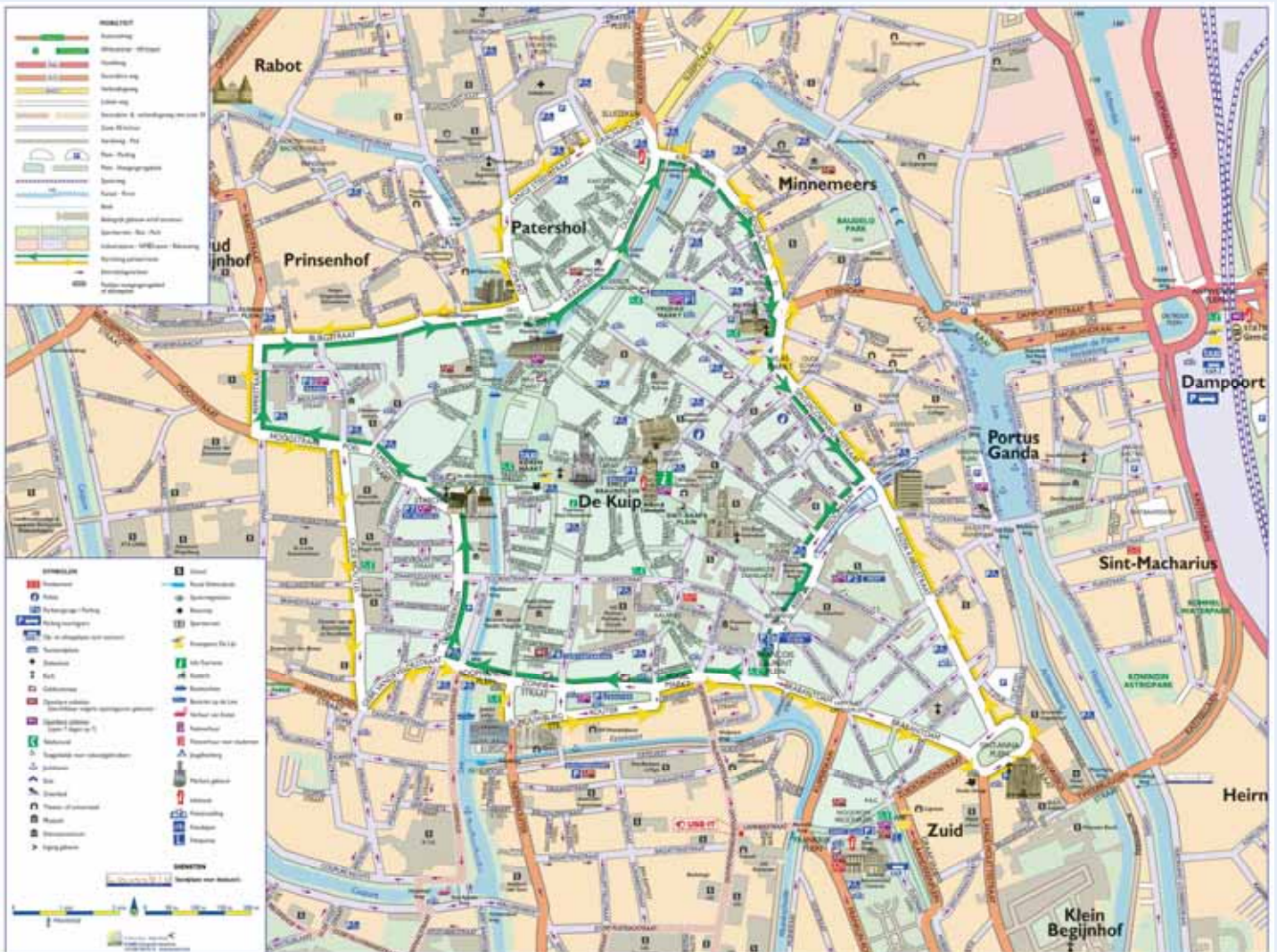
- de organisatie van het toezicht op het parkeren, met inbegrip van de strafrechtelijke parkeerovertredingen;
- informatie aan het publiek en behandeling van klachten.

Parkeren op de openbare weg in cijfers

Het **betalend parkeren** is van toepassing op meer dan 18.000 plaatsen, waarvan slechts 1.776 langs en binnen de parkeerroute. Dat is bijna vijf keer meer dan in 1997, het jaar dat het parkeerplan in voege trad. In die zones staan nagenoeg 1.000 parkeerautomaten.

De **blauwe zones** bieden ongeveer 7.500 plaatsen,

De Gentse **parkeerroute** vormt een ring rond het stadscentrum en vormt de "grens" met de binnenstad waar massaal en/of langdurig parkeren niet langer mogelijk is.



Ondanks dat duidelijk streven om de wagen zo veel mogelijk uit het historisch centrum te weren, zijn de automobilisten niet verloren als ze in Gent aankomen. De parkeerroute brengt hen immers naar alle parkeerfaciliteiten, waar men kan parkeren langs de weg of in parkings.

Zo werd er een **stelsel voor parkeerbegeleiding** ingevoerd, waarbij verscheidene borden met elektronische of statische informatie in realtime tonen waar en hoeveel plaatsen er nog beschikbaar zijn.

allemaal buiten de parkeerroute.

Er zijn ook plaatsen **gereserveerd voor omwonenden**: zo zijn er 500, waarvan iets minder dan 200 binnen de parkeerroute.

In totaal beheert de Regie dus **26.000 parkeerplaatsen**.

Betaalparkeren en forfaitaire heffingen

Voor het parkeren moet er betaald worden van 9 tot 19 uur (24 uur in de betaalzone rond het bioscoopcomplex).

De duur van het parkeren in de betaalzone is beperkt tot 3 uur.

Tarief 1 (het tarief gekozen door de gebruiker): indien hij geen ticket zichtbaar bevestigd (of de toegelaten parkeerduur overschrijdt), noch een parkeerschijf of bewonerskaart legt, betaalt hij 20 euro voor 5 uur parkeren in een betaalzone en 3 uur in blauwe zone of op voorbehouden plaatsen voor omwonenden.

Tarief 2 (het tarief van de parkeerautomaten): stijgt geleidelijk en wordt per schijf van 0,10 euro betaald:

- op en binnen de parkeerroute, zijnde in het centrum: 1 – 1,5 – 1,5 euro/uur, zijnde tot 4 euro in totaal voor de maximumduur van 3 uur;
- buiten de parkeerroute: 0,75 – 0,75 – 0,5 euro/uur.

Tarief 3 is van toepassing op langparkeerders in een betaalzone: 10 euro per 24 uur in het centrum en 2,5 euro buiten de parkeerroute.

Parkeertoezicht

Het Gentse Parkeerbedrijf heeft geopteerd voor een zeer doeltreffend stelsel van toezicht: "gemengde" teams, bestaande uit een controleur en een politieagent, lopen door de stad.



Het is dus personeel van een privéfirma dat het gedepenaliseerd parkeren controleert, op basis van een opdracht die de stad via een aanbesteding toegewezen heeft aan de firma in kwestie.

De politieagenten zijn bevoegd voor de vaststelling van de niet-gedepenaliseerde parkeerovertredingen (hinderend of gevaarlijk parkeren). In samenwerking met de politiezone is het de regie die deze controle door de politieagenten financiert.

In totaal worden er jaarlijks om en bij de 120.000 forfaitaire heffingen geïnd.

De gemeentelijke parkeerkaart

Naast de categorieën die de regelgeving zelf vastlegt – de bewonerskaart en de kaart voor autodelen – levert de parkeeregereguleerder ook kaarten af aan zorgverstrekkers en parkeervergunningen voor de openbare weg (bv. containers of reservatie van plaatsen voor verhuizing).

De kaart kan aangevraagd worden in de kantoren van de regie of via een elektronisch loket van de regie.

Besluit

De stad Gent heeft zich niet beperkt tot één beheerswijze voor het parkeren op de weg. Integendeel, er werd voor verschillende systemen gekozen, om zo doeltreffend en de efficiënt mogelijk te werk te gaan.

Zo is het logischerwijs de gemeenteraad die de parkeerreglementen goedkeurt, op voorstel van het Parkeerbedrijf.

En het is het Parkeerbedrijf dat alle aspecten, ook de materiële, van het parkeerbeheer op zich neemt. Het organiseert ook het toezicht op het parkeren langs de weg.

De controle werd evenwel aan een privéfirma toevertrouwd, althans voor wat het gedepenaliseerd parkeren betreft.

Dankzij de medewerking van de politiezone controleren de politieagenten tot slot tegelijk de andere soorten parkeren.

Uiteraard kan de situatie in Gent niet vergeleken worden met die in andere steden en gemeenten, of het nu gaat om het aantal inwoners, werknemers of bezoekers die er dagelijks circuleren, parkeerplaatsen, ... Maar het is vooral de combinatie van de beheerswijzen die de aandacht trekt.

Mathieu Lambert (Adviseur - UVCW)

Het parkeerbedrijf van Gent vindt u op internet op dit adres:

www.parkeerbedrijf.gent.be

Contact: parkeerbedrijf@gent.be

Het cijfer van het nummer

Het "Observatorium Zones 30" van Mobiel Brussel

Jaarlijkse resultaten van de evolutie van de inrichting als zone 30, woonerven en voetgangerszone van de wijkwegen in de Brusselse gemeenten

Naar jaarlijkse gewoonte heeft Mobiel Brussel het genoegen u de evolutie voor te stellen van de inrichting van zones 30, woonerven en voetgangerszones in de wijkwegen in de Brusselse gemeenten.

De verlaging van de snelheid verbetert de veiligheid en de leefkwaliteit langs wijkwegen. Studies tonen een daling van het aantal en de ernst van de ongevallen met lichamelijke schade waarbij voetgangers en fietsers betrokken zijn, als de snelheid daalt. Dankzij de inrichting van zones 30 daalt het aantal ongevallen doorgaans met 20 tot 40 %.

Deze zogenaamde wijkwegen vertegenwoordigen 75 % van het totaal aantal wegen in het Brussels Gewest. Ze zijn omgeven door verkeerswegen die in stijgende hiërarchie de namen interwijkenweg, hoofdweg, grootstedelijke weg en autosnelweg dragen. Bepaalde lokale wegen hebben echter de rol van wijk"collector" om het verkeer vlotter te laten verlopen.

Aan de hand van het besluit van 2 mei 2002 kent de Brusselse Regering subsidies toe aan de gemeenten om een richtplan op te stellen voor de inrichting van zones 30, woonzones en voetgangerszones in het wijknet.

Op basis van dat besluit werd het observatorium gecreëerd om het beleid te evalueren. Het observatorium neemt dus het wijkwegennet, waar vertragingen inrichtingen en borden een snelheidsbegrenzing onder de 30 km/u opleggen.

Zo zijn de volgende opgenomen:

- De straten waar inrichtingen en borden de 30 km/u opleggen (art. 22quater – borden F4a F4b – zone 30).
- De straten waar de inrichting en de borden voor snelheidsbegrenzing de 20 km/u opleggen (art. 22bis – borden F12a en F12b – woonzone of ontmoetingszone).
- De voetgangerszones uitgerust met inrichtingen en borden ad hoc (art. 22 sexies – borden F103 en F105 – voetgangerszone).

De inrichtingen zone 30 in schoolomgevingen zijn er niet in opgenomen, behalve als die deel uitmaken van het stuk van de straat in zone 30. De verplichting om "zone 30 schoolomgeving" te creëren geldt sinds 1 september 2005, maar de zeer korte termijnen om ze in te richten hebben vaak geleid tot de creatie van kleine zones die niet beantwoorden aan de filosofie van de zone 30.

Op basis van het regeringsbesluit hebben 15 van de 19 Brusselse gemeenten een richtplan ingediend. Momenteel zijn er 14 plannen goedgekeurd en heeft het Gewest de subsidies toegekend aan de gemeenten die ze uitgevoerd hebben.

De gemeenten Brussel, Sint-Joost-ten-Node, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe hebben geen gebruik gemaakt van de gewestelijke steun en hebben dus geen goedgekeurd richtplan, wat ondermeer Sint-Pieters-Woluwe niet verhinderd heeft om toch uitstekende resultaten te boeken.

Sinds 2006 heeft de gemeente Jette de inhoud van haar richtplan volledig uitgevoerd. Het cijfer van het observatorium voor deze gemeente is 92 % en geen 100 % aangezien bepaalde wijken bewust op 50 km/u gebleven zijn in het richtplan.

De rondvraag bij de mobiliteitsadviseurs van iedere gemeente geeft een stand van zaken van het werk dat op het terrein uitgevoerd werd.

De tabel van de volgende pagina toont de evolutie van het aantal kilometers en het percentage wegen van het wijknet dat tussen december 2003 en december 2007 in zone 30 of gelijkgesteld omgezet werd.

Etterbeek en Evere hebben in 2007 de helft van het doel bereikt en hebben reeds vooruitgang aangekondigd in de loop van 2008.

Molenbeek heeft zijn percentage zone 30 verdubbeld in de loop van 2005 en 2006. Dit jaar doen ze dat nogmaals en zo bereiken zij net als Berchem de 45 %. Zo sluiten ze aan bij Oudergem.

Inrichting van zones 30 - woonzones of ontmoetingszones - voetgangerszones

Vergelijking tussen december 2003 en december 2007

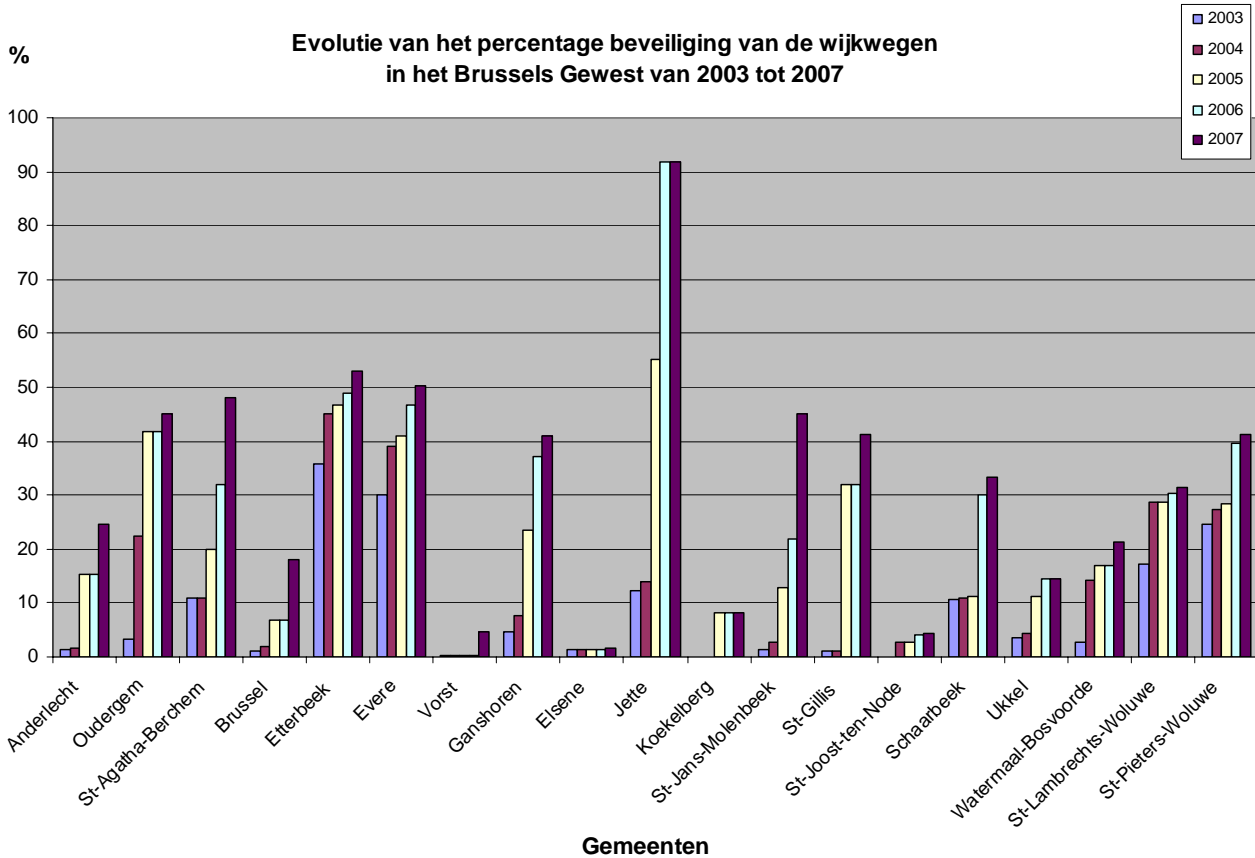
Gemeenten	Totale lengte wijkwegennet (km)	Totale lengte zone 30 en gelijkgesteld in december 2003	% zone 30 en gelijkgesteld in december 2003 / wijkwegennet	Totale lengte zone 30 en gelijkgesteld in december 2004 (km)	% zone 30 en gelijkgesteld in december 2004 / wijkwegennet	Totale lengte zone 30 en gelijkgesteld in december 2005 (km)	% zone 30 en gelijkgesteld in december 2005 / wijkwegennet	Totale lengte zone 30 en gelijkgesteld in december 2006 (km)	% zone 30 en gelijkgesteld in december 2006 / wijkwegennet	Totale lengte zone 30 en gelijkgesteld in december 2007 (km)	% zones 30 en gelijkgesteld in december 2007 / wijkwegennet
Anderlecht	119.560	1.674	1.4	1.820	1.5	18.311	15.3	18.311	15.3	29.408	24.6
Oudergem	48.400	1.630	3.4	10.860	22.4	20.192	41.7	20.192	41.7	21.772	45.0
St-Agatha-Berchem	26.880	2.948	11.0	2.950	11.0	5.349	19.9	8.590	32.0	12.899	48.0
Brussel	248.670	2.911	1.2	4.500	1.8	17.056	6.9	17.056	6.9	45.043	18.1
Etterbeek	38.400	13.777	35.9	17.300	45.1	17.947	46.7	18.754	48.8	20.348	53.0
Evere	40.870	12.235	29.9	16.020	39.2	16.784	41.1	19.146	46.8	20.585	50.4
Vorst	42.300	0.085	0.2	0.080	0.2	0.080	0.2	0.080	0.2	1.910	4.5
Ganshoren	20.720	0.975	4.7	1.580	7.6	4.867	23.5	7.689	37.1	8.481	40.9
Elsene	66.980	0.973	1.5	0.980	1.5	0.980	1.5	0.980	1.5	1.182	1.8
Jette	45.160	5.528	12.2	6.300	14.0	24.985	55.3	41.445	91.8	41.445	91.8
Koekelberg	15.590	0.000	0.0	0.000	0.0	1.269	8.1	1.269	8.1	1.269	8.1
St-Jans-Molenbeek	61.850	0.864	1.4	1.630	2.6	7.982	12.9	13.590	22.0	27.883	45.1
St-Gillis	32.170	0.325	1.0	0.330	1.0	10.289	32.0	10.289	32.0	13.272	41.3
St-Joosten-Node	17.960	0.000	0.0	0.500	2.8	0.500	2.8	0.760	4.2	0.771	4.3
Schaarbeek	78.490	8.375	10.7	8.600	11.0	8.865	11.3	23.640	30.1	26.229	33.4
Ukkel	123.620	4.426	3.6	5.270	4.3	13.723	11.1	17.924	14.5	17.940	14.5
Watermaal-Bosvoorde	55.980	1.454	2.6	7.920	14.1	9.513	17.0	9.513	17.0	11.905	21.3
St-Lambrechts-Woluwe	63.200	10.827	17.1	18.080	28.6	18.184	28.8	19.249	30.5	19.871	31.4
St-Pieters-Woluwe	75.930	18.631	24.5	20.690	27.2	21.490	28.3	30.021	39.5	31.317	41.2
Totaal Gewest	1222.730	87.635	7.2	125.410	10.3	218.368	17.9	278.498	22.8	353.530	28.9

Bestand samengesteld door C.Roland, BUV-DS, 5-2008

NB: de cijfers uit de tabel zijn gebaseerd op de informatie van de gemeenten die samengebracht werd door UrbIS Adm V230.

Onderstaande grafiek toont duidelijk de dynamiek van de dalende snelheid in de wijken en de inspanning die sinds 2003 geleverd wordt in de meeste gemeenten van het Gewest.

Chantal Roland (Mobiel Brussel - BUJ)
croland@mrbc.irisnet.be



Een beetje humor doet altijd goed...



« Ik dacht nochtans dat het net zou lukken ... »



Aan bewoners kan je blijkbaar niets weigeren ... (Foto: Joëlle Lekeu)

Success story

FRIDAY BIKEDAY, uniek in Europa!

Na het succes van vorig jaar organiseerden minister van Leefmilieu Evelyne Huytebroeck en minister van Mobiliteit Pascal Smet in mei 2008 opnieuw een Friday Bikeday.

Het voornaamste doel daarvan is de Brusselaars te sensibiliseren en aan te moedigen om met de fiets naar het werk te gaan. Het principe is eenvoudig: elke vrijdag worden de Brusselse werknemers aangespoord om er met de fiets een groene dag van te maken, door een gezonde, ontspannende en snellere verplaatsing waarbij de uitstoot van uitlaatgassen met 20 % vermindert.

De eerste editie van de Friday Bikeday, een uniek project in België en zelfs in Europa, vond plaats in september 2007 met de steun van enkele bedrijven.

Dit jaar deden er meer dan 60 bedrijven, besturen en organisaties mee. Tijdens een infosessie op 8 april werden geïnteresseerde bedrijven met het project vertrouwd gemaakt. Vervolgens gaven de twee ministers het officiële startschot van de nieuwe campagne op vrijdag 9 mei.

De website www.fridaybikeday.be speelt een centrale rol in het project. Zodra het bedrijf ingeschreven is, krijgt de mobility manager via de site een reeks hulpmiddelen ter beschikking om (indien nodig) het personeel te motiveren om met de fiets naar het werk te komen. Ieder is vrij om de tips op de website te gebruiken, de affiches van de actie te downloaden om reclame te maken in het bedrijf, een ontbijt aan te bieden aan de deelnemers, ... Het doel is ieder bedrijf te laten kennismaken met het concept Friday Bike-

FRIDAY BIKEDAY
www.fridaybikeday.be

Le vendredi, tous au boulot à vélo! C'est nettement moins de stress, plus rapide que la voiture aux heures de pointe, plus sûr aussi, excellent pour la santé, l'environnement, le portefeuille et l'efficacité au travail... Vendredi, faites vous aussi sauter les bouchons! Sprintez sur www.fridaybikeday.be pour vous inscrire.

Une initiative de la Région de Bruxelles-Capitale

day, zodat het volledig zelfstandig zijn eigen activiteiten kan organiseren in de loop van het jaar.

Op de website staan ook cijfergegevens van ieder bedrijf, zoals het aantal personeelsleden dat 's vrij-

dags naar het werk fietst (op basis van een e-mail, elke vrijdag, naar de ingeschreven bikers) en de afgelegde kilometers.

Neem een kijkje op de website om meer te vernemen over de opera-

tie. Aarzel niet om u in te schrijven als bedrijf, bestuur, organisatie of als individuele deelnemer (als uw hiërarchische oversten geen toestemming geven om het bedrijf in zijn geheel in te schrijven).

Gregory Moors (Mobiël Brussel - BUUV)

Meer info

www.fridaybikeday.be

Contact

Gregory Moors (Mobiël Brussel)

gmoors@mrbc.irisnet.be

Xavier Nuyens (Leefmilieu Brussel)

xnu@ibgebim.be

[pyblik] Gratis opleiding voor gewest- of gemeente- beambten

culture et métier de l'espace public/ conception maîtrise d'ouvrage forum
cultuur en metier van publieke ruimte/ ontwerp maîtrise d'ouvrage forum
culture and metier of public space/ design maîtrise d'ouvrage forum

[pyblik] centraliseert knowhow inzake publieke ruimte. Daarvoor is de inzet van gedreven en competente experts nodig. De synergie tussen de academische wereld, de ontwerpers en de Brusselse administraties moet versterkt worden om zo de ervaringen en kennis van de verschillende actoren van de publieke ruimte te versterken en te verspreiden.

[pyblik] is een initiatief van de ministers van het

Brussels Hoofdstedelijk Gewest die bevoegd zijn voor Mobiliteit en Openbare Werken, Leefmilieu en Stadsvernieuwing, Ruimtelijke Ordening en Stedenbouw.

[pyblik] biedt opleidingen aan ter bevordering van de cultuur en het metier van de publieke ruimte. De nieuwe sessie voor 2008-2009 is een synergie tussen twee cursussen.

De lessen vinden plaats op vrijdag, om de twee weken, van oktober tot juni, en werden toevertrouwd aan drie scholen: [Sint-Lucas Architectuur](#), de KUL en ISACF-La Cambre.

Opleiding voor bouwheren [pyblik]

Deze opleiding is bestemd voor de bouwheren in de administraties (gewestelijke en gemeentelijke) die actief zijn in de publieke ruimte in het Brussels Gewest.

Het doel van de opleiding is het verbeteren van het beheer en de kwaliteit van de publieke ruimte door reflectie en een grondige studie van buitenlandse en Brusselse voorbeelden. Er zal synergie zijn met de les voor de ontwerpers rond een casestudy uit de Brusselse openbare ruimte. De bouwheren werken aan de definitie van de publieke ruimte en aan de kritische analyse van de procedures.

De infosessie verloopt als volgt:

- **2 uiteenzettingen: analisten, burgers en professionelen van de publieke ruimte** met een goede terreinkennis presenteren **theoretische standpunten en ruimtelijke voorbeelden** uit Brussel of het buitenland.
- **1 debat** : vervolgens brengen moderators een debat op gang **tussen sprekers en deelnemers**.



Foto : Thomas Warm

Opleiding voor ontwerpers [Pyblik]

Deze opleiding is bestemd voor personen die reeds beschikken over zekere vaardigheden in het ontwerpen van projecten: (ingenieur-)architecten, landschapsarchitecten, urbanisten, studenten in de laatste jaren van een ontwerpgerichte opleiding en iedereen die zijn competentie en motivatie kan aantonen.

Het doel van de cursus is inzicht en vaardigheden verwerven voor het ontwerp van de publieke ruimte. In de opleiding komt het effectief ontwerpen van een publieke ruimte immers op de eerste plaats. Daarom dienen deelnemers er rekening mee te houden dat naast de contacturen op de lesdagen het rendement van de cursus stijgt naarmate men nog eigen tijd investeert in de uitwerking van de case.

Door een strikte timing te hanteren en elke lesdag af te ronden met een synthese en een opdracht naar de volgende lesdag toe, kan deze doelstelling bereikt worden.

- **Bijdragen van de voormiddag:** inzicht verschaffen in alle dimensies en stappen in de ontwikkeling van het project.
- **Labo in de namiddag:** stapsgewijze uitwerking van een project, begeleid door Belgische en internationale ontwerpers.

Contact : info@pyblik.be - <http://www.pyblik.be>



INSCHRIJVING & PROGRAMMA 2008- 2009

Waar? De opleidingen hebben afwisselend plaats in ISACF - La Cambre (Elsene) en in Sint-Lucas Architectuur (Schaarbeek).

Wanneer? Eén vrijdag op twee, van oktober tot juni.

Hoe? De opleidingen worden gegeven in het Nederlands en/of het Frans zonder simultaanvertaling. Moderators die de opleidingen bijwonen, zorgen voor een goed begrip van de cursussen. De deelnemers ontvangen tweetalige samenvattingen van de uiteenzettingen. Aan het einde van de opleiding krijgt men een attest als men regelmatig aanwezig geweest is en een project indient (voor de conceptuele opleiding).

Voor een goed verloop van de cursus wordt het aantal deelnemers per groep beperkt tot 25.

Hoeveel? Het totale inschrijvingsbedrag bedraagt 1.000 € (excl. BTW) voor een jaar (18 lesdagen). Voor personen die (nog) niet professioneel actief zijn of een stage doorlopen, zijn er bijzondere voorwaarden. **Gewest- of gemeentebeambten hoeven geen inschrijvingsgeld te betalen.**

Geïnteresseerd? De kandidaten wordt gevraagd hun kandidatuur, vergezeld van een CV en een motivatiebrief, te sturen naar info@pyblik.be. Het inschrijvingsformulier kan gedownload worden op www.pyblik.be. Inschrijven kan tot 30 september 2008.

Foto : B S K



CARPOOLING IN BRUSSEL, DAT IS Carpool Plaza

De vzw Taxistop, die reeds jaren actief is in het Brussels Gewest, heeft onlangs haar centrale voor carpooling herdoopt tot Carpool Plaza, met een nieuwe website boordevol informatie en een internationaal vermaarde informaticatoepassing voor het samenbrengen van carpoolkandidaten

Sinds 11 maart van dit jaar is www.carpoolplaza.be de nieuwe website van Taxistop voor carpooling: een compleet vernieuwde site wil het carpoolen aangenamer maken. Daartoe werd vooral gesteund op een enquête van studie-bureau Traject die zich toespitste op de voornaamste remmen voor carpooling.

De website carpoolplaza.be is een open ruimte voor ontmoeting en informatie rond carpoolen. Er werd dus een nieuw imago opgebouwd dat beter aansluit bij de verwachtingen van gebruikers en ondernemingen. De nadruk werd gelegd op de gebruiksvriendelijkheid en een rijke inhoud. De website biedt allerlei nuttige inlichtingen aan inzake fiscaliteit, belicht de economische en ecologische belangen van carpoolen en men kan zich er inschrijven op de splinternieuwe nieuwsbrief om steeds op de hoogte te blijven van de actualiteit.

Buiten het informatieve aspect van de website vindt men er ook

de mogelijkheid om concreet en zeer vlot in contact te komen met mogelijke reisgezellen en zo de voordelen van het carpoolen te benutten. Dit programma is veel doeltreffender dan de meeste andere websites waarop advertenties te vinden zijn. De technologie berust op een algoritme van routing dat rekening houdt met essentiële criteria zoals de precieze vertrek- en aankomstplaats en -uur, de mogelijkheid om onderweg iemand op te halen, een hele week samen te rijden of slechts op bepaalde dagen, afwisselend te rijden, ... De zoekmotor houdt nog rekening met andere criteria.

Er zijn 2 mogelijkheden om toegang te krijgen tot Carpoolplaza: er is een toegang voor particulieren en een toegang voor ondernemingen die carpooling willen invoeren. Particulieren krijgen vrije toegang tot de zoekfunctie en kunnen alle informatie voor het grote publiek doornemen. Voor bedrijven is de aanpak anders: naast de toegang tot specifieke informatie

voor bedrijven en een gespecialiseerd portaal van het programma, wordt er een waaier aan oplossingen voorgesteld voor de bedrijfs-wereld: infosessies voor het personeel, vorming van een coördinator, levering van communicatiemateriaal zoals affiches en folders, algemene begeleiding en follow-up door consultants van Taxistop en een helpdesk.

De website evolueert constant, aangezien er nog nieuwe toepassingen aan toegevoegd zullen worden. Sinds kort kan men er bijvoorbeeld het financiële en ecologische voordeel berekenen.

Kortom, met Carpoolplaza krijgt carpooling een duwtje in de rug en worden zowel particulieren als ondernemingen aangemoedigd om de stap te zetten. Wat vaststaat is dat iedereen erbij wint, op economisch maar ook ecologisch vlak, maar ook en vooral het gezellige en menselijke aspect telt!

**Carpool
plaza.be**
ECONOMISCH - ECOLOGISCH - MENSIEK

Taxistop (vzw)

Wolvengracht 28 - 1000 Brussel

02.227.93.07 - plaza.bruxelles@carpool.be

maandag tot vrijdag van 9 tot 18 u

De recente plannen voor een staatshervorming en de gevolgen ervan voor het verkeersveiligheidsbeleid in het Brussels Gewest



De eerste communautaire akkoorden werden op maandag 25 februari aan de pers voorgesteld. Op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid worden enkele bevoegdheden naar de gewesten overgeheveld. We bespreken in dit artikel in het kort deze bevoegdheden en geven een korte commentaar bij de implicaties hiervan op het verkeersveiligheidsbeleid in het Brusselse Gewest.

De snelheidsbeperkingen (behalve op autosnelwegen)

De gewesten gaan nu zelf de maximale toegelaten snelheid op de gemeente- en gewestwegen kunnen bepalen, met uitzondering van de autosnelwegen. Dit is een oude eis van het Vlaamse gewest. Op dit ogenblik hebben ze dit trouwens al ingevoerd door middel van verkeersborden. Indien er evenwel geen overleg wordt georganiseerd tussen de verschillende gewesten, dan zal de verkeersveiligheid hier niet wel bij varen. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn er tal van wegen die deels op het Vlaamse grondgebied liggen en deels op het Brusselse. Gaan we tot situaties komen waarbij bijvoorbeeld op de Humaniteitslaan en de Romeinse steenweg op de ene rijstrook 70 wordt gereden, en op de andere 90 of 50, zonder dat dit kenbaar wordt gemaakt door borden? Hoe gaan de bestuurders nog weten aan welke snelheid zij zich zullen moeten houden?

Vervolgingsbeleid van de overtredingen van de 1^{ste} en 2^{de} graad

Om aan de heikele verdeelsleutel van het verkeersveiligheidsfonds

niet te raken was het blijkbaar eenvoudiger om de Gewesten ook de bevoegdheid te geven om de overtredingen van de 1^{ste} en 2^{de} graad op te sporen en deze ook te vervolgen. Dit zou gebeuren via een systeem van administratieve sancties.

Voor het Brusselse Gewest is deze maatregel alvast een goede zaak. De Brusselse politiediensten kampen immers sinds jaar en dag met een tekort aan personeel. Bovendien moeten zij meer inspanningen leveren op het gebied van ordehandhaving dan de politiediensten uit de twee andere gewesten (de zone 5339 Brussel-Elsene heeft een gemiddelde van ongeveer 2 manifestaties per dag te verwerken). Door ook de ambtenaren van het gewest de bevoegdheid te geven om de overtredingen van de 1^{ste} en 2^{de} graad te verbaliseren zal de pakkans verhogen en zal de verkeersveiligheid toenemen. Bovendien kan er een methode worden uitgewerkt waardoor de opbrengst van de administratieve sancties kan gebruikt worden om te investeren in mobiliteit en verkeersveiligheid. Ter herinnering, de overtredingen van de eerste graad zijn de gewone overtredingen.

Enkele voorbeelden:

- Gordel niet dragen
- Richtingaanwijzers niet gebruiken wanneer vereist
- 's Nachts zonder verlichting fietsen
- Onrechtmatig op een busstrook rijden
- Onrechtmatig op de pechstrook rijden
- Gewone niet gedepenaliseerde parkeerovertradingen

De overtredingen van de tweede graad zijn enerzijds de overtredingen die de veiligheid van personen onrechtstreeks in gevaar brengen en anderzijds de overtredingen die bestaan uit het onrechtmatig gebruiken van parkeerfaciliteiten voor personen met een handicap. Enkele voorbeelden:

- Als bestuurder bellen met de gsm in de hand
- Rechts inhalen waar dit verboden is
- Veiligheidsafstand van vrachtwagens niet naleven
- Achtermistlichten niet aanzetten wanneer verplicht

- Gevaarlijk en/of hinderlijk parkeren (bepaalde gevallen)
- Onrechtmatig parkeren op plaatsen voorbehouden voor personen met handicap

Ook voor snelheidsovertredingen van minder dan 30 kilometer per uur worden voortaan bestraft met administratieve sancties.

Het is de bedoeling dat naast de daartoe gemachtigde ambtenaren van het Gewest, ook de politiediensten deze inbreuken blijven vaststellen. Maar voor de gemeenten wringt nu net daar het schoentje, want hiermee wordt de hele financiering van de politie indirect hervormd. Het verkeersveiligheidsfonds wordt namelijk beschouwd als één van de onderdelen van de federale dotatie. Die federale dotatie kwam er om de kosten van de politiehervorming op te vangen. Het was oorspronkelijk de bedoeling om de financiering te vervangen door een algehele financieringswet, maar tot op heden is dit niet gebeurd, mede door het heikele voorwerp van een dergelijke wet.

De plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens

De enige taal die de wegbeheerder ter beschikking heeft om te communiceren met de weggebruikers is het verkeersbord. Indien de drie gewesten aan het zelfde bord een andere betekenis zouden kunnen geven, is het hek van de dam. We hebben nu al slechte ervaringen met de borden die in de bossen worden geplaatst (in de bossen worden sommige wegen niet beschouwd als openbare wegen en is het verkeersreglement er dus ook niet van toepassing). Als een persoon in het Zoniënwoud wandelt, dan kan hij twee verschillende borden tegenkomen die er ongeveer hetzelfde uitzien, maar niet helemaal, en bovendien nog een andere betekenis hebben, afhankelijk of hij zich op het Vlaamse of het Brusselse Gewest bevindt.

Een voorbeeld uit de dagelijkse realiteit:



Brussels Gewest:

Bord P10: Bijzonder beschermd gebied



Vlaams Gewest:

Bord V.04bis: Verboden toegang

Zelfs als de betekenis, de vorm en de kleur van verkeersborden een federale materie blijft, maar de plaatsingswijze zal verschillen in de drie gewesten, dan zal dit tot kafkaïaanse toestanden leiden. Trouwens, het is nu al voorzien dat de drie gewesten betrokken worden bij elke wijziging in de verkeersreglementering.

Is het niet zinvoller om in de schoot van de FOD Mobiliteit een overlegcomité op te richten bestaande uit ambtenaren die de wegbeheerders vertegenwoordigen? Zij kunnen dan sneller op de bal spelen zodat de reglementering meer coherent, eenduidiger en begrijpelijker wordt voor iedereen.

Veiligheidsnormering voor de wegeninfrastructuur

De "Raad der wijzen" die de voorstellen heeft uitgewerkt over de

staats Hervorming wijzen erop dat tot op heden de gewesten niet bevoegd zijn met betrekking tot de veiligheidsnormen. Zij citeren als voorbeeld het KB over de minimale technische veiligheidsnormen voor tunnels en het KB in verband met de aanlegnormen van verhoogde inrichtingen (plateaus en verkeersdrempels).

Wij delen in zekere mate deze zienswijze. Het is immers logisch dat als de gewesten bevoegd zijn voor hun wegen, zij ook de bevoegdheid krijgen voor de veiligheidsnormen.

Maar er is natuurlijk ook een keerzijde van de medaille: in de twee geciteerde KB's worden er verkeersborden voorzien voor een bepaalde weginfrastructuur. Bij het zien van een verkeersbord moet het verwachtingspatroon van de bestuurder identiek zijn in de drie gewesten, want anders betekent het bord niet hetzelfde in de drie gewesten!

Goedkeuring van de technische controle

Het is nog niet erg duidelijk wat bedoeld wordt met de goedkeuring van de technische controle. Is het de vergunningsvoorwaarde om een autokeuringstation uit te baten die naar de gewesten wordt overgeheveld, of gaat het over de verplichtingen om een auto aan de

keuring te onderwerpen (jaarlijkse of tweejaarlijkse keuringen, de prijs, ...).

Het is een beetje verwonderlijk dat de goedkeuring van

de technische controle meegeleurd wordt in de communautaire debatten. Tot nu toe was dit onderwerp nooit ter sprake gekomen. Tot vandaag hebben we ook nooit een opmerking gehoord over het feit dat het beleid op federaal niveau niet naar behoren werkt.

« (...) de regionaliseren van de rijopleiding is enkel te overwegen als de gewesten bevoegd worden en niet de gemeenschappen. »



Rijopleiding en examen voor het behalen van het rijbewijs

Indien de gemeenschappen de bevoegdheid krijgen om de rijopleiding te organiseren, dan hebben we in Brussel een probleem. Zowel de Franse als de Vlaamse gemeenschap zijn hier immers bevoegd. We hebben nu al handenvol werk om in de Brusselse scholen een coherente "Brusselse" verkeerseducatie op poten te zetten. Wat zal er gebeuren als ook de rijopleiding onder de gemeenschappen valt? De kandidaat die een rijbewijs wil behalen zal dan een beetje aan "shopping" gaan doen en kijken via welke gemeenschap hij het makkelijkst aan zijn rijbewijs komt. Dit zal ook een oneerlijke concurrentie met zich meebrengen tussen de Nederlandstalige en Franstalige rij scholen die in Brussel gevestigd zijn.

Besluit: de regionaliseren van de rijopleiding is enkel te overwegen als de gewesten bevoegd worden

en niet de gemeenschappen.

Zwaar vervoer

De controle van de rij- en rusttijden, de lading en de maximale toegelaten massa van voertuigen zou ook een gewestelijke bevoegdheid worden. Er zit een bepaalde logica in, in die zin dat een voertuig dat de maximale toegelaten massa overschrijdt meestal ook schade aanricht aan de weginfrastructuur. Maar moet daarom de hele reglementering naar de gewesten worden doorgesast? De controle van rij- en rusttijden evenals de wetgeving rond de lading van voertuigen is nu al zeer ingewikkeld, omdat dit een probleem is dat België overstijgt. De meeste Belgische reglementen hieromtrent zijn eigenlijk omzettingen van Europese richtlijnen. Ook de controle is een problematiek die in een Europese context moet worden bekeken. Is het dan niet eenvoudiger om bijvoorbeeld het principe te hanteren dat "de

vervuiler betaalt" en een deel van de boetes aan de wegbeheerders terugstorten?

Indien de gewesten zelf voor de controles moeten zorgen, dan bestaat het gevaar dat er net minder controles zullen gebeuren dan voorheen in het Brussels Gewest, en dit mede door de beperkte middelen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ondermeer op het vlak van personeelsbestand en de noodzakelijke investeringen (o.a. in de aankoop van mobiele weegbruggen).

Besluit

In de huidige context kunnen de akkoorden moeilijk geëvalueerd worden. Daar ontbreken nog te veel puzzelstukjes voor. Op het eerste gezicht zijn er bepaalde elementen die ons zwaar op de maag liggen: zwaar vervoer en goedkeuring van de technische controle. Andere onderwerpen doen ons de wenkbrauwen fronsen: snelheidsbeperkingen zonder borden die van gewest tot gewest kunnen verschillen, de plaatsing van de verkeerstekens, de veiligheidsnormering voor de weginfrastructuur en de rijopleiding. Anderzijds zijn we onder bepaalde voorwaarden gewonnen voor het voorstel om ook de gewesten bevoegdheden te geven in verband met de vaststelling en vervolging van de overtredingen van de 1^{ste} en 2^{de} graad.

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

An advertisement for the new driving license in Belgium. It features a central image of a Belgian driving license (Rijbewijs) with the text 'KONINKRIJK BELGIE' at the top, a large 'B' in a circle in the center, and 'RIJBEWIJS' at the bottom. A red oval on the left says 'MEER ERVARING'. A yellow banner at the top left says 'VANAF 1 SEPTEMBER'. At the bottom, there is a small logo for 'ikbenvoor.be' and a small globe icon.

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-vsgeb.be

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

Naam _____

Voornaam _____

Organisatie _____

Functie _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

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

Naam _____

Voornaam _____

E-mail _____

Laat dit niet liggen !

Gratis

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

Ecologisch

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Mobiliteitsgids prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar erik.caelen@avcb-vsgeb.be.