

De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 4 | winter 2008 | gratis

ONDER DE LOEP

Het gewestelijk vervoerplan,
tijd om keuzes te maken

HET GEWEST IN BEWEGING

De motorfiets ligt de stad Brussel na aan het hart
Het parkeerplan van Sint-Gillis
22 september 2008: « Zonder auto naar het werk / de school! »

GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

Europees project « Eurosparks »
Uitdagingen voor het goederenvervoer in de stad
Kiss & ride - zones voor een betere verkeersveiligheid

INHOUD

Edito	p.3
Het gewestelijk vervoerplan. Iris is terug	p.4
De motorfiets ligt de stad Brussel na aan het hart	p.9
Het verkeersplan van Sint-Gillis onder de loep	p.10
Europees project « Eurosparks »	p.13
22 september 2008: « Zonder auto naar het werk / de school! »	p.16
Adressenboekje	p.17
Goederentransport in de stad: uitdagingen op het vlak van economie, milieu-en regelgeving	p.21
Kiss & ride - zones voor een betere verkeersveiligheid	p.26
Voor u gelezen	p.27
Surf ook hier eens naartoe!	p.27



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 2008/04 — winter 2008

Directie: Philippe Barette, Marc Thoulen

Redactie: Delphine Bauchau, Erik Caelen, Laetitia Dablanc, Erwin Debruyne, Anne De Cannière, Thierry Duquenne, Christine Heine, Muriel Jadoul, Maud Verkindere

Vertaling: Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

Coördinatie: Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

Omslag illustratie: Mوبiel Brussel - BUV

Adres: Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel

Tel: 02/238.51.40

Fax: 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

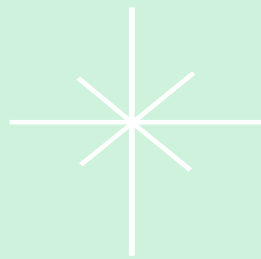
www.vsgb.be



bruxellesmobilité
mobielbrussel



Edito



**De Mobiliteitsgids
wenst al zijn lezers
een gelukkig nieuwjaar.**

**Het allerbeste
voor 2009 !**



Het eerste gewestelijk vervoerplan, IRIS genaamd, werd door de Brusselse regering goedgekeurd op 1 oktober 1998. Maar sindsdien is er al heel wat Zennewater naar zee gestroomd.

Het Gewest heeft zijn tweede gewestelijk ontwikkelingsplan goedgekeurd in 2002, waarbij doelstellingen in diverse materies vastgelegd werden. In hoofdstuk 9 "Leefmilieu" wil het GewOP de verkeersdruk (uitgedrukt in voertuigen-km) in 2010 verminderen met 20 % tegenover 1999.

Wetende dat het IRIS-plan tot doel had de verkeersdruk met 6 % te verlagen tegen 2005, werd het noodzakelijk het plan te herzien. Bovendien liepen bepaalde hoekstenen van het plan enorme vertraging op, zoals het GEN, de fietspaden, de voorrang voor gewestwegen, het langparkeren.

De definitieve goedkeuring van het GBP in 2001 bemoeilijkte de toepassing van het IRIS-plan, omdat het het ABC-beleid niet toepaste dat de kern van de prioriteit "ruimtelijke ordening en mobiliteit met elkaar verzoenen" vormde. Zones van gewestelijk belang lagen immers verspreid over het Brussels grondgebied zonder rekening te houden met hun toegankelijkheid en tegelijkertijd werden gunstig gelegen kantoorzones vlak bij treinstations van de kaart geveegd door de KaSTK (kaart van de saldi van de toelaatbare kantooroppervlakten).

Andere leken daarentegen rustig hun gangetje te gaan, met name degene die verband houden met de MIVB: uitbreiding van het net, Vicom, gehandicaptenliften in metrostations. Het bestaan van een beheerscontract maakt het beleid duidelijk doeltreffender.



Het Gewestelijk Vervoerplan

IRIS IS TERUG

Op het vlak van de mobiliteit horen we al 40 jaar hetzelfde liedje in Brussel: te druk verkeer, erge vervuiling, te veel files, te weinig parkeerplaatsen langs de weg, te traag bovengronds openbaar vervoer, te veel ongevallen en gevaarlijk fietsen.

Met de auto, de tram, de bus, de vrachtwagen, de metro, op de fiets of te voet ... Tussen 6 en 10 uur – de ochtendspits – tellen we niet minder dan 700.000 verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. We verplaatsen ons om naar school te gaan, naar het kantoor, om boodschappen te doen of onze vrije tijd door te brengen. Steeds vaker, steeds verder en meestal met de auto. Onze dagelijkse verplaatsingen zien er nu heel anders uit dan twintig jaar geleden. Ze getuigen van

een Gewest in beweging en ze onderstrepen het belang van een gepast langetermijnbeheer om de bereikbaarheid van Brussel te verzekeren.

Als we niets ondernemen, zal de toestand er niet op verbeteren, want het toenemend aantal verplaatsingen maakt het verkeer in en rond het Gewest steeds drukker. De wagen wordt oppermachtig als dagelijks vervoermiddel en de weg de eerste keuze voor het goederenvervoer. Het gevolg daarvan is dat het Gewest en de rand verzadigd dreigen te raken, in het bijzonder de ring en dan ook alle belangrijke toegangswegen naar Brussel.

Het grote slachtoffer van die verkeersopstoppingen wordt het openbaar vervoer. De reissnelheid zou immers met 30 % dalen. En onder de huidige omstandigheden zou het zelfs geen stij-

ging van het aantal gebruikers meer aankunnen. De som van al onze individuele gedragingen bedreigt met andere woorden de leefkwaliteit van de hele gemeenschap.

Hoe verplaatsen we ons in 2001 ?

- 58 % van de mensen die zich verplaatsen naar hun werk binnen of richting Brussel, kiest voor de wagen. Naar school gaan we al wat vaker met het openbaar vervoer: bijna 2 op 3 verplaatsingen binnen het gewest. 49 % van de pendelende leerlingen komt echter met de auto.
- 25 % van de verplaatsingen van de Brusselaars is korter dan 1 km, 62 % is korter dan 5 km.
- 78 % van het goederenverkeer

gebeurt over de weg (zwaar verkeer, kanaalzone).

- Tussen 1990 en 2002 nam het vrachtverkeer op de gewestwegen tijdens de ochtendspits met 40 % toe, maar de vrachtwagens zijn kleiner geworden.

De gevolgen:

- Verkeersopstoppingen kosten ons elk jaar miljoenen verloren uren: dat is slecht voor de gezondheid, ze kosten de bedrijven handenvol geld en het openbaar vervoer rijdt zich vast in het verkeer.
- Het vervoer is verantwoordelijk voor 19 % van de CO₂-uitstoot, het belangrijkste broeikasgas dat de klimaatopwarming in de hand werkt en waarvan het gewest de uitstoot wil beperken.
- Meer dan 65 % van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x), die bijzonder schadelijk zijn voor de luchtwegen, komt van het wegvervoer.
- De groeiende geluidshinder, ook 's nachts, betekent een serieuze aanslag op de leefkwaliteit.

Bepaalde wijken verdienen extra aandacht omdat ze moeilijk bereikbaar zijn of steeds meer gebruikers (bewoners of kantoren) aantrekken. Dat blijkt uit de voorafgaande analyse die uitgevoerd werd in het kader van de uitwerking van het plan 2020 van de MIVB.

- * de middenring (in het bijzonder Schaarbeek en Ukkel)
- * de site van Thurn & Taxis
- * de voormalige terreinen van de NMBS (Delta, Josafat, Schaarbeek-Vorming, ...)
- * hoog Jette
- * Peterbos en Westland in Anderlecht
- * Vorstlaan en Woluwelaan
- * grenzen van het gewest (Keiberg, Zaventem, Diegem)
- * huisvestingsprojecten: Neder-over-Heembeek, Witte Vrouwen in Sint-Pieters-Woluwe

In 2015 zullen we ons nog meer verplaatsen. De bevolking zal nog toenemen, meer schoolgaande kinderen dus en er wordt gerekend op 115.000 bijkomende jobs in de GEN-zone. Ook al stijgt het aandeel van het thuiswerk, toch zal de mobiliteit in stijgende lijn blijven gaan.

De opstelling van het Plan

Het ontwerp van gewestelijk vervoerplan schetst de toekomst van een duurzame mobiliteit die ons levenskader vrijwaart.

De 3 voornaamste doelstellingen voor de toekomst van het Gewest

1. De toegang tot het Gewest verbeteren en verzekeren
Brussel is een dynamische, aantrekkelijke regio. In Brussel werken of studeren niet alleen veel mensen, er wonen ook veel mensen. De mobiliteit van morgen moet het Gewest voor iedereen bereikbaar maken en tezelfdertijd de overlast verminderen. Enkel

zo kunnen het economische leven, de commerciële kracht en de werkgelegenheid binnen Brussel gewaarborgd worden.

2. De leefomgeving van het Gewest aangenamer maken
Tal van andere hoofdsteden benijden het Brussels gewest om zijn leefcomfort, maar er zijn nog andere grote steden die het beter doen dan wij. Heel wat kwaliteitscriteria hebben te maken met mobiliteit: lawaai, vervuiling, het risico op ongevallen, de moeilijke verplaatsingen en de gebrekkige verdeling van de openbare ruimte over de verschillende gebruikers zijn hinderlijke kwesties waar een antwoord op gevonden moet worden. Enkel zo kan Brussel aange-naam en aantrekkelijk blijven voor alle gebruikers.
3. Het autoverkeer terugdringen met 20 %
Dat is niet zomaar één van de oplossingen, het is een doelstelling op zich! De druk van het autoverkeer is zodanig groot dat Brussel het probleem ernstig moet nemen. Enkel dankzij een verlaging van de impact van de auto op het verkeer kunnen we de Kyoto-normen voor de CO₂-uitstoot halen. Alleen zo kan iets aan de luchtkwaliteit en aan de volksgezondheid gedaan worden. Alleen zo kan onze mobiliteit wat meer ademruimte krijgen.

Welke maatregelen moeten voorrang krijgen?

Om de besluitvorming te vereenvoudigen is de regering vanuit 3 scenario's vertrokken die een tiental mogelijke maatregelen bundelen :

- a. het eerste scenario past integraal toe wat al voorzien was in het eerste gewestelijk plan van 1998 ;
- b. het tweede is een ideaalscenario dat erg vooruitstrevend is, met de doelstelling om de druk van het autoverkeer met 20 % te verlagen: doeltreffend maar niet haalbaar tegen 2015 ;
- c. het derde, dat werd aangenomen als leidraad voor dit 2^e plan tegen 2015, is een realistisch overgangsscenario: een noodzakelijke stap om duurzame oplossingen door te voeren. Dit scenario vermindert het aantal verplaatsingen met de auto aanzienlijk ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets.

Een Plan in 3 fasen

1. 2008-2012: de impuls geven, door alle maatregelen zoals voorzien in het eerste plan toe te passen en het openbaarvervoersnet voor te bereiden op meer gebruikers.
2. 2013-2015: de overgang versnellen door het openbaarvervoersaanbod te verbeteren en meer vooruitstrevende maatregelen te bestuderen zoals een geleidelijke heffing op het wegverkeer.

3. 2016-2020: een effectieve vermindering van het autoverkeer met 20 % bereiken waarbij zorg wordt gedragen voor het aanbieden van geloofwaardige alternatieven voor de wagen (GEN, metro, ...).

De burger heeft ook wat in de pap te brokken

Om dit ontwerpplan verder uit te werken en gebruik te maken van de deskundigheid van de burgers heeft het Gewest een panel samengesteld uit een dertigtal vrijwilligers die samen het nodige denkwerk hebben geleverd. Ze vertegenwoordigen de grootst mogelijke diversiteit onder de gebruikers van het gewest. Ze stelden een "burgeradvies" op dat in juni 2006 aan de minister werd overhandigd. Het panel legde 7 prioritaire domeinen vast :

1. infrastructuurwerken (GEN/metro)
2. een coherent parkeerbeleid
3. een hoogwaardig openbaarvervoersaanbod
4. een sterkere intermodaliteit tussen de verschillende vervoerswijzen
5. beter rekening houden met de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit (PBM)

6. gebruiksvriendelijkere openbare ruimten, met voorbehouden zones voor zachte weggebruikers en collectief vervoer
7. betere informatie rond mobiliteit

"Maar ook de mentaliteit moet veranderen," benadrukten de burgers.

Uit de studie bleek dat het zeer moeilijk is om autogebruikers aan te zetten om zich anders te verplaatsen. Na alle mogelijke recepten met 'wortels' getest te hebben, heeft men er zich bij moeten neerleggen dat uiteindelijk toch nog enkele 'stokken' achter de deur gehouden moesten worden, maar niet alvorens de capaciteit van het openbaarvervoersnet aanzienlijk opgedreven te hebben en de kwaliteit en de kwantiteit van het gewestelijk fietsnetwerk verbeterd te hebben.

De voornaamste 'stok' is de invoering op termijn van tol in de vorm van een retributie naar gelang van de afstand die op het grondgebied van de GEN-zone afgelegd wordt.

De inhoud van het Plan : 9 prioriteiten voor een duurzame mobiliteit

1 - Meer zacht wegverkeer, in het bijzonder de fiets

Te voet gaan en vooral ook de fiets nemen, staan centraal in het ontwerpplan. Op het programma staan meer bepaald :

- het 200 km lange fietsnetwerk voltooiën en verbinden met de aangrenzende gewesten ;
- het systematiseren van de aangepaste installaties op de gewestwegen (markeringen of stroken, sassen, voetgangersbruggen over het kanaal, inrichting van de ruimte langs de spoorwegen om het reliëf te omzeilen, parkeerzones en fietspunten, ...) en de opmaak van gemeentelijke fietsplannen aanmoedigen ;
- de verbindingen tussen fiets en openbaar vervoer bevorderen ;
- opleidingen geven rond fietsen in de stad en er zo jong mogelijk mee te beginnen ;
- het beeld van de fiets opkrikken als een doeltreffende en gebruiksvriendelijke verplaatsingswijze ;
- het fietsverhuur aanmoedigen aan de hand van een openbare aanbesteding in het kader van een concessie om een regionaal verhuurnetwerk tot stand te brengen, te beheeren en te onderhouden.



Foto : Herman Brinkman

Het plan omvat ook maatregelen om van de straat een aangename “voetgangers toegelaten”-zone te maken, waaronder de ontwikkeling van zones die enkel aan voetgangers voorbehouden zijn.

2 - Aantrekkelijker openbaar vervoer

Het ontwerpplan wil reizen met het openbaar vervoer doeltreffend en comfortabel maken door het netwerk en de dienstverlening te verbeteren :

- lijnen die goed bediend worden, snel en regelmatig zijn, hoofdzakelijk in eigen bedding, met een hoge frequentie (bus en trams in eigen bedding om de 5 minuten tijdens de spits, om de 7.30 minuten tijdens daluren (i.p.v. 15 minuten zoals vaak het geval is) en om de 10 minuten 's avonds tot 22 uur (i.p.v. 20 minuten) en met absolute voorrang aan de verkeerslichten : een echt alternatief voor de auto, zonder te moeten parkeren!
- modern en comfortabel materieel dat de reizigers meer veiligheid biedt;
- meer bewakingspersoneel;
- één enkel ticket voor het hele gebied, zelfs op internationale verbindingen ;
- voordeeltarieven voor werknemers, jongeren en minderbedeelden.

Daar zijn investeringen voor nodig:

- een nieuwe volwaardige tramverbinding om van oost naar west te reizen via Thurn & Taxis en het Noordstation
- de omleiding van de trams van de as Koningsstraat via het Centraal Station om de intermodaliteit te verbeteren
- Vorstlaan, Woluwelaan en Gouddallaan bereiken via Roodebeek
- de bedrijvzone van Diegem-Zaventem bereiken vanaf Roodebeek (bus)
- de middenring in het westen sluiten (Vorst, Anderlecht, Molenbeek) (bus)
- de NMBS-lijnen 28 (Weststation-Simonis) en 26 (Delta-Merode) optimaliseren
- reorganisatie van de metro om de tegen 2020 verwachte verzadiging van de Oost-West-as het hoofd te bieden
 - ⇒ Lijn 1: het centrale gedeelte wordt ont-dubbeld op Merode-Troon langs het Luxemburgstation: 3 vliegen in 1 klap:
 - Verzadiging van de oost-west-as, met

« Na alle mogelijke recepten met 'wortels' getest te hebben, heeft men er zich bij moeten neerleggen dat uiteindelijk toch nog enkele 'stokken' achter de deur gehouden moesten worden, maar niet alvorens de capaciteit van het openbaarvervoersnet aanzienlijk opgedreven te hebben en de kwaliteit en de kwantiteit van het gewestelijk fietsnetwerk verbeterd te hebben. »

inbegrip van Merode-Stokkel

- Te veel bussen in de Luxemburgstraat
 - Betere verbindingen met de zone van het Europees Parlement ten opzichte van het Zuidstation, tweede internationale toegangspoort van het Gewest na Zaventem
- ⇒ Uitbreiding in premetro van de Noord-Zuid naar het Noorden toe (Verboekhoeven-Vredeplein) en vervolgens met de metro naar Schaarbeek-Vorming waar het nationaal stadion met 60.000 plaatsen zou komen
- ⇒ Uitbreiding van de Noord-Zuid in de vorm van metro naar het Zuiden toe (Kalevoet)
- ⇒ Uitbreiding van de metro tussen het Luxemburgstation en Elsen-Ukkel
- de aanleg van tunnels om permanente zwarte punten Vicom op te lossen: Zuidstation-Anneessens, Station Etterbeek, Meiserplein, Terkamerenbos, CCN – Rogierlaan, CCN – Berenkooi, Fonsnylaan

Het GEN zal een uitstekend vervoermiddel zijn om zich te verplaatsen tussen het Gewest en zijn randgemeenten. Maar het moet ook de Brusselaars van dienst zijn en hen er niet toe aanzetten om verder weg te gaan wonen. Er worden meer stations (46 in totaal) gepland, die comfortabel en veilig zijn en de complementariteit fiets/GEN bevorderen. Er komen ook begeleidende maatregelen, in overleg met de twee andere gewesten.

De verbindingen naar de rand worden niet vergeten, maar daarover moet overleg gepleegd worden met het Vlaamse Gewest. Er wordt voorgesteld tramlijnen te verlengen tot in Beersel, Ruisbroek, Wemmel, Diegem en Zaventem.

3 - Een rationeel gebruik van de wagen

Het is geenszins de bedoeling de wagen te verbieden! Het project wil vooral flexibele “auto-oplossingen” steunen zoals :

- het autodelen (Cambio): dat systeem biedt de mogelijkheid 7 dagen op 7 en 24 uur op 24 over een wagen te beschikken, indien nodig en op eenvoudig verzoek. Met 42 stations, een supraregionale dekking en een betere flexibiliteit van de dienst, maakt het ontwerpplan er een ultraperformante dienst van;

- de taxi's: deze wagens zijn zichtbaarder in de stad, doeltreffender en munten uit in flexibiliteit. Het gebruik ervan wordt aangemoedigd en het aanbod verder uitgebreid met een systeem van collectieve taxi's (Collecto - 02 800 36 36);
- vervoerplannen: systematisch voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers, voor scholen en voor culturele, sportieve of commerciële evenementen. Ze reduceren het gebruik van de wagen ten voordele van het openbaar vervoer en de zachte vervoermiddelen.

4 - Een hiërarchisch ingedeeld en veilig wegennet

Minder auto's is niet hetzelfde als helemaal geen auto's! Het ontwerpplan stelt maatregelen voor om :

- de veiligheid te verbeteren en het aantal doden en zwaargewonden te halveren tegen 2010;
- het verkeer tussen de wijken onderling te vergemakkelijken dankzij een betere regeling van de verkeerslichten en een betere inrichting van de kruispunten; woonwijken worden beschermd tegen storend doorgaand verkeer door de invoering van zones 30;
- bepaalde zwarte punten zoals Meiser, Terkamerenbos of Pleinlaan aan te pakken door tunnels aan te leggen voor de auto's;
- twee wegen aan te leggen: Wagonstraat in Ukkel om de Alsebergsesteenweg te ontlasten en industrieweg Noord tussen de Woluwelaan en de Vilvoordelaan om de toegankelijkheid voor vrachtwagens naar de logistieke zone vlak bij het kanaal rechtover te verbeteren;
- overleg te plegen met het Vlaams Gewest om de distributiefunctie van de Ring te versterken.

5 - Een gecoördineerd en gereguleerd parkeerbeleid toepassen

Een wagen is handig als u hem kunt parkeren! Parkeren mag dan vaak een probleem zijn, het is ook een manier om de afhankelijkheid van de wagen te verminderen. Het Gewestelijk Parkeeragentschap, voorzien in het ontwerpplan, biedt de kans het parkeerbeleid voor het hele gewest te harmoniseren. Nieuwe openbare parkeerruimtes maken het bij voorbeeld mogelijk ruimte vrij te maken voor de zachte weggebruikers zonder de omwonenden te bestraffen, of aangepaste parkeerzones te creëren voor vrachtwagens en autobussen. Het plan voorziet in het bijzonder in

de aanleg van transitparkings (15.600 plaatsen) om de wagen achter te laten en binnen het gewest verder te reizen met het openbaar vervoer.

6 - Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

Wanneer kantoren, handelszaken en huizen gemengd voorkomen in eenzelfde wijk die goed bediend wordt door het openbaar vervoer, laat men gemakkelijker zijn wagen in een parking achter. Daarom wil het plan de link tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening versterken. Doel is immers de verscheidenheid en de dichtheid van de wijken te stimuleren.

7 - Informeren en mobiliteit beheren in realtime

Om zich doeltreffend te kunnen verplaatsen, van reisweg of vervoermiddel te veranderen, is het noodzakelijk over realtime informatie te beschikken. Het ontwerpplan plant daarom de uitbouw van het MOBIRIS-centrum om de reiziger bij te staan. Dynamische verkeersborden, signalisatie van de rijstroken, op afstand bediende verkeerslichten en gps-berichten moeten het verkeer vlotter en veiliger maken. Op termijn overweegt het plan ook om een heffing op het wegverkeer in te voeren.

8 - De logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren

Het Brussels Gewest is een groot economisch activiteiten-centrum en een belangrijk knooppunt voor het goederenvervoer. Het ontwerpplan integreert verscheidene maatregelen om :

- het zware verkeer te rationaliseren met de oprichting van een stedelijk verdeelcentrum, een duidelijke afbakening van de reiswegen en parkeerzones voor zwaar vervoer, evenals een betere organisatie van de leveringen;
- het gebruik van andere vervoerssystemen aan te moedigen, zoals waterwegen of spoorlijnen.

Ambitieuze doelstellingen voor het vrachtvervoer met het oog op 2015: van 4,3 naar 8,5 miljoen ton goederen via het water en een verdubbeling van de hoeveelheid goederen die per spoor vervoerd worden.

9 - De 'governance' verbeteren

Mobiliteit laat zich niet bevelen: ze wordt gepland, georganiseerd en daarbij worden tal van overheids- en privé-actoren betrokken. Om de slaagkansen van dit ambitieuze

De inhoud van het Plan: 9 prioriteiten voor duurzame mobiliteit

1 - Meer zacht verkeer, in het bijzonder de fiets

2 - Aantrekkelijker openbaar vervoer

3 - Rationeel gebruik van de wagen

4 - Een hiërarchisch ingedeeld en veilig wegennet

5 - Een gecoördineerd en gereguleerd parkeerbeleid toepassen

6 - Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

7 - Informeren en mobiliteit beheren in realtime

8 - De logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren

plan te verzekeren, stelt het plan de oprichting voor van een vervoersautoriteit binnen de gewestelijke administratie. Dat zou de diensten, de reiswegen, de prijzen en de informatie aan de gebruikers coördineren in het kader van een gemeenschappelijke strategie voor alle betrokkenen.

Hoeveel zal dat allemaal kosten?

Om al deze maatregelen uit te voeren zijn er een hoop middelen nodig: 120 miljoen euro per jaar gedurende 13 jaar, enkel voor de nieuwe verkeersinfrastructuur, nog bovenop de bestaande budgetten voor het beheer en het onderhoud van het openbaar vervoer en het wegennet. Dit ambitieuze programma zal dus gefinancierd worden via maatregelen die de gewenste gedragsveranderingen bewerkstelligen die moeten leiden tot een duurzame mobiliteit voor iedereen.

Verhoopte resultaten

De uitvoering van dit plan zal het aantal voertuigen dat in het Gewest circuleert, met 153.000 doen dalen, de uitstoot van broeikasgassen door verplaatsingen met een kwart verlagen en de stad in zekere zin teruggeven aan de bewoners omdat het leven er aangenamer zal worden.

Daartoe moet iedereen (beleidsvoerders, administratie, burgers, ...) echter inspanningen leveren, in dezelfde richting, de unaniem erkende duurzame ontwikkeling. We mogen niet met de illusie blijven leven dat iedereen spontaan voor andere verplaatsingsmiddelen gaat kiezen. De recente stijgingen van de energieprijzen hebben dat immers zelfs nog niet gekund.

Thierry Duquenne
Mobiel Brussel

INFO:

brochure en 12 bijlagen op www.iris2.irisnet.be

De Brusselse gemeenten in beweging

De motorfiets ligt de stad Brussel na aan het hart

Sinds enkele jaren schenkt Brussel bijzondere aandacht aan de veiligheid van de gemotoriseerde tweewielers, die steeds talrijker op onze wegen aanwezig zijn.

Zo is de stad Brussel de eerste gemeente van het Brussels Gewest die een **Motorcommissie** opgericht heeft, die om de drie maanden vergadert, sinds augustus 2006, met vertegenwoordigers van gemeente, gewest, BIVV, politie en uiteraard de motorverenigingen (Fedemot, ADDRDM, MAG), vergelijkbaar met de commissie fiets dus.

Deze commissie heeft een handvest opgesteld, waarmee de stad zich ertoe verbindt om te hebben voor de bekommernissen van de gemotoriseerde tweewielers en inspanningen te leveren voor hun veiligheid, met name bij inrichtingen en onderhoud van de wegen.

Er worden zeer praktische aspecten besproken op de vergaderingen, zoals de gepaste inrichting van specifieke parkeerplaatsen voor gemotoriseerde tweewielers, antislipweg-

optocht onder collega's, zowel dagelijkse gebruikers als gelegheidsrijders. De deelnemers verzamelen 's ochtends op een bepaalde plek en rijden samen naar het werk, waar ze een ontbijt aangeboden krijgen.

Dit initiatief wil alternatieve verplaatsingswijzen aanmoedigen (in het kader van het bedrijfsvervoersplan) en tegelijk contacten tot stand te brengen tussen werknemers die hetzelfde verplaatsingsmiddel gebruiken.

In 2009 zal de actie kaderen in de week van de tweewielers. De leden van de Motorcommissie van de stad Brussel moedigen iedere gemeente aan om er zich bij aan te sluiten.

Informatie kan verkregen worden bij de Mobiliteitscel van de stad Brussel:

commissionmoto@brucity.be.

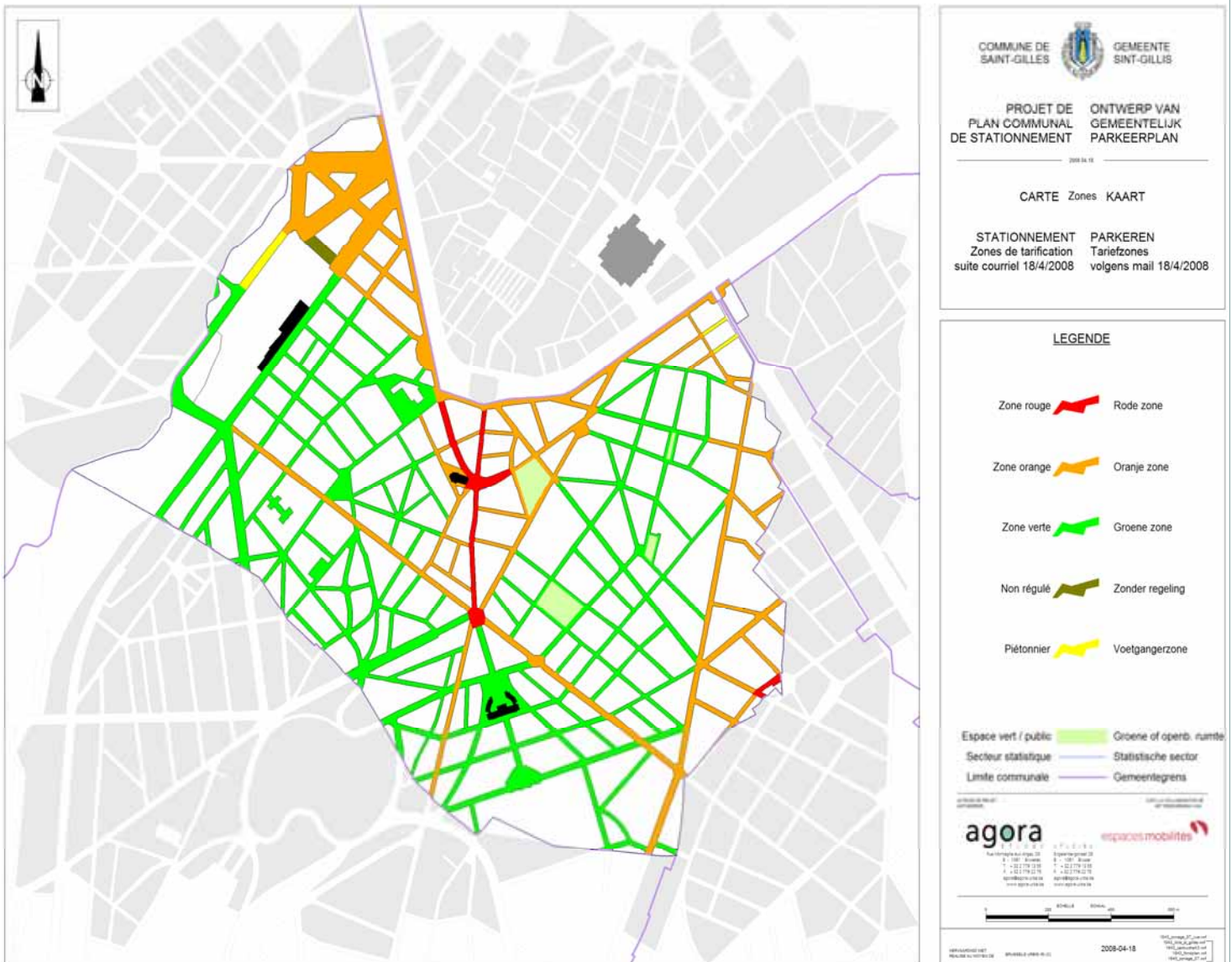


Foto : Stad Brussel

dek (bv. de nieuwe wegmarkeringen op de Houba de Strooperlaan en de Sobieskilaan), sensibilisering van andere weggebruikers, ...

Bovendien moedigt de stad Brussel haar personeel al jaren aan om deel te nemen aan de actie "Op de moto naar het werk", voor een gezellige

Het parkeerplan van Sint-Gillis onder de loep



De bedoeling van het parkeerplan is om enerzijds de verkeersdruk te verminderen en anderzijds het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen te stimuleren.

Sinds enkele jaren past de gemeente Sint-Gillis in bepaalde straten betaald parkeren toe. Toch neemt de verkeersdruk toe, niet alleen in Sint-Gillis zelf maar ook vanuit de andere gemeenten en de rand van het Brussels gewest.

De uitbreiding van de zones met parkeerautomaten in de buurgemeenten (Elsene, Brussel) en de plannen om dergelijke zones in te richten (Vorst, Anderlecht) zullen heel wat automobilisten aanzetten om hun wagen in Sint-Gillis achter te laten, zolang het parkeren daar gratis is.

Het gemeentelijk parkeerplan van Sint-Gillis kadert in de doelstellingen van het ontwerp van ordonnantie betreffen-

de de organisatie van het parkeerbeleid en de toekomstige oprichting van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het gewestelijk plan zet de gemeenten er immers toe aan om zo snel mogelijk gemeentelijke parkeerplannen uit te werken.

De bedoeling van het parkeerplan is dus om het parkeren op het grondgebied van de gemeente te regelen. Dat zou langparkeerders moeten ontmoedigen en mensen die van buiten de gemeente komen, aanzetten om andere vervoersmiddelen te gebruiken.

Na zes maanden onderzoek en overleg met allerlei actoren op het terrein en met de handelaars- en inwonersverenigingen, vergelijkingen met andere gemeenten en analyse van statistieken is de werkgroep (bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente en studie bureaus) tot de conclusie gekomen dat het niet voldoende is om parkeerauto-

maten in winkelstraten en op drukke hoofdwegen te plaatsen. Gezien de oppervlakte van de gemeente werd er besloten om betaalzones in te voeren over het hele grondgebied. Zo wil men vermijden dat woonwijken overspoeld worden met auto's van bestuurders die willen ontsnappen aan het betalend parkeren.

Om de bewoners niet te benadelen werd er een systeem van parkeerkaarten voorgesteld. Het grondgebied van de gemeente wordt ingedeeld in drie parkeerzones: rode, oranje en groene zones.

Uitgaande van deze principes werd er overleg met de bevolking georganiseerd, alvorens de praktische modaliteiten van het parkeerplan vast te leggen. De inwoners werden per brief uitgenodigd op één van de vier vergaderingen die in het stadhuis plaatsvonden op 5, 6, 10 en 19 maart. Ongeveer 500 mensen hebben deze bijeenkomsten bijgewoond, waar ze allerlei vragen konden stellen en voorstellen konden doen, die in grote mate hebben bijgedragen tot de verbetering van het voorgestelde plan.

Na één jaar toepassing zal het parkeerplan geëvalueerd worden.

De parkeerzones

De gebruiker kan in de drie hierna vermelde zones opteren voor het forfaitaire systeem, dat op de parkeerautomaten overeenkomt met 'tarief 1':

- 15 euro voor de voormiddag, d.w.z. van 9u30 tot 14u;
- 15 euro voor de namiddag, d.w.z. van 14u tot 18u30.

'Tarief 2' houdt in dat de bestuurder geld in de parkeerautomaat steekt en het ticket op een zichtbare manier achter de voorruit plaatst.

Deze tarieven gelden elke dag van 9u30 tot 18u30, behalve op zondag en op wettelijke feestdagen.

Rode zone

Rode zones zijn voornamelijk te vinden in winkelstraten en hebben tot doel de rotatie te bevorderen om de handel nieuw leven in te blazen. Daarom bedraagt de maximale parkeerduur in die zones twee uur en moet iedereen betalen, zonder vrijstelling, behalve voor gehandicapten.

Om de rotatie te bevorderen werd voor een specifieke tarifiering geopteerd: 1 euro voor het eerste uur en 2 euro voor het tweede uur. Om korte boodschappen te bevorderen is het eerste kwartier gratis. Dit gratis kwartier wordt toegekend aan de hand van een speciaal ticket dat men aan de parkeerautomaat haalt en goed zichtbaar achter de voorruit plaatst.

Groene zone

De groene zones omvatten hoofdzakelijk de woonwijken. Alle bewoners van de gemeente die een bewonerskaart hebben en gedomicilieerd zijn in een rode, oranje of groe-

ne zone, en abonnees, ongeacht hun activiteitszone, mogen gratis en onbeperkt in deze zone parkeren.

Anderen betalen 1 euro per uur. De maximale parkeerduur bedraagt er 4u30.

Oranje zone

De oranje zones hebben betrekking op de grote verkeersaders, de straten waar minder winkels zijn dan in de rode zones en de straten rond de rode zones. Om te vermijden dat er te veel voertuigen langdurig zouden parkeren, werden de oranje zones ingedeeld in acht districten. Enkel de bewoners van de oranje zone mogen, enkel en alleen in hun district, gratis en onbeperkt parkeren. Hetzelfde geldt voor abonnees van een bedrijf dat in dit district gevestigd is. De bewoners van de rode zones mogen, indien deze rode zone omringd wordt door een oranje zone, eveneens gratis in dit district parkeren (*zie de kaart met de zones en de opsomming van de straten en districten hieronder*).

Voor alle andere bewoners van Sint-Gillis die gedomicilieerd zijn in de groene zones of in de andere districten van de oranje zones, evenals voor de bezoekers bedraagt de maximale parkeerduur drie uur met een progressief betaalsysteem. 1 euro voor het eerste uur, 2 euro voor het tweede uur en 3 euro voor het derde uur. Net als in de rode zones is het eerste kwartier gratis. Dit gratis kwartier wordt toegekend via een speciaal ticket dat men aan de parkeerautomaat dient te nemen.

De bedoeling van de oranje zones is de rotatie te bevorderen zonder dat buurtbewoners te ver van huis een parkeerplaats moeten zoeken. Als alle bewoners in de oranje zones gratis mochten parkeren, zou dit waarschijnlijk het komen en gaan van klanten hinderen.

De oranje districten rond de rode zones vormen bovendien een soort 'bufferzone' tussen de rode zone en de groene zone, waardoor de bewoners van de rode zone een parkeerplaats in de buurt kunnen vinden zonder aan de parkeerautomaat te moeten betalen.

Dankzij het derde uur in de oranje zones kunnen bezoekers ongestoord op restaurant gaan of boodschappen doen. Om misbruik te vermijden werd er voor een progressief betaalsysteem geopteerd.

Een uitzondering: de zone Kastelein

Wegens het grote aantal horecazaken in de buurt en de avondmarkt in Elsene duurt de controle in de oranje zones in de volgende straten tot 20.30 uur:

- Afrikastraat (tussen de Amerikastraat en het Drievuldigheidsvoorplein)
- Amerikaansestraat
- Waterleidingsstraat
- Amazonestraat
- Simonisstraat

Praktische modaliteiten

Bewonerskaart

De parkeerkaarten kosten 5 euro en zijn één jaar geldig. Om deze kaart te kunnen aanvragen dient u ingeschreven te zijn in het bevolkingsregister van de gemeente en te beschikken over een bedrijfswagen of een wagen die op uw naam ingeschreven is. Deze kaart vermeldt de nummerplaat van de wagen en wordt toegekend aan het gezin. Elk gezin kan maximum drie kaarten krijgen, die steeds betrekking moeten hebben op een ander voertuig. Om een duurzame mobiliteit te bevorderen en de aankoop van meerdere wagens per gezin te ontmoedigen, kost de tweede kaart 50 euro en de derde 200 euro. Ook deze kaarten zijn één jaar geldig.

Bezoekerskaart

Personen die in Sint-Gillis gedomicilieerd zijn, 75 jaar of ouder zijn en niet beschikken over een bewonerskaart, kunnen voor 5 euro een bezoekerskaart aanvragen, die één jaar geldig is. Deze kaart is beperkt tot één kaart per gezin en moet samen met een parkeerschijf goed zichtbaar achter de voorruit geplaatst worden. Met deze kaart mag de bestuurder twee uur gratis parkeren, maar alleen in de straten die op de kaart vermeld staan.

Bedrijfsabonnement

Voor de parkeerkaarten voor bedrijven (rechtspersoon of natuurlijke persoon als zelfstandige) die gevestigd zijn op het grondgebied van de gemeente Sint-Gillis, wordt met het oog op de vermindering van de verkeersdruk het volgende progressieve betaalsysteem toegepast:

- 50 €/kwartaal of 200 €/jaar voor 1^e en 2^e kaart,
- 75 €/kwartaal of 300 €/jaar voor 3^e tot 10^e kaart,
- 100 €/kwartaal of 400 €/jaar voor 11^e tot 20^e kaart,
- 125 €/kwartaal of 500 €/jaar voor 21^e tot 30^e kaart,
- 150 €/kwartaal of 600 €/jaar voor 31^e tot laatste kaart.

De toekenning van twee abonnementen voor de prijs van 200 euro per stuk heeft als doel de ontwikkeling van de handel te steunen.

Verenigingen en bedrijven van algemeen nut

De verenigingen en bedrijven van algemeen nut kunnen abonnementen aanvragen tegen betaling van 75 euro per jaar voor maximum vijf voertuigen die noodzakelijk zijn

voor de verwezenlijking van hun maatschappelijk doel. De aanvraag wordt ingediend bij het College van Burgemeester en Schepenen, dat het 'algemeen nut' zal onderzoeken. Daarbij wordt rekening gehouden met de volgende criteria: activiteit met een maatschappelijk of cultureel doel, geen handels- of winstgevende activiteiten en dienstverlening aan alle bewoners van Sint-Gillis, overeenkomst met de gemeente.

Individueel abonnement

Personen die niet vermeld worden in de bovengenoemde categorieën, kunnen een individueel abonnement aanvragen voor één enkel voertuig voor 20 euro per week, 60 euro per maand of 600 euro per jaar. Met de individuele abonnementen kan enkel gratis geparkeerd worden in de groene en oranje zones.

Vrijstellingen

Gehandicapten

De status van gehandicapte wordt vastgesteld op het ogenblik van het parkeren door de kaart die verkregen kan worden op basis van het ministerieel besluit van 7 mei 1999, zichtbaar achter de voorruit van het voertuig te plaatsen. Deze kaart is in alle zones geldig.

Medisch en paramedisch personeel tijdens huisbezoeken

Met de officiële kaart, waarop het beroep of de activiteit van de dienst vermeld staat, en de parkeerschijf, die het uur van aankomst aangeeft, bedraagt de maximale parkeerduur twee uur. De originele kaart en de parkeerschijf moeten goed zichtbaar achter de voorruit van het voertuig geplaatst worden. Deze kaart is geldig in de oranje en groene zones.

Verenigingen voor carsharing die officieel erkend zijn door het gemeentebestuur

Duidelijk herkenbare voertuigen van verenigingen voor autodelen, die officieel erkend zijn door het gemeentebestuur, kunnen gratis parkeren in oranje en groene zones.

INFO:

Carlo LUYCKX, Schepen bevoegd voor mobiliteit
c.luyckx@stgilles.irisnet.be
Juliette ROUSSEL, persattaché
jrousseau@stgilles.irisnet.be



Foto : Maxime Perron Caissy

Europees project « Eurosparks »

Stap voor stap naar een oplossing voor buitenlandse parkeerovertreders



Foto : Crystal Ayala

Het handhaven van gedepenaliseerde parkeerovertredingen begaan door buitenlanders is problematisch, zowel in België als in heel wat andere Europese lidstaten. Grosso modo zijn de twee voornaamste problemen (die ook kunnen opduiken bij de invoering van een wegenvignet/kilometerheffing?):

- het achterhalen van de kentekengegevens
- en vervolgens het effectief afdwingen van de betaling.

Daardoor bestaat het gevaar dat in steden met veel buitenlandse toeristen en/of werknemers het parkeerbeleid ondermijnd wordt. En dit brengt uiteraard ook een financieel verlies met zich mee. In Londen bijvoorbeeld gaat het om 1 miljoen pond (1,5 miljoen euro) per maand. Maar ook de Belgische cijfers tonen aan dat er een serieus probleem is. De Vlaamse, Brusselse en Waalse vereniging van steden en gemeenten enquêteerden de grotere steden en belangrijke grensgemeenten, en kwamen tot volgende sprekende cijfers voor 2005.

	<i>Aantal (retributie/ belasting)</i>	<i>Bedrag (€)</i>	<i>Geïnd (€)</i>	<i>% NIET geïnd</i>
<i>Wallonië (39)</i>	45.000	600.000	30.000	95,0
<i>Vlaanderen (36)</i>	96.829	1.790.662	401.506	77,6
<i>Brussel</i>	50.972	956.907	295.977	69,1
TOTAAL	192.801	3.347.569	697.513	79,0

In hun zoektocht naar oplossingen sloegen verenigingen van steden en gemeenten uit verschillende lidstaten de handen in elkaar: verenigingen uit het Verenigd Koninkrijk, Nederland, Duitsland, Italië, Spanje, Malta en België verenigden zich onder de stimulerende trekkersrol van Londen in 'Sparks' (meer info: www.sparkproject.org).

Eurosparks

Die samenwerking resulteerde al gauw in Eurosparks (www.eurosparks.org), een bij de EU ingediend en goedgekeurd onderzoeksproject. Het project onderzocht in 2007 de juridische situatie in enkele deelnemende landen en onderzocht aanknopingspunten bij bestaande Europese regelgeving. Bleek dat verschillende EU-overeenkomsten en -verdragen zijdelings wel met de onderzochte problematiek te maken hadden, maar uiteindelijk toch niet toepasbaar waren op de parkeerovertradingen, zeker in die landen waar ze gedepenaliseerd of gedecriminaliseerd zijn. Verderbouwend op wat er is kwamen drie alternatieve oplossingspistes naar voor:

- bij voorkeur een nieuwe richtlijn binnen de bepalingen van het Gemeenschappelijk Transportbeleid in het EU Verdrag ;
- zoniet zou de Europese Commissie het Kaderdecreet 2005/214/JHA van de Raad, beter gekend als COPEN24, moeten uitbreiden om de gedepenaliseerde overtradingen ook te vatten ;
- als beide niet kunnen zullen de lidstaten bilaterale of multilaterale verdragen moeten sluiten omtrent wederzijdse handhaving.

De resultaten van het Eurosparks-project werden toegelicht op het eindseminarie dat VVSG op 24 januari 2008 organiseerde in Brussel. De teksten van dit seminarie vindt u op www.sparkproject.org (> Eurosparks). De belangrijkste verdienste van het seminarie is wellicht dat verschillende administraties (mobiliteit, justitie, privacy) en Europarlementsleden nu (pas) overtuigd zijn van het probleem. En dit is het onmisbare begin om tot een oplossing te komen. Maar we zullen nog flink aan die weg moeten timmeren. Hoe steden en gemeenten hieraan kunnen helpen timmeren via het Sparks-project, zal in de volgende maanden duidelijk – en gecommuniceerd – worden. Ondertussen zitten ook de Sparks-leden niet stil.

Europese richtlijn

De Europese Commissie heeft vorige maand een voorstel aangenomen voor een richtlijn die tot doel heeft verkeersovertradingen die de veiligheid in gevaar brengen gemakkelijker over de grenzen heen te kunnen vervolgen. De richtlijn voorziet in technische mechanismen en juridische instrumenten die het mogelijk maken een Europese bestuurder te identificeren en dus te bestraffen voor een overtrading die hij begaan heeft in een andere lidstaat dan die waarin zijn voertuig is ingeschreven. Deze maatregel

moet o.m. het einde betekenen van het verschil in behandeling dat vaak bestaat tussen deze twee categorieën weggebruikers, met name de inwoners van de lidstaat en de buitenlanders. Daar deze Richtlijn werd opgesteld vanuit het oogpunt verkeersveiligheid richt ze zich vooral op de overtradingen die het vaakst verkeersongevallen over de nationale grenzen heen veroorzaken: te snel rijden, rijden onder invloed, het niet dragen van de veiligheidsgordel en door het rode licht rijden.

Wij zouden het samen met de andere SPARKS-leden een gemiste kans vinden om het toepassingsgebied van deze richtlijn niet uit te breiden naar gedepenaliseerde verkeersovertradingen.

De EU erkent met de richtlijn wel het verschil in behandeling van ingezetenen en niet-ingezetenen, maar past een oplossing hiervoor enkel toe voor welbepaalde verkeersovertradingen. En voor de andere verkeersovertradingen kunnen buitenlandse overtredders vrolijk de regels naast zich blijven neerleggen.

Dit ondermijnt bovendien, zeker in steden met veel buitenlands autoverkeer voor toeristische en professionele verplaatsingen, het lokale mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

De Vlaamse, Brusselse en Waalse verenigingen van steden en gemeenten zullen bij de relevante Belgische beleidsvoerders en Europarlementsleden dan ook pleiten voor een algemener toepassingsgebied van deze richtlijn.

En ze zullen daarbij ook de aandacht vestigen op het feit dat de richtlijn enkel de gegevensuitwisseling vat, en niet het effectieve afdwingen van het betalen van de sanctie (wat dan weer zou kunnen via een ruimer toepassingsgebied van het Kaderbesluit inzake wederzijdse erkenning van geldelijke sancties (COPEN 24)).

Internationale verdragen

Op korte of middellange termijn, zo werd ons bevestigd door DIV en medewerkers van verschillende federale kabinetten, zou een Benelux-akkoord en een bilateraal akkoord met Frankrijk alvast voor die landen soelaas moeten bieden:

- Benelux-verdrag Senningen gaat over politionele samenwerking. Er is nog zo goed als geen uitvoering aan gegeven omdat veel uiteindelijk overgenomen is door Prüm. Nu worden evenwel overlegd over 'rest-items' : aangezien de gedepenaliseerde parkeerovertradingen in het wegverkeersreglement opgenomen zijn, heeft België een argument om te pleiten dat die ook onder 'politionele samenwerking' vallen. In maart 2008 is hierover een nieuw overleg gepland + resultaten worden voorgelegd aan minister van mobiliteit Leterme en wellicht minister van Binnenlandse Zaken Dewael.

- bilateraal akkoord met Frankrijk : Frankrijk werkt evenwel slechts mondjesmaat mee, want hoopt dat alles via Prüm kan geregeld worden (waartoe voor Frankrijk meer kans bestaat dan voor België omdat het er (nog?) niet gedepenaliseerd is).

De drie verenigingen zullen bij de relevante minister(s) pleiten voor gepaste spoed voor de herziening / uitbreiding van beide akkoorden.

Wielklemmen

In afwachting van internationaal uitgewerkte oplossingen kan het gebruik van wielklemmen soelaas bieden. Het is geen ideale oplossing, maar het biedt in elk geval de mogelijkheid effectief de betaling door buitenlandse overtreeders af te dwingen.

Momenteel is de toepassingsmogelijkheid voorzien in de wet, maar ontbreekt een uitvoeringsbesluit. De kabinetsmedewerker van staatssecretaris Schouppe had alvast oor naar de nood aan dit KB.

Eurosparks 2?

Ondertussen is er een projectvoorstel ingediend om een vervolg te breien aan het Eurosparks-project, waarin de vooropgestelde oplossingspistes diepgaander onderzocht en uitgewerkt zullen worden. Maar de goedkeuringsprocedure bevindt zich nog in een pril beginstadium, dus het is nog even afwachten of Eurosparks 2 er komt.

In de nabije toekomst zal het Sparks-netwerk zich doelgericht uitbreiden. Ook steden zullen wellicht de mogelijkheid hebben om rechtstreeks toe te treden en hun stem te laten horen. Eén ding staat vast, wordt vervolgd.

Erwin Debruyne

VVSG stafmedewerker mobiliteit en wegbeheer

Erwin.debruyne@vvsb.be



Balans van de eerste Europese dag zonder auto in Brussel

22 september 2008

« Zonder auto naar het werk / de school »

De Europese Week van de Vervoering loopt elk jaar van 16 tot 22 september. Die week kunnen de burgers van heel Europa genieten van evenementen rond duurzame mobiliteit. In Brussel werd er voor de 7^e editie een specifiek thema gekozen voor iedere dag van de week. En de nieuwigheid dit jaar was dat Brussel op zijn manier deelgenomen heeft aan de Europese autoloze dag op 22 september. Het Gewest heeft alle scholen en bedrijven die een vervoerplan¹ ingediend hebben, gemotiveerd om hun personeel en/of leerlingen aan te moedigen zich die maandag anders te verplaatsen. 29 organismen zijn op de oproep van het Gewest ingegaan. Het hoge aantal deelnemers toont dat het thema mobiliteit belangrijk wordt voor scholen en grote bedrijven. Deze laatste kampen immers met problemen qua toegankelijkheid en aanwervingen, die de economie van het Brussels Gewest in het algemeen in het gedrang brengen.

Een autoloze dag midden in de week, daar droomden velen van en die droom is uitgekomen! De directies van 7 scholen (3.000 kinderen) en 22 publieke en private ondernemingen (20.000 werknemers) hebben beslist hun personeel en de jongeren te sensibiliseren voor een 'andere' mobiliteit. Lopen, fietsen, het openbaar vervoer en carpooling waren de alternatieven die in de schijnwerpers geplaatst werden.

De deelnemende bedrijven waren Dexia Bank, Dexia Insurance Belgium, Partena ss et kids, Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, Solvay, Leefmilieu Brussel, ziekenhuis Ste-Anne St-Remi, Randstad, Levi Strauss & Co, Bank Degroof, Altran Belgium, Altran Europe, De Valck Consultants, Altran CIS, ULB, VUB, Iris Ziekenhuizen Zuid, Belgacom, Elia en ONE.

De deelnemende scholen waren Cateau-Aurore, de gesubsidieerde gemeentelijke basisschool Scheut, 7 Bonniers, basisschool 't Plant'Zoentje, Institut de La Providence, Centre Scolaire du Sacré-Cœur en de Groene School.

Wat gebeurde er dan concreet?

Ieder organiseerde zijn eigen dag "Zonder auto naar het werk of naar school" naar gelang van zijn mogelijkheden. De acties varieerden van een communicatie- en sensibiliseringscampagne ter bevordering van duurzame vervoermiddelen met ontbijt tot het uitdelen van handige hulpmiddelen (fietskaarten², wandelkaarten³, fluo-hesjes, herbruikbaar

Goûtez à une autre mobilité
Proef een andere mobiliteit
Have a taste of another mobility



re winkeltassen, ...) maar er waren ook heel verrassende initiatieven bij. Enkele voorbeelden volgen verder in dit artikel.

Het Brussels Gewest, initiatiefnemer van dit project, had verschillende partners betrokken bij het evenement: de NMBS, de MIVB, De Lijn en TEC Waals-Brabant boden het personeel, de ouders en de scholieren van de deelnemende organismen de mogelijkheid om gratis een ander vervoermiddel te testen. Leefmilieu Brussel heeft de milieupact van die dag becijferd. Pro Velo bood vormingen aan om verstandiger te fietsen in de stad. Carpoolplaza⁴ moedigde bepaalde organismen aan om carpooling in te voeren. De "Ateliers de la rue Voot" tot slot onderwierpen fietsen aan een check-up.

1. Bedrijfsvervoerplan of schoolvervoerplan

2. www.velo.irisnet.be

3. De wandelkaart is een nieuw instrument in de sensibilisering voor het wandelen, die de nadruk legt op de tijd van het traject tussen twee punten in het Brussels Gewest. Bestellen kan bij gmoors@mrbc.irisnet.be.

4. www.carpoolplaza.be

Enkele voorbeelden van acties die ondernemingen en scholen op touw zetten.

- **ULB** heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om een station voor car-sharing in te richten op hun site via Cambio⁵ en om VAP⁶ (Vriendelijk Anders Pendelen) ingang te doen vinden: VAP is een soort spontane carpooling in de vorm van 'omkaderde autostop' om zich te verplaatsen binnen zijn gemeente, in de nabije omgeving of naar een station, metro- of bushalte.
- Net zoals ULB heeft ook **Levi Strauss & Co** de gelegenheid te baat genomen om drie nieuwe beleidstakken in verband met mobiliteit in de praktijk om te zetten: milieuvriendelijkere bedrijfsvoertuigen; voorbehouden parkeerplaatsen voor carpoolers en thuiswerk. Drie Eurostar-tickets werden verloot onder de werknemers die op 22 september een duurzame verplaatsingswijze gebruikten. Levi's organiseerde tevens een 'frozen monday', d.w.z. een dag zonder internationale reizen.
- Binnen **Dexia Insurance Belgium** werden alle medewerkers via een elektronische postkaart opgeroepen om deel te nemen aan de dag "zonder auto naar het werk" en aan een mobiliteitsmarkt⁷. Gedurende de mobiliteitsmarkt konden de medewerkers slogans bedenken die beloond werden met een mobiliteitspakket. Bovendien werden er in de fietsenstalling twee grote fietskaarten van Brussel gehangen en werd de nieuwe bereikbaarheidsfiche van het gebouw in gebruik genomen. De fiche werd elektronisch ter beschikking gesteld aan alle medewerkers. De resultaten van de dag "zonder auto naar het werk" werden aan de medewerkers meegedeeld via het bedrijfsintranet.



Foto : VUB

- Voor **Altran Belgium, Altran Europe, De Valck Consultants en Altran CIS**, was de deelname aan de actie "zonder auto naar het werk" een hele uitdaging, omdat ongeveer 70 % van hun personeel over een bedrijfswagen beschikt. De hele week van vervoering hebben zij de fiets en carpooling gepromoot (door een abonnement te nemen op Carpoolplaza). Bovendien hebben deze vier bedrijven samen al lang een bedrijfsvervoerplan opgesteld.
- Voor iedere medewerker van **Randstad** die de bus, tram, metro of fiets nam of aan carpooling deed op 22 september, werd er 5 euro gestort aan de vereniging VSO, een organisatie voor armoedebestrijding. Randstad heeft ook bikepooling georganiseerd (fietsers die elkaar begeleiden⁸). Zo vertrok er een groep fietsers samen uit Mechelen.
- **VUB** organiseerde activiteiten rond fietsen op het nieuwe Fietspunt⁹ (Triomflaan 40 te Oudergem) vlak tegenover hun site.
- **Solvay** maakte van de gelegenheid gebruik om aan te sluiten op de gegevensbank Carpoolplaza. Zij organiseerden tevens een fietstocht tussen hun twee Brusselse vestigingen (Elsene en Neder-over-Heembeek), waarvoor ze dertig fietsen huurden bij Pro Velo. De vijftig deelnemende fietsers picknickten samen in het Josafatpark.
- De **Bank Degroof** richtte haar pijlen op intern carpoolen. Er is evenwel reeds gebleken dat carpooling slechts doeltreffend is als het aantal aanvragen zo groot mogelijk is, zoals dat het geval is op Carpoolplaza.be. De sensibiliseringsactie was wel een succes: heel



Foto : Solvay

5. www.cambio.be

6. www.vap-vap.be

7. De mobiliteitsmarkt, met informatie van de NMBS, de MIVB, De Lijn, TEC Waals-Brabant, Pro-Velo en Carpoolplaza, laat het personeel nader kennis maken met de dienstverlening van de verschillende mobiliteitsactoren.

8. www.bikepooling.be

9. www.voot.be

wat personeelsleden hebben kennis gemaakt met een andere mobiliteit: openbaar vervoer, fietsen, wandelen stonden op het menu en de verdeling van Belgische biologisch geteelde appels aan de ingang van het bedrijf viel ook erg in de smaak!

- In de **school Catteau-Aurore** gaven de leerkrachten het goede voorbeeld en was de parking die dag enkel toegankelijk voor fietsers en carpoolers.
- De basisschool **La Providence** heeft een beroep gedaan op de Ateliers de la rue Voot voor een check-up van de fietsen van de kinderen en hun ouders.
- De **school Scheut** heeft de 30 % van de leerlingen die niet te voet naar school komen aangezet om de fiets te nemen.
- De **Groene School** heeft leerlingen en ouders gesensibiliseerd voor verkeersveiligheid en de verdeling van de openbare weg onder de verschillende soorten weggebruikers, en was trots het schoolvervoerplan te starten met een lege autoparking.
- De **school 't Plant'Zoentje**, die over een twintigtal fietsen beschikt voor de turnlessen, heeft die op 22 september ter beschikking gesteld van de kinderen die geen fiets hebben om naar school te komen.

Enkele vermeldenswaardige succesverhalen: Dexia Bank, Leefmilieu Brussel en de scholen 7 Bonniers en Centre scolaire du Sacré-Cœur !

Dexia Bank was de uitdaging aangegaan om meer dan 90 % van het personeel te overtuigen op 22 september niet met de wagen naar het werk te komen. Zij trachtten daartoe niet alleen het personeel dat in Brussel tewerkgesteld is maar de mensen van overal in België en Europa te overtuigen. Naast de grote inzet van de mobiliteitscoördinator voor dit evenement vindt dit succesverhaal ook zijn oorsprong in een ambitieus vervoerplan. Dat omvat onder andere gratis openbaar vervoer via het systeem van de derde betaler, een financiële tussenkomst in de verplaatsing tussen huis en station, de terugbetaling van parkeerkosten aan het station, betalend parkeren voor automobilisten, het promoten van carpooling, een fietsvergoeding, de terbeschikkingstelling van douches en lockers voor voetgangers, fietsers en motorrijders, deelname aan 'friday bikeday'¹⁰, de vierdagenwerkweek en telewerk (thuis of in een telecenter).

Gezien de voordelen die het personeel reeds geniet, was de taak van de mobiliteitscoördinator, die de harde kern van de autogebruikers (21 %) diende te overtuigen die dag een ander vervoermiddel te gebruiken, verre van evident. De opvallendste acties waren: het engagement van de directie van Dexia om die dag een voorbeeld te stellen, de organisa-



tie van drie mobiliteitsmiddagen begin september en een rondvraag onder de automobilisten op 22 september door vakbondsmensen naar hun gehechtheid aan de auto.

Resultaat? Van de 6.202 personeelsleden in de centrale zetel van Brussel kwamen er slechts 354 met de wagen op 22 september (5,7 %). Dexia heeft dus 70 % van de autogebruikers kunnen overtuigen om een duurzaam alternatief te kiezen op de dag van de actie « zonder auto naar het werk ».



De actie was ook een goede gelegenheid om een groot-schalige interne enquête te doen, aan de hand van Mobilpol¹¹ van de NMBS, om mee te werken aan de driejaarlijkse federale diagnose van het woon-werkverkeer. Mooie prijzen (3 reizen voor 2 personen met de TGV) hebben mensen aangemoedigd om de enquête in te vullen.

Leefmilieu Brussel trachtte al zijn personeelsleden (zowel in de centrale zetel als de externe sites, samen zo'n 700 personen) bij de actie te betrekken. Net als bij Dexia beschikt het personeel van Leefmilieu Brussel reeds over een goed vervoerplan. 27 % van het personeel reist alleen met de wagen, een redelijk percentage voor die site want het gebouw is moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer,

10. Het inmiddels welbekende evenement waarbij mensen aangemoedigd worden om elke vrijdag de fiets te nemen: www.fridaybikeday.be

11. Meer informatie kan verkregen worden via mobilpol@b-rail.be

en 13 % opteert voor carpooling.

Leefmilieu Brussel berekende de hoeveelheid CO₂ die op 22 september bespaard werd dankzij de duurzame verplaatsingen van het personeel en zette dat om in appels: zo werd er 400 kg Belgische bio-appels uitgedeeld aan het personeel. Nog enkele andere acties: het personeel kon de dienstfietsen gebruiken (elektrische en plooibare stadsfietsen) van vrijdag 19 's avonds tot dinsdag 23 september; de fietsers konden hun fiets laten graveren en kregen een fluesje; carpoolers konden de bandenspanning en het oliepeil van hun wagen laten controleren. En ieder die te voet of met het openbaar vervoer kwam, kreeg een paraplu van Leefmilieu Brussel.

Resultaat? Op 22 september veranderden 100 personen hun dagelijkse verplaatsingswijze, waaronder 56 automobilisten!

De school **7 Bonniers** is in 2007 met haar vervoerplan begonnen. Zij hebben hun tweede schooljaar op volle kracht ingezet door alle leerkrachten te betrekken bij een drie weken durende sensibilisering omtrent duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid. Alle leraars kregen van het BIVV¹² het ondersteunend materiaal dat ze wensten en konden de materie op hun eigen manier aanbrengen.

Parallel heeft de directie in samenwerking met Mobiel Brussel de ouders gesensibiliseerd om op 22 september deel te nemen aan de actie "zonder auto naar school".

Minister Smet is ter plaatse de deelnemende ouders en kinderen gaan aanmoedigen en heeft er samen met hen ontbeten.

Resultaat? De hele school was actief en op 22 september hebben meer dan 150 kinderen die gewoonlijk met de wagen naar school komen, met hun gewoonte gebroken. De directie en het pedagogisch team hebben een ontbijt georganiseerd om dit geslaagde experiment af te ronden.

Het Jetse **Centre Scolaire du Sacré-Cœur** heeft het tweede jaar van hun vervoerplan met zwier ingezet. De 810 leerlingen van de middelbare school werden aangespoord om

deel te nemen aan de actie "zonder auto naar school" en werden aangezet om te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school te gaan. Een groep ouders en leerlingen hebben de directeur geholpen om alle leerlingen en hun ouders aan te spreken. De fietsers konden vooraf hun fiets laten controleren en indien nodig herstellen, en de leerlingen die het openbaar vervoer wilden gebruiken kregen op voorhand een vervoersbewijs.

Resultaat? 40 % van de leerlingen die gewoonlijk met de wagen naar school komen, namen het openbaar vervoer en het aantal fietsers was die dag meer dan verdubbeld.

Wat is de impact van zo'n dag?

Op de 27 ingevulde evaluatieformulieren stelden 17 bedrijven en 6 scholen dat de actie een succes was (van zeer groot tot matig). 15 bedrijven hadden zeer positieve reacties opgetekend van hun personeel.

Nast de eigen initiatieven van de deelnemende bedrijven en scholen hebben de NMBS, de MIVB De Lijn en TEC Waals-Brabant 1.051 tickets uitgedeeld aan ondernemingen en 312 aan scholen.

Voor de deelnemende bedrijven waarvoor we over gegevens beschikken, zien we een daling van het autogebruik met 3 tot 39 %. Zo spaarden zij nagenoeg twee ton CO₂ uit, wat overeenkomt met ongeveer 1.100 auto's minder op onze wegen.

En voor de scholen tekenden we verlagingen op van 7 tot meer dan 50 % voor wat het autogebruik betreft.

Het Gewest hoopt deze actie volgend jaar opnieuw op de agenda te kunnen plaatsen en 17 bedrijven en 6 scholen hebben reeds laten weten dat zij zullen meedoen. En u?

Een initiatief van Mobiel Brussel, in samenwerking met de MIVB, de NMBS, De Lijn, TEC Waals-Brabant, Pro Velo, Ateliers de la rue Voot, Carpoolplaza en Leefmilieu Brussel.

Christine Heine & Delphine Bauchau

Mobiel Brussel

chheine@mrbc.irisnet.be - dbauchau@mrbc.irisnet.be



Foto : BIM

Een initiatief van



met de medewerking van





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
Debusscher Michel	Stad Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@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
Van de Castele Daniel	Elsene	02/643.59.90	02/515.67.66	daniel.vandecasteele@brutele.be
Caudron Philippe	Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@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	02/348.66.44	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
Simon Pierre	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.00	02/773.18.19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



Foto : L. Dablanc

GOEDERENTRANSPORT IN DE STAD

Uitdagingen op het gebied van economie, milieu en regulering

Allereerst stippen we aan hoe **efficiënt** het stedelijk goederentransport wel is. Deze vorm van transport vertegenwoordigt ongeveer 20 % van wat op de wegen van de grote Europese steden rijdt. De transportbedrijven zijn erin geslaagd om stedelijke ondernemingen te bevoorraden ondanks de zeer grote veranderingen in de stadseconomie en de moeilijke verkeersomstandigheden. De economie van de steden is aanzienlijk veranderd. Denk maar aan de geleidelijke afname van het aantal zelfstandige winkels en aan het toenemend aantal winkelketens met hun dochterondernemingen of filialen en hun globaal georganiseerde logistiek. Bovendien hebben de winkels hun voorraad aanzienlijk verkleind, wat in combinatie met het gestegen aantal referenties en collectiewissels de vraag naar transport en het aantal leveringen uiteraard heeft doen toenemen. Ook het consumptiegedrag van de stadsbewoners is veranderd en is nu vooral gericht op de elektronicahandel, waarvan het verkoopsvolume de voorbije zes jaar met meer dan 30 % per jaar gestegen is en die de

vraag naar thuisleveringen sterk heeft doen toenemen. Maar ondanks de moeilijkheden in de stedelijke ruimte wordt geen enkele handelaar, deelnemer aan de economie of consument, zelfs in de meest overbelaste steden, geconfronteerd met een verstoring van de bevoorrading. De meeste ondernemingen ontvangen hun producten waar en wanneer ze willen.

Toch staat de sector van de stedelijke distributie voor enkele grote uitdagingen. Hieronder sommen wij de drie belangrijkste op.

1. Gebrekkige logistieke diensten

Allereerst zijn het stedelijk goederentransport en de stedelijke logistiek '**ondergeoptimaliseerde**' sectoren (Dablanc, 2007). Bepaalde vernieuwende sectoren gaan gepaard met veel routineverrichtingen. Zo kent de arbeidsmarkt grote spanningen tussen enerzijds de klanten en ontoegeeflijke opdrachtgevers op het gebied van termijnen en servi-

cekwaliteit en anderzijds de ondernemers die de productiviteit willen verhogen in een sector met lage marges, waarin zowel handwerksnijverheid als grote ondernemingen actief zijn. Transport is de aanpassingsvariabele van een bevoorradingsstelsel geworden, waarvan de consument geen vertraging mag ondervinden. Het is immers de taak van de bezorger om op tijd te zijn en om fysieke en reglementaire hindernissen, eigen aan de stedelijke ruimte, te overwinnen. Op het gebied van servicekwaliteit en prestaties moet in dit geval gesproken worden van **stedelijke logistiek**. Dit kan gedefinieerd worden als een prestatie die bijdraagt tot een optimaal beheer van de goederenstroom in stadsomgevingen. Vandaag de dag zijn er echter weinig experts in stedelijke logistiek, zijnde bedrijven die globale logistieke oplossingen aanbieden voor stedelijke ondernemingen: dynamisch beheer van de ontvangsten, van de voorraad, van de bestellingen, van de thuisleveringen, van de terugzendingen, van de verzameling van verpakkingen en pallets, ... We stellen vast dat er een groot kwalitatief verschil is tussen enerzijds het gedrag en de behoeften van de stedelijke actoren (gezinnen en ondernemingen) en anderzijds het zeer ontoereikende antwoord van de transport- en logistieke sector. Hoewel dit antwoord op kwantitatief gebied bevredigend is (de goederen worden keurig op tijd geleverd), lijkt het voor dit type van stadsservice nog op amateurswerk. Een recent voorbeeld: een klein bedrijf in Parijs startte onlangs met de eerlijke handel van T-shirts. Alles is coherent doordacht met het oog op een milieuvriendelijke productie die de rechten in acht neemt (keuze van het katoen, productiemethoden, ...). Alleen over de bevoorrading, het beheer van de bestellingen, de opslag en de levering werd niet goed nagedacht. Deze essentiële logistieke functies worden inefficiënt, milieuonvriendelijk en in slechte arbeidsomstandigheden uitgevoerd. Geen enkele logistieke expert kon voor deze nieuwe onderneming een offerte opstellen.

Zelfs de groei van de elektronicahandel, die in Frankrijk vandaag goed is voor 17 miljard euro en 20 miljoen consumenten, heeft geen echte, gespecialiseerde transportaanbieders meegebracht. Toch zijn er enkele opmerkelijke uitzonderingen. Het Franse bedrijf Star' Services bijvoorbeeld levert voedingsproducten van grote distributiegroepen en cyberwinkels aan huis. Het bedrijf Kiala, opgericht door Belgische ondernemers, heeft de vroegere netwerken van leveringspunten van de postorderverkoop geprofessionaliseerd en geautomatiseerd en heeft de verdeling van op afstand verkochte colli gemassificeerd en geoptimaliseerd. Als laatste voorbeeld vermelden we de ontwikkeling van de automatische Packstation-bewaarpunten in de Duitse steden door de Deutsche Post/DHL.

Over het geheel genomen hebben de steden echter een tekort aan geavanceerde logistieke diensten en aan experts in stedelijke logistiek, naast de postale spelers en de grote integratoren. Terwijl de steden duidelijk nood hebben aan nieuwe logistieke diensten, vormt dit tekort vandaag een uitdaging voor de analyse van de logistieke prestaties.

2. Logistieke versoepeling

Laat ons vervolgens de bijdrage van het stedelijk goederen-transport aan het **lawaai, de lokale vervuiling en de CO₂-uitstoot** onderzoeken. In Ile-de-France (LET et al, 2006) zijn 38 % van het NO_x, 59 % van de verontreinigende deeltjes en 26 % van het CO₂ als gevolg van transport te wijten aan het goederen-transport. Deze vorm van transport is dus gedeeltelijk verantwoordelijk voor de niet-naleving door de Parijse regio van de Europese normen voor de luchtkwaliteit. De Europese grenswaarde voor stikstofmonoxide bijvoorbeeld bedraagt 30 mg per m³. In Ile-de-France bedroegen de resultaten voor 2007 echter gemiddeld 57 mg en 174 mg op de meetplaatsen vlakbij het verkeer. Bovendien is de hoeveelheid door het goederen-transport verbruikte energie groter dan het aantal afgelegde voertuigkilometers. Zo vertegenwoordigt het goederen-transport 's morgens tijdens het spitsuur 36 % van het oliegebruik maar slechts 25 % van het aantal afgelegde voertuigkilometers.

Deze gegevens kunnen gedeeltelijk verklaard worden door de aanwezigheid in de steden van bedrijfsvoertuigen die gemiddeld ouder zijn dan de vloten op de interstedelijke wegen en autosnelwegen. Heel wat vracht- en bestelwagens beëindigen immers hun levenscyclus in de stad.

De steden kenmerken zich dus door een duale wereld met enerzijds geavanceerde voorbeeldige verrichtingen (alle grote dienstverleners, zoals Chronopost, TNT, DHL en UPS, hebben vernieuwende voertuigen ontwikkeld om te leveren in het centrum van de grote Europese steden, zoals automatisch lossende lichten, de 'chrono-city' en elektrische bestelwagens) die echter in de minderheid zijn, en anderzijds kleine operatoren met oude en milieuonvriendelijke voertuigen die in groot aantal aanwezig zijn en die veel verontreinigende stoffen uitstoten.

Daarnaast stellen we eveneens een **logistieke versoepeling** vast. Door de vastgoeddruk, omdat de beschikbare ruimte niet meer aangepast was, of naar aanleiding van grote stadsprojecten zijn de meeste grote logistieke en transportvoorzieningen in de dichte stadsstructuren stilaan verdwenen en hebben de transportbedrijven hun platformen en opslagplaatsen steeds verder van de steden gevestigd. Deze ontwikkeling heeft een grote invloed op het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen. Uit een onderzoek (Rakotonarivo, Dablanc, 2008) is gebleken dat het vertrek van de 17 grootste koeriersbedrijven die de stad Parijs aandeden, de laatste jaren geleid heeft tot een toename van de CO₂-uitstoot met 15.000 ton per jaar. Dit cijfer moet vergeleken worden met de bij benadering 500 ton CO₂ die elk jaar bespaard wordt dankzij de doelgerichte acties van de stad Parijs op de stedelijke logistieke ruimten.

3. Onaangepaste regulering

De derde en laatste uitdaging is de regulering. De stad is een onnatuurlijke, gedeelde en complexe ruimte waar de overheid een belangrijke rol speelt. Volgens mij is het beleid van de steden echter nog niet voldoende aangepast

aan de stedelijke verdeling van goederen. De tussenkomst van de plaatselijke overheden in het stedelijk goederen-transport kan verschillende vormen aannemen: de parkeer- en verkeersregelgeving, de reglementaire stedenbouwkunde, de aanleg van wegen, overleg, planning, de levering van diensten, de ondersteuning van vernieuwende materialen en voertuigen, de bevordering van het rivier- en treintransport. Sinds een twintigtal jaar wagen de Europese steden zich aan deze initiatieven, sommige al wat meer dan andere. Zo beschikken de Franse steden over vrij geavanceerde statistische instrumenten, zoals het **FRETURB-model** dat ontwikkeld werd door het Laboratoire d'Economie des Transports (Routhier, 2002). Daarnaast hebben zij ervaring met stedelijke vervoersplannen waarin een aspect 'goederen' opgenomen moet worden (ook al is de uitvoering van wat in de stedelijke vervoersplannen beschreven werd, zeer ontoereikend gebleken, op enkele uitzonderingen na).

Om de aard van het stedelijk goederentransport goed te vatten, gaan we even dieper in op de volgende verhouding (Routhier, 2001): in een stad gaat één arbeidsplaats gemiddeld gepaard met één levering (of ophaling) per week. Deze verhouding is anders voor elke grote activiteitensector (0,2 voor banken, 6 voor boekwinkels, 8 voor industriële magazijnen, ...). Het zijn niet zozeer de precieze cijfers die van belang zijn, dan wel hun betrekkelijke onveranderlijkheid van de ene stad tot de andere voor een bepaalde sector. Zo is het logistieke profiel (frequentie van de bevoorradingen, type van transportbedrijf, type van voertuigen, ...) van een opticien ongeveer hetzelfde wanneer hij aan de rand van een middelgrote stad of in het centrum van een grote stad gevestigd is. De lokale kenmerken van een stad (grootte, geografie, gevestigde transportbedrijven, ...) hebben weinig invloed op de mobiliteit van de goederen, die vooral afhangt van de globale logistieke organisatie van elke economische sector. Dit is een van de grootste problemen die een lokaal bestuur zal ondervinden om het goederentransport te regulariseren. **Er zijn immers weinig hefboomen** om structureel in te werken op de mobiliteit van de goederen. Die zijn zelfs nog schaarser wanneer de stad klein is. In dat geval worden de ronden van de transporteurs meestal georganiseerd vanaf magazijnen die enkele tientallen kilometers buiten de stad gelegen zijn.



Foto : Chronopost

Chronopost heeft "Chrono-city" ingevoerd in verscheidene Franse steden.

Wat doen de steden dan? We onderscheiden twee perioden waarin de overheid initiatieven ondernomen heeft. In de eerste periode, vanaf de jaren 1980, hebben de milieu-uitdagingen geleid tot experimenten op het gebied van stedelijke logistiek, waarbij de steden getracht hebben om het eenvoudige reglementeringsbeleid te overstijgen. Ze financierden bijvoorbeeld de installatie van diensten voor de centrale stedelijke verdeling van goederen met de bedoeling om de leveringen te optimaliseren en het aantal voertuigkilometers te verminderen. Tegelijk werd tijdens deze experimenten ook het gebruik van weinig vervuulende bestelwagens getest. Sommige van deze experimenten waren zelfs sociaal geladen en onderzochten de tewerkstelling van gehandicapte of gereclasserde personen. Deze experimenten met lokale distributiecentra vonden vooral plaats in de steden van Noord-Europa, Nederland, Zwitserland en Duitsland en in enkele Franse steden (La Rochelle, waar het platform nog steeds actief is) en Monaco. Herinneringen aan deze experimentele periode zijn ook vandaag nog te vinden in onder meer enkele Franse steden, zoals Parijs, die de ontwikkeling van ruimten en diensten voor stedelijke logistiek stimuleren. Andere Europese steden sluiten partnerschappen tussen de overheid en privébedrijven af om de verdeling van de goederen te opti-

mimaliseren, en nemen originele initiatieven, zoals het verplicht gecoördineerd beheer van de bevoorrading van de grote werven van openbare gebouwen en werken (Londen, Stockholm) of het nagenoeg gemeentelijk beheer van de leveringen aan de historische stadscentra van bepaalde Italiaanse steden, de City Porti. Een bijzonder interessant voorbeeld is dat van Dublin, de Hollandse steden en Barcelona, betreffende de ondersteuning van de ontwikkeling van bestelwagens en van stille laad- en losinrichtingen die ook 's nachts bediend kunnen worden. In deze steden vonden succesvolle experimenten met grote winkelketens plaats (Bestufs, 2007).

Iets recenter heeft de milieuproblematiek aanleiding gegeven tot nieuwe, veel globalere vormen van lokale initiatieven (Dablanc, 2008). Allereerst werd een reglementeringsbeleid uitgewerkt op basis van toegangsnormen die recente en goed beladen bevoordelen. Tegenwoordig bevorderen steeds meer Europese steden in hun regelgeving het gebruik van milieuvriendelijke, stille of goed beladen bestelwagens. In alle gevallen werden nieuwe criteria inge-

voerd die veeleer gebaseerd zijn op de bescherming van het milieu dan op de bescherming van de veiligheid of opstoppen. Zo mag een vrachtwagen in Amsterdam in de zones met beperkte toegang leveren indien hij voldoet aan de volgende vier voorwaarden: minder dan 8 jaar oud zijn, voldoen aan de Euro 2-norm, een maximale lengte van 10 meter hebben en minstens 80 % van zijn goederen in het centrale gebied leveren. Deze regels gaan vaak gepaard met de indeling in **milieuzones**. Vrachtwagens of lichte bedrijfsvoertuigen mogen Groot-Londen niet binnenrijden als ze niet voldoen aan de Euro 3-norm. Anders riskeren ze een zeer zware boete. En dat is niet alleen het geval in Noord-Europa maar ook Italië, Spanje en zelfs de grote Duitse steden die onlangs een toegangsverbod voor zeer vervuilende voertuigen ingevoerd hebben. De schepen voor transport van de Zweedse stad Göteborg bijvoorbeeld heeft onlangs aangekondigd dat de invoering van toegangsnormen op basis van de CO₂-uitstoot van de vrachtwagens het volgende doelwit van zijn beleid met betrekking tot het goederentransport zou zijn. De Franse steden nemen overigens vreemd genoeg niet deel aan de-

ze algemene stedelijke tendens naar milieuregelgevingen.

De Europese steden gebruiken eveneens vernieuwendere middelen voor het beheer van het bedrijfsvoertuigenverkeer: camera's die nummerplaten registreren en de voertuigen bij het binnenrijden van de milieuzones controleren; teams die toezicht houden op de leveringszones; nieuwe manieren om de openbare weg te delen (bv. de multifunctionele rijstroken in Barcelona voor het residentieel parkeren 's nachts, voor het algemeen autoverkeer tijdens de spitsuren en voor leveringen tijdens de tussenuren). Sommige steden voeren overigens originele stedenbouwkundige normen in. In Barcelona bijvoorbeeld moeten de cafés en restaurants verplicht een opslagruimte voor flessen bouwen. De steden hebben ook een beleid van overleg, en zelfs van onderhandeling, uitgewerkt met de betrokken professionele partners. We zagen dit onder meer in Frankrijk in het kader van de uitwerking van de stedelijke vervoersplannen, maar ook bij de ondertekening van handvesten. Zo hebben de stad Parijs en de Franse vereniging van



Foto : Stad Parijs

Sinds november 2007 ontvangt de firma Monoprix in de volledig gerenoveerde treinhall Gabriel Lamé in centrum Parijs dagelijks een trein om de Parijse winkels te bevoorraden met alcoholvrije dranken en allerlei andere goederen.

logistieke en transportbedrijven in juni 2006 een handvest betreffende het goederentransport in de stad ondertekend. Op basis van dit handvest engageren zij zich op een aantal punten ten voordele van het milieu, de arbeidsomstandigheden en de productiviteit van de leveringen in de stad.

Besluit

En over tien jaar? Welke zullen dan **de belangrijkste bepalende factoren van het stedelijk goederentransport** zijn? Ten eerste, de meedogenloze voortzetting van de logistieke versoepeling die ongetwijfeld gepaard zal gaan met een kleinere maar kwalitatief belangrijke tendens naar de ontwikkeling van zeer gespecialiseerde logistieke ruimten in de stadscentra. Ten tweede, de uitbreiding van de stedelijke en gewestelijke economische structuur: meer dienstactiviteiten (wat minder traditionele leveringen en meer koeriers- en expresdiensten met zich zal meebrengen), minder zelfstandige winkels en ambachtstlui en meer gecoördineerde bevoorrading van dochterondernemingen en filialen (die daarentegen meer grootschaligheid zullen meebrengen). Ten derde, de lokalisering van de winkels en de toename van de directe leveringen aan particulieren (raming van ongeveer 10 % van de omzet van de winkels in 2015) en de ontwikkeling van interfaces (tussenschakel in de levering). Hoe zullen de actoren, en vooral de openbare, zich verder ontwikkelen in deze context? De druk op energie- en milieugebied zal toenemen en de steden zullen de klimaatbalans van het goederentransport en van de logistieke activiteiten trachten te verbeteren, maar zullen zij daarvoor de juiste hulpmiddelen vinden? Voor het ogenblik lijkt de situatie wat strop te zitten, met enerzijds de steden die hopen op de opkomst van echte experts in stedelijke logistiek om een experimenteel beleid te beginnen, en anderzijds de professionals (logistiek, stadsdiensten, bedrijfstvastgoed) die wachten op een duidelijk teken van de gemeenten om zich in het avontuur te storten. De lokale experimenten gaan waarschijnlijk voortgezet en verder ontwikkeld worden. Maar ook al is hun individuele balans perfect, toch zullen zij marginaal blijven ten aanzien van de globale stromen in de stad. We durven wedden dat de traditionelere maar globale maatregelen (zoals tolgeld, de milieuregelgeving, de stedenbouwkundige regelgeving) die betrekking hebben op alle bedrijfsvoertuigen, uiteindelijk een groter effect zullen hebben dan de experimenten. Ten slotte mogen we niet vergeten dat de ontwikkelingen in het vrachtvervoer in de eerste plaats afhankelijk zijn van de interne modernisering van de transport- en logistieke sector, die zelf afhangt van de nationale en Europese voorwaarden.

Dr. Laetitia DABLANC

INTRETS (Frans nationaal instituut voor research
inzake transport en veiligheid)
www.inrets.fr

« Voor het ogenblik lijkt de situatie wat strop te zitten, met enerzijds de steden die hopen op de opkomst van echte experts in stedelijke logistiek om een experimenteel beleid te beginnen, en anderzijds de professionals (logistiek, stadsdiensten, bedrijfstvastgoed) die wachten op een duidelijk teken van de gemeenten om zich in het avontuur te storten. »

Bibliografie

Bestufs (2007), *Guide de bonnes pratiques pour le transport de marchandises en ville* (www.bestufs.net/gp_guide_lng.html).

Dablanc L. (2007), *Goods Transport in Large European Cities: Difficult to Organize, Difficult to Modernize*, Transportation Research Part A 41 pp. 280–285.

Dablanc L. (2008), *Urban Goods Movement and Air Quality, Policy and Regulation Issues in European Cities*, Journal of Environmental Law, Volume 20, Number 2, pp. 245-266

LET - ARIA TECHNOLOGIES - SYSTEMS CONSULT (2006), *Mise en place d'une méthodologie pour un bilan environnemental physique du transport de marchandises en ville, consommation, émissions, qualité de l'air*, co-édition ADEME, CERTU, Lyon.

Rakotonarivo D. & Dablanc L. (2009), *Logistic sprawl and its impact on CO2 emissions: the case of parcel transport services in the Paris region*, 6th International Conference on City Logistics, 6-2009, Puerto Vallarta, Mexico

ROUTHIER J.-L. (2002). *Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine*. Centre de Prospective et de veille scientifique. 2002. 67 p. (2001+ Synthèses et Recherches, n° 59)

Kiss & ride - stroken voor een betere verkeersveiligheid

Rond openbare gebouwen (stations, scholen, ziekenhuizen, sportcentra ...) heerst op sommige tijdstippen een drukte van jewelste: opstoppingen, bestuurders die parkeren in dubbele file, op bushaltes of zelfs half op het trottoir of op een zebrapad. Deze situatie kan zeer onveilig zijn voor alle weggebruikers.

Een "Kiss and Ride-strook" is één mogelijkheid om het afzetten van kinderen met de wagen vlotter te laten verlopen. Let wel, dit betekent niet dat alle problemen inzake

mobiliteit en verkeersveiligheid in één klap opgelost zijn. De K & R-strook zorgt er echter voor dat het uitstappen georganiseerd verloopt, wat de veiligheid van alle weggebruikers ten goede komt. Voor een optimale werking moet de K & R-strook met zorg aangelegd worden en zijn er een aantal begeleidende maatregelen nodig.

Daarom heeft BIVV met de steun van Mobiel Brussel een brochure samengesteld met aanbevelingen voor de plaatskeuze en de aanleg van een K & R-strook, waarin tevens de nodige begeleidende maatregelen beschreven worden (informatie, controle, kortparkeren).

De brochure is beschikbaar in het Nederlands en het Frans en kan besteld worden tegen betaling van 5 euro bij het BIVV. Ze kan ook gratis gedownload worden op de website van het BIVV: www.bivv.be > Publicaties & materiaal > Weginfrastructuur.

Speciaal voor de scholen werd er ook een brochure samengesteld over de kiss&ride-stroken waarin enkele specifieke aspecten van schoolomgevingen belicht worden. Deze brochure is ook verkrijgbaar in twee talen, maar is enkel in elektronische versie beschikbaar.



Een beetje humor doet altijd goed ...



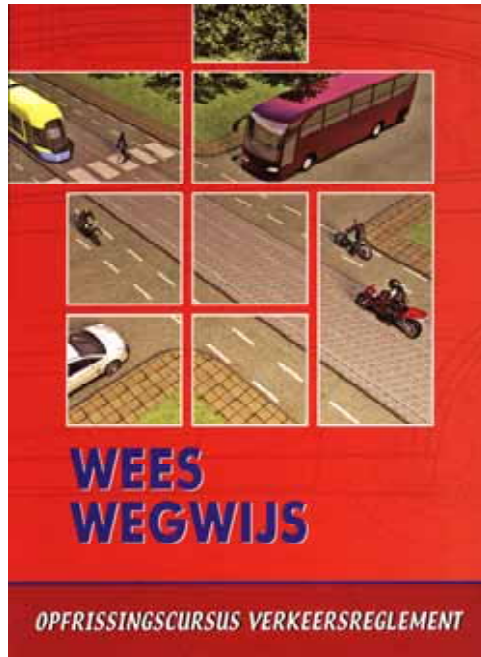
In de reeks « Hoe ga ik dat aan mijn verzekeraar uitleggen? »



Leve de winter!

Voor u gelezen

Het verkeersreglement wordt alsmatig ingewikkelder. De reglementering heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld en de opeenvolgende wijzigingen hebben soms zelfs het reglementaire landschap diepgaand veranderd. De gevolgen voor het werk van de gemeenten en de politiezones zijn talrijk en belangrijk. Zo hebben bijvoorbeeld de gemeenten en politieambtenaren niet altijd de kans gehad om de nodige informatie te vinden, te analyseren en te bestuderen. De kennis van het verkeersreglement is namelijk niet alleen belangrijk voor de verkeershandhaving. De verkeersreglementering heeft immers ook een grote invloed op de wijze waarop onze weginfrastructuur wordt ingericht.



De hoogste tijd dus om de kennis van het verkeersreglement op te frissen. Met het handboek "Opfrissing van het

verkeersreglement" wilt de auteur hieraan tegemoetkomen: het verkeersreglement wordt overlopen en de laatste wijzigingen worden extra onderstreept.

Dit handboek is bestemd voor de politieambtenaren, de mobiliteitsambtenaren van de gemeenten, het personeel van de politieparketten alsook voor de verantwoordelijken mobiliteit van de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC). Maar ook iedereen die gebruikt maakt van onze wegen, heeft zeker baat bij het lezen van dit handboek.

Het handboek "Opfrissingscursus verkeersreglement" is verkrijgbaar bij de uitgeverij Wees Wegwijs (nv), Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder.

www.weeswegwijs.be

Surf er eens op los!

Wegcode.be, de wikipedia van de Belgische verkeersreglementering

Onze Nederlandstalige lezers kennen waarschijnlijk de website wegcode.be. Toch niet? Surf dan snel naar www.wegcode.be. Deze website is immers een bijna onmisbaar instrument geworden voor de personen die dagelijks met mobiliteit en verkeersveiligheid te maken hebben. Op deze website vindt u immers de belangrijkste wetteksten, zoals de Basiswet, het verkeersreglement, de code van de wegbeheerder enz. Bovendien kunt u ook op de hoogte blijven van belangrijke wijzigingen in het verkeersreglement door een gratis abonnement te nemen op de nieuwsbrief (enkel in html).

Maar er is ook goed nieuws voor de Franstalige lezers. Sinds kort bestaat er een Franstalig equivalent, namelijk www.code-de-la-route.be. Aangezien de ontwikkeling en het up-to-date houden van de website enkel op de schouders van vrijwilligers rust, zal het echter nog een tijdje duren voordat de kinderziekten uit de Franstalige teksten zijn verdwenen.

Het forum, bijvoorbeeld, is nog niet volledig vertaald. Ondanks dit kleine euvel nodigen we u uit om eens te gaan grasduinen op deze website, want hij staat garant voor tal van interessante weetjes en wetgeving aangaande het verkeer. Hebt u een vraag, wilt u meer weten over bepaalde aspecten van onze verkeersreglementering, aarzel niet en stel uw vraag op het forum! Een ploeg deskundigen zal u zeker het gepaste antwoord geven.

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.