

DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

Verkeers-
ongevallen
met lichamelijk
letsel

DRIEMAANDELIJKS NR. 25 | ZOMER 2009 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- De portaalsite over Mobiliteit en de Openbare Ruimte in Brussel
- De vorming "Think Tram Bus"

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Laad- en loszones: 4 Brusselse gemeenten treden in actie!
- Veilige routes in Sint-Pieters-Woluwe

EDITORIAAL	03
DE VORMING "THINK TRAM BUS" : VAN TECHNIEK EN IMAGO GESPROKEN	04>07
VERKEERSONGEVALLLEN MET LICHAMELIJK LETSEL	08>12
VERKEER- EN MOBILITEITSNIEUWS	13>15
DE PORTAALSITE OVER MOBILITEIT EN DE OPENBARE RUIMTE IN BRUSSEL	16>17
SCENARIO'S VOOR EEN DUURZAME MOBILITEIT : DE SOCIAAL-ECONOMISCHE GEVOLGEN VAN EEN MODALE VERSCHUIVING VAN DE AUTO NAAR DE FIETS ...	18>23
LAAD- EN LOSZONES: VIER BRUSSELSE GEMEENTEN TREDEN IN ACTIE!	24>26
CAMPAGNE "DOEL 110 : RIJ SLIM, RIJ MET LICHTE VOET "	27
OP WEG NAAR SCHOOL: VEILIGE ROUTES IN SINT-PIETERS-WOLUWE	28
NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT!	28

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)



bruxellesmobilité
mobielbrussel



DIRECTIE : Philippe Barette, Marc Thoulen
REDACTIE : Pierre Chastellain, Alix Van Cauwenberghe, Justine Van Gysel, Erik Caelen,
Marina Boreanaz, Frank Willemans, Jean-Michel Reniers
VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest
COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - TEL : 02/238.51.40 - FAX : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgeb.be - www.vsgb.be

MOBIEL BRUSSEL
Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - TEL: 0800/94.001 - mobielbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobielbrussel.be



De mobiliteit is een complexe materie. De parameters die de dynamiek beïnvloeden zijn ontelbaar, met elkaar verbonden en vaak (politiek) zeer gevoelig, zonder rekening te houden met de gevolgen die een slecht beheer ervan kan hebben op het vlak van volksgezondheid, economie of milieu. Om de uitdaging van een goed uigekiende mobiliteit aan te gaan is de aanpak veelzijdig: (her)aanleg van de wegen, nieuwe technologie, sensibilisatiecampagnes, beschikbaarheid van de informatie, vervoerswijzekeuze beïnvloeding enz.

Deze zomereditie van de Mobiliteitsgids graaft wat dieper in de verschillende aspecten van de mobiliteit.

Uw geliefkoosde tijdschrift schotelt u eerst een primeur voor, namelijk een samenvatting van een studie uitgevoerd door de Federale politie over de ongevallen met gewonden en/of doden in de 19 gemeenten van het Brusselse Hoofdstedelijk gewest. In het Gewest werden in 2007 meer dan 3.000 verkeersongevallen met gewonden opgetekend, waarvan 20 met dodelijke afloop. Wat zijn de karakteristieken van deze verkeersongevallen? Waar vinden ze plaats? In welke omstandigheden? Het antwoord op deze vragen is een eerste stap om oplossingen aan te reiken om de verkeersveiligheid te verhogen.

Er zouden minder verkeersongevallen plaatsvinden indien de weggebruikers meer gebruik zouden maken van het openbaar vervoer. De eerste opleiding "Think-Tram-Bus", georganiseerd door de MIVB, en die in uw Mobiliteitgids uit de doeken wordt gedaan, heeft juist als doelstelling om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en om de onmisbare "openbaar vervoerreflex" te promoten bij alle herinrichtingprojecten van de openbare wegen.

De mobiliteit en de aanleg van infrastructuur beperkt zich niet tot het openbaar vervoer. Ook de problematiek van de laad- en loszones komt in dit nummer aan bod. Verschillende Brusselse gemeenten hebben een pilootproject opgestart met de bedoeling om een oplossing te vinden voor dit probleem.

Maar uiteindelijk, of het nu gaat over nieuwe infrastructuur of nieuwe reglementering, de kleinste gemene deler, dat zijn wij, de weggebruikers. Wij hebben de mogelijkheden om onze gedragingen te wijzigen, om de zaken in beweging te brengen, om ons aan te passen en om te evolueren naar een duurzame mobiliteit. De beslissing ligt bij ons! René Coubeau, een Brusselse burger, heeft dit goed begrepen. Hij kreeg trouwens de "Eco-Citizen Award 2009" dat in het kader van de "Belgische prijs van Energie en Milieu" werd uitgereikt voor zijn campagne Doel 110 "Rij slim, rij met lichte voet". De bedoeling van deze campagne is om de automobilisten aan te moedigen om hun snelheid te minderen tot 110 km/uur op de autosnelwegen. Bij 110 km/uur verbruikt de auto minder en stoot hij minder CO₂ uit. Hierdoor beschermen we onze wagen, verkleinen we de kans dat we in een ongeval betrokken raken en we verliezen slechts enkele luttele minuten, zelfs als we een lange afstand afleggen.

Een goede verstaander ...

De redactie.



DE VORMING "THINK TRAM BUS"

“ VAN TECHNIEK EN IMAGO GESPROKEN ... ”

Het sterke punt van het programma was zonder twijfel dat de werkgroepen de deelnemers middenin de realiteit plaatsten door heel concreet na te denken over de verbetering van de verkeersomstandigheden van bussen en trams op bepaalde assen.



Anne Vander Geeten MIVB – Directie Vervoersboeket

“Ik heb de vorming enorm geapprecieerd. In de eerste plaats heb ik met Think Tram Bus mijn kennis op het vlak van vlot verkeer verrijkt. Om een studie te kunnen uitvoeren die de problemen van een dichtgeslibd wegennet oplost, heb ik de nodige criteria en hulpmiddelen ontdekt. Ik heb inzicht verworven in de rol van alle betrokkenen bij de mobiliteit. Bovendien maakt iedere betrokken-de deel uit van een team waarin ieder zijn kennis en ervaring met anderen kan delen. Voor mijn case-study – de Matongewijk – bestond mijn groep uit personen die beroepshalve heel verschillende achtergronden hebben. Om tot één oplossing te komen hebben wij elk onze eigen visie geschetst. Die uitwisselingen waren heel verrijkend. Daarnaast onderstreep ik dat de organisatoren en de verschillende sprekers een hoge toegevoegde waarde geleverd hebben.”

“Mijn vriend Guy is een rolstoelgebruiker en kon vlot plaatsnemen in het ruime voertuig, waar voldoende plaats was, gezien de hoge frequentie op de lijn.

We moesten heel het centrum van Brussel door tijdens het spitsuur en omdat we niet te vroeg vertrokken waren, was ik bang dat we te laat op onze afspraak zouden aankomen.

Maar we waren snel gerustgesteld toen we zagen dat we opmerkelijk vlot vooruitgingen, vaak in eigen bedding reden en stelselmatig probleemloos alle kruispunten overreden waarvan de driekleurige lichten geprogrammeerd waren om ons door te laten zonder dat we hoefden stil te staan.

Het was een makkie om te vinden waar we precies moesten afstappen, dankzij de mondelinge aankondigingen en de teksten op verschillende schermen die overal in de bus goed zichtbaar ophangen. Uiteindelijk kwamen we zelfs vijf minuutjes te vroeg aan op onze bestemming”

SCIENCEFICTION? SURREALISTISCHE HERSEN- SPINSELS? EEN UTOPIE?

Absoluut niet! Toch niet voor wat de technische haalbaarheid van dit verhaal betreft. “Techniek”, het woord is gevallen ...

Zoals u weet, is de techniek momenteel in staat om het bovengronds openbaar vervoer een specifieke plaats te geven op de weg, zoals hij voorrang kan geven aan bussen en trams die een kruispunt met verkeerslichten oversteken. De techniek is ook in staat om de weggebruiker in real time alle informatie te geven die zijn verplaatsingen kunnen vergemakkelijken.

Waarom zitten er in Brussel dan nog te veel bussen en trams vast in de file of lijden zij onder een al te lage commerciële snelheid en dus ondermaatse dienstverlening?

Gewoon omdat het imago van het bovengronds openbaar vervoer in Brussel nog steeds niet sterk genoeg is

en lokale beslissingen dat beeld te vaak aantasten.

Er bestaan technieken en technici die ze perfect kunnen toepassen. Het is dus niet op dat niveau dat de voornaamste inspanning geleverd moet worden, maar het is wel op het niveau van dat fameuze “imago”, zodat de gemeentelijke beleidsvoerders de “openbaar vervoer reflex” aankweken en ze bereid worden in alle betekenissen van het woord groen licht te geven aan bus en tram.

Zij moeten dus overtuigd worden van het belang dat hun kiezers kunnen hebben bij een doeltreffend openbaar vervoersnet, wat het milieu vrijwaart, de openbare ruimte herwaardeert en nog algemener ieders levenskwaliteit verbetert. Ondanks de aanzienlijke inspanningen van de voorbije jaren en ook nu nog, kan de MIVB dit niet alleen.

De dag dat lokale actoren en verkozenen zich bewust zullen zijn van de enorme uitdaging die het openbaar



vervoer in de stad vormt en zij zullen beslissen het imago voor hun rekening te nemen, zullen zij in staat zijn te weerstaan aan de druk die sommigen uitoefenen, bij voorbeeld als er plannen zijn om een verkeersas autovrij te maken of enkele parkeerplaatsen af te schaffen, om de bus de mogelijkheid te bieden wachtende auto's voorbij te rijden tot het kruispunt dat ze moeten oversteken.

Enkel tegen die prijs zullen de technici in staat zijn de Brusselse agglomeratie en de gemeenten die er deel van uitmaken, een beeld te bieden van een scherpzinnig Gewest ondersteund door moderne technieken.

In die geest heeft de MIVB in 2007 de publicatie "**Tram-bus, handboek met goede praktijken voor een performant net**" uitgegeven waarin de voornaamste principes staan voor een optimale organisatie van het bovengronds openbaar vervoer op het stadswegenet. Omdat de MIVB en Mobil Brussel die boodschap willen uitdragen naar ieder die betrokken is bij de

Jean-Pierre Van De Winckel

Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)

"Think Tram Bus omschrijft perfect de doelstellingen die heel de groep vooropgesteld had: het net verbeteren door de verhoging van de commerciële snelheid van de voertuigen van het openbaar vervoer. In het kader van het gemeenschappelijk werk dat we er geleverd hebben, is duidelijk gebleken dat er moet nagedacht worden over een inrichting van het laterale gedeelte van de Brand Whitlocklaan om het verkeer van de bussen naar het Montgomeryplein te verbeteren. Wij hebben ook maatregelen voorgesteld voor de Georges Henrilaan om hinder te voorkomen door dubbel geparkeerde voertuigen die laden of lossen. De cursus was voor mij een verrijking op intellectueel en menselijk vlak. Ik ben in contact gekomen met bewoners, handelaars, automobilisten, om te luisteren met welke problemen zij te maken krijgen in hun verplaatsingen. Hartelijk dank aan de initiatiefnemers van dit project, de sprekers, de coördinatoren voor hun bijdrage en de mogelijkheid die zij ons geboden hebben om bij te scholen".

mobiliteit in de stad, hebben zij een opleiding '**duurzame mobiliteit**' op het getouw gezet met een eerste module "**Think tram bus**".

Meer dan 30 deelnemers met uiteenlopende achtergrond hebben deze eerste editie bijzonder ijverig gevolgd. Naast theoretische uiteenzettingen werden er ook praktische bezoeken gedaan in



Luc Migom MIVB – Verantwoordelijke busregulatie

“Samen zoeken naar oplossingen waar we apart aan werken. Verschillende diensten, personen en instanties zoeken elk vanuit hun eigen standpunt naar oplossingen om alle zwakke en minder zwakke weggebruikers, waaronder het openbaar vervoer, een eerlijke plaats te bezorgen in het straatbeeld van Brussel. We hebben niet altijd oog voor de problemen van de anderen. Samen en gemengd in groepen werken aan projecten verruimt ieders horizon en draagt bij tot een vlottere samenwerking tussen alle betrokkenen. Het is dan ook een aanrader voor mensen die mee willen bouwen aan Brussel vandaag en morgen”.

Brussel en Rijsel en in werkgroepen werden pragmatische oplossingen gezocht voor bepaalde zwarte punten in het netwerk. Zo richtte deze acht dagen durende vorming de schijnwerpers op het openbaar vervoer in de stad en de uitdagingen voor het overleg tussen alle deelnemers.

Het sterke punt van het programma was zonder twijfel dat de werkgroepen de deelnemers middenin de realiteit plaatsten door heel concreet na te denken over de verbetering van de verkeersomstandigheden van bussen en trams op bepaalde assen. Echt specialistenwerk! Er werd werkelijk rekening gehouden met alle belangrijke factoren. Op de laatste zitting (14 mei) was de jury – bestaande uit vertegenwoordigers van gewest, gemeenten, MIVB en studie bureaus – zodanig onder de indruk van de resultaten dat zij oordeelden dat bepaalde projecten rechtstreeks aan de colleges van de betrokken gemeentes voorgelegd zouden kunnen worden. Op het ogenblik dat we dit schrijven, werd de gemeente Anderlecht overigens gecontacteerd door de MIVB, die wenst dat de groe-

pen zelf de resultaten van hun werkzaamheden aan het college presenteren voor de Fiennes- en de Wayezstraat.

De eerste editie heeft dus een uitstekend rapport opgeleverd en doet hopen dat de "openbaar vervoer reflex" bij toekomstige openbare werken steeds beter ingang zal vinden.

Pierre Chastellain
Ingenieur EPFL/ITEP
Projectleider bij Transittec
Lesgever CeMa
Alix Van Cauwenberghe
Directrice Espaces-Mobilités

Info :

Deze vormingsmodule zal in het najaar 2009 nogmaals aangeboden worden. Meer info vanaf midden juli op de website van de MIVB, Mobiel Brussel en de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



VERKEERSONGEVALLEN MET LICHAMELIJK LETSEL

ADMINISTRATIEF ARRONDISSEMENT BRUSSEL-HOOFDSTAD - JAAR 2007

“Verkeersveiligheid is een fundamenteel recht en een belangrijke maatschappelijke doelstelling. Iedereen heeft recht op mobiliteit in een intrinsiek veilige verkeersomgeving. Elk ongeval is er één te veel en alles moet in het werk worden gesteld om slachtoffers te vermijden.”

(Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 2007, ‘Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, 12 maart 2007)

De problematiek van de verkeersveiligheid staat al jaren bovenaan op de agenda, zowel op Europees als op nationaal niveau. Sinds de oprichting van de **Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid** in 2001 heeft België op dit gebied meetbare en haalbare doelstellingen kunnen vastleggen die tonen dat er een wil is om het aantal verkeersslachtoffers terug te schroeven.

Jammer genoeg waren er in 2007 nog 49.794 verkeersongevallen met lichamelijke letsel in ons land te betreuren, een stijging van 1,3 % in vergelijking met 2006.

Op basis van de Verkeersongevallen-Formulieren, die opgemaakt worden

door elke politiedienst die een verkeersongeval moet vaststellen waarbij minstens één gewonde of één dode gevallen is, en de raadpleging van de processen-verbaal van dodelijke ongevallen bij het Parket van Brussel was de bedoeling van onze analyse een beeld te schetsen van de verkeersongevallen met gewonde(n) en/of dode(n) in 2007 in de negentien gemeenten van het **administratief arrondissement van Brussel-Hoofdstad**.

Op grond van de prioriteiten die vastgelegd werden in de Nationale Veiligheidsplannen 2004-2007 en 2008-2011, werden in het arrondissement meerdere initiatieven ondernomen, waarbij verschillende partners uit de politiewereld betrokken waren, zoals het provinciaal verkeersveilig-

heidsoverleg, het politieplatform Verkeersveiligheid en de werkgroepen bij het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en bij de VSGB. In dat kader waren de concrete initiatieven talrijk en gevarieerd: follow-up van de onbemande camera's, uitwerking van prestatie-indicatoren, follow-up van de verkeersongevallen met lichamelijke letsel en van de dodelijke ongevallen, preventieve en repressieve acties, regionale campagnes rond verkeersveiligheid, ...¹

OMVANG

De problematiek van de verkeersongevallen met lichamelijke letsel blijft kritiek op arrondissementsniveau. Want na een toename van 8,9 % tussen 2005 en 2006 werd in 2007 opnieuw een **stijging van 18,4 %** vastgesteld, wat voor het arrondissement neerkomt op een totaal van 3.109 verkeersongevallen met lichamelijke letsel in 2007, zijnde 8,2 % van alle vastgestelde ongevallen met gewonden in heel België (**figuur 1**).

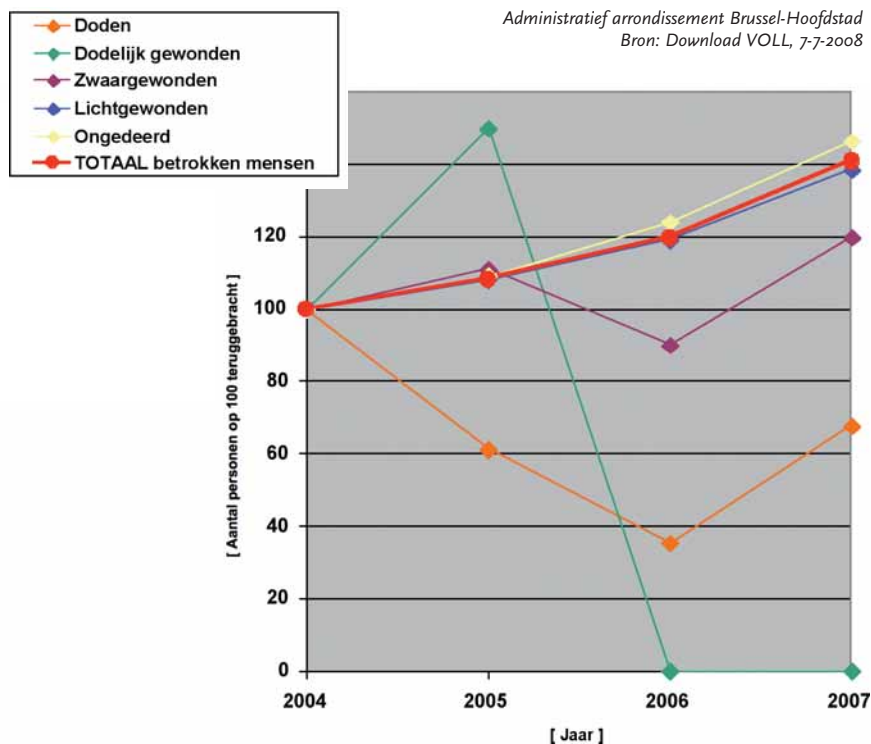
Onder deze verkeersongevallen met lichamelijke letsel telden we bovendien **20 dodelijke ongevallen**, tegenover slechts 11 in 2006.

Welke zijn op basis van deze cijfers de kenmerken van de verkeersongevallen met lichamelijke letsel, die in 2007 vastgesteld werden in het administratief arrondissement van Brussel-Hoofdstad?



^{1/} Directie coördinatie en ondersteuning van het administratief arrondissement van Brussel, 'Jaarverslag 2007', p. 39 e.v.

FIGUUR 1: Verschuiving van het totale aantal (teruggebracht op 100) personen, doden, gewonden en ongedeerde mensen die betrokken waren bij de VOLL die in 2005, 2006 en 2007 werden geconstateerd



VERDELING IN DE TIJD

Betreffende de verkeersongevallen met lichamelijk letsel in 2007 in het Brussels arrondissement, wijst de **verdeling per maand** erop dat het grootste aantal ongevallen met gewonden en/of doden in mei plaatsvond. In de maand december gebeurden daarentegen de minste ongevallen. Gemiddeld gebeurden er elke maand 259 verkeersongevallen met lichamelijk letsel.

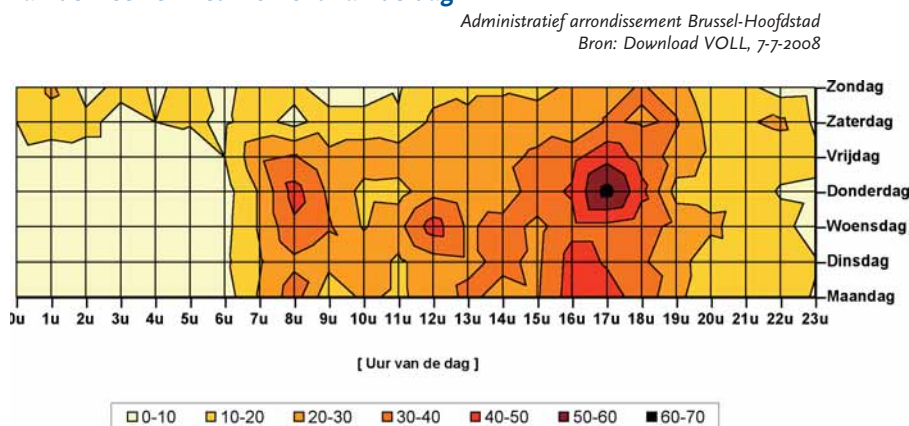
Van 2005 tot 2007 doen zich elk jaar twee duidelijke pieken voor, namelijk in de maanden mei en juni en in de maanden september en oktober. In 2007 werd echter een veel grotere piek van maart tot juni vastgesteld.

Er kan ongetwijfeld een verband gelegd worden tussen deze pieken en de drukte van het verkeer in deze periodes (volgens de weersomstandigheden en de vakantieperiodes).

Op het niveau van de **weekdagen** werden er per weekdag gemiddeld 444 verkeersongevallen met lichamelijk letsel geregistreerd in 2007. De meeste gebeurden dat jaar op woensdag, de minste op zondag. Bovendien vond bijna de helft (47 %) van de ongevallen van woensdag tot en met vrijdag plaats (**figuur 2**).

Op basis van de **verdeling per uur** van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel ten slotte werd vastgesteld dat 86 % overdag plaatsvond ². Net als in 2005 en 2006 deden zich in 2007 overigens twee pieken voor: een eerste in de namiddag tussen 15 en 18 uur en een tweede 's morgens rond 8 uur. Ook deze pieken kunnen in verband gebracht worden met de piekuren op de Brusselse wegen. Verder stelden we vast dat zich in 2007 een nieuwe piek voordeed rond 12 uur.

FIGUUR 2: Aantal in 2007 vastgestelde VOLL, naargelang van de dag van de week en het moment van de dag



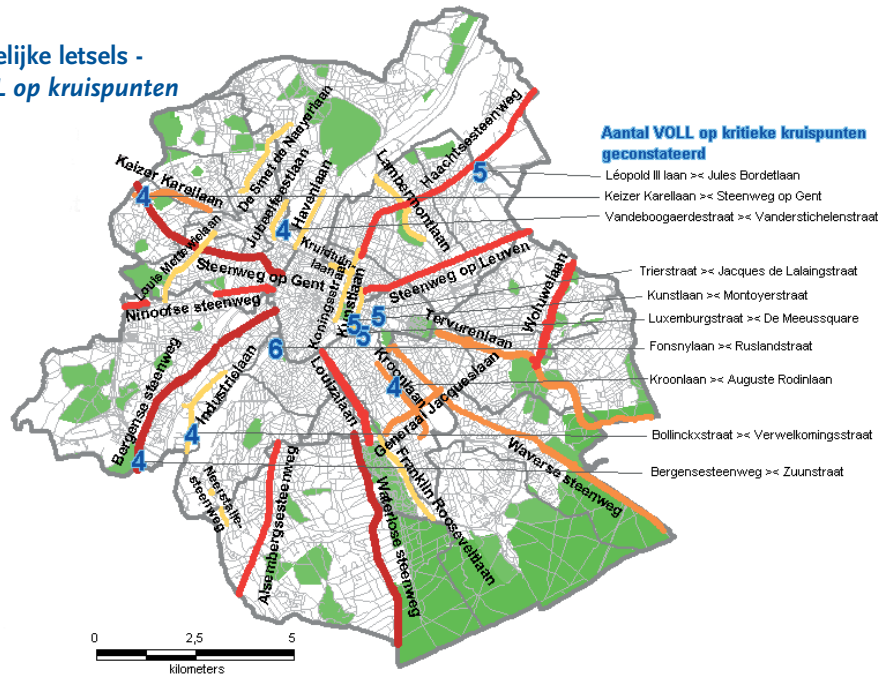
^{2/} Volgens de bepalingen van het BIVV begint en eindigt de dag om respectievelijk 6u en 21u59 terwijl de nacht begint en eindigt om respectievelijk 22u en 5u59. De week begint op maandag om 6u en eindigt op vrijdag om 21u59, terwijl het weekend begint op vrijdag om 22u en eindigt op maandag om 5u59.

FIGUUR 3: Verkeersongevallen met lichamelijke letsels - Kritieke wegen en kruispunten voor de VOLL op kruispunten

Administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad - Jaar 2007

Wegen waar minimum 10 VOLL op kruispunten werd geconstateerd

- > 25 VOLL op kruispunten
- 20 tot 24 VOLL op kruispunten
- 15 tot 19 VOLL op kruispunten
- 10 tot 14 VOLL op kruispunten



VERDELING IN DE RUIMTE

Ten tweede betreffende de verdeling in de ruimte van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel in 2007 in het arrondissement, vonden in de gemeenten Brussel, Anderlecht en Schaarbeek de meeste verkeersongevallen met lichamelijk letsel in absolute cijfers plaats en werd in de gemeen-

te Evere de ongunstigste gemiddelde ontwikkeling tussen 2005 en 2007 opgetekend.

Deze absolute cijfers houden echter geen rekening met de specifieke factoren van het bestudeerde grondgebied, zoals de oppervlakte, de uitgebreidheid van het wegennet, het verkeer, ...

Door dit aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel per gemeente te relativeren volgens verschillende 'territoriale' indicatoren, blijkt het volgende:

- **Rekening houdend met de oppervlakte** vertegenwoordigt het arrondissement een gemiddelde van 19 verkeersongevallen met lichamelijk letsel per vierkante kilometer. Tien gemeenten vertegenwoordigen een hoger aantal (in afnemende volgorde): Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node, Etterbeek, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Elsene, Schaarbeek, Brussel, Anderlecht en Vorst.

- **Rekening houdend met de lengte van het wegennet** zijn er eveneens tien gemeenten met een hoger aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel per kilometer wegennet dan het arrondissementsgemiddelde van 2 verkeersongevallen met lichamelijk letsel per km wegennet:

Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Anderlecht, Etterbeek, Brussel, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Node, Elsene, Vorst en Schaarbeek.

- **Rekening houdend met de afgelegde afstanden** vertegenwoordigt het arrondissement een gemiddelde van 0,82 verkeersongeval met lichamelijk letsel per miljoen voertuigkilometers. Elf gemeenten bevinden zich daar echter boven: Sint-Gillis, Jette, Sint-Jans-Molenbeek, Elsene, Schaarbeek, Etterbeek, Brussel, Ukkel, Vorst, Anderlecht en Sint-Joost-ten-Node.

Voor hun drie indicatoren situeren Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Gillis zich boven de arrondissementsgemiddelden, terwijl twee indicatoren van de gemeenten Sint-Joost-ten-Node, Etterbeek, Koekelberg, Elsene en Schaarbeek hoger zijn dan de arrondissementsgemiddelden.

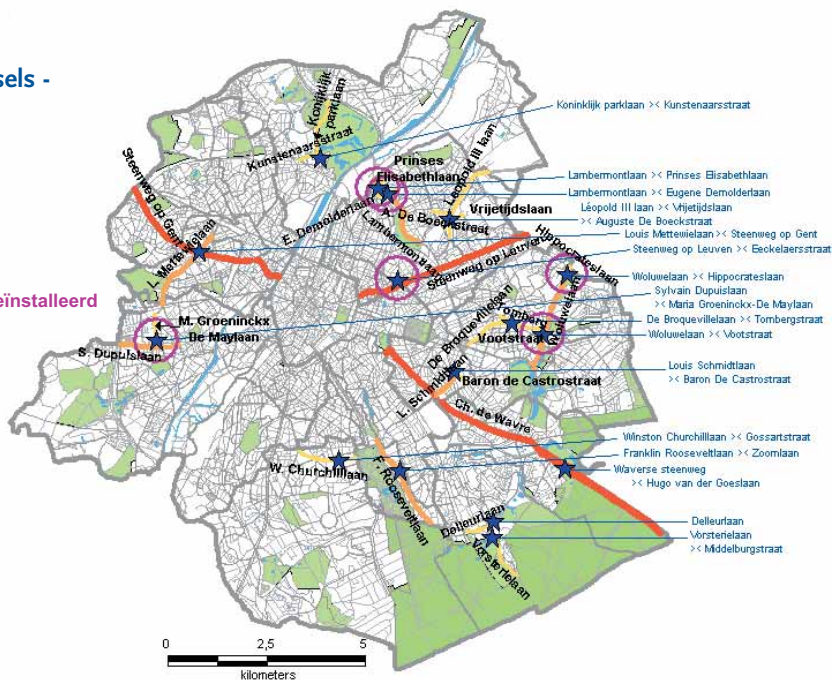
Wat de straten betreft die het vaakst het toneel zijn van verkeersongevallen met lichamelijk letsel (figuur 3) buiten de kruispunten van het arrondissement, wordt de top 3 gevormd door de Tervurenlaan, de Waterloosesteenweg en de Bergensesteenweg, met respectievelijk 33, 33 en 32 verkeersongevallen met lichamelijk letsel. De ring rond Brussel en de autosnelwegen A3/E40



FIGURE 4: Verkeersongevallen met lichamelijke letsels - localisatie van de onbemande camera's

Administratief arrondissement Brussel-Hoofdstad - Jaar

- ★ Onbemande camera's die in 2006 werden geïnstalleerd
- Kruispunten waar een onbemande camera in 2006 was geïnstalleerd en waar minimum één VOLL in 2007 werd geconstateerd
- Straten met een flitscamera sinds 2006 en waar 1 tot 10 VOLL in 2007 werden geconstateerd
- Straten met een flitscamera sinds 2006 en waar 11 tot 20 VOLL in 2007 werden geconstateerd
- Straten met een flitscamera sinds 2006 en waar 21 tot 30 VOLL in 2007 werden geconstateerd
- Straten met een flitscamera sinds 2006 en waar 31 tot 40 VOLL in 2007 werden geconstateerd
- Straten met een flitscamera sinds 2006 en waar meer dan 41 tot 50 VOLL in 2007 werden geconstateerd



en A4/E411 (voor de stukken die in het arrondissement liggen) zijn dan weer de genummerde wegen met de meeste verkeersongevallen met lichamelijk letsel, namelijk 39, 12 en 11.

De vijf gevaarlijkste kruispunten zijn:

- Fonsnylaan >> Ruslandstraat (6 verkeersongevallen met lichamelijk letsel)
- Leopold III-laan >> Jules Bordetlaan (5)
- Trierstraat >> Jacques de Lalaingstraat (5)
- Kunstlaan >> Montoyerstraat (5)
- Luxemburgstraat >> De Meeussquare (5)

Ten slotte blijkt uit de analyse van de locatie van de onbemande camera's dat bijna een vijfde van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel in 2007 in het arrondissement, zich voordeed op plaatsen die in 2005 of in 2006 strategisch aangeduid werden om uitgerust te worden met een onbemande camera. Deze vaststelling bewijst de efficiëntie van de overheid in de bepaling van de gevaarlijke plaatsen op het gebied van verkeersongevallen, maar verplicht ons er eveneens toe om andere criteria in aanmerking te nemen die medeverantwoordelijk zijn voor deze problematiek (ruimtelijke ordening, gedrag van de weggebruikers, ...) (figuur 4).

BETROKKEN PERSONEN

De analyse van de omstandigheden van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel heeft verschillende inlichtingen opgeleverd, waarvan de belangrijkste betrekking hebben op de personen die betrokken zijn bij deze ongevallen.

In 2007 waren er in totaal 7.204 personen betrokken bij de 3.109 verkeersongevallen met lichamelijk letsel in het administratief arrondissement van Brussel-Hoofdstad.

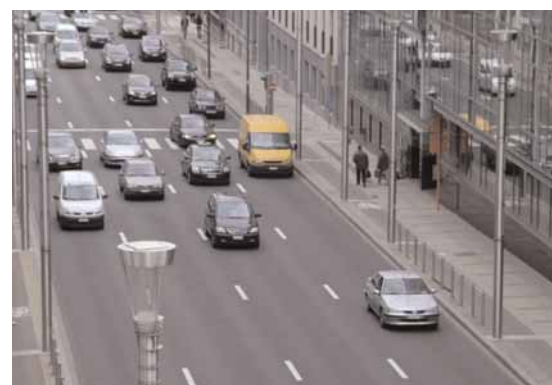
841 waren passagiers in het betrokken voertuig, terwijl 6.363 strikt genomen weggebruikers waren³, onder wie meestal de autobestuurders (65,2 %), voetgangers (13,9 %), bestuurders van motorfietsen van meer dan 400 cc (4,1 %) en fietsers (3,5%). De grote meerderheid van de betrokken voertuigen is ingeschreven in België.

De voertuigbestuurders zijn voornamelijk mannen (76,4 %) terwijl de voetgangers grotendeels vrouwen zijn (53,1 %). Over het geheel genomen hebben de verkeersslachtoffers een gemiddelde leeftijd van 37,3 jaar (37,5 jaar voor de bestuurders en 35,8 jaar voor de voetgangers).

Foutief gedrag dat het vaakst met de vinger gewezen wordt, is: snelheid,

geen voorrang verlenen, de controle over het voertuig verliezen, onvoldoende afstand tussen voertuigen bewaren en ten val komen.

Bovendien heeft een derde van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel (zijnde 983 ongevallen) geleid



3/ Weggebruikers = bestuurders van een voertuig of voetgangers.



4/ Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid 2007, 'Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid', 12 maart 2007.

tot een ademtest. 11,9 % is positief gebleken en had betrekking op 167 verkeersslachtoffers. Bovendien verkeerden 55 andere **'kennelijk in staat van dronkenschap'**. Meestal ging het om mannen (90,2 %) met een gemiddelde leeftijd van 35,5 jaar, waarbij de leeftijdscategorie 24-29 jaar het sterkst vertegenwoordigd was (25,5 %).

Tot slot een woordje over de **slachtoffers**. 54,2 % van de 7.204 personen die in 2007 betrokken waren bij een verkeersongeval met lichamelijk letsel, raakte gewond of overleed, zijnde een totaal van 3.908 slachtoffers, onder wie 21 doden, 194 zwaargewonden en 3.693 lichtgewonden.

Het aantal lichtgewonden is gestegen, zowel tussen 2005 en 2006 als tussen 2006 en 2007 (+10,3 % en +16,2 %). Het aantal zwaargewonden is tussen 2005 en 2006 daarentegen gedaald (-18,9 %) maar in 2007 weer gestegen (+32,9 %). Het aantal doden is in 2006 eveneens opmerkelijk gedaald (-42,1 %) maar in 2007 sterk gestegen (+90,9 %), gaande van 11 doden in 2006 naar 21 doden in 2007.

In 2007 waren de meeste slachtoffers van verkeersongevallen met lichamelijk letsel mannen (59,3 %).

Bovendien stijgt de gemiddelde leeftijd van de slachtoffers met de ernst van de verwondingen: 33,4 jaar voor de lichtgewonden, 38,5 jaar voor de zwaargewonden en 53,5 jaar voor de dodelijke slachtoffers.

Onder de lichtgewonden tellen we vooral autobestuurders, voetgangers en autopassagiers, terwijl bij de zwaargewonden meestal voetgangers, autobestuurders en motorrijders terugkomen.

De categorie van de dodelijke slachtoffers bestaat vooral uit voetgangers, motorrijders en autobestuurders. Bij de raadpleging van de processen-verbaal van de dodelijke ongevallen bij het Parket van Brussel stelden we echter vast dat de 'schuld' bij een dodelijk ongeval met een voetganger meestal niet bij de sterke weggebruiker ligt, maar bij de onvoorzichtigheid van de voetganger zelf. Het gaat bijvoorbeeld om een bejaarde die de weg oversteeft, maar niet op het zebrapad, terwijl de voertuigen wachten voor een rood licht, en aangerezen wordt door een vrachtwagen die weer vertrekt wanneer het licht op groen springt. Of een persoon die langs de sporen loopt bij een tramhalte en struikelt terwijl de tram aankomt.

BESLUIT

Uit de verslagen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid⁴ blijkt dat de situatie in België op het

gebied van verkeersveiligheid **in positieve zin evolueert**. Toch is het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel tussen 2006 en 2007 in ons land gestegen met 1,3 %. In het Brussels arrondissement is de **situatie nog hachelijker** aangezien de stijging er 18,4 % bedraagt en het aantal doden op de Brusselse wegen gestegen is van 11 in 2006 naar 21 in 2007.

De belangstelling van de verschillende betrokken partijen in de strijd tegen deze problematiek is echter nog altijd groot. Daarvan getuigen de nieuwe of vernieuwde initiatieven en de voortzetting van de reeds genomen maatregelen.

De inspanningen die in het verleden geleverd werden, moeten dan ook voortgezet worden. Zoals de Commissie stelde: terwijl de verschillende overheden dankzij de statistieken gerichte en efficiënte maatregelen kunnen nemen op dit gebied, moet de constante analyse van de verkeersveiligheid het op basis van betrouwbare, volledige en snel beschikbare indicatoren ook mogelijk maken om extra doelgroep- en probleemgerichte maatregelen te nemen.

Justine Van Gysel
Federale Politie
CSD Brussel –
Strategische analyse

“ VERKEER- EN MOBILITEITSNIEUWS ”

1. FLUO-HESJES WELDRA VERPLICHT AAN BOORD VAN HET VOERTUIG

Het verkeersreglement stelt dat wanneer de bestuurder van een pechvoertuig op autosnelwegen en autowegen op een plek terechtkomt waar hij niet mag stoppen of parkeren, hij een retro-reflecterende veiligheidsvest moet dragen zodra hij zijn voertuig verlaat.

De bestuurder is verplicht om deze te dragen als hij uit het voertuig stapt op een autoweg en een autosnelweg, maar tot nu toe was er geen verplichting om zo'n vestje aan boord van het voertuig te hebben.

Vanaf 1 juni 2009 zal dit wel verplicht zijn. Vanaf dan moet zich dus verplicht aan boord van het voertuig bevinden: een verbandkist, een goedgekeurd brandblusapparaat, een goedgekeurde gevarendriehoek en minstens één retro-reflecterende veiligheidsvest.

Aangezien enkel het Technisch Reglement werd gewijzigd, en niet het Verkeersreglement, geldt de verplichting om een retro-reflecterende veiligheidsvest aan boord van de auto te hebben alleen voor de voertuigen die

ingeschreven zijn in België (KB van 17 maart 2009 tot wijziging van het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's moeten voldoen, BS 9 april 2009).

2. HET VLAAMSE DECREET OVER DE VOOGDIJ OVER DE AANVULLENDE REGLEMENTEN IN WERKING

Tot 1 januari 2008 was het de federale overheid die de voogdij uitvoerde over de aanvullende reglementen die de gemeenten nemen om permanente en periodieke maatregelen te regelen. Sinds die datum zijn het de gewesten die de voogdij uitoefenen. Het Brusselse gewest heeft ervoor gekozen om alleen het KB dat de raadgevende commissies opricht, af te schaffen. Het Waalse gewest heeft de voogdij geregeld via het decreet van 19 december 2007 (BS 14 januari 2008). Het Vlaamse gewest heeft het decreet van 16 mei 2008 uitgevaardigd dat in het Staatsblad van 10 juni 2008 gepubliceerd werd. Er was echter geen datum bepaald wanneer het decreet in werking treedt.

Het Vlaamse decreet bepaalt niet alleen hoe de voogdij over de aanvullende reglementen geregeld wordt, maar heft ook andere bepalingen van de verkeerswet op. En dit is een nieuw gegeven in België.

Tot nu toe werd gesteld dat het de federale overheid is die bevoegd is en blijft voor de aanvullende reglementen,



maar dat die federale overheid de voogdij niet meer uitoefent sinds 1 januari 2008. Volgens deze theorie was het dus mogelijk dat de federale overheid op een gegeven ogenblik, wanneer zij dat wenst, opnieuw de voogdij ging uitoefenen. De Raad van State had enkele uitspraken in die zin gedaan.

De Raad van State heeft het nu blijkbaar over een andere boeg gegooid. Door het publiceren van het uitvoeringsbesluit van 23 januari 2009 (BS 26 maart 2009) zijn vanaf 6 april, voor wat het Vlaamse gewest betreft, verschillende artikels uit de verkeerswet opgeheven:





- artikel 2 ivm de aanvullende reglementen die de gemeenten nemen;
- artikel 2bis ivm de aanvullende reglementen op verzoek van de minister om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen;
- artikel 3 ivm de aanvullende reglementen op gewestwegen, in bossen en natuureservaten, op militaire wegen en in verband met de aanwijzing van bebouwde kommen wanneer die zich over meer dan één gemeente uitstrekken;
- artikel 7 ivm de raadgevende commissies;
- artikel 13 ivm de plaatsing van de verkeerstekens;
- artikel 14 ivm de verkeersbelemmeringen en werken;
- artikel 17 ivm de bekostiging van de verkeerstekens.

In artikel 12 van de verkeerswet over de bekendmaking van de maatregelen werd een verwijzing ingevoegd naar het decreet van 16 mei 2008.

Het besluit van 23 januari 2009 bepaalt ook dat het de Vlaamse minister van Mobiliteit is die toezicht houdt op de gemeentelijke aanvullende reglementen. Het besluit regelt de manier waarop gemeenten aanvullende reglementen kunnen aannemen voor gemeentewegen in domeinbossen, bos- en natuureservaten en speciale beschermingszones. Met dit besluit laat de Vlaamse regering ook toe dat de gemeente op voornoemde wegen, en op de gewest- of provinciewegen, of op de kruispunten waar wegen van verschillende wegbeheerders samenkomen, de verkeerstekens kan plaatsen in uitvoering van de door haar genomen reglementen. Dit mits voorafgaande toestemming van de wegbeheerder op wiens wegen de verkeerstekens worden

geplaatst. Zo kan de gemeente instaan voor de plaatsing alle parkeerautomaten en bijhorende signalisatie, zowel op gemeente- als gewestwegen. Wat uiteraard logisch is naar het beheer toe.

En vanaf nu treedt dus ook de decretale bepaling in werking waarbij de gemeenteraad de vaststelling van de aanvullende reglementen kan toevertrouwen aan het schepencollege

Er zijn echter nog enkele onduidelijkheden in dit decreet en besluit. Wat moet een gemeente doen als zij verkeersmaatregelen wil nemen op een militaire weg die voor het openbaar verkeer open staat?

In het decreet staat dat verkeerstekens geplaatst worden door de overheid die het beheer heeft over de weg. Het besluit nuanceert dit en laat de gemeenten ook toe om verkeerstekens te plaatsen op bijvoorbeeld gewestwegen. De vraag kan hier gesteld worden of een besluit een decreet kan wijzigen.

Ondertussen hebben alle Vlaamse gemeenten de omzendbrief MOB/2009/01 betreffende de aanvullende reglementen op de politie over het wegverkeer ontvangen. In die omzendbrief wordt de totstandkoming van een aanvullend reglement op initiatief van een gemeente geregeld. Er wordt bepaald voor welke verkeerstekens een aanvullend reglement genomen moet worden, de mogelijkheid om de bevoegdheid te delegeren aan het college van burgemeester en schepenen, de vormvereisten van het reglement en de procedures die van toepassing zijn en tot slot de termijnen voor de gemeentelijke aanvullende reglementen onderworpen aan goedkeuring. Buiten het feit dat de aanvullende reglementen per e-mail (in pdf-bestand) mogen worden

doorgestuurd naar het Vlaamse gewest, is er van een administratieve vereenvoudiging dus nog helemaal geen sprake.

De verkeerswet op de website van de VSGB werd aangepast. In deze gecoördineerde versie werden de bepalingen van de drie gewesten over de aanvullende reglementen opgenomen.

3. MACHTIGING VOOR PRAALWAGENS DIE GEBRUIK MAKEN VAN DE OPENBARE WEG

Op 3 februari verscheen in het Belgisch Staatsblad een omzendbrief over de gemeentelijke machtiging die praalwagens toelaat gebruik te maken van de openbare weg. Naar aanleiding van de carnavalsoptochten komt deze omzendbrief extra in het daglicht te staan, maar ze geldt uiteraard ook voor andere stoeften of processies. De hoofdbedoeling van de omzendbrief is om duidelijk te maken dat er niet van elke gemeente waar de praalwagens door rijdt een machtiging verwacht wordt, maar enkel van de start- en aankomstgemeente. Verder somt de omzendbrief nog enkele praktische aandachtspunten op.

Gemeenten kunnen daar pragmatisch mee omgaan door aan de aanvrager.

- een machtiging te verlenen met summier wettelijke basisvereisten, desgevallend aangevuld met bijkomende voorwaarden die de gemeente oplegt (bv. een traject en/of tijdspanne bepalen, of een verbod om – letterlijk – met vuur te spelen op de praalwagens)
- en er als bijlage de wettelijke reglementeringen aan toe te voegen.

Het is uiteindelijk in de eerste plaats de organisator van de verplaatsing of de bestuurder van de praalwagen zelf



die er moet voor zorgen dat de voorschriften van de reglementering nageleefd worden.

(Bron: Mobimail VVSG)

4. HET VLAAMSE GEWEST VOERT EEN DECREET OVER HET MOBILITEITSBELEID IN

In het decreet van 20 maart 2009 betreffende het mobiliteitsbeleid (B.S. 20 april 2009) wordt duurzame mobiliteitsontwikkeling als uitgangspunt geformuleerd. Het Vlaamse gewest, de eronder ressorterende diensten en agentschappen, de provincies, de gemeenten en de publiek- en privaatrechtelijke rechtspersonen die in het Vlaamse gewest belast zijn met taken van openbaar nut, dienen de volgende vijf doelstellingen te beogen: bereikbaarheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en terugdringen van schade aan milieu en natuur. Bovendien worden het STOP-principe (eerst de voetgangers, dan de fietsers, dan het openbaar vervoer en dan pas het individueel gemotoriseerde vervoer) en het participatiebeginsel verankerd.

Het decreet bepaalt dat een mobiliteitsplan een strategisch plan is dat in hoofdlijnen een langetermijnvisie beschrijft voor het te voeren mobiliteitsbeleid. Het omvat een richtinggevend en informatief deel. Van het richtinggevende deel mag enkel afgeweken worden indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen en dit moet gemotiveerd worden. Het mobiliteitsplan dient bovendien samenhang binnen het mobiliteitsdomein te bevorderen en dient afgestemd te zijn op andere beleidsdomeinen.

Er moet een mobiliteitsplan opge maakt worden op gewestelijk niveau. Op gemeentelijk niveau, intergemeentelijk, tussenliggend niveau (zoals vervoersgebied) of voor specifieke mobiliteitsthema's geldt geen verplichting.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt door de Vlaamse regering vastgesteld voor een termijn van 10 jaar, heeft een horizon van 20 jaar en een doorkijkperiode van mogelijk 30 jaar. Het wordt minstens om de vijf jaar geëvalueerd en zo nodig geheel of gedeeltelijk herzien. Verder omschrijft het decreet minimale inhoudelijke aspecten voor zowel het informatieve als richtinggevende deel. Het richtinggevende bestaat uit een beschrijving van de gewenste mobiliteitsontwikkeling, operationele doelstellingen en een actieplan. Dit laatste kan worden geactualiseerd op basis van het voortgangsrapport.

De gemeenteraad kan om de vijf jaar een gemeentelijk mobiliteitsplan vaststellen met tijdshorizon van 10 jaar en doorkijkperiode van mogelijk 30 jaar. Het plan richt zich naar het Mobiliteitsplan Vlaanderen en kan op elk moment geheel of gedeeltelijk herzien worden aan de hand een sneltoets. De inhoud, vorm en procedures van de sneltoets wordt door de Vlaamse regering bepaald.

Het decreet bepaalt de minimale vereisten van het informatieve en richtinggevende deel van het gemeentelijke mobiliteitsplan. Het richtinggevende omvat zowel een beschrijving van de gewenste ontwikkeling, operationele doelstellingen als een actieplan. Het gemeentelijke mobiliteitsplan dient ook aan te geven in hoeverre het

is afgestemd met andere relevante plannen op bovenlokaal en gemeentelijk niveau.

De Vlaamse regering en de deputatie kunnen gezamenlijk een provinciaal mobiliteitscharter opmaken. Dat charter is een beleidsnota voor specifieke mobiliteitsthema's, zoals verkeersveiligheid, trage wegen en fietsnetwerk. In het charter worden afspraken gemaakt over hoe operationele doelstellingen en prioriteiten van het Mobiliteitsplan Vlaanderen door de provincie worden uitgewerkt.

(Bron: VVSG)

5. EUROPEES VOERTUIG- EN RIJBEWIJSINFORMATIESYSTEEM

De wet van 16 februari 2009 tot instemming met het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem EUCARIS (Luxemburg, 29 juni 2000) is in het Belgisch Staatsblad van 21 april 2009 verschenen.

Het EUCARIS-verdrag voert een technisch systeem in voor de uitwisseling van gegevens over voertuigen en rijbewijzen in reële tijd tussen de instellingen die in de landen verantwoordelijk zijn voor de inschrijving van voertuigen. Op Europees vlak is er ook al een systeem RESPER gelanceerd. België zal nu enkel deelnemen aan het EUCARIS-systeem voor voertuiggegevens en verdere beslissingen van de Europese Unie afwachten.

Erik Caelen

Adviseur

Vereniging van de Stad en de

Gemeenten van het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest

erik.caelen@avcb-vsbg.be



DE PORTAALSITE OVER MOBILITEIT EN DE OPENBARE RUIMTE IN BRUSSEL

Het is voor de burger niet evident om “de weg te vinden” tussen de vele spelers op het vlak van mobiliteit in Brussel. Gemeenten, Gewest, MIVB, NMBS, diverse verenigingen, ... allemaal zijn ze nauw betrokken bij de mobiliteit in de hoofdstad ... en stuk voor stuk hebben ze hun eigen website.

Mobiel Brussel wilde alle informatie over mobiliteit centraliseren en makkelijker toegankelijk maken. Het lanceerde daarom in maart van dit jaar een dubbele portaalsite die twee thema's omvat: mobiliteit en de openbare ruimte in Brussel.

TWEE COMPLEMENTAIRE EN ONDERLING VERBONDEN WEBSITES

>> BrusselMobiliteit.be

BrusselMobiliteit.be is zoals de naam al aangeeft gewijd aan de mobiliteit in

Brussel in de ruime zin van het woord. Op de startpagina staat heel wat informatie “in real time” over de verkeers-toestand in Brussel, evenementen, werken, ...

De website bevat voorts een hele hoop praktische en nuttige informatie over de verschillende vervoerswijzen in Brussel. Hoe vind ik een taxi? Waar koop ik een fietskaart? Welke openbare vervoersmaatschappijen zijn er actief in Brussel? Wat is de Brussel'Air premie?

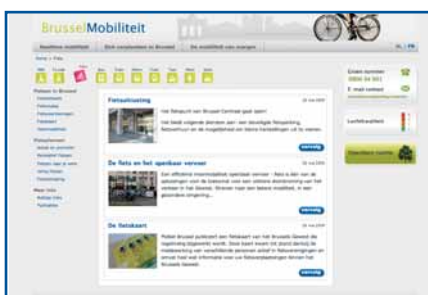
Ook de volledige mobiliteitsstrategie

in het Brussels Gewest voor de komende jaren wordt er beschreven.

Tegen september zal er een “Partnerruimte” worden gecreëerd, met bijvoorbeeld specifieke informatie over vervoersplannen voor scholen en bedrijven. Nog andere mobiliteitspartners, namelijk mensen die beroepsmatig de weg op moeten zoals buschauffeurs en taxiuitbaters, zullen er gerichte informatie vinden.

>> OpenbareRuimteBrussel.be

De inrichting van de openbare ruim-



te is onlosmakelijk verbonden met mobiliteit, en dat in meer dan één opzicht.

De herinrichting van een metrostation of van een openbaar plein, de aanleg van nieuwe fietspaden, de signalisatie van de nooduitgangen in de verkeers-tunnels of nog de groenaanplantingen langs de grote verkeersassen: het zijn allemaal ingrepen die de verplaatsingen in het Gewest comfortabeler, veiliger en sneller moeten maken.

Bovendien hebben herinrichtingsprojecten vaak zelf een impact op de mobiliteit in de brede zin wanneer begonnen wordt met de uitvoering van de werken.

De website OpenbareRuimteBrussel.be licht de burgers in over alle projecten ter verbetering van de openbare ruimte die in hun buurt aan de gang zijn. Elk project wordt beschreven in een fiche die voortdurend aangepast wordt. Vanaf de initiatiefneming (projecten worden bedacht!) tot de officiële (her)opening, passerend via het openbaar onderzoek: van elk project kan men het verloop volgen.

EEN PORTAALSITE VOOR IEDEREEN

De portaal-site is een instrument dat ter beschikking staat van iedereen. Ze is er voor burgers, pendelaars of toeristen die informatie zoeken, maar ook voor verenigingen, gemeenten, openbare vervoersmaatschappijen of instellingen die met de bevolking willen communiceren over de twee hoofdthema's.

U bent een gemeente en u wilt informatie verstrekken over een nieuw parkeerplan of over een project voor de heraanleg van een plein of een grote weg? U bent een openbare vervoersmaatschappij en u wilt uw netwerk herbeschikken? Of u organiseert een evenement over mobiliteit? Aarzel dan niet om gebruik te maken van deze ruimte.

In het laatste trimester van dit jaar zal een officieel initiatief worden ondernomen naar potentiële partners toe, in afwachting dat het huidige team van de portaal-site wordt uitgebreid. Maar u kunt nu al contact opnemen met

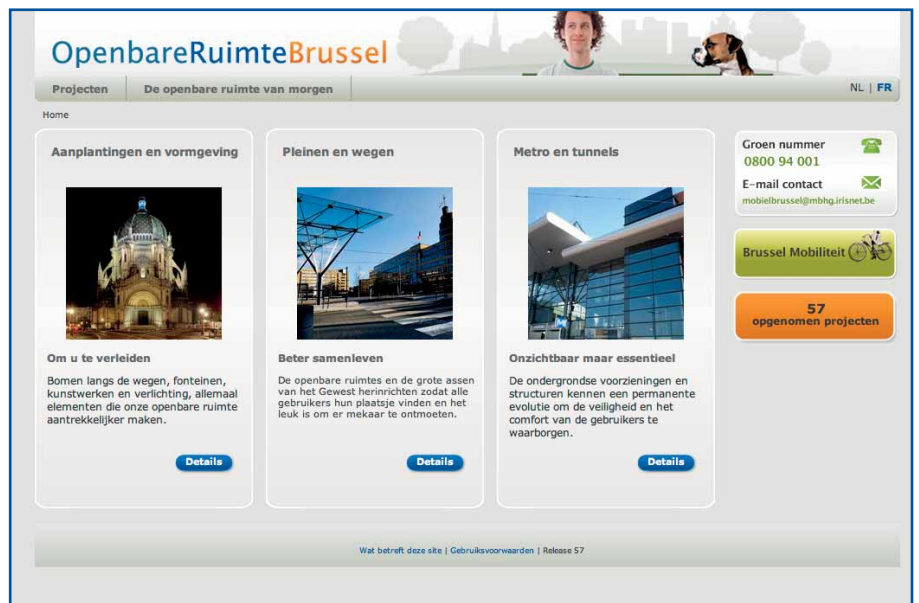
Mobiel Brussel om uw interessante informatie stapsgewijs te laten publiceren via de nieuwsberichten, de projectfiches, de werfinfo, ...

EEN VOLOP EVOLUERENDE PORTAALSITE

De versie van de portaal-site die momenteel online staat, zal nog evolueren. Men is bezig met versie 2 en de eerste verbeteringen zullen vanaf september online komen. Een voorbeeld daarvan is de betere zichtbaarheid van de nieuwsberichten, die voortaan op beide sites zullen staan. Ook de partnernruimte moet tegen september operationeel zijn. Momenteel worden de talrijke andere denksporen onderzocht en worden prioriteiten bepaald.

Marina Boreanaz,
*Cel Communicatie van
 Mobiel Brussel*

*Verantwoordelijke voor de portaal-site
 Mobiliteit-Openbare Ruimte
 T 02 204 10 24
 mboreanaz@mbhg.irisnet.be*





SCENARIO'S VOOR EEN DUURZAME MOBILITEIT

DE SOCIAAL-ECONOMISCHE GEVOLGEN VAN
EEN MODALE VERSCHUIVING VAN DE AUTO
NAAR DE FIETS¹.

Tegenwoordig nemen de meeste Belgen de auto voor hun dagelijkse verplaatsingen. Het dagelijks autogebruik laat echter vooral in Brussel en in de Brusselse randgemeenten zijn sporen na. Elke weekdag verplaatsen nagenoeg 300.000 pendelaars zich immers naar Brussel, terwijl het Brusselse wagenpark al 584.298 voertuigen telt voor een bevolking van iets meer dan een miljoen inwoners en een grondgebied van 162 km².²

Tussen 1950 en 2005 is het Belgische wagenpark maar liefst elfmaal zo groot geworden. Over het geheel genomen is het personenvervoer in volle groei. Tussen 1960 en 2002 is het aantal passagiers-kilometers³ met 182% gestegen, namelijk van 47.531 miljoen naar 134.175 miljoen passagiers-kilometers. Het aandeel van de weg in deze ontwikkeling is gestegen van 58% naar 82% terwijl de andere vervoermiddelen daalden, meer bepaald van 18% naar 6% voor het treinvervoer, van 15% naar 6% voor de andere openbare vervoermiddelen (bus, tram, metro) en van 9% naar 4% voor alle andere wegvervoermiddelen (privébus, taxi, ...).

Kortom, de ruimtelijke mobiliteit staat momenteel voor vier grote uitdagingen. Om aan de alsmaar toenemende vraag naar mobiliteit te kunnen voldoen, moet de ruimtelijke mobiliteit op energie- en milieugebied duurzamer of anders gezegd schoner worden zonder de energiebronnen voor de volgende generaties uit te putten. Op sociaal gebied moet de ruimtelijke mobiliteit het iedereen mogelijk maken om zich te verplaatsen, zodat de mensen vlotter kunnen deelnemen aan het sociaal-economisch leven. Op economisch gebied moet de ruimtelijke mobiliteit een toegevoegde waarde verschaffen, rekening houdend met de sociale kosten van het vervoer, zijnde

de kosten voor de gebruiker zelf en de kosten voor de gemeenschap. Ten slotte moet op ruimtelijk gebied de complementariteit tussen de vervoersmiddelen bevorderd worden, ten dienste van de ruimtelijke planning en niet omgekeerd.

Zonder een, soms ideologisch, debat aan te gaan over de hoeveelheid mobiliteit die nodig is voor de ontplooiing van de samenleving en de individuen die er deel van uitmaken, moet men zich ook vragen stellen over de verplaatsingswijzen die bevorderd moeten worden en het dagelijks gedrag dat wij als burger, gezin en sociale actor kunnen beïnvloeden. Zo hebben wij

onderzocht of een modale verschuiving van de auto naar de fiets op sociaal-economisch gebied bijvoorbeeld een aannemelijk alternatief kan zijn voor de gebruikers zelf en voor de gemeenschap in haar geheel. Dat brengt ons bij de doelstelling van deze studie: de sociaal-economische gevolgen van een modale verschuiving van de auto naar de fiets inschatten. Om deze verschuiving aantrekkelijk te maken moet ze afgebakend worden, met niet alleen symbolische maar ook realistische scenario's.⁴

Uit het huidige mobiliteitsgedrag blijkt dat de auto een belangrijke rol speelt in de dagelijkse verplaatsingen van de Belgische gezinnen. We komen tot **twee vaststellingen**. Ten eerste is het aantal gezinnen dat over minstens twee voertuigen beschikt, tussen 1991 en 2001 met 46% gestegen⁵. Ten tweede verplaatst 46% van de gezinnen zich met de auto voor afstanden van minder dan één kilometer. Het autogebruik in de gezinnen stijgt echter naargelang van de motoriseringsgraad en de aanwezigheid van bedrijfswagens in de gezinnen. We zitten dus in een vicieuze cirkel.

De stijging van het aantal bedrijfswagens in het Belgische wagenpark (in 2005 waren bedrijfswagens goed voor 13% van het wagenpark en 33% van de nieuwe registraties)⁶ doet overigens de vraag rijzen naar de verantwoordelijkheid en de rol van de overheid, de

bedrijven en de gezinnen in de keuze van de dagelijkse vervoermiddelen. De auto wordt gebruikt voor alle activiteiten van de gezinnen waarvoor ze zich dagelijks moeten verplaatsen (school, werk, boodschappen, hobby's, bezoek, ...). Het openbaar vervoer wordt gebruikt voor korte verplaatsingen (bus, tram, metro) of voor langere verplaatsingen (meer dan 50 km voor de trein). De fiets wordt meer gebruikt voor verplaatsingen van minder dan 5 kilometer, maar neemt sterk af voor afstanden van meer dan 5 kilometer. De auto wordt het meest gebruikt, zowel voor verplaatsingen van minder dan één kilometer als voor langere verplaatsingen.

Tegenover deze ontwikkelingen en de ongewijzigde vraag naar mobiliteit lijken **twee scenario's** interessant voor een modale verschuiving naar een zacht verkeer: ten eerste het gebruik van de fiets in plaats van de auto voor verplaatsingen van minder dan twee kilometer (2,79% van de jaarlijks afgelegde afstand door de auto's van de Belgische gezinnen, zijnde 7.065.001 km) en ten tweede het opgeven van een auto door gezinnen die over meer dan twee voertuigen beschikken (994.492 voertuigen en een vermindering van 20,21% van het totaal aantal kilometers dat jaarlijks afgelegd wordt door de auto's van de Belgische gezinnen, zijnde 14.873 miljoen km). In dit tweede scenario wordt de auto hoofdzakelijk vervangen door de fiets, die de



gebruikers voor moeilijkere verplaatsingen (grote afstand, vervoer van grote voorwerpen, winterweer) kunnen combineren met andere collectieve vervoermiddelen (bus, tram, trein en carsharing).

ONZE TEERGELIEFDE MOBILITEIT

Voor we verder gaan, is het belangrijk dat we ons eerst afvragen wat de auto en de fiets kunnen betekenen voor de Belgische economie. Deze sociaal-economische beschrijving vormt de uitgangssituatie: het referentiescenario. Deze beschrijving is tegelijk gebaseerd op een lijst van de **reële geldstromen** die de auto en de fiets meebrengen, en op een raming van de reële kosten⁷ met betrekking tot het gebruik van de auto en fiets. De reële of sociale vervoerkosten dekken de **interne kosten**⁸ voor de gebruikers zelf en de externe kosten⁹ voor de gemeenschap.

Wat de auto betreft, stellen we vast dat de auto zeer belangrijk is voor de Belgische economie. Zeker in gezinnen, waar het aandeel van de auto-uitgaven de voorbije dertig jaar almaar gestegen is. In 2005 bedroegen deze



1/ Frank Willemans, "Scénarios pour une mobilité durable. Quels sont les effets socio-économiques d'un transfert modal de la voiture vers le vélo ?", Licentiaatsverhandeling, Faculté ouverte de Politique économique et sociale, UCL, 2008, (140 blz.).

2/ Krant Le Soir van maandag 12 januari 2009.

3/ Federale Raad voor Duurzame Ontwikkeling, 2004, Kaderadvies voor mobiliteit verenigbaar met duurzame ontwikkeling.

4/ Het jaar 2005 werd gekozen als referentiejaar voor alle sociaal-economische gegevens van dit onderzoek.

5/ NIS/mobiliteit.

6/ CORNELIS E., MALCHAIR A., ASPERGES T. & RAMAEKERS K., "Company Cars Analysis". Eindverslag september 2007, FOD Mobiliteit en Vervoer, Federaal Wetenschapsbeleid.

7/ We zullen ook spreken van 'sociale' of 'globale' kosten.

8/ **Interne kosten. Voor de auto als vervoermiddel**, omvatten zij afhankelijk van de evaluatiemethode: 1) vaste kosten: de aankoop of de huur van het voertuig (of ander vervoermiddel), de afbetaling van het voertuig, de interesten op het aankoopkrediet, de waardevermindering van het voertuig (negatieve selectie-effect), de belastingen op de aankoop, de belasting op inverkeerstelling, de bijkomende belasting voor voertuigen op LPG, de belastingen op het bezit (jaarlijkse verkeersbelasting), de verzekeringspremies (wettelijke aansprakelijkheid, bestuurders, omnium, bijstand), het parkeergeld, de keuring, de recyclagebelastingen ten laste van de gebruikers (verandering van voertuig), de BTW (21%) voor de genoemde prestaties behalve voor de overdracht van een tweedehandsvoertuig tussen privépersonen (0% BTW). Verder kunnen zij ook de kosten van rijles/rijbewijs omvatten. 2) variabele kosten: de brandstof, de accijnzen op brandstof, het onderhoud en de herstelwerkzaamheden, de kosten van ongevallen die de gebruiker zelf of een derde veroorzaakt, de BTW (21%) op deze prestaties. **Voor de fiets als vervoermiddel** omvatten zij afhankelijk van de evaluatiemethode: 1) vaste kosten: de aankoop van de fiets. 2) variabele kosten: de kosten van de banden, binnenbanden en reserveonderdelen, de kosten van herstelwerkzaamheden. NB: In onze raming wordt echter geen rekening gehouden met de kosten van kleding, verzekeringen of van de nodige voeding voor de energie van de fietser.

9/ **Externe kosten.** Afhankelijk van de conventies omvatten zij gewoonlijk: De kosten voor infrastructuur, de flekosten (deels gedragen door de weggebruikers in de vorm van tijdverlies en brandstofverbruik), de kosten van verkeersongevallen (de kosten met betrekking tot het aantal slachtoffers en het aantal ongevallen), de milieukosten (de kosten van lucht- en geluidsvervuiling en de opwarming van de aarde).

uitgaven gemiddeld 4.588 euro, wat overeenkomt met ongeveer 13,40% van de totale uitgaven van de Belgische gezinnen voor een totaal van 14,59% van de vervoeruitgaven. Op basis van deze gegevens staat de auto op de tweede plaats in de gezinsuitgaven, na de uitgaven voor huisvesting maar vóór de uitgaven voor voeding. De auto-uitgaven van alle Belgische gezinnen samen zouden ongeveer 19,369 miljard euro bedragen.

De assemblage van auto's blijft een fabrieksmerk van de Belgische industrie. België is overigens de tweede grootste auto-exporteur per inwoner ter wereld. Volgens de bronnen verschaffen alle sectoren van de auto-industrie samen ongeveer 124.000 rechtstreekse banen. Daarbij moeten nog duizenden banen gevoegd worden via de onderaannemers (stof, plastic) en de recyclingbedrijven. Voor de Staat levert het bezit en het gebruik van de auto door alle gezinnen en bedrijven samen 11,9 miljard euro op, zijnde ongeveer 14% van de totale belastingopbrengst. Terwijl de auto de Staat extra inkom-

sten verschaft, kost hij niet alleen veel voor de gezinnen op het gebied van bezit- en gebruikskosten en tijd (interne kosten) maar ook voor de gemeenschap (externe kosten). Deze externe kosten, zijnde de kosten van infrastructuur¹⁰, verkeersongevallen en milieu (lucht- en geluidsvervuiling, versnelling van de opwarming van de aarde) worden geraamd op 14 miljard euro. Bij deze kosten komen nog de filekosten, goed voor ongeveer 765 miljoen euro, die voor een deel door de gebruikers zelf (tijdsbudget, brandstof) en voor het andere deel door de gemeenschap (verkeersproblemen, gevolgen voor het milieu) gedragen worden.

Wat de fiets betreft, is er bij ons geen instelling, zoals de DIV voor de auto-sector, voor een permanente inventarisering van het totaal aantal fietsen. Uit gezins- en mobiliteitsonderzoeken is echter gebleken dat het fietsenpark (5,802 miljoen eenheden) iets groter is dan het wagenpark (4,918 miljoen eenheden). Op het kleine verschil na dat het aantal vrijetijd fietsen de voorbije twintig jaar aanzienlijk gestegen is,

maar dat al die fietsen niet gebruikt worden voor de dagelijkse verplaatsingen van de gezinnen. De Belgische fietsindustrie stelde in 2005 iets meer dan 2.000 mensen tewerk. Daarnaast wordt het gebruik van de fiets steeds meer aangemoedigd, vooral in bedrijven die werknemers die met de fiets naar het werk komen, een vrijwillige verplaatsingsvergoeding van minstens 0,15 euro per kilometer geven. De overheid ontvangt eveneens inkomsten voor de aankoop en het gebruik van de fiets via de BTW op deze prestaties en de vennootschapsbelasting door de bedrijven in de sector. Ten slotte is de voorbije jaren ook het aandeel van de gezinsuitgaven voor de aankoop en het gebruik van fietsen toegenomen. Toch bedraagt het aandeel van de fietsuitgaven slechts 0,10% van de totale gezinsuitgaven of 1,69% van de totale vervoeruitgaven van de gezinnen. In 2005 zouden de Belgische gezinnen samen 343,273 miljoen euro aan fietsuitgaven besteed hebben.

DE SOCIAAL-ECONOMISCHE GEVOLGEN VAN DE 2 SCENARIO'S VOOR DEZE MODALE VERSCHUIVING

Uit beide scenario's blijkt dat het tweede scenario (het opgeven van de tweede gezinswagen) een grotere vermindering van de uiteindelijke vervoerkosten voor de gezinnen en van de externe kosten voor de gemeenschap meebrengt, omdat het om een grotere totale afstand per jaar gaat dan bij het eerste scenario. De gevolgen van het opgeven van één van de gezinswagens voor het gezinsbudget loopt tegen de 40% van het autobudget van deze gezinnen. In totaal vertegenwoordigt deze vermindering 11,75% van de totale auto-uitgaven van de Belgische gezinnen. Het financieel voordeel van dit scenario voor de totale vervoerkosten van de Belgische



¹⁰/ CIn 2005 bedroegen deze uitgaven 1,18 miljard €



gezinnen bedraagt 10,80% in vergelijking met de Ausgangssituatie. Rekening houdend met de kosten voor de overgang naar het gebruik van de fiets en eventueel van het openbaar vervoer, winnen de Belgische gezinnen een koopkracht van bijna 2,199 miljard euro, wat overeenkomt met 1,39% van het totale verbruik van de Belgen. Ter vergelijking: voor 2005 komt dit bedrag neer op bijna tweemaal het budget van de Belgische ontwikkelingssamenwerking en buitenlandse zaken of een vierde van het budget van de sociale zekerheid.

Voor de Staat zouden de externe kosten die bespaard worden door het opgeven van de tweede gezinswagens, tussen 4,688 miljard euro en 7,054 miljard euro bedragen, als daarbij ook de filekosten meegerekend worden. Zelfs na de vervanging door de fiets en in combinatie met het openbaar vervoer voor de langere verplaatsingen zou de maatregel het budget van de gezinnen ten goede komen en de globale last van de externe kosten voor de gemeenschap verminderen.

Uit ons eerste scenario bleek dat de financiële impact logischerwijs lager is dan in het tweede scenario. Het financiële voordeel van dit scenario komt met een bedrag van 371,336 miljoen euro overeen met 1,81% van het vervoerbudget van de Belgische gezinnen en met 0,23% van de totale uitgaven van de Belgische gezinnen.

Welke de scenario's ook zijn, voor de gemeenschap heeft een vermindering van het autogebruik een positieve invloed op alle externe kosten. De financiële gevolgen in absolute waarde, de grootste als gevolg van een vermindering van het autogebruik, betreffen de externe kosten van verkeersongevallen: van hoogstens 149 miljoen euro voor scenario 1 tot hoogstens 709

miljoen euro voor scenario 2. Daarna hebben de grootste verminderingen in absolute waarde in volgorde betrekking op de luchtvervuiling, de bijdrage tot de opwarming van de aarde, de geluidsvervuiling en de infrastructuurkosten.

In beide scenario's hebben de grootste financiële gevolgen betrekking op de filekosten: minder auto's betekent tijdswinst voor de automobilisten en minder negatieve gevolgen van bijkomend brandstofverbruik voor de gemeenschap. De fiets, het belangrijkste verplaatsingsmiddel ter vervanging van de auto, brengt enkel externe kosten mee als gevolg van verkeersongevallen en files. Net als elk voertuig dat op opgestopte openbare wegen rijdt, kan ook de fiets filekosten genereren, doch in aanzienlijk mindere mate dan de auto.

Nu we een beeld geschetst hebben van de geldstromen, wat kunnen we uit deze scenario's onthouden voor de gezinnen, de bedrijven en de overheid?

Voor de gezinnen vergen beide scenario's een gedragsverandering in de dagelijkse verplaatsingen via een herziening van hun 'verplaatsingsketen': door voor korte verplaatsingen de fiets te nemen, (her)ontdekken de gezinnen hun nabije omgeving, wat eveneens een nieuwe kijk op tijd en ruimte meebrengt.

Vervolgens leiden het ingekrompen autopark als gevolg van het tweede scenario en het kleiner aantal afgelegde kilometers voor beide scenario's tot aanzienlijk minder verkeersopstoppingen en ongemamierdheid op de weg (wildparkeren) en tot een beter algemeen leefklimaat.

Ten slotte winnen de gezinnen rechtstreeks aan koopkracht door de auto op te geven, en onrechtstreeks heeft



het gebruik van de fiets een positieve invloed op de persoonlijke gezondheid, wat een daling van de ziekte-uitgaven van de gezinnen kan teweegbrengen.

Voor de bedrijven kent de autosector een algemene daling van de activiteit. Het zijn echter vooral de onderhouds-, reparatie- en oliesector die onder deze modale verschuiving te lijden hebben. De assemblagesector, die afhankelijk is van de export, zou minder rechtstreeks getroffen worden. De gezondheidsinstellingen zouden een daling van het aantal patiënten moeten ondervinden (globale verbetering van de gezondheid dankzij het fietsgebruik). De fietssector en de sectoren die daarmee verweven zijn, zouden hun activiteiten echter kunnen opvoeren.

De activiteiten van nieuwe sectoren groeien: buurtdiensten (kleine winkels, thuisdiensten, kinderdagverblijven, culturele diensten, ...) en andere economische sectoren halen voordeel uit de verschuiving van het verbruik van de gezinnen. Algemeen komt het bijkomend verbruik van de gezinnen op economisch gebied veeleer de diensten dan de industrie ten goede.

Wat ten slotte de Staat betreft, wijzen we op de volgende elementen.

Als gevolg van deze scenario's leidt het opgeven van de auto tot een daling van de fiscale inkomsten, die geraamd wordt op ongeveer 11,38% van de totale fiscale inkomsten die zonder deze modale verschuiving geïnd zouden worden. Andere dalingen van BTW-inkomsten hebben betrekking op de perifere sectoren van de auto-industrie (parkings, openbare werken, ...).

Nieuwe vormen van verbruik in de fietssector en in nieuwe sectoren die profiteren van de verschuiving van het verbruik van de gezinnen, brengen nieuwe directe en indirecte fiscale inkomsten mee. Om het terugverdieneffect precies te meten, zou ook de impact van deze nieuwe vormen van verbruik op het gebied van werkgelegenheid, BTW, vennootschapsbelasting, ... nauwkeurig geraamd moeten worden.

In ieder geval blijkt uit beide scenario's dat een modale verschuiving van de auto naar de fiets de koopkracht van de gezinnen vergroot. In onze scenario's kan de koopkracht stijgen tot ongeveer 8% van het gemiddeld verbruik van een gezin. Op het niveau van de gemeenschap gaat de modale verschuiving gepaard met een daling van de fiscale inkomsten van de Staat, als enkel rekening gehouden wordt met de interne kosten. Deze daling bedraagt volgens onze scenario's ongeveer 1.343 miljoen euro.

De gevolgen van deze daling moeten echter genuanceerd worden, aangezien men het erover eens is dat de vermindering van de bijdragen van een activiteitensector tot de inkomsten van de Staat gecompenseerd zou kunnen worden met nieuwe bijdragen van een andere sector. De modale verschuiving heeft echter een positieve invloed op de openbare financiën, rekening houdend met de reële of sociale vervoerkosten. In beide scenario's zijn de externe kosten (infrastructuur, verkeersongevallen, milieuvervuiling) voor de gemeenschap en de filekosten immers hoger dan het bedrag van de fiscale inkomsten die de Staat derft als gevolg van de modale verschuiving van de auto naar de fiets. In het tweede scenario bijvoorbeeld bedragen deze door de gemeenschap bespaarde externe en filekosten, als ze geïnternaliseerd waren, volgens de hoge of lage waarden van de geraamde marginale kosten, 1.604 miljoen euro tot 3.218 miljoen euro, zijnde meer dan de niet-geïnde fiscale inkomsten met betrekking tot de auto. Rekening houdend met de reële kosten is de modale verschuiving globaal genomen dus gunstig voor de staatskas.

ANDERE SCENARIO'S EN PERSPECTIEVEN VOOR DUURZAME MOBILITEIT

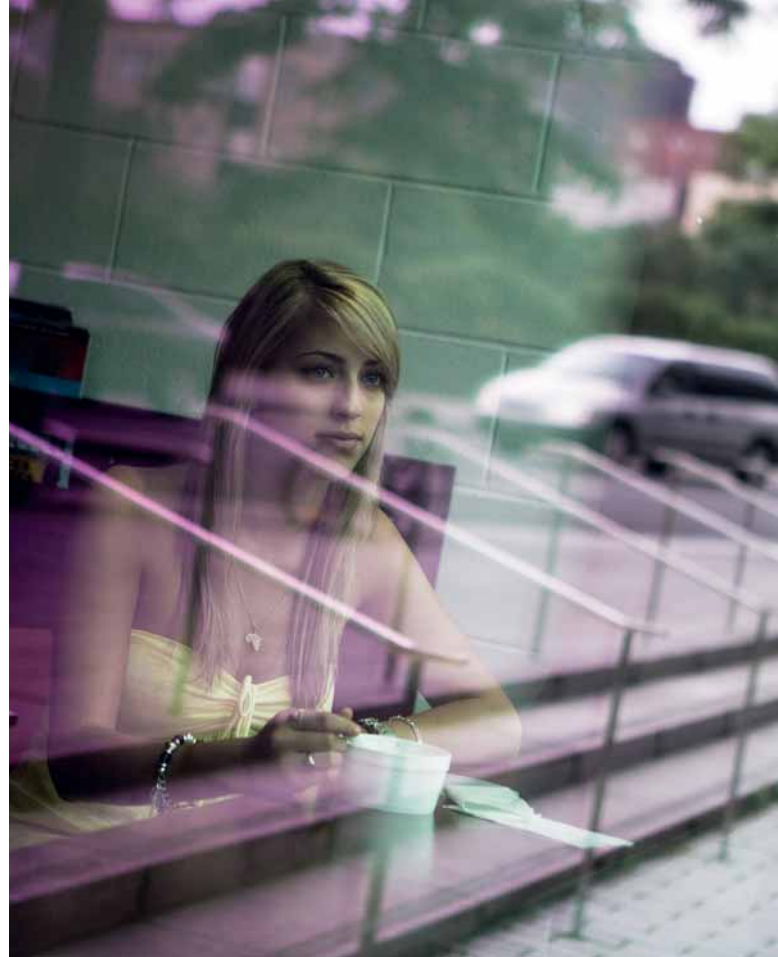
Bij de uitwerking van deze scenario's moesten enkele keuzes gemaakt worden met betrekking tot de realiteit van de dagelijkse verplaatsingen van alle Belgische gezinnen.

Voor het eerste scenario werd gekozen voor een modale verschuiving over een afstand van 0 tot 2 kilometer, wat vrij redelijk is en onder de gemiddelde actieradius van de fiets ligt, zoals blijkt uit het huidige dagelijkse fietsgebruik in de verschillende onderzoeken. Deze afstandsklasse heeft een symboolwaarde en heeft aan alle gebruikersprofielen willen tonen dat het gebruik van de fiets voor zeer korte, dagelijkse verplaatsingen al een reële invloed kan hebben op het gezinsbudget en de gemeenschap. Deze afstand is al een eerste stap voor dit soort modale verschuiving.

De beperkingen van het tweede scenario betreffen voornamelijk het gebrek aan beschrijving van de gebruiksvoorwaarden van de tweede gezinswagen. Ondanks het gebrek aan precieze informatie over de soorten verplaatsingen (tijd en ruimte, motivatie, ...) van de tweede gezinswagen, wat impliceert dat er eerder willekeurige keuzes gemaakt moeten worden betreffende de mogelijke combinatietypes als vervanging voor de auto, leek het ons interessant om een scenario uit te werken op basis van het opgeven van één van de gezinswagens. De budgettaire gevolgen voor de gezinnen en de gemeenschap zijn immers groter, vooral als een overheidsbeleid het zou stimuleren¹¹.

Andere scenario's voor een modale verschuiving van de auto naar de fiets zijn mogelijk en zelfs wenselijk. Zo zouden op basis van bestaande mobiliteitsonderzoeken scenario's uitgewerkt kunnen worden die zich richten naar bepaalde redenen voor verplaatsingen door bepaalde bevolkingsgroepen: schoolverplaatsingen, woon-werkverplaatsingen. De structuur van de verplaatsingen op basis van het model van de verplaatsingsketen kan ook verder bestudeerd worden: welke gevolgen heeft een modale verschuiving naar de fiets voor de verplaatsingsketen? Welke schakels van de verplaatsingsketen moeten bevoordeeld worden voor een vervanging door de fiets?

Wat de resultaten betreft, maakt deze studie in zekere zin een inventaris van de kosten en de gevolgen. Het zou interessant zijn om de economische gevolgen op het gebied van gewonnen of verloren rijkdom (omzet, werkgelegenheid, ...) van dit scenario voor de bedrijven, de gezinnen en de Staat grondig te onderzoeken. Verder zouden ook de gevolgen



11/ Andere methodologische opmerkingen en beperkingen op de gevolgde aanpak worden besproken in het corpus van dit onderzoek (blz. 133, 134).



van een internalisering van de externe kosten voor de verschillende betrokken partijen geraamd kunnen worden. En als de externe kosten dan geïnternaliseerd worden, hoe moet men ten slotte beslissen over de juiste verdeling van deze externe kosten over de privégebruikers en de gebruikers van collectief vervoer?

Frank Willemans
Licentiaat economische en sociale wetenschappen
frank.willemans@skynet.be

LAAD- EN LOSZONES

“ VIER BRUSSELSE GEMEENTEN TREDEN IN ACTIE ”

WAT IS HET PROBLEEM?

Tijdens een Forum Mobiliteit-Verkeersveiligheid in verband met het vrachtvervoer dat door de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest samen met Mobiel Brussel werd georganiseerd, werd de problematiek van de handhaving van de laad- en loszones besproken. Één van de klachten is dat de laad- en loszones zelden beschikbaar zijn omdat er auto's op geparkeerd staan. Door gebrek aan tijd en middelen hebben de politiediensten zelden de gelegenheid om deze overtredingen te beteugelen. Er is tijdens het Forum gesuggereerd om de stadswachten de mogelijkheid te geven om op te treden wanneer personenauto's op de laad- en loszones parkeren. Een specifieke werkgroep, gecoördineerd door de VSGB en bestaande uit vertegenwoordigers van het Gewest en verschillende gemeenten (Etterbeek, Schaerbeek, Ukkel, Sint-Jans-Molenbeek), werd dus opgericht.

MOGELIJKE OPLOSSINGEN

Op dit ogenblik worden de laad- en loszones gesignaleerd door E1 bord (parkeerverbod), aangevuld door een onderbord waarop het pictogram van een vrachtwagen met neer-



gelaten laadklep wordt afgebeeld, alsook van een onderbord dat de dagen en de uren vermeld waarop het parkeren verboden is.

Aangezien een E1 bord wordt aangevend, kunnen enkel de politiediensten tussenkomen voor de handhaving van de laad- en loszones.

Om de laad- en loszones te laten controleren door de parkeerwachters zijn er twee mogelijkheden. De eerste mogelijkheid is om het verkeersreglement te wijzigen zodat de gemeentelijke parkeerwachters opgenomen worden in het lijstje van de bevoegde personen (zie artikel 3 van het KB van 1.12.1975). De verkeersreglementering is echter een federale reglementering dat enkel door de federale overheid kan worden gewijzigd. De tweede mogelijkheid is om verkeersborden te plaatsten waarvan de inbreuk gedepenaliseerd is.

Sinds 2004 wordt het parkeren dat beperkt is in de tijd niet meer strafrechtelijk vervolgd. Artikel 29 § 2 van de Verkeerswet, gecoördineerd door het KB van 16 maart 1968 stelt immers dat het parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan houders van een gemeentelijke parkeerkaart niet strafrechtelijk worden bestraft, behoudens het halfmaandelijks beurtelings parkeren, de beperking van het langdurig parkeren, en bedrog met de parkeerschijf.

De tweede optie is dus eenvoudiger uit te voeren, omdat de gemeenten enkel hun aanvullend reglement en hun retributie- of belastingsreglement moeten wijzigen, evenals de signalisatie ter plaatse.

PROEFPROJECT IN 4 BRUSSELSE GEMEENTEN

De gemeenten Etterbeek, Ukkel, Sint-Jans-Molenbeek en Schaerbeek hebben zich bereid verklaard om een test uit te voeren op hun grondgebied.

Uit het lijstje van de gedepenaliseerde overtredingen komen er twee in aanmerking voor het proefproject: ofwel word een E9 bord (P-bord) geplaatst dat het parkeren in de tijd beperkt door het aanbrenge van een onderbord "maximum 5 minuten", ofwel wordt er gebruik gemaakt van de mogelijkheden van de signalisatie voor het betalend parkeren.

Na discussie binnen de werkgroep is er een consensus gevonden om de laad- en loszones te signaleren door middel van het betalend parkeren. De filosofie achter dit concept is dat er een relatief hoog bedrag moet worden betaald om te parkeren op deze laad- en loszones zodat dit een ontrafend effect heeft. De bestuurders die er stilstaan om te laden en lossen mogen dat onbeperkt in de tijd doen. Zij moeten ook niet betalen want voor voertuigen die stilstaan (dus laden en lossen) is het betalend parkeren niet van toepassing.



• De verticale signalisatie

Om het betalend parkeren in te voeren wordt een E9 bord geplaatst. Dit bord wordt aangevuld door een blauw onderbord (type V) met in witte letters de vermelding "PAYANT – BETALEND" aangevuld door de vermelding "uitgezonderd leveringen – excepté livraisons" alsook van de vermelding van het tijdstip waarop de reglementering van toepassing is, bijvoorbeeld "du lundi au vendredi de 7h à 13h van maandag tot vrijdag van 7u tot 13u". Om het



begin van de reglementering aan te geven dient uiteraard eveneens een onderbord met opgaande pijl te worden geplaatst (naargelang de plaatsgesteldheid type Xa of Xc).

Een informatief bord is eveneens op de steun aangebracht. Op dit bord van witte kleur zullen de betalingsmodaliteiten met zwarte letters worden aangegeven, conform artikel 27.3.3. dat stelt dat op plaatsen gesignaleerd door het verkeersbord E5, E7 of E9a tot E9h, aangevuld met een onderbord met de vermelding "betalend", evenals op plaatsen met parkeermeters of parkeerautomaten, het parkeren eveneens kan geschieden op andere wijzen en onder andere voorwaarden die ter plaatse ter kennis van de betrokkenen worden gebracht.

Er werd voorgesteld om het tarief en de prijs te vermelden. Bijvoorbeeld:

Tarief 3
Forfait € 100,00
Uitgezonderd leveringen
Excepté livraisons

• De horizontale signalisatie

Net zoals de klassieke laad- en loszones is de signalisatie aangevuld door een markering in de vorm van een witte zigzaglijn.

Etterbeek zal een gelijkaardig systeem opzetten, met dit verschil dat er gebruik zal worden gemaakt van de parkeerautomaten. De bestuurder die een levering wil uitvoeren zal eerst een ticket moeten nemen aan de parkeer-automat. Dat ticket geeft dan het recht om in een bepaalde zone te mogen laden- en lossen.

EERST SENSIBILISATIE EN DAARNA HANDHAVING

Zoals eerder gezegd wordt het parkeren beperkt in de tijd niet meer strafrechtelijk vervolgd. Dat betekent dat de gemeente, naast een aanvullend reglement voor het plaatsen van de borden, eveneens een belasting- of een retributiereglement moet goedkeuren. Dit laat toe dat de stadswachter of, indien de controle uitbesteed is, de parkeerpachter, de laad- en loszone kan controleren. De gemeenten zijn vrij om het bedrag te



bepalen. Ter informatie, het parkeren op een laad- en loszone in het strafrechtelijke systeem (dus borden van het E1-type) is een overtreding van de eerste graad en zou een boete van 50 euro met zich meebrengen.

Aangezien het pilootproject een vrij nieuw concept inhoud, in het bijzonder het vervangen van de borden waarvan de inbreuk strafrechtelijk is, door borden waarvan de inbreuk gedepenaliseerd is, werd het opportuun geacht om de "harde handhaving" te laten voorafgaan door informatieve- en sensibiliserende acties. Voor deze gelegenheid heeft de VSGB twee foldertjes ontwor-



“In 10 jaar kan u zich niet voorstellen hoeveel beledigingen we moeten horen hebben omdat we dubbel parkeren om te kunnen leveren. We willen andere weggebruikers helemaal niet hinderen, maar kunnen vaak niet anders. Er zijn niet veel leveringszones in Brussel: laat ons er dan toch gebruik van maken! Al de rest is voor de auto's.”

(Erik)

pen. Een eerste folder is ontworpen om de automobilist, die zich tijdens de sensibilisatiecampagne op een laad- en loszone parkeert, eraan te herinneren dat hij de bevoorrading van de winkeliers bemoeilijkt. De tweede folder is een meer algemenere folder waarin de weggebruikers worden geïnformeerd over het hoe en waarom van dit pilootproject.

SCHAARBEEK BIJT DE SPITS AF

De gemeente Schaarbeek heeft het aanvullend reglement en het retributiereglement reeds goedgekeurd. Etterbeek zal de reglementen begin juni laten goedkeuren en Ukkel waarschijnlijk eind juni.

Aangezien Schaarbeek het verst staat zullen de verkeersborden in deze gemeente al tegen het einde van de maand juni geplaatst worden. Voor de andere gemeenten zal het waarschijnlijk in september gebeuren. De wettelijke termijn voor de goedkeuring door de voogdijoverheid moet immers afge wacht worden.

De plaatsing van de verkeersborden op de gewestwegen zal door Mobil Brussel worden uitgevoerd (bijvoorbeeld Alsebergse steenweg en Haachtsesteenweg). De gemeenten

overleggen onderling hieromtrent met Mobil Brussel.

De informatieve- en sensibiliserende campagnes van de gemeenten starten na het plaatsen van de nieuwe borden en zal telkens ongeveer één maand duren. Pas na deze campagnes zullen de parkeerwachters of stadswachters daadwerkelijk optreden en parkeerbonnen uitschrijven.

PERMANENTE EVALUATIE VOOR EEN EVENTUELE UITBREIDING?

Om de test naderhand te kunnen evalueren zijn er objectieve gegevens nodig. De VSGB zal voorafgaandelijk een parkeerenquête uitvoeren (nulmeting). Ook tijdens de sensibiliseringsactie en tijdens de effectieve “handhaving” zal een enquête worden gehouden om na te gaan of de reglementering beter of slechter wordt nageleefd. Naast een “klassieke” parkeerenquête, vooral gericht naar de bezettingsgraad, zal worden nagegaan of er voertuigen op de leveringszones aan het laden en het lossen zijn en of er in dubbele file wordt geladen of gelost. Na 6 maanden zal een eerste evaluatie worden opgemaakt.



Pas na deze evaluatie kunnen er besluiten worden getrokken om te zien of de test geslaagd is en of er aanbevelingen kunnen worden gedaan om dit systeem uit te breiden naar alle andere laad- en loszones op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Erik Caelen
*Adviseur - Mobiliteitscel
 Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels
 Hoofdstedelijk Gewest
 erik.caelen@avcb-vsgeb.be*

CAMPAGNE DOEL 110 : “RIJ SLIM, RIJ MET LICHTE VOET”

“ EEN BRUSSELAAR WINT DE ECO-CITIZEN AWARD 2009 ”

Sinds 2006 hebben de “Belgische Energie- en Milieuprijzen” hulde gebracht aan meer dan 450 Belgen die alleen of via hun organisaties op een uitzonderlijke manier hebben bijgedragen aan het uitwerken van een duurzame toekomst op lokaal, regionaal en nationaal niveau.

Deze prijzen willen focussen op een groot aantal initiatieven waarbij milieu, energie en klimaatsverandering centraal staan. Burgers, ondernemingen, verenigingen, scholen, overheidsdiensten, onderzoekscentra, gemeenten en andere instanties komen in aanmerking voor deze prijzen die uitmuntendheid willen belonen. Ze hebben allemaal een ding gemeen: engagement voor duurzame ontwikkeling.

Op 5 juni heeft René Coubeau de Eco-Citizen Award 2009 gekregen, uitgereikt door Mevrouw Evelyne Huytebroeck, Minister voor Leefmilieu, voor het lanceren van een persoonlijke sensibiliseringscampagne voor een snelheidsbeperking tot 110 km/uur op autosnelwegen.

WAAROM EEN 110 KM/UUR CAMPAGNE?

- Wanneer men over een afstand van 100 km, 110 km/u rijdt i.p.v. 120 km/u verbruikt men 1 liter minder brandstof.
- We verminderen de CO₂ - uitstoot.
- Wanneer men over een afstand van 100 km, 110 km/u rijdt i.p.v. 120 km/u “verliest” men slechts 5 minuten.
- Minder slijtage van motor, banden en ont koppeling.
- De remmen worden ook minder gebruikt, met name door een vermindering van het “accordeoneffect” in

geval van sterk vertraagd verkeer.

- Sterk verminderde kans op ongevallen, dus een groot voordeel voor de sociale zekerheid, hospitalisatiekosten, enz.

ANGST VOOR RADARS? EEN OUD, VERGETEN VERHAAL!

Het spreekt voor zich dat men zich met deze snelheid dikwijls op het rechter baanvak bevindt.

De truc bestaat erin te anticiperen bij het naderen van een voertuig dat aan 90 of 100 km/u rijdt en zo nodig uw snelheid op te drijven tot 115-120 km/u om in te halen en zodoende niet ingesloten te raken. Na het inhalen volstaat het om zich terug op het rechter rijvak te begeven en rustig 110 te rijden.

Voor andere weggebruikers die de autoweg oprijden, geldt dat we hen laten invoegen door ofwel te vertragen ofwel te versnellen en op het tweede rijvak te rijden.

ZICH AANSLUITEN BIJ DE CAMPAGNE?

Elke bestuurder(-ster) die zich wil aansluiten bij het project ondertekent een charter waarbij hij/zij zijn/haar gegevens en type van voertuig enz. invult, en krijgt een zelfklever naar keuze (zie foto). Deze kan dan aan de linkeronderkant van de achterraut gekleefd



worden. Hij of zij verbindt zich ertoe de 110 km/u te respecteren (wanneer het verkeer dit toelaat).

EEN NIEUWE FILOSOFIE VOOR DE WEG

Het project Doel 110 behoeft geen enkele materiële of financiële investering. Het is voor iedereen onmiddellijk toegankelijk. Laten we met de zelfklever samen verantwoordelijke bestuurders voor het leefmilieu worden!

Contact :

René Coubeau
55 Kleine Wijngaardstraat
1160 Brussel
renecoubeaucap110@yahoo.fr

Meer info over
de Belgische Energie-
en Milieuprijs 2010
(deadline september 2010)?

Surf naar
www.eeaward.be

OP WEG NAAR SCHOOL:

“VEILIGE ROUTES IN SINT-PIETERS-WOLUWE”

Een eerste gemeentelijk experiment dat navolging verdient!

Inwoners en scholieren van Sint-Pieters-Woluwe beschikken voortaan over een wegenkaart waarop de veiligste wegen staan om naar de verschillende scholen van de gemeente te gaan. De kaart is in de eerste plaats bestemd voor voetgangers, fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer.

Ze kan op twee manieren gebruikt worden. Aan de ene kant staat er een plan van de gemeente met alle scholen, cultuurcentra, bibliotheken en gemeenschapscentra. Gevaarlijke punten in het verkeer en alternatieven om te parkeren staan er ook op aangeduid. De andere kant van de kaart kan gebruikt worden als poster: er staat aangegeven hoe men zich veilig kan verplaatsen als voetganger of fietser.

Plus de renseignements :

Carla Dejonghe (Schepen van Jeugd)
0496/42.00.60

Nils Schnitzler (Jeugddienst)
02/773.07.64

Willy Steegen (Politiecommissaris)
0477/44.24.24

WAARTOE DIENT DEZE WEGENKAART?

"Het doel is de scholieren veilig naar school te loodsen. Dergelijke wegenkaarten bestaan al in Vlaanderen en de ervaringen daarmee zijn positief," stelt schepen van jeugd Carla Dejonghe, die het initiatief genomen heeft in Sint-Pieters-Woluwe. *"De kaart kan zowel gebruikt worden op school als thuis,"* voegt de schepen toe, *"om de kinderen en de ouders aan te zetten om het veiligste traject naar school te kiezen."*

De wegenkaart is beschikbaar in het Nederlands en het Frans.

De schepen hoopt dat andere Brusselse gemeenten het voorbeeld zullen volgen. *"Wij hebben een vertaling naar het Frans gemaakt. Dat heeft veel energie gekost. Hopen dat dit nu ook andere gemeenten ten goede kan komen."*

DOELTREFFENDE SAMENWERKING

De kaart werd opgesteld door de politiezone Montgomery en de Nederlandstalige jeugddienst van de gemeente, met de medewerking van de verschillende scholen van Sint-

Pieters-Woluwe. De coördinatie was in de handen van de Stichting Vlaamse Verkeerskunde. Voorbereidende vergaderingen werden bijgewoond door ouders en leerkrachten en er werd een enquête uitgevoerd bij de Nederlandstalige en de Franstalige scholen.



* De kaart kan aangevraagd worden bij de jeugddienst (tel. 02 773 07 64 of nschnitzler@woluwe150.irisnet.be) en bij het onthaal van het politiebureau van Sint-Pieters-Woluwe.

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

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT !

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.....

BON INGEVULD TERUG TE ZENDEN NAAR DE MOBILITEITSCHEL VAN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS GEWEST (VSGB)