

DE MOBILITEITSGIDS

FOCUS

“De school als prioritaire vector voor sensibilisering voor verkeersveiligheid”



DRIEMAANDELIJKS NR.30 | WINTER | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Nieuws in verband met bedrijfsvervoerplannen
- De veiligheid van de fietsers bevorderen met Gracq!
- Overleg staat centraal in het dossier van de pollutiepieken in het Brussels Gewest

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Concessies behouden, maar beperkt
- De verkeerswetgeving met commentaar, beschikbaar op verschillende dragers

EDITORIAAL	03
DOSSIER : DE VERKEERSVEILIGHEID OP SCHOOL.....	04>09
OPERATIE BOEKENTAS: VEILIG NAAR SCHOOL.....	04>05
SCHOOLVERVOERPLANNEN: EEN MOOI RAPPORT !	06>07
VORMINGEN ROND VERKEERSVEILIGHEID IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST	08>09
22 SEPTEMBER 2010	
“NAAR SCHOOL / NAAR HET WERK - ZONDER AUTO!”	10>13
POLLUTIEPIEKEN, OVERLEG TEN DIENSTE VAN DE OPERATIONALISERING.....	14>19
DE VEILIGHEID VAN DE FIETSERS BEVORDEREN ? JA, MAAR MET STIJL !.....	20>21
NIEUWS IN VERBAND MET DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN	22>23
HET GRONDWETTELIJK HOF BUIGT ZICH OVER HET GEDEPENALISEERD PARKEREN	24>29
DOSSIER : RECENSIE.....	30>31
HET VERKEERSREGLEMENT EN DE CODE VAN DE WEGBEHEERDER VOOR PROFESSIONALS.....	30
DE VOLLEDIGE VERKEERSWETGEVING MET COMMENTAAR, VOORTAAN OP CD-ROM!.....	31

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

ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UURSTUURING EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Erik Caelen, Philippe Delvaux, Christine Heine, Sarah Hollander, Maryam Kechiche, Aurélie Neumann, Boryana Nilolova, Jean-Michel Reniers, Sofie Walschap

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-vsgb.be - www.vsgb.be

MOBIEL BRUSSEL

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



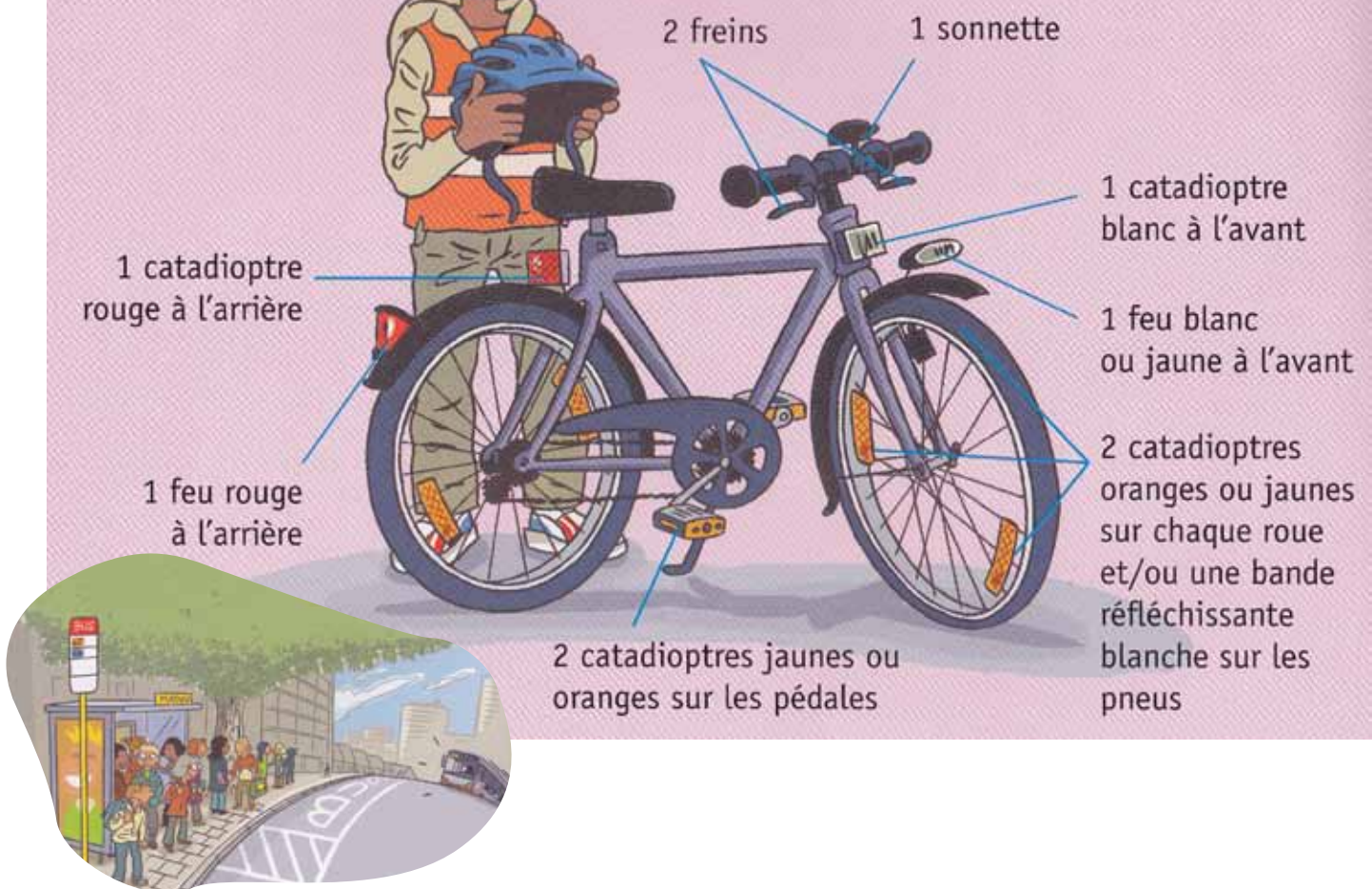
De redactie van de
Mobiliteitsgids wenst u een
mobiel-constructief 2011 !



OPERATIE BOEKENTAS : “ VEILIG NAAR SCHOOL ”

Het nieuwe schooljaar is het moment bij uitstek om goede gewoontes aan te leren om veilig naar school te gaan. Tijdens de campagne ‘Operatie boekentas’ worden ruim 60.000 kalenders, bladwijzers en posters met spelletje uitgedeeld aan de leerlingen van de Brusselse scholen. De publicaties focussen op enkele gouden veiligheidstips voor het traject naar school.

Ton vélo est-il bien équipé?



Dit initiatief vloeit voort uit de nauwe samenwerking tussen Mobiel Brussel, de Brusselse politiezones, de federale politie Brussel, de dienstdoende gouverneur van het administratief arrondissement Brussel Hoofdstad, de Brusselse minister van Vervoer en de Brusselse staatssecretaris van Mobiliteit.

De kalender, de bladwijzer en de posters bevatten heel wat nuttige tips om veilig naar school te gaan, ongeacht de manier waarop.

De geïllustreerde boodschappen zijn eenvoudig en speels en houden rekening met een stedelijke omgeving.

De kalender en de poster met spelletjes zijn voor de leerlingen bestemd, de bladwijzer komt in de schoolagenda en richt zich tot de ouders en leerkrachten.

De politiezones staan in voor de verspreiding van de kalenders in de 650 Brusselse scholen. De Brusselse federale politie staat in voor de coördinatie van de actie. Sinds de Operatie boekentas in 2006 van start ging, kent ze elk jaar meer en meer succes. Ouders en kinderen krijgen immers de kans om

kennis te maken met de lokale politie die instaat voor de verkeersveiligheid en met de acties die ze opzet.

Voor kinderen vormt de weg van thuis naar school en terug het grootste deel van hun dagelijkse verplaatsingen. Op dit traject leren ze dus goede gewoonten aannemen en ook hoe ze zich veilig moeten gedragen.

Scholen die extra exemplaren van de drie drukwerken, kunnen rechtstreeks Mobiel Brussel contacteren op het nummer 0800 94 001.

Voor meer informatie:

Maryam Kechiche, attachée
Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Mobiel Brussel - BUW
Directie Strategie - Cel Verkeersveiligheid
volet Sensibilisering en educatie
Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel
Tel: 02 204 10 15 Fax: 02 204 15 10

SCHOOLVERVOERPLANNEN: “EEN MOOI RAPPORT!”

Op 23 november 2010 stelde Mobiel Brussel aan de deelnemende scholen de balans voor van de schoolvervoerplannen (SVP) in ons Gewest. Na 4 jaar werking scoort het initiatief reeds goed. De resultaten in cijfers.



Valven met informatie



Fietsparking



Fietsen worden hersteld

Sinds september 2006 is het aantal scholen die steun ontvangen van Mobiel Brussel aanzienlijk toegenomen: momenteel werken 140 scholen mee aan de schoolvervoerplannen. Zo bereiken wij een derde van de leerlingen van het hele Brusselse Gewest (68.000 leerlingen).

Wat is het nut van een schoolvervoerplan? Het gaat om een reeks maatregelen die in overleg uitgewerkt worden om de bereikbaarheid met verschillende vervoermiddelen en de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren. Het tracht ouders en leerlingen te sensibiliseren voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid, de veiligheid op de weg naar school en in de schoolomgeving te verbeteren, maar ook de leerlingen zelfstandiger te maken in hun verplaatsingen. Dat is zeer belangrijk, aangezien 20 % van de verplaatsingen op het spitsuur woon/school-verkeer is.

Het eerste jaar stellen de scholen met de steun van de verenigingen Green en Coren een werkgroep samen, wordt er een diagnose gemaakt van de mobiliteit van hun leerlingen, ouders en leerkrachten. Vervolgens werken zij een actieplan uit met projecten die verondersteld worden door de jaren heen te blijven voortbestaan.

ENKELE VOORBEELDEN PER LUIK

>> Informatie en communicatie

- 151 informatieborden werden aangeboden door Mobiel Brussel om informatie op te hangen
- 155 bereikbaarheidsfiches werden door de MIVB opgemaakt en door Mobiel Brussel aan de scholen aangeboden
- Iedere school kreeg een kaart waarop de spreiding van de woonplaats en van de leerlingen te zien is
- Die kaart werd aan de ingang van de school opgehangen om de leerlingen aan te sporen samen te voet of met de auto naar huis te gaan
- Fresco of totempaal om de school extra te doen opvallen
- Jaarlijkse ontmoeting in het teken van de mobiliteit
- Deelname aan de Week van Vervoering

>> Educatie en sensibilisering

- Brieven aan de ouders waarin de veiligheidsregels belicht worden
- Een hoofdstuk «mobiliteit/verkeersveiligheid» in het schoolreglement
- Een charter «mobiliteit/verkeersveiligheid» dat afgesloten wordt met de ouders
- Verzamelen van de gegevens voor de bereikbaarheidsfiche door de

leerlingen, zowel van de lagere als de middelbare school

- Berekening van de afstanden en trajecten aan de hand van woonplaatsenkaart van de leerlingen
- Actie rond zichtbaarheid bij het begin van de winter
- Uitschrijven van nep processen-verbaal door de leerlingen
- Informatiestand ivm mobiliteit tijdens het schoolfeest
- Tentoonstelling van werkjes die op school gemaakt werden
- Reportage met foto's die het slechte en vervolgens het goede voorbeeld tonen
- Behendigheidsparcours (op de speelplaats of met de politiezone)
- Gebruik van pedagogisch materiaal van het BIVV
- Operatie boekentas
- «Responsible Young passengers» en «Sluw op weg», projecten van de MIVB
- Schoolverkeersbrigadiers
- Deelname aan de actie «Naar school / naar het werk zonder auto»
- Fietsbrevet
- Atelier voor fietsherstellingen

>> Organisatie van de verplaatsingen

- Voetgangersrijen en fietsersrijen
- Educatieve uitstappen met de leerlingen



per fiets of met het openbaar vervoer

- Naar het zwembad, de bibliotheek, de turnles, ... te voet of per fiets
- Carpooling
- Kiss & ride zones

>> Verbetering van de infrastructuur

- Sinds 2006 heeft Mobiel Brussel 414 fietsparkeerplaatsen aangeboden aan de scholen

Volgens de evaluatie die in 2010 gemaakt werd, heeft 90 % van de scholen die zich in 2007 bij het initiatief aansloten, beslist de actie de komende drie jaar voort te zetten, door een enquête te doen en zo de impact van hun inspanningen te kennen en hun actieplan bij te werken en nieuwe acties in samenspraak met ouders, leerkrachten en leerlingen toe te voegen.

Uit de balans van dit jaar bleek dat bepaalde scholen van 2006 in 3 jaar het aantal gemotoriseerde verplaatsingen met 30% hebben teruggeschroefd. Schoolvervoerplannen werpen dus wel degelijk vruchten af!

ENKELE VOORBEELDEN :

In 2006 was het verkeer 's ochtends aan de ingang van de Brusselse school Cateau-Aurore een hel: 80 % van de ouders bracht hun kinderen met de wagen. Driedubbel geparkeerde wagens bij de schoolpoort... enorme chaos was dagelijkse kost. In 3 jaar is de school erin geslaagd het aantal kinderen dat met de auto afgezet wordt, te halveren. Hun geheim? Een geslaagde combinatie van verschillende maatregelen. Dankzij het SVP kreeg een opvoedster een vorming

omtrent verkeersveiligheid en mobiliteit. Door de deelname aan het fietsbrevet en de plaatsing van een fietsparking in de school laten enkele ouders hun auto nu in de garage en rijden zij per fiets naar school. De kaart met de woonplaatsen van de leerlingen werd gebruikt om aan te tonen dat bepaalde ouders zo kort bij de school wonen dat zij beter te voet komen en dat andere ouders die verder wonen, in groep kunnen komen, bv. aan carpooling kunnen doen. De school was één van de eerste die aansloot bij de actie «Naar school / naar het werk zonder auto» op 22 september 2008. Sindsdien is dat de jaarlijkse dag geworden waarop ouders gezellig samenzijn - dit jaar rond een ontbijt – terwijl zij praten over mobiliteit en verkeersveiligheid. De school heeft ook een kiss&ride zone ingericht voor de school. Elke ochtend zijn er ouders die de kinderen helpen uitstappen uit de auto, zodat de ouders onmiddellijk kunnen doorrijden. Dankzij al deze maatregelen is het aantal wagens in de straat van de school verminderd en verbeterde ook de levenskwaliteit en de veiligheid van alle leerlingen.

In 2006 kwam 36 % van de leerlingen van «La Source» in Evere te voet naar school. Een goede leerling dus. Zou het moeilijk zijn om dat cijfer nog op te trekken? De school is er namelijk in drie jaar tijd in geslaagd 48 % van de leerlingen te voet naar school te doen komen. Het aantal auto's is gedaald van 53 % in 2006 naar 36 % in 2009. Het magische recept? Een subtiel mix van verschillende maatregelen! De leerlingen volgen de vorming van school verkeersbrigadier bij de politiekezone en

staan 's morgens aan de ingang van de school. Verkeerseducatie in de klas wordt gecombineerd met deelname aan de educatieve route die georganiseerd wordt door de politiekezone. De school heeft het schoolpubliek gesensibiliseerd door de resultaten van de diagnose bekend te maken en foto's van acties tentoon te stellen. De deelname aan het fietsbrevet heeft ouders en leerlingen voldoende vertrouwen geschonken om met de fiets naar school te gaan. En door aan de actie «Naar school / naar het werk zonder auto» deel te nemen op 22 september, sensibiliseert de school alle leerlingen, ouders en leerkrachten voor de alternatieven voor de auto en worden de schijnwerpers gericht op de reeds geleverde inspanningen.

Deze 2 voorbeelden tonen dat de sleutel tot succes geen pasklare formule inhoudt, maar een investering van alle betrokkenen vergt bij de verschillende acties omtrent de verschillende verplaatsingswijzen. Een aanzienlijke investering, waarvoor de school steun krijgt vanwege Mobiel Brussel, de verenigingen Green en Coren, en vaak ook van de gemeente, de politiekezone en andere actoren of verenigingen. Een investering met het oog op de verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid van alle Brusselaars. **In januari wordt er een nieuwe oproep gedaan tot de scholen van het Brussels Gewest. De scholen die eenzelfde dynamiek op gang wensen te brengen, zijn van harte welkom!**

Interesse? Contacteer ons:
02/204.19.23 (FR) /02/204.19.93 (NL).

Christine Heine & Sofie Walschap

“OPLEIDINGEN VERKEERSVEILIGHEID” IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST



Sinds 2009 biedt de cel Verkeersveiligheid van Mوبiel Brussel (BUV) gratis specifieke vormingen omtrent verkeersveiligheid aan voor leerkrachten van het lager en het secundair onderwijs. Deze vormingen worden uitgetekend in samenwerking met de cel Educatie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

SPECIEKE EN DOELGERICHTE OPLEIDINGEN

De opleiding voor leerkrachten van het basisonderwijs spitst zich toe op de preventie van ongevallen bij verplaatsingen van jonge voetgangers. Ze wordt aangeboden in het Nederlands en in het Frans en duurt een halve dag. De vorming werd reeds tweemaal gegeven, in november 2009 en 2010.

De opleiding heeft tot doel leerkrachten vertrouwd te maken met een materie die

niet of nauwelijks belicht werd in hun basisopleiding of bijscholingen. Kinderen aanleren zich veilig te verplaatsen in het verkeer is immers van levensbelang en even belangrijk voor kinderen als leren lezen, rekenen, schrijven, zwemmen of gezond eten. Een kind dat zich veilig in het verkeer kan verplaatsen, wordt zelfstandiger en neemt op een verantwoorde manier deel aan het verkeer.

Aan de hand van praktische oefeningen (voorbereiding van lessenreeksen

met behulp van didactisch materiaal zoals posters en handboeken) krijgen de deelnemers informatie over de vaardigheden en de beperkingen van kinderen in het verkeer en worden er ook goede praktijkvoorbeelden belicht.

De opleiding voor leerkrachten van het secundair onderwijs is gericht tot leerkrachten van de tweede en derde graad van het middelbaar onderwijs die geïnteresseerd zijn in verkeersveiligheid en



mobiliteit. De vorming schenkt vooral aandacht aan risicogedrag van jongeren in het verkeer (rijden onder invloed van drugs, niet naleven van de snelheidsbeperkingen, niet dragen van de gordel, gebruik van gsm of mp3, negeren van rood licht). Deze vorming neemt een halve dag in beslag en vond voor het eerst plaats op 17 november 2010.

De opleiding wil leerkrachten vertrouwd maken met een materie die niet behandeld werd in hun initiële of voortgezette vorming. Jongeren aanleren zich voorzichtig in het verkeer te begeven maakt deel uit van de preventie van risico's die eigen zijn aan de adolescentie, zoals seksuele risico's of verslavingen. Een jongere die zich veilig leert te gedragen in het verkeer wordt autonoom, geeft

blijk van burgerzin en neemt op een actieve manier deel aan het verkeer.

Er wordt algemene informatie aangeboden over de risico's die jongeren nemen in het verkeer, naast praktische oefeningen (voorbereiden van lessen met aandacht voor het transversale karakter van verkeers- en mobiliteitseducatie, waarbij gebruik gemaakt wordt van didactisch materiaal zoals posters, handboeken, dvd, ...).

OPLEIDING ZEER POSITIEF BEOORDEELD

De vormingen zijn gericht tot alle leerkrachten van lagere en secundaire scholen uit het Brussels Gewest, waaronder de scholen die toegetreden zijn tot de schoolvervoerplannen (SVP) en zich in dat kader wensen bij te scholen.

Wij hebben een evaluatie verricht van de vorming voor lagere scholen vorig jaar en dit jaar, en ook de vorming voor secundaire scholen dit jaar.

Wij stellen vast dat de vorming voor leerkrachten van het secundair onderwijs iets minder bijval kent.

De evaluatie van de vorming voor leerkrachten van lagere en middelbare scholen is positief. Wij stellen vast dat ze beantwoordt aan een behoefte bij het onderwijzend personeel. In vergelijking

tot 2009 is het aantal deelnemers aan de vorming lagere school aan Franstalige kant gestegen (met 6 personen).

De leerkrachten vinden de vorming doorgaans interessant, concreet en praktisch. Zij stellen het didactisch materiaal en de methodologie bijzonder op prijs.

Om tegemoet te komen aan het gebrek aan vormingen rond verkeersopvoeding in de Franse Gemeenschap (verkeersveiligheid staat immers niet in de eindtermen) en rekening houdend met de toenemende vraag vanwege de Vlaamse Gemeenschap in het Brussels Gewest, lijkt het geen twijfel dat de cel Verkeersveiligheid van Mobiel Brussel deze vormingen volgend schooljaar nog zal aanbieden.

Info & contact
Maryam Kechiche, attachee
Ministerie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest
Mobiel Brussel (BUV) - Directie Strategie
Cel Verkeersveiligheid
sensibilisering en educatie
Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel
Tel: 02 204 10 15
Fax: 02 204 15 10



22 SEPTEMBER 2010

“ NAAR SCHOOL / NAAR HET WERK ,” ZONDER AUTO!

Sinds 2008 ijvert Mobiel Brussel in het kader van de Europese Week van Vervoering, met de steun van de actoren inzake duurzame mobiliteit in onze hoofdstad, voor een wijziging in de verplaatsingsgewoontes in de Brusselse bedrijven en scholen die een vervoerplan opstellen.

De derde editie van het door Mobiel Brussel georganiseerde «Naar school / naar het werk - zonder auto!» op 22 september 2010 bracht 45 bedrijven en 40 scholen in actie. Zo bereikte men 100.000 mensen en werden tonnen CO₂ uitgespaard!

Er kwamen heel wat verschillende initiatieven tot stand om personeel, leerlingen en zelfs hun ouders aan te zetten om alternatieven voor de auto te testen.

**WANDELEN, FIETSEN, OPENBAAR
VERVOER, CARPOOLEN, TELESWERK,
EN HET GEBRUIK VAN TELECENTRA
WAREN DE ALTERNATIEVEN DIE
GEPROMOOT WERDEN.**

ENKELE INITIATIEVEN VAN BEDRIJVEN ...

De **Groupe P&V** nam voor het eerst deel, maar vloog er meteen stevig in! De parkings van beide gebouwen aan de Koningsstraat bleven gesloten. Enkel personen met beperkte mobiliteit, carpoolers en tweewielers werden binnengelaten. Ook de directieleden lieten hun wagen thuis. Enkele dagen voor 22 september werd er een informatiestand opgebouwd met allerlei actoren die actief zijn rond mobiliteit. Er werd ook een grootschalige campagne op het getouw gezet met affiches en communicatie via het intranet. Iedereen die per fiets of te voet kwam, kreeg een ontbijt aangeboden en kreeg als aankomsttijd in het prikstelsysteem 7.30 uur. *Info op www.mobielbrussel.irisnet.be > Professionelen en scholen > Bedrijfsvervoerplan*

De **Groep Dexia** deed voor de derde keer op rij mee. Dexia Bank bood tijdens de werkuren een ontbijt aan voor alle personeelsleden die naar het werk kwamen op een andere manier dan alleen in de wagen (3.920 werknemers, zijnde 77 %) en organiseerde een tombola, een tentoonstelling met elektrische en vouwfietsen, waarvan sommige getest konden worden, en een colloquium «fiets en bedrijf» met CIEM en Mobimix. Twee bedienden konden het fietsen testen in goede omstandigheden qua veiligheid en comfort, dankzij de gratis opleiding aangeboden door Pro Velo. Tot slot kregen 15 personen een gratis abonnement voor een week op het fietssysteem Villo!

In **Dexia Insurance Belgium** kreeg het personeel dat anders naar het werk kwam dan alleen in de auto, 's middags pannenkoeken. Er werden tevens 'mobility packs' en 3 railpassen verloot.

Vivaqua deelde geschenkpakketten uit die aangepast waren aan de verplaatsingswijze waarvoor het personeel op 22 september opteerde. Tijdens het fietsatelier dat CyCLO organiseerde, werd het boekje «Vivaqua'lteitscontrole van de fiets» uitgedeeld over veilig fietsen, met tips en een checklist om de gegevens van je fiets in te noteren, wat nuttig kan zijn bij diefstal. De bedienden konden ook Villo! testen.

Bij de **ONE** (Office de la Naissance et de l'Enfance) werd er in de voormiddag een fietstocht gemaakt met Villo! en werden ervaringen uitgewisseld over fietsen en carpoolen. Ook Carpoolplaza droeg zijn steentje bij tot het evenement.

Bij **Cofely Services** werd het personeel met bedrijfswagen aangemoedigd om de banden van hun voertuig te laten nakijken en oppompen indien nodig: een goede gewoonte om het brandstofverbruik en dus de CO₂-uitstoot te beperken. Bovendien kreeg het personeel een ontbijt alvorens een Villo!-tocht aan te vatten. Aangezien ecologie er een bekommernis van iedereen is, was zelfs de directeur van de partij.

... EN IN DE SCHOLEN

In de **school Aurore te Evere** was 22 september de apotheose van een heel jaar werken aan het schoolvervoerplan. Bij de inhuldiging van de fietsstalling werd de fietsersrij gestart en werd de aandacht in het bijzonder gevestigd op



de kiss&ride zone. En alle kinderen werkten mee aan de totempaal die in het teken van de mobiliteit staat aan de school, om voorbijgangers te wijzen op de aanwezigheid van een school.

Het **Angelusinstituut in Sint-Lambrechts-Woluwe** mikte voor haar eerste deelname aan de actie op een grote fietsdag. Ter voorbereiding nodigden ze de 'Ateliers de la rue Voot' uit op hun 'Kippenfeest' (een jaarlijkse ontmoeting met de ouders aan het begin van het schooljaar met kip-aan-'t-spit) op zaterdag 18 september. Zo konden alle ouders en kinderen hun fiets laten controleren, kregen ze een bel of lichtje indien ze dat nog niet hadden en werden ze aangemoedigd om op 22 september met



Totem voor verkeersveiligheid in de school Aurore



Ingebruikname van een fietsparking in de school Maria Boodschap



Ingebruikname van een fietsparking in de school

de fiets te komen. Deze actie wierp haar vruchten af: op 22 september kwam 44 % van de leerlingen met de fiets naar school. Zelfs kinderen die anders te voet of met openbaar vervoer komen, namen die dag de fiets!

De **Brusselse school Cateau-Aurore** nodigde voor de derde editie van de actie «Naar school / naar het werk zonder auto» alle deelnemende ouders uit voor een ontbijt. Een gezellig moment dat de inzet van de school en de ouders voor een betere mobiliteit en veiligheid voor iedereen kracht bijzet.

De **Maria Boodschap Basisschool** in Brussel is een fietsvriendelijke school: 38 % van de leerlingen komt dagelijks met de fiets naar school. Toch ontbrak het nog aan een aangepaste fietsparking. Tijdens de Week van Vervoering werd de nieuwe fietsstalling feestelijk ingehuldigd en organiseerde de school een heuse ruilbeurs. 22 september was de apotheose van al deze activiteiten, waarbij de kinderen beloond werden voor hun inspanningen een jaar lang!

Het **Athénée Royal van Ganshoren** nam ook dit jaar deel aan de hele Week van Vervoering. Na de rally Brussel-Europa, een ontdekkingstocht op van het netwerk van de MIVB en een grote fietsuitstap namen alle leerlingen van het middelbaar hun mobiliteit onder de loep en werden ze aangemoedigd om te voet of per fiets te komen of het openbaar vervoer te nemen.

Basisschool Floralia in Sint-Lambrechts-Woluwe deed de Week van Vervoering alle eer aan! De hele week stonden de lessen in het teken van de verkeersveiligheid. In de klassen werd naast de theorie ook geknutseld rond het thema. Op 22 september werd de refter van de school omgetoverd tot een tentoonstellingsruimte. De ouders werden niet alleen uitgenodigd om hun kinderen anders dan met de auto te brengen, maar ook om naar de tentoonstelling te komen kijken.

DE PARTNERS VAN HET INITIATIEF IN ACTIE

De Brusselse vervoersmaatschappijen zijn partners van de actie. De MIVB bood 4.000 'try-pass' aan, de NMBS 1.800 reisbiljetten, De Lijn 1.000 dagpassen en de TEC Waals-Brabant 200 gratis dagtickets. Zo konden de automobilisten uit de bedrijven en de leerlingen en ouders van de deelnemende scholen deze diensten gratis testen. Villo! was ook van de partij en deelde 1.000 weekabonnementen uit.

Andere partners, zoals Pro Velo, CyCLO, 'Ateliers de la rue Voot' en Carpoolplaza, boden ook hun diensten aan. Leefmilieu Brussel berekende de impact van de actie op de mobiliteit: van de deelnemende automobilisten heeft 79 % een duurzame vervoerswijze getest! Bovendien verdubbelde het fietsgebruik nagenoeg, met 9 % fietsers op 22 september 2010 tegenover 5 % gewoonlijk.



Ieder organisme organiseerde zijn eigen dag «Naar school / naar het werk zonder auto» en kreeg daarbij de steun van Mobiel Brussel. Om hun sensibiliseringscampagnes te ondersteunen werd er materiaal ter beschikking gesteld (affiches, kaarten met fietsroutes, voetgangerskaarten, fluo hesjes, ...).

Voorts stelde Mobiel Brussel de coördinator de bedrijven een online formulier ter beschikking voor de inschrijving van het personeel. Dit formulier werd door de meeste coördinatoren bijzonder op prijs gesteld, want zij vonden het een gebruiksvriendelijk hulpmiddel om de coördinatie van de actie te verlichten. Zo kregen de coördinatoren tevens een gedetailleerd beeld van hoe het personeel van plan was zich te verplaatsen die dag.

80 % van de deelnemers stelde de actie op prijs en vond het een goed tot uitstekend initiatief.

Delphine Bauchau, Christine Heine,
Sofie Walschap, Nadine Meyer
Mobiel Brussel

MET DE MEESTE BEDRIJVEN EN SCHOLEN DIE DIT JAAR DEELNAMEN, WERD REEDS EEN AFSpraak GEMAAKT VOOR VOLGEND JAAR. WAAROM NIET UW BEDRIJF OF UW SCHOOL IN 2011?

Aarzel niet. Mobiel Brussel is er om u te helpen en te steunen.

Voor bedrijven : Delphine Bauchau

Tel : 02.204.19.10 > dbauchau@mrbc.irisnet.be

Voor scholen :

Sofie Walschap (nl) Tel : 02 204 19 93

mail : walschap@mbhg.irisnet.be

Christine Heine (fr)

Tel : 02 204 19 23 mail : cheine@mrbc.irisnet.be

DE DEELNEMENDE BEDRIJVEN IN 2010 :

gemeentebestuur Anderlecht, AG Insurance, Allianz Belgium, Altran, Art & Build, Atos Worldline, Bank Degroof, Belgacom, BNP Paribas Fortis, Leefmilieu Brussel, Buro II & Archi I & Advisers, Clinique Sainte-Anne – Saint-Remi, Cliniques Universitaires Saint-Luc, Cofely Services, Europees Economisch en Sociaal Comité, OCMW Brussel, Dexia Bank, Dexia Insurance Belgium, Hotel Hilton Brussels, Electrabel, Elia, Facultés Universitaires Saint-Louis, Fonds voor Arbeidsongevallen, Groep P&V, Henkel Belgium, Ziekenhuizen Iris Zuid, Hotel Conrad Brussels, Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ONE, Rijksdienst voor Pensioenen, Rijksdienst voor Jaarlijkse Vakantie, Philips Belgium, Federale Politie, Randstad Belgium, FOD Justitie, Solvay, Gewestelijke Investeringsmaatschappij voor Brussel, MIVB, ULB, Nationaal Verbond van Socialistische Mutualiteiten, UZ Brussel, Vivaqua, Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen, VUB

DE DEELNEMENDE SCHOLEN IN 2010 :

Angelusinstituut, Athénée Royal de Ganshoren, Basisschool Sint-Pieterscollege, Basisschool Maria Boodschap, BSGO 't Plantzoentje, BSGO De Goudenregen, BSGO 't Overbeek, BSGO De Bron, Collège Saint-Hubert, De Bloeiende Kerselaar, Ecole Catteau-Aurore, Ecole La Source, Ecole N°3 de Forest, Ecole des Sept Bonniers, Ecole maternelle Dachsbeck, Ecole Saint-Henri, Ecole communale Les Bruyères, Ecole Aurore, Ecole de Verwinkel, Ecole Sainte-Marie, Ecole Européenne Bruxelles 2, Ecole 16, Ecole Van Helmont, Floralia, Hendrik Conscience, Hoofdstedelijk Atheneum Karel Buls, Institut Marius Renard, Institut de la Providence, KA Emanuel Hiel, Lycee Français Jean Monnet, Mariaschool, Maria Assumptalyceum, Maria Boodschaplyceum, Nightingale, Notre-Dame de la Sagesse, Parkschool, Saint-Joseph, Sint-Jozefschool, Sint-Albertusschool, Tivoli.

Een initiatief van

bruxellesmobilité
mobielbrussel

met medewerking van



POLLUTIEPIEKEN

“ OVERLEG TEN DIENSTE VAN DE OPERATIONALISERING ”

Sinds 2008 verplicht de Brusselse regelgeving gewestelijke en gemeentelijke overheden om in te grijpen bij pieken van luchtverontreiniging. De toepassing van de wettelijk bepaalde maatregelen gebeurt na overleg tussen de verschillende actoren: Gewest, gemeenten, politiezones, MIVB, ... In de praktijk is het echter niet eenvoudig. De Vereniging nam deel aan het overleg en laat in deze bijdrage de verschillende actoren aan het woord.

In uitvoering van de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit, organiseert het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 27 november 2008 tot bepaling van de dringende maatregelen om piekperiodes van luchtvervuiling door fijn stof en door stikstofdioxiden te voorkomen, een actieplan. Dit plan omvat een procedure voor informatieverstrekking en de uitvoering van dringende maatregelen om de overschrijding te voorkomen van concentraties stikstofdioxide (NO₂) en stofdeeltjes (PM₁₀) in de atmosfeer.

Het risico op een pollutiepiek doet zich vooral in de winter voor. Dit is voornamelijk te wijten aan de accumulatie van vervuilende stoffen uit de uitlaatgassen van voertuigen. Deze pieken zijn mogelijk van november tot maart, wanneer verschillende factoren de correcte verspreiding van de vervuiling in de lucht onmogelijk maken. De luchtkwaliteit daalt dan sterk en wordt schadelijk voor de gezondheid. De pieken hebben een variabele intensiteit en een duur van enkele uren tot enkele dagen. Ze kunnen gevaarlijk zijn voor onze gezondheid. Aangezien de pieken beïnvloed worden door de weersomstandigheden, kunnen ze 48 uur op voorhand voorspeld worden.



DRIE MEETNIVEAUS

Er zijn 3 interventiedrempels vastgelegd voor een pollutiepiek. Voor iedere drempel bestaan er specifieke maatregelen.

- **Drempel 1** : snelheidsbeperking op het gewestelijk grondgebied.
- **Drempel 2** : “alternerend rijden” vanaf middernacht, 24 uur lang. Dit betekent dat enkel wagens met een nummerplaat die eindigt op een even (of oneven, zie hieronder) cijfer in Brussel op de weg mogen. Gemotoriseerde tweewielers mogen wel allemaal rijden. Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton krijgen een verkeersverbod tussen 7 en 10 uur en tussen 17 en 20 uur (het systeem van alternerend rijden geldt niet voor vrachtwagens). Het vervoersaanbod van de MIVB wordt versterkt en de toegang is gratis.
- **Drempel 3** : Elk voertuig krijgt een rijverbod vanaf middernacht en gedurende 24 uur, met uitzondering van prioritaire voertuigen en het openbaar vervoer.

Het besluit bepaalt dat indien drempel 2 bereikt wordt, het systeem van alternerende nummerplaten (paar – onpaar) geldt. Wegbeheerders hebben de mogelijkheid opgenomen om afwijkingen toe te staan. Men schat dat drempel 2 eens in de 3 of 4 jaar bereikt wordt.





Niemand, ook niet de gemeenten, stelt de motivering van de ordonnantie, nl. de volksgezondheid, in vraag. Alle betrokkenen zijn het dan ook eens met het feit dat afwijkingen om te rijden tijdens een pollutiepiek van niveau 2 of 3 enkel in extreme noodgevallen toegestaan moeten worden en voorbehouden zijn voor gevallen van absolute maatschappelijke of economische noodzaak.

De aanpak van de pollutiepieken raakt de gemeenten op verschillende punten. Enerzijds zijn ze de eerste lijn om afwijkingsaanvragen te behandelen, anderzijds zullen de politiezones belast worden met de controles. Hun grondgebied zal eveneens geconfronteerd worden met gewijzigde verplaatsingsmodaliteiten.

Andere grote steden (zoals Parijs) hebben eveneens een systeem ontwikkeld voor verkeersbeperking bij pollutiepieken, vergelijkbaar met de procedures ontwikkeld in ons Gewest. Het Brusselse systeem voegt echter de mogelijkheid toe om af te wijken van het rijverbod om dwingende redenen (bijvoorbeeld om gezondheidsredenen). Een pollutiepiek in de winter kan immers voorvallen op eender welk ogenblik in de risicoperiode gedekt door het besluit (van 1 november tot 31 maart) en de termijnen voor de detectie van pieken en informatieverstrekking aan de bevolking zijn

zeer kort (48 uur). Hierdoor zou het beheer van de afwijkingsaanvragen en de toepassing van politiecontroles zeer complex kunnen zijn, behalve indien automobilisten hun voorzorgen nemen en een afwijkingaanvraag indienen bij aanvang van de risicoperiode.

ROL VAN DE GEMEENTEN

De gemeenten spelen een rol op 3 niveaus :

- de afwijkingen
- de controles
- de modale verschuiving

De afwijkingen veronderstellen een zeer hoog reactievermogen van de gemeenten binnen een zeer kort tijdsbestek, eventueel zelfs in een weekend of op een feestdag. Er is een terechte vrees dat weinig mensen of bedrijven zich bij hun gemeente zullen aandienen vóór het afkondigen van een pollutiepiek. Vandaar het belang om de mensen aan te sporen om afwijkingsaanvragen in te dienen bij aanvang van het risicoseizoen. Verder moet men ook definiëren aan wie de toelatingen afgeleverd kunnen worden, volgens welke modaliteiten en criteria.

De controles werpen de vraag op van de omvang van de operatie ten opzichte van

de politiecapaciteit en de prioriteit die hieraan gegeven dient te worden. Verder stelt zich ook de vraag hoe verboden voertuigen de toegang ontzegd zal worden tot het Gewest. De informatieverstrekking aan iedereen die zich naar Brussel kan verplaatsen en die dus op de hoogte gebracht moet worden over de dringende maatregel, is eveneens een gegeven waarmee men rekening dient te houden, zowel bij de aanvraag van afwijkingen (aan welke gemeente moet een aanvraag van iemand die niet in Brussel woont trouwens geadresseerd worden?) als voor de toegangscontroles tot de stad.

Tot slot zal bij een rijverbod voor een deel van het wagenpark in Brussel, bij een pollutiepiek van niveau 2, de capaciteit van de andere transportmiddelen op de proef gesteld worden.

Het besluit bepaalt ook dat het systeem na 3 jaar geëvalueerd zal worden, dus na het einde van de winter 2010-2011.

De Vereniging speelt een rol als bemiddelaar en brengt sinds oktober de kabinetten belast met leefmilieu en mobiliteit, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, gemeenten, politiezones en mobiliteitsactoren (o.m. MIVB) rond de tafel.

POLLUTIE, EEN DOODSOORZAAK

Schatting van de oversterfte in functie van de gemiddelde dagelijkse concentraties PM₁₀ (bron: WGO¹).

- Drempel 1 (71 tot 100 µg/m³):
geschatte toename van de sterftegraad: 1 tot 1 à 2,5%
- Drempel 2 (101 tot 200 µg/m³):
geschatte toename van de sterftegraad: 2,5 tot 7,5%
- Drempel 3 (>201 µg/m³):
geschatte toename van de sterftegraad: >7,5%

Recentere studies uitgevoerd in het kader van het Europese CAFE (Clean Air for Europe²) programma maken het mogelijk om, uitgaande van metingen van PM_{2.5} en de resultaten van modellen, de impact te meten van deze verontreiniging op de bevolking, het leefmilieu en de economie van de landen van de Europese Unie:

>> In Europa (EU 25) ramen studies het aantal vroegtijdige sterfgevallen (waaronder 680 kinderen) dat toe te schrijven is aan verontreiniging door fijne stofdeeltjes op 350.000. De blootstelling aan PM_{2.5} in de atmosfeer vermindert eveneens de statistische levensverwachting in de EU met 8,6 maanden;

>> In België wordt het statistische verlies van levensverwachting door blootstelling aan PM_{2.5} stofdeeltjes geraamd op 13,6 maanden. Voor het jaar 2000 komt dat neer op ongeveer 13.000 vroegtijdige sterfgevallen, waaronder 24 kinderen. 1.100 Brusselaars zouden hierdoor ieder jaar vroegtijdig sterven. België wordt bijzonder getroffen door vervuiling door stofdeeltjes. Het wegennet is immers zeer dicht, de verhouding dieselwagens in het verkeer is groot en, vooral, de zware industrie is verouderd. Verder zorgt de geografische en meteorologische situatie van België dat de stofdeeltjes van andere Europese landen of regio's hier geconcentreerd worden..

1/ WHO Air quality guidelines for particulate matter, ozone, nitrogen dioxide and sulfur dioxide, Global update 2005, World Health Organization, <http://www.who.int/phe/air/aqg2006execsum.pdf>

2/ Bron: CAFE: Clean Air for Europe <http://ec.europa.eu/environment/air/cafe/>



HET GEWEST: DE GEZONDHEID VAN DE BRUSSELAARS VOOR ALLES !

VSGB: Mevrouw Courtois, u bent adviseur Lucht en Mobiliteit op het kabinet van de Brusselse minister voor Leefmilieu. Kunt u ons uitleggen waarom een ordonnantie en actieplan broodnodig waren?

Marianne Courtois: “Iedere winter kende België problemen met de luchtkwaliteit. Die bleven niet zonder gevolgen voor onze gezondheid en ons leefmilieu [nvdr: zie kader “Pollutie, een doodsoorzaak”]. Om de gezondheid van de inwoners en werknemers te vrijwaren en om te voldoen aan de eisen van de Europese Unie, die een aantal dringende maatregelen oplegt bij pollutiepieken, heeft het Gewest een “pollutiepiek” plan uitgewerkt”.

In Brussel stoot het autoverkeer 70 % uit van de microdeeltjes en meer dan 50 % van de stikstofdioxiden. Daarom bevat dit plan voornamelijk maatregelen rond verkeersbeperking.

Omdat men zich bewust was van de moeilijkheden die gemeenten en politiezones ondervonden bij de uitvoering van het plan, heeft Leefmilieu Brussel besloten om samen te werken met de VSGB om te luisteren naar de problemen van gemeenten en politie. Dankzij de adviezen is het dispositief

voor de winter 2010-2011 geëvolueerd volgens drie belangrijke assen, die het werk van alle actoren moeten vereenvoudigen: informatieverstrekking, afwijkingen en controle.”

VSGB: Welke communicatiestrategie zal het Gewest hanteren?

Marianne Courtois: “Vanaf november zal Leefmilieu Brussel de bevolking, ondernemingen en federaties informeren over de dringende maatregelen die genomen zullen worden bij pieken, zodat ze zich hierop kunnen voorbereiden. Aan alle bedrijven die een verplaatsingsplan moeten opstellen, wordt aanbevolen om het beheer van de pollutiepieken op te nemen in hun actieplan. Vanaf het begin van de winter en tijdens de volledige winterperiode zullen ze ook het doel zijn van een dynamische communicatie via nieuwsbrieven, brieven en informatiesessies.

De bevolking zal in diezelfde periode geïnformeerd worden via een informatiecampagne, met onder meer de website www.pollutiepiek.be. Deze informatie zal versterkt worden de dag voor een piek dankzij specifieke communicatie door Leefmilieu Brussel (persbericht, website, artikels, enz.), de MIVB (website, geluidsberichten in de stations), Mobiris (informatieborden op wegen en tunnelingangen, radiobegeleiding) en

alle andere sleutelactoren in de Brusselse mobiliteit (Brussel Mobiliteit, Cambio, Carpoolplaza, enz.). De gemeenten worden ook uitgenodigd om deel te nemen aan de informatieverstrekking. Om werknemers en burgers te informeren worden communicatietools ter beschikking gesteld van bedrijven en gemeenten op de website www.pollutiepiek.be.”

VSGB: Het beheer van afwijkingsaanvragen staat centraal in de gesprekken tussen de betrokken partijen. Wat zijn de recentste ontwikkelingen?

Marianne Courtois: “Het Gewest legt momenteel, in samenwerking met de gemeenten, de laatste hand aan een elektronisch aanvraagformulier voor afwijkingen. Het formulier zal via IrisBOX online geplaatst worden. Parallel hiermee zullen de gemeenten eveneens een informaticaprogramma ontvangen voor de verwerking van de aanvragen. Zo zullen ze de afwijking automatisch kunnen opstellen. We moeten wel opmerken dat, vanwege de gezondheidsrisico's, de criteria voor toekenning van afwijkingen zeer strikt zijn.

We herhalen eveneens dat bij een pollutiepiek van drempel 2, één voertuig op twee de mogelijkheid behoudt om zich te verplaatsen en dat de MIVB gratis zal zijn en zijn aanbod zal versterken (uitbreiding van het piek uur).



Automobilisten die geen afwijking ontvangen, zullen dan ook alternatieven vinden voor het gebruik van de wagen. Verder wordt aan bedrijven gevraagd om de verplaatsingen van hun werknemers op piekdagen te rationaliseren door thuiswerk, carpooling, het gebruik van het openbaar vervoer, enz. aan te moedigen.”

VSGB: Hoe verlopen de contacten met de politiezones rond controle en sancties?

Marianne Courtois: “De toepassing van drempel 1 (snelheidsbeperking) stelt niet langer problemen voor de politiezones. De toepassing van drempel 2 (één wagen op twee verboden) heeft zich nog niet voorgedaan. Momenteel worden er regelmatig overlegvergaderingen georganiseerd tussen de politiezones en het Gewest om zich optimaal op deze situatie voor te bereiden. We moeten wel opmerken dat er voor de eerste toepassing van drempel 2 beslist is om niet te sanctioneren. De politie, aanwezig op het terrein, zal dus een ontrappende en informerende rol spelen bij autobestuurders. De uitvoeringsmodaliteiten van de controles worden overgelaten aan de appreciatie van de politiezones.

In 2011 zal er een grondige evaluatie van het “pollutatiepiek”-plan plaatsvinden. Op basis van alle opmerkingen van de verschillende actoren is het Gewest reeds bezig met de voorbereidingen van die evaluatie.”

DIRCO EN DE POLITIEZONES: VOOR OPTIMALE COÖRDINATIE OP HET TERREIN

VSGB: Mijnheer Deveaux, wat is uw rol als Directeur Coördinator van de federale politie van Brussel in het beheer van de pollutiepieken?

Jacques Deveaux: “De organisatie van de politieacties bij pollutiepieken is vrij complex in het Brussels Gewest. Er moet immers, binnen de onderdelen van het politielandschap van de hoofdstad en die tussenkomen in het proces, coördinatie zijn tussen de 6 Politiezones (Lokale Politie) alsook de Wegenpolitie van Brabant (Federale Politie). Om het operationeel dispositief uit te werken en een gemeenschappelijke actie te definiëren in nauwe samenwerking met het parket werden een reeks voorbereidende vergaderingen georganiseerd op initiatief van de Directeur Coördinator van de Brusselse Federale Politie. Bij deze ontmoetingen werden tal van moeilijkheden met betrekking tot het repressieve aspect van de politieactie aangekaart.

Niettemin was er een perfecte samenwerking tussen de politieagenten van de hoofdstad bij de uitvoering van 7 «Pic Pol» operaties, waarvan de eerste plaatsvond op 15 maart 2007 en de laatste op 7 februari 2010. Deze operaties worden tot op heden gevoerd op basis van algemene regels van de wegcode en hadden enkel betrekking op pollutiepieken van niveau 1.

Verschillende aanpassingen van de bestaande teksten zijn nog nodig om de volgende Pic Pol operaties goed te laten verlopen, met name op niveau 2 en 3, en dit op basis van specifieke wetteksten en niet langer op basis van de wegcode. Een multidisciplinaire denkgroep vergaert regelmatig daaromtrent.”

GEMEENTEN OP DE EERSTE RIJ

VSGB: Mevrouw Dumortier, welke maatregelen heeft u ingevoerd als verantwoordelijke voor het dossier “pollutatiepiek” van de gemeente Sint-Gillis?

Marie Dumortier: “Sint-Gillis heeft zijn acties toegespitst op sensibilisering. De belangrijke bedrijven die in de gemeente gevestigd zijn, hebben de nodige informatie ontvangen zodat ze vooraf hun mobiliteit kunnen organiseren en de moeilijkheden kunnen inperken bij drempels 2 en 3. De bedrijven die vallen binnen de criteria om een afwijking te ontvangen, zijn hiervan op de hoogte gebracht en de afwijkingen voor 2009-2010 zijn afgeleverd. Een carpoolsysteem is binnen het gemeentebestuur ingevoerd voor de gemeenteambtenaren die het openbaar vervoer niet gebruiken.

De dienst die de afwijkingen beheert, vreest uiteraard een grote toestroom van het publiek in een korte tijdsperiode (48 uur) en stelt zich vragen over de controle-moeilijkheden waarmee de



politiediensten geconfronteerd zullen worden.”

VSGB: Mijnheer De Vadder, u bent mobiliteitsadviseur in Etterbeek. Waarom stond uw gemeente sceptisch tegenover de toepasbaarheid van het besluit?

Vincent De Vadder: “We spreken hier enkel over een deel van het besluit, namelijk de rijverboden die 24 uur op voorhand worden aangekondigd. Binnen deze termijn is het onmogelijk om een efficiënte politiecontrole te organiseren en om rekening te houden met de reële problemen waarmee mensen geconfronteerd kunnen worden. De gewestelijke omzendbrieven rond dit besluit bevatten momenteel te restrictieve regels, zeer ver van wat men doet bij de traditionele autoloze dag. Niet alle autobestuurders zijn immers egoïstische boosaardige vervuilers. Deze radicale beperkingen vormen dus een verkeerd antwoord op de onmogelijkheid om een correcte procedure en controle te verzekeren van de afwijkingsaanvragen binnen een termijn van één kalenderdag.

Daarbij komt nog dat het schadelijke effect van de fijne stofdeeltjes voor de volksgezondheid vooral afkomstig is uit de dagelijkse verontreiniging en veel minder uit de zeldzame pieken waarvoor de maatregel bedoeld is. Structurele maatregelen tegen dieselwagens en vervuilende stoffen houden dus meer

steek dan een totaal rijverbod een dag per jaar. Het college heeft dan ook de regering uitgenodigd om uit het kader van het bestaande besluit te stappen en nieuwe maatregelen te nemen die het ontstaan van pollutiepieken voorkomen en structureel tegengaan. We vragen eveneens om de federale overheid te betrekken bij het overleg en om de nodige budgetten vrij te maken voor de invoering van rationele en efficiënte maatregelen.

In afwachting, gelet op het behoud van het besluit en de omzendbrieven die hieruit voortvloeien, heeft het college van Etterbeek beslist om een aantal nuttige maatregelen te treffen om de informatie- en afwijkingsaanvragen te beheren in deze korte tijdspanne. Aangezien we niet beschikken over de nodige menselijke of materiële middelen om een controle uit te voeren binnen 24 uur, zal de procedure uitgaan van de burgerzin van de aanvrager.”

De eerste ontmoetingen die in de gebouwen van de Vereniging georganiseerd werden, hebben eind 2009 geleid tot een voorstel van gezamenlijke procedure voor het beheer van de afwijkingsaanvragen in de 19 gemeenten. Het Gewest heeft dit voorstel vertaald in de ministeriële omzendbrief “Afwijkingen op dringende maatregelen in geval van pollutiepiek”, die op 1 december 2009 verzonden werd naar de 19 burgemeesters.

Deze omzendbrief herhaalde de principes van de ordonnantie en het besluit en bevatte aanvullende informatie. Hij bevatte tevens de lijst van voertuigen die zonder afwijking mochten rijden, ongeacht het nummer van hun nummerplaat, of de strikte modaliteiten voor de afwijkingsaanvragen door bedrijven of particulieren. Dit eerste overleg en streven naar consensus wordt in 2010 voortgezet, om de procedures eventueel verder te verbeteren, om nog efficiënter en eenvoudiger te werk te kunnen gaan. Deze nieuwe ontmoetingen, waarbij de Vereniging haar ervaring zal blijven bijdragen, moeten ook praktische en technische pistes opleveren voor het Gewest om de wetteksten eventueel te herzien. Van hun kant organiseren de politiezones specifieke ontmoetingen rond controles en sancties, in samenwerking met de gewestelijke besturen en de desbetreffende ministeriële kabinetten.

Reacties verzameld door
Jean-Michel Reniers &
Philippe Delvaux, Adviseurs
Vereniging van de Stad en
de Gemeenten van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest
www.avcb-vsgb.be

“ DE VEILIGHEID VAN DE FIETSERS BEVORDEREN ? JA, MAAR MET STIJL ! ”

Gracq – Les Cyclistes Quotidiens hebben het genoeg en hun nieuwe held voor te stellen: Raph Ancel! Ontdek zijn avonturen op de gloednieuwe website www.raphancel.be



CAPSULES, WAAROM ?

De capsules kaderen in het project verkeersveiligheid dat Gracq met de steun van de Nationale Loterij opgezet heeft ter verbetering van de veiligheid van de fietsers. Door verantwoord gedrag te tonen in situaties waarmee fietsers dagelijks geconfronteerd worden, trachten de capsules een instrument te bieden voor sensibilisering en vorming, als 'kwantitatieve' aanvulling (ruime verspreiding) bij het 'kwalitatieve' (fiets-oefeningen in het verkeer) die Gracq sinds meer dan tien jaar aanbiedt. Hoewel ze in de eerste plaats gericht zijn tot fietsers, zijn ze ook nuttig voor andere weggebruikers, zodat iedereen zich veilig in het verkeer kan bewegen.



WIE IS RAPH ANCEL ?

Dertiger, automobilist die op een dag fietser wordt, een gewone ietwat naïeve man met buitengewone capaciteiten. Raph Ancel is een vrij gewoon personage met wie men zich gemakkelijk kan identificeren. Hij staat centraal in iedere capsule, zorgt voor een vleugje humor, wat ongetwijfeld helpt om alles te onthouden. Er ging ook veel aandacht naar de kwaliteit van de beelden. Het professionele team van Nudge Productions werd ervoor aangesproken. Het zijn echte pareltjes, 'Les Aventures de l'homme éco-mobile', 'Duel dans le SUL', 'L'angle de la mort' en 'Tournez manèges'!



MAKING OF

Om enkele minuten film op het witte doek te krijgen, is er vooraf heel wat werk geleverd. De eerste fase bestond erin de thema's te kiezen die aan bod zouden komen en dus het aantal capsules te bepalen. Daarna moesten die situaties in detail beschreven worden, in de vorm van scenario's. Dat gebeurde met de medewerking van vrijwillige fietsers en onder de supervisie van deskundigen van Gracq en het BIVV. Vervolgens kwam het opwindendste maar ook meest stresserende moment: het echte filmen! De decors kiezen, al het materiaal bijeenzoeken, alle vergunningen aanvragen, figuranten vinden, ... een intensieve voorbereiding voor vier niet minder intensieve dagen. Tot slot kwam het monteren (keuze van de beste shots, knippen en plakken) en het geluid (keuze van de geluiden, de muziek en de synchronisatie met de beelden), de toevoeging van animaties, het mixen en de bijwerking van kleuren en contrasten, ...



SPREAD THE NEWS !

Nu moeten de filmpjes nog bekeken worden. Daarvoor moest een communicatie-campagne op touw gezet worden. Centrale pijler daarvan is de gloednieuwe webstek www.raphancel.be. Er is natuurlijk ook aantrekkelijk promotiemateriaal: snap wraps en reflecterende stickers die op verschillende evenementen uitgedeeld worden, te beginnen met het Feest van het Leefmilieu op 6 juni in het Jubelpark, waar onze stand uitgerust was met een mini-bioscoop. Kijk regelmatig naar onze agenda. Maar vergeet vooral de capsules op onze website niet te bekijken en verstuur de link naar uw mailcontacten, uw sociale netwerken, website of blog en vertel erover aan vrienden en collega's.



Aurélië Neumann
GRACQ
aurelie.neumann@gracq.be

“ NIEUWS VAN HET FRONT VAN DE BEDRIJFSVERVOERPLANNEN ”



BEDRIJVEN KIEZEN STEEDS MEER VOOR DUURZAME MOBILITEIT

In het Brussels Gewest zijn de bedrijven die meer dan 200 personen tewerkstellen op eenzelfde site verplicht om bedrijfsvervoerplan op te stellen. Hierbij moet het bedrijf in een eerste fase een mobiliteitsdiagnose voor de site maken en in een tweede fase een actieplan opstellen. 230 bedrijven hebben ondertussen al zo'n actieplan ingediend voor hun site, goed voor meer dan 200.000 werknemers.

Uit de analyse van deze actieplannen blijkt dat de bedrijven steeds meer maatregelen nemen om een duurzame mobiliteit te stimuleren. Zo is er een sterke stijging van het aantal bedrijven met een multimodaal toegangsplan, een mobiliteitscoördinator, een carpooldatabank en dienstfietsen. Sinds de eerste fase van het vervoerplan zijn er dubbel zo veel bedrijven die het openbaar vervoer volledig vergoeden. Zo biedt 55% van de bedrijven nu een gratis treinabonnement aan.

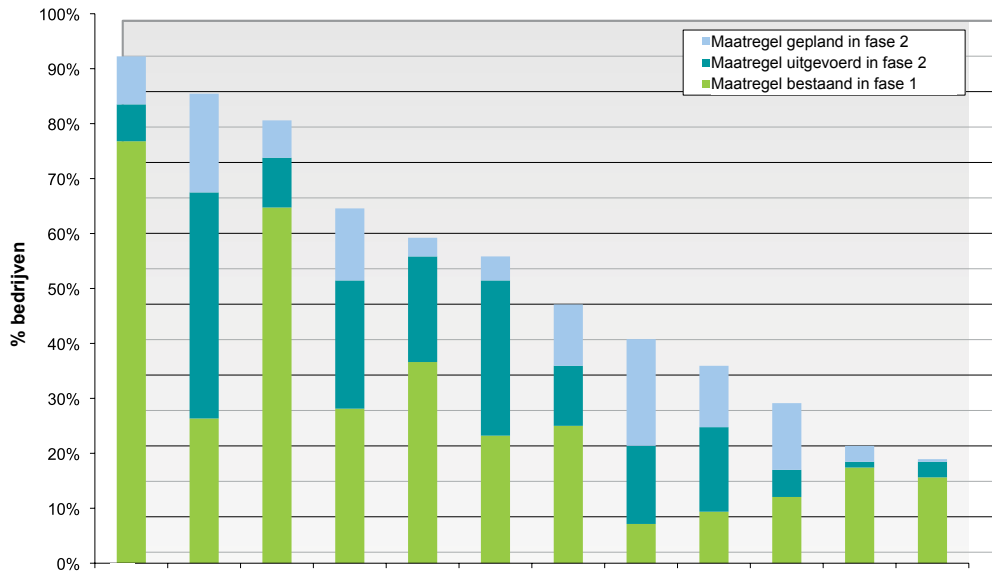
HOE GROTER, HOE MEER MOBILITEITSMANAGEMENT

De grootste bedrijven, met meer dan 2.000 werknemers, nemen in het algemeen meer maatregelen dan kleinere bedrijven. Dat geldt vooral voor de typische mobiliteitsmanagement-maatregelen, zoals het verstrekken van informatie, het aanstellen van een mobiliteitscoördinator, het organiseren van carpooling, het ter beschikking stellen van dienstfietsen, ... Verklaringen hiervoor zijn dat grotere bedrijven meer verplaatsingen genereren en dus ook sterker de noodzaak voelen om ze te beheren, en het feit dat het voor hen gemakkelijker is om daar human resources



voor vrij te maken en dat ze een schaalvoordeel opleveren. Andere maatregelen zijn dan weer relatief ongevoelig voor de grootte van de instelling: fietsvergoeding, fietsenstalling, douches/kleedkamers, telewerk of 'schone' auto's.

De ligging van het bedrijf beïnvloedt ook het actieplan. Bedrijven die niet zo goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer,



verstrekken vaker informatie over hun bereikbaarheid en over carpooling dan andere. Wat ook logisch is: de behoefte aan informatie is er groter. Daartegenover staat dat centraal gelegen bedrijven, waar het parkeren op de openbare weg meestal moeilijk en betalend is, vaker betalend parkeren invoeren voor hun werknemers.

Sommige sectoren zijn globaal gezien actiever op vlak van mobiliteitsmanagement dan andere. De bank- en verzekeringssector is bijvoorbeeld erg actief. Voor bepaalde maatregelen bestaan er dan weer grote verschillen. Zo zijn de Europese, de Brusselse en de gemeentelijke administraties sterk in het stimuleren van het fietsen, terwijl banken en ziekenhuizen meer aandacht besteden aan carpooling.

AMBITIEUZE DOELSTELLINGEN

De bedrijven die doelstellingen op vlak van modal-split hebben vooropgesteld (iets meer dan de helft van de bedrijven), kiezen duidelijk voor minder autoverkeer. Globaal gezien mikken ze op een daling van het aandeel van de auto met 8%. Is dat realistisch? De resultaten van de federale diagnose inzake woon-werkverkeer 2008 zijn alvast hoopgevend: die wijzen op een daling van het aandeel van de wagen met 4% tussen 2005 en 2008!

NIEUWE VERPLICHTINGEN

De uitvoering van de ordonnantie van 14 mei 2009 inzake de vervoerplannen moet het mogelijk maken om nog een tandje bij te steken. Die voorziet immers in een uitbreiding van de verplichting: het bedrijfsvervoerplan wordt verplicht vanaf 100 werknemers én er komen verschillende verplichte maatregelen. Een goede fietsenstalling, een multimodaal toegangsplan, informatie over het vervoerplan voor de werknemers, een noodplan bij vervuilingsspieken, ... hoort binnenkort allemaal tot het verplichte pakket. Een ontwerp van besluit is hiervoor in de maak. De bedoeling is om tegelijk het systeem te vereenvoudigen voor de ondernemingen door de opmaak van het vervoerplan gelijktijdig te laten verlopen met de

federale diagnose inzake woon-werkverkeer. Wij hopen u in de volgende editie van de Mobiliteitsgids de nieuwe procedure te kunnen voorstellen.

Sarah Hollander
Leefmilieu Brussel
sho@ibgebim.be



Het volledige rapport "Analyse van de fases 2 van de bedrijfsvervoerplannen – Stand van zaken van het mobiliteitsmanagement in de grote Brusselse bedrijven" kunt u downloaden op www.leefmilieubrussel.be > professionelen > mobiliteit > BVP in cijfers > fase 2.

<http://www.leefmilieubrussel.be/Templates/Professionnels/informer.aspx?id=3152&langtype=2067>

PARKEERRETRIBUTIES

(deel 1)

“ CONCESSIES BEHOUDEN, MAAR BEPERKT ”

Gemeenten kunnen parkeerbelastingen heffen, maar ze kunnen ook kiezen voor retributies en parkeerbeheer door middel van een concessie. Deze mogelijkheden zijn geëvolueerd, zowel op het vlak van rechtspraak als regelgeving. De keuze voor een concessiehouder (meestal een privéonderneming) wierp vragen op met betrekking tot het beheer van de openbare dienst (eventuele delegatie van de gemeentelijke bevoegdheid aan een privépersoon) en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (toegang tot gegevens van de DIV voor de concessiehouder). Het Grondwettelijk Hof heeft de wet geannuleerd die deze toegang mogelijk maakte. Het parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt momenteel gereorganiseerd op basis van de ordonantie van 22 januari 2009 tot oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap. Er wordt wel nog gewacht op de toepassingsbesluiten. Op termijn wenst het gewest dit systeem te harmoniseren en een gecentraliseerd gewestelijk beheer in te voeren.

Deze bijdrage bestaat uit twee delen: dit eerste deel bespreekt de evolutie van de problematiek met betrekking tot parkeerbelastingen en –retributies (de wet van 22 december 1965, de recente rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Cassatie). In een volgend nummer zal het tweede deel de ordonantie houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap bespreken.



ALGEMEEN KADER EN TOELICHTING

1. WETGEVING - TERUGBLIK

De voorbije jaren was er heel wat rechtspraak rond het gemeentelijk parkeerbeheer. Hoewel het hierna beschreven systeem zal evolueren, staan we even stil bij :

- de mechanismen van gemeentelijke belastingen en retributies ;
- l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 27 mai dernier qui a annulé certaines dispositions de la loi du 22 décembre 2008 modifiant la loi du 22 février 1965 permettant aux communes de lever des taxes et des redevances en la matière ;
- het arrest van het Grondwettelijk Hof van 27 mei 2010: dit arrest annuleert een aantal bepalingen van de wet van 22 december 2008 tot wijziging van de wet van 22 februari 1965 die gemeenten toelaat om parkeerbelastingen en -retributies te heffen ;
- de rechtspraak van het Hof van Cassatie van 29 mei 2009² met betrekking tot het parkeerbeheer door middel van een concessie (afwezigheid van delegatie van de gemeentelijke bevoegdheid en toegang tot de gegevens van de DIV)³ ;

1.1. De wet van 22 december 1965 machtigt gemeenten om parkeerretributies te innen⁴ :

« Wanneer de gemeenteraden reglementen inzake parkeren vaststellen overeenkomstig de wetgeving en de reglementen op de politie van het wegverkeer, dan kunnen zij, afgezien van de inrichting van zones voor het beperkt parkeren, «blauwe zones» genaamd, parkeerretributies instellen op de motorvoertuigen »

Deze machtiging is absoluut vereist om gemeentelijke retributiereglementen een wettelijke grond te geven⁵.

1.2. De wet van 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer⁶ stelt dat gemeenten kunnen kiezen voor belastingen of retributies.

1.3. De wet van 22 december 2008⁷ (art. 14, 15, 16) heeft die van 1965 gewijzigd :

- Artikel 1 (art. 14 van de wet van 2008): : « Wanneer de gemeenteraden, (...) reglementen inzake het parkeren vaststellen (...), kunnen zij parkeerretributies of -belastingen instellen of parkeergelden bepalen in het kader van concessies of beheersovereenkomsten inzake het parkeren op de openbare weg. » » ;
- Artikel 15 «Gemeenten, concessiehouders en autonome gemeentebedrijven zijn gemachtigd om de identiteit van de

SCHETS VAN DE JURIDISCHE SITUATIE

De wet van 22 december 1965 machtigt gemeenten om parkeerretributies te innen.

De wet van 20 juli 2005 machtigt lokale overheden om te kiezen voor belastingen of retributies inzake parkeren ;

De wet van 22 december 2008 (geannuleerd door het Arrest van het Grondwettelijk Hof van 27 mei 2010) bevatte de volgende bepalingen :

- de mogelijkheid om belastingen of retributies op te leggen ;
- de “interne” exploitatie van het parkeren of via een concessie of autonome regie ;
- de gemeente en de externe exploitant kunnen de identiteit opvragen van de houder van de plaat ;
- de retributie wordt betaald door de houder van de nummerplaat van het voertuig.

Op het vlak van bevoegdheidsverdeling valt de algemene bestuurlijke politie onder de bevoegdheid van de federale Staat.

Het gewest is bevoegd voor de organieke wetgeving van de gemeenten en inzake wegen. De aanvullende reglementen die de gemeenteraad aanneemt, passen de reglementering aan de lokale eigenheden aan. Deze aanvullende reglementen bevatten geen regels van algemene politie.

De bepalingen van de wet van 2008 hebben betrekking op de aanvullende reglementen en vallen bijgevolg niet onder de bevoegdheid van de federale wetgever, maar van het gewest.

De wet wordt toegepast in de versie van vóór 2008 en de gemeenten blijven, tot de goedkeuring van het gewestelijk parkeerbeleidplan, bevoegd om belastingen of retributies te heffen inzake parkeren.

De gemeente die een deel van de weg aanbiedt voor parkeerdoeleinden, exploiteert een openbare dienst. Ze heeft de vrijheid om deze te exploiteren op de wijze die haar het meest gepast lijkt. Dit omvat de bevoegdheid om een beheersovereenkomst af te sluiten met een privéonderneming. Op die manier delegeert de lokale overheid haar eigen bevoegdheid niet, maar oefent ze die op de meest gepaste manier uit. De concessiehouders hebben geen rechtstreekse toegang tot de gegevens van de DIV, maar versturen hun vaststellingen naar de gemeenten, die op hun beurt de identiteit van de kentekenhouder opvragen.

1/ Zie antwoord van minister Brigitte GROUWELS op schriftelijke vraag nr. 302, Parlement van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2/ B.S., 30 januari 2009, pg. 7287.

3/ Grondwettelijk Hof, 29 juli 2010, nr. 89/2010, B.S., 20 augustus 2010, pg. 54358.

4/ B.S., 23 maart 1965.

5/ Artikel 37 van de wet van 7 februari 2003 heeft artikel 1 van de wet van 1965 vervangen, B.S., 25 februari 2003, pg. 8989.

6/ B.S., 11 augustus 2005, pg. 34722.

7/ B.S., 29 december 2008, pg. 68722.



houder van de nummerplaat op te vragen bij de overheid die belast is met de inschrijving van de voertuigen in overeenstemming met de wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer » ;

- Artikel 16 « *De retributie wordt ten laste gelegd van de houder van de nummerplaat van het voertuig.* ».

Het doel van de wetwijziging van 2008 was een wettelijke oplossing te vinden zodat concessiehouders onbetaalde parkeerretributies konden innen zonder het gemeentelijke parkeerbeheer te belemmeren⁸. Verschillende vonnissen hadden bevestigd dat de concessiehouder niet gemachtigd was om gegevens op te vragen bij de DIV. Bijgevolg kon de concessiehouder de persoon die de retributie verschuldigd was, niet in gebreke stellen. De wetgever wilde dan ook komaf maken met deze moeilijkheid voor privébedrijven.

Tegen deze artikelen werd een beroep ingediend bij het Grondwettelijk Hof, wat leidde tot de annulering.

2. PARKEERBELASTING -RETRIBUTIE

2.1. De belasting

Gemeenten kunnen parkeerbelastingen heffen. Ze baseren zich hierbij op de gemeentelijke autonomie beschreven in artikel 41 en 162 van de Grondwet. Die bevoegdheid laat hen toe om alles

te regelen wat onder het gemeentelijk belang valt. Artikel 170 kent de bevoegdheid toe om belastingen te heffen.

Overeenkomstig artikel 117 van de Nieuwe Gemeentewet regelt de gemeenteraad in de praktijk alles wat onder het zogenaamde gemeentelijk belang valt, door belastingreglementen aan te nemen :

- Het parkeerbeheer gebeurt dus “intern”. De gemeente int de verschuldigde belasting bij de belastingplichtige die de openbare weg gebruikt⁹. De vaststellingen gebeuren in dit geval door gemeentepersoneel dat speciaal werd aangesteld ;
- Ingevolge artikel 136 van de Nieuwe Gemeentewet wordt de gemeentelovontvanger belast met de invordering van de belasting¹⁰ ;
- De belasting biedt een aantal voordelen : de gemeente is, bij het nastreven van het gemeentelijk belang, vrij om belastingen te heffen in vrijwel iedere materie¹¹.
- In tegenstelling tot de retributie vormt de belasting geenszins de tegenprestatie voor een dienst die de belastingplichtige ten individuele titel geniet¹² ;
- Er bestaat geen verplichting tot proportionaliteit tussen het bedrag van de belasting en de kostprijs voor de dienst¹³ ;

- De belastingplichtige, vrij aangeduid door de overheid, kan bij het college een klacht indienen tegen een gemeentebelasting¹⁴ ;
- Inzake belastingen beschikt de overheid bij de invordering over prerogatieven (onder meer het ‘privilège du préalable’ en de ambtshalve uitvoering) die bij retributies niet gelden¹⁵.

Een aantal gemeenten gebruiken dit mechanisme, met weinig problemen. We zullen dan ook vooral stilstaan bij de andere mogelijkheid, namelijk de inning van parkeerretributies via een private concessiehouder.

2.2. De retributie

Gemeenten hebben de mogelijkheid om retributies te innen als tegenprestatie voor het ter beschikking stellen van een deel van de weg voor parkeerdoeleinden¹⁶ :

- Bijgevolg is de aard van de relatie tussen de burger en de gemeentelijke overheid, de regie of de concessiehouder contractueel ;
- De geadmistriseerde doet vrijwillig beroep op een aangeboden dienst. De retributie voldoet aan de volgende essentiële karakteristieken¹⁷ : ze is verschuldigd als tegenprestatie voor een verleende dienst en de prijs is evenredig met de kost voor de dienstverlening ;



- De burger stemt in principe vrij in met de dienst¹⁸ ;
- Het stelsel - schijnbaar soepeler dan de belasting - wordt gecompenseerd door een vereiste die bij belastingen ontbreekt¹⁹, namelijk de noodzaak tot voorafgaande wettelijke machtiging voor de instelling van de retributi²⁰ ;
- Aangezien het een contract betreft (en niet een manifestatie van een unilaterale wil van de overheid om een belasting te heffen in het algemeen belang en om zijn opdrachten van openbare dienstverlening te vervullen, wat het karakter van openbare orde van de belasting rechtvaardigt), kan de gemeente geen gebruik maken van het 'privilege du préalable' ;
- De schuld bij niet-betaling van de retributie is van burgerlijke aard.

Wat het parkeren betreft, biedt het stelsel van retributies het aanzienlijke voordeel voor de gemeente dat het beheer uitbesteed kan worden, hetzij door de oprichting van een autonome regie, hetzij door een beheersovereenkomst.

De "externe beheerder" krijgt de volgende opdrachten :

- inning van de retributie voor het parkeren op de gemeenteweg voor rekening van de overheid ;
- vaststelling van overtredingen op het retributiereglement ;
- informatie inwinnen over de identiteit van de houder van de nummerplaat van het voertuig

Dit hele mechanisme werd in vraag gesteld ingevolge de annulering van de wet van 22 december 2008. Voorts is er ook de ordonnantie van 22 januari 2009 die het parkeren in Brussel reorganiseert. De parkeerhervorming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het toekomstig beheer met de hulp van het Parkeeragentschap zal in het volgende nummer behandeld worden.

3. DE WET VAN 2008 GEANNULEERD OMWILLE VAN EEN BEVOEGDHEIDSKWESTIE

Het Grondwettelijk Hof heeft de bepalingen geannuleerd van de wet van 2008 die de concessies en de toegang van de concessiehouders tot persoonsgegevens expliciet toeliet. Deze annulering kwam er vanwege de onbevoegdheid van de federale wetgever om een wet te maken over een gewestelijke aangelegenheid.

« De aanvullende verkeersreglementen die gemeenteraden kunnen aannemen conform artikel 2 van de gecoördineerde wetten op het wegverkeer van 16 maart 1968, beogen een aanpassing van de reglementen aan lokale of bijzondere omstandigheden en kunnen, door hun aard zelf, geen regels bevatten van algemene politie. Bijgevolg vallen ze onder de bevoegdheid van de gewesten en niet van de federale Staat. »

De wet van 1965 blijft volledig van toepassing, maar in de versie van vóór de wijziging van 2008.

Het Hof stelt de schending van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen vast²¹.

De bijzondere wet kent aan de gewesten de principebevoegdheid toe inzake organieke wetgeving van de gemeenten²². Het

8/ Parl. St., Kamer, 2008-2009, DOC 52-1608/001, pg. 16.

9/ De wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen, B.S., 31 december 1996.

10/ Artikel 136 van de Nieuwe Gemeentewet luidt als volgt: "De gemeenteontvanger wordt alleen en onder zijn verantwoordelijkheid belast met :

1° het houden van de boekhouding van de gemeente en het opstellen van de jaarrekeningen; 2° de invordering van de ontvangsten van de gemeente; 3° het innen van de regelmatige schuldvorderingen; 4° de heffing, in voorkomend geval door een gedwongen tenuitvoerlegging, van de gemeentebelastingen, met toepassing van de wet van 24 december 1996 betreffende de vestiging en de invordering van de provincie- en gemeentebelastingen (...)"

11/ Onder controle van de toezichhoudende overheid en indien deze bevoegdheid niet uitdrukkelijk is onttrokken aan de bevoegdheid van de gemeente.

12/ RvS, 9 maart 2009, nr. 191.206.

13/ Arbitragehof, 17 december 2003, nr.164/2003.

14/ Administratief beroep zoals beschreven in artikel 9 van de wet van 24 december 1996.

15/ De inkohiering van de fiscale schuld vormt een uitvoerbare titel ten opzichte van de belastingplichtige. De uitvoerbare titel voor de invordering van de retributie is een vonnis van hetzij de vrederechter, hetzij de rechtbank van eerste aanleg.

16/ Art.37 van de wet van 7 februari 2003, B.S., 25 februari 2003, pg. 8989.

17/ E. WILLEMART, "Gemeentelijke belastingen en retributies", Nieuwsbrief Brussel 2003-4, pg. 4.

18/ Luik, 13 september 2002, F.J.F., 2002/242, pg. 720.

19/ Inzake belastingen beschikt de gemeente over door de Grondwet toegewezen autonomie. Rekening houdend met enkele beperkingen neemt de gemeenteraad belastingreglementen aan die haar opportuun lijken. Dit geldt niet voor retributies.

20/ Voor een analyse van deze kwestie, zie E. WILLEMART, op.cit., pg. 8.

21/ Artikel 6, §1, VIII, lid 1, 1° en artikel 6, §4, 3° van de wet van 8 augustus 1980 worden ingeroepen.

22/ De bijzondere wet van 8 augustus 1980 op de institutionele hervormingen, gewijzigd door de bijzondere wet van 13 juli 2001, B.S., 3 augustus 2001, pg. 26636 (zie art. 6, §1er, VIII, lid 1, 1°).

23/ Art. 135, § 2 van de Nieuwe Gemeentewet: "De gemeenten hebben ook tot taak het voorzien, ten behoeve van de inwoners, in een goede politie, met name over de zindelijkheid, de gezondheid, de veiligheid en de rust op openbare wegen en plaatsen en in openbare gebouwen (...)"

Grondwettelijk Hof stelt het volgende :

« (...) de Grondwetgever en de bijzondere wetgever (...) hebben aan de gemeenschappen en de gewesten de volledige bevoegdheid toegekend tot het uitvaardigen van regels die eigen zijn aan de aan hen toegewezen aangelegenheden. Behoudens andersluidende bepalingen heeft de bijzondere wetgever het gehele beleid inzake de door hem toegewezen aangelegenheden aan de gemeenschappen en de gewesten overgedragen.

De vestiging en de invordering van gemeentebelastingen vallen onder de organisatie, de bevoegdheid en de werking van de gemeentelijke en provinciale instellingen. »



De organisatie en het beleid met betrekking tot de politie, inclusief artikel 135, § 2 van de Nieuwe Gemeentewet²³, vallen onder de bevoegdheid van de federale wetgever. De algemene reglementen die aangenomen worden op basis van de wet op het wegverkeer²⁴ vallen onder de regels van algemene politie (federale bevoegdheid).

De wet op het wegverkeer biedt daarentegen de mogelijkheid om aanvullende reglementen uit te vaardigen. De gemeenteraad neemt dan ook reglementen aan die op gemeentewegen gelden. Het Grondwettelijk Hof merkt op dat de aanvullende verkeersreglementen vanwege hun aard geen regels kunnen bevatten van algemene politie en dus vallen onder de bevoegdheid van de gewesten.

Over de aanvullende reglementen: zie "Katern van de Mobiliteitsgids" nr. 6, 2007 (beschikbaar op www.vsgb.be)

3.1. Gevolgen van de annulering – huidige toestand

De terugkeer naar de toestand vóór de wet van 2008 doet twee vragen rijzen, waarop het antwoord terug te vinden is in twee arresten van het Hof van Cassatie van 29 mei 2009, voorafgegaan door een overvloedige rechtspraak²⁵.

3.1.1. Kan de gemeente gebruik maken van een concessie om het parkeren te beheren?

Deze eerste vraag verwijst naar een eventuele delegatie van de gemeentelijke bevoegdheid, hetgeen onmogelijk zou zijn zonder wettekst, ten voordele van een concessiehouder.

De concessie van een openbare dienst (gemeentelijk) kan gebeuren op twee manieren: ofwel levert de overheid een dienst aan een privépersoon (domeinconcessie), ofwel kent de overheid aan een derde « de zorg toe om te voldoen aan een collectieve behoefte van de bevolking²⁶ ». De concessiehouder moet, in principe en onder toezicht van een overheid²⁷, een vergoeding innen die door de gebruikers verschuldigd is²⁸.

Het Grondwettelijk Hof herneemt het dispositief van een arrest van het Hof van Cassatie van 29 mei 2009 :

« Door aan een particulier een concessie te geven voor de materiële organisatie van het betaald parkeren en hem de controle toe te vertrouwen van het naleven van het parkeerreglement, delegeert de gemeente niet haar bevoegdheid aan een derde maar beheert zij een openbare dienst op de wijze die haar het meest geschikt lijkt ... Uit het feit zelf dat krachtens de voormelde wet van 22 februari 1965 de gemeenteraden gemachtigd zijn parkeerheffingen uit te voeren en dat concessies vereist zijn om deze heffingen effectief uit te voeren wanneer de gemeente hiertoe niet de nodige administratieve sterkte heeft, vloeit voort dat de concessionaris de opdracht moet kunnen krijgen de parkeerheffingen te innen en de opbrengst hiervan te ontvangen

voor rekening van de gemeente²⁹. »

Het beheer door middel van een concessie wordt niet fundamenteel in vraag gesteld³⁰, aangezien de gemeente haar bevoegdheid niet delegeert aan de externe beheerder. De lokale overheid baat enkel een toevertrouwde openbare dienst uit op de wijze die haar het meest gepast lijkt.

3.1.2. Mag de concessiehouder de identiteit van de houder van de nummerplaat nog opvragen³¹ ?

Artikel 15 van de wet van 2008 machtigde de concessiehouders uitdrukkelijk om de identiteit van de houder van de nummerplaat op te vragen bij de DIV. Op basis van artikel 16 van de wet diende dezelfde persoon het bedrag van de retributie te betalen.

Wat is de toestand na de annulering van deze bepalingen ?

Op dit punt verwijst het Grondwettelijk Hof naar een arrest van het Hof van Cassatie van 29 mei 2009³² :

« Artikel 10 van de wet van 11 april 1994 betreffende de openbaarheid van bestuur, zoals van toepassing vóór zijn opheffing bij wet van 7 maart 2007 belet niet dat een gemeente bestuursdocumenten ter beschikking stelt van een vennootschap in zoverre dat nodig is om die vennootschap toe te laten de openbare dienst te verlenen, waartoe zij zich in het kader van een concessie van openbare dienst verbonden heeft³³. »



Het cassatieberoep dat leidde tot het arrest van 29 mei 2009, werd ingediend tegen een vonnis van de vrederechter van Aalst van 26 juni 2007. Hij had niet enkel toegelaten dat de gemeente gegevens kon opvragen bij de DIV, maar vond ook dat de gemeente het recht had om deze gegevens mee te delen aan private concessiehouders die parkings uitbaten met het oog op de inning van retributies. Een clause in de beheersovereenkomst verplicht de onderneming echter om de persoonlijke gegevens uitsluitend te gebruiken voor « de uitbating van een publieke dienst toegekend voor de inning van gemeentelijke parkeerretributies. »

Bij gebrek aan een wettelijke bepaling die dit uitdrukkelijk toelaat, kan de concessiehouder geen directe toegang meer hebben tot de gegevens van de DIV. Bovendien weigert de DIV vanaf 1 januari 2011 iedere overdracht van gegevens aan derden buiten de overeenkomsten voor de mededeling van gegevens die afgesloten werden met uitdrukkelijke toelating van de commissie voor de bescherming van de private levenssfeer³⁵.

We kunnen besluiten dat het beheer door middel van een concessie niet volledig onmogelijk is geworden. De gemeente kan het parkeren nog steeds op deze manier uitbaten. Door de annulering van de bepalingen van de wet van 2008 en de terugkeer naar de oude versie lijkt het toepassingsveld van de concessie wel kleiner te worden. De

concessiehouder kan voortaan enkel :

- tovertredingen op de gemeentereglementen vaststellen ;
- de vaststellingen overmaken aan de gemeente, met de gegevens van de nummerplaat³⁶.

Zie ook

Modellen van belastingreglementen en retributiereglementen

Op www.vsgb.be > Publicaties > Modeldocumenten vindt u alle modellen van belastingreglementen en retributiereglementen met betrekking tot parkeren

Wet betr. de politie van het wegverkeer

Op www.vsgb.be > Publicaties > Gecoördineerde wetgeving vindt u de gecoördineerde versie van de wet betr. de politie van het wegverkeer gecoördineerd door het KB van 16 maart 1968 (de zogenaamde basiswet)

Op initiatief van het gewest zal het hieronder beschreven systeem in de toekomst geharmoniseerd worden. Wij zullen hier later op terugkomen.

Boryana Nikolova,
Adviseur, VSGB
Met de medewerking
van Hildegard Schmidt,
Hoofd van de Juridische Dienst,

24/ Wet van 16 maart 1968, B.S., 27 maart 1968. Een gecoördineerde versie van deze wet is beschikbaar op www.vsgb.be > publicaties > gecoördineerde wetgeving.

25/ Zie in het bijzonder: Vrederechter, Oostende, 22 januari 2008; Vrederechter, Aalst, 18 april 2007; Vrederechter, Aarlen, 14 mei 2004, niet gepubliceerd.

26/ V. SEPULCHRE, *Mémoire de la fiscalité locale et régionale*, 2009, Kluwer, pg. 49.

27/ Ingevolge artikel 232 van de Nieuwe Gemeentewet is de gemeenteraad het bevoegde orgaan binnen de gemeente om in te stemmen met de concessie.

28/ M. A. FLAMME, *Droit administratif*, Bruylant, Brussel, 1989, nr. 473.

29/ Cass., 29 mei 2009, C.08.0129.N/1 (Inforum nr. 239678).

30/ Bij wijze van voorbeeld: de Vlaamse Regering heeft het decreet van 9 juli 2010 goedgekeurd, B.S. 26 juli 2010, pg. 47689. Hierop komen we terug in een tweede deel van de studie.

31/ Voor een analyse van de situatie, zie H. SCHMIDT, "Parkeren, retributies en uitbesteden: niet zomaar!", *Nieuwsbrief Brussel*, 2008-2, pg. 7. Dit artikel is terug te vinden op www.vsgb.be > documenten, onder de titel "Controle van het betalend parkeren door een privéonderneming: probleem met de bescherming van de persoonlijke levenssfeer".

32/ Voor een analyse van dit arrest, zie H. SCHMIDT, "Het Hof van Cassatie maakt brandhout van het privacyexcuus om parkeerretributies niet te moeten betalen", www.vsgb.be > actua > 13/7/2009.

33/ Cass., 29 mei 2009, C.08.0130.N/4 (Inforum nr. 241448).

34/ De vrederechter besloot het volgende: de beheersovereenkomst bepaalt (...) dat de verweerders een lijst van de kentekenplaten overmaken aan de gemeente om de vereiste identificatie uit te voeren. (...) Dat de verweerders zich enkel bezighouden met de invordering van de bedragen onder leiding en toezicht van de stad en dat de medewerking van de stad vereist is voor de invordering, aangezien de gemeente als enige toegang kan krijgen tot de gegevens van de DIV. (...) Dat de stad Aalst gemachtigd is om aan de verweerders de identificatiegegevens mee te delen van de eigenaar van een voertuig die zijn opgevraagd bij de DIV om de invordering van de retributies mogelijk te maken."

35/ Zie "Stationnement dépenalisé : autorisation dorénavant nécessaire pour l'accès à la DIV", in www.uvcw.be > actualités > 19 nov. 2010.

36/ Zie D. LAGASSE, nota onder arrest Grondwettelijk Hof, 27 mei 2010, nr.59/2010, J.T., 2010, pg. 561.

EEN NIEUWE REEKS OVER DE VERKEERSWETGEVING

Het Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit heeft een nieuwe unieke reeks publicaties samengesteld die een ideale ondersteuning

BASISCURSUS VERKEERSREGLEMENT

In dit handboek wordt het verkeersreglement (het Koninklijk Besluit van 1 december 1975) besproken in al zijn facetten, waaronder de laatste ontwikkelingen. Volgende thema's worden een voor een behandeld volgens een logische en schematische opbouw: de basisbegrippen, de onderdelen van de openbare weg, de verkeerstekens, de bevoegde personen, de voorrangsregels, de snelheid en snelheidsbeperkingen, de rijbewegingen en manoeuvres, de zwakke weggebruikers, het gebruik van de lichten, de lading, stilstaan en parkeren, het gedrag bij een verkeersongeval.

Deze uitgave is geschikt voor iedereen die zijn verkeerskennis wenst op te frissen :

- politieambtenaren van het basiskader, interventiediensten, wijkwerking, enz. ;
- mobiliteitsambtenaren van de gemeenten, de Gewesten en de provincies ;
- personeelsleden van de gemeenten, de Gewesten, de OCMW's, enz., die al dan niet beroepsmatig een voertuig besturen (bedeling van maaltijden, bestuurders van dienstvoertuigen voor de verplaatsing van het personeel, enz.).

Dit handboek kan ook gebruikt worden als naslagwerk bij de basis cursus rond het verkeersreglement georganiseerd door de VSV, de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde en gegeven door

hiervoor specifiek opgeleide rijsschoolinstructeurs. Meer informatie hieromtrent vindt u op www.verkeerskunde.be

OPFRISSINGSCURSUS VERKEERSREGLEMENT

Dit handboek volgt, in tegenstelling tot het basishandboek, de indeling van het verkeersreglement. De verschillende onderdelen van het verkeersreglement komen uitgebreid aan bod en elk item uit het verkeer wordt grondig geanalyseerd. We gaan veel verder in op elk item uit het verkeer. Voor de overtredingen is er een verwijzing naar elk bijhorend artikel.

Deze uitgave is een handig boek voor :

- politieambtenaren van de verkeersdiensten of gespecialiseerde verkeerseenheden, met inbegrip van het logistiek kader ;
- mobiliteitsambtenaren van gemeenten, de Gewesten en de provincies ;
- docenten van een rijsschool ;
- kandidaten die zich voorbereiden op de brevetexamens voor rij-instructeur.

CODE VAN DE WEGBEHEERDER

Deze didactische bundel bespreekt de plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden en de wegmarkeringen. Zo worden de diverse reglementeringen, zoals het verkeersreglement, de code van de wegbeheerder en tal van omzendbrieven per verkeersbord en per wegmarkering behandeld. Bovendien wordt er in een afzonderlijk hoofdstuk extra aandacht

besteed aan de moeilijke en ingewikkelde reglementering over de plaatsing van de borden waaraan een zonale draagwijdte is gegeven, zoals de blauwe zones en de snelheidszones. De unieke meerwaarde van dit boek is dat de nieuwe procedures voor het nemen van aanvullende reglementen omtrent deze materie volledig en uitvoerig worden besproken.

Dit handboek spreekt iedereen aan die dagelijks op professionele wijze te maken heeft met advies, inrichting of ontwerp van de openbare weg en/of met het aanbrengen van verkeerstekens of die zich hierop voorbereidt en die minstens al over een uitgebreide basiskennis beschikt :

- politieambtenaren van de verkeersdiensten of gespecialiseerde verkeerseenheden, met inbegrip van het logistiek kader ;
- mobiliteitsambtenaren van de gemeenten, het Gewest en de provincies ;
- ontwerp bureaus.

Meer info :

erik.caelen@telenet.be

Opleidingsinstituut Verkeer en Mobiliteit

Ranonkelstraat 3 - 3500 Hasselt

011/22.62.44



“DE VOLLEDIGE VERKEERS- WETGEVING MET COMMENTAAR, VOORTAAN OP CD-ROM ! ”

Uitgeverij UGA, de uitgever van de bekende Verkeerscode, biedt nu ook de “papieren” editie aan in een elektronische versie.

De cd-rom bevat niet alleen de volledig gecoördineerde teksten van de wetten, uitvoeringsbesluiten en omzendbrieven inzake politie op het wegverkeer, maar bovendien ook een selectie van commentaar en belangrijke rechterlijke uitspraken, met uitgebreide zoekmogelijkheden!

Jaarlijks verschijnen er 2 updates.

Naast de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, het K.B. van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, het K.B. van 15 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zijn er tientallen

andere wetten, besluiten en omzendbrieven opgenomen. Alle hebben ze betrekking op verkeer, technische eisen, het rijbewijs, de inschrijving van voertuigen, verzekeringen, het vervoer van zaken over de weg en de plaatsingsvoorwaarden van verkeerstekens.



De cd-rom Verkeer bevat niet alleen de wet- en regelgeving, maar ook een selectie van commentaar en belangrijke rechterlijke uitspraken. Bij de wetsartikelen krijgt u immers verwijzingen naar commentaar aan de hand van trefwoorden die doorklikbaar zijn. Een klein minpunt is dat de commentaar gegroepeerd staat bovenaan het hoofdstuk. Voor een betere leesbaarheid was de commentaar misschien beter opgenomen onder het desbetreffend artikel.

De cd-rom biedt verschillende zoekingen. Zoeken op woorden uit de tekst is mogelijk, maar ook zoeken op basis van een samengestelde trefwoordenlijst. Er kan eveneens gezocht worden op datum van een bepaalde tekst, zelfs op datum van het Belgisch Staatsblad waarin de gezochte tekst is opgenomen.

Ook zoeken op artikelnummer of zoeken via het invoeren van een rubriek (zoals Verkeer, Technische eisen, Rijbewijs, Inschrijving van voertuigen, ...) is mogelijk. In een tijdperk waarin alle informatie vrij op het internet te verkrijgen is, lijkt het vreemd dat UGA met een betalende versie van een digitale verkeerscode op de markt komt. Maar dat is dan weer het sterke punt van een cd-rom. De gebruiker kan nu immers steeds de informatie en wetgeving opvragen, ook als er geen internetverbinding voorhanden is!

Voorlopig is de cd-rom enkel in het Nederlands verkrijgbaar.

Voor meer informatie:
cd-rom Verkeer is verkrijgbaar bij uitgeverij UGA,
Stijn Streuvelsstraat 73 in 8501 Heule, www.uga.be



ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Raadsplein 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Bruselsteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboisfort.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



**LAAT DIT NIET
LIGGEN !**

GRATIS

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

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

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