



De Mobiliteitsgids



Nr 2005/01

maart 2005

Inhoudsopgave

In de stad Brussel rijmt mobiliteit met transdisciplinariteit	1
Het einde van de fiscale zegel voor de afgifte van het rijbewijs	5
Verkeersveiligheid en overeenkomsten met de politiezones, de situatie in Brussel	6
Markering voor fietsverkeer in tegenrichting	9
Studie van een beveiligd gemeentelijk voetgangersnetwerk voor pvm's	10
Adresboekje	12
De MIVB gaat de duurzame toer op	14
Mobiliteitsagenda	15
Stand van zaken van enkele kwesties inzake het parkeerbeheer	15
Onbemande camera's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	19
Onbemande camera's hebben effect	20
Motorfiets in het vizier...	22
Wij rijden ons vast !	23
Zone 30 in schoolomgeving: plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden	25

Door Philippe Decloux

Schepen van Mobiliteit van de stad Brussel

Hoewel het ondenkbaar geworden is mobiliteit te verwaarlozen, is het doorgaans onvoldoende bij de problematiek stil te staan zonder de impact van een mobiliteitsbeleid op andere domeinen in te schatten. De keuzes omtrent mobiliteit moeten immers kaderen in een globaal beleid en in een welbepaalde betrekking tot de openbare ruimte. In de stad Brussel was het credo van het College aanvankelijk

...Vers van de pers...

Federaal Minister van Mobiliteit LANDUYT heeft de gemeenten op 4 maart aangeschreven om de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer te informeren omtrent de volgende zaken:

- het aantal schoolomgevingen in de gemeente;
- het aantal schoolomgevingen die momenteel afgebakend zijn met een zone 30 voor schoolomgeving;
- de wijze waarop deze zones 30 voor schoolomgeving zijn afgebakend (met permanente signalisatie of met elektronische veranderlijke signalisatie);
- indien de gemeente een algemene zone 30 heeft: het aantal schoolomgevingen die in deze zone 30 liggen;
- de planning omtrent de nog af te bakenen zones 30 voor schoolomgeving;
- indien de gemeente van plan is een bepaalde schoolomgeving niet als zone 30 af te bakenen: de motivatie hiervoor.

Het antwoord zou voor eind mei 2005 aan mevrouw Anne MEERKENS moeten worden overgemaakt (verkeersveiligheid@mobilit.fgov.be of tel. 02/287.31.93).

Mobiliteit in de kijker

In de stad Brussel rijmt mobiliteit met transdisciplinariteit

duidelijk de openbare ruimte te beschouwen als een plaats om te leven en mensen te ontmoeten, en niet alleen een doorgang voor verplaatsingsmiddelen. Zo werden concrete acties rond mobiliteit voorafgegaan door een grondige herstructurering van de openbare ruimte (parken, wegen, trottoirs, ...) waarbij meer aandacht ging naar bezoekers, buurtbewoners en klanten. Die inrichtingen hielden ook rekening met projecten die later uitgevoerd zouden worden en bevorderden de "zachte" verplaatsingswijzen (voetgangers, fietsers, personen met beperkte mobiliteit, ...).

Maar die kijk op de openbare ruimte was niet voldoende om de veranderingen te rechtvaardigen. Daarom werden de mobiliteitsprojecten aangepast aan de doelstellingen van het

College inzake handel, cultuur, toerisme, huisvesting, leefmilieu en volksgezondheid. Het was primordiaal de stad aangenamer, leefbaarder te maken, voornamelijk door de druk van de auto te verminderen. Een aangenaam levenskader betekent meer plezier voor toeristen, meer flaneren en dus een positieve commerciële weerslag, maar ook een troef om inwoners die in de loop der jaren weggetrokken waren, terug te lokken naar het historische stadscentrum. Want zonder woningen, zonder een constante bezetting van de

"In de stad Brussel was het credo van het College aanvankelijk duidelijk de openbare ruimte te beschouwen als een plaats om te leven en mensen te ontmoeten, en niet alleen een doorgang voor verplaatsingsmiddelen"

openbare ruimte, zou een stad dood blijven ongeacht de toeristische en commerciële aantrekkingskracht. En één van de voornaamste factoren die de huisvesting kunnen bevorderen, is duidelijk de vermindering van de hinder die auto's veroorzaken. Op geen enkel moment heeft het College de auto echter volledig willen bannen: de Brusselse realiteit maakt dat de auto voor heel wat activiteiten noodzakelijk is. De projecten zijn dus zo opgevat dat het gebruik van de bestaande verplaatsingsmiddelen evenwichtig is, maar ook nieuwe vormen van mobiliteit aangemoedigd worden.

Tot slot spreekt het voor zich dat de vervuiling door de auto en de gevolgen van onze mobiliteitskeuzes op de volksgezondheid (volgens studies verhoogt de auto de stress en het gebrek aan lichaamsbeweging) belangrijke factoren zijn waarmee rekening gehouden moet worden in de uitwerking van projecten.

De comfortzone

Het College van Burgemeester en Schepenen heeft onlangs het project goedgekeurd voor de inrichting van een zone waarin de druk van de auto ingeperkt wordt ("comfortzone") rond de Grote Markt en het Sint-Gorikspein.

Het project voorziet in de toename van het aantal voetgangersstraten, zonder evenwel de hele zone voor het verkeer af te sluiten. Verschillende vergelijkbare ervaringen hebben immers aangetoond dat een zuivere voetgangerszone moeilijkheden kan teweegbrengen, ondermeer op het vlak van huisvesting: winkelbuurten die volledig autovrij zijn, liggen er 's avonds vaak verlaten bij, waardoor er minder geïnvesteerd wordt in woningen.

Sinds enkele jaren voert de stad een beleid voor de herinrichting van leegstaande woningen, om opnieuw meer inwoners in het centrum te hebben. In

een streven naar coherentie met het beleid in andere domeinen voorziet de comfortzone in een beperking van de aanwezigheid van de auto zonder hem volledig te bannen. Uit ervaringen blijkt dat dit soort inrichtingen een positieve weerslag heeft op het economische maar ook op het sociale en het culturele leven.

De twee voornaamste factoren van de aantrekkingskracht van auto's naar de comfortzone zijn parkeren en doorgaand verkeer. Die twee factoren wil het project wegnemen:

- Om doorgaand verkeer te voorkomen zal het verkeer in lussen met eenrichtingsverkeer verlopen over het hele gebied (behalve op de



copyright ddv-aos

Lombard-, Plattesteen-, Ververs-, Zuid-, Henri Mausstraat en op de Anspachlaan.

- Vrij parkeren zal afgeschaft worden en de plaatsen zullen omgezet worden in leveringszones, voorbehouden plaatsen voor bewoners, personen met beperkte mobiliteit, politie of taxi's.

Om van de comfortzone een echt aantrekkelijke ruimte voor voetgangers te maken en om er de commerciële en culturele activiteit te bevorderen, zal de hele omgeving "zone 30" worden en zal het aantal voetgangersstraten opgetrokken worden.

Bovendien zullen er bijkomende studies verricht worden betreffende het toezicht op de leveringszones, de uitwerking van een stelsel dat het parkeerverloop in winkelstraten bevordert (automaten met maximaal twee uur parkeertijd) en de verbetering van de toegankelijkheid van openbare parkings.

Het project combineert dus het streven naar de verbetering van het levenskader van de inwoners en de zorg om de toegang tot de toeristische, culturele en commerciële activiteiten te vrijwaren.

De aanvang van de werken is gepland voor de tweede helft van 2005. Het College moet zich nog uitspreken over de opmerkingen en suggesties van de buurtbewoners en verenigingen.

De "zone 30" Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw

De werken om deze wijk in "zone 30" om te zetten lagen al enige tijd stil, maar zullen spoedig hervat worden nu de aannemer (samenwerkingsakkoord Beliris) de nodige vergunningen gekregen heeft. De heraanleg heeft voornamelijk betrekking op de beperking van

het doorgaand verkeer waaronder deze sector leidt, om de verplaatsingen van voetgangers en fietsers te vergemakkelijken. Er zal een systeem van opeenvolgende eenrichtingsstraten ingericht worden om lussen te creëren die het verkeer naar de kleine ring verschuiven. Het project wil ook de toegang tot het Vrijheidsplein voorbehouden voor de MIVB-bussen. Alle inrichtingen zullen omkeerbaar zijn: als vastgesteld wordt dat het verkeer meer naar de omliggende wijken dan naar de kleine ring verschuift, kunnen er wijzigingen aangebracht worden zonder opnieuw ingrijpende werken te moeten uitvoeren.

De stad waakt er ook over dat dit mobiliteitsbeleid de commerciële activiteiten van de buurt geen schade toebrengt. Studies tonen aan dat zeer weinig mensen speciaal de wagen nemen om hun boodschappen in de buurt te doen; zonder rekening te houden met het speciale belang van het openbaar vervoer, dat door bijna de helft van de bezoekers van de buurt gebruikt wordt.

De buurt OLV-ter-Sneeuw is de eerste van de 6 wijken van de vijfhoek die in zone 30 omgezet zullen worden. Geleidelijk zullen ook de 5 andere sectoren (Marollen, Begijnhof-Kanaal, Anneessens-Vlaanderen, Koningswijk en Schone Kunsten) heraangelegd worden.

"Bus 8" en bus in tegenrichting

Het experiment met bus 8, de lijn die in gebruik genomen werd tijdens "Winterpret" eind 2003, werd herhaald met de kerstmarkt in 2004. Het is een speciale pendelbus die de voornaamste centra met commerciële en toeristische activiteit van het stadscentrum met elkaar verbindt (Grote Markt, Spanje-Magdalena, Zavel, Nieuwstraat, Kapellekerk en Marollen, ...).

Om de duur van het traject te verkorten en een betere bediening te verzekeren werd het parcours dit jaar in twee aparte lussen georganiseerd die elkaar kruisen ter hoogte van het Centraal Station.

Het initiatief wou de aanzet geven om te zoeken naar alternatieve verplaatsingswijzen voor klanten en bezoekers van het centrum. Kerstmis is de periode van het jaar waarin Brussel het meest toeristen aantrekt en de handelszaken volop draaien. Het is dus belangrijk een waaier aan verplaatsingswijzen aan te bieden. De Stad zou bus 8 graag permanent maken, zodat de positieve effecten op het vlak van mobiliteit en handel niet beperkt blijven tot de periode van Winterpret. Er zal onderhandeld worden met de MIVB en het Gewest om het project in het beheerscontract van de MIVB op te nemen.

Een permanente bus 8 zou een project zijn dat aansluit bij andere initiatieven van de stad rond mobiliteit en bij het streven om een stadsruimte te creëren waar het aanbod aan alternatieve verplaatsingswijzen de druk van de auto wegneemt, waardoor een aangenaam levenskader gecreëerd wordt.

Om de prestaties van de bestaande buslijnen te verbeteren bevordert de stad de inrichting van een eigen bedding voor bussen in tegenrichting. Op dit ogenblik zijn de werken voor de inrichting van de Warmoesberg, Stormstraat en Wolvengracht in fase 4.

"Car-sharing"

Een andere maatregel om de druk van de auto te verminderen is car-sharing (autodelen): men gebruikt de wagen enkel wanneer dat noodzakelijk is. Tientallen klanten reserveren op voorhand een auto voor welbepaalde trajecten en maken zo komaf met overdreven autogebruik en de onbeperkte bezetting van parkeerplaatsen.

Hoewel het project zich over het hele Brusselse gewest uitbreidt, blijft de Stad één van de beste leerlingen in de promotie van car-sharing: onlangs werden 3 stations geopend (De Brouckère en Bockstael eind 2004; Fontainas in januari 2005) en het doel van het College is tegen eind dit jaar in totaal 5 stations te hebben. Het biedt inwoners, werknemers, toeristen en klanten nog een bijkomende vervoerswijze, wat de effecten verzacht van de beperking van het gebruik van privé-wagens die de projecten comfortzone en zone 30 in het centrum te weegbrengen.

Samen met de fiets naar school

In samenwerking met Pro-Vélo wil de stad Brussel fietsers in groep en onder begeleiding naar school brengen om de jongeren een "zachte" verplaatsingswijze aan te bieden en ze tegelijk vertrouwd te maken met het verkeersreglement. In de school Heembeek werd in september 2004 gedurende 3 weken een testproject uitgevoerd. Er werden lessen getrokken uit die test: mogelijkheid om het initiatief te veralgemenen; betrokkenheid van de politie voor de veiligheid van de scholieren maar ook om de jongeren verkeersopvoeding te geven; betrokkenheid van de ouders, voor de bevordering van de fiets bij verschillende generaties tegelijk, maar ook voor degenen die op termijn zelf om de beurt fietsers zullen



copyright ddv-aos

begeleiden (dit toont ook de sociale kant van het project: ouders engageren zich voor activiteiten rond de school, creëren van sociale banden tussen verschillende generaties, ...).

Bij de stad Brussel

Naast de maatregelen voor de sensibilisering van de burgers en de wijziging van hun gewoontes tracht de stad via haar interne diensten en personeel het goede voorbeeld te geven.

Bij de geleidelijke vernieuwing van het autopark wordt rekening gehouden met milieudoelstellingen. Recent heeft de stad vijf nieuwe voertuigen met hybride, minder vervuilende motor aangekocht.

Het vervoerplan van het administratief centrum wordt binnenkort door het College goedgekeurd. Daarin staan een aantal acties die onder het personeel van de stad moeten gevoerd worden om hen te sensibiliseren voor de uitdagingen omtrent mobiliteit. Enkele voorbeelden van maatregelen:

- het personeel informeren over alternatieven voor de auto;
- vorming voor het gebruik van de fiets;
- verhoogde tussenkomst van de stad in de abonnementskosten voor trein en openbaar vervoer;
- geleidelijke vervanging van dienstvoertuigen door car-sharing;
- verbetering van de trajecten voor voetgangers, fietsers (beperkt eenrichtingsverkeer) en openbaar vervoer in de vijfhoek en creatie van een "groene stroom" op de Keizerinlaan.

Als besluit onderstrepen we dat de keuzes van de stad Brussel op het vlak van mobiliteit niet zuiver restrictief zijn. Er wordt ook gezocht naar nieuwe oplossingen en men streeft naar een transdisciplinaire aanpak die zowel rekening houdt met inwoners, bezoekers, toeristen als handelaars in de stad.



copyright ddv-aos

Voor nadere inlichtingen betreffende het mobiliteitsbeleid van de stad Brussel:

Contact :

Erdem Resne

Kabinet van Schepen Philippe Decloux

Kantoor: 02 / 279 48 16

Fax: 02 / 279 48 21

E-mail: erdem.resne@brucity.be

Het einde van de fiscale zegels voor de afgifte van het rijbewijs. Wat nu?

Door Mary-Ann De Beuckelaer, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijzen

Afschaffing van de fiscale zegels ter vereffening van de retributies verschuldigd bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs en de invoering van nieuwe betalingsmodaliteiten.

Inleiding

In uitvoering van het regeerakkoord van 10 juli 2003 heeft de Minister-raad van 23 december 2004 beslist de fiscale zegels voor de rijbewijzen vanaf 31 maart 2005 af te schaffen.

Hoewel de reglementaire aanpassingen met het oog op de afschaffing van de fiscale zegels betreffende het rijbewijs momenteel nog niet helemaal voltrokken zijn, is het aange-wezen nu al hierover een eerste communicatie te voeren omtrent de te verwachten wijzigingen.

Deze toelichting betreffende de aankomende reglementaire wijzigingen dient in afwachting van de definitieve afronding van de regelgevende procedure als een voorlopige inlichting onder voorbehoud van wijziging te worden beschouwd.

1. Principe

Volgens de nieuwe reglementering zal de burger *vanaf 31 maart 2005*¹ de mogelijkheid hebben bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs de verschuldigde retributie te betalen in contanten, door middel van overschrijving of elektronische betaling.

De aanvrager betaalt daarmee de retributie rechtstreeks aan de gemeente, die autonoom beslist over de betalingsmodaliteiten die zij in haar gemeente wil voorzien.

2. Overgangsmaand

Hoewel dient te worden benadrukt

dat *vanaf 31 maart 2005*² het gebruik van de nieuwe betalingswijze de regel is, wordt evenwel in de mogelijkheid voorzien om gedurende één maand nog te kunnen betalen met fiscale zegels.

Bedoeling hiervan is om de overgang zo vlot mogelijk te kunnen laten verlopen.

3. Aankoop fiscale zegels

Het is aangewezen dat de gemeenten, voor zover zij op dit moment zelf de zegels aanbieden, met het oog op de implementatie van het nieuwe betalingssysteem, de aankoop van nieuwe fiscale zegels zo veel mogelijk beperken.

Voor alle zegels die de gemeenten na de overgangsmaand nog in voorraad hebben, dienen zij zelf de terugbetaling te vragen aan de Federale Overheidsdienst Financiën.

4. Vergoeding van de gemeentebesturen

Met de invoering van het nieuwe betalingssysteem verandert er tevens één en ander met betrekking tot het systeem van vergoeding van de gemeentebesturen.

Daar waar de gemeenten nu jaarlijks vergoed worden voor de gemaakte kosten voor de verrichtingen van uitreiking en beheer van het rijbewijs door een terugstorting vanwege de Federale Overheid op basis van een schuldvorderingsstaat, zal deze procedure niet meer van toepassing zijn.

Voortaan zullen de gemeenten de gemaakte kosten onmiddellijk in rekening kunnen brengen door per document dat ze afgegeven hebben, een vaste som van 3,75 EUR in te houden.

Daarmee zullen de gemeenten meteen over de hun toegekende vergoeding kunnen beschikken en dienen zij geen invordering op basis van een schuldvorderingsstaat meer te doen.

In plaats daarvan betaalt de gemeente twee maal per jaar de retributies ontvangen gedurende de zes voorgaande maanden, na inhouding van de haar toegekende sommen, aan de Federale Overheidsdienst Financiën.

Er dient verder opgemerkt te worden dat dit voor 2005 betekent dat de gemeenten niet alleen deze vergoeding dus onmiddellijk kunnen innen, maar dat zij ook nog de vergoeding voor de in 2004 afgeleverde rijbewijzen zullen ontvangen. Ook in 2006 zal er nog een gedeeltelijke dubbele inning zijn voor de rijbewijzen die nu nog met fiscale zegels worden betaald.

5. Register en verantwoordingsstaat

Ter verantwoording van de ingehouden sommen worden de gemeenten geacht om de zes maanden aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer een verantwoordingsstaat te bezorgen.

De inzage in het centraal bestand van de rijbewijzen, het gemeentelijk register en de verantwoordingsstaat maakt een controle van de ingehouden sommen mogelijk.

Deze controle vindt overigens enkel plaats onder impuls van de Federale Overheidsdienst Financiën nadat een discrepantie wordt vastgesteld tussen enerzijds de ontvangen sommen en anderzijds, de gegevens van de gemeenten doorgegeven door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Tot slot

Het spreekt voor zich dat verdere instructies met betrekking tot de evolutie en de praktische implementatie van het nieuwe betalingssysteem bij de gemeenten van onzentwege zullen volgen.

Bovenstaande toelichting is dan ook enkel bedoeld als een eerste berichtgeving omtrent de aankomende reglementaire wijzigingen.

Tot op heden is de regelgevende procedure nog niet voltooid. Een definitieve datum zal weldra worden meegedeeld.

Contact :

maryann.debeuckelaer@mobiliteit.fgov.be

¹ Datum onder voorbehoud van afronding van de regelgevende procedure, met name de ondertekening van de besluiten en de publicatie ervan in het Belgisch Staatsblad.

² ibid.

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

Verkeersveiligheid en overeenkomsten met de politiezones, de situatie in Brussel in 2004

Door Anne Meerkens (Directrice, FOD Mobiliteit)

Eind jaren 90, begin 2000 is de verkeersveiligheidsproblematiek meer en meer op de politieke agenda geplaatst; niet alleen lokaal, ook nationaal en zelfs Europees wordt er steeds meer aandacht besteed aan een probleem waarmee alle Belgen – hetzij rechtstreeks, hetzij onrechtstreeks – vroeg of laat geconfronteerd worden. Uit de tweejaarlijkse veiligheidsmonitor die gerealiseerd wordt in opdracht van de Minister van Binnenlandse Zaken blijkt trouwens dat de bevolking “onaangepaste snelheid” als meest storende vorm van overlast beschouwt.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid hebben de laatste jaren aanleiding gegeven tot de formulering van heel wat aanbevelingen. Deze aanbevelingen gaven op hun beurt dan weer aanleiding tot talrijke maatregelen (nieuwe indeling van de overtredingen, verbetering van de controle en het handhavingsbeleid, de Straatcode, ...). Wellicht is de wet van 7 februari 2003¹ houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid daarvan de meest ingrijpende geweest omwille van de nieuwe categorisering van de verkeersinbreuken en de daaraan gekoppelde boetes.

Vanuit de vaststelling dat:

- verkeersveiligheid deel uitmaakt van de

veiligheidsthema's van het zonaal veiligheidsplan;

- verkeersonveiligheid aangepakt dient te worden via sensibilisatie, communicatie en repressieve acties,
- verkeershandhaving een wezenlijk onderdeel vormt van de politiezone opdracht,
- een verkeershandavingsplan noodzakelijk is,
- de subjectieve en objectieve pakkans vergroot moet worden,
- de verkeersleefbaarheid verbeterd moet worden

werd door de federale overheid voorzien in de mogelijkheid voor de politiezones om overeenkomsten inzake verkeersveiligheid af te sluiten met de federale overheid en bij wet van 7 februari 2003 werd het wettelijke kader van de verkeersveiligheidsovereenkomsten vastgelegd.

Het wettelijk kader

De wet van 7 februari 2003² voorziet expliciet in de mogelijkheid om overeenkomsten af te sluiten met die politiezones die bijkomend investeren in de verkeersveiligheid.

Er wordt dan ook bepaald dat de overeenkomst voorziet in een actieplan dat de prioriteiten bepaalt en dat – overeenkomstig de prioriteiten - een aantal acties moet



En het bord, is dat wel nuttig ?

Een beetje humor doet altijd goed...



Dierkunde staat duidelijk niet op het programma van de wegbeheerders ...

¹ Belgisch Staatsblad van 27 februari 2003

² BS 25 april 2003

bevatten:

- het opzetten van informatieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiekezone, met inbegrip van informatie over de organisatie en de resultaten van de controles;
- het opzetten van preventieacties omtrent verkeersveiligheidsproblemen in de betrokken politiekezone;
- de organisatie van controleacties, met precisering van de doelstellingen ervan.

Bovendien moet de overeenkomst kaderen in het zonale veiligheidsplan. Naast deze algemene bepalingen engageert de zone die een overeenkomst aangaat zich er toe een verkeersveiligheidscoördinator aan te stellen die over de daadwerkelijke uitvoering van de doelstellingen van de overeenkomst zal waken.

De federale overheid verbindt aan deze jaarlijkse overeenkomst een financiering van de bijkomende acties "verkeersveiligheid" via het zogenaamde boetefonds.

Ten slotte verbindt de zone zich er ook toe een evaluatieverslag te zenden aan de Ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken met betrekking tot de uitvoering van de overeenkomst, dat met name de verdeling bevat van het aantal manschappen dat werd ingezet bij de verschillende acties die werden opgezet in het kader van de overeenkomst.

Verdere uitvoering aan de algemene bepalingen in de wet wordt gegeven in het koninklijk besluit van 3 mei 2004³. Hierin worden de thema's vastgelegd waarrond de zones in het kader van de overeenkomsten bijkomend moeten investeren:

- naleving van snelheidsbeperkingen,
- de preventie of bestrijding van het rijden in staat van alcoholopname of van dronkenschap,
- preventie of bestrijding van het rijden onder invloed van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden,
- de naleving van de regels betreffende het dragen van de veiligheidsgordel en het gebruik van andere beschermingsmiddelen,
- de naleving van specifieke regels voor het wegvervoer;
- de bestrijding van hinderlijk en gevaarlijk parkeren of van agressief gedrag in het verkeer.

Ook de criteria voor de verdeling van het saldo van het boetefonds worden in hetzelfde besluit gedefinieerd:

- ⇒ 54 % wordt verdeeld op basis van een categorisering van de politiekezones in 5 groepen naar gelang van het organiek politiekader;

⇒ 37 % wordt verdeeld onder de 196 zones op basis van het verschil tussen het maximum jaartotaal van het aantal doden en zwaar gewonden dat werd opgetekend in de zone in de jaren 1998, 1999 en 2000 op de wegen die tot de bevoegdheid van de politiekezone behoren, en het jaartotaal van het aantal doden en zwaar gewonden dat werd opgetekend in de zone in het jaar "t-2" (waarbij "t" het jaar is waarin de overeenkomst wordt getekend). Het resultaat geeft aan welk percentage van het bedrag aan de zone wordt toegekend;

⇒ 9 % wordt verdeeld onder de 196 zones naar gelang van het aantal kilometers gemeentelijke en gewestelijke wegen binnen de zone, op basis van het verband tussen het aantal gemeentelijke wegen en gewestelijke wegen x 100, gedeeld door het aantal kilometers wegen op het hele grondgebied. Het resultaat geeft aan welk percentage van het bedrag aan de zone wordt toegekend.

De doelstelling van de overeenkomsten is duidelijk: via het systeem van subsidiëring wil men er toe komen dat de politiekezones meer acties inzake verkeersveiligheid ontwikkelen, ongeacht of het gaat om preventie, opleiding of controle. Het gaat ook om het tot stand brengen van meer eerbied voor de wettelijke bepalingen betreffende het rijden onder invloed, overdreven snelheid, gevaarlijk parkeren, ...

Op het moment dat de zones een overeenkomst afsloten gingen zij eveneens een aantal verbintenissen aan:

1. een analyse van de verkeersveiligheidsproblemen in de politiekezone, evenals een inventaris van de bestaande activiteiten inzake handhaving uit te voeren,
2. de projecten en de engagementen die daarbij door de politiekezone worden onderschreven, uit te voeren,
3. een verkeershandavingsplan op te stellen,
4. een coördinator "verkeersveiligheid" in het politiekorps aan te duiden,
5. de nodige elementen tot evaluatie aan te leveren,
6. zich in te schrijven in de federale activiteiten tot inzameling van data inzake verkeersongevallen en inzake verkeersactiviteiten.

De overeenkomst moet bovendien kaderen in een filosofie van integrale veiligheid en een grote samenhang verzekeren met het zonale veiligheidsplan waarin het veiligheidsbeleid van de politiekezone uitgeschreven is.

Concreet werd er in het kader van de overeenkomsten 2004 een totaal bedrag van 41.837.740 € verdeeld in functie van de bovenstaande criteria. Voor de zes politiekezones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ging het in het totaal over een budgettaire enveloppe van 2.306.788 €. Alhoewel de zones niet verplicht waren een overeenkomst aan te gaan met de federale over-

³ B.S. 12 mei 2004

Zone	Naam	Bedrag ministerieel besluit	Bedrag overeenkomst verkeersveiligheid
Brussel/Elsene	BRUSSEL HOOFDSTAD / ELSENE	377.357,00	377.357,00
Ganshoren/Jette/Koekelberg/Sint-Agatha-Berchem/Sint-Jans-Molenbeek	BRUSSEL-WEST	380.923,00	221.166,96
Anderlecht/Sint-Gillis/Vorst	ZONE ZUID	517.477,00	517.477,00
Oudergem/Ukkel/Watermaal-Bosvoorde		296.667,00	296.667,00
Etterbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe/Sint-Pieters-Woluwe	ZONE MONTGOMERY	309.054,00	308.311,00
Evere/Schaarbeek/Sint-Joost-ten-Node	ZONE NOORD	425.310,00	230.785,00

heid hebben de zes zones elk een ontwerp van overeenkomst ingezonden voor een totaalbedrag van 1.951.736 €, wat overeenkomt met 84,61 %.

Bij nazicht van de prioriteiten waarop de verschillende zones bijkomend wensen te investeren in het kader zien we het volgende.

Zoals voor het gans Belgische grondgebied, geldt ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een absolute prioriteit voor de problematiek van onaangepaste snelheid in het verkeer. Analyse van de 6 overeenkomsten leert ons dat het aantal controles – al dan niet met onbemande camera's – moet toenemen evenals de pre-

ventieve acties ondermeer aan de hand van waarschuwingsborden "U reed te snel".

Verrassend is wel dat de aanpak van agressiviteit in het verkeer 29,05 % van de Brusselse middelen vertegenwoordigt terwijl dit voor gans België slechts 6,53 % is.

fenomeen	Aantal zones Brussel	Aantal zones België	% aandeel op het totaal bedrag Brussel	% aandeel op het totaal bedrag België
Snelheid	6	193	43,66%	58,50%
Alcohol	4	161	7,87%	13,92%
Drugs	2	112	1,06%	4,17%
Gordel, helm	5	136	8,67%	6,38%
Vervoer	1	101	0,92%	4,33%
Parkeren	4	124	8,74%	6,16%
Agressiviteit	2	85	29,05%	6,53%

Zone	Snelheid	Alcohol	Drugs	Gordel	Vervoer	Parkeren	Agressie
Brussel/Elsene	57%	11%	0%	14%	0%	18%	0%
Ganshoren/Jette/Koekelberg/Sint-Agatha-Berchem/Sint-Jans-Molenbeek	93%	3%	0%	2%	0%	3%	0%
Anderlecht/Sint-Gillis/Vorst	7%	0%	0%	3%	3%	3%	85%
Oudergem/Ukkel/Watermaal-Bosvoorde	85%	0%	0%	0%	0%	15%	0%
Etterbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe/Sint-Pieters-Woluwe	56%	9%	4%	31%	0%	0%	0%
Evere/Schaarbeek/Sint-Joost-ten-Node	23%	42%	5%	4%	0%	25%	1%

Bestemming van de middelen per zone in functie van de prioriteiten

Voor de Brusselse zones zijn de verkeerscoördinatoren de volgende:

CP De Keyser, Zone Brussel/Elsene

Johan Janssen, Zone Ganshoren/Jette/Koekelberg/Sint-Agatha-Berchem/Sint-Jans-Molenbeek

Albert Roosens, Zone Anderlecht/Sint-Gillis/Vorst

Jan Camp, Zone Oudergem/Ukkel/Watermaal-Bosvoorde

Eddy Vandekerckhove, Zone Etterbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe/Sint-Pieters-Woluwe

Victor Michaux, Zone Evere/Schaarbeek/Sint-Joost-ten-Node

Wanneer er naar de zones afzonderlijk gekeken wordt inzake besteding van de middelen in functie van de prioriteiten.

Blikvanger is de prioriteit die de zone Anderlecht/Vorst/Sint-Gillis toekent aan de aanpak van agressie in het verkeer. 85 % van de middelen worden immers aangewend voor een educatief project waaronder de aankoop en aanleg van een didactisch verkeerspark en de aanleg van een behendigheidspiste ten voordele van de scholen.

In 2004 ging een belangrijk deel van de middelen naar de aankoop of vernieuwing van uitrusting. Alle zones voorzagen in de aankoop van radars (preventief of repressief), camera's, curvometers of uitgeruste voertuigen.

De voorrang die door 3 zones gegeven wordt aan de problematiek van het hinderlijk en gevaarlijk parkeren (Brussel/Elsene - Oudergem/Ukkel/Watermaal-Bosvoorde - Evere/Schaarbeek/Sint-Joost-ten-Node) mag evenmin verwonderden. In grootstedelijke gebieden is dit immers één van de belangrijkste problemen inzake verkeersveiligheid.

Alhoewel de acties op het terrein zich meestal vertalen in een toename van het aantal controles dient gezegd dat een aantal zones eveneens bijzondere aandacht besteden aan preventieve en educatieve aspecten van

het verkeersveiligheidsbeleid. Het hierboven reeds geciteerde initiatief in het kader van de aanpak van de agressie in het verkeer is slechts één voorbeeld. Dezelfde zone laat zich ook opmerken door het educatief project "BOBBY" waarbij men door middel van een stripverhaaltje de jongeren uit de lagere school wil sensibiliseren voor de verkeersproblematiek.

De zones Evere/Schaarbeek/Sint-Joost - Etterbeek/Sint-Lambrechts-Woluwe/Sint-Pieters-Woluwe en Anderlecht/Sint-Gillis/Vorst voorzien uitdrukkelijk acties met de rolwagen of sensibiliseringsacties aan de hand van gadgets en affichecampagnes.

Besluit

Deze kleine analyse van de Brusselse overeenkomsten leert ons dat de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de 6 zones voldoende prioritair is om er bijkomend in te investeren in het kader van de overeenkomsten met de federale overheid. Deze overeenkomsten betekenen duidelijk een belangrijke ondersteuning van de actieplannen verkeersveiligheid die door de lokale politie in het kader van het zonaal veiligheidsplan worden opgesteld.

Aangezien het om jaarlijkse overeenkomsten gaat is het dan ook van belang dat er een goede afstemming bestaat met de actieplannen die zich op hun beurt zullen vertalen in minder verkeersslachtoffers.

Tegen uiterlijk 31 maart worden de nieuwe ontwerp-overeenkomsten 2005 ingewacht en een analyse van deze voorstellen zal zeker nog een beter zicht geven op het belang van de overeenkomsten "Verkeersveiligheid" in het kader van de vooropgestelde doelstellingen van de regering.

De nieuwe ontwerpen van overeenkomst 2005 zouden nog een beter zicht moeten bieden op het belang van de overeenkomsten inzake verkeersveiligheid in het kader van de door de regering vooropgestelde doelstellingen.

Contact : anne.meerkens@mobilit.fgov.be



Aanbevelingen voor de markering voor het fietsverkeer in tegenrichting in het Brussels Gewest

Het Departement Infrastructuur en Mobiliteit van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en het Bestuur Uitrustingen en Vervoer van het Brussels Gewest hebben in samenwerking met de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, gemeenten (onder meer de stad Brussel en de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht), politiezones (onder meer zone Zuid en zone Brussel-Elsene en de vzw Pro-Vélo een vademecum samengesteld betreffende de markeringen voor fietsverkeer in tegenrichting. De brochure omvat 9 technische fiches aangaande de basismarkeringen en de aanvullende markeringen bij het einde en het begin van de tegenrichting, de bijzondere gevallen op kruispunten met verkeerslichten of nog verdrijvingsvlakken. Kortom, een goudmijn aan praktische informatie voor de wegbeheerder.

Contact : pjbertrand@mrbc.irisnet.be

STUDIE VAN EEN BEVEILIGD GEMEENTELIJK VOETGANGERSNETWERK VOOR PVM'S

Door F. Saelmackers (Tekno)

Inleiding

In het kader van het Europese jaar van mensen met een handicap en van de acties ter bevordering van de integratie van personen met verminderde mobiliteit (of kortweg "PVM's") in het dagelijkse leven en in de stad, hebben de gemeenten Evere en Watermaal-Bosvoorde het plan opgevat om een voetgangersnetwerk uit te bouwen dat voor iedereen toegankelijk is. De notie van lichamelijke handicap (die verband houdt met diverse types van gebreken: visuele, auditieve, van de onderste ledematen, ouderdom enz.) is dus uitgebreid tot een breder concept van situationele handicap, waarbij de gebreken van tijdelijke aard kunnen zijn of door een bepaalde omstandigheid worden veroorzaakt (mensen die een ongeval hebben gehad, verplaatsing met een kinderwagen, zwangerschap, ...)

Het principe van een gemeentelijke lus

Naar het voorbeeld van wat in het buitenland werd gerealiseerd, meer bepaald in Barcelona, hebben de projecten voor Evere en WB de vorm van lussen die verschillende activiteitenpolen met elkaar verbinden. Die polen kunnen van administratieve, commerciële of toeristische aard zijn, met ontspanning en vrijetijdsbesteding of met het openbaar vervoer te maken hebben. Door zich in eerste instantie te be-



Bron : AMT Concept

perken tot een lus met een straal van 2,5 km hopen de gemeenten dit

snel te kunnen concretiseren afhankelijk van de beschikbare budgetten en de voorziene werkzaamheden. Op termijn zal het gemakkelijk zijn om door de samenvoeging van meerdere aan elkaar grenzende lussen een netwerk uit te bouwen waardoor de toegang tot alle belangrijke sites op het grondgebied van de gemeente voor PVM's mogelijk zou worden.

Een pilootexperiment

De studie van het project is een pilootexperiment in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en heeft als dusdanig een subsidie gekregen van het Gewest. De opdracht werd uitgevoerd onder leiding van de gemeentediensten, in naam van de Schepenen voor Stedenbouw en



Bron : AMT Concept

Ruimtelijke Ordening en in samenwerking met het kabinet van de Staatssecretaris belast met Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De opdracht werd gerealiseerd door de vzw A.M.T. CONCEPT, die een kritisch onderzoek heeft uitgevoerd van de inrichtingen waarmee de PVM's worden geconfronteerd en voorstellen voor uit te voeren ingrepen heeft geformuleerd, als ook door het studie bureau TEKNO, dat de terreinen heeft opgemeten en de computeruitrusting heeft voorzien waarmee de gegevens van die opmetingen op geschikte dragers kunnen worden gecodeerd (cartografisch en DB) en de algemene voorstelling.

Een operationele aanpak in fasen

Het was niet de bedoeling om zich uitsluitend te beperken tot algeme-

ne aanbevelingen, maar wel om te bekijken hoe deze principes konden worden toegepast op concrete bestaande gevallen. Om een effectieve realisatie van de voorgestelde aanpassingen mogelijk te maken, bestond de opdracht erin om ter plekke een nauwkeurige visuele plaatsbepaling op te maken van de trottoirs, de oversteekplaatsen voor voetgangers en het stadsmeubilair die langs een bepaald traject werden aangetroffen. Dit gebeurde in vier stappen of fasen:

- een inventaris van de diverse bestanddelen en van de onmiddellijke omgeving van de voetgangerszones;
- een opmeting van de beschadigingen van de voetgangerszones met voorstellen voor de uitvoering van dringende werkzaamheden (onmiddellijk), werken op korte termijn (1 jaar) en op middellange termijn (3 tot 5 jaar);
- een diagnose van de conflictsituaties tussen de verschillende gebruikers en een kritisch onderzoek van de inrichtingen waarmee de personen met verminderde mobiliteit worden geconfronteerd;
- eenvoudige voorstellen voor oplossingen.

De taak bestond er eveneens in om de nuttige cartografische dragers voor het project uit te werken (bestaand situatieplan, plan van de toestand van de trottoirs, diagnoseplan en presentatieplan met aanpassingsvoorstellen) alsook de structuur van een GIS en bijbehorende databases, om het Gemeentebestuur daarna in staat te stellen naargelang de mogelijkheden en de lopende projecten een volledige plaatsbeschrijving van zijn wegennet te maken.

Uiteindelijk beoogde de opdracht de concrete uitvoering van drie actielijnen:

- Algemene aanbevelingen met betrekking tot zachte mobiliteit, PVM's, ...
- Concrete realisaties ter plekke:
⇒ Uitwerking van de lus

- ⇒ Inventaris van dringende werkzaamheden, meetstaten, borderellen, ...
- De invoering van een instrument om achteraf een dagelijks beheer mogelijk te maken
 - ⇒ Bijwerking, opvolging van de klachten van buurtbewoners, observatoria
 - ⇒ Voorzien van werkzaamheden (driejarenplan, ...) en voorraadbeheer (stadsmeubilair, ...)
 - ⇒ Planning (rationalisatie van de trottoirmaterialen, van het stadsmeubilair, uitwerking van een contract met regie, ...)
 - ⇒ Transfer van informatie naar andere diensten en besturen.

Autonomie, comfort en veiligheid

De principes waardoor het project werd beheerst, zijn het comfort en de veiligheid voor allen, maar tegelijk ook de **totale autonomie van de PVM's**, met andere woorden zonder enige afhankelijkheid noch hulp van derden.

Het concept van toegankelijkheid voor PVM's moet aan drie funda-



Bron : AMT Concept

mentele criteria beantwoorden: de toegankelijkheid van, het verkeer binnen en het gebruik van (zowel horizontaal als verticaal) alle infra-structuren zonder enige afhankelijkheid (zonder hulp van noch leiding door derden).

Idealiter omvat de volledige toegankelijkheid voor de verschillende verkeersdeelnemers de vrijheid om zich in alle autonomie in het verkeer te bewegen en de volgende handelingen uit te voeren:

- over een coherente en doorlopende ruimte beschikken om tot

- aan de ingang te geraken van de voornaamste plaatsen van activiteit (gemeentebestuur, ontspanning en vrijetijdsbesteding, sport, handelszaken ...) en over een parkeerplaats in de onmiddellijke nabijheid om elke bijkomende vermoeidheid te vermijden;
- zich kunnen oriënteren op straat, met inbegrip van de mogelijkheid om alle externe wegmarkeringen en verkeerstekens (visueel, auditief of tactiel) te lezen of te interpreteren waardoor elke richtingwijziging kan worden voorzien, men op de hoogte wordt gebracht van de gevaren van een oversteekplaats voor voetgangers of een werf in uitvoering;
- zich in alle veiligheid op straat verplaatsen met een optimale doorgangsbreedte, slipvrije bodembedekkingen, rustzones op te lange hellingen, verlaagde trottoirranden met waarschuwingstegels (noppentegels) en geleidetegels;
- alle inrichtingen gebruiken die tegemoetkomen aan de concrete behoeften van alle burgers (openbare toiletten, loketten, telefoon, informatie,...).

Een stelselmatige diagnose

De basiscriteria die in aanmerking werden genomen voor de analyse van de overeenstemming van de looproute met de specifieke kenmerken van PVM's zijn de voorschriften van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening en meer bepaald de titels IV en VII. Daaraan werden een hele reeks bijkomende specifieke aanbevelingen voor PVM's toegevoegd, die hieronder in detail worden beschreven.

De 5 voornaamste criteria die voor het hele parcours werden geanalyseerd, zijn:

1. De looproute, met andere woorden de ruimte die vrij wordt gelaten voor de doorgang van voetgangers (zonder hinder door het stadsmeubilair)
2. Bij de oversteekplaatsen voor voetgangers, de plaats waar de voetgangers zich op de rijweg moeten begeven
3. De haltes voor het openbaar vervoer

4. De specifieke verkeerstekens of wegmarkeringen voor de PVM's (speciale tegels voor blinden en slechtzienden, parkeerplaatsen voor mensen met een handicap enz.)
5. De toegankelijkheid van de voorzieningen langs de weg en de gebouwen.

Dankzij de analyse van de gecoedeerde informatie konden een aantal kenmerken speciaal worden benadrukt.

De oorzaken van de beschadigingen zijn van velerlei aard, maar doorgaans wel gemakkelijk te identificeren:

- Aanzienlijk voetgangersverkeer



Bron : AMT Concept

- Berijdbare opritten
- Ongeoorloofd parkeren op voetpaden
- Ongeschikte wegbedekkingen
- Te smalle looproutes
- "Ongeoorloofde" looproutes
- Werven in uitvoering van buurtbewoners.

Wat de PVM-diagnose betreft, is het duidelijk dat de **oversteekplaatsen voor voetgangers** het meest problematisch zijn. Hieraan moet maximale aandacht worden besteed en moeten zoveel mogelijk aanpassingwerken worden uitgevoerd.

Wat de **looproutes** betreft, hebben sommigen stukken voetpaden een breedte van minder dan 1,50 meter. Ook de afkanting en de langshelling zijn te hoog. Op bepaalde plaatsen belemmeren stadsmeubilair de looproute.

Meerdere **haltes voor het openbaar vervoer** zijn nog niet ingericht volgens de nieuwe voorschriften en zijn nog altijd inspringende

Adresboekje

De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NOM-PRÉNOM	ORGANISME	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/556.31.50	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdecamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Brussel	02/279.31.81	02/279.21.89	marianne.dandoy@brucity.be
Levie Michel	Etterbeek	02/627.27.34	02/627.27.10	mlevie@etterbeek.irisnet.be
Noël Catherine	Evere	02/247.62.44	02/245.50.80	mobilite-1140@evere.irisnet.be
Alain Solfa	Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Larose Stéphane	Elsene	02/515.67.26	02/515.67.66	larose@ixelles.be
Caudron Philippe	Jette	02/421.42.09	02/421.70.92	phcaudron@jette.irisnet.be
Desmet Jean-Jacques	Koekelberg	02/412.14.49	02/414.10.71	jjdesmet@koekelberg.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Sint-Jans-Molenbeek	02/412.37.94	02/412.37.32	jlekeu@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	St-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaarbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@ucclle.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboitsfort.irisnet.be
Lieben Philippe	Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.67	02/761.29.26	p.lieben@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.10	02/773.18.19	werken@woluwe1150.irisnet.be

haltes. De vrije breedte van de trottoirs en de doorgangen rond de bushokjes is op die plaatsen meestal ontoereikend.

De **voorzieningen langs de weg** (telefoontoestellen, biljettenautomaten, brievenbussen, hangende vuilnisbakken, ...) zijn niet toegankelijk omdat ze zich te hoog bevinden.



Bron : AMT Concept

De beplanting groeit vaak over het voetpad (aarde komt op de trottoirs terecht in het geval van niet-verhoogde boordstenen of slecht gesnoeide bomen.) Ongeoorloofd parkeren werd vastgesteld, op sommige te brede kruispunten en op de oversteekplaatsen voor voetgangers.

Geïntegreerde voorstellen

De voorstellen die in het kader van de studie worden geformuleerd, worden zowel op kwalitatief als op kwantitatief vlak geschraagd met voorbeelden van goede praktijken in het Brussels Gewest. Ze zijn aangepast aan de voorschriften van de nieuwe Wegcode.

Het zou wenselijk zijn om de oversteekplaatsen voor voetgangers uit te rusten met inrichtingen die bestemd zijn voor blinden of slechtzienden (geleidelijnen en waarschu-

wingslijnen). Het zou eveneens wenselijk zijn om ervoor te zorgen dat de natuurlijke geleidelijnen of gidslijnen (meer bepaald langs de huisgevels) worden vrijgehouden van elk obstakel door mogelijke hindernissen bij voorkeur aan de trottoirrand te plaatsen.

Voor meubilair dat niet uit de natuurlijke looplijn kan worden verwijderd, dient de voorkeur te worden gegeven aan scherp afstekende kleuren. De specifieke markering voor haltes voor het openbaar vervoer (waarschuwinglijn en wachtzone) moet worden geïntegreerd.

Idealiter zou het meubilair zo beperkt mogelijk moeten worden gehouden op zeer druk bezochte plaatsen.

Verhoogde oversteekplaatsen en verkeersdrempels worden voorgesteld op de plaatsen waar het mo-

biliteitsplan en het plan zone 30 tegen doorgaand verkeer beveiligde zones voorzien. Aan de inritten van collectieve privé-parkings wordt de aanleg van dwarse trottoirs over de rijbaan voorgesteld.

Waar dit niet mogelijk is en waar parkeren niet toegestaan is, worden "uitstulpingen" of verbredingen van het trottoir voorgesteld.

Er kunnen ook minimalistische oplossingen worden gevonden om de te smalle trottoirzones te verbreden (herafbakening van de bloemperken aan de zijkant.)

Wanneer de oversteekplaatsen te lang zijn, kunnen faseveranderingen van de verkeerslichten of de aanleg van middeneilandjes worden voorgesteld.

Tenslotte moeten de wachtzones en opstapplaatsen aan de haltes voor het openbaar vervoer worden aangepast aan de voorschriften die tegenwoordig van kracht zijn bij de MIVB (in het bijzonder de afschaffing van de inspringende stopplaatsen die moeten worden vervangen door vooruitspringende trottoirs).

Een gecoördineerde uitvoering

De concrete uitvoering van deze verschillende voorstellen hangt van meerdere factoren af. Eerst en vooral dient rekening te worden gehouden met de **beheerder van de wegen**, namelijk het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de Gemeente. Sommige werkzaamheden aan het gemeentelijke wegennet worden eveneens uitgevoerd door het Gewest, bijvoorbeeld de aanleg van de gewestelijke fietsroutes, de verbetering en herinrichting van wegen om het openbaar vervoer beter te laten doorstromen (VICOM-programma), de renovatie van bestaande haltes. In het geval van de PVM-lus dient eveneens rekening te worden gehouden met de private of semi-private interveniënten zoals de Regie der Posterijen (voor de brievenbussen), Belgacom (voor de telefooncellen), de bankkantoren (voor de biljettenautomaten), de beheerders van de supermarkten.

Het **type en de omvang van de werkzaamheden** zijn eveneens belangrijke elementen. Sommige inrichtingen en/of herstellingen

kunnen immers worden uitgevoerd in het kader van een gewoon onderhoud van de wegen (herstelling van beschadigingen, lichte verlaging van de trottoirranden, aanbrengen van geleidelijnen). Andere werken moeten echter het voorwerp uitmaken van een meer globale overdenking, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met de looproutes van voetgangers, maar eveneens met de wegen in hun geheel, met alle weggebruikers (versmalling van de rijstroken, aanleg van verkeersdrempels, dwarse trottoirs over de rijbaan, herinrichting van ronde punten enz.). In het laatste geval dient de PVM-diagnose te worden opgenomen in een globale overdenking met het oog op een betere verdeling van de ruimte, waarbij meer bepaald rekening wordt gehouden met de gegevens en de voorschriften met betrekking tot het verkeer (mobiliteitsplan, plan zone 30 enz.).

Wat de **fasering** en de opportuniteit betreft, zijn de reparatie van de beschadigingen de meer dringende. De andere plaatsen, meer bepaald de recente inrichtingen, zijn niet prioritair. Voor de complexe zones is lang overleg en de uitwerking van veel plannen nodig.

Ook de noodzaak van het aanbrengen van een geleidelijn voor blinden en slechtzienden dient in het kader van een optimale PVM-lus te worden benadrukt. Voor deze laatste inrichtingswerken moet echter wel worden gestreefd naar integratie in de bestaande inrichtingen en naar eenvoud, en dit zowel qua materialen als qua uitvoering (legpatroon ("calpinage") enz.).

Permanente opvolging

Het lijkt eveneens belangrijk om **informatie te kunnen geven over het parcours** dat uiteindelijk zal worden uitgevoerd. Een informatiefolder, tactiele paaltjes in de nabijheid van het gemeentehuis, geleidetegels op de grond die de te volgen richting of het te volgen trottoir aangeven, lijken onontbeerlijk om het project concreet in de praktijk om te zetten, maar ook om de buurtbewoners bewust te maken. Deze laatste zouden in elk geval

bij het project moeten worden betrokken en er zich betrokken moeten bij voelen. Ze zouden ook rekening moeten houden met hun rol als burger en het trottoir niet onnodig belemmeren, vooral op plaatsen



Source : AMT Concept

waar de ruimte werd verdeeld.

Ten slotte zal het ook nodig zijn om een **regelmatig onderhoud** uit te voeren van het parcours en de zone. Snel ingrijpen is van kapitaal belang om te vermijden dat minieme beschadigingen tot meer aanzienlijke beschadigingen of zelfs tot vandalisme leiden. Verder is ook waakzaamheid geboden bij de controles door de milieupolitie, meer bepaald voor wat sluikstortingen betreft, en in het kader van de relaties met de handelaars (het plaatsen van niet-toegestane reclameborden, de inrichting van terrassen op het trottoir, ...).

De stad Brussel heeft ook een soortgelijk werk ondernomen, maar dan op eigen initiatief.

Opdrachtgever

Gemeenten Evere en Watermaal-Bosvoorde

Projectontwerper

Tijdelijke vereniging AMT Concept - Tekno

Projectleider

M. Gerez (AMT) - F. Saelmackers (Tekno)

Studiebudget

van 25 tot 50.000,00 €

Planning

Evere : november 2003 - mei 2004
WB : maart - oktober 2004

Contact :

f.saelmackers@tekno-solutions.com

De MIVB gaat de duurzame toer op

Door Frédéric Madry (VSGB)

De MIVB heeft in haar beleidsnota "MIVB 2020: toekomstvisie voor het stedelijk openbaar vervoer te Brussel" resoluut voor duurzame ontwikkeling gekozen.

Wanneer men spreekt over duurzame mobiliteit dan zijn één van de hoofdrolspelers inderdaad de openbare vervoersmaatschappijen. Zij bieden zowel op milieu (minder hinder) als op sociaal (mobiliteit toegankelijk voor velen) en economisch (de MIVB stelt bij voorbeeld 6.000 mensen tewerk en zorgt voor minder files en dus minder tijdsverlies) de beste garanties tot een duurzame mobiliteit.

Samenwerking met het BIM

Om haar ambities inzake de milieupijler wat kracht bij te zetten heeft de MIVB een strategisch samenwerkingsakkoord gesloten met het BIM. De raakvlakken tussen mobiliteit en leefmilieu zijn evident: geluidsvervuiling, CO₂-uitstoot, energieverbruik, gezondheid,... Op 19 november, tijdens het colloquium "voortgangsbijeenkomst: de MIVB op weg naar duurzame ontwikkeling", ondertekenden dus de Heer A.Flausch Bestuurder – Directeur-Generaal van de MIVB en de Heer J-P. Hannequart, Directeur-Generaal van de BIM, alsmede hun respectievelijke voorgedijministers, de Heer P. Smet en Mevrouw E. Huytbroeck, een akkoord met betrekking tot het milieubeleid en duurzame ontwikkeling. De ingeslagen weg is een logisch gevolg op de ondertekening in 2003 van het handvest over duurzame ontwikkeling van de UITP (l'Union Internationale des Transports Publics) waarbij ze zich verbonden heeft om tegen juni 2005 een geïntegreerde strategie van duurzame ontwikkeling te finaliseren (http://www.uitp.com/project/susdev_Charter.cfm#2).

Het akkoord bevat verscheidene wederzijdse verbintenissen met betrekking tot onder andere de aspecten van leefmilieu en energie, acties van communicatie en sensibilisering of nog in het kader van de Groene Gordel. Concreet wil de MIVB pilotprojecten steunen voor het toepassen van schone of energiebesparende technologie (zoals biobrandstoffen of de waterstofbus), in het

bijzonder op rollend materieel. Verder wil ze de uitwerking en de toepassing van innoverende projecten en performante technieken inzake geluid – en trillingsdemping van de spoorvervoerwijken promoten. Tenslotte wil de MIVB tegen 2012 al haar diensten voorzien van het label "ecodynamische onderneming". De sites van de Werkplaats van Belgrado en van de Centrale Werkplaats in Demets ontvingen reeds het label in 2003.

Personen met Beperkte Mobiliteit

Ook wat betreft de 2 andere pijlers van duurzame ontwikkeling (sociaal en economisch) wil de MIVB acties ondernemen. Zo voert zij een consequent beleid inzake toegankelijkheid voor Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM). In het kader van de indienstneming van de vier nieuwe stations (Het Rad, COOVI, Eddy Merckx en Erasmus) werd daar speciaal aandacht aan besteed. Ook andere stations zijn reeds aangepast. Wat de andere metro- en premetrostations betreft, heeft het Gewest een programma "Toegang personen met beperkte mobiliteit" gerealiseerd, dat bepaalt dat tegen 2020 alle metro en premetrostations toegankelijk zullen worden gemaakt.

Beter beheer van de human resources

Ook op het vlak van het beheer van de human resources wil de MIVB moderniseren. Van een cultuur gebaseerd op respect voor hiërarchie wil de MIVB evolueren naar een systeem dat meer gericht is op de waardering van de capaciteiten, het dele-

geren en verantwoordelijkheid geven aan en het verjongen van het personeel. In dit kader werd een nieuw beleid voor mobilisatie, verrijking en vernieuwing van de capaciteiten opgesteld. Voor de MIVB gaat het hierbij om: de capaciteiten en talenten van haar medewerkers beter te benutten, het tewerkgestelde personeel te verjongen (aangezien de leeftijdsschijf van 30-39 jarigen inderdaad onvoldoende vertegenwoordigd is) en de interne verschuivingen vergemakkelijken om eenieders capaciteiten te ontwikkelen.

Contact : branderse@stib.irisnet.be



Op weg naar duurzame ontwikkeling ! (Bron : www.raiffaneurope.net)

Mobiliteitsagenda

U organiseert een evenement waar mobiliteit centraal staat, bereidt een vergadering of een seminarie voor of bent gewoon op de hoogte van gebeurtenissen die hier nog niet aangekondigd werden? Laat ons iets weten zodat wij onze lezers nog beter kunnen dienen. Dank bij voorbaat..

Datum/Waar ?	Wat ?	Inlichtingen
2 tot 6 april - Monaco (Fr)	Symposium : "Hybride voertuigen, voertuigen aangedreven door een brandstofcel, elektrisch of door batterijen"	Info: www.evs21.org - e-mail: info@evs21.org
19 april - Brussel	Colloquium « Fiets en gemeente » - actie in het kader van het Fietsplan 2005 - 2009	Info en inschrijvingen: Virgine De Nardi, 02/204.19.31- Fax : 02/204.15.10 - E-mail: vdenardi@mrbc.irisnet.be
21-22 april - Lyon (Fr)	Mobilité, différenciations et inégalités: Colloque à l'initiative du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales ».	Info : http://msfs2005.entpe.fr
22 april - Brussel	Derde Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: Stijn Dergent 015/44.65.55 e-mail: stijn.dergent@verkeerskunde.be
31 mei tot 3 juni - Dublin (Irl)	Velo-city 2005 : « Delivering the vision »	Info : www.velo-city2005.com - e-mail : info@velo-city2005.com
28 tot 30 september - Brussel	XXste Belgisch WegenCongres	Info: www.congresbelgedelaroute2005.be - e-Mail: info@congresbelgedelaroute2005.irisnet.be

Stand van zaken van enkele kwesties inzake het parkeerbeheer

Door Vincent Ramelot (VSGB)

Belasting, retributie, retributie, belasting?

Moet betalend parkeren het voorwerp uitmaken van een retributiereglement of een belastingreglement?

We hebben herhaaldelijk gesteld¹ dat er voor beide systemen meerdere argumenten zijn. We kunnen beschouwen dat de plaats op de rijweg om te parkeren een dienstverlening voor de automobilist is en dat de prijs die hiervoor betaald wordt een compensatie is. Dit bewijst duidelijk het retributiekarakter (zeker aangezien een wet² de gemeenten de mogelijkheid biedt om parkeergeld te innen). Daarnaast kunnen we ook rekening houden met het feit dat, afgezien van de realiteit van deze dienstverlening³, de gemeente het recht heeft om belastingen te heffen op het bezetten van de rijweg, ongeacht of het gaat om een container, bouwkeet,... of een voertuig.

Is deze vraag wel relevant?

Een discussie aangaan om de werkelijke aard - burgerlijk of fiscaal - te bepalen van een parkeerheffing is nutteloos. Dit benadrukt een recent advies van de Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur⁴⁵ : de wettelijkheid van de retributiereglementen wordt geenszins betwist, maar die van de belastingreglementen is eveneens duidelijk, aangezien gemeenten op basis van het artikel 170 van de Grondwet bevoegd zijn om belastingen in te voeren. Eventuele uitzonderingen dienen te worden vastgelegd in een wet die bepaalde voorwerpen uitsluit van de gemeentelijke fiscale bevoegdheid (een dergelijke wet bestaat niet in deze materie). De rechtspraak van het Hof van Cassatie biedt evenmin uitsluit. In de arresten van 10 september 1998 en 10 mei 2002 was het Hof weliswaar de mening toegedaan

dat de bestudeerde reglementen retributiereglementen waren, maar sloot het niet uit (rechtstreeks of onrechtstreeks) dat parkeren onderhevig kan zijn aan een belasting.

Dit debat zou niet alleen eeuwig kunnen duren, maar heeft ook geen enkel nut: het burgerlijke of fiscale

Voetnoten

1. Cf. V. RAMELOT, « Is een heffing voor het parkeren op de openbare weg een belasting of een retributie? », in *Nieuwsbrief - Brussel*, 2001/01, blz. 15-17; *id.*, « Het parkeren is niet meer gereguleerd ... of toch niet meer zo fel ! », in *Mobiliteitsgids*, 2004/02, blz. 14-16.
2. Wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorvoertuigen in te voeren.
3. Wordt deze dienst trouwens niet vooral verleend aan de gehele bevolking en niet aan één persoon in het bijzonder?
4. De Hoge Raad voor Binnenlands Bestuur is een adviesorgaan van de Vlaamse Gemeenschap. Eén van de hoofdtaken is het geven van advies inzake administratieve organisatie.
5. « Problematiek van de parkeerheffing », Advies 3-2004, beschikbaar op de website http://binnenland.vlaanderen.be/HRBB/adviezen_standpunten/adviezen_standpunten.html.

karakter dat een gemeente toekent aan het parkeerreglement moet niet afhangen van het intrinsieke karakter van dit type heffing, maar van de vooropgestelde doelstellingen. De Hoge Raad voor Binnelands Bestuur stelt het volgende in zijn besluit:

- indien een gemeente het heffen van parkeergeld ziet als een belangrijk instrument van het mobiliteitsbeleid, zal deze bij voorkeur kiezen voor een belasting, die in de eerste plaats het algemene belang dient;
- indien de gemeente geproportioneerde tarieven wil instellen, kiest ze voor de retributie;

We voegen hier nog aan toe dat een gemeente die een voluntaristisch vervolgingsbeleid wil voeren en haar privilege van het voorafgaande wenst te gebruiken voor de inning en heffing van geldsommen, zal kiezen voor een belasting. De gemeente die het parkeerbeleid wenst te uit te besteden, is daarentegen verplicht te kiezen voor het retributiesysteem. De belasting is het uitdrukkingmiddel van het imperium of, anders gezegd, van de openbare machtsbevoegdheid van de gemeente en kan enkel door de gemeente worden toegepast, gecontroleerd en uitgevoerd, niet door een privé-persoon.

Kortom, een gemeente moet in de eerste plaats de doelstellingen duidelijk definiëren en vervolgens het meest geschikte type reglement kiezen, en niet omgekeerd.

Gevolgen van de depenalisering voor de controle

De keuze van het burgerlijke of fiscale systeem is niet neutraal voor de gemeente; naast de invloed op de kosten en ontvangsten (die lager liggen bij een uitbesteding) hangt ook de hoedanigheid en de bevoegdheid van personen gemachtigd om feiten vast te stellen ervan af.

A. Laten we in de eerste plaats terugkomen op de *gevolgen van de depenalisering van verkeers-overtredingen*.

Het is nuttig om te herhalen dat deze depenalisering gedeeltelijk is. Het is immers nog steeds verboden om te parkeren in een zone met beperkte parkeerduur na de reglementaire duur, net zoals parkeren in een betaalzone zonder te betalen aan de parkeermeter of parkeerautomaat, enz. Er staat echter geen straf meer op deze inbreuken. Ze zijn verboden, maar niet strafbaar!

Hoe zit het dan met de vaststelling van inbreuken door politieambtenaren en hulpagenten?

“Belastingreglementen en retributiereglementen zijn geen politieverordeningen en bevatten dus geen bepalingen waarvan de schending een inbreuk is; politieambtenaren zijn dus wettelijk niet bevoegd om de toepassing ervan te controleren”

De inbreuken zijn nog steeds strafrechtelijk. De politie- en hulpagenten blijven gemachtigd om deze vast te stellen, maar de eventuele processen-verbaal kunnen geen strafrechtelijke vervolging inleiden. Het is dan ook nutteloos om ze aan het Parket over te maken (deze zou de PV's moeten seponeren).

De opdrachten van de politiediensten zijn:

- in het kader van de uitoefening van de administratieve politietaken: het bewaren van de openbare orde, inclusief het naleven van politiewetten en politieverordeningen, het voorkomen van inbreuken en de bescherming van goederen en personen (art. 14 van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt – afgekort WPA), en
- in het kader van de uitoefening van de gerechtelijke politietaken: het opsporen van misdaden,

misdriven en overtredingen (art. 15 WPA).

Belastingreglementen en retributiereglementen zijn geen politieverordeningen en bevatten dus geen bepalingen waarvan de schending een inbreuk is; politieambtenaren zijn dus wettelijk niet bevoegd om de toepassing ervan te controleren. Deze controle is immers gelijkgesteld met een administratieve taak, die politieambtenaren niet mogen uitvoeren (behalve indien de minister van Binnenlandse Zaken dit vastlegt per omzendbrief: de omzendbrief van 16 februari 1999 houdende de administratieve taken van de politiediensten - Toepassing van het artikel 25 van de wet op het politieambt – Afschaffing en vervanging van de omzendbrief van 7 april 1995 met hetzelfde doel (B.S. 14 april) plaatst de controle van retributiereglementen en belastingreglementen niet bij de nog toegelaten administratieve taken).

Het is trouwens onmogelijk om processen-verbaal opgesteld door politieambtenaren of hulpagenten over te maken aan andere dan gerechtelijke autoriteiten! De processen-verbaal kunnen dus niet worden doorgegeven aan de gemeentelijke ontvanger - en zeker niet aan een privé-firma waaraan het parkeerbeleid zou zijn uitbesteed.

Als besluit kunnen we stellen dat het behoudens gevallen van gevaarlijk of hinderlijk parkeren (art. 4.4., 2^e lid van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer) nutteloos is dat politieambtenaren en hulpagenten processen-verbaal opstellen inzake overtredingen op artikel 27 van het KB van 1 december 1975.

Voetnoten

6. Een bijkomend argument voor de belasting: het enige artikel van de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan parkeergeld op motorvoertuigen (eigen onderstreping) in te voeren, sluit uit, zowel in de tekst als het opschrift van de wet, dat in retributies kan worden voorzien voor het parkeren van aanhangwagens, die per definitie niet van een motor voorzien zijn. Dit probleem wordt vermeden als men opteert voor het belastingsysteem.

7. Cf. V. RAMELOT, « Het parkeren is niet meer gereguleerd ... of toch niet meer zo fel! », *loc. cit.*, blz. 14-16.

B. En de controles?

Wie mag vaststellen dat een autobestuurder een inbreuk heeft gepleegd waarop een belasting of een retributie van toepassing is?

We sluiten in eerste instantie politieambtenaren en hulpagenten uit, die - zoals we hierboven hebben besproken - nog enkel kunnen tussenkomen in een zuiver strafrechtelijke procedure. Bijgevolg blijft enkel burgerpersoneel over: gemeentambtenaren, leden van een gemeente-vzw of gemeenteregie, personeelsleden van een privémaatschappij.

1. Algemene parkeercontrole

Met een retributie gereglementeerd parkeren:

Dit is het eenvoudigste geval aangezien er door de burgerlijke aard van de retributie geen specifieke hoedanigheid nodig is om de naleving van dit reglement te controleren. Iedere gemeentelijke agent (ambtenaar, contractueel agent, stadswacht,...) die met dit doel is aangesteld, kan de functie uitoefenen zonder dat een specifieke eedaflegging vereist is en zonder dat de-

“ Indien het parkeerbeheer wordt uitbesteed, dient de gemeente zelf de DIV te raadplegen (via de ontvanger of de burgemeester) ”

ze agent, naar onze mening, in een bepaald statuut aangeworven moet worden. Een ander voordeel ligt in het feit dat indien het parkeerbeleid wordt uitbesteed, de controle op de naleving van het reglement kan worden gedelegeerd naar het personeel van de privémaatschappij.

Met een belasting gereglementeerd parkeren:

De oplossing is in principe dezelfde: iedere gemeentelijke agent die hiervoor is aangesteld, kan de toepassing van het parkeerreglement controleren, ongeacht diens hoedanigheid, eventuele eedaflegging, enz.

Deze controle is echter voorbehouden voor gemeentepersoneel, aan-



gezien het niet mogelijk is om het gefiscaliseerde parkeerbeheer te delegeren naar een derde.

2. De identiteitscontrole van de autobestuurder

Identiteitscontroles blijven uiteraard voorbehouden voor politieambtenaren (art. 34, § 1, WPA⁸). Deze exclusiviteit is van toepassing ongeacht het gekozen systeem van parkeerbeheer.

3. Opsporen van de identiteit van de autobestuurder

In de meeste gevallen is de gebruiker van een voertuig die de parkeerre-

tributie of -belasting niet heeft betaald, niet ter plaatse aanwezig (en zelfs als hij aanwezig is, mag hij zijn identiteit verborgen houden). De controlerende persoon dient dus op een andere manier de identiteit te achterhalen. De meest aangewezen wijze lijkt ons het raadplegen van de database van de DIV van de directie Wegverkeer, die ondermeer verantwoordelijk is voor de inschrijving van voertuigen bij de Directie-Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid⁹, hierna DIV genoemd.

Niet iedereen heeft echter toegang tot de DIV.

Deze databank bevat per-

soonsgegevens en de inzage is bijgevolg onderhevig aan de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (de inzage van een database wordt, ingevolge artikel 1 van de wet van 8 december 1992, beschouwd als een verwerking van persoonsgegevens).

De toegang tot de DIV is enkel mogelijk voor één van de 19 doeleinden vermeld in artikel 6, § 2, van het KB van 21 juli 2001. Artikel 6, § 2, 2^o vermeldt onder meer als doel « *de identificatie van de natuurlijke of rechtspersoon die belastingen of retributies verschuldigd is inzake de verwerving, de inschrijving, de in- verkeersstelling, het gebruik of de buitengebruikstelling van een voertuig* ».

« *De identificatie van de persoon [...] die belastingen of retributies verschuldigd is inzake [...] het gebruik [...] van een voertuig* »: dit is

Voetnoten

8. We dienen te vermelden dat krachtens het artikel 59.1 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg « *Elke persoon die meer dan 15 jaar oud is zijn identiteitskaart of het als zodanig geldend bewijs moet vertonen op elk door een bevoegd persoon gedaan verzoek naar aanleiding van een overtreding op de politie van het wegverkeer of van een verkeersongeval* »; de lijst van bevoegde personen is vastgelegd in het artikel 3 van hetzelfde besluit. In de onderhavige hypothese gaat men uit van een identiteitscontrole die niet gebeurt naar aanleiding van een inbreuk of een ongeval.

9. Art. 1, 16^o, van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen (B.S. 8 augustus).

onbetwistbaar van toepassing in onze situatie, maar volstaat niet om aan iedereen die belast is met de parkeercontrole toegang tot de DIV te verlenen. Indien het parkeren door de gemeente zelf wordt beheerd, hebben de gemeenteontvanger (als verantwoordelijke voor de inning van de gemeenteinkomsten) of de burgemeester (als hoofd van de administratieve politie) toegang tot de DIV om de nodige informatie te verkrijgen. Indien het parkeerbeheer aan een derde wordt uitbesteed, is het uitgesloten dat deze derde toegang krijgt tot de DIV.

In een vonnis verklaarde een politierechter¹⁰ immers dat enkel openbare overheden toegang kunnen krijgen tot de DIV. De rechter stelt immers dat in de hoedanigheid van concessiehouder van een openbare dienst, de vragende partij [= parkeermaatschappij] door de Stad Aarlen het beheer en de uitbating toegewezen heeft gekregen van betaalde parkeerplaatsen op het openbare domein, alsook de inning van de onbetaalde gemeentelijke retributies. Niettemin stelt de rechter dat de vragende partij een privé-concessiehouder blijft die geenszins gemachtigd is om het artikel 6, § 2, 2° in te roepen van het KB van 20 juli 2001 om door de beheerder van het repertorium van voertuigen de identiteit te laten meedelen van de houder van een nummerplaat die een dergelijke retributie niet heeft betaald.

Enkel de openbare overheid mag de DIV raadplegen in het kader van de controle van een belasting- of retributiereglement, niet de privé-concessiehouder die krachtens een contractuele bepaling verantwoordelijk is voor het parkeerbeheer. De heffing heeft enkel de hoedanigheid van « belasting » of « retributie » in hoofde van de openbare overheid; de privé-onderneming int geen « belasting » of « retributie », maar een burgerlijke vordering die overeenkomt met het financiële voordeel dat deze onderneming haalt uit het parkeerbeheer. Een vorde-

ring waarvoor het raadplegen van de DIV wettelijk niet is voorzien. Een particulier, zelfs in de hoedanigheid van concessiehouder van het parkeerbeheer, zelfs via een gerechtsdeurwaarder, toegang geven tot de DIV zou een inbreuk vormen op het KB van 20 juli 2001 en de wet van 8 december 1992.

« ...dienen we te herhalen dat de raadpleging van de DIV, indien deze succesvol is, enkel informatie verschaft over de titularis van de inschrijving (art. 7, 3°) en dus niet altijd over de bestuurder! »

Indien het parkeerbeheer wordt uitbesteed, dient de gemeente zelf de DIV te raadplegen (via de ontvanger of de burgemeester).

Hiermee is de kous nog niet af. Het doorgeven van persoonsgegevens is eveneens, volgens artikel 4 van de wet van 8 december 1992 een verwerking van persoonsgegevens. Deze dient te voldoen aan drie voorwaarden:

- de gegevens moeten worden verkregen voor welbepaalde uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden; de eerste voorwaarde is vervuld indien in de toewijzingsakte de doeleinden van de gegevensverwerking duidelijk bepaald zijn en ook vaststaat welke verwerking zal gebeuren door een onderaannemer, namelijk de gecontracteerde firma (cf. infra);
- de gegevens moeten toereikend, terzake dienend en niet overmatig zijn; voor deze voorwaarde dient de akte aan te geven welke gegevens worden doorgespeeld, met name de naam, voornamen en het adres van de eigenaars van de desbetreffende voertuigen (de enige gegevens die privé-ondernemingen nodig hebben);
- de gegevens mogen niet langer bewaard worden dan voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor ze zijn verkregen: de concessieakte voorziet dat de gegevens niet langer bewaard mogen worden

dan de tijd die nodig is voor de verwezenlijking van deze doeleinden.

Zoals hierboven is uiteengezet, dient de concessiehouder van het parkeerbeheer te worden beschouwd als een « onderaannemer » krachtens artikel 16 van de wet van 8 december 1992, aan wie een verwerking kan worden toevertrouwd. Om de bepalingen van dit artikel na te leven dient de gemeente in het contract dat met de maatschappij afgesloten wordt, clausules op te nemen om de verwerking van deze gegevens te beveiligen, om de verantwoordelijkheid van de onderaannemer te bepalen ten overstaan van de gemeente en om de verplichting vast te leggen voor de onderaannemer om enkel te handelen op instructies van de gemeente (deze laatste bepaling lijkt ons moeilijk te conceptualiseren in de onderhavige situatie).

Tot slot dient het contract waarmee de gemeente het beheer van het betalend parkeren aan een privé-firma toewijst, te vermelden dat de raadpleging van de DIV gebeurt door de ontvanger of de burgemeester en dat de mededeling van de verzamelde gegevens zal gebeuren volgens welbepaalde modaliteiten, rekening houdend met de doeleinden van de wet van 8 december 1992.

Ter vervollediging van deze schets, die niet echt aanzet tot optimisme, dienen we te herhalen dat de raadpleging van de DIV, indien deze succesvol is, enkel informatie verschaft over de titularis van de inschrijving (art. 7, 3°) en dus niet altijd over de bestuurder!

Contact : vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be

Voetnoot

10. P.R. Aarlen-Messancy, 14 mei 2004, City Parking / x (niet gepubliceerd); dit vonnis is onder meer gebaseerd op een advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van augustus 2003.

Onbemande camera's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Door Ir. Philippe Boogaerts (Bestuur Uitrusting en Vervoer, Directie Bijzondere Technieken)

Situering

In navolging van het Vlaams Gewest, wenste de toenmalige minister Jos Chabert in 2001-2002 onbemande camera's te plaatsen ter hoogte van kruispunten. In 2003 werden bij wijze van test volgende pilootinstallaties geplaatst op volgende kruispunten:

- Vuurkruisenlaan/Braambosjeslaan: richting A12 Antwerpen;

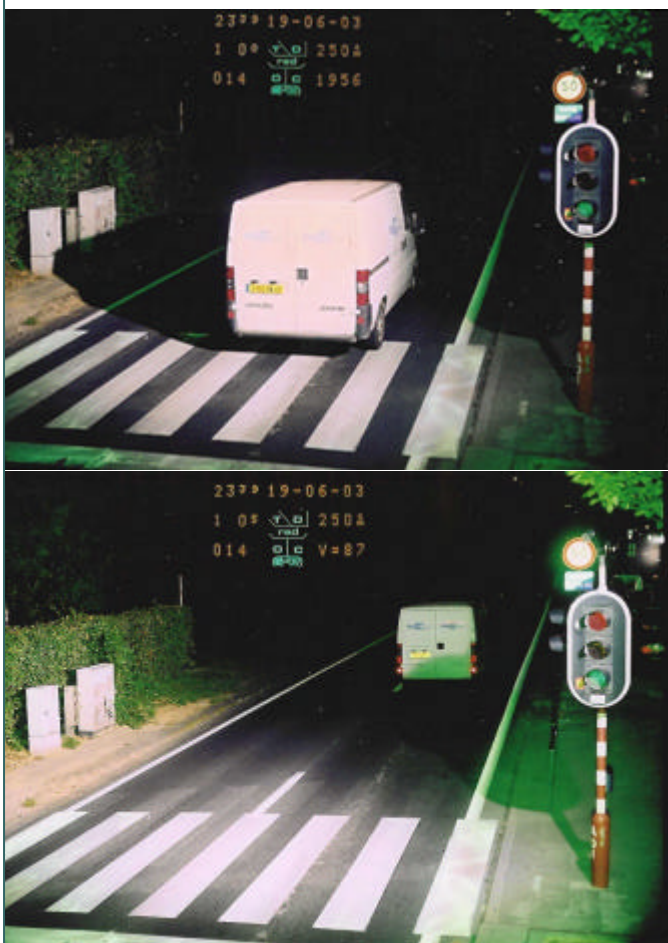


Fig.1 : Testfoto's van de onbemande camera Vuurkruisenlaan-Braambosjeslaan

- Generaal Jacqueslaan / Kroonlaan: richting Terkamerenbos en richting Reyers;

De camera's zijn van het analoge type met natte film en meten de snelheid door middel van twee lussen per rijstrook. Per overtreding worden twee foto's genomen met een interval van 0,5 seconde.

De flitspalen werden uitgerust met zogenaamde "slave-flitsen", zodat nachtopnamen mét herkenning van type en kleur van het voertuig mogelijk zijn (zie

Fig. 1 en 2). De camera's zijn geijkt en technisch klaar voor gebruik.

Preventieve radars dienen om de automobilist te waarschuwen voor automatische snelheidscontroles, zoals deze op de Vuurkruisenlaan (zie Fig. 3).

Driejarenprogramma 2005-2007

Zoals aangekondigd op de Staten-Generaal van de Veerkeersveiligheid van het Brussels Gewest, wenst de heer minister Pascal Smet in de periode 2005-2007 in totaal 90 flitspalen te installeren op de meest ongevalgevoelige plaatsen. Hiervoor worden in totaal 30 camera's voorzien, die kunnen roteren tussen de verschillende flitspalen.



Fig. 2 : Testfoto's van de onbemande camera Generaal Jacqueslaan-Kroonlaan, richting Reyers

Camera's zijn uitwisselbaar tussen de flitspalen op voorwaarde dat:

- ze hetzelfde objectief hebben: 45 mm voor 2 of 3 gecontroleerde rijstroken; 75 mm voor 2 rijstroken;
- de spanning dezelfde is voor de lantaarns: 230 V voor klassieke lantaarns of 42 V voor LED-lantaarns.

Het protocolakkoord voor de plaatsing en het gebruik van vaste automatische camera's voorziet in overleg tussen de wegbeheerder, de directeur-coördinator van de bestuurlijke politie, de korpschef van de lokale politie en het parket. Het versturen en verwerken van de processen-verbaal bij het parket stelt bepaalde eisen aan de gebruikte verwerkingsprogramma's.

Digitale onbemande camera's: nog toekomstmuziek?

Volgens de Dienst Metrologie van het Ministerie van Economische Zaken blijkt dat een ontwerp-KB uit 1999 betreffende de homologatie van digitale onbemande camera's nog het advies van de Raad van State en de Commissie ter Bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer zou moeten krijgen. Het ontwerp-KB bevat verwijzingen naar internationale normen inzake de beveiliging en de encryptie, zodat in principe manipulaties van de digitale gegevens door onbevoegden verhinderd worden.

Een eventuele omschakeling van "analoge" naar "digitale" camera's vereist de vervanging van het bin-



Fig 3 : Preventieve radar op de Vuurkruisenlaan

nenwerk; de kasten, de flitspalen en de lussen kunnen in principe behouden blijven.

De kostprijs van digitale camera's is afhankelijk van de goedkeuring van het wettelijk kader.

Contact : pboogaerts@mbhg.irisnet.be

Onbemande camera's hebben effect

Door Erik Nuyts Onderzoeker bij het Steunpunt Verkeersveiligheid - PHL)

Onbemande camera's komen vaak in de pers. Voorstanders prijzen het grote aantal dat er de laatste jaren geplaatst is, tegenstanders stellen dat ze enkel bedoeld zouden zijn om boetes te incasseren, en nog meer fervente tegenstanders steken ze in brand. Centraal zou echter de vraag moeten staan of ze de verkeersveiligheid verhogen. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft dit onderzocht voor drie verkeersassen in Antwerpen .

Het gebruik van een controle-groep

De laatste jaren worden steeds vaker onbemande camera's gebruikt om maximale snelheidslimieten en het respecteren van de verkeerslichten af te dwingen. Zowel uit de internationale literatuur als uit beleving in Vlaanderen kan men opmaken dat onbemande camera's effectief zijn. Maar deze beide bronnen van informatie geven maar een beperkt zicht op de echte effectiviteit van de Vlaamse onbemande camera's. Aangezien de volksaard van de Vlaming toch wel afwijkt van, bv. de Zweden of de Italianen, geven buitenlandse cijfers wel een indicatie van het effect

in Vlaanderen, maar zijn ze toch niet helemaal extrapoleerbaar.

Daarom heeft het Steunpunt Verkeersveiligheid een onderzoek uitgevoerd voor de onbemande camera's in de stad Antwerpen. De camera's staan op kruispunten en zijn opgesteld in assen, telkens 3 à 5 op een rij. Deze camera's registreren zowel rood licht- als snelheids-overtredingen. Informatie over het aantal ongevallen van 2000 tot 2003 werden aangeleverd door de verkeerspolitie van Antwerpen. Zomaar een vergelijking maken tussen het aantal ongevallen vóór het plaatsen van de camera's en het aantal ongevallen na het plaatsen

van de camera's geeft een te positief beeld van het effect van de onbemande camera's. Want dan gaan we voorbij aan de algemeen dalende trend van het aantal ongevallen in Antwerpen. Effecten van algemene campagnes worden in dat geval ook toegeschreven aan de onbemande camera's. Hiervoor werd gecorrigeerd door het gebruik van een vergelijkingsgroep. Daarnaast werd ook gecorrigeerd voor toeval. Na een pech-jaar volgt meestal vanzelf een beter jaar, ook als er geen maatregel werd toegepast. Dit effect noemt men regressie naar het gemiddelde.

Effectiviteit van de Antwerpse onbemande camera's

Als we alle ongevallen nemen, inclusief de ongevallen met enkel materiële schade, dan vinden we voor de drie locaties een daling van het aantal ongevallen: -5%, -12% en -22% (tabel 1). In twee van de drie locaties is die daling echter niet significant. In de meta-analyse waarbij we de drie dalingen samen nemen, bekomen we een net niet significante daling ($P=0.079$) van -14%. Het betrouwbaarheids-

	<i>Italiëlei</i>	<i>Jan Van Rijswijcklaan</i>	<i>Bisschoppenhoflaan</i>
<i>Alle ongevallen, inclusief enkel materiële schade</i>	-22% [-39%; 0%] ($P<0.05$)	-12% [-40%; +0.27%] (NS)	-4,5% [-26%; +0.24%] (NS)
<i>Meta-analyse alle ongevallen, inclusief enkel materiële schade</i>	-14% [-27%; 1%] (NS)		
<i>Enkel letselongevallen</i>	-34% [-55%; -3%] ($P<0.05$)	-33% [-61%; +0.15%] (NS)	-15% [-43%; +0.28%] (NS)
<i>Meta-analyse, enkel letselongevallen</i>	-27% [-43%; -7%] ($P<0.05$)		

Tabel 1: Reductie van het aantal ongevallen door het plaatsen van onbemande camera's, op de drie locaties apart en de locaties samengenomen

Voor alle drie de locaties was de reductie groter voor de ernstige ongevallen dan voor alle ongevallen, inclusief enkel materiële schade. Onbemande camera's voorkomen dus voornamelijk de ernstigste ongevallen.

Impact van de correcties bij de berekening van de effectiviteit

De impact van correcties varieert van onderzoek tot onderzoek. In dit onderzoek was de correctie voor de trend in Antwerpen duidelijk nodig (tabel 2). Het aantal ongevallen was ook in de vergelijkingsgroep gedaald tegenover het gemiddelde van

zijn als -20% voor alle ongevallen i.p.v. -14%, en -32% voor letselongevallen i.p.v. -27%.

Het effect van de correctie voor regressie naar het gemiddelde was in dit onderzoek erg beperkt. Voor de drie wegen was het minder dan 1% (tabel 2). Uit de internationale literatuur weten we dat het negeren van regressie naar het gemiddelde het effect van een maatregel licht kan onderschatten (tot 5%), maar vaker een overschatting tot gevolg heeft. Deze overschatting kan in extreme situaties oplopen tot 30% van het gevonden effect. Dergelijke grote overschattingen hebben we

Reductie in %	geen correctie	enkel correctie trend	enkel correctie regressie naar het gemiddelde	correctie trend en correctie regressie naar het gemiddelde
Italiëlei	-29,3	-22,3	-29,1	-22,1
Jan Van Rijswijcklaan	-19,6	-11,7	-20,2	-12,3
Bisschoppenhoflaan	-12,5	-3,9	-13,1	-4,5

Tabel 2: Reductie van het aantal ongevallen door het plaatsen van onbemande camera's met en zonder correctie voor de trend en correctie voor regressie naar het gemiddelde.

interval bedraagt [-27%, +1%]. Voor ongevallen met doden of gewonden vinden we voor de drie assen telkens een grotere daling dan als we ook ongevallen met materiële schade meenamen. De reductie van het aantal letselongevallen is nu wel significante daling: -27% met een betrouwbaarheidsinterval van [-43%, -7%].

de laatste drie jaar. Een deel van de reductie is dus het gevolg van de algemene trend, en niet van het gebruik van de onbemande camera's. De daling van 29% voor de Italiëlei wordt dan opgesplitst in 7% daling als gevolg van de trend, en 22% als gevolg van de camera's (tabel 2). Zonder correctie van de algemene trend zou het effect van de onbemande camera's overschat

ook al gevonden voor Vlaams onderzoek naar rotondes.

Deze resultaten zijn in overeenstemming met de internationale literatuur.

Contact: erik.caelen@avcb-vsgeb.be

Motorfiets in het vizier...

Door Caroline De Cock (BUV)

Ook al is het nog te vroeg om victorie te kraaien, toch werpt het verkeersveiligheidsbeleid al vruchten af. De wegen zijn veiliger geworden: iedere statistiek, iedere studie, iedere balans toont bemoedigendere resultaten voor alle weggebruikers. Er is echter één uitzondering: de motorrijders.

Met 971 doden en zwaar gewonden in 2001 blijven de gemotoriseerde tweewielers de zwakke schakel. Steeds meer stadsbewoners laten zich door een motorfiets bekoren: in 2002 waren er 305.000 brommers en scooters in het verkeer, 12.000 meer dan het jaar voordien. Het succes van het Salon van Lichte Vrachtvoertuigen, Vrijtijdsvoertuigen en Moto's in januari bevestigt die trend.

In die context voert het BIVV van 11 april tot 8 mei een campagne, die echter niet gericht is tot de motorrijders zelf maar tot de automobilisten om ze te sensibiliseren voor de plaats van de motorfiets in het verkeer. Met de slogan "*Verlies motorrijders niet uit het oog*" is het doel een veilige en harmonieuze verdeling van de rijbaan.

De data zijn niet lukraak gekozen: er is rekening gehouden met de periode waarin het meest motorongevallen gebeuren. Tussen december en april zijn de weersomstandigheden te slecht voor motorrijden. In het voorjaar wordt het weer warmer, zijn er meer vakantiedagen en lange weekends en zijn de motorfietsen terug. En het gevaar dus ook.

In tegenstelling tot wat men zou kunnen denken, gebeuren slechts 4 % van de ongevallen op de autosnelweg, vindt 41 % van de ongevallen plaats op kruispunten en is er in 3 van de 4 gevallen nog een ander voertuig bij betrokken. Het is dus belangrijk voor alle weggebruikers het gedrag van de andere te begrijpen en te kunnen anticiperen.

Te vaak gebeuren er ongevallen omdat de autobestuurder niet duidelijk getoond heeft wat hij van plan is, omdat hij de snelheid van de motorfiets of de afstand tussen beide voertuigen slecht ingeschat heeft, omdat hij de motor niet of te laat gezien heeft (dat is het geval in 70 % van de aanrijdingen).

De motorrijder is kwetsbaarder omdat hij niet beschermd is door een carrosserie. Hij kan ook moeilijker plots stoppen of een ontwijkingsmanoeuvre uitvoeren.

Bovendien gebeuren veel ongevallen in de bebouwde kom en kunnen vrachtwagens ook ongevallen veroorzaken. Geroutineerde chauffeurs die vertrouwen op hun wegervaring, zijn minder waakzaam voor eventuele motorrijders en veroorzaken meer ongevallen dan beginners.

Een vergelijkbare operatie heeft reeds plaatsgevonden in Frankrijk, met de slogan "*Retro-cligno, les bons réflexes*" en in alle Europese landen richten sensibiliseringscampagnes steeds vaker de schijnwerpers op de gevaren die motorrijders lopen.

Terecht: buiten het feit dat de voornaamste slachtoffers van die ongevallen jongeren tussen 18 en 29 jaar zijn, is het goed om weten dat de gemotoriseerde tweewielers een echte meerwaarde bieden voor alle initiatieven met het oog op een betere mobiliteit (een brommer betekent immers een auto minder op de baan).

Dan moet nog enkel gewerkt worden aan het beeld dat de automobilisten hebben van de roekeloze motorrijder, de snelheidsduivel die alle andere weggebruikers in gevaar brengt. De MotorCycle Council, die tien Belgische federaties van motorrijders overkoepelt en het gebruik van de motor "sociaal aanvaardbaar" tracht te maken, heeft meegewerkt aan de campagne van het BIVV.

We mogen echter niet alle schuld in de schoenen van de vierwielers schuiven en ze voor alle motorongelukken aansprakelijk stellen. De brochure "*Automobilisten, kent je de motorrijders?*" die verdeeld zal worden, is ook gericht tot de motorrijders door hun tips te geven voor een defensief rijgedrag en ongevallen te voorkomen.

De campagne wordt ondersteund met een televisiespot en de traditionele affiches langs de autosnelwegen en zou het beginpunt moeten vormen van een actie op langere termijn die de gemotoriseerde tweewielers een plaats geeft bij alle acties ter verbetering van de verkeersveiligheid. Het doel is het aantal ongevallen waarbij motorfietsen betrokken zijn, tegen 2010 te halveren.

Contact : cdecock@mrbc.irisnet.be



AUTOMOBILIST, KEN JE DE MOTORRIJDERS?

Motorrijders en automobilisten, samen veilig onderweg



Wij rijden ons vast !

Door Marc Roman (Adviseur-generaal, Directie Mobiliteit, FOD Mobiliteit en Vervoer)

Om tot deze vaststelling te komen, moet men geen specialist in mobiliteit zijn. Iedereen die dagelijks de baan op moet, kan ervan meespreken.

Het gebrek aan een vlotte mobiliteit heeft een grote invloed op de economie, het bedrijfsleven en de levenskwaliteit van de werknemers. Maar in welke mate? Om hierover gegevens te verzamelen moet men eerst een duidelijk beeld scheppen van het verplaatsingsgedrag van de Belg, waardoor men tot efficiënte beleidsbeslissingen zal kunnen komen. Juist daarom is een grootschalige enquête over mobiliteit broodnodig.

Woon-werkverkeer is verantwoordelijk voor ongeveer 25% van de verplaatsingen in ons land. Deze verplaatsingen kenmerken zich door het feit dat ze vooral 's morgens en 's avonds voor veel fileleed zorgen, wat op zijn beurt aanleiding geeft tot problemen voor het bedrijfsleven. Werknemers hebben het altijd moeilijker om zonder vertraging op hun werk te komen, en zijn vaak zodanig gestresseerd dat het risico voor arbeidsongevallen erdoor toeneemt; en in sommige gevallen de kwaliteit van hun werk eraan inboet.

Het beste middel om woon-werkverkeer in kaart te brengen is dit doen in dialoog met werknemers en werkgevers.

Onder impuls van de toenmalige Minister van Mobiliteit werd ruim twee jaar geleden de uitdaging aangenomen om deze enquête te verwezenlijken. Het project werd in een verdere fase toevertrouwd aan de Directie Mobiliteit.

Na brede onderhandelingen met allerlei instanties (de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de Commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer, het Comi-

té A van de overheid, het paritair Comité van de RTBF en het Onderhandelingscomité van het militair personeel, het Comité Overheidsbedrijven.) konden de ontwerpen worden voorgelegd aan de gewesten, waarna het advies volgde van de Raad van State. Voor het tot stand brengen van de databank wordt samengewerkt met FEDICT en een externe consultant. De RSZ, de RSZ-PPO, de KZS, de KBO leveren een aantal inlichtingen die reeds bij de federale overheid aanwezig zijn en die in het kader van het e-government niet opnieuw mogen worden opgevraagd.

Wetteksten

Bij het wetgevende werk dat nodig was, moest o.m. de wet van 20 september 1948 over de organisatie van het economisch leven worden aangepast: de ondernemingsraden kregen hierdoor de bevoegdheid om advies te geven over de diagnostiek inzake woon-werkverkeer die opgesteld wordt door de werkgever.

De basisreglementering is terug te vinden in de programmawet van 8 februari 2003 (B.S. 17.04.2003), de programmawet van 22 december 2003 (B.S. 31.12.2003) en het koninklijk besluit van 16 mei 2003 houdende uitvoering van hoofdstuk XI van de programmawet van 8 april 2003 betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers (5.06.2003).

Daarnaast vermelden we nog het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 houdende uitvoering van Titel XI, hoofdstuk 2, van de programmawet van 22 december 2003 betreffende het woon-werkverkeer en 2 ministeriële besluiten van 29 oktober 2004, het ene houdende vaststelling van de wijze waarop de gegevens ten behoeve van de databank inzake woon-werkverkeer worden opgevraagd, het andere houdende vaststelling van de voorwaarden tot het bekomen van inlichtingen vanwege de databank. Deze drie besluiten zijn terug te vinden in het B.S. van 26.11.2004.

Ieder bedrijf en iedere openbare instelling (op alle niveaus) die minstens 100 werknemers telt, moet om de drie jaar een diagnostiek opmaken van het woon-werkverkeer van zijn werknemers. Dit moet ook voor elke vestiging van een dergelijke onderneming of instelling waar minstens 30 personen aan het werk zijn. Volgens de teksten dient de diagnostiek voor het eerst op basis van de situatie van 30 juni 2005 te opgemaakt. Dan moet het resultaat worden voorgesteld aan de ondernemingsraad (privé) of aan het bevoegde overlegorgaan (publieke sector). Deze krijgen twee maand om hierover advies uit te brengen. Daarna moet de diagnostiek naar de Directie Mobiliteit worden gestuurd, en zulks uiterlijk tegen 30 april 2006.

Let wel, het advies moet niet worden meegestuurd! Het volstaat in het enquêteformulier te vermelden wanneer het advies werd verstrekt en de referentie van het document waarin het desgevallend kan worden teruggevonden.

Het enquêteformulier

Valt uiteen in zes belangrijke onderdelen:

1. de organisatie van de arbeidstijd in de onderneming of instelling;
2. het aantal werknemers volgens de straat waar hun woonplaats gesitueerd is;
3. de belangrijkste verplaatsingsmiddelen;
4. de toegankelijkheid van de onderneming;
5. de belangrijkste maatregelen die de werkgever reeds heeft genomen inzake mobiliteitsbeheer;
6. de specifieke mobiliteitsproblemen van de onderneming of instelling.

Voor een aantal van die items zijn er naast de verplichte vragen, zoals deze zijn gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, ook een aantal facultatieve vragen. Deze laatste zijn niet in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd, maar zullen wel verschijnen op het elektronisch enquêteformulier (met de duidelijke vermelding dat ze facultatief zijn), ze

zijn dus niet verplicht maar het invullen ervan verschaft interessante informatie vanuit mobiliteitsoogpunt. Een voorbeeld. De verplichte vraag welke de belangrijkste verplaatsingsmiddelen zijn van de werknemers wordt aangevuld met een vraag welke verplaatsingsmiddelen zij gebruiken voor het vóór – en natransport.

Via www.belgium.be

De werkgevers zullen de enquête *online* moeten invullen op het federaal portaal. Er is geen mogelijkheid om antwoorden op papier in te dienen. De informatie die reeds beschikbaar is bij de Kruispuntenbank van de Sociale Zekerheid, de Kruispuntenbank van de Ondernemingen, enz. zal vooraf ingevuld zijn op het elektronisch formulier van elke onderneming of instelling.

Het formulier zal in de loop van maart 2005 te consulteren zijn op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer (www.mobiliteit.fgov.be) en via de federale portaalsite (www.belgium.be). Wij zullen pas effectief in productie gaan vanaf eind september 2005 omdat het 2 à 3 maanden vergt voor de RSZ om de aangiften van het tweede kwartaal (waaronder dus de gegevens op 30 juni) te verwerken en daarvan onder zeer strikte voorwaarden bepaalde gegevens aan de FOD Mobiliteit en Vervoer ter beschikking te stellen.

Wat moet er concreet worden gedaan om de aangifte te kunnen doen?

De gegevens van de enquête zullen verplichtend de verwijzing bevatten van de nummers toegekend door de Kruispuntenbank voor Ondernemingen (KBO), met het doel de identiteit van de onderneming of instelling vast te stellen alsook de lokalisatie van hun vestigingseenheden. Als u uw situatie wil nazien, consulter dan de site www.kbo-bceps.mineco.fgov.be.

De mobiliteitsgegevens zullen noodzakelijkerwijs moeten ingevoerd worden via de beveiligde federale portaalsite die bestemd is voor ondernemingen en openbare instellingen,

zulks om de vertrouwelijkheid van de gegevens te waarborgen.

Wanneer uw onderneming of instelling reeds de beveiligde federale portaalsite gebruikt (bvb. om gegevens inzake sociale zekerheid aan te geven), zal diezelfde toegang u toelaten uw mobiliteitsgegevens aan te geven via de toegangsleutel (gebruikersnaam + paswoord) die u reeds werd toegekend.

Wanneer uw onderneming of instelling nog geen gebruik maakt van de beveiligde toegang van het federale portaal, moet u daartoe de aanvraag doen. Dit gebeurt verplichtend op schriftelijke wijze aan de hand van een formulier dat kan worden gedownload via de website www.socialsecurity.be/site_nl/infos/employer/index.htm.

Het postadres om het formulier naartoe te sturen is:

SMALS MvM Contactcenter
Eranova (tel. 02/511.51.51)
Koninklijke Prinsstraat 102
1050 Brussel

Om uw gegevens in te brengen sluit u aan op de applicatie via het federale portaal www.belgium.be, rubriek “bedrijven” (links) “online diensten voor bedrijven”, “applicatie woon-werk”. U geeft dan vervolgens de toegangsleutels (gebruikersnaam + paswoord) voor de SMALS, de indicatie voor de onderneming of instelling, en u kiest in de lijst de betrokken vestigingseenheid, welke u bevestigt. De enquêteformulieren volgen.

Specifiek voor de ondernemingen en openbare instellingen die binnen de grenzen van het Brussels Gewest gevestigd zijn

Wij willen hier heel kort even blijven stilstaan bij een aantal verschillen en gelijkenissen die bestaan in vergelijking met het besluit van 5 februari 2004 van de Brusselse Regering betreffende de toepassing van een vervoerplan op privaat- of publiekrechtelijke instellingen die op dezelfde plaats meer dan tweehonderd werknemers tewerkstellen (B.S. 18.03.2004).

Het belangrijkste **verschil** is dat er op basis van het besluit van de

Brusselse Regering niet alleen een diagnostiek moet worden opge maakt, maar dat daarin ook de verplichting zit om een bedrijfsvervoerplan te maken en toe te passen.

De federale regelgeving verplicht alleen tot het opmaken van een diagnostiek, zijnde de analyse die het opstellen van een bedrijfsvervoerplan vooraf gaat.

Een ander verschil is dat de Brusselse regelgeving van toepassing is vanaf meer dan 200 werknemers, de federale vanaf meer dan 100 werknemers en binnen die groep voor elk van hun vestigingen met meer dan 30 werknemers.

Een belangrijke **gelijkenis** is de aard van de vragen die in de respectievelijke enquêteformulieren zijn terug te vinden. Dit houdt o.m. in dat degenen die reeds voldaan hebben aan de Brusselse verplichting, wat moest tegen 31 december 2004, daar in ruime mate kunnen gebruik van maken om aan hun federale verplichting tegemoet te komen (mits hier of daar een actualisatie).

Doeltreffend beleid

Via deze weg willen wij alle betrokken ondernemingen en openbare diensten sensibiliseren voor het feit dat deze enquête, die in eerste instantie misschien als een tijdrovende bijkomende activiteit kan worden beschouwd, ook wel eens alle economische partners ten goede kan komen, indien de bekomen informatie gebruikt wordt om doeltreffende beleidsmaatregelen te nemen op het vlak van mobiliteit.

De verzamelde informatie zal door de Directie Mobiliteit worden verwerkt en geanalyseerd. Daarna zal zij gratis ter beschikking worden gesteld van overheid, sociale partners, privé-bedrijven, en onderzoeksinstituten (universiteiten, hogescholen ...) die deze gegevens willen gebruiken vanuit een oogpunt van het beheer van de mobiliteit.

Contact:

Marc ROMAN
marc.roman@mobilit.fgov.be

Zone 30 in schoolomgeving: plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden

Door Caelen Erik (VSGB)

Uiterlijk op 1 september 2005 moeten de wegbeheerders elke kleuter-, basis- en middelbare school met de verkeersborden F4a en A23 (begin van de schoolomgeving zone 30) en de verkeersborden F4b (einde schoolomgeving zone 30) hebben afgebakend.

Dat dit niet van een leien dakje zal lopen, hebben we reeds aangetoond in het artikel "Een ritje doorheen de nieuwe verkeersreglementering", verschenen in dit tijdschrift in het nummer 2004/03 van september vorig jaar.

Het ministerieel rondschrĳven van 14 mei 2002 betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km per uur in de schoolomgeving beschrijft in detail hoe de betreffende borden moeten worden geplaatst. De verkeersborden F4a kunnen immers ofwel op bestendige wijze worden gebruikt ofwel met veranderlijke signalisatie (de omzendbrief kan gedownload worden op de website van de VSGB <http://www.vsgb.be/mati/mob/regl/eco.pdf>).

Tijdens een vergadering van de werkgroep "Code van de wegbeheerder"¹ werd echter een onderwerp besproken dat tot nog toe niet werd behandeld.

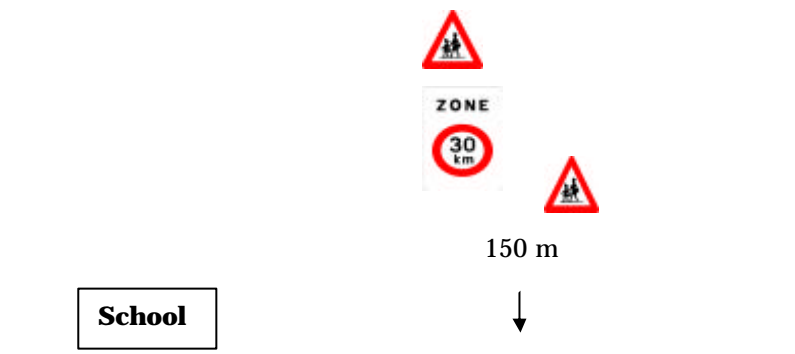
Artikel 7.7. van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald, ontslaat de wegbeheerder immers niet om naast de signalisatie "schoolomgeving" de verkeersborden A23 te plaatsen in de nabijheid van scholen.

Er zijn vier mogelijkheden:

1. De signalisatie "Schoolomgeving" wordt geplaatst op **minder** dan 150 meter van de schoolpoort en het verkeersbord A23 op **meer** dan 150 meter. Het bord A23 moet in dit geval worden vervolledigd met een onderbord dat de afstand tot aan de school vermeldt.



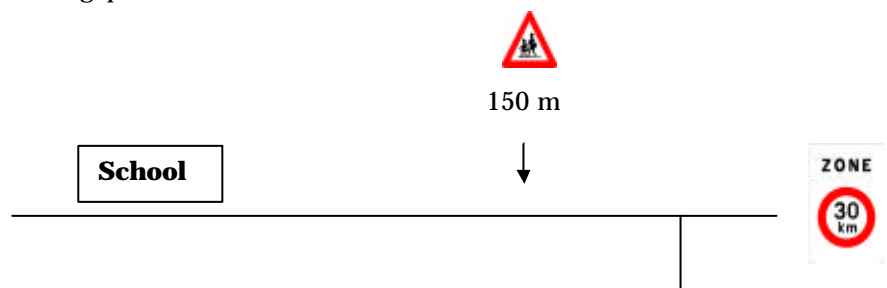
2. De signalisatie "Schoolomgeving" wordt geplaatst op 150 meter van de schoolpoort, samen met het bord A23. Dit is niet aangewezen en er wordt aanbevolen om het bord A23 op een kortere of verdere afstand te plaatsen.



3. Het bord A23 wordt geplaatst op 150 meter afstand van de schoolpoort en de signalisatie "Schoolomgeving" op meer dan 150 meter.



4. In een bestaande zone 30 wordt enkel een bord A23 geplaatst op 150 meter van de schoolpoort. De signalisatie "schoolomgeving" wordt hier dus **NIET** geplaatst.



Tot slot willen we nog vermelden dat de brochure "30 km/u in schoolomgevingen", uitgegeven door het BIVV in juni 2002, ook als leidraad kan worden gebruikt voor het inrichten van een zone 30 schoolomgeving.

Contact: erik.caelen@avcb-vsgb.be

¹ De werkgroep "Code van de Wegbeheerder" is opgericht op initiatief van de heer J.-P. Van de Winckel van het OCW. In de werkgroep zetelen specialisten van ondermeer de FOD Mobiliteit, de drie Gewesten, het OCW, het BIVV, Touring, VAB en de VSGB met de bedoeling een geïllustreerde Code van de Wegbeheerder op te stellen en wanneer nodig adviezen te formuleren naar de bevoegde overheden toe.

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

Nr 2005/01 — maart 2005

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, J-M Reniers, Ph. Decloux, M.-A. De Beuckelaer, A. Meerkens, F. Saelmaekers, F. Madry, V. Ramelot, Ph. Boogaerts, E. Nuyts, C. De Cock, M. Roman

Vertaling : L. Vankelecom

Cöördinatie : Jean-Michel Reniers — Pierre-Jean Bertrand

Adres : Aarlenstraat 53/4 — 1040 Brussel

Tel : 02/233.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

http://www.vsgb.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.

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

Aarlenstraat 53 bus 4—1040 Brussel

Tel: 02/233.51.65

Fax: 02/280.60.90

E-mail:

erik.caelen@avcb-vsgeb.be

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

Naam _____

Voornaam _____

Organisatie _____

Functie _____

Adres _____

Telefoon _____

Fax _____

E-mail _____

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

Naam _____

Voornaam _____

E-mail _____