

 **ACTUALITEIT**

De nieuwe catalogus 2024 met de gewestelijke subsidies aan de gemeenten voor mobiliteit en verkeersveiligheid is er!

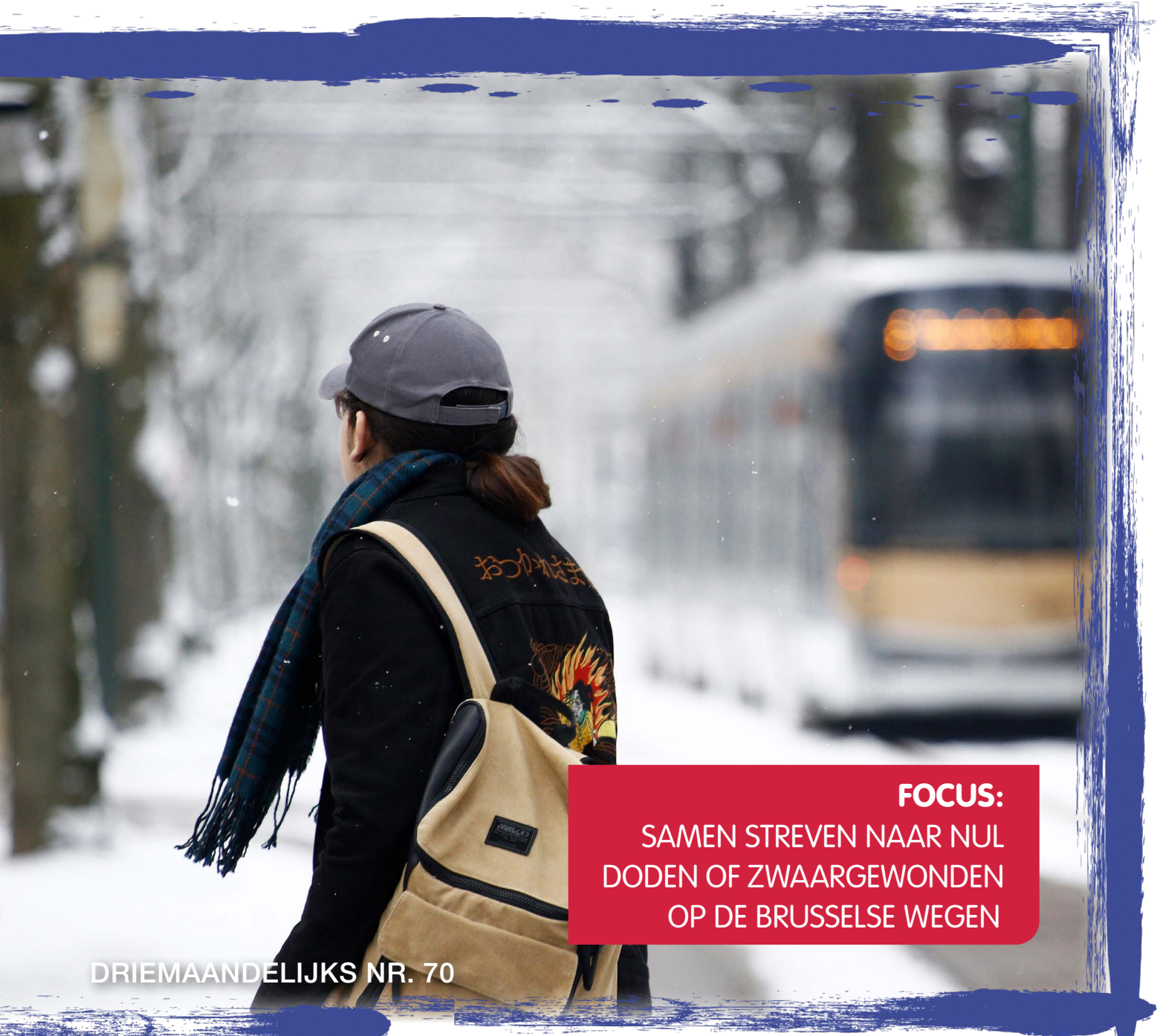
 **ACTUALITEIT**

Hoe mobiliteit, ecologische transitie en sociale rechtvaardigheid verzoenen?

 **ACTUALITEIT**

Slotevent van het cAIRgo Bike-project

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



FOCUS:

SAMEN STREVEN NAAR NUL
DODEN OF ZWAARGEWONDEN
OP DE BRUSSELE WEGEN

DRIEMAANDELIJKS NR. 70



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

DRIEMAANDELIJKS Nr. 70

DIRECTIE :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE :
Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,
Majdouline Benachem

REDACTIE :
Sophie van den Berghe, Isabelle Janssens,
Aurélie Maertens, Mathias de Meyer,
Philippe Moreau, Nina Ramos

VERTALING :
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :
Shutterstock

Deze publicatie is het resultaat van de
samenwerking tussen het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest en Brulocalis

BRULOCALIS, VERENIGING VAN DE STAD
EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST
Koningsstraat 168, 1000 Brussel
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90
Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels
www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel
Tel 0800 94 001
mobiliteit@gob.brussels
mobiliteit.brussels

02 GIDS VAN DE MOBILITEIT EN
DE VERKEERSVEILIGHEID
Nr 70 // WINTER 2024

INHOUD

ACTUALITEIT

DE NIEUWE CATALOGUS 2024 MET DE GEWESTELIJKE SUBSIDIES AAN DE
GEMEENTEN VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID IS ER! 04

ACTUALITEIT

HOE MOBILITEIT, ECOLOGISCHE TRANSITIE EN SOCIALE
RECHTVAARDIGHEID VERZOENEN? 06

IN ONZE GEMEENTEN

SAMEN STREVEN NAAR NUL DODEN OF ZWAARGEWONDEN OP DE
BRUSSELSE WEGEN..... 08

ACTUALITEIT

SLOTEVENT VAN HET CAIRGO BIKE-PROJECT..... 10

VERKEERSWETGEVING

OKTOBER, NOVEMBER, DECEMBER..... 14



De beste wensen voor 2024 van de ploeg van de Gids
van de mobiliteit en de verkeersveiligheid!



> Sophie Van Den Berghe, Dienst Duurzame Stad, Brulocalis, Isabelle Janssens en Aurélie Martens – Mobiliteit en verkeersveiligheid, Brussel Mobiliteit

DE NIEUWE CATALOGUS 2024 MET DE GEWESTELIJKE SUBSIDIES AAN DE GEMEENTEN VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID IS ER!

Elk najaar wordt de nieuwe catalogus met de gewestelijke subsidies aan de gemeenten op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid gepubliceerd. Het is een uitstekende gelegenheid om de balans op te maken van de projecten van 2023 en om de nieuwigheden van 2024 voor te stellen.

De catalogus voor 2024 is uitgebreid en bevat nu ook subsidies voor autoluwe wijken en voor de aanwerving van een gemeentelijke coördinator voor verkeersveiligheid. De catalogus bestaat uit vijf delen:

- subsidies voor uitrusting en infrastructuur;
- investeringssubsidies voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op gemeentewegen;
- subsidies voor de uitvoering van “duurzame mobiliteitsprojecten” (projecten voor fietsers en voetgangers, bakfietsen, schoolmobiliteit, ...);
- autoluwe wijken 2023-2028;
- financiering van een gemeentelijke coördinator “verkeersveiligheid”.

BALANS VAN DE OPROEP 2023

Uitrusting en infrastructuur

In het kader van de subsidies 2023 voor uitrusting en infrastructuur die het Gewest de gemeenten aanreikt op het vlak van duurzame mobiliteit, hebben 17 gemeenten in totaal 55 kandidaatsdossiers ingediend voor alle categorieën in de catalogus: fietsenstallingen (beveiligd/niet-beveiligd/in aanbouw), dropzones, stadsmeubilair voor fietsers en voetgangers, fietsstraten, fietsmarkeringen, aparte fietspaden, voetgangersinfrastructuur in het kader van de uitvoering van het PAVE, omgeving van haltes van het openbaar vervoer, trage wegen/steegjes/kortere wegen, veerkracht van de openbare ruimte en speelbare publieke ruimte.

Samen waren de aanvragen goed voor ongeveer 9 miljoen euro.

Het Gewest subsidieerde onder andere meer dan 330 dropzones op gemeentewegen (nieuw in de catalogus 2023), meer dan 50 fietsboxen (+ de 38 fietsboxen die het Parkeeragentschap

voor zijn rekening neemt) en meer dan 565 fietsbeugels, waarvan 54 voor bakfietsen.

Met de toegekende bedragen kan onder meer:

- de gemeente Sint-Jans-Molenbeek de Onafhankelijkheidsstraat, waar een gewestelijke fietsroute (GFR) aangelegd wordt, van gevel tot gevel herinrichten;
- de gemeente Ganshoren de Negen Provincieslaan herinrichten om het bestaande wegdek (dolomiet) te vervangen door een wegverharding die voldoet aan het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen;
- de gemeente Schaarbeek de openbare ruimte op het Raeymaekerspleintje en in de Adolphe Lacomblélaan, de Opaallaan en de François-Joseph Navezstraat vergroenen;
- de gemeente Watermaal-Bosvoorde de bushalte “Ottervanger” heraanleggen zodat ze aan de toegankelijkheidsnormen voldoet (dit was het eerste dossier dat ingediend [en goedgekeurd] werd rond dit thema).

Verkeersveiligheid

In 2023 hebben maar liefst 16 gemeenten een subsidieaanvraag ingediend voor in totaal 106 projecten om de verkeersveiligheid op de gemeentewegen te verbeteren, namelijk de gemeenten Anderlecht, Oudergem, Stad Brussel, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek, Sint-Gillis, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe en Sint-Pieters-Woluwe.

Na onderzoek van alle dossiers door Brussel Mobiliteit werden uiteindelijk 73 projecten, verspreid over deze 16 gemeenten, gesubsidieerd voor een totaalbedrag van +/- 5.620.000 euro.

Het veiliger maken van schoolomgevingen is een van de hoofdoelen dit jaar, gevolgd door de beperking en de controle van de

snelheid in het kader van Stad 30. Een project kan uiteraard meerdere doelstellingen nastreven. Projecten voor het oplossen van zogenaamde “ongevalgevoelige zones” en voor het permanent maken van schoolstraten waren er dit jaar minder.

Het succes van editie 2023 laat zien hoe belangrijk het is om gemeenten te blijven helpen met het verbeteren van hun infrastructuur. Dit sluit perfect aan bij de ambitieuze doelstellingen van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, en meer bepaald de pijler “SAFE Street”.

Duurzame mobiliteit

In 2023 werden 34 projecten goedgekeurd voor een totaalbedrag van bijna 806.000 euro voor 15 Brusselse gemeenten. Dit jaar gaan de projecten rond “de stad beleven” met het grootste deel (51% van het totaalbedrag) aan de haal. Er is een sterke toename van projecten om fietsen meer onder de aandacht te brengen, met vooral “Vollenbike”, een reeks sensibiliseringsacties rond fietsgebruik gericht tot de buurtbewoners en scholen. Deze activiteiten hebben heel wat mensen bijeengebracht rond de fiets.

Verder is er nog altijd veel vraag naar subsidies voor schoolmobiliteit, zij het dan in iets mindere mate dit jaar. Deze aanvragen waren goed voor 26% van het budget, terwijl dat in 2022 nog 50% was. Er wordt financiële steun gevraagd voor zowel begeleidde ritten aan scholen (60%) als het toezicht op schoolstraten (40%). De gemeentelijke fietslogistiek blijft vooruitgang boeken: steeds meer gemeenten schaffen bakfietsen aan voor verschillende diensten zoals begraafplaatsen, de technische teams van de grondregie, de organisatie van uitstapjes met senioren, bibliotheken of zelfs de verhuur van bakfietsen voor buurtbewoners.

In 2023 werd een nieuwe formule getest voor de actie be bright die plaatsvond op 9 november. Dit jaar werden er geen kleine lampjes

uitgedeeld aan slecht verlichte fietsers, maar werd de staat van de fiets gecontroleerd en een kortingsbon voor een onderhoud uitgedeeld. In de winter is het niet alleen belangrijk dat fietsen goed verlicht zijn maar ook dat ze in goede staat verkeren. Aan de meeste stands kregen de fietsers een gratis ontbijt om hen aan te moedigen en te bedanken om de fiets te nemen ondanks het gure weer.

Het moet gezegd worden dat de steun van het Gewest aan de gemeenten meer dan welkom is. Dankzij de subsidies kunnen ze projecten opzetten die ze anders wellicht niet hadden kunnen realiseren.

NIEUW IN DE OPROEP VAN 2024

Er zijn weinig nieuwigheden voor 2024. Wat de subsidies voor uitrusting en infrastructuur betreft, zijn de categorieën dezelfde gebleven als vorig jaar. Er zijn echter geen plafonds meer. De financiering wordt over de verschillende kandidaat-gemeenten verdeeld op basis van het beschikbare budget. Verder zijn er verduidelijkingen en aanvullingen aangebracht in de teksten met betrekking tot de verplichte voorwaarden waaraan de gemeenten moeten voldoen.

Ook voor de investeringssubsidies voor de verbetering van de verkeersveiligheid zijn er weinig veranderingen. Op het vlak van schoolmobiliteit zullen in de grond verankerde voorzieningen om een schoolstraat af te sluiten, ook gefinancierd worden voor schoolwijken. Een schoolwijk verwijst naar een circulatieplan om het verkeer in de omgeving van een school te verminderen. Zo'n plan wordt ontwikkeld op de schaal van meerdere straten. Het beperkt de toegang tot bepaalde gebruikers of stelt een tijdslimiet in, of beide.


Er zijn ook geen grote wijzigingen op het vlak van duurzame mobiliteit. De grootste verandering is dat er meer financieringsmogelijkheden zijn voor projecten rond de toe-eigening van de openbare ruimte. De bedoeling is om de kwaliteit te verbeteren van tijdelijke voorzieningen, die maar al te vaak verwaarloosd worden. Dit is echter een cruciale fase in de aanvaarding van de veranderingen door de burgers. De meerwaarde van een wijziging in een circulatieplan of in de inrichting van een gebied moet vanaf het begin merkbaar zijn. Hetzelfde geldt voor een test. Met deze subsidies kunnen kwaliteitsvolle tijdelijke inrichtingen geplaatst worden.

Wat tot slot de subsidies voor autoluwe wijken betreft, wordt elk nieuw project in de tweede jaarhelft gepland gezien de verkiezingen in juni 2024.

MEER WETEN

De catalogus met de gewestelijke subsidies en de bijbehorende synoptische tabellen zijn te vinden op de website van Brulocalis. Raadpleeg ook regelmatig onze subsidiedatabase voor meer informatie over de projectoproepen en financieringsmogelijkheden voor gemeenten. Met behulp van de filters kunt u een selectie uitvoeren op alle subsidies die door andere subsidiërende overheden (met name de

federale overheid, verschillende stichtingen en de Europese Unie) worden toegekend aan Belgische gemeenten, bijvoorbeeld voor mobiliteit.

Om niets te moeten missen, kunt u zich abonneren op onze tweewekelijkse nieuwsbrief "Subsidies". En praat er zeker over met uw collega's op andere gemeentediensten, die misschien nog niet op de hoogte zijn van al deze financieringsmogelijkheden. 



REGIONALE
ONDERSTEUNING
VAN
GEMEENTELIJKE
MOBILITEITS- EN
VERKEERS-
VEILIGHEIDSACTIES
2024

> **Mathias de Meyer, Organiserende Overheid van de Mobiliteit, Brussel Mobiliteit**

HOE MOBILITEIT, ECOLOGISCHE TRANSITIE EN SOCIALE RECHTVAARDIGHEID VERZOENEN?

Terugblik op de studie- en uitwisselingsdag die Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit organiseerden op 27 juni 2023.

Sinds een aantal jaar worden we geconfronteerd met heel wat nieuwe sociale uitdagingen in verband met mobiliteit en milieutransitie. Om deze ingewikkelde kwestie aan te pakken, organiseerden Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit op 27 juni een uitwisselingsdag voor actoren die actief zijn op het vlak van mobiliteit, milieu en sociale zaken. Op het programma stonden verschillende presentaties en participatieve workshops voor de circa 80 deelnemers.

DE SOCIALE PROBLEMATIEK ALS CENTRAAL ELEMENT IN HET BELEID VOOR DUURZAME MOBILITEIT

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move en het gewestelijk Lucht-Klimaat-Energieplan dragen bij aan de duurzame ontwikkeling van het Gewest en vooral aan de decarbonisering van het vervoer (klimaattransitie). Het Good Move-plan moet de voetgangers- en fietsinfrastructuur verbeteren en tegelijkertijd een aanbod van openbare vervoersmiddelen en diensten voor gedeelde mobiliteit ontwikkelen die zowel vlot toegankelijk als betaalbaar zijn. Op die manier vermindert het plan de afhankelijkheid van de auto en dus de prevalentie van huishoudens die de financiële

kosten van het bezit en gebruik van een eigen wagen moeten dragen. De lage-emissiezone (LEZ) is een van de belangrijkste maatregelen in het Lucht-Klimaat-Energieplan en helpt om de luchtkwaliteit in het hele Gewest te verbeteren. Het effect ervan is groter in de armste wijken, omdat die dichter bevolkt zijn en er verhoudingsgewijs meer vervuulende voertuigen rijden.

Hoewel deze beleidsmaatregelen over het algemeen een positieve impact teweegbrengen, hebben ze niet op alle bevolkingslagen hetzelfde effect. Sommige maatregelen die specifiek betrekking hebben op de kosten van het autobezit en -gebruik (bv. de LEZ, de parkeertarieven en mogelijk het project rond de kilometerheffing) hebben een grotere impact op gemotoriseerde huishoudens met een bescheiden inkomen. Het Gewest is zich bewust van het risico dat bepaalde huishoudens verder kunnen verarmen. Met het oog op de sociale rechtvaardigheid heeft het dus een aantal specifieke steunmaatregelen ingevoerd: voorkeurstarieven voor het openbaar vervoer, vrijstelling van de LEZ voor bepaalde personen met een handicap, modulering van de Brussel'Air-premie volgens het inkomen van de huishoudens, begeleiding op maat via een mobility coach, enz.

Toch is het belangrijk om de sociale gevolgen van het mobiliteitsbeleid beter op te volgen en dit complexe en multidimensionale onderwerp op een meer gestructureerde manier aan te pakken. Maken huishoudens met een lager inkomen anders gebruik van een eigen wagen? Zijn de huidige steunmaatregelen geschikt voor de mensen die de meest directe gevolgen ondervinden van de LEZ? Kunnen er nog andere interventiestrategieën geïmplementeerd worden?

OP HET PROGRAMMA: VOORSTELLING EN ANALYSE VAN DE BESTAANDE SITUATIE EN PARTICIPATIEVE WORKSHOPS

De minister van Klimaatverandering, Leefmilieu en Energie leidde de dag in door te benadrukken hoe belangrijk het is om sociale rechtvaardigheid te integreren in ieder beleid voor milieutransitie, waaronder het mobiliteitsbeleid. Vervolgens hebben Leefmilieu Brussel en Brussel Mobiliteit het gewestelijk beleid inzake mobiliteit en milieutransitie in grote lijnen toegelicht en de belangrijkste maatregelen besproken die ze genomen hebben om alle burgers te begeleiden in de overgang naar duurzamere mobiliteit. De sprekers gingen vooral dieper in op het plan voor het toegankelijk maken van het openbaar vervoer, gratis MIVB-abonnementen en voorkeurstarieven voor bepaalde doelgroepen, taxicheques voor personen met een handicap, de Brussel'Air-premie, de mobility coach en de uitzonderingen op de lage-emissiezone.

Brussel Mobiliteit stelde ook de resultaten voor van zijn recentste studies en analyses over autogebruik, -bezit en -behoeften volgens verschillende sociaal-demografische variabelen. Tot slot heeft Eva Van Eeno, onderzoekster aan de VUB, haar inzichten gedeeld omtrent de noodzaak om sociale rechtvaardigheid te integreren in de gewestelijke agenda voor duurzame mobiliteit.

In de namiddag hebben de deelnemers zich in kleine groepen gebogen over de begeleidingsmaatregelen in het kader van



© Brussel Mobiliteit



de transitie en vooral over de toereikendheid van deze maatregelen ten aanzien van de behoeften en de moeilijkheden die bepaalde mensen (ouderen, personen met een handicap, mensen met een beperkt inkomen, enz.) ervaren om toegang te krijgen tot deze maatregelen. De workshops brachten zowel aandachtspunten als mogelijkheden voor actie aan het licht (bv. problemen qua toegang tot rechten, de digitale kloof, moeilijkheden om zich te verplaatsen, communicatie, enz.).

FOCUS OP ENKELE INZICHTEN NA DE UITWISSELINGEN

Elke maatregel heeft natuurlijk haar eigen kenmerken en voor- en nadelen. Toch kunnen er ook een aantal algemene overwegingen geformuleerd worden:

- De deelnemers waren bezorgd over de **toegang tot rechten** en de ingewikkeldheid van de administratieve procedures om van bepaalde steunmaatregelen te kunnen genieten. Er moeten onder andere heel wat bewijsstukken verstrekt worden. In sommige gevallen verschillen de procedures en toegangsvoorwaarden van gemeente tot gemeente of van de ene voorziening of dienst tot de andere (TaxiBus, taxicheques en sociaal vervoer). Over het algemeen is de toegang tot de verschillende steunmaatregelen versnipperd en lijken de procedures soms dubbelop.
- Een aspect dat hiermee verband houdt, is de kwestie van de **digitale kloof** en de moeilijkheden die bepaalde bevolkingsgroepen, vooral ouderen, ondervinden om toegang te krijgen tot online diensten via digitale tools (bv. IRISbox). De digitale kloof kan leiden tot problemen om toegang te krijgen tot informatie over de steunmaatregelen, om de nodige administratieve stappen te nemen om ervan te kunnen genieten, maar ook in het algemeen om toegang te krijgen tot de verschillende mobiliteitsdiensten, zoals de informatie van de MIVB of het gebruik van diensten voor autodelen en

gedeelde mobiliteit. Een vraag die ook vaak terugkeerde, was om te voorzien in infobalies voor mobiliteit.

- Er moet meer gecommuniceerd worden over de steunmaatregelen en die **communicatie** moet beter afgestemd zijn op de doelgroepen. Momenteel lijkt er bij de potentiële begunstigden vooral een gebrek aan informatie te zijn over de huidige steunmaatregelen en hoe ze er toegang toe kunnen krijgen.
- Een belangrijk obstakel voor het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de eigen wagen is de noodzaak om **nieuwe individuele vaardigheden** te verwerven, en daarmee wordt nog te weinig rekening gehouden in de huidige steunmaatregelen. Het gaat hier onder andere om algemene vaardigheden die verband houden met auto-loze mobiliteit, en om uitdagingen waarmee men geconfronteerd kan worden wanneer men andere voertuigen gebruikt die niet altijd aangepast zijn, zoals deelwagens, of wanneer men de fiets gebruikt in een stedelijke omgeving die als gevaarlijk gezien wordt.

In het algemeen heeft deze uitwisselingsdag geholpen om verder na te denken over de uitdagingen om de transitie naar een duurzame stedelijke mobiliteit inclusiever en rechtvaardiger te maken. Het was ook een goede gelegenheid om de steunmaatregelen

onder de aandacht te brengen en een discussie op gang te brengen om deze maatregelen efficiënter te maken.

NAAR EEN STRUCTURELERE AANPAK VAN DE SOCIALE UITDAGINGEN OP HET VLAK VAN MOBILITEIT

Deze uitwisselingsdag was een eerste stap in een breder proces. De komende maanden willen Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel dit proces van dialoog, analyse en actie voortzetten, onder meer door samen te zitten met de actoren en uitvoerige besprekingen met hen te voeren om synergieën rond het thema te ontwikkelen en om de projecten die momenteel opgezet en uitgevoerd worden te versterken. Als afsluiter van de dag heeft de minister van Mobiliteit daarom aangekondigd dat het team van Brussel Mobiliteit uitgebreid wordt met een coördinator voor de sociale aspecten van mobiliteit en dat de Gewestelijke Mobiliteitscommissie een nieuwe afdeling krijgt die zich specifiek zal toeleggen op de sociale kwesties van het mobiliteitsbeleid. Deze nieuwe afdeling zal een regelmatige monitoring op lange termijn van de sociale uitdagingen op mobiliteitsvlak mogelijk maken en de samenwerking tussen actoren uit de sociale en mobiliteitssector versterken. 



> Philippe Moreau, Dienst Duurzame Stad, Brulocalis

SAMEN STREVEN NAAR NUL DODEN OF ZWAARGEWONDEN OP DE BRUSSELSE WEGEN

In december 2021 werd het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030 goedgekeurd. Om de doelstellingen van het plan te halen, was het belangrijk dat het ook op lokaal niveau zou worden uitgerold. Aan de gemeenten werd dus gevraagd om hun eigen lokale actieplan voor verkeersveiligheid uit te werken. Intussen zijn we twee jaar verder en kunnen we een balans van de eerste acties opmaken.

BETREKKEN EN OPLEIDEN

Zoals we al in de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid nr. 63 meldden, is de eerste voorwaarde voor de uitvoering van het actieplan dat de gemeente over het nodige budget en personeel beschikt. Het Gewest heeft bijgevolg voorzien in subsidies voor de gemeenten voor de aanwerving van een verkeersveiligheidscoördinator vanaf januari 2023 om het gemeentelijk actieplan uit te stippen en uit te voeren¹. Het heeft enige tijd gevergd om negentien van dergelijke specifieke profielen te vinden, en ook de aanwervingsprocedures hebben wat tijd in beslag genomen. Inmiddels hebben al zeven gemeenten een verkeersveiligheidscoördinator

aangeworven, loopt in twee gemeenten momenteel de aanwervingsprocedure en hebben nog andere gemeenten bij het Gewest een subsidieaanvraag ingediend voor 2024. In het voorjaar zouden alle aangeworven coördinatoren al een opleiding kunnen volgen.

NETWERKEN OM BETER TE WERKEN

Op 9 december organiseerde Brulocalis samen met Brussel Mobiliteit een eerste werkgroep voor de gemeentelijke veiligheidscoördinatoren, waaraan ook de mobiliteitsdiensten konden deelnemen. Het doel van deze eerste WG was om hen met elkaar in contact te brengen, een netwerk op te starten en



1. Praktische uitvoering van Actie 13 van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid: Een werkingssubsidie voorzien en toekennen aan de gemeenten voor de financiering van één VTE/gemeente die instaat voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid.

© Brussel Mobiliteit

hen voor te stellen om een online platform op te richten waar ze heel eenvoudig informatie, ideeën, ervaring, tips en goede praktijken kunnen uitwisselen. Die dag werden ook de doelstellingen van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid herhaald, en wat ze kunnen en moeten inhouden. Daarnaast werd een overzicht gegeven van de hulpmiddelen die Brussel Mobiliteit al ontwikkeld heeft om de analyses te objectiveren en mogelijke oplossingen te vinden.

TOOLS EN MIDDELEN

Ter herinnering: het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid is gestructureerd rond zes pijlers. Voor elk van deze pijlers werden al concrete acties ondernomen. Voor de pijler *SAFE System* heeft Brussel Mobiliteit, naast de toekenning van personeelssubsidies aan de gemeenten, een aantal tools ontwikkeld die nu al of binnenkort ter beschikking worden gesteld van de gemeenten. Zo kan men via een Dashboard in de vorm van een applicatie beschikken over diverse gegevens, die men dan kan vergelijken en aanpassen. De MOBIGIS-kaart bevat ook veel nuttige gegevens, bijvoorbeeld over de ongevallen op oversteekplaatsen voor voetgangers.

Voorts werden er gegevens van een GPS-operator verkregen om “snelheidskaarten” te maken. Deze kaarten kunnen aangepast worden aan de wegen en snelheden die men wil controleren. In 2019 werd een aankoopcentrale voor flitspalen geopend, waarvan de abonnees nog tot 2025 gebruik kunnen maken. Hier gaat het dan meer bepaald over de pijler *SAFE Speed*.

In het kader van de pijler *SAFE Street* wordt dan weer prioriteit gegeven aan de ongevalgevoelige zones (OGZ's)¹. Hoewel er maar weinig OGZ's op gemeentewegen liggen, worden ze allemaal regelmatig gecontroleerd: om de twee jaar worden ze geïdentificeerd en om de drie maanden worden ze bijgewerkt. De andere prioriteiten op het vlak van infrastructuur zijn schoolomgevingen, het veiliger maken van kruispunten en oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, alsook de verdere verwezenlijking van Stad 30 door de handhaving van de snelheidsbeperking van 30 km/u op de betrokken wegen en door de beheersing van de risico's op wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u. Perspective. Brussels heeft een brochure gemaakt voor de verbetering van de schoolomgeving.


De actie “Safe to school” verwijst naar de pijler *SAFE Behaviour* en biedt scholen heel wat materiaal voor verschillende leeftijdscategorieën.

De pijler *SAFE City* legt de link tussen de actieplannen voor verkeersveiligheid en het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move. Beide plannen vullen elkaar immers aan. In het kader van het GMP bijvoorbeeld zal een lokaal mobiliteitscontract een direct effect hebben op het autogebruik in de wijk en dus ook op de blootstelling aan het risico op een botsing.

De pijler *SAFE Vehicle* ten slotte is misschien moeilijker te vatten en aan te pakken, maar kan eveneens het voorwerp zijn van lokale acties. Het probleem van de dode hoek bijvoorbeeld kan opgelost worden met goede inrichtingen, zoals passende markeringen of wijzigingen in de fasering van de verkeerslichten, die gemakkelijk op lokaal niveau aangebracht kunnen worden.

Kortom, deze hulpmiddelen en benaderingen kunnen de coördinatoren voor verkeersveiligheid zich al eigen maken om ze vervolgens toe te passen op hun lokale omgeving en om hun eigen actieplan te ontwikkelen.

EN DAN NU ACTIE!

Een ander doel van de werkgroep van 12 december was om bij de coördinatoren een dynamiek los te weken om hun actieplan voor verkeersveiligheid op te starten. In dat kader kwam de gemeente Elsene een eerste stand van zaken voorstellen. De gemeente heeft een stuurcomité opgericht, dat minstens één keer per jaar samenkomt om de uitvoering van het plan op te volgen en om toekomstige acties te evalueren en indien nodig te herzien. De coördinator neemt contact op met de verschillende diensten die betrokken zijn bij het plan en organiseert vergaderingen tussen de diensten telkens als dat nodig is. Deze presentatie leidde tot een levendige uitwisseling van ideeën en bedenkingen die de visie van de aanwezigen verrijkt hebben. Het blijft natuurlijk een zware opdracht en de eerste deadlines, zoals die voor het voorstellen van een actieplan voor verkeersveiligheid, zijn al in zicht. Tijdens de WG bleek duidelijk dat de deelnemers gemotiveerd waren en dat er al contacten werden gelegd tussen de verschillende actoren. Dat beloven dus vruchtbare samenwerkingen te worden om de Nulvisie als hoofddoelstelling te bereiken! 

De zes pijlers van het plan zijn ontwikkeld in functie van de mate van het tolerantieniveau dat het menselijk lichaam fysiek aankan zonder bescherming:

SAFE SYSTEM omvat elementen als governance, de voorwaarden om te slagen, het samenbrengen en ter beschikking stellen van informatie en de evaluatie van het plan.

SAFE SPEED omvat acties in verband met snelheidsbeheersing.

SAFE STREET omvat acties voor de beveiliging van infrastructuur (met inbegrip van de schoolomgeving).

SAFE BEHAVIOUR omvat acties die verband houden met de houding, met vaardigheden en met het gedrag van weggebruikers. *SAFE VEHICLE* omvat acties gericht op voertuigen, vaak vrachtwagens en het gebruik hiervan en de voorzieningen. *SAFE CITY* biedt een overzicht van de acties die al in Good Move staan vermeld en die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen tot de doelstelling van nul doden en zwaargewonden.

2. Definitie van een OGZ: Ongevalgevoelige zones (OGZ's) zijn zones (kruispunten en weggedeelten) waar ongevallen zich in abnormale mate concentreren. Ze worden geïdentificeerd op basis van een kaart van ongevallen (alle vervoerswijzen samen) met lichamelijke letsels tot gevolg (Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030)

> Nina Ramos, Dienst Duurzame Stad, Brulocalis

SLOTEVENT VAN HET CAIRGO BIKE-PROJECT

Na drie jaar lang de ontwikkeling van de bakfiets in Brussel ondersteund te hebben, is het cAIRgo Bike-project nu ten einde gelopen. Op 29 september organiseerden Brussel Mobiliteit en zijn negen partners een event om de afloop van het project te vieren.



© Brussel Mobiliteit

cAIRgo Bike is een project van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat gecoördineerd wordt door Brussel Mobiliteit. In het kader van dit project hebben tien partners de handen in elkaar geslagen om het gebruik van de bakfiets in Brussel te ondersteunen en te promoten. De bedoeling is om de luchtkwaliteit en de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren door het particuliere én professionele gebruik van bakfietsen te stimuleren via een geheel van diensten (opleiding en advies, gedeelde fietsen en fietskarren, aankooppremies voor professionals, aanleg van beveiligde parkings, enz.). Dankzij de aansporing en medefinanciering van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) via het initiatief "Urban Innovative Actions" kon het project in 2021 van start gaan voor een periode van drie jaar tot 30 september 2023.

BePark, Brussel Economie en Werkgelegenheid, Leefmilieu Brussel, Brussel Mobiliteit, cambio, parking.brussels, Pro Velo, Remorquable, urbike en VUB Mobilise zijn de tien partners van het project.

Het slotevent was een groot succes, met een divers publiek van 70 deelnemers die op een of andere manier een rol spelen in de ondersteuning en promotie van de bakfiets: gemeentepersoneel en lokale politici, verenigingen, onderzoekers ...

De resultaten en "lessons learned" sinds de start van dit Europese project maar ook de beperkingen van het project werden gepresenteerd en de toekomstperspectieven werden toegelicht.

De dag verliep in meerdere fasen. In de voormiddag gaf Nicolas Chesnel, Project Officer van het Permanent Secretariaat van Urban Innovative Actions (UIA) eerst een inleiding. Daarna volgden de deelnemers een panelgesprek met Angélique Dequick (VIVAQUA), Grégory Koko Ohakambia en Mounir Laarissi (Openbare Netheid van de gemeente Jette), Vinz Kanté (School'Up/LIMIT), Corentin De Dryver (Belgobon) en Esen Köse (Mpackt).

Vivaqua toonde het nut van de bakfiets aan om nieuwe financiële, logistieke en mobiliteitsuitdagingen aan te gaan. Fietsen biedt namelijk heel wat voordelen, zoals meer flexibiliteit en een betere lichamelijke conditie voor het personeel. Maar het leukste is de verandering van perceptie bij de mensen wanneer men met een bakfiets rijdt. Technici die vroeger door weggebruikers beledigd werden of het slachtoffer van verkeersagressie waren omdat ze de weg blokkeerden, krijgen nu hun sympathie. Ze zijn geïnteresseerd in de bakfiets en spreken de technici aan. Het gesprek gaat dan verder over hun werk en het leven in de wijk. Met de hulp van urbike vond Vivaqua een fiets die voldoet aan de behoeften van de technici en die het hele jaar door gebruikt wordt.

Ondersteuning van Vivaqua:



Vivaqua: zie pdf hieronder

https://leefmilieu.brussels/sites/default/files/user_files/vivaqua_-_velo_cargo_-_mobility_saloon_2022.pdf

De gemeente Jette kwam ook haar ervaring delen over de aankoop van verschillende bakfietsen voor haar dienst Netheid. De bakfiets werd door een Brusselse start-up aangepast zodat er bezems, asbakken en alle andere benodigdheden mee vervoerd kunnen worden om de straten in Jette schoon te houden. De feedback was positief. De werknemers zijn autonoom in hun werktijden en flexibeler in hun trajecten, omdat ze kleine steegjes nu gemakkelijker kunnen bereiken. Het fietsen heeft bij velen van hen een motiverend effect en de grootste enthousiastelingen trekken de twijfelaars over de streep.

Reportage over het project in Jette: <https://bx1.be/categories/news/la-commune-de-jette-se-dote-de-velos-cargos-pour-fluidifier-le-travail-des-ramasseurs-de-rue/>

Het traiteursbedrijf Belgobon deelde ook zijn ervaring op het vlak van thuislevering met een bakfiets, wanneer er soms fragiele gerechten vervoerd moeten worden langs wegen van wisselende kwaliteit, en de motivatie van het personeel zoek is als het regent. Mipact vertelde ons over zijn project cozywheels voor het delen van elektrische fietsen en bakfietsen in Brussel. Radiopresentator en fervent fietser Vinz Kanté stelde ons het project School'Up voor, dat het fietsgebruik bij jongeren promoot, onder andere via customizing. Hij wees erop hoe belangrijk het is om goed te communiceren en de juiste boodschap over te brengen. Die boodschap moet de financiële en gezondheidsvoordelen van duurzame mobiliteit benadrukken om zoveel mogelijk mensen te



© Gemeentelijke administratie van Jette

sensibiliseren en te overtuigen om over te stappen op de bakfiets. De auto staat bij een bepaald segment van de bevolking nog altijd heel erg symbool voor maatschappelijk succes. Ook op dat vlak moet de mindset nog veranderen.

In deze zeer uiteenlopende projecten zijn een aantal overeenkomsten te vinden die gebruikt kunnen worden om een succesvol bakfietsproject te ontwikkelen.

1. Ten eerste moet het gebruik van de bakfiets vrijwillig zijn. Het is belangrijk om mensen te sensibiliseren en om eventuele angsten weg te nemen bij werknemers door middel van tests, opleidingen in het gebruik van fietsen en bakfietsen, enz. Maar als mensen zo'n vervoersmiddel niet willen gebruiken of zich er niet op hun gemak bij voelen, dan mogen zij hier niet toe gedwongen worden.
2. Bij de omschakeling naar een bakfiets is het essentieel om het juiste type fiets te kiezen en "m aan de behoeften aan te passen. Daarbij is het belangrijk om vooraf te bepalen wat die behoeften zijn en om ook verschillende fietsen uit te proberen. Beginnende fietsers hebben vaak de neiging om de meest vertrouwde of geruststellende soorten fietsen te kiezen, maar die zijn niet altijd het meest geschikt voor het type werk dat ermee verricht moet worden.

Na deze getuigenissen werd het onderwerp tijdens de volgende sessie vanuit een bredere invalshoek bekeken: hoe kun je mensen sensibiliseren voor het gebruik van milieuvriendelijke vervoersmiddelen? Op welke manier kun je welke doelgroep bereiken? Hoe kun je overstappen van "groene" sensibilisering naar overtuigende methoden om van gewoonte te veranderen? Welk imago heeft de fiets bij jongeren? Wat zijn de voordelen van het gebruik van de fiets op het vlak van gezondheid en levenskwaliteit en welke foutieve overtuigingen zijn eraan verbonden? Hoe kun je het paradigma veranderen en zoveel mogelijk verschillende oplossingen bieden die afgestemd zijn op de mobiliteitsbehoeften en -eisen van elk individu?

Na interessante discussies werd een bakfietsstest georganiseerd op het Sint-Katelijneplein. De minister van Mobiliteit trapte de namiddag af door nogmaals haar steun aan het project te betuigen en de organisatoren te feliciteren met het project.

Tijdens thematische sessies die gelijktijdig plaatsvonden in kleine groepjes kwamen vervolgens verschillende vragen aan bod:

Transversale publiek-private projecten: "lessons learned" en aanbevelingen. In dat kader gaven Brussel Economie en Werkgelegenheid, Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel een presentatie over de bakfiets: één voorwerp, meerdere gewestelijke bevoegdheden. De samenwerking tussen de drie instanties is zeer verrijkend geweest en laat zien hoe bepalend deze banden zijn voor het welslagen van een project. Daarna gaven BePark (private actor) en parking.brussels (publieke actor) een presentatie over het bakfietsparkeren kan geïntegreerd worden in de bestaande parkings voor auto's?. Dankzij het cAIRgo Bike-project hebben zij ook een nieuwe samenwerking opgestart.

Monitoring en evaluatie: het succes van het project op elk niveau meten.

De onderzoeksgroep Mobilise van de VUB heeft de studie naar "de mate van aanvaarding en de winst qua externe kosten" voorgesteld.

Leefmilieu Brussel heeft de impact op de blootstelling aan luchtvervuiling voor de gebruikers van (bak)fietsen toegelicht aan de hand van deze studie, die tussen 2020 en 2023 uitgevoerd werd met meer dan honderd deelnemers. Er werd namelijk een vermindering met 33% vastgesteld



© Brussel Mobiliteit

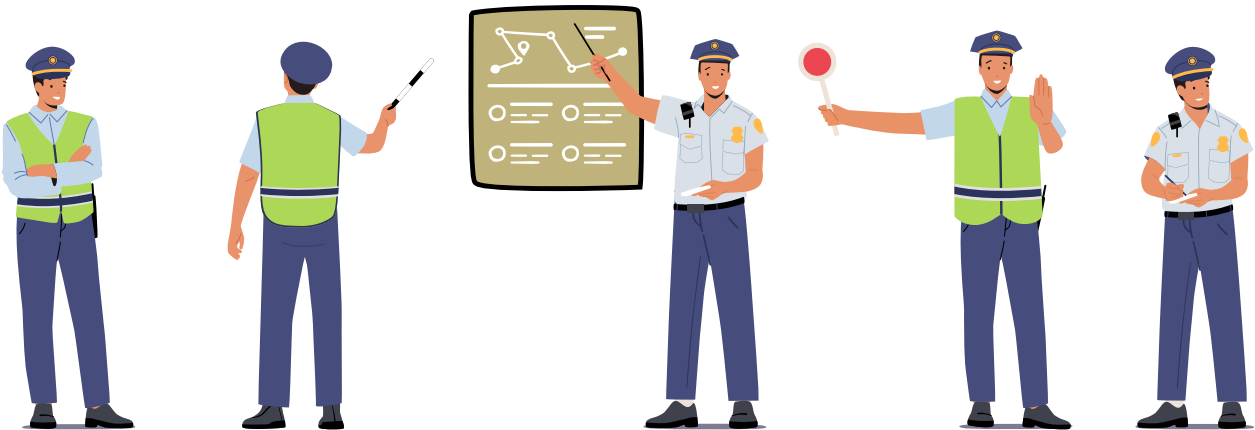
- Raadpleeg ook het rapport over de ondersteuning van Brusselse professionals tijdens het cAIRgo Bike-project van het Good Move Observatorium (uitsluitend beschikbaar in het Engels).
- Tot slot gaf Brussel Economie en Werkgelegenheid een overzicht van de aankooppremies voor bakfietsen.

Kristof De Mesmaeker, diensthoofd Planning bij Brussel Mobiliteit, rondde de dag af met een dankwoord aan iedereen die betrokken was bij het cAIRgo Bike-project. Tijdens de receptie konden de deelnemers nog even napraten.

Wat na het cAIRgo Bike-project?

Na tal van doeltreffende acties loopt het cAIRgo Bike na drie jaar ten einde. Maar dit is niet het einde van de weg voor de bakfiets in Brussel... Alle partners zijn nog altijd heel actief op het terrein: van sensibilisering met Bike for Brussels en de verhuur van gedeelde elektrische bakfietsen met cambio tot het uitlenen van fietskarren door Remarquable en de ontwikkeling van beveiligde parkings met BePark en parking.brussels. Er zijn extra budgetten toegekend om particulieren tot begin 2024 te blijven ondersteunen met Pro Velo en professionals met urbike. Tot slot wordt de aankooppremie van Brussel Economie en Werkgelegenheid voor Brusselse kmo's opgenomen in de hervorming van de steun ter bevordering van de economische expansie vanaf 2024. 

> Met medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum.



Wet van 11.12.2023 wijz. wet 24.06.2013 betr. de gemeentelijke administratieve sancties, Nieuwe Gemeentewet en wet 15.05.2007 tot instelling van de functie van gemeenschapswacht, tot instelling van de dienst gemeenschapswachten en wijz. art. 119bis NGW (Belgisch Staatsblad van 29 december 2023). Inforum: 371361.

Deze wet past onder meer de GAS-wet aan aan het arrest van het Grondwettelijk Hof nr. 56/2020 van 23.04.2020, waardoor het mogelijk wordt om bij de administratieve afhandeling van de gemengde verkeersinbreuken uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de geldboete toe te kennen.

Er wordt ook een nieuw hoofdstuk ingevoegd dat gewijd is aan de verwerking van persoonsgegevens. Ze wijzigt ook twee bepalingen van de Nieuwe Gemeentewet met betrekking tot de gemeentelijke prostitutieverordeningen en het plaatsverbod en stemt de wet 15.05.2007 in verband met de stadswachten af op de GAS-wet.

Wijzigingen aan de GAS-wet:

- bij de gemengde inbreuken op gemeentereglementen of -verordeningen kan een keuze gemaakt worden tussen de vier mogelijke administratieve sancties (GAS-boete, schorsing, intrekking en sluiting);
- de inbreuken op art 18 van de wet 10.11.2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening worden toegevoegd aan de lijst van de lichte gemengde inbreuken, teneinde de GAS-ambtenaar in staat te stellen om op te treden tegen inbreuken op deze bepaling inzake de voorafgaande vergunningsplicht die gemeentebesturen kunnen opleggen voor nachtwinkels en private bureaus voor telecommunicatie;
- overtredingen van de bepalingen betreffende de verkeersborden C3 en F103 die in aanmerking komen voor GAS-sanctionering, kunnen voortaan op eender welke wijze worden vastgesteld. Het kan derhalve gaan om vaststellingen door automatisch werkende toestellen maar ook om louter materiele vaststellingen. Bovendien wordt ook bijzondere bewijskracht toegekend aan processenverbaal van vaststelling van de in artikel 3, lid 3, van de GAS-wet bedoelde strafbare feiten, maar enkel wanneer deze vaststellingen worden gedaan door de in artikel 20 bedoelde personen. Dit zijn allemaal inbreuken op artikel 3, lid 3, van de GAS-wet, d.w.z. zowel overtredingen van het "Stilstaan en parkeren" als inbreuken op de bepalingen met betrekking tot de

verkeerstekens C3 en F103. Het bord F111 (fietszone) is toegevoegd aan de lijst van overtredingen die onder de GASwet kunnen vallen.

- onderafdeling 3 (met onder meer artikel 29 van de SAC-wet) definieert de specifieke procedure voor de behandeling van verkeersovertredingen die zijn opgesomd in artikel 3, lid 3, van de GASwet, namelijk gemengde overtredingen met betrekking tot stilstaan en parkeren, alsmede inbreuken op de bepalingen betreffende de verkeersborden C3 en F103, uitsluitend vastgesteld door middel van automatisch werkende apparaten.
- de huidige wetswijziging voorziet in de mogelijkheid om ook gedepenaliseerde parkeerovertrredingen (bv. betaald parkeren, parkeren in de blauwe zone, bewonerskaart) via deze versnelde procedure aan te pakken. Deze overtredingen zijn ook verkeersovertredingen en hangen daarom nauw samen met de in artikel 3, lid 3, genoemde overtredingen. Het voordeel van deze vereenvoudigde procedure is dat de verwerkingstijden korter zijn en dat er geen aangetekende zending nodig is. Aangezien het in beide gevallen om verkeersovertredingen gaat, is het logisch dat de procedure op dezelfde manier verloopt.
- verhoging van de maximale boetegrens van de GAS-boetes voor meerderjarigen;



> **Met medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum.**

- een wijziging van het begrip “lokale bemiddeling” naar “GAS-bemiddeling”;
- een nieuw hoofdstuk, aangepast aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), wordt ingevoegd dat gewijd is aan de verwerking van persoonsgegevens;
- in de gevallen dat er termijnen worden afgesproken in het kader van de bemiddeling en op verzoek van de bemiddelaar, wordt de mogelijkheid voorzien dat de termijn van 12 maanden om een boete op te leggen, wordt verlengd tot 15 maanden waarbij deze laatste termijn, net zoals de termijn van 12 maanden, aanvangt op het ogenblik van de vaststelling van de feiten;
- in de GAS-wet wordt een art. 29/1 ingevoegd waardoor het mogelijk gemaakt wordt om bij de administratieve afhandeling van de gemengde inbreuken bedoeld in art. 3, 3°, GAS-wet uitstel van de tenuitvoerlegging van de betaling van de geldboete toe te kennen. De sanctionerend ambtenaar zal daarbij rekening moeten houden met een referte- en een proefperiode, waarbij beide periodes dezelfde duurtijd hebben.

Wijzigingen aan de NGW:

- het tweede lid van art. 121 NGW wordt geschrapt. Dit heeft tot gevolg dat er geen strafsancities meer voorzien worden voor de overtreding van de gemeentelijke verordeningen tot aanvulling van de wet 21.08.1948 tot afschaffing van de officiële reglementering van de prostitutie. Deze depenalisering laat toe de inbreuken op dergelijke gemeentelijke verordeningen te sanctioneren met gemeentelijke administratieve sancties aangezien dit alsdan louter administratieve inbreuken zijn;

- art. 134sexies NGW wordt gewijzigd zodat de inbreuken op het plaatsverbod enkel vastgesteld zullen kunnen worden door politieambtenaren en agenten van politie en dit gedurende de periode dat het plaatsverbod geldt.

Wijziging aan de wet gemeenschapswachten:

- art. 8 van de wet gemeenschapswachten wordt op twee punten aangepast.

Vooreerst wordt de diplomavereiste waaraan gemeenschapswachten-vaststellers dienen te voldoen, aangepast zodat deze in overeenstemming is met de diplomavooraarde voorzien in het KB 21.12.2013 tot vaststelling van de minimumvoorwaarden inzake selectie, aanwerving, opleiding en bevoegdheid van de ambtenaren en personeelsleden die bevoegd zijn tot vaststelling van inbreuken die aanleiding kunnen geven tot de oplegging van een gemeentelijke administratieve sanctie. Door de diplomavereiste voor de gemeenschapswacht-vaststeller te verlagen, kunnen geïnteresseerde kandidaten met een lager diploma wel voor een aanstelling als gemeenschapswacht-vaststeller in aanmerking komen.

Daarnaast wordt een verduidelijking aangebracht aan de bevoegdheden van de gemeenschapswacht-vaststeller.

Worden gewijzigd:

- Wet 24.06.2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties (art. 3, 4, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 en 44; nieuwe art. 19/1 en 29/1 worden erin ingevoegd);
- Art. 121 en 134sexies NGW;
- Wet 15.05.2007 tot instelling van de functie van gemeenschapswacht, tot instelling van de dienst gemeenschapswachten en tot wijziging van art. 119bis NGW (art. 8 en 14).

Koninklijk Besluit van 09.11.2023 wijz. KB 23.03.1998 betr. het rijbewijs (Belgisch Staatsblad 16 november 2023). Inforum: 371122.

Dit besluit voorziet dat code 78 (auto met automatisch schakelsysteem) niet aangebracht wordt op het rijbewijs geldig verklaard voor categorie B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D of D+E indien de houder van het rijbewijs al houder is van minstens één van de categorieën B, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D of D+E, zonder vermelding van code 78. Het heft ook de opmaking van een inlichtingenfiche op voor het Europese rijbewijs waarvan de houder ingeschreven of vermeld is in het bevolkings-, vreemdelingen- of het wachtregister van een Belgische

gemeente of ingeschreven is bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken.

Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2006/126/EG van 20.12.2006 betreffende het rijbewijs en van de richtlijn 2020/612 van 04.05.2020 tot wijziging van Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het rijbewijs.

Art. 20, 51 en 57 van het KB 23.03.1998 betreffende het rijbewijs worden gewijzigd.

Koninklijk Besluit van 30.08.2023 wijz. KB 20.07.2001 betr. de inschrijving van voertuigen (Belgisch Staatsblad 6 oktober 2023). Inforum: 370247.

Dit besluit bepaalt de voorwaarden waaraan moet worden voldaan opdat de inschrijving in België van een voertuig ingeschreven in het buitenland en in het verkeer gebracht door een onderneming met verblijf in België en die voor rekening van derden of voor eigen rekening goederenvervoer over de weg verricht, niet verplicht is. Het geldt voor het motorvoertuig, de aanhangwagen, de oplegger of een samenstel van voertuigen, dat/die uitsluitend bestemd is voor het vervoer van

goederen en dat/die door een op het grondgebied van een andere lidstaat van de Europese Unie of van de Europese Economische Ruimte gevestigde onderneming wordt verhuurd aan voornoemde Belgische onderneming.

Art. 3 van het KB 20.07.2001 betreffende de inschrijving van de voertuigen wordt gewijzigd.

> Met medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum.

Wet van 06.06.2023 betr. het verkeer van toeristische slepen bestaande uit een tractor en een huifkar op de openbare weg (Belgisch Staatsblad 20 oktober 2023). Inforum: 364698.

Deze wet regelt het verkeer op de openbare weg van de slepen bestaande uit een tractor en een huifkar. Ze stelt ze qua reglementering zoveel mogelijk gelijk met de toeristische miniatuurtreinslepen voor personenvervoer: hun maximale snelheid wordt vastgelegd op 25 km/u en hun gebruik als attractie wordt gekoppeld aan de toelating door de gemeente als "openbare ontspanning". Deze slepen hebben voortaan toegang tot voetgangerszones en de inschrijving van de huifkar is niet verplicht.

Worden gewijzigd:

- KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (art. 2);
- KB 01.12.1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode) (art. 22sexies.1);
- KB 20.07.2001 betreffende de inschrijving van de voertuigen (art. 2)

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 30.11.2023 tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van bepaalde artikelen van de ordonnantie 06.07.2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Belgisch Staatsblad 14 december 2023). Inforum: 371858.

Dit besluit bepaalt op 01.01.2024 de inwerkingtreding van de bepalingen inzake de aanwending door het Parkeeragentschap van het dwangbevel met het oog op de invordering van niet-betwiste en opeisbare retributies en andere verschuldigde bedragen die na de tweede herinnering onbetaald blijven en waarvan het Parkeeragentschap de schuldeiser is.

De art. 16, par. 7, en 17 van de ordonnantie van 06.07.2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest treden in werking op 01.01.2024.

Ordonnantie van 13.10.2023 tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid (Belgisch Staatsblad 14 december 2023). Inforum: 371862.

Deze ordonnantie bepaalt een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid. Ze vereenvoudigt onder andere het Gewestelijk Mobiliteitsplan "GMP" en de gemeentelijke Mobiliteitsplannen "GemMP's" (inhoud, opstel- en opvolgingsprocedure). Ze verduidelijkt ook de positie van de GemMP's als plaatselijke afspiegelingen van het GMP en versterkt de afstemming van het GemMP op het GMP.

Art. 126 en 189/1 BWRO worden gewijzigd.

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit wordt opgeheven (zie doc. nr. 276152).

Ministerieel Besluit Brusselse Hoofdstedelijke Gewest van 13.10.2023 betr. het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg tot goedkeuring van de bepalingen aanvullend op het ADR en tot vaststelling van de delegatie van bevoegdheden (Belgisch Staatsblad 6 december 2023). Inforum: 371617.

Dit besluit bevat maatregelen aanvullend op de maatregelen van het ADR (Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg) en delegeert bepaalde bevoegdheden in deze materie aan de directeur van de DVGv.

Dit besluit voert het BBHR 22.09.2022 betreffende het vervoer via de weg en over de binnenwateren van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen uit.

Inhoudstafel:

- Hfst. 1: Definities;
- Hfst. 2: Delegatie van bevoegdheid;

- Hfst. 3: Toezicht op de vervaardiging, reconstructie of reconditionering van verpakkingen, IBC's en grote verpakkingen;
- Hfst. 4: Periodieke beproevingen op IBC's;
- Hfst. 5: Bepalingen van toepassing op tanks;
- Hfst. 6: Veiligheidsuitrusting;
- Hfst. 7: Constructie en goedkeuring van voertuigen.

> **Met medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum.**

Ordonnantie van 23.11.2023 wijz. drie wetten 15.07.2013 betr. diverse aspecten van het wegvervoer (Belgisch Staatsblad van 30 november 2023). Inforum: 371485.

Deze ordonnantie voorziet in verschillende wijzigingen inzake de wegvervoersector. De belangrijkste wijzigingen betreffen onder andere de verduidelijking van de vereisten voor transportbedrijven om een permanente en effectieve vestiging te hebben; de aanscherping van de eisen inzake professionele betrouwbaarheid waaraan wegvervoerders en personenvervoerders moeten voldoen; de mogelijkheid om in elektronische vorm bewijsstukken in te dienen waaruit blijkt dat is voldaan aan de voorwaarden voor de uitoefening van het beroep van ondernemer van goederen- en personenvervoer over de weg en de uitbreiding van de gegevens die moeten worden opgenomen in het eRegister van wegvervoerondernemingen.

Deze ordonnantie is een gedeeltelijke transpositie van Richtlijn (EU) 2022/738 van 06.04.2022 tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EC betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg.

Worden gewijzigd:

- wet 15.07.2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21.10.2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betr. de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21.10.2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006;
- wet 15.07.2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21.10.2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betr. de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit

te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21.10.2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg;

- wet 15.07.2013 betreffende het eRegister van wegvervoerondernemingen.



Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 26.10.2023 wijz. KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en wijz. KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (Belgisch Staatsblad van 21 november 2023). Inforum: 371217.

Dit besluit bevat onder meer de voorwaarden voor de ombouw van een voertuig met een verbrandingsmotor naar een voertuig met een elektrische motor in het kader van de technisch controle van voertuigen.

Worden gewijzigd:

- KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (art. 1, 2, 20 en 23ter en bijlage 15 (toepassingsgebied van de technische keuring), 26 en 41 (niet periodieke keuring bedoeld in art. 23sexies, par. 1, 3°); een nieuw art. 77ter wordt ingevoegd;

- KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (art. 2 en bijlage 9; een nieuw art. 8ter wordt ingevoegd).

> Met medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13.10.2023 wijz. BBHR 06.10.2022 betr. de taxidiensten (Belgisch Staatsblad 9 november 2023). Inforum: 370956.

Dit besluit bepaalt dat de taxichauffeur binnen drie jaar te rekenen vanaf de datum van ontvangst van zijn bekwaamheidsattest een informatie- en bewustmakings sessie moet volgen over hoe om te gaan met bijzondere doelgroepen.

Art. 10, 12 en 42 van het BBHR 06.10.2022 betreffende de taxidiensten worden gewijzigd. Art. 56 en bijlage 2 van hetzelfde besluit worden opgeheven.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13.10.2023 houdende diverse bepalingen inzake het vervoer van gevaarlijke goederen (Belgisch Staatsblad 23 oktober 2023). Inforum: 370609.

Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de gedelegeerde richtlijn (EU) 2022/2407 die de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land actualiseert. Het wijzigt ook de modaliteiten inzake de delegatie van bevoegdheden voor de aanname van de bepalingen aanvullend op het ADR (verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg).

Worden gewijzigd:

- BBHE 27.05.1993 houdende bepaling van het bestek waaraan de Haven van Brussel is onderworpen;
- BBHR 22.09.2022 betreffende het vervoer via de weg en over de binnenwateren van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.

Het KB 31.07.2009 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, wordt opgeheven (zie doc. nr. 345242).

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13.10.2023 betr. wegcontroles en controles ter plaatse bij wegvervoerbedrijven en tot wijziging van diverse bepalingen inzake het wegvervoer (Belgisch Staatsblad van 27 oktober 2023). Inforum: 370728.

Dit besluit stelt de ambtenaren aan die de wegcontroles en de controles binnen de ondernemingen uitvoeren om de toepassing van de sociale wetgeving binnen de transportsector na te gaan.

De bepalingen van dit besluit implementeren deels Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15.07.2020 tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 2014/2012 teneinde deze aan te passen aan de ontwikkelingen in de sector wegvervoer en zijn een gedeeltelijke omzetting van:

- Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15.07.2020 tot vaststelling van specifieke regels betreffende Richtlijn 96/71/EC en Richtlijn 2014/67/EU betreffende de terbeschikkingstelling van bestuurders in het wegvervoer en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EC wat betreft de controlevoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012;

- Richtlijn (EU) 2022/738 van het Europees Parlement en de Raad van 06.04.2022 tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EC betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg.

Het KB 08.05.2007 houdende omzetting van Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad 15.03.2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen (EEG) nr. 3820/85 en (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer en tot intrekking van Richtlijn 88/599/EEG van de Raad, wordt opgeheven (zie doc. nr. 219169).

Worden gewijzigd:

- KB 22.05.2014 betreffende het goederenvervoer over de weg (art. 12 en 21);
- KB 22.05.2014 betreffende het reizigersvervoer over de weg (art. 30).



ADRESBOEKJE:

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Mobiliteitsdienst	Veeweydestraat, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	qstevenart@audergem.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	mobility@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Mobiliteitsdienst	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	mobilite@sjtn.brussels
Mobiliteitsdienst	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	mobilite@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GROULARD Nicolas	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	ngroulard@ucclle.brussels
BRACKELAIRE Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
DENYS Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
EL AHMADI El Bachir	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

LAAT DIT NIET LIGGEN!

GRATIS

Hebt u de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega dit tijdschrift ook graag rechtstreeks ontvangen? Geen probleem! Surf naar de website van Brulocalis <https://brulocalis.brussels/nl/newsletters> en vul het online formulier in.

U zal toegevoegd worden aan de mailing list en voortaan elk nieuw nummer van het tijdschrift ontvangen.

