



## Inhoudsopgave

Planologie in dienst van de mobiliteit in Ganshoren	1
20ste Belgisch Wegcongres	4
Wijziging van de regeling i.v.m. rijbewijs: inwerkingtreding nadert en details krijgen vorm	7
Steeds meer fietsers in Brussel	10
Voor u gelezen ...	11
Car-sharing : de kaap van 1000 klanten overschreden	12
Geïllustreerd Reglement voor de Wegbeheerder	13
Mobiliteitsplannen en -convenanten: standpunt van de gemeenten	14
Mobiliteitsagenda	21



## Mobiliteit in de kijker

### Planologie in dienst van de mobiliteit in Ganshoren

**Door Philippe Libert (Mobiliteitsadviseur, dienst Openbare Werken)**

De gemeente Ganshoren wordt doorkruist door twee belangrijke gewestwegen: de Keizer Karelslaan en de Tentoonstellingslaan, die de ring met de Leopold II-tunnel verbinden en door heel veel pendelaars gebruikt worden. Tijdens de piekuren, wanneer het verkeer op die gewestwegen sterk vertraagd is, aarzelen de pendelaars niet om de intermediaire wegen te nemen en zo rijden zij door de woonwijken, wat de levenskwaliteit van de buurtbewoners in het gedrang brengt.

Vandaar dat mobiliteit een belangrijk item is in Ganshoren.

De gemeente heeft geen echte Mobiliteitsdienst, maar de Controleur van de Werken van de gemeente heeft de opleiding tot mobiliteitsadviseur bij de eerste Brusselse promotie gevolgd. Die vorming is uiteraard zeer nuttig bij de analyse van de verschillende problemen i.v.m. openbare ruimte of bij de samenstelling van dossiers voor de beveiliging van kruispunten, de inrichting van zones 30 of de wijziging van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Aangezien Ganshoren geen schepen voor Mobiliteit heeft, worden de dos-

siers in overleg opgevolgd door de Burgemeester en de Schepenen van Werken en van Stedenbouw.

Sinds enkele jaren maakt de gemeente gebruik van verschillende planologische hulpmiddelen, wat een coherent en rationeel beheer van de mobiliteit op het grondgebied mogelijk maakt. De opstelling van die plannen is in handen van een studiebureau of van de controleur van de werken.

#### Richtplan zones 30

Het richtplan voor de inrichting en het beheer van het lokale wegennet van de gemeente (voor de inrichting van zones 30, woonerven en voetgangerszones) werd eind 2003 afgerond

door het studie-bureau BRAT. Zo werd een eerste formele inventaris opgemaakt van de situatie van de gemeente op het vlak van mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte.

Uit het plan komen verschillende voorstellen van inrichting van zones 30 naar voren en ook voorstellen voor de verbetering van bestaande zones 30. Een rotonde en de wegen daarrond zullen overigens binnenkort heraangelegd worden, met subsidies van het driejarig investeringsplan, volgens de aanbevelingen van het studie-



*Inrichting van zones 30 in Ganshoren (Bron: Ganshoren)*

bureau, en verschillende zones 30 werden ook op basis van dit rapport ingericht of uitgebreid.

De aanbevelingen uit het plan i.v.m. zones 30 zullen opnieuw bekeken worden in het kader van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan, om rekening te houden met de recentste gemeentelijke verwezenlijkingen en wijzigingen in de regelgeving (bijv. zones 30 in schoolomgevingen).

### **Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)**

Momenteel werkt Ganshoren aan een Gemeentelijk Mobiliteitsplan. Fase 1 van dit plan liep af in september 2005 met een raadpleging van de bevolking en een openbare vergadering. Het studie-bureau heeft een situatieschets opgemaakt en een diagnose van de toestand van de gemeente opgesteld.

Tijdens de raadpleging hebben bijna 250 inwoners hun mening gegeven over mobiliteit, wat zowat 1.300 opmerkingen opleverde betreffende knelpunten voor auto's, voetgangers of fietsers. Er werd ook een enquête verricht in scholen en ondernemingen, om een beeld te krijgen van de verplaatsingsgewoontes van personen die in Ganshoren naar school of naar het werk komen.

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan moet het gemeentebestuur op het vlak van het beheer van het doorgaand verkeer en het parkeerbeleid bijsturen. Fase 2 (de uitwerking van contrast-scenario's) loopt nog tot eind 2005 en fase 3 (het actieplan) zal in de loop van 2006 afgerond worden.

### **Andere verwezenlijkingen i.v.m. mobiliteit**

De gemeentediensten hebben nog verscheidene andere plannen uitgewerkt:

- de afschaffing van het beurtelings parkeren op alle gemeentewegen, zodat beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) ingevoerd kon worden en beveiligingswerken uitgevoerd konden worden (bijv. verruiming van trottoirs);
- de invoering van BEV op het grondgebied van de gemeente, rekening houdend met de breedte van wegen, lokale omstandigheden, kruispunten waarop een BEV-straat uitkomt en gewestwegen in de buurt;
- de inrichting van zones 30 in schoolomgevingen, aangezien alle gemeentewegen in schoolomgevingen in zone 30 omgezet werden.

*« ... de Controleur van de Werken van de gemeente heeft de opleiding tot mobiliteitsadviseur bij de eerste Brusselse promotie gevolgd. Die vorming is uiteraard zeer nuttig bij de analyse van de verschillende problemen i.v.m. openbare ruimte of bij de samenstelling van dossiers voor de beveiliging van kruispunten, de inrichting van zones 30 of de wijziging van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid ».*



*Verkeersveiligheid en beperking van het doorgaand verkeer d.m.v. aanpassingen van de weg (Bron: Ganshoren)*

### **Adviescommissie stedenbouw, leefmilieu en mobiliteit**

De adviescommissie stedenbouw, leefmilieu en mobiliteit werd in 2002 opgericht en behandelt problemen qua mobiliteit en analyseert de dossiers alvorens het College een beslissing neemt. Deze commissie bestaat uit het schepencollege, gemeenteraadsleden en personeel van gemeentediensten.

### **Besluit**

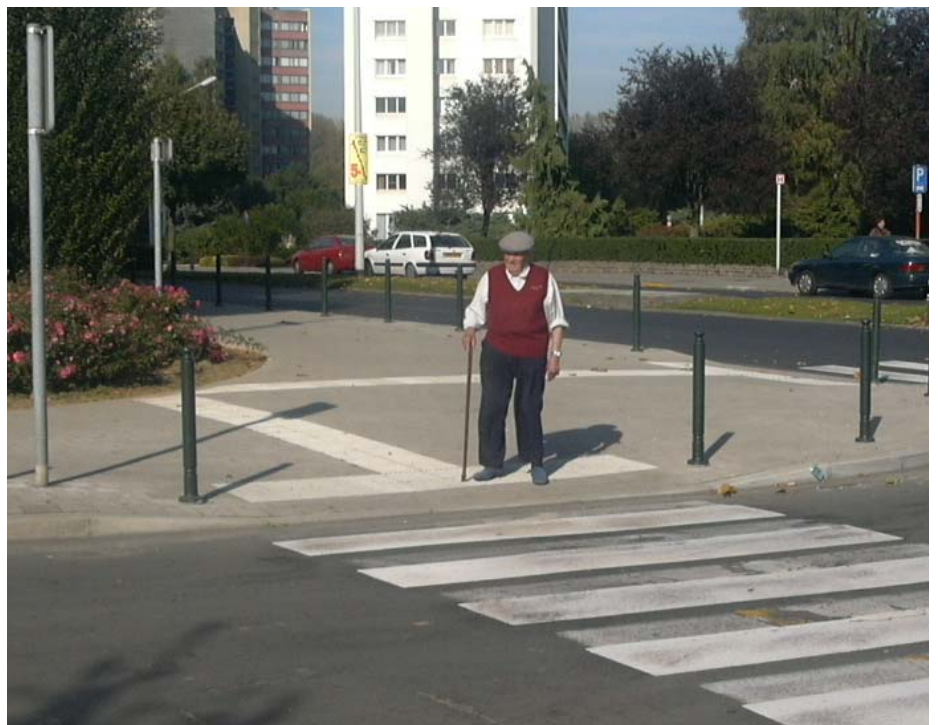
Algemeen kunnen wij stellen dat in Ganshoren de mogelijkheden voor de verbetering van de mobiliteit en de veiligheid van de weggebruikers altijd in aanmerking genomen worden maar momenteel nog geval per geval behandeld worden, naar gelang van de beschikbare middelen en de mogelijke aanpassingswerken. De laatste plannen die opgesteld zijn of waarvan nog gesleuteld wordt (zone 30 en GMP) trachten deze aanpak te verbeteren, ook al blijven de menselijke en financiële middelen beperkt.

### **Contact:**

Philippe Libert, Dienst Openbare Werken

Tel. 02 464 05 47

E-mail: [plibert@ganshoren.irisnet.be](mailto:plibert@ganshoren.irisnet.be)



*Een mobiliteitsbeleid dat ook rekening houdt met PMB (Bron: Ganshoren)*

# Het Belgisch Wegencongres, het 20<sup>ste</sup> op rij

**Openingstoespraak door dhr. Jean-Claude MOUREAU – Voorzitter van het Congres – Directeur-generaal van het Bestuur Uitrusting en Vervoer – Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

“Het is mij een eer en een genoegen u hier allen te mogen verwelkomen in het Tentoonstellingspark van Brussel voor het XXste Belgisch Wegencongres.

Het is inderdaad de twintigste keer dat in ons land een congres wordt georganiseerd waarbij tijdens de werkzaamheden en de debatten de wegen centraal staan. We moeten vaststellen dat het concept van de wegen in de loop der jaren sterk geëvolueerd is. Van een wegennet dat oorspronkelijk geconcipeerd werd op basis van zijn economische functie, is het meer en meer, vooral in de steden – en we zijn ons ervan bewust dat ons land zeer dichtbevolkt is – geëvolueerd naar een multifunctionele ruimte waar de verschillende gebruikers elk hun plaats moeten krijgen. Binnen de agglomeraties is het wegennet in zekere mate burgervriendelijk geworden. Die overgang komt ook tot uiting in de wegcode, waarin nu ook een straatcode werd geïntegreerd.

De Belgische Wegenvereniging heeft de traditie in ere gehouden om in ons land om de vier jaar een wegencongres te organiseren. Toen de vereniging het Brussels Gewest, en in het bijzonder mijn Bestuur, het Bestuur Uitrusting en Vervoer, de zorg voor de organisatie van haar twintigste Congres toevertrouwde, kon ze geen betere rode draad bedenken dan het actuele thema: 'De plaats en de rol van het wegennet en de wegen in de stad en in de buitenwijken'.

Bij de aanvang van deze driedaagse wil ik u mijn enthousiasme tonen. Ik heb immers in avant-première mogen kennismaken met alle uiteenzettingen die gehouden en becommentarieerd zullen worden. Het zijn er niet minder dan 202! Ik ben ervan overtuigd dat het zeer interessant zal worden, niet in het minst omwille van de verschillende geselecteerde thema's. Enkele voorbeelden:

## **Eerste thema: mobiliteit**

Iedereen heeft het er over; het is het actuele onderwerp bij uitstek; er wordt dagelijks over gesproken in de geschreven pers, op de radio of op televisie; en dat is ook normaal, want mobiliteit is iets waar de burger rechtstreeks mee te maken krijgt in zijn dagelijks leven. Spreken we tegenwoordig niet in termen van 'recht op mobiliteit', d.w.z. het recht van elke burger om zich te verplaatsen met behulp van vervoersinfrastructuren en vervoerswijzen die aangepast zijn aan zijn behoeften? In de loop van dit congres zullen vier vormen van mobiliteit onderscheiden worden: de 'sedentaire' mobiliteit, de 'samengestelde' mobiliteit, de 'incursieve' mobiliteit en de 'kinetische' mobiliteit. Dit is niet het moment om hierover verder uit te weiden en ik verwijs dan ook graag naar de desbetreffende uiteenzettingen,

waarin bepaalde aspecten van de relatie tussen mobiliteit en economie gedetailleerd belicht worden, of die het zullen hebben over de problemen met betrekking tot het goederenvervoer in de stad of over het beheer van kruispunten met verkeerslichten.

## **Tweede thema: verkeersveiligheid**

We kennen allemaal het streefdoel van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid: het aantal doden op de weg tegen 2010 terugdringen met 50 %, met als tussentijds streefdoel een daling van 33 % van het aantal slachtoffers op de weg tegen 2006. Deze cijfers kunnen enkel bereikt worden als de Gewesten terzake een slagvaardig beleid voeren. We zullen bijvoorbeeld zien hoe de Vlaamse Regering de zwarte punten van haar wegeninfrastructuur aanpakt: in Vlaanderen streeft men ernaar om binnen de 5 jaar 800 gevaarlijke kruispunten veiliger te maken. De strategie van de 'Direction générale Wallonne des autoroutes et des routes' van zijn kant plant 3 soorten acties:

1. acties rond het rijgedrag van chauffeurs (we mogen immers niet vergeten dat het rijgedrag de hoofdoorzaak is van ongevallen);
2. acties rond infrastructuur en exploitatie ( $\pm 25$  % van de ongevallen is immers aan de infrastructuur toe te schrijven);
3. complementaire acties op sociaal en juridisch vlak.

De openbare ruimte en de wegen zijn niet alleen plaatsen waar mensen voorbijkomen, het zijn ook plaatsen waar geleefd wordt en die in de buurt van onze woonplaats liggen. Ze moeten dus ook zodanig ingericht worden dat ze de leefkwaliteit vrijwaren. Dat brengt ons bij het **derde thema van ons congres: de milieuaspecten van de wegen**. Van de 29 uiteenzettingen i.v.m. dit thema wil ik er twee aanhalen:

- Wist u dat de totale oppervlakte van de berm langs de gewest- en gemeentewegen in Vlaanderen ongeveer 25.000 ha bedraagt? Dat is evenveel als de totale oppervlakte natuurreservaat op het Vlaamse grondgebied. Er moet dus zorg gedragen worden voor deze berm.
- We kunnen niet ontkennen dat de vele snelheidsremmende inrichtingen (verkeersdrempels, plateaus, chicanes en verhoogde inrichtingen zoals het zogenaamde 'Berlijns kussen') positieve gevolgen hebben, maar ook voor veel geluidsoverlast zorgen, voornamelijk door het feit dat vele snelheidsremmers door de intensieve belasting aangetast worden. We moeten dus niet alleen de geluidsoverlast proberen te meten, maar ook de kwaliteit van de aangewende materialen verbeteren en de installatie ervan perfectioneren.

En dit leidt ons naar het **vierde thema van ons congres**, met name **het gebruik van beton voor weg-**

**verhardingen.** In het Brussels Gewest heeft men vastgesteld dat op bepaalde verkeersaders de wegverhardingen in kasseien (de goede oude porfierkasseien, 'the Belgian blocks' zoals de Amerikanen ze noemen) onder invloed van het intensieve verkeer sterk aangeast zijn. Daarom vervangen we ze door verhardingen in gefigureerd gekleurd beton dat snel en gemakkelijk aangebracht kan worden en het authentieke uitzicht vrijwaart. Een andere techniek die voorgesteld zal worden, is het gebruik van continu gewapend beton met een drielagige structuur voor een bus- en trambedding in Gent. Over het hele land moeten heel wat wegen in beton omwille van hun leeftijd (dikwijls 30 tot 50 jaar oud) hersteld worden. Om ervoor te zorgen dat deze wegen voor een zo kort mogelijke periode afgesloten moeten worden voor het verkeer, wordt onderzoek gedaan naar verschillende types beton die snel (ingebruikname na 12 uur) of zelfs zeer snel (ingebruikname na 6 uur) uitharden.

De voorbije maanden kreeg ons land meerdere malen te kampen met hevige onweer, dat op verschillende plaatsen tot overstromingen heeft geleid. Eén van de oorzaken daarvoor is de duidelijke stijging van de bebouwde oppervlakte en van de waterafstotende wegverhardingen. In dat kader werd dan ook een onderzoek gestart naar waterdoorlatende bestratingen die veel water opnemen en tegelijkertijd voldoende draagvermogen hebben. De eerste resultaten van dit onderzoek zullen voorgesteld worden.

Het jaar 2005 zal de geschiedenis ingaan als een jaar van grote werken aan de autosnelwegen: de heraanleg van de Antwerpse ring, de renovatie van de E411 en de E25, ... Jammer genoeg hebben deze werken, ondanks de inspanningen van de verantwoordelijken, kilometerslange files en veel hinder veroorzaakt. Daarom ook is het **vijfde thema** van ons congres gewijd aan de

**socio-economische, budgettaire, juridische en administratieve aspecten van de wegen.** Welke vergoedingen kunnen we toekennen aan de aannemer om hem aan te moedigen de hinder voor het verkeer en de duur van de werken te beperken, zonder de kwaliteit in het gedrang te brengen? Hoe kunnen we de procedures voor de aanbesteding van overheidsopdrachten verbeteren, met name via de elektronische uitwisseling van documenten? Welke nieuwe formules kunnen we voorstellen om de financiering van investeringen te waarborgen? Hoe kunnen we de organisatie van verschillende werven coördineren? Allemaal vragen waarop de congresgangers antwoorden zullen krijgen.

En de **zwakke weggebruikers** (voetgangers, fietsers, personen met beperkte mobiliteit, ...)? Zij werden niet vergeten. Integendeel, aangezien een dertigtal uiteenzettingen ingaat op voetgangerszones, zones 30, fietsbeleid, schoolvervoerplannen, aangepaste signalisatie en openbare verlichting.

Tot slot het **zevende en laatste thema: de nieuwe technieken in bitumineus asfalt**, waarbij we eraan herinnerd zullen worden dat een weg aanleggen in eerste instantie een technische zaak is en dat het de kwaliteit van de materialen en van de uitvoering is die maakt dat aan het merendeel van de behoeften van de weggebruikers voldaan wordt.

Ik heb vanmorgen als inleiding enkele aspecten aangehaald die aan bod zullen komen tijdens ons congres, dat een rijk en gevarieerd programma heeft, met ook 5 technische bezoeken, die morgennamiddag georganiseerd worden, en een driedaagse tentoonstelling waar het nieuwste materiaal voor wegenbouw voorgesteld wordt. Een veelzijdig programma dus. Om tegemoet te komen aan de opmerkingen die bij de voorgaande edities van het congres geformuleerd wer-



## Een beetje humor kan nooit kwaad ...

*Een verwittigd man is er twee waard ...*

*Een fietspad voor durvers ...*



den, hebben we ervoor geopteerd om parallelle zittingen te organiseren met twee zittingen per thema. Dat zijn absoluut geen overbodige zittingen, maar wel momenten waar dieper ingegaan kan worden op aanvullende aspecten bij een bepaald thema. Tijdens de tweede zitting zal u ook meer aan het woord kunnen komen. Mis ze dus niet. Ik stel voor om dadelijk aan het werk te gaan en ik verklaar het 20e Belgisch Wegencongres voor geopend.”



Parc des Expositions de Bruxelles  
Tertoonstellingspark van Brussel



**XX**  
CONGRÈS BELGE DE LA ROUTE  
BELGISCH WEGENCONGRES

Du Van **28** au tot **30 Sept. 2005**, Bruxelles Brussel

L'Association belge de la Route  
De Belgische Wegenvereniging

**'05**

**Slottoespraak door dhr. Jean-Claude MOUREAU – Voorzitter van het Congres – Directeur-generaal van het Bestuur Uitrusting en Vervoer – Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

“We zijn aan het einde van dit goedgevulde driedaags congres gekomen.

Eerder dan een eerste balans op te maken – wat over enkele dagen zal gebeuren samen met de Belgische Wegenvereniging – wil ik hier enkele elementen onder de aandacht brengen.

Tijdens de openingszitting kwamen na de toespraken van de vertegenwoordigers van de drie Gewesten, en in het bijzonder van Brussels Minister Pascal Smet, de lokale overheden aan het woord.

Tijdens een debat hebben de aanwezige burgemeesters hun zorgen kenbaar gemaakt i.v.m. de eigenheden van hun gemeente. Het is duidelijk dat mobiliteit en veiligheid hun zorgen baart, vooral omwille van het chronische gebrek aan middelen.

Met het oog op een drastische daling van het aantal doden op de weg, hebben verschillende burgemeesters erop gewezen dat ze nood hebben aan gepaste werkmiddelen om de ongevallenstatistieken voor de drie Gewesten juist en coherent te kunnen interpreteren.

Tijdens de sessie over veiligheid werden hierop duidelijke antwoorden geformuleerd. Er werden immers verschillende bruikbare indicatoren op nationaal niveau voorgesteld.

De werksittingen volgden elkaar op volgens het programma: meer dan 100 ingeschreven sprekers zijn aan het woord geweest. In dat opzicht wil ik de nadruk leggen op de enorme inspanningen die jarenlang geleverd werden door de 7 themavoorzitters en de 14 ver-

slaggevers. Ik dank hen voor de voorbereidingen, het selecteren van de geschreven en de mondelinge bijdragen en het leiden van de debatten.

Vele punten kwamen aan bod tijdens de verschillende sessies, onder andere:

- mobiliteitsplannen en mobiliteitsconvenanten;
- betere verkeersveiligheid door aangepaste infrastructuur;
- de combinatie van verschillende vervoersmodi en de uitbreiding van het aanbod door geschikte alternatieven;
- de rationalisering en coördinatie van werken in stedelijke omgeving, rekening houdend met het groot aantal betrokkenen;
- het binnen de perken houden van de groei van de vraag naar transport, gekoppeld aan de economische groei;
- het parkeerbeleid;
- de optimalisering van de communicatie met de burger;
- het beleid ten gunste van de zwakke weggebruikers.

Ik zou nog lang kunnen doorgaan met het opsommen van alle aangehaalde onderwerpen, maar ik wil u alleen nog even zeggen dat tijdens de laatste sessie, die slechts enkele minuten geleden beëindigd werd, het debat zo interessant was dat er slechts enkele minuten overbleven voor de koffiepauze. De discussie ging over de voor- en nadelen van een proefvak in tweelagig drainerend asfalt.

Ik hoop dat de 46 exposanten tevreden waren over hun stand, over de bezoekers en over de contacten die er gelegd werden. Wat mij betreft, ik was aangenaam verrast door de kwaliteit van bepaalde materialen.

De technische bezoeken die door mijn Administratie georganiseerd werden, waren bedoeld om de verschillende thema's van het congres te illustreren met praktisch uitgewerkte voorbeelden: bijvoorbeeld, de integratie van wegenaanleg in de sociale en culturele context.

Ik heb ook nog een welgemeend woordje van dank voor iedereen die meegewerkt heeft aan het welslagen van dit congres: in eerste instantie de congresgangers voor hun actieve deelname, de leden van het Congrescomité, in het bijzonder de Voorzitter van de Belgische Wegenvereniging, Marc LEMLIN, Edouard TEMMERMAN, de Voorzitter van de Belgische Federatie van Aannemers van Wegenwerken en de Secretaris-Generaal Marc DELABY, alsook Claude VAN ROOTEN, Directeur-Generaal van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw. Ik vermeld ook de leden van het Organisatiecomité, onder leiding van Jean-Marie PEETERS en Willy VANTRICHT en in het bijzonder Eric GHILAIN, Penningmeester van de BWV, en de dames LERATE,

MASUY, BELLEMONT en BOTTEMAN. Ook een bedankje voor Luc BESSEM die met enthousiasme het hele team heeft geleid dat instond voor de praktische organisatie van het congres, alsook alle personeelsleden van het Ministerie die meegewerkt hebben.

Ik geef de fakkel door aan mijn opvolgers van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap die ons volgende congres, het eenentwintigste Belgisch Wegencongres, zullen organiseren. Ik wens ze van harte veel succes toe.

Ik ben ervan overtuigd dat ook de XXIste editie een succes zal worden en dat we net zoals vier jaar geleden in Genval zullen kunnen zeggen: Leve de Belgische Wegencongressen! “

Het Belgisch Wegencongres vond plaats van 28 tot 30 september 2005. Het volledige programma en de uiteenzettingen (teksten, slides, ...) van het Congres staat op de website:

[www.belgischwegcongres2005.be](http://www.belgischwegcongres2005.be)  
 (« Download the proceedings »)

## Wijziging aan de regelgeving betreffende het rijbewijs: de inwerkingtreding nadert en de praktische details krijgen vorm

Door Mary-Ann De Beuckelaer (FOD Mobiliteit en Vervoer)

**Dit nieuwe artikel betreffende de afschaffing van de fiscale zegels ter vereffening van de retributies verschuldigd bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning of een internationaal rijbewijs en de invoering van nieuwe betalingsmodaliteiten sluit aan bij de artikels die verschenen in de Mobiliteitsgids 2005/1 (maart) en 2005/2 (juni) en heeft voornamelijk betrekking op de betaling van de retributies bij de aanvraag van een rijbewijs.**

Ter herinnering: Op 1 januari 2006 treden het koninklijk besluit van 20 juli 2005 tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, en het ministerieel besluit van 20 juli 2005 tot bepaling van de betalingswijze van de in het koninklijk besluit van

23 maart 1998 betreffende het rijbewijs bepaalde retributies in werking.

Deze besluiten werden respectievelijk gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 7 en 9 september 2005<sup>1</sup>.

Het KB voorziet in de afschaffing van de fiscale zegels als betalingswijze van de retributies verschuldigd bij:

1. de indiening van de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs bij de gemeente;
2. de inschrijving voor het herstelexamen in het kader van het verval van het recht tot sturen bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs;
3. de indiening van het verzoekschrift aan de beroepscommissie indien men tweemaal niet slaagt voor het

praktische rijexamen, bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Dienst Rijbewijs.

Het MB vervangt de fiscale zegels door andere betalingswijzen.

Aangaande de betaling van de retributies bij rijbewijsaanvragen (punt 1) is het bijzonder belangrijk dat de gemeenten rekening houden met de principiële en praktische wijzigingen hieromtrent, welke van belang zijn bij de afgifte van rijbewijsdocumenten. De afgifte en het beheer van de rijbewijsdocumenten vormen immers één van de taken die door de gemeenten worden waargenomen.

Het doel van de afschaffing van de fiscale zegels is de afgifte van rijbewijsdocumenten en de betaling van de verschuldigde retributies klantvriendelijker te maken. De dubbele verplaatsing naar de gemeente en De Post – waar fiscale zegels doorgaans gekocht worden – is niet langer noodzakelijk.

De nieuwe reglementering brengt tevens een wijziging aan op het vlak

1. Zie [www.staatsblad.be](http://www.staatsblad.be)

van de procedure van **de vergoeding van de gemeenten voor de prestaties van afgifte en beheer van rijbewijsdocumenten**. Terwijl de gemeenten momenteel een jaar later de hun toekomende sommen teruggestort krijgen vanwege de federale overheid, zullen ze de retributies vanaf 1 januari 2006 volledig innen en doorstorten aan de federale overheid na voorafname van het deel waarop ze recht hebben. Zo beschikken de gemeenten voortaan meteen over de hun toegekende vergoeding.

De afschaffing van de fiscale zegels bij de betaling van het rijbewijs brengt voor de gemeenten dus belangrijke wijzigingen teweeg. Hieronder volgt een overzicht van de relevante wijzigingen.

\*\*\*\*\*

## 1. Principe

### 1.1. Vanaf 1 januari 2006

Bij de aanvraag van een rijbewijs, een voorlopig rijbewijs, een leervergunning en een internationaal rijbewijs kan de burger de verschuldigde retributie **contant** betalen, **per overschrijving of elektronisch**.

De aanvrager betaalt de retributie rechtstreeks aan de gemeente, die vrij en autonoom beslist welke van deze betalingsmodaliteiten zij aanvaardt.

### 1.2. De overgangsmaand januari 2006

De nieuwe bepalingen stellen de afschaffing van de fiscale zegels als betalingsmodaliteit vanaf 1 januari 2006 voorop. Als overgangsmaatregel kan men in januari echter wel nog betalen met fiscale zegels.

De gemeenten worden echter aangespoord om van die mogelijkheid zo weinig mogelijk gebruik te maken, zodat het nieuwe betalingssysteem intrede kan vinden voor het einde van de overgangsmaand.

## 2. Aankoop fiscale zegels

Het is aangewezen dat de gemeenten die zelf fiscale zegels verkopen, met het oog op de invoering van het nieuwe betalingssysteem de aan-

koop van 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 bij de Federale Overheidsdienst Financiën. Het borderel voor de aanvraag tot terugbetaling van de waarde van fiscale zegels staat op de website [www.finform.fgov.be](http://www.finform.fgov.be). Dat borderel dient overgemaakt te worden aan het Ontvangstkantoor der Domeinen en Penale Boeten van Brussel:

Registratiekantoor Brussel VI  
Regentschapsstraat 54  
1000 Brussel  
Tel.: 02/510.95.20  
Fax: 02/510.93.01  
E-mail:

[kant.reg.brussel6@minfin.fed.be](mailto:kant.reg.brussel6@minfin.fed.be)

## 3. Aanvraagformulieren

De afschaffing van de fiscale zegels brengt ook een aantal praktische wijzigingen met zich mee. Zo dienen de verschillende aanvraagformulieren aangepast te worden.

Vanaf de inwerkingtreding van het nieuwe betalingssysteem zullen de afscheurstroken immers niet meer gebruikt worden<sup>2</sup>.

Dit houdt in dat vanaf 1 januari 2006 alle aanvragen waarbij de retributies op een andere wijze dan met fiscale zegels betaald worden, aan de hand van een nieuw aanvraagformulier gedaan worden, waarvan in de loop van mei 2005 reeds een eerste voorraad geleverd werd.

De oude formulieren mogen enkel nog aangewend worden als er in de loop van de overgangsmaand januari 2006 uitzonderlijk nog met fiscale zegels betaald wordt.

## 4. Vergoeding van de gemeentebesturen voor de uitreiking en het beheer van rijbewijsdocumenten

### 4.1. Procedure vanaf 1 januari 2006

Om de gemeenten te vergoeden voor de kosten die zij voor de uitreiking en het beheer van de rijbewijzen moeten dragen, mogen zij een vast bedrag van 3,75 euro inhouden

per afgegeven document.

Zo kunnen de gemeenten onmiddellijk over de hun toegekende vergoeding beschikken en hoeven ze daar geen invordering voor in te dienen.

De gemeenten ontvangen de volledige retributie van de aanvrager en kunnen de hun toegekende bedragen inhouden wanneer zij de ontvangen retributies zesmaandelijks doorstorten aan de Federale Overheidsdienst Financiën. Die periodieke storting betreft de "**netto-vergoeding**", met name de door de aanvrager betaalde vergoeding verminderd met de vergoeding (3,75 euro) die de gemeenten toekomt.

Concreet betaalt de gemeente in de loop van de maand januari en juli van elk jaar de retributies ontvangen gedurende de zes voorgaande maanden, na inhouding van de haar toegekende bedragen, via overschrijving op rekeningnummer **679-2003008-55** van de **Federale Overheidsdienst Financiën**. Het gaat om het ondervermelde registratiekantoor:

Registratiekantoor Brussel VI  
Regentschapsstraat 54  
1000 Brussel  
Tel.: 02/510.95.20  
Fax: 02/510.93.01  
E-mail:

[kant.reg.brussel6@minfin.fed.be](mailto:kant.reg.brussel6@minfin.fed.be)

Die overschrijving gebeurt een eerste maal **vóór 31 juli 2006** voor de retributies ontvangen van 1 januari tot 30 juni 2006, een tweede maal **vóór 31 januari 2007** voor de retributies ontvangen van 1 juli tot 31 december 2006 en vervolgens telkens met dezelfde periodiciteit.

### 4.2. Procedure voor de overgangsmaand januari 2006

Wat de overgangsmaand januari 2006 betreft, zal de Staat de door de gemeenten gemaakte kosten voor de verrichtingen van uitreiking en beheer van het rijbewijs aan hen doorstorten, met een vast bedrag van 3,75 euro per document dat zij in die maand afgegeven hebben én dat **met fiscale zegels betaald** werd.

Voor deze retributies geschiedt de

2. De stroken waarop de fiscale zegels gekleefd worden.



betaling van de aan de gemeente toekomende sommen nog op overlegging van een schuldvoordingstaats en van de van fiscale zegels voorziene stroken van de aanvraagformulieren ter staving.

De gemeente dient dus een **afzonderlijke schuldvoordingstaats** op te stellen voor de maand januari 2006<sup>3</sup>.

De terugbetaling aan de gemeenten van de hun toegekende sommen op basis van deze staats gebeurt begin 2007 door middel van een storting op de rekening van DEXIA-Bank.

## 5. Toezicht en controle door de federale overheid van de door de gemeenten ingehouden sommen

### 5.1. Het Centraal Bestand voor de Rijbewijzen (CBR)

Samen met de zesmaandelijke storting van de netto-vergoeding<sup>4</sup> door de gemeenten levert de FOD Mobiliteit en Vervoer aan de FOD Financiën een **overzicht van het bedrag dat iedere gemeente verondersteld wordt te storten op basis van de bewerkingen in het CBR**.

Indien op aangeven van de FOD Financiën daarbij een **dispariteit** tussen de ontvangsten en de veronderstelde verschuldigde bedragen wordt vastgesteld, voert de FOD Mobiliteit en Vervoer (Dienst Rijbewijs) een verificatie uit.

Vervolgens neemt de FOD Financiën de verdere controle van de betaling voor zijn rekening.

Om de verificatie van de doorgestorte bedragen te vergemakkelijken, alsook om de ontbrekende gegevens in het CBR aan te vullen, leveren de gemeenten aan de FOD

Mobiliteit en Vervoer ook zesmaandelijks een verantwoordingstaats en houden zij een register bij.

### 5.2. Verantwoordingstaats

De gemeentebesturen maken 2 maal per jaar (in de loop van de maanden januari en juli) een verantwoordingstaats op betreffende de nietige rijbewijsdocumenten en de afgegeven doch niet in het CBR geregistreerde rijbewijsdocumenten. Dat gebeurt een eerste maal in de loop van de maand **juli 2006** voor de documenten van 1 januari tot en met 30 juni 2006; een tweede maal in de loop van de maand **januari 2007** voor de documenten van 1 juli tot en met 31 december 2006, en daarna telkens met dezelfde periodiciteit.

Deze staats dient telkens naar de Dienst Rijbewijs op het volgende adres te worden verzonden:

Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer  
Mobiliteit en Verkeersveiligheid  
Directie Verkeersveiligheid –  
Dienst Rijbewijs  
City Atrium, 5<sup>de</sup> verdieping  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel

### 5.3. Register

Omdat enige conformiteit geboden is, dienen de gemeenten vanaf de invoering van het nieuwe betalingssysteem gebruik te maken van een register volgens een door de Dienst Rijbewijs vastgelegd model.

**Bij wijze van controle van de door de gemeenten ingehouden retributies kan de Dienst Rijbewijs te allen tijde inzage vragen van het gemeentelijke register.**

### 5.4. Overgangperiode januari 2006: schuldvoordingstaats

Voor de overgangsmaand januari 2006, gedurende dewelke er zowel met fiscale zegels als op een andere wijze<sup>5</sup> betaald kan worden, dient een afzonderlijke schuldvoordingstaats te worden opgemaakt volgens een door de Dienst Rijbewijs vastgesteld model, voor de **betalingen die gedurende deze maand met fiscale zegels gebeuren**.

Die schuldvoordingstaats dient **vóór 31 maart 2006** te worden verzonden naar de Dienst Rijbewijs, op het voormelde adres.

\*\*\*\*\*

Voor de verdere evolutie en de praktische implementatie van het nieuwe betalingssysteem binnen de gemeenten, is het gewenst dat de onderrichtingen opgevolgd worden.

In het kader van de uitwerking van een opvolgingssysteem voor de betalingen zal de FOD Mobiliteit en Vervoer (Directie Verkeersveiligheid – Dienst Rijbewijs) overleg plegen met de service-providers van de steden en gemeenten. **Daarom worden de gemeenten verzocht aan de Dienst Rijbewijs te melden of hun diensten in eigen beheer werken zodat zij bij dat overleg betrokken kunnen worden.**

In navolging van dat overleg zal er een tweede omzendbrief geschreven worden met nadere details over de nieuwe betalingsprocedure en de opvolging van de betalingen.

#### Contact :

maryann.debeuckelaer@mobiliteit.fgov.be

## Fietsen naar je Werk

Reeds 5.000 dapperen fietsen dagelijks naar hun werk in Brussel! In deze brochure vertellen acht Brusselse fietsers over hun ervaringen en hun motivatie, om nog meer mensen aan te moedigen



om de stap te zetten. De auteurs van deze brochure hebben alle mogelijke nuttige inlichtingen gebundeld, zodat de toekomstige fietsers zich met kennis van zaken en in alle veiligheid in het verkeer kunnen wagen. Sterk aanbevolen lectuur!

[http://www.velo.irisnet.be/nl/fietsen\\_naar\\_werk\\_nl.htm](http://www.velo.irisnet.be/nl/fietsen_naar_werk_nl.htm)

**Contact:** [pjbertrand@mrbc.irisnet.be](mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be)

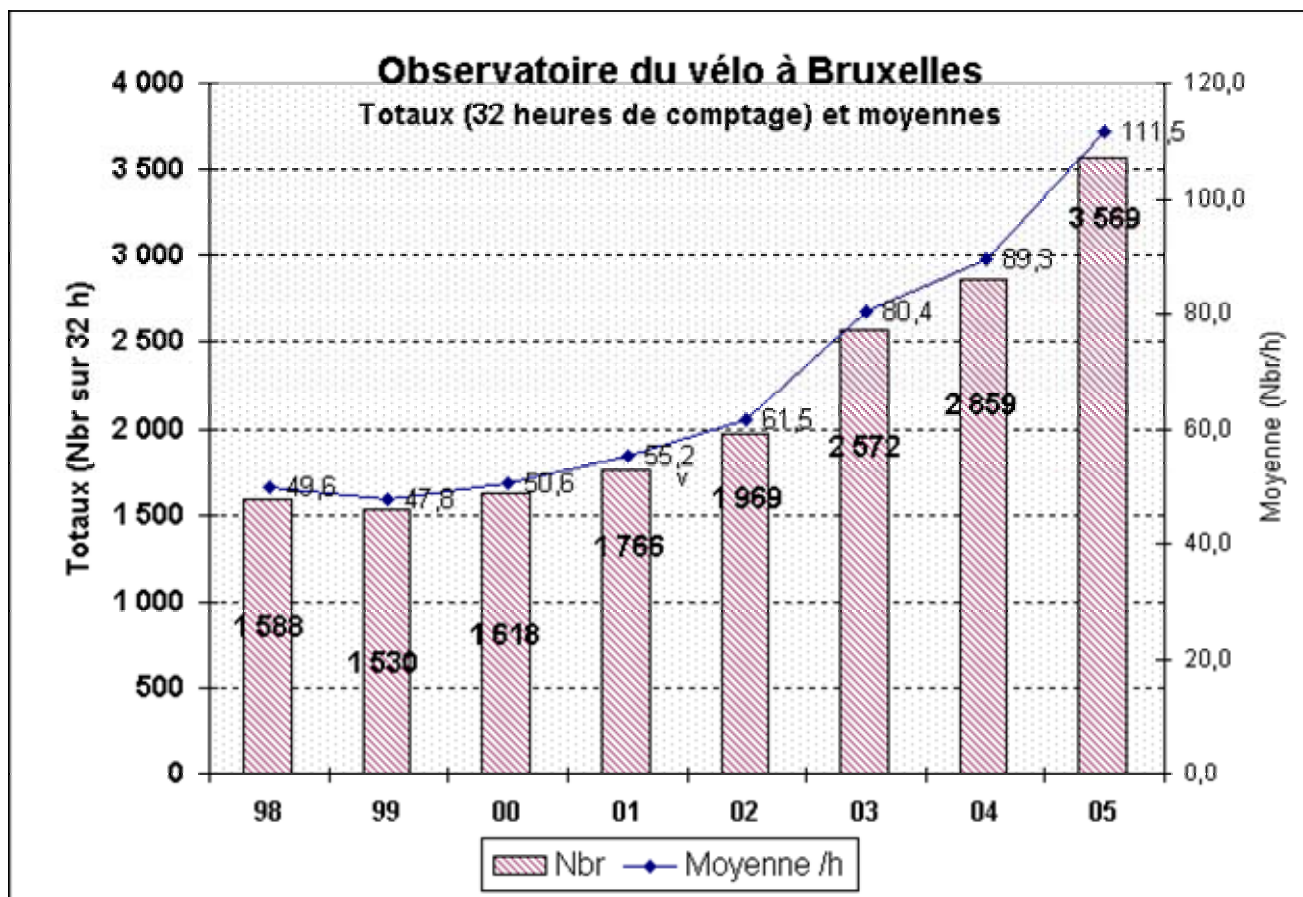
3. Cf. infra punt 5.4.

4. Dit is dus de door de aanvrager betaalde vergoeding verminderd met de vergoeding die de gemeenten toekomt.

5. Met name in contanten, door middel van overschrijving of via elektronische betaling.

01234567890 - Het cijfer van het nummer - 0987654321

# Fiets boekt vooruitgang in Brussel



De analyse heeft betrekking op 32 teluren (16 in mei, 16 in september).

De toename van het aantal fietsers bedroeg 25 % in 2005, tegen 11,2 % in 2004 en 30,6 % in 2003.

Dat wil zeggen dat voor de 16 telpunten het gemiddelde aantal per uur stijgt van 50 naar 112 fietsers per uur

tussen 8 en 9 uur. In 4 jaar tijd (2001-2005) is het aantal fietsers dat 's morgens geteld wordt verdubbeld.

Hieronder vindt u de tabellen met de resultaten van de tellingen van maart, mei en september 2005 (60 uur tellingen). Het gemiddelde voor september 2005 bedroeg zelfs 119 fietsers per uur 's morgens.

	1998 (32 u)		1999 (32 u)		2000 (32 u)		2001 (32 u)		2002 (32 u)		2003 (32 u)		2004 (32 u)		2005 (32 u)		Toe- name	98-05	00-02	02-04
	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%	Aan- tal	%				
<b>Gemiddeld per uur</b>	49,6		47,8		50,6		55,2		61,5		80,4		89,3		111,5		124,7%	21,7%	45,2%	
<b>Totaal voor 32 u</b>	1588	100	1530	100	1618	100	1766	100	1969	100	2572	100	2859	100	3569	125	124,7%	21,7%	45,2%	
<b>Jaarlijkse toename</b>			-3,7%		5,8%		9,1%		11,5%		30,6%		11,2%		24,8%					
<b>Toename op 2 jaar</b>					1,9%		15,4%		21,7%		45,6%		45,2%		38,8%					
<b>Toename op 6 jaar (1999-2005)</b>															133,3%					

### De 16 telpunten

1. Mouterij / Kroonlaan
2. Merode
3. Waverse stwg / Maalbeek
4. Schaarbeekse Poort
5. Kerselaren / Roodebeek / Reyers
6. Rondpunt Universiteit
7. Antwerpse Poort
8. Wet / Kolonie / Konings
9. Gentse stwg / Kanaal (Vlaamse Poort)
10. Woluwe / Hymans / Vandervelde
11. Vorst / Hermann Debroux
12. Philippe Werriephein
13. P. Paepsem / Q. Biestebroek
14. Van Praet brug
15. Stefaniaplein
16. Washington / Waterloo

### Voor meer info:

3 documenten zijn beschikbaar op de website van Pro-Velo in afwachting van het verslag 2005 (voorzien voor febr-maart '06):

<http://www.provelo.org/Etudes/etudes-publications.htm>

- [Observatoire bruxellois du vélo, études statistiques \(2001\)](#) : 25 blz., formaat Acrobat : 552 Ko
- [Observatoire bruxellois du vélo \(2003\)](#) : 2 blz., formaat Acrobat : 247 Ko, artikel uit de Mobiliteitsgids
- [Observatoire bruxellois du vélo, \(2004\)](#) : 14 blz., formaat Acrobat : 795 Ko

Pro Velo Bruxelles - Brussel  
Maison des Cyclistes - Het Fietsershuis  
Luc Coveliers  
rue de Londres 15 Londenstraat  
1050 Bruxelles / Brussel  
Tel : 02/517.17.64  
E-mail : [l.coveliers@provelo.org](mailto:l.coveliers@provelo.org)  
[www.provelo.org](http://www.provelo.org)

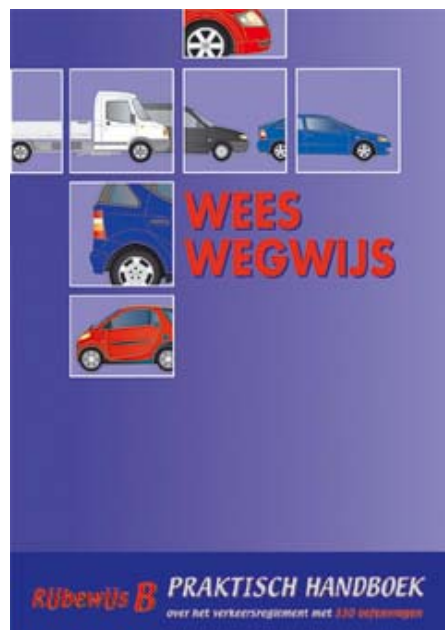
## Voor u gelezen... Wees Wegwijs : praktisch handboek - Rijbewijs B

Door Caelen Erik (VSGB)

*Wees Wegwijs* is een Limburgse uitgever die vooral bekend is bij de rijscholen. Het *praktisch handboek "Wees Wegwijs - Rijbewijs B"* heeft immers veel jongeren geholpen bij hun voorbereiding op het theoretisch examen voor het behalen van hun rijbewijs.

Minder geweten is dat deze handboeken eveneens door politie- en mobiliteitsambtenaren worden gebruikt om het verkeersreglement eventjes op te frissen. Het handboek geeft inderdaad niet alleen een volledig overzicht van het verkeersreglement, maar commentarieert ze ook bondig.

Het handboek is opgedeeld in vijf onderdelen. In het eerste deel staan de basisbegrippen, de bestuurder, het voertuig en de openbare weg centraal. In het tweede deel worden de wegmarkeringen, de verkeersborden, de verkeerslichten en de bevoegde personen behandeld. De voorrangregels en de snelheid worden in het derde deel besproken terwijl de bewegingen en manoeuvres, de zwakke weggebruiker en de autosnelweg en autoweg in het vierde deel de revue passeren. Tot slot wordt in het laatste deel het accent gelegd op de verlichting en signalen, de lading, het stilstaan en parkeren en de verkeersongevallen.



Het verkeersreglement wordt regelmatig gewijzigd of aangevuld. Daarom wordt dit handboek bijna jaarlijks herzien. De jongste editie rolde in september 11. van de pers. Voor de lesgevers in de politietscholen of opleidingscentra voor mobiliteitsambtenaren bestaat er ook een cd-rom. Deze cd-rom is een PowerPoint presentatie

die het lesgeven vergemakkelijkt. Het unieke aan deze presentatie is dat de lesgever niet verplicht is om de lesopvolging van het boek te volgen. Zo kan de lesgever er enkel het geschikte onderdeel uitlichten dat aangepast is voor zijn doelpubliek: moet hij bijvoorbeeld lesgeven aan wegbeheerders, dan kan hij enkel de rubriek "verkeers-tekens" aanklikken uit het keuzemenu.

Het handboek kost ongeveer € 10 (afhankelijk van het aantal bestelde exemplaren). De cd-rom is verkrijgbaar in de vorm van een abonnement en kost € 250 voor het eerste jaar, en € 125 voor de jaarlijkse updates.

*"Wees Wegwijs - Praktisch handboek Rijbewijs B"*, uitg. Wees

Wegwijs (nv), Brugstraat 61, 3550 Heusden-Zolder, tel.: 011/45.29.15, e-mail [info@weeswegwijs.be](mailto:info@weeswegwijs.be), web [www.weeswegwijs.be](http://www.weeswegwijs.be)

# Car-sharing: de kaap van de 1.000 klanten overschreden

Door Philippe Barette (BUV)

In 2002 heeft het Gewest met de MIVB een overeenkomst voor drie jaar afgesloten met het oog op de oprichting en de ingebruikname van een dienst voor car-sharing in het Brussels Gewest. Om de car-sharing uit te bouwen heeft de

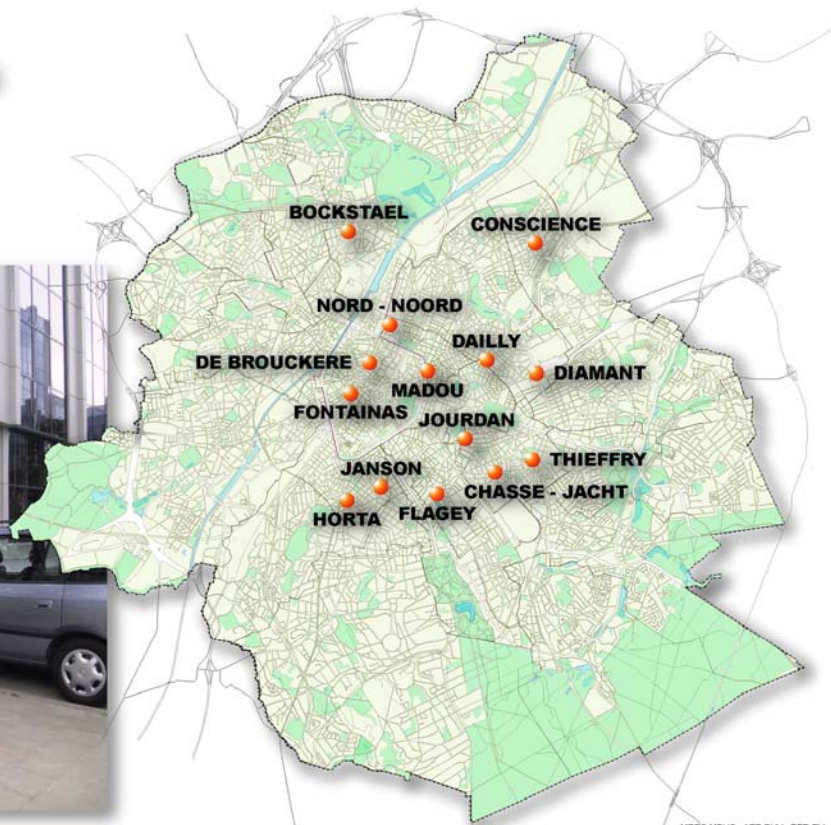
break en Opel Zafira. Op 15 oktober 2005 waren er 40 voertuigen in gebruik. Eind 2005 zou men volgens de overeenkomst tot 74 voertuigen moeten komen.

Midden oktober 2005 waren er in Brussel 1.000 geabonneerden, waaronder een honderdtal bedrij-

voor de ene helft gefinancierd door het Gewest en voor de andere helft door de MIVB. De volgende media komen aan bod: affiches in en op de MIVB-voertuigen, dagbladen, affiches in de straat, radiospots, folders en mailings naar bedrijven.

Aangezien de overeenkomst tussen

CARSHARING



MIBC-MBHG - AED-BUV - OFD-IV - 2010/2005

MIVB samen met Optimobil (vennootschap met Taxistop, vzw gespecialiseerd in mobiliteitsbeheer, en Cambio, Duitse organisatie voor car-sharing) een filiaal opgericht, genaamd Optimobil Brussel, waarvan de commerciële naam Cambio is.

De eerste standplaatsen op het Brusselse grondgebied werd ingehuldigd op 22 mei 2003. Op 15 oktober 2005 waren er 14 standplaatsen beschikbaar (cf. kaart). Het doel is eind 2005 te komen tot 17 standplaatsen voor het hele Brusselse Gewest.

Op iedere standplaats zijn er 2 à 4 voertuigen beschikbaar. Er is keuze uit de volgende modellen: Opel Corsa, Opel Combo, Opel Astra

ven. Gemiddeld wordt 1 gedeeld voertuig dus door 25 klanten gebruikt. De voorbije maanden werden de voertuigen gemiddeld bijna 1.000 keer per maand gereserveerd en het gebruikspercentage bedraagt 36 %.

Vóór de ingebruikname van nieuwe voertuigen en de opening van nieuwe standplaatsen wil men het aantal cliënten verhogen. Daartoe geniet Taxistop momenteel gewestelijke financiële steun voor een promotiecampagne van car-sharing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De campagne is tweetalig en wordt

het Gewest en de MIVB bijna afloopt, wou het Gewest een externe audit van Cambio doen. Het doel van die doorlichting was enerzijds de werking van Cambio sinds de oprichting evalueren en anderzijds aanbevelingen doen aan de verschillende partners voor de toekomst van de dienst. De audit werd in september 2005 verricht door Price Waterhouse Coopers.

*Bedrijven kunnen ook gebruik maken van gedeelde voertuigen voor verplaatsingen in het kader van het werk. In Brussel zijn momenteel zowat 100 abonnement in handen van bedrijven.*

De eerste aanbevelingen die eruit naar voren kwamen, hebben betrekking op de volgende materies:

- Het verkeersreglement aanpassen (voornamelijk het parkeren) om rekening te houden met car-sharing (wat op federaal niveau voor de lente 2006 doorgevoerd zou moeten zijn).
- Een standaardovereenkomst opstellen voor de opening van iedere standplaats, waarin Cambio, het Gewest en de gemeente de rechten en plichten van iedere partij vastleggen. Zo kan een uniform actieplan gevolgd worden bij de opening van iedere nieuwe standplaats.
- Een benchmarking-studie doen van de ontwikkeling van car-sharing in andere steden, teneinde een nieuw ontwikkelingsplan te kunnen opstellen van de car-sharing in het Brussels Gewest voor de periode 2006-2010.
- De rol van de MIVB inzake car-sharing omschrijven (promotie, gecombineerd abonnement MIVB-Cambio, ...) in het beheerscontract van de MIVB dat voor de periode 2006-2010 opgesteld zal worden.

### **Car-sharing? Voor wie?**

Globaal kunnen we beschouwen dat autodelen ideaal is voor mensen die niet vaak de wagen nemen, maar er toch sporadisch een nodig hebben. Dus zeker niet voor dagelijks gebruik van en naar het werk, maar veeleer om boodschappen te doen, een uitstapje te maken of op weekend te gaan. In tegenstelling tot een privéwagen, waarvan de vaste kosten zeer hoog oplopen en de variabele kosten in verhouding laag zijn, is car-sharing een formule "pay as you drive" die de gebruiker dagelijks bewust maakt van het prijskaartje van het autogebruik en dus aanzet tot vergelijken en bij iedere verplaatsing kiezen voor de gepaste vervoerswijze: trein, openbaar vervoer, auto, fiets of te voet.

### **Car-sharing? Hoeveel kost het?**

Er zijn 2 formules mogelijk. Het tarief "Start": met lage activeringskosten en een goedkoop maandabonnement, maar hogere gebruikskosten: ideaal voor personen die weinig met de wagen rijden. Het tarief "Bonus": met een hogere financiële participatie en een duurder maandabonnement, maar voordelige gebruikskosten. Voorbeeld: voor het tarief "Start" zijn de activeringskosten 33 euro (slechts 1 keer te betalen) en het maandabonnement 3,3 euro. Het gebruik van de auto wordt gefactureerd aan 2 euro per uur en 0,32 euro per kilometer. Op de website van Cambio staat een simulator om de vergelijking te kunnen maken tussen de kosten van een eigen auto en car-sharing.

### **Voor bijkomende inlichtingen:**

Cambio Brussel  
Wolvengracht 28  
1000 Brussel  
tel. 02 227 93 01  
[www.cambio.be](http://www.cambio.be)  
[bruxelles@cambio.be](mailto:bruxelles@cambio.be)

### **Ir. Claude Van Rooten (Directeur-Generaal Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw)**

Verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen op de juiste plaats aanbrengen en daarbij rekening houden met alle aspecten van de regelgeving, de nieuwe inzichten in verkeersveiligheid en het specifieke van elke locatie is een kunst ...en kunst is niet iedereen gegeven.

Om de wegbeheerders te helpen heeft het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) via zijn afdeling "Veiligheid – Wegbeheer" het initiatief genomen alle deskundigen op het gebied van wegbebakening uit de betrokken ministeries en de organisaties of onderzoekinstellingen die het meest op dit gebied actief zijn, rond de tafel te brengen.

Wij hebben kunnen rekenen op voorbeeldige medewerking van alle leden van de werkgroep en willen hierbij onze partners nogmaals van ganser harte danken.

Het naslagwerk "Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder" dat op de site van het OCW gedownload kan worden, is het resultaat van geanimeerde en hevige discussies tussen deze deskundigen, die maar al te goed weten wat goede verkeersaanduidingen voor de veiligheid van de weggebruikers kunnen betekenen.

## **GEÏLLUSTREERD REGLEMENT VOOR DE WEGBEHEERDER**

Dit werk wil immers niet alleen de taak van de wegbeheerders verlichten, maar uiteraard ook het aantal verkeersslachtoffers helpen terugdringen.

Het is niet de bedoeling dat het "Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder" de regelgeving die de wegbeheerders moeten kennen en steeds moeten toepassen, gaat vervangen. Het gaat om aanbevelingen, niet om voorschriften.

Wanneer u dit naslagwerk aan de dagelijkse praktijk toetst, zult u wellicht ideeën opdoen om het te verbeteren. Misschien hebt u bovendien op sommige van de behandelde aspecten een andere kijk dan de auteurs. Laat het in beide gevallen weten. De afdeling "Veiligheid – Wegbeheer" van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw staat tot uw dienst om u te helpen en uw vragen of opmerkingen aan de werkgroep, die actief blijft, door te spelen.

Wij hopen ook dat het hier voorgestelde naslagwerk de hoeksteen van de opleiding van toekomstige wegbeheerders wordt. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw organiseert geregeld lessenreeksen voor hen of werkt eraan mee.

Het Opzoekingscentrum biedt de steden en gemeenten, andere overheden en adviesbureaus voorts zijn deskundige kennis aan om ze te helpen bestaande wegbebakening te rationaliseren. Ook daarvoor kunt u bij de afdeling "Veiligheid – Wegbeheer" terecht.

Goede verkeersaanduidingen: wij maken er samen werk van!

Het "Geïllustreerd reglement voor de wegbeheerder" kan op volgende webstek gedownload worden: <http://www.crr.be/pdf/codewegbeh.pdf>

**Contact**: jp.vandewinckel@brcc.be



Bron: <http://www.crr.be/crr/f00-00.php>

## Gemeentelijke mobiliteitsplannen en mobiliteitsconvenanten: het standpunt van de gemeenten

**Sylvie Smoos, Juridisch Adviseur, en Tom De Schutter, Hoofd van de Mobiliteitsdienst, Union des Villes et Communes de Wallonie (UVCW)**

**Erik Caelen, Hoofd van de Mobiliteitsdienst, Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB-AVCB)**

**Erwin Debruyne, Mobiliteit Stafmedewerker, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)**

Mobiliteit is een steeds belangrijkere bekommernis van de lokale besturen. Verschillende fundamentele uitdagingen zijn er immers nauw met elkaar verbonden. Zo werden, in samenwerking met de gewestelijke overheden, instrumenten ontwikkeld om de mobiliteit en de toegankelijkheid van hun grondgebied zo goed mogelijk te beheren, nl. de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de mobiliteitsconvenanten.

De lokale initiatieven met het oog op het mobiliteitsbeleid en de toegankelijkheid zijn vrij nieuw. En het wettelijk kader nog meer.

Steeds meer steden en gemeenten werken dergelijke instrumenten voor mobiliteitsbeheer uit.

De lokale initiatieven hebben echter nog ruime financiële steun nodig voor de uitvoering van de acties

die beschreven staan in de actieplannen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen of -convenanten.

De steden en gemeenten vinden in de instrumenten voor mobiliteitsbeheer doeltreffende hefboomen voor een algemene verbetering van de mobiliteit, de levenskwaliteit, de verkeersveiligheid en het leefmilieu op lokaal niveau.

### *De situatie in het Waals Gewest*

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is een instrument voor het mobiliteitsbeheer in de gemeenten. Experimenten die

reeds uitgevoerd werden, hebben de sterke punten ervan aangetoond, waaronder het participatieve en het soepele van het document, dat aangepast kan worden aan de lokale omstandigheden en problemen. Het gemeentelijk mobiliteitsplan is sinds de eerste testprojecten in 1996 het instrument bij uitstek geworden voor het mobiliteitsbeheer in de Waalse gemeenten, ongeacht hun grootte en eigenheden (dorp of stad).

Het Waals decreet betreffende loka-

le mobiliteit en toegankelijkheid, dat op 1 november 2005 in werking getreden is, versterkt de gemeentelijke mobiliteitsplannen in het algemeen en roept een nieuw instrument in het leven voor mobiliteitsbeheer in steden: het stedelijk mobiliteitsplan.

### **Het stedelijk mobiliteitsplan (SMP)**

Dit plan is slechts indicatief en heeft tot doel de **structurerende elementen** van de mobiliteit te organiseren op de schaal van een

*"Het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) is een oriëntatiedocument voor de organisatie en het beheer van de verplaatsingen, het parkeren en de algemene toegankelijkheid op gemeentelijke schaal".*

stadsagglomeratie, aan coherente territoriale ontwikkeling te doen op het vlak van mobiliteit en alle betrokkenen partijen te coördineren.

Het SMP vervangt geenszins het GMP. Het dient als referentiekader voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen die voorheen de gemeenten van het stadsbekken goedgekeurd hebben, en ook voor de gemeenten die er zich nog gaan bij aansluiten.

Het SMP wordt opgesteld door de **Waalse Regering**. Het wordt opge-

maakt in *overleg met de gemeenten* van de stadsagglomeratie, en de CRAT (gewestelijke commissie voor ruimtelijke ordening) wordt op de hoogte gehouden van de vordering van de werkzaamheden.

Het SMP wordt door de Regering goedgekeurd als de meerderheid van de gemeenten van de stadsagglomeratie, die *minstens twee derden van de bevolking* vertegenwoordigen, een gunstig advies geleverd hebben. Als een bepaald aantal gemeenten, die minstens een derde van de bevolking uitmaken, een negatief advies geven, moet de Waalse Regering haar SMP en de voorstellen die het bevat herzien.

### De gemeentelijke mobiliteitsplannen (GMP)

Het gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) is een oriëntatiedocument voor de organisatie en het beheer van de verplaatsingen, het parkeren en de algemene toegankelijkheid op gemeentelijke schaal.

Burgemeenten kunnen *samen* hun GMP opstellen, in voorkomend geval met dezelfde projectauteur. Het ontwerpbesluit van de Waalse Regering betreffende de financiering van de opstelling en de uitwerking van GMP en schoolvervoerplannen preciseert dat als de groepering van gemeenten relevant geoordeeld wordt door de minister die bevoegd is voor mobiliteit, het maximumbedrag van de voorziene subsidie vermenigvuldigd wordt met het aantal gemeenten in de groep.

Het decreet stipuleert dat het GMP een *indicatieve waarde* heeft voor de gemeente, wat betekent dat de gemeente door het GMP een richtlijn geeft betreffende de keuzes en opties waarover ze beschikt. Als ze daarvan wil afwijken, kan dat, maar ze moet die keuze motiveren.

Het GMP heeft als doel de structurerende elementen van de mobiliteit *op gemeentelijke schaal* te organiseren en een coherente territoriale ontwikkeling inzake mobiliteit te doen.

Het GMP moet minimum drie de-

len bevatten:

1. een diagnose van de mobiliteit op gemeentelijk grondgebied die een licht werpt op de uitdagingen en de disfuncties i.v.m. de mobiliteit;
2. de doelstellingen die bereikt moeten worden op het vlak van de verplaatsingen van personen en goederen en de toegankelijkheid van de vervoerswijzen voor iedereen en de prioriteiten;
3. de maatregelen en aanbevelingen betreffende de hiërarchisering en de categorisering van het wegennet, de uitbreiding van de minst vervuulende verplaatsingswijzen, de terugschroefing van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen, de maatregelen ter vergemakkelijking van de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit, de verbetering van de kwaliteit van het levenskader, de maatregelen met het oog op een optimale en gecoördineerde planning van de investeringen en tot slot de aanbevelingen over de ruimtelijke ordening ter beperking van het globale volume van verplaatsingen.

De opstelling van een GMP is een participatief proces. De gemeente wordt bijgestaan door een gewestelijke begeleidingscommissie (specifiek voor ieder GMP) en moet het document meermaals voorleggen aan de CCAT (adviescommissie voor ruimtelijke ordening), of aan de CLDR (lokale commissie voor plattelandontwikkeling), die op ieder moment suggesties kunnen formuleren. Halverwege het hele proces wordt er een informatiefase aan de bevolking georganiseerd op basis van een synthese van de diagnose en de algemene doelstellingen van het project. Zodra het project door de gemeenteraad goedgekeurd is, wordt het aan een *openbaar onderzoek* onderworpen en ter advies voorgelegd aan de CCAT of de CLDR.

Zodra het plan goedgekeurd is, kan de uitvoering van de prioritaire acties beginnen. Het College van Burgemeester en Schepenen moet ieder jaar aan de gemeenteraad en

aan de begeleidingscommissie en aan de CCAT, of de CLDR, een evaluatieverslag overmaken ter beoordeling van de vordering van het GMP en met eventuele wijzigingen die erin aangebracht kunnen worden.

De Regering kan *subsidies* toekennen voor de opstelling en de uitwerking van een GMP.

De gemeenten die een GMP uitwerken of globaal herzien, kunnen een subsidie krijgen gaande tot **75 %** van de honoraria van de projectauteur of de loonkosten van het gemeentepersoneel voor de uitwerking van het GMP als één of meer mensen specifiek aan het project werken, waaronder minstens een mobiliteitsadviseur, voor een maximumbedrag van 200.000 euro.

Er zijn *twee cumulatieve voorwaarden* voor de toekenning van de subsidies, namelijk:

- het bestaan van een adviescommissie voor ruimtelijke ordening (CCAT) of in voorkomend geval een lokale commissie voor plattelandontwikkeling (CLDR);
- en de aanwezigheid van een mobiliteitsadviseur binnen het gemeentebestuur.

Zo stellen we vast dat het participatieve dynamisme doorheen CCAT en CLDR door het decreet geëxploiteerd wordt, wat een rationalisering van de participatie-instrumenten mogelijk maakt en de creatie van te veel gemeentelijke commissies vermijdt. De UVCW betreurt echter dat het bestaan van één van die commissies een noodzakelijke voorwaarde is om een subsidie te verkrijgen en dat er geen plaats is voor de gemeentelijke mobiliteitscommissies die in bepaalde gemeenten bestaan.

Het decreet voorziet in artikel 23, par. 3, expliciet de toekenning van een subsidie voor de aanwerving of het behoud van een mobiliteitsadviseur. Momenteel biedt de begroting echter enkel de ruimte om die subsidie toe te kennen aan gemeenten met meer dan 50.000 inwoners. De UVCW pleit er dus voor om de budgetten te verhogen opdat alle

*Adresboekje***De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

Wij hebben voor u een handig overzicht gemaakt van de adresgegevens van de mobiliteitsambtenaren van de 19 Brusselse gemeenten. Deze personen zijn de aanspreekpunten binnen hun gemeenten.

NAAM-VOORNAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Jadoul Muriel	Anderlecht	02/800.07.78	02/521.91.53	mobilite1070@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
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	02/412.36.24	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 Blicke Christophe	St-Gilles	02/536.02.16	02/536.02.02	cdeblicke@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaerbeek	02/244.72.35	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.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	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

Waalse gemeenten over een dergelijke subsidie zouden kunnen beschikken.

Bovendien kan er bijkomende gemeentelijke financiering toegekend worden aan de gemeenten die beschikken over een GMP dat aangepast is of globaal herzien is sinds minder dan 12 jaar. Die subsidies bedragen 75 % van het project, met een maximumbedrag dat varieert naar gelang van het aantal inwoners van de gemeente: het bedrag is beperkt tot 150.000 euro voor gemeenten met minder dan 10.000 inwoners, tot 200.000 euro voor gemeenten met 10.000 à 50.000 inwoners en tot 250.000 euro voor gemeenten met meer dan 50.000 inwoners. Daartoe moeten de projecten aan bepaalde vereisten voldoen:

- opgenomen zijn in het goedgekeurde GMP;

- streven naar een evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen, de ontwikkeling van het openbaar vervoer, de bevordering van het carpoolen, ...

Het regeringsbesluit tot uitvoering van het decreet voorziet tevens in een derde voorwaarde. Zo lezen we in artikel 12, par. 1, 3° dat de projecten moeten beantwoorden aan de voorwaarde dat ze niet opgenomen zijn in of niet onttrokken zijn aan het driejarenprogramma van de werken. Met andere woorden: het regeringsbesluit verplicht de gemeente om een keuze te maken tussen het budget van de gesubsidieerde werken en het budget van de GMP. Er zal immers geen bijkomende financiering toegekend worden aan projecten die reeds subsidies krijgen door de gesubsidieerde werken. De gemeente kan ook niet uit haar driejaren-programma van de werken projecten halen om ze te doen subsidiëren via het GMP-budget. Zodra de "weg van de gesubsidieerde werken" ingeslagen is, moet die tot op het einde doorlopen worden. Als de Regering echter geen

*“De burger wordt gestimuleerd om mee te werken, via openbare onderzoeken, waardoor de burgers het GMP beter leren kennen, het fenomeen NIMBY bestreden wordt en de gewoontes sneller veranderen”.*

groen licht geeft voor de inschrijving van een project in het driejarenprogramma, kan de gemeente het pro-



ject overnemen en subsidies vragen via het specifieke GMP-budget. Zo zien we dat de voor de GMP voorziene subsidies subsidiair zijn bij de subsidies voor de gesubsidieerde werken.

Er zal geen enkele subsidiebelofte gedaan worden als men een verdrag vaststelt van meer dan 50 % van de vooropgestelde kalender voor de uitvoering van een project i.v.m. een subsidie die het vorige begrotingsjaar toegekend werd.

De UVCW pleit voor een verhoging van de budgetten voor de financiering van de acties uit het GMP en de afschaffing van de maximumbedragen die in het besluit vastgelegd zijn. Bovendien zou het wenselijk zijn zodra het algemeen bedrag opgetrokken is, een trekkingsrecht te voorzien waardoor de gemeenten de uitvoering van hun GMP beter zouden kunnen plannen.

## Besluit

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is een soepel document voor het beheer van de mobiliteit binnen de Waalse gemeenten.

De procedure van de follow-up biedt de mogelijkheid om het plan te herzien wanneer de gemeente dat noodzakelijk acht. Zo wordt het mobiliteitsplan een evolutief planningsdocument.

De burger wordt gestimuleerd om mee te werken, via openbare onderzoeken, waardoor de burgers het GMP beter leren kennen, het fenomeen NIMBY bestreden wordt en de gewoontes sneller veranderen.

Wat de planning betreft, is het GMP een zeer belangrijk document om de gemeente een prospectieve visie van haar mobiliteit op middellange termijn te geven.

Het proces zou echter nuttig versterkt kunnen worden voor de uitvoering van de acties die in de gemeentelijke mobiliteitsplannen ingeschreven zijn. De budgetten voor de uitvoering van de projecten zijn aanzienlijk, maar ontoereikend om binnen redelijke termijnen te beantwoorden aan de verwachtingen van

een betere organisatie van de mobiliteit, verwachtingen die gecreëerd worden bij de burgers door hun deelname aan de opstelling van het gemeentelijk mobiliteitsplan, en bij nagenoeg 90 Waalse gemeenten die zich op dat vlak reeds geëngageerd hebben.

## ***De situatie in het Vlaams gewest : het mobiliteitsconvenant***

Ook in Vlaanderen groeide in de

*“Door te werken met mobiliteitsconvenants wil men de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de vervoersvraag beheersen”.*

jaren 90 het besef dat de uitdagingen zeer fundamenteel waren. De files werden langer, het aantal verkeersongevallen bleef onrustwekkend hoog, de leefbaarheid van vele kernen kwam door de dagelijkse verkeersoverlast danig in het gedrang, de luchtvervuiling bleef toenemen, ... . Samen met de introductie van het principe van duurzame ontwikkeling, groeide dan ook de gedachte om het mobiliteitsbeleid een andere richting uit te sturen. Deze vaststelling leidde tot het voorstel voor een “geïntegreerd stedelijk mobiliteitsbeleid via convenants”. Zo werd in 1996 het mobiliteitsconvenant geboren. Het werd decretaal verankerd via het decreet betreffende de mobiliteitsconvenants van 20 april 2001.

### **Wat is het doel van het mobiliteitsconvenant?**

Door te werken met mobiliteitsconvenants wil men de verkeersveiligheid verhogen, de verkeersleefbaarheid verbeteren en de vervoersvraag beheersen. Deze 3 doelen tracht men te bereiken door middel van ruimtelijke herstructurering en een selectieve(re) bereikbaarheid met de auto, gekoppeld aan een verhoogde bereikbaarheid door een versterking van de alternatieve ver-

voermiddelen.

Om te komen tot een “duurzame mobiliteit” moe(s)t Vlaanderen een trendbreuk realiseren. Zo'n beleid moet echter sturend zijn in plaats van vraagvolgend. Uitgangspunt daarvoor is een multimodaal mobiliteitsbeleid dat ingebed is in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en verwoord wordt in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Het mobiliteitsconvenant is een logisch uitvloeisel van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, maar het spreekt voor zich dat een goed gemeentelijk mobiliteitsplan ook – en voor de gemeenten in de eerste plaats – een enorme hulp is voor de uitbouw van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waarvoor de gemeente autonoom bevoegd is. Bijvoorbeeld om een gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid uit te tekenen langs de gemeentelijke straten en pleinen, schoolomgevingen verkeersveiliger te maken, een lokaal fietsroutenetwerk uit te bouwen, enz. ... Het mobiliteitsplan vormt voor de gemeente ook een kader waarmee ze haar beleid kan duiden, communiceren en verdedigen naar de bevolking. Het mobiliteitsconvenant is mede hierdoor een basisinstrument voor het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid in Vlaanderen.

### **Wie zijn de partners in het convenantsbeleid?**

Een doortocht (een gewestweg die door het dorpscentrum loopt), de uitbouw van een fietsroutenetwerk, de bus die op een centrale as in de file staat, ... de gemeenten, steden, provincies, De Lijn en het Vlaamse Gewest zitten in hun mobiliteitsbeleid voor ze het weten op elkaars terrein. Het is dan ook aangewezen dat ze hun plannen en maatregelen op elkaar afstemmen om zo een samenhangend beleid te kunnen voeren. Als de partners die betrokken zijn bij het mobiliteitsbeleid samenwerken, overleggen en afspraken maken (en die vastleggen in een convenant), kunnen ze

de beschikbare middelen gecoördineerd inzetten om zo de mobiliteitsproblemen geïntegreerd, planmatig en multimodaal aan te pakken. Omdat het budget voor wegeninfrastructuur beperkt is, moeten alle investeringen immers doelgericht gebeuren. Als de gewestelijke en de gemeentelijke neuzen in dezelfde richting staan, verhoogt de doelmatigheid van hun investeringen op hun wegen.

Het mobiliteitsconvenant voorziet dan ook in een structurele samenwerking tussen :

- Het Vlaamse Gewest (bevoegd voor haar gewestwegen, ruimtelijke ordening en de dotatie aan De Lijn);
- De gemeentelijke overheden (bevoegd inzake lokale ruimtelijke ordening en parkeerbeleid, beheerders van het gemeentelijk wegnet en met politionele bevoegdheid);
- In voorkomend geval ook de provincies (bevoegd voor de provinciewegen);
- De Lijn (bevoegd voor de exploitatie en investeringen in stads- en streekvervoer);
- Eventuele "derden" (= scholen, bedrijven, organisaties, ...) die het convenant onderschrijven.

### **Wat is zo'n mobiliteitsconvenant nu precies?**

Een convenant is een (vrijwillige) overeenkomst tussen de betrokken partners (voornamelijk maar niet exclusief openbare besturen), die gesloten wordt om een vooraf omschreven resultaat te bereiken. Maar helemaal vrijwillig is die overeenkomst natuurlijk niet. Een gemeente moet een door het Vlaams gewest goedgekeurd (= 'conform verklaard') gemeentelijk mobiliteitsplan kunnen voorleggen, alvorens het gewest projecten uitvoert op de gewestwegen op het grondgebied van die gemeente.

Het mobiliteitsconvenant bestaat uit een moederconvenant met daarnaast één of meerdere 'modules' (gevat onder een koepelmodule).

### **Het moederconvenant**

In het moederconvenant worden de algemene afspraken vastgelegd. Het is m.a.w. de intentieverklaring van de ondertekenende partners om samen te werken om voor die gemeente(n) de mobiliteitsproblemen planmatig en multimodaal aan te pakken. Om dit kracht bij te zetten, engageert de gemeente zich om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te maken. Uiteraard gebeurt dat in samenspraak met de andere partners. Voor de opmaak van het mobiliteitsplan kan de gemeente trouwens een subsidie krijgen (via module 1, zie verder). Gemeenten kunnen ook gezamenlijk een mobiliteitsconvenant afsluiten.

Het moederconvenant bepaalt ook dat er een gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) wordt opgericht. Die GBC is het overlegforum voor de voorbereiding van en de besluitvorming rond het convenant. Concreet verzorgt de GBC de voorbereiding en opvolging van het gemeentelijk mobiliteitsplan en begeleidt ze tevens de voorbereiding van convenantgebonden projectdossiers (zie verder). In de GBC zetelen alle lokale actoren en partners van het convenant.

Om ad hoc-oplossingen en improvisatie te ontmoedigen, staat in het moederconvenant dat toekomstige projecten teruggekoppeld en getoetst moeten worden aan de uitgangspunten van het moederconvenant en het lokale mobiliteitsplan. Die toetsing gebeurt door de provinciale auditcommissie (PAC) waarbij de aanwezige auditor een adviserend verslag opmaakt ten behoeve van de Minister van Mobiliteit. In de PAC zetelen de (provinciale) afgevaardigden van de partners van het convenant.

De begeleiding naar de gemeenten toe wordt verzorgd door een tiental ambtenaren van de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer die hiermee voltijds bezig zijn.

### **Het mobiliteitsplan**

De lokale overheid verbindt zich ertoe om na de ondertekening van het moederconvenant een mobiliteitsplan te maken. Zo'n plan ma-

ken is een proces. Tijdens dat proces moet een toekomstvisie worden ontwikkeld. Tijdens de opmaak van het mobiliteitsplan worden een aantal fasen doorlopen:

- De oriëntatiefase, waarin men een inventaris en een synthese maakt van de bestaande plannen en studies, een overzicht maakt van de visies van de actoren, een omschrijving en analyse maakt van het mobiliteitsprobleem en een definiëring opstelt van het verdere onderzoek. Hieruit volgt de oriëntatienota.
- De fase waarin het plan opgebouwd wordt. Eerst wordt het noodzakelijke aanvullende onderzoek verricht. Vervolgens worden een trendscenario en één of meerdere alternatieve ontwikkelingsscenario's gericht op "duurzame mobiliteit" uitgewerkt en geëvalueerd. Deze fase mondt uit in een synthesesnota.
- De fase waarin het beleidsplan wordt opgesteld. Uit de scenario's wordt een keuze gemaakt. Die keuze wordt geconcretiseerd in een beleidsplan, waarin de krachtlijnen van de actiedomeinen staan en de verantwoordelijkheden van de beleidsactoren. De maatregelen die de partners moeten nemen, worden in een actieprogramma opgenomen. De acties worden gerangschikt volgens prioriteit en tijdsplan zodat een hiërarchisering optreedt.
- Eens het mobiliteitsplan klaar is, kan het uitvoeren van de gemaakte beleidskeuzes een aanvang nemen. Het evalueren en terugkoppelen ervan gebeurt in een evaluatiefase. Over het wanneer en hoe van deze evaluatie zijn er geen duidelijke richtlijnen. Maar het spreekt voor zich dat gemeenten waar ingrijpende projecten plaatsvonden nagaan welke invloed die hebben op het oorspronkelijke mobiliteitsplan en of er wijzigingen nodig zijn. Ook aanvullingen kunnen wenselijk zijn, bv. een parkeerluik, een specifiek verkeersveiligheidsluik, enz.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is dus het kader voor de acties, die in de modules worden opgenomen.

### Het systeem van de 'modules'

Een gemeente die een moederconvenant ondertekend heeft, kan (afhankelijk van de noden) modules afsluiten. Er zijn drie soorten modules.

1. De eerste soort zijn modules die de financiering van de planning regelen. Module 1 regelt de subsidie en begeleiding voor de gemeente bij de opmaak van het mobiliteitsplan (2/3 van de studiekosten en eventuele personeelskosten). Module 19 regelt een subsidie voor de gemeenten bij het maken van een studie voor een gewestweg met een bovenlokale of regionale verbindingfunctie (2/3 van de studiekosten). Deze studie wordt ook wel het 'streefbeeld' genoemd.
2. De tweede soort zijn modules voor infrastructuur en/of openbaar vervoer. Het aantal modules dat binnen het kader van een convenant kan worden afgesloten, wordt niet vooraf bepaald. Dankzij de modulaire opbouw van het convenant is dat ook geen probleem. Nieuwe (project)-modules kunnen steeds aan het moederconvenant vastgehangen worden via een koepelmodule.
3. De derde soort zijn modules die de subsidiëring van infrastructurele projecten of flankerende maatregelen regelen. Zo regelt b.v. module 13 de subsidiëring van de aanleg van fietspaden langs gewestwegen door de lokale overheid en module 15 de subsidiëring van projecten rond flankerende maatregelen. Deze derde soort is combineerbaar met de tweede soort en wordt eveneens via een koepelmodule aan het moederconvenant vastgehangen.

Specifieke afspraken over de realisatie van projecten worden via een koepelmodule vastgelegd. Iedere koepelmodule bestaat uit een voorblad met enkele algemene bepalingen en één of meerdere modules (bv. de module voor de herinrichting van de schoolomgeving kan gekoppeld worden met de module voor de aanleg van fietspaden). Het is de koepelmodule die door alle betrokken partijen ondertekend wordt. Dankzij het bestaan van de modules is maatwerk mogelijk én kunnen projecten integraal worden bekeken. Het heeft immers geen zin om alleenstaande projecten te realiseren zonder dat die passen binnen de algemene mobiliteitsvisie van de betrokken gemeente. De afzonderlijke projecten moeten elkaar versterken binnen het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan.

Voor het Vlaamse Gewest vallen de convenants grotendeels samen met een verbintenis tot het uitvoeren van een investeringsproject. De lokale overheid engageert zich ertoe concrete stappen en acties te ondernemen om de doelmatigheid van het investeringsproject te ondersteunen. In veel projecten zal ook De Lijn betrokken zijn. Het openbaar vervoer moet immers optimaal worden ingeschakeld in de verkeersinfrastructuur.

### De 19 modules zijn:

Module 1: de ondersteuning van strategische planningsactiviteiten bij het mobiliteitsconvenant

Module 2: aanleg van rondwegen en andere nieuwe verbindingswegen

Module 3: herinrichting van doortochten

Module 4: wegverlichting in de doortochten

Module 5: geluidswerende maatregelen langs gewestwegen

Module 6: bevorderen van de netheid op de wegen

Module 7: informatieverschaffing over het openbaar vervoer

Module 8: aanleg van vrijliggende bus- en/of trambanen

Module 9: verhoging van het openbaar vervoersaanbod

Module 10: de subsidiëring van de herinrichting van schoolomgevingen

Module 11: aanleg van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen

Module 12: aanleg van nieuwe, afzonderlijk liggende verbindende fietspaden langs gemeente- of provinciewegen

Module 13: de subsidiëring van nieuwe verbindende fietspaden langs gewestwegen

Module 14: aanleg of herinrichting van aansluitingsinfrastructuur ter verbetering van de bereikbaarheid van specifieke zones van commerciële activiteiten in privaat of op openbaar beheer

Module 15: de subsidiëring van flankerende maatregelen ter ondersteuning van een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

Module 16: herinrichting van wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden

Module 17: wegverlichting van kruispunten en wegvakken die niet als doortocht kunnen beschouwd worden

Module 18: herinrichting van singuliere kruispunten en oversteekplaatsen buiten de bebouwde kom

Module 19: streefbeelden

### **Mobiliteitsconvenant: noodzakelijke maar onvoldoende voorwaarde voor projectuitvoering**

Er is een nauw verband tussen het fysisch programma van de Administratie Wegen en Verkeer (AWV) en het sluiten van het mobiliteitsconvenant. Immers de uitvoering van infrastructuurprojecten door het Vlaamse Gewest wordt verbonden aan de wil vanuit de lokale overheden tot het sluiten van een mobiliteitsconvenant. Wat op zich uiteraard een belangrijke nuancering betekent van het 'vrijwillig' afsluiten van dit convenant.

Het afsluiten van een mobiliteitsconvenant is een noodzakelijke doch GEEN voldoende voorwaarde voor de uitvoering van een infrastructuurproject. Het is immers AWV die zich het recht voorbehoudt door middel van de objectieve behoeftanalyse (en de beschikbare financiële middelen) jaarlijks te bepalen welke infrastructuurprojecten er op het jaarprogramma komen. Maar hier wringt het schoentje toch wel: bij de formele goedkeuring van het gemeentelijk mobiliteitsplan, onderschrijft het Vlaams gewest – als partner bij de opmaak van het gemeentelijk mobiliteitsplan en als uiteindelijke formele fiat-gever – de prioriteiten die vervat zijn in dat mobiliteitsplan. Maar als puntje bij paaltje komt, hanteert het Vlaams gewest een eigen logica die op geen enkele wijze rekening houdt met de projecten die als prioritair beschouwd worden in het door hen mee goedgekeurde gemeentelijk mobiliteitsplan.

Op te merken valt bovendien dat de investeringen aan het hoofdwegenet en de structurele onderhoudswerken los staan van het mobiliteitsconvenant en dat enkel infrastructuurprojecten op of in de onmiddellijke nabijheid van gewestwegen ressorteren onder het mobiliteitsconvenant.

Ook laat de vlotte koppeling tussen deze wegenprojecten met de Vlaamse rioleringssubsidiedossiers flink te wensen over, waardoor projecten soms jaren vertraging oplopen.

### **Resultaten**

Meer dan 97% van de Vlaamse ge-

meenten heeft momenteel het moederconvenant ondertekend en 80% van de Vlaamse steden en gemeenten hadden eind 2004 een afgewerkt en conform verklaard mobiliteitsplan. Bijna alle resterende gemeenten zijn volop aan de slag om hun mobiliteitsplan conform te laten verklaren. De oriëntatiefase is hierbij bijna overal achter de rug. Slechts een 10-tal Vlaamse gemeenten (van 308) hebben het mobiliteitsconvenant nog niet afgesloten.

Sinds het ontstaan van het mobiliteitsconvenant zijn daarnaast meer dan 700 project- of infrastructuurmodules afgesloten wat concreet betekent dat ca. 40% van het jaarbudget van AWV tegenwoordig aan convenantgebonden projecten besteed wordt.

Ook heel wat infrastructurele en aanbodsverhogende projecten van de Lijn vallen onder het convenant en zelfs de projecten basismobiliteit worden voor advies voorgelegd aan de PAC. Dit laatste gebeurt ook voor projecten rond stationsomgevingen waarbij de NMBS dan als partner deelneemt.

### **Wat brengt de toekomst ?**

De algemene kwaliteitszorg en kwaliteitsbewaking van het mobiliteitsconvenant als beleidsinstrument is in handen van de Taskforce. Deze commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van verschillende afdelingen van het Vlaams departement Leefmilieu en Infrastructuur, het kabinet van de minister(s), De Lijn, Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, Vereniging van Vlaamse Provincies en adviseert de Minister op regelmatige basis om de toepassing van het beleidsinstrument te optimaliseren. De Taskforce laat ook jaarlijks een grondige evaluatie en bijsturing van het mobiliteitsconvenantsbeleid maken.

Maar een nieuwe evaluatie laat – mede door de Vlaamse verkiezin-

gen van vorig jaar – op zich wachten. Het instrument is nochtans voor verbetering vatbaar. Heel wat modules zijn voor verbetering vatbaar, zowel in hun concept en/of in hun concrete toepassing. In dit bestek gaan we echter niet module per module overlopen. Een rode draad is evenwel dat gemeenten al te veel de indruk krijgen dat het Vlaams gewest kosten en/of proce-

dures die haar toekomen via de modules doorschuift naar de gemeenten (voetpaden, fietspaden, verlichting, geluidsschermen, groenonderhoud,...).

Verder kan de samenwerking met de andere partners verbeterd worden. Ook intern bij het Vlaams gewest (AWV - AMINAL - AROHM). Positief is alvast dat de minister van Mobiliteit in de toekomst de gemeentelijke stem in het mobiliteitsconvenantsbeleid luider wil laten klinken. In eerste instantie zou de administratieve last voor de gemeenten zoveel mogelijk vermindert worden.

### **Besluit**

Het mobiliteitsconvenant betekent een stap vooruit voor het lokaal mobiliteitsbeleid. De opmaak van een mobiliteitsplan vergroot de kans op een geïntegreerde aanpak, en een consequente planmatige uitvoering. En het structureel ingebakken overleg zorgt voor betere contacten met de belangrijkste partners, bij projecten binnen en buiten het convenant. Voor sommige zaken krijgen gemeenten ook een financiële ondersteuning.

Net zoals de mobiliteit is het mobiliteitsconvenant een dynamisch gegeven, dat bijsturing en aanpassing verdient, op maat van de gemeenten.

### ***De situatie in het Brussels Gewest***

In navolging van het Vlaamse gewest heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op het einde van

*“Meer dan 97% van de Vlaamse gemeenten heeft momenteel het moederconvenant ondertekend en 80% van de Vlaamse steden en gemeenten hadden eind 2004 een afgewerkt en conform verklaard mobiliteitsplan”.*

het jaar 2002 besloten om een nieuw beheersinstrument rond duurzame mobiliteit in te voeren, namelijk de mobiliteitsconvenanten afgesloten tussen het gewest, de gemeenten, de politiezones en de openbare vervoersmaatschappijen.

De mobiliteitsconvenanten zijn gebaseerd op een raamconvenant dat de algemene doelstellingen bevat die een concrete vorm krijgen in een aantal bijakten. Zo heeft elke partner dus een aantal verplichtingen en is elke partner verantwoordelijk tegenover de andere. Deze bijakten gaan over de lopende gesubsidieerde projecten of over een reeks nieuwe voorstellen. De bijakten kunnen bijvoorbeeld handelen over de mobiliteitscontracten (politieambtenaren die het verkeer regelen op strategische kruispunten om de doortocht van het openbaar vervoer te bevorderen), de subsidiering van de mobiliteitsambtenaren, het aanleggen van al dan niet gewestelijke fietsroutes enz.

Om het convenant kracht bij te zetten en het in een concrete actie om te zetten, zal de gemeente zich ertoe verbinden eerst een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen.

Om de gemeenten de kans te bieden om een gemeentelijk mobiliteitsplan aan te vatten wordt de kost van de studie voor de helft door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedragen.

Het gemeentelijk mobiliteitsplan is gebaseerd op het gemeentelijk ontwikkelingsplan dat verschillenden

elementen bevat met het oog op duurzame mobiliteit. De bedoeling is om een belangrijke verschuiving te weeg te brengen in de vervoerskeuze, namelijk van auto naar een multimodale vervoersketen, met een sterk accent voor het fietsen, het te voet gaan, het gebruik van het openbaar vervoer ...). Dit gemeentelijk mobiliteitsplan bevat de doelstellingen en/of verplichtingen van het Gewestelijk ontwikkelingsplan, het gewestelijk Bestemmingsplan, het Iris-plan, het Geluidsplan, het gemeentelijk ontwikkelingsplan alsook de aanbevelingen die voortvloeien uit de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid en alle gegevens of plannen die gerealiseerd werden of in uitvoering zijn.

Dankzij de mobiliteitsplanning kunnen doelstellingen worden uitgewerkt. Er zijn drie grote delen:

1. het mobiliteitsplan zelf;
2. de uitvoering van alle acties zoals bepaald in het mobiliteitsplan;
3. de evaluatie van de acties en de nodige bijstellingen.

Tot slot doorloopt het gemeentelijk mobiliteitsplan de volgende drie fasen:

1. Inventarisatie en diagnose van de toestand
2. opbouw van verschillende contrasterende scenario's en opmaak van een scenario "duurzame mobiliteit"
3. Actieplan.

Op dit ogenblik zijn er nog geen gemeenten die een bijakte van het convenant hebben afgesloten. De meeste gemeenten zijn immers nog hun mobiliteitsplan aan het afwerken of aan het bijschaven.

### Besluit

De steden en gemeenten werken actieplannen uit voor een geïntegreerd beheer van de mobiliteit in de drie Gewesten van het land en dit dankzij een sterke gewestelijke impuls.

De lokale initiatieven moeten echter nog veel financiële steun krijgen voor de uitvoering van de acties uit de actieplannen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen of -convenanten.

De steden en gemeenten vinden in de instrumenten voor mobiliteitsbeheer doeltreffende hefboomen voor een algemene verbetering van de mobiliteit, de levenskwaliteit, de verkeersveiligheid en het leefmilieu op lokale schaal.

**Contact** : erik.caelen@avcb-vsgeb.be

## 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
1 februari 2006 - Bornem	<b>Infosessie over verkeerswetgeving:</b> voor politieambtenaren en personeelsleden van de FOD Justitie	Info: <a href="http://www.wegcode.be/info">www.wegcode.be/info</a>
20 februari 2006 - Brussel	<b>Het tramnet: een troef voor Brussel (door Christian DOCHY):</b> conferentie in het kader van de interuniversitaire opleiding vervoerbeheer	Info: <a href="http://www.ciem.be">www.ciem.be</a> - E-mail : info@ciem.be
2-4 maart 2006 - Genève	<b>L'action publique face à la mobilité:</b> 6de colloquium van de werkgroep « Mobilités spatiales et fluidité sociale ».	Info: <a href="mailto:montulet@fusl.ac.be">montulet@fusl.ac.be</a>
7 maart 2006 - Brussel	Colloquium « <b>Fiets</b> », Iriszaal BUV	Info: <a href="mailto:pjbertrand@mrbc.irisnet.be">pjbertrand@mrbc.irisnet.be</a>

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 2005/04 — december 2005

Directie : Alain Broes — Marc Thoulen

Redactie : E. Caelen, Ph. Libert, J-C. Moureau, J-M Reniers, M-A De Beuckelaer, L. Coveliers, Ph. Barette, C. Van Rooten, S. Smoos, T. De Schutter, E. Debruyne

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-vsgb.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-vsgb.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-vsgb.be.

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

VSGB  
Aarlenstraat 53 / 4  
1040 Brussel

Tel: 02/233.51.65  
Fax: 02/280.60.90

E-mail:  
erik.caelen@avcb-vsgb.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 \_\_\_\_\_