

# De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 4 | december 2006 | gratis

Copyright : BUY

## WETGEVING

Schadevergoeding voor handelaars bij werken. De politieagent is terug in de straat.

## HET GEWEST IN BEWEGING

Een « training center » in zone Zuid. Het kanaal ten dienste van de mobiliteit? Cyclocity, balans en vooruitzichten. « J'achète à vélo »... tot volgend jaar.

## ONBEMANDE CAMERA'S

**Eerste resultaten en besluiten in het Brussels Gewest.**

## ELDERS

« Mobil Zentral » in Graz. De mobiliteit van Europa.

# INHOUD

Edito.....p.3

Onbemande camera's in Brussel:  
eerste resultaten en conclusies.....p.4

Autoloze zondag. Even achteruit en  
even vooruit kijken .....p.7

Een « training center » in zone Zuid.....p.10

« Mobil Zentral » in Graz.....p.12

Schadevergoeding voor zelfstandigen bij  
werken: goed, maar kan beter. ....p.13

De politieagent is terug in de  
straat.....p.16

Mobiliteitsagenda.....p.17

Het Europa van de mobiliteit ...  
en de mobiliteit van Europa.....p.18

Het kanaal ten dienste van de mobiliteit ... mag  
het iets meer zijn?.....p.21

Het woord aan de Mobility Managers.....p.23

Adresboekje.....p.24

« J'achète à vélo », 't is afgelopen ...  
voor dit jaar!.....p.25

Cyclocity, balans en vooruitzichten.....p.27



**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 2006/04 — december 2006**

**Directie :** Alain Broes - Marc Thoulen

**Redactie :** Guillaume Amand, Erik Caelen, Patricia Courange, Marie Debois, Barbara Decupere, Vincent Ramelot, Jean-Michel Reniers, Frederik Ronse, Guy Surquin, Xavier Tackoen, Camille Thiry

**Vertaling :** Liesbeth Vankelecom - Kevin Cuppens

**Coördinatie :** Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

**Adres :** Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel

Tel : 02/238.51.40

Fax : 02/280.60.90

erik.caelen@avcb-vsgb.be

www.vsgb.be



# Edito

De Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) heeft de ontwerptekst van de "Vereenvoudiging van het Verkeersreglement" als eindejaarsgeschenk voorgeschoteld gekregen. Daarom werd in de schoot van deze commissie een speciale werkgroep opgericht om aanbevelingen te formuleren over deze ontwerptekst.

De gewesten en de gemeenten zijn al lang vragende partij om hun medewerking te verlenen aan dit project. De wijziging van de verkeersregels heeft immers een onmiddellijke invloed op het dagelijkse werk van de ambtenaren van de gewesten en de gemeenten. Deze laatsten zijn niet alleen de belangrijkste wegbeheerders, maar zij zijn ook vaak betrokken bij sensibiliserende en informatieve projecten om de verkeersveiligheid te verhogen. De gewesten en de gemeenten zijn dan ook uitermate verheugd dat zij nu ook hun stem kunnen laten gelden.

Alleen jammer dat de werkgroep weinig tijd heeft om dit dossier uit te spitten. De aanbevelingen moeten namelijk al klaargestoomd worden voor de plenaire vergadering van de FCVV van 24 januari 2007. Dat betekent dat de leden van de werkgroep nog geen vijf weken hebben gekregen om hun werkzaamheden rond te krijgen.

Het vereenvoudigen van het verkeersreglement is natuurlijk een goede zaak. Sinds de invoering van het verkeersreglement, in 1975, zijn de verkeersregels een vijftigtal keren gewijzigd, wat ertoe heeft geleid dat de teksten niet meer homogeen zijn, en soms zelfs tegenstrijdig. Wij vinden het alleen bijzonder spijtig dat de vereenvoudiging zo snel doorgevoerd wordt. Het verkeersreglement is net als een dominospel: als je een artikel wijzigt, dan heeft dat gevolgen voor andere artikelen in het verkeersreglement. Bijgevolg kan door kunst- en vliegwerk dit project zijn doel voorbijschieten, met een onleesbare wegcode als resultaat. En dan hebben we het nog niet gehad over de talrijke besluiten die eveneens zullen moeten worden gewijzigd in functie van de wijzigingen in het Verkeersreglement (Code van de wegbeheerder, ministerieel besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad enz.).

Kortom: nog veel werk aan de winkel voor het nieuwe jaar 2007.

De redactie

Copyright : BUV



## Onbemande camera's in het Brussels Gewest

### EERSTE RESULTATEN,

In 2003 werden er testinstallaties opgezet (3 palen) in de politiezone Brussel-Hoofdstad/Elsene, op de volgende kruispunten: Generaal Jacqueslaan – Kroonlaan (3 gecontroleerde rijstroken) en Vuurkruisenlaan – Braambosjeslaan (2 gecontroleerde rijstroken).

In 2005 werden er 31 palen geplaatst en uitgerust met 12 camera's. Ze zijn zo evenwichtig mogelijk verdeeld onder de zes politiezones.

In 2006 plande het Gewest de plaatsing van 27 palen: de werken zullen eind maart 2007 afgerond zijn. Er werden nog 6 bijkomende camera's aangekocht en onder de Brusselse politiezones verdeeld.

In 2007 zullen de overige sites uitgerust worden en zullen er nog nieuwe camera's gekocht worden.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stellen voor onbemande camera's te plaatsen voor een stelsmatige controle en bestraffing van overtredingen inzake snelheid en verkeerslichten. Die twee interventiedomeinen werden als prioritair bestempeld. Overdrevens of onaangepaste snelheid is immers de oorzaak van ongeveer een derde van de dodelijke en ernstige ongevallen. In steden is de snelheidsbeperking enorm belangrijk, aangezien er veel contact is tussen gemotoriseerd verkeer en zwakke weggebruikers. Bovendien is 6 % van de ongevallen in het Brussels Gewest toe te schrijven aan door het rood licht rijden, tegenover 2 % voor België. Bijna 10 % van de ongevallen met doden of zwaargewonden is te wijten aan het feit dat een weggebruiker niet stopt voor een rood licht.

Daarom kondigde minister van Mobiliteit en Openbare Werken Pascal Smet in 2005 de plaatsing aan, gespreid over drie jaar (2005-2007), van 90 palen en 30 camera's over het hele Brussels Gewest. Hoe ver staan we eind 2006?

### EERSTE CONCLUSIES

Voor een doeltreffend repressief beleid moet de objectieve en de subjectieve pakkans stijgen. De controles moeten dus opgedreven worden, zo efficiënt mogelijk georganiseerd worden en een betere zichtbaarheid krijgen. Daartoe worden er borden met "radar controle" voor de palen gezet.

Bovendien kan de kaart van de onbemande camera's geraadpleegd worden op de website [www.verkeersveiligheid.irisnet.be](http://www.verkeersveiligheid.irisnet.be).

We moeten onderstrepen dat de keuze van de plaatsen niet aan het toeval overgelaten werd, maar in nauwe samenwerking gebeurde met de gemeenten en de politiezones, gezien hun grondige kennis van het terrein.

Bovendien is er overeenkomstig het KB van 11 oktober 1997<sup>1</sup> overleg gepleegd met de korpschefs van

(1) KB van 11 oktober 1997 betreffende de bijzondere modaliteiten van het overleg voor de bepaling van de plaatsing en de gebruiksomstandigheden van vaste automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon, bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten (B.S. 24.10.1997, blz. 28.313).

de lokale politiezones, de Procureur des Konings, de administratief directeur-coördinator (Dirco), de voorzitters van de politiecolleges, de burgemeesters en de wegbeheerder. Voor iedere plaats die uitgekozen werd, moet er een protocol ondertekend worden. Met die handtekening verbinden de partijen zich ertoe om het gebruik van de camera's te waarborgen.

### Middelen en materiaal

Om de door de Staten-Generaal vooropgestelde doelstellingen te bereiken werd er een budget van 1,5 miljoen euro per jaar uitgetrokken, wat neerkomt op een totaal budget van 4,5 miljoen euro.

Wat het materiaal betreft, opteerde het Brussels Gewest voor de aankoop van analoge camera's met klassieke fotorolletjes, die de snelheid meten met behulp van twee detectielussen per rijstrook, die op de rijweg gelegd worden. De camera's kunnen van de ene paal naar de andere verplaatst worden.

De kostprijs van een installatie (paal + detectielus + camera) bedraagt om en bij de 100.000 euro.

### Eerste resultaten

De onbemande camera's werden in gebruik genomen in het voorjaar van 2006. Tussen 1 april en 31 oktober werden er nagenoeg 15 miljoen voertuigen gecontroleerd, in de loop van 18.240 controle-uren.

In de loop van die zeven maanden werden 10.565 automobilisten geflitst die door het rood licht of met overdreven snelheid reden. 60 % van de overtredingen werd afgehandeld met onmiddellijke inning. Ongeveer 4.000 overtredingen kwamen bij



Copyright : BUW

het Parket terecht: het gaat om mensen die niet ingaan op de minnelijke schikking (en de rappel voor de betaling) of om zware overtredingen die rechtstreeks naar het Parket doorverwezen worden. Mensen die de minnelijke schikking niet betaalden, moesten binnen de twee of drie maanden voor de Politierechtbank verschijnen. Voor een vierde van de dossiers werd er een vonnis uitgesproken. In totaal zijn 98 % van de dossiers bijna of volledig afgehandeld. Slechts 2 % van de processen-verbaal wordt geseponeerd, om diverse redenen: CD-platen, buitenlandse bestuurders, slecht opgesteld proces-verbaal, etc.

### Eerste conclusies

Hoewel de plaatsing en de werking van de onbemande camera's niet altijd van een leien dakje liep – er waren soms technische problemen bij de uitvoering van de werken, defecten, vandalisme (er moest met 155.705 euro over de brug gekomen worden voor herstellingen na vandenstroken) – stellen wij vast dat het "controle-sancie" beleid waarvoor de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest pleitten, sinds 2004 opvallend geëvolueerd is.

Het doel van dat beleid is een continue keten te krijgen van de vaststelling van de overtreding tot de uitvoering van het vonnis. De burger moet weten dat de sanctie effectief toegepast wordt. De sanctie moet ook zo snel mogelijk op de vaststelling van de overtreding volgen.

In het Brussels Gewest wordt dat doel bereikt dankzij de uitstekende en doeltreffende samenwerking tussen het Gewest, de Politie, het Parket en de Po-

litierichtbank. Er is nu permanent overleg tussen de procureur des Konings en de korpschefs van de betrokken politie om een perfecte toepassing van het systeem te waarborgen. Daartoe is er een maandelijkse vergadering met alle betrokken partijen, onder leiding van de administratieve directeur-coördinator van de federale politie.

Hoewel het nog te vroeg is voor een precies beeld van de impact van de onbemande camera's op de daling van de gemiddelde snelheid en de ongevallen op gewestwegen, kunnen we wel reeds de volgende vaststelling doen: de omzetting van de doelstellingen van de federale Staten-Generaal naar het Brussels Gewest op het vlak van het aantal gecontroleerde voertuigen en controle-uren geeft ongeveer 14 miljoen gecontroleerde voertuigen en 8.550 controle-uren op jaarbasis. En die cijfers zijn bereikt voor het jaar 2006.

Een opmerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid kan echter niet bereikt worden via een sterkere repressie alleen. Om de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in het Brussels Gewest te bereiken, zijnde een halvering van het aantal doden na 30 dagen en zwaargewonden voor het jaar 2010 (t.o.v. 2000), moeten de krachten gebundeld worden, door maatregelen te nemen inzake infrastructuur en inrichting van de wegen, en daarnaast ook sensibilisering en vorming.

### En in de toekomst?

Het Brussels Gewest zou willen overstappen op digitale camera's zodra de federale overheid dat mogelijk maakt: momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een KB betreffende de bescherming van de registratie, de behandeling en de transmissie van elektronische gegevens die afkomstig zijn van meetin-

strumenten zoals die welke gebruikt worden voor verkeersovertredingen. België mag niet achterblijven ten opzichte van de andere landen en de vooruitgang van de technologie!

Het voordeel van digitale camera's is dat men in de camera's geen filmrolletjes meer hoeft te stekken en er dus geen negatieven meer ontwikkeld moeten worden. De foto's worden op een schijf geplaatst en de gegevens worden in de politiebureaus verwerkt. Als de infrastructuur de mogelijkheid biedt, kan de informatie via een beveiligde verbinding verzonden worden (optische vezel, adsl-verbinding, ...).

In Brussel hoeven de bestaande installaties niet vervangen te worden, omdat het systeem op zich op dezelfde manier zal blijven werken: de palen, de detectielussen en de kabels kunnen blijven. Ideaal zou uiteraard zijn een digitale camera per paal te plaatsen, om de controle-sanctie-keten optimaal te automatiseren.

In de loop van het eerste trimester van 2007 gaat het Gewest in samenwerking met de Dirco en de lokale politie een bezoek organiseren aan het CA-CIR, het geautomatiseerde centrum voor de vaststelling van overtredingen, in Rennes. Het Franse systeem is origineel omdat het volledig digitaal is en de controle-sanctie-keten volledig geautomatiseerd is, van de vaststelling van de overtreding tot de betaling van de boete. Het is niet ondenkbaar dat het Brussels Gewest ook ooit de trotse bezitter wordt van een dergelijk geautomatiseerd centrum voor de vaststelling van overtredingen!

**Patricia Courange (BUV)**

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

### Resultaten van de controles tussen april en oktober 2006 (op een totaal van 12 camera's)

	April	Mei	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	TOTAAL
1. Duur van de controle (in uren)	1 709	2 602	3 541	2 311	2 957	2 397	2 724	18 240
2. Totaal aantal <b>gecontroleerde voertuigen</b>	1 226 523	2 015 399	2 724 325	2 036 105	2 192 486	2 495 983	2 224 906	14 915 726
3. Totaal <b>aantal</b> vastgestelde <b>overtredingen</b>	1 249	1 200	1 734	1 638	1 082	1 104	2 558	10 565
4. Totaal aantal overtredingen " <b>rood licht</b> "	562	718	886	735	489	495	587	4 472
5. Totaal aantal overtredingen " <b>rood licht &amp; snelheid</b> "	155	178	248	235	132	94	146	1 188
6. Totaal aantal overtredingen <b>enkel "snelheid"</b> met toepassing van de technische tolerantie)	0	1	81	0	0	0	829	911
7. Totaal aantal overtredingen " <b>snelheid</b> " (1)	565	377	525	523	455	269	1 532	3 118
9. Aantal pv's overgemaakt aan het Parket	348	278	711	215	159	367	534	4 246
<b>RATIO Totaal Overtredingen</b> / 10.000 voertuigen	10.18	5.95	6.36	8.04	4.94	4.42	11.50	7.08
<b>RATIO Totaal "rood licht"</b> / 10.000 voertuigen	4.58	3.56	3.25	3.61	2.23	1.98	2.64	3.00
<b>RATIO Totaal "snelheid"</b> / 10.000 voertuigen	4.61	1.87	1.93	2.57	2.08	1.08	6.89	2.09

(1) in functie van de nieuwe wetgeving vanaf 1 april 2006



## Autoloze Zondag

# Even achteruit en even vooruit kijken



In 2006 vond de 5<sup>e</sup> editie van de Autoloze Zondag plaats. Net zoals de vorige jaren heeft het Gewest een onafhankelijk enquêtebureau (in dit geval Ipsos) gevraagd de Brusselse bevolking te bevragen naar hun indrukken.

Als men ieder jaar een enquête verricht, kan men interessante trends onderscheiden in vergelijking tot de vorige jaren.

Maar we mogen niet vergeten dat de reacties van de Brusselaars over deze dag – het moment bij uitstek om de bevolking te sensibiliseren – een essentiële indicator zijn van de graad van betrokkenheid van de burger bij duurzame mobiliteit.

De methode van de enquête ziet er als volgt uit:

- telefonische enquête bij 1.200 personen;
- enquête op 18 en 19 september;
- analyse van de bevolking boven de 18 jaar van de 19 Brusselse gemeenten;
- samenstelling van een monster volgens de methode van de quota (geslacht, leeftijd en taal);
- monster per gemeente evenredig met het totale bevolkingsaantal.

Laten we even kijken naar de verschillende resultaten per thema. Globaal genomen zien we een mooie continuïteit tegenover de resultaten van 2006. Er lijken geen grote wijzigingen te zijn. Maar welke interessante elementen kunnen we uit de rondvraag 2006 halen?

### Bekendheid van het evenement

93 % (tegenover 95 % in 2005) van de Brusselaars hebben horen spreken van de autoloze zondag vóór 17 september. De communicatiecampagne heeft dus ook dit jaar vruchten afgeworpen.

Ondanks het feit dat er geen re-



clame is op tv, zoals de vorige jaren, is het voornamelijk via tv (51 %) dat de Brusselaars vernamen dat het evenement zou plaatsvinden. Daarna komt de mond-aan-mond-reclame en de geschreven pers (23 %).

### Indrukken van het evenement

87 % van de Brusselaars hebben een positieve kijk op de autoloze zondag, maar in vergelijking tot 2005 (90 %) is die waardering lichtjes gedaald. Toch is er nog steeds vooruitgang ten opzichte van 2004 (+ 7 %).

We krijgen 20 % negatieve reacties van Brusselaars met een vrij beroep of zelfstandigen.

We zien daarentegen geen invloed van het feit of het gezin al dan niet een auto bezit.

Het modelprofiel van de "tegenhanger": man, vrij beroep, werkloos of gepensioneerd, jonger dan 30 jaar of ouder dan 61 jaar, woonachtig in het zuid-oosten van Brussel.

### Wijziging van de gewoontes

35 % van de ondervraagden verklaart dat ze hun verplaatsingshouding gewijzigd hebben naar aanleiding van het evenement. Die score bereikt zelfs 40 % of 41 % voor de gezinnen met auto en koppels zonder kinderen. Die score is vergelijkbaar met die van 2005 en dat is bemoedigend gezien het voornaamste doel blijft andere vervoerswijzen te testen en "anders te bewegen", wat belangrijker is dan het feestelijke aspect van de autoloze zondag.

### Deelname aan het evenement en activiteiten

58 % van de Brusselaars (en zelfs

63 % van de 18-30-jarigen) hebben zich tijdens het evenement in Brussel verplaatst, om deel te nemen aan de activiteiten.

Net als de voorbije jaren waren de wandelingen en tochten per fiets of rolschaatsen de twee voornaamste activiteiten van de autoloze zondag: de eerste activiteit werd meestal gekozen door de ouderen en de tweede door koppels met kinderen en eigenaars van auto's.

De wijkanimaties (6 %) die net als de fiets- en schaatstochten een vierde van de Brusselaars aantrokken in 2004, lijken sinds twee jaar minder mensen in beweging te krijgen (-19 % sinds 2004, -7 % sinds 2005).

We zien ook een achteruitgang van het aantal Brusselaars dat deelneemt aan de monumentendagen (5 % tegenover 2005) en Landelijk Brussel (-3 %). De andere activiteiten (markt, barbecue, werk) blijven rond vrij lage percentages schommelen, tussen 1 en 4 %.

### De pluspunten van de Autoloze Zondag

De Brusselaars zijn in de stad gebleven, ongeacht of ze aan de activiteiten deelnamen, en waarderen het feit dat er minder lawaai is (43 %), dat ze zich vrij kunnen verplaatsen in straten die gewoonlijk door auto's ingepalmd worden (32 %, 38 % bij koppels met kinderen), dat er minder uitlaatgassen zijn (27 %, 32 % bij koppels met kinderen), de gezelligheid en tot slot het feestelijke aspect van de activiteiten (31 % bij koppels met kinderen).

We merken op dat de daling van de vervuiling sinds 2002 beschouwd werd als het voornaamste pluspunt van de autoloze zondag, maar in 2005 en 2006 verschuift de vermindering van de vervuiling naar de 3<sup>e</sup> plaats.

Het is de daling van de lawaaihinder die het meest op prijs gesteld werd in 2005 en 2006 (respectievelijk 69 % en 43 %).

Kan die milieu-impact precies gemeten worden?

Wat de daling van de lawaaihinder betreft, daalt het gemiddeld lawaainiveau van de wijken met verkeer met 10 decibel ten opzichte van een normale zondag.

Wat de daling van de luchtvervuiling betreft, is de concentratie aan koolstofmonoxide vijftien maal lager dan op een gemiddelde weekdag en zes maal lager dan het gemiddelde op een normale zondag. De concentraties aan CO liggen

driemaal lager dan een weekdag en twee maal lager dan een normale zondag.

De autoloze zondag bereikt dus zijn doel door de Brusselaar bewust te maken van het verband tussen autoverkeer en lawaaihinder, uitlaatgassen, stress en onveiligheid.

### Begaan met mobiliteitsproblemen

De rondvraag bevestigt dat de Brusselaars zich bewust zijn van de mobiliteits- en de parkeerproblemen in de stad en ze meer verontrustend vinden dan in 2005: 78 % zijn echt verontrust door het probleem (34 % zeer bekommerd +

« 35 % van de ondervraagden verklaart dat ze hun verplaatsingshouding gewijzigd hebben naar aanleiding van het evenement ».



44 % veeleer). De 60-plussers zijn het minst gesensibiliseerd voor het probleem.

Op dat vlak zien we de positieve effecten van het evenement: de mensen zijn van plan vaker het

« Wat de daling van de lawaaihinder betreft, daalt het gemiddeld lawaainiveau van de wijken met verkeer met 10 decibel ten opzichte van een normale zondag ».

openbaar vervoer te gebruiken.

De meerderheid van de Brusselaars is voorstander van een beleid dat de snelheid (79 %) en het parkeren (65 %) controleert in het Brussels Gewest en geven zelfs toe dat de overschrijding van de snelheidsbeperkingen een belangrijke factor voor ongevallen is (76 %) en dat parkeren in Brussel een echt probleem is (84 %).

### Voor herhaling vatbaar

In 2005 stemde 87 % van de inwoners van het Gewest ermee in om het initiatief te herhalen. 73 % vroeg zelfs om het vaker te doen, maar niet de hele stad te blokkeren.

Dit jaar stelt 77 % van de Brusselaars voor om het initiatief 2 of 3 keer per jaar te laten plaatsvinden,

door het gemotoriseerd verkeer te verbieden in bepaalde straten of wijken die met elkaar verbonden zouden zijn door beveiligde doorgangen.

We zien dus een mooie evolutie van het idee om het initiatief te behouden door het discreter en frequenter in het dagelijks leven op te nemen.

Het idee zou zijn de reflex "zonder auto" te verwerken in alle gunstige en feestelijke evenementen (markt, brocante, kermis), "momenten zonder auto" te organiseren in bepaalde wijken en het principe van de straten die voor spelende kinderen voorbehouden zijn te veralgemenen.

Slechts 5 % zou het op een zaterdag doen en 9 % liever op een weekday. De dag die het meest aanspreekt, blijft dus duidelijk de zondag.

**Camille Thiry (BUV)**

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

Surf naar:

[www.autolozezondag.irisnet.be](http://www.autolozezondag.irisnet.be) voor nadere informatie over het verloop van het evenement.



In de Konijnenstraat in Anderlecht, een groene en bucolische omgeving, heeft het opleidingscentrum van de politiezone Zuid (Anderlecht, Vorst en Sint-Gillis) zijn tenten opgeslagen. Het centrum, dat sinds juli 2005 operationeel is, ambieert een reeks opleidingen te verstrekken die in de eerste plaats bestemd zijn voor de politieagenten van de zone Zuid. Hoofdcommissaris Patrick Evenepoel, verantwoordelijke van het centrum, geeft een korte rondleiding.

foto : Jocelyn Balcaen



## Een « training center »

## in zone Zuid

Deze tekst is reeds verschenen in *Inforevue* nr. 14 (december 2005).

### Bekwaamheden op peil houden

“Om alle misverstanden uit de weg te ruimen”, preciseert de hoofdcommissaris onmiddellijk, “dit opleidingscentrum is niet bedoeld om te concurreren met de erkende politiescholen. Integendeel, wij werken regelmatig met hen samen”.

Het idee van een trainingscentrum dat voldoet aan de eisen van een stadspolitekorps is niet nieuw. “Wij hebben opgemerkt dat heel wat tekortkomingen bij

onze politieagenten kunnen worden weggewerkt door een bijscholingscursus», aldus Patrick Evenepoel. “De bouw van dit complex en vooral het werkklaar maken ervan nam dus verscheidene jaren in beslag. Voortaan kunnen wij terecht in onze eigen lokalen; wij hangen dus niet langer af van de beschikbaarheid van gemeentezalen als we een leslokaal nodig hebben.”

### Bijna duizend potentiële studenten

De politiezone Zuid behoort met haar 850 personeelsleden tot de grootste van het land. “Nogal lo-

gisch dus dat heel wat nieuwe politieagenten regelmatig dit politiekorps vervoegen”, aldus de verantwoordelijke van het centrum. “De cursussen die wij hier verstrekken, zijn zowel bedoeld om de opleiding van de jongsten te vervolmaken als om de kennis van de oudsten op te frissen.”

Het centrum biedt verschillende opleidingsmogelijkheden in politio-nale domeinen. Het wapengebruik, de schietoefeningen en het politieparcours zijn terug te vinden in een prachtige stand van 50 meter. Zijn grote broer van 100 meter is nog altijd in wederopbouw nadat door een hevig onweer in juli van dit jaar



een gedeelte van de muren was ingestort. We zullen dus nog enkele maanden moeten wachten alvorens van deze grote open ruimte gebruik kan worden gemaakt. Die ruimte zal ons de mogelijkheid bieden om simulaties met voertuigen te organiseren zodat de politieagenten kunnen ervaren hoe het er in de realiteit aan toegaat.

In een leuke en ruime dojo kunnen de zelfverdedigingstechnieken worden bijgeschaafd. Hoe de conventionele of telescopische gummi-knuppel moet worden gebruikt, maakt ook deel uit van het cursuspakket.

De goed uitgeruste computerzaal is ideaal voor informatica-opleidingen, onder meer over de mogelijkheden en de werking van ISLP.

In de andere lokalen van het centrum worden opleidingen ver-

strekt over het gebruik van het radiosysteem AS-TRID, presentaties gegeven van de verschillende functies van de Algemene nationale gegevensbank (ANG) of cursussen gegeven van de tweede landstaal, bijzonder belangrijk in Brussel.

hen zich op dat moment kan vrijmaken van de gewone taken en het uurrooster eigenlijk in een dubbele bezetting van de namiddagploegen voorziet. Wij geven ook blijk van soepelheid en passen ons opleidingsprogramma aan de behoeften aan, zowel de behoeften van de mensen op het terrein als die van de chefs.”

“De planning van ons centrum zit vol voor de komende maanden en de mogelijkheid om de onze opleidingen open te stellen voor de leden van andere politiezones, of voor bepaalde federale politiediensten is nog niet aan de orde”, voegt hoofdcommissaris Evenepoel eraan toe. Hij besluit: “Dankzij het trainingcenter beschikt onze zone over een prachtig middel om de kennis en de bekwaamheden van onze politieambtenaren op peil te houden.”

**Tekst : Marie Debois**  
**Foto's: Jocelyn Balcaen**

### Gemotiveerde opleiders

Negen opleiders – bijna allemaal voltijds tewerkgesteld – verzorgen de verschillende opleidingen, waaronder enkele baremische. “Men moet zich natuurlijk aanpassen aan de operationele eisen”, verklaart Patrick Evenepoel. “Om die reden zijn de namiddagen voornamelijk bestemd voor de leden van de interventie aangezien een aantal onder



## ELDERS

**De Oostenrijkse stad Graz ijvert reeds vijftien jaar voor duurzame mobiliteit. Haar mobiliteitscentrum is een pijler in het lokale vervoerbeleid. Resultaat? Een stad waar fietsen aangenaam is, de tram modern is en mensen rondkuieren. En toch neemt het aandeel van de auto nog toe...**

**Een permanente uitdaging voor het mobiliteitscentrum, Mobil Zentral.**

### Het mobiliteitscentrum van Graz

Met 240.000 inwoners is Graz de tweede grootste stad van Oostenrijk. Het is de hoofdplaats en het cultureel, economisch en universitair centrum van de provincie Styrië.

Als u in Graz bent, zal u versteld staan van de kwaliteit van de openbare ruimten: ruime trottoirs, verzorgde betegeling, eigentijds stadsmeubilair dat harmonieus combineert met de oude gevels. Er zijn veel voetgangerszones en fietspaden en de snelheid is er over de hele stad beperkt tot 30 km/u (uitgezonderd op de hoofdstraten). Alle bussen en de helft van de taxi's rijden op biodiesel.

In die context was Graz in 1997 de eerste Oostenrijkse stad die een centrum met informatie over mobiliteit opende, de Mobil Zentral.

### Wat is een mobiliteitscentrum?

- Het is een centrum waar men informatie vindt over de prijzen en de uurroosters van alle transportmogelijkheden in de provincie. Mobil Zentral kent alle verlaagde tarieven, promoties en spe-



## « MOBIL-ZENTRAL » in Graz, een permanente uitdaging voor het openbaar vervoer

ciala aanbiedingen van het openbaar vervoer en de trein.

- Het is een bureau waar men tickets kan kopen en allerlei soorten reizen kan boeken.
- Het is ook een agentschap dat gratis diensten aanbiedt voor de organisatie van fietstochten, wandelingen, bezoek aan tentoonstellingen, ...

Bovendien verschaft Mobil Zentral individueel advies voor fietsers (problemen met verzekeringen, verkeer, ...), personen met een beperkte mobiliteit en alle gebruikers van het openbaar vervoer (klachten, ...).

Acht deeltijds werkende krachten beantwoorden de telefoon en ontvangen het publiek aan het loket in het centrum van de stad. Zij krijgen tot 200 oproepen per dag. Daarbij komt ook nog een gedeta-

cheerde spoorwegbediende die het team versterkt met zijn specifieke knowhow.

### Een permanente uitdaging

Ondanks het moderne netwerk blijft Graz de strijd aanbinden met het afnemend gebruik van het openbaar vervoer sinds drie jaar. Het autogebruik blijft immers toenemen, wat ook te wijten is aan de uitgestrektheid van de stad.

Het mobiliteitscentrum moet die trend trachten om te buigen en het gebruik van het openbaar vervoer aanmoedigen, in het bijzonder door gebruik te maken van nieuwe informatiemiddelen.

Het initiatief van Graz is vernieuwend en rijk. Laten we hopen dat het navolging vindt in andere Europese steden.

**Guillaume Amand**  
Energieadviseur bij het ABEA



WETGEVING

De wet van 3 december 2005 betreffende de vergoeding aan zelfstandigen.

## SCHADEVERGOEDING VOOR ZELFSTANDIGEN BIJ WERKEN: goed, maar kan beter

**D**e wet van 3 december 2005 betreffende de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 2 februari 2006. Er werd evenwel gewacht op een reeks uitvoeringsmaatregelen en een datum voor de inwerkingtreding en die zijn er sinds de bekendmaking in het Staatsblad van 26 juni 2006 van acht koninklijke en ministeriële besluiten<sup>1</sup>.

### Een vergoeding bij hinder

Ter herinnering: de wet kent zelfstandigen die aanzienlijke schade lijden door werken op het openbaar domein, een forfaitaire schadevergoeding toe die berekend is op basis van het aantal dagen dat hun inrichting moest sluiten. Dit geldt niet voor alle zelfstandigen, maar enkel voor "kleine" zelfstandigen (minder dan 10 werknemers, omzet van minder dan 2 miljoen euro) met als voornaamste activiteit de rechtstreekse verkoop van producten of het verlenen

van diensten aan verbruikers of kleine gebruikers, waarvoor persoonlijk en direct contact met de klanten vereist is in een gebouwde inrichting (artikel 2, 6° van de wet). De vergoeding kan enkel aangevraagd worden als de inrichting 14 dagen gesloten is (artikel 2, 9° van de wet).

De zelfstandige die vindt dat hij het slachtoffer is van hinder door werken op het openbaar domein, kan een aanvraag om schadevergoeding indienen bij het Participatiefonds dat opgericht werd overeenkomstig artikel 73 van de wet van 28 juli 1992 houdende fiscale en financiële bepalingen. Als de vraag ontvankelijk en gegrond bevonden wordt, geeft het Participatiefonds een compensatievergoeding voor het inkomensverlies van 44,2 euro per kalenderdag (artikel 8, § 1 van de wet).

Indien het Participatiefonds de aanvraag weigert, kan men in beroep gaan tegen die beslissing.

Om de stijping van het Participatiefonds te waarborgen heeft de wet een financieringsmechanisme

1. KB van 10.06.2006 tot bepaling van het jaarlijkse percentage bedoeld in art. 3, tweede lid, van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 houdende de uitvoering van art. 3, vijfde lid, van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 betr. de inhoud en de modellen van formulieren bedoeld bij de art. 6, par. 2, derde lid en 7, par. 1, van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 betr. de modaliteiten van beroep tegen de beslissing van het Participatiefonds bedoeld bij de art. 6, par. 4, eerste lid, 7, par. 3, eerste lid en 9, par. 3, eerste lid van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 betr. de aanstelling van de in art. 11, par. 1, eerste lid en in het art. 6, par. 2, achtste lid, van de wet van 03.12.2005 bedoelde ambtenaren betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 betr. de tarieven, de wijze van betaling en inning bedoeld bij art. 12, par. 3, tweede lid, van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. KB van 10.06.2006 tot bepaling van de datum van inwerkingtreding bedoeld in art. 14 van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein. MB tot aanstelling van de ambtenaren bedoeld in art. 12, par. 3, eerste lid, van de wet van 03.12.2005 betr. de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein.

## WETGEVING

vastgelegd volgens hetwelk iedere opdrachtgever van werken op het openbaar domein 0,125 %<sup>2</sup> van het uiteindelijke positieve bedrag van iedere niet-betwiste factuur met betrekking tot de uitvoering van de werken moet storten.

### In welk opzicht is de gemeente erbij betrokken?

In de eerste plaats is de gemeente opdrachtgever voor werken aan haar eigen wegen. Ze moet dus meewerken aan het financieringsmechanisme van het Participatiefonds.

Bovendien heeft ze specifieke verplichtingen *vóór het begin van de werken*:

1. wanneer er werken gepland zijn op haar grondgebied (of het nu gaat om een gemeentelijke of een gewestweg), moet ze in overleg met de opdrachtgever<sup>3</sup> de zone afbakenen waarbinnen de werken hinder kunnen teweegbrengen voor een inrichting van een onderneming (artikel 4, 1<sup>o</sup> van de wet);
2. vervolgens gaat ze na welke inrichtingen hinder kunnen ondervinden van de werken<sup>4</sup> en brengt ze de verantwoordelijke van de onderneming schriftelijk op de hoogte van de geplande werken en van de mogelijkheid om een inkomenscompensatievergoeding te verkrijgen (artikel 4, 2<sup>e</sup> lid van de wet)<sup>5</sup>.

Behoudens overmacht mogen de werken aanvatten tussen de veertien en dertig kalenderdagen nadat elke betrokken onderneming deze informatie ontvangen heeft (artikel 4, 4<sup>e</sup> lid van de wet)<sup>6</sup>.

De gemeente heeft ook specifieke verplichtingen in de fase van de *aanvraag van de vergoeding door de zelfstandige*:

1. ze geeft de verantwoordelijke van de onderneming een attest waarin in voorkomend geval bevestigd wordt dat er sprake is van hinder door werken (artikel 6, § 1 van de wet); dit attest vermeldt de aanvangsdatum

van de werken alsook de vermoedelijke duur van de werken en van de hinder die eruit voortvloeit (artikel 6, § 2 van de wet); het attest wordt uitgereikt binnen zeven kalenderdagen na de ontvangst van de aanvraag, anders wordt de gemeente verondersteld bevestigd te hebben dat er werken aan de gang zijn die hinder veroorzaken;

2. in drie gevallen is de gemeente verplicht het attest uit te reiken, zonder enige beoordelingsbevoegdheid: wanneer geen enkele van de reglementair aangelegde openbare parkeerplaatsen gebruikt kan worden in de straat waar de inrichting gelegen is; wanneer geen enkele reglementair aangelegde openbare parkeerplaats gebruikt kan worden binnen een straal van 100 meter rond iedere toegang tot de inrichting; wanneer een toegangsweg tot de inrichting afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer in één of twee richtingen (artikel 6, § 2, 7<sup>e</sup> lid van de wet).

Tot slot is de gemeente ook verplicht om informatie te verstrekken aan het Participatiefonds:

1. de gemeente op wiens grondgebied werken plaatsvinden, brengt het Participatiefonds op elk verzoek van het fonds op de hoogte van de hinder en de evolutie van de werken (artikel 9, § 1, 1<sup>e</sup> lid);
2. de gemeente op wiens grondgebied de inrichting gevestigd is van de onderneming die de vergoeding aanvraagt, brengt het Participatiefonds op elk verzoek van het fonds op de hoogte van de hinder voor de betrokken inrichtingen op haar grondgebied (artikel 9, § 1, 2<sup>e</sup> lid).

### Inwerkingtreding in twee fasen

De wet is in werking getreden op 1 juli 2006 en is voor het eerst van toepassing op de werken waarvan de opdracht op die datum nog niet afgesloten is of vastgesteld in de zin van artikel 117, 118, 119 en

2. Door de Koning vastgesteld.

3. Als zij zelf niet de opdrachtgever is. Als zij zelf de opdrachtgever is, is deze afbakening uiteraard ook verplicht.

4. Dit kan in samenwerking met het Participatiefonds, via een overeenkomst tussen het fonds en de gemeente.

5. Diezelfde informatie moet doorgegeven worden aan de verantwoordelijke van de onderneming waarvan de inrichting zich niet op haar grondgebied bevindt maar binnen een straal van één kilometer rond de uiteinden van de werf (artikel 4, 3<sup>e</sup> lid). Dan rijst de vraag: als de werken over een smalle maar lange zone gebeuren (bijv. wanneer het wegdek van een straat heraangelegd wordt), vanaf waar rekent men dan die kilometer?

6. De vermelding van deze termijn mag volgens ons niet leiden tot het verbod om de werken aan te vatten meer dan dertig dagen nadat de ondernemingen verwittigd zijn; het gaat volgens ons om een precisering zonder praktische draagwijdte.

122 van het KB van 8 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten en de concessies voor openbare werken (KB van 10 juni 2006 tot bepaling van de datum van inwerkingtreding bedoeld in artikel 14 van de wet van 3.12.2005 betreffende de uitkering van een inkomenscompensatievergoeding aan zelfstandigen die het slachtoffer zijn van hinder ten gevolge van werken op het openbaar domein, artikel 1).

De artikelen 6, 7 en 8 - die betrekking hebben op de procedure voor de zelfstandigen om de hinder te doen erkennen en de vergoeding aan het Participatiefonds te vragen - treden zes maanden na de rest van de wet in werking, dus op 1 januari 2007 (artikel 14, 2<sup>e</sup> lid van de wet).

Het zijn met andere woorden voornamelijk de fasen "financiering" en "informatie" die in werking getreden zijn op 1 juli 2006.

### Toch nog een probleem voor de toepassing

En dat is overduidelijk. De federale overheid heeft in geen enkel middel voorzien om de gemeenten te helpen hun nieuwe verplichtingen na te komen<sup>7</sup>.

Meer nog.

Artikel 2, 4<sup>o</sup> van de wet biedt de Koning de mogelijkheid, bij een in Ministerraad overlegd besluit, bepaalde categorieën uit het toepassingsgebied van de wet uit te sluiten. Bepaalde types werken zouden dus geen aanleiding kunnen geven tot de financiering van het Participatiefonds (denken we aan de werken die een hogere overheid oplegt: werken inzake riolering en sanering van water bijv. zijn opgelegd door de Europese regelgeving). Andere zouden volledig uit het toepassingsgebied van de wet uitgesloten kunnen worden en dus noch aanleiding geven tot de financiering van het Fonds, noch tot een andere vergoeding, noch de specifieke informatie

(werken die minder dan 14 dagen duren, werken die uitgevoerd worden voor de openbare veiligheid, ...).

Het probleem is dat de Koning, op het moment dat wij dit schrijven, nog geen gebruik gemaakt heeft van deze mogelijkheid. Alle werken die op het openbaar domein uitgevoerd worden, zijn dus onderworpen aan de bepalingen van de wet, terwijl ze niet allemaal aanleiding geven tot een schadevergoeding voor zelfstandigen; ze veroorzaken ook niet noodzakelijk allemaal hinder. Laat ons het voorbeeld nemen van wegenwerken waarvan het eindbedrag van de factuur 20.000 euro is, waarvan de gemeente op-

drachtgever zou zijn en waarvan de duur 8 werkdagen zou zijn: in de huidige toestand van de wetgeving moeten die werken het voorwerp uitmaken van een informatieprocedure bij de buurtbewoners, wat de uitvoering van de werken met 15 tot 30 dagen vertraagt, terwijl de omwonende zelfstan-

digen toch geen recht op schadevergoeding hebben aangezien de hinder de handelaar onmogelijk kan verplichten zijn inrichting minimum 14 dagen te sluiten! Absurde situatie: de gemeente is verplicht om de buurtbewoners op de hoogte te stellen van de werken en de mogelijkheid om een schadevergoeding te krijgen, terwijl die vergoeding uitgesloten is gezien de duur van de werken! Kers op de taart: de vergoeding die de gemeente aan het Participatiefonds moet storten, zal in ons voorbeeld 25 euro bedragen. Is dat al die moeite waard?

Maar het gaat wellicht slechts om een kleine vergetelheid van de Koning, die spoedig verholpen zal worden ... Aangezien we nooit voorzichtig genoeg kunnen zijn, hebben de Verenigingen van Steden en Gemeenten eind juni 2006 de federale Regering geïnterpelleerd om erop aan te dringen het koninklijk besluit goed te keuren waarin vrijstellingen vastgelegd worden.

**Vincent Ramelot (VSGB)**

**Contact:** [vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be](mailto:vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be)

7. Tijdens de parlementaire werkzaamheden heeft een senator zich afgevraagd of de tekst de door de Staatssecretaris voor Administratieve Vereenvoudiging uitgedokterde "Kafka-test" doorstaan had (Parl. doc., Senaat, nr. 1751/005, GZ 2004-2005, blz. 11).

## WETGEVING



Foto : Jocelyn Balcaen

# DE POLITIEAGENT ... is terug in de straat

In een vorig artikel<sup>1</sup> merkten wij op dat de politieambtenaren en hulpagenten van politie niet langer bevoegd zijn voor de vaststelling van de feiten beoogd bij een gemeentelijk parkeerreglement, of dat nu fiscaal is of retributies invoert. Aangezien die controle noch bestaat in de uitvoering van opdrachten van bestuurlijke politie noch in de uitvoering van opdrachten van gerechtelijke politie, en het parket er geen gevolg meer aan kan geven sinds de depenalisering, vielen de belasting- of retributiereglementen buiten de bevoegdheid van de politie.

Die redenering dient nu aangepast te worden. De wetgever heeft namelijk op 1 april 2006 een wet goedgekeurd die ondermeer de agenten van politie (nieuwe benaming van de hulpagenten van politie<sup>2</sup>) de mogelijkheid biedt het gedepenaliseerd parkeren vast te stellen beoogd bij artikel 29, § 2, 2<sup>e</sup> lid, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, met het oog op de vestiging van een parkeerretributie of -belasting die verschuldigd is krachtens de wet van 22 februari 1965 waarbij aan de gemeenten wordt toegestaan

parkeergeld op motorrijtuigen in te voeren<sup>3</sup>.

Deze beschikking is via een amendement ingevoegd en sluit aan bij een voorstel uit het tweede rapport van de begeleidingscommissie van de politiehervorming<sup>4</sup>. Het was ook een eis van de Verenigingen van Steden en Gemeenten.

De vaststellingen die door de agenten van politie gedaan worden, zullen dus geen betrekking hebben op de toepassing van de verkeersregels maar wel op de toepassing van de gemeentelijke parkeerreglementen. Hun vaststellingen zullen geen verklaring van een overtreding zijn maar van de verplichte betaling van een retributie, naar het voorbeeld van wat de gemeenteambtenaren of de bedienden van een privé-firma reeds doen. Zij zullen dus dezelfde wettelijke waarde hebben, met name gewone inlichtingen, en niet de bijzondere bewijskracht toegekend bij artikel 62 van de gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer<sup>5</sup>.

De wet stipuleert dat deze bevoegdheid slechts kan uitgeoefend worden tot een datum die de Koning

1. "Stand van zaken van enkele kwesties inzake het parkeerbeheer", *Mobiliteitsgids* 2005/1, blz. 1-18.

2. In die betekenis is het dat de politieagent terug in onze straten is ...

3. Nieuw lid ingevoegd in artikel 29, § 2, van de gecoördineerde wetten bij artikel 2 van de wet van 1 april 2006 betreffende de agenten van politie, hun bevoegdheden en de voorwaarden waaronder hun opdrachten worden vervuld, B.S. 10 mei 2006.

4. Wetsontwerp betreffende de agenten van politie, hun bevoegdheden en de voorwaarden waaronder hun opdrachten worden vervuld, amendement nr. 10 van dhr De Padt et cons., Parl. St. Kamer nr 1880/003, blz. 3-4.

5. Wetsontwerp betreffende de agenten van politie, hun bevoegdheden en de voorwaarden waaronder hun opdrachten worden vervuld, *loc. cit.*, nr. 1880/003, blz. 4.



kan vastleggen. Wat niet moet doen denken dat er een koninklijk besluit vereist is om de politieagenten deze bevoegdheid te geven: vanaf de inwerking-treding van de wet (10 mei 2006) hebben zij deze bevoegdheid en zij zullen ze pas verliezen de dag dat de Koning beslist ze af te nemen ... áls hij dat op een dag beslist, wat ook niet formeel verplicht is<sup>6</sup>. Waarom heeft men vastgelegd dat deze opdrachten op een dag zullen stoppen? Het commentaar bij het amendement dat tot deze wettelijke bepaling geleid heeft, stelt: *"De bevoegdheid [...] om de onregelmatigheid vast te stellen van een gedepenaliseerd parkeren heeft evenwel niet de strekking dat onbeperkt in de tijd zo te houden [...] maar het gaat er hier om een harmonieuze overgang te bewerkstelligen tussen de politionele aanpak van dat soort parkeren en de overstap die wordt gemaakt naar andere instanties [...]"*<sup>7</sup>.

Het andere voorwerp van de wet is meer bevoegdheden toe te kennen aan de politieagenten. Daartoe werd er een Onderafdeling 4 ingevoegd in Afdeling 1 van Hoofdstuk IV van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (WPA), dat de politieagenten de volgende bevoegdheden toekent:

- bijstand verlenen aan de politieambtenaren, hetzij in geval van noodzaak (art. 44/12 WPA), hetzij op bevel van een officier van bestuurlijke politie of van een officier van gerechtelijke politie, in de uitvoering van fouilleringen van gebouwen en van vervoermiddelen, alsook in de uitvoering van veiligheids- en gerechtelijke fouilleringen (art.

44/13, 1° WPA);

- personen die van hun vrijheid beroofd zijn, bewaken (art. 44/13, 2° WPA);
- de persoon ophouden die een misdaad of een strafbaar feit pleegt of heeft gepleegd of die achtervolgd wordt door openbaar geroep (art. 44/15, 1° lid WPA);
- overgaan tot een veiligheidsfouillering wanneer er redelijke motieven bestaan – omwille van zijn gedraging, materiële aanwijzingen of omstandigheden – om te geloven dat de opgehouden persoon wapens bij zich heeft of voorwerpen die gevaarlijk zijn voor de openbare orde (art. 44/15, 2° lid WPA);
- het voertuig of het transportmiddel waarvan de persoon vermoedelijk gebruik maakt, ophouden tot de interventie van een politieambtenaar teneinde dit te doorzoeken, wanneer er redelijke motieven bestaan om te geloven, op grond van materiële aanwijzingen, dat dit voertuig of dit voermiddel gediend heeft om de inbreuk te plegen of om er voor de openbare orde gevaarlijke voorwerpen, bewijsmateriaal of bewijsstukken van de inbreuk in onder te brengen (art. 44/15, 3° lid WPA);
- voor de uitoefening van de opdrachten voorzien bij artikel 44/15 mogen de agenten van politie een beroep doen op dwang.

**Vincent Ramelot (VSGB)**

**Contact:** [vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be](mailto:vincent.ramelot@avcb-vsgeb.be)

6. De wet heeft het over "een datum bepaald door de Koning" en niet "een datum te bepalen door de Koning" . .

7. Wetsontwerp betreffende de agenten van politie, hun bevoegdheden en de voorwaarden waaronder hun opdrachten worden vervuld, *loc. cit.*, nr. 1880/003, blz. 4 .

## WETGEVING

### 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
28 februari - Amsterdam (N)	Intelligent Public Transport System - Driedaags congres met beurs	Info: <a href="http://www.iptseurope.com">www.iptseurope.com</a>
23 april - Brussel	Vlaams Congres Verkeersveiligheid	Info: <a href="http://www.verkeerskunde.be">www.verkeerskunde.be</a>
12 tot 15 juni - Munchen (D)	Velo-city 2007: From vision to reality	Info: <a href="mailto:info@velo-city2007.com">info@velo-city2007.com</a> - <a href="http://www.velo-city2007.com">www.velo-city2007.com</a>



Copy right : P. Frère

## HET EUROPA VAN DE MOBILITEIT ...

# en de mobiliteit van Europa

Mobiliteit is een van de grote uitdagingen voor de steden en in Brussel is dat niet anders. De Commissie, die om en bij de 22.000 mensen tewerkstelt, is zich daarvan bewust en zoekt mee naar een oplossing.

## De Commissie geeft Brussel een duwtje in de rug

**E**lke dag veroveren duizenden automobilisten de Belgische hoofdstad. In 2003 telde Brussel 590.000 ingeschreven voertuigen – zes auto's per tien inwoners – en dagelijks kwamen daar nog 182.000 auto's van pendelaars bij. Vooral voor de Brusselaars die aan de grote invalswegen en verkeersaders wonen, zorgt al dat verkeer voor de nodige hinder.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nam al maatregelen en commissaris Siim Kallas die verantwoordelijk is voor het beheer van de Europese administratie, ondersteunt het gewest hierin. Dat vertelde hij op een mobiliteitsconferentie die plaatsvond midden september gedurende de Europese Week van de Mobiliteit. In diezelfde week vond ook de autoloze zon-

dag plaats die, zo herinnerde de Brusselse minister van Mobiliteit, Pascal Smet, eraan, van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest “*de grootste verkeersvrije stedelijke zone in Europa maakte*”.

De Commissie stelde die dag ook haar mobiliteitspolitiek voor de Europese instellingen in Brussel voor.

Het milieu en de kwaliteit van de leefomgeving zijn belangrijk voor de Europese Unie en sinds 1996 tracht de Commissie haar steentje bij te dragen tot een leefbare Brusselse omgeving. Een belangrijk luik is de verbetering van de mobiliteit en de verminderen van de verkeershinder. Sinds 1997 werden hiervoor in het kader van het vijfde communautair actiepro-

gramma voor duurzame ontwikkeling, maatregelen voorzien.

De eerste jaren lag het accent vooral op de professionele verplaatsingen tussen de verschillende diensten van de Commissie. Een flink deel van die diensten bevindt zich in het Berlaymontgebouw maar eigenlijk gebruikt de Commissie-administratie nog 65 andere gebouwen, verspreid over Brussel. Het is een moeilijke evenwichtsoefening. Enerzijds irriteert de grote concentratie van Europese diensten rond Schuman heel wat wijkbewoners. Een grotere verspreiding van de diensten over de stad zou echter voor veel meer verkeer zorgen.

De Commissie werkt rond drie actiepunten.

Het eerste is het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer voor de ambtenaren. In 1997 sloot de Commissie met de verschillende openbare vervoersmaat-

schappijen, de Lijn (openbaar vervoer in Vlaanderen), MIVB (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel) en TEC (Transport En Commun - Wallonië) een akkoord voor een zogenaamde Eurobus. De bussen op de lijnen 21 en 22 van de MIVB rijden langs de meeste Commissiegebouwen en Europese instellingen. De ambtenaren kunnen hiervan gebruik maken op eenvoudig vertoon van hun badge. Lijn 12 verbindt de Europese wijk Schuman met de luchthaven van Zaventem en de 'One Way Tickets' geven gratis toegang tot het openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen.

Een tweede actiepoint van de Commissie is het ter beschikking stellen van dienstfietsen. Er zijn 190 fietsen beschikbaar die 15.000 verplaatsingen maakten in 2005. Daarnaast werden 2.000 fietsstaanplaatsen aangelegd voor de fietsen van de ambtenaren in de parkeergarages van de Commissie.

Een derde actiepoint was de aankoop van elektrische wagens voor technisch personeel dat vaak korte verplaatsingen moet maken. Andere milieuvriendelijke wagens zullen waarschijnlijk nog worden aangekocht.

### Gratis

In maart 2006 nam de Commissie – na een bevraging van het personeel en als gevolg van de nieuwe politiek van de Brusselse overheden om het aantal parkeerplaatsen te verminderen – een

nieuw mobiliteitsplan 2006 – 2009 aan voor het Brusselse personeel. Op dit ogenblik gebruikt 38 % van het personeel het openbaar vervoer om naar zijn werk te komen. Dat moet in de toekomst worden opgetrokken naar 45 %. Het aandeel voetgangers en fietsers moet stijgen van 17 naar 19 %. "Ik roep

**« 40 % van de autobewegingen in het centrum zijn het gevolg van mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats »**

*de ambtenaren die op een niet te grote afstand wonen persoonlijk op om, zoals ik, te voet te naar hun werk komen*" pleitte commissaris Kallas die vroeger voorzitter was van de Letse fietsersvereniging. De Commissie wil het aantal auto-gebruikers verminderen van 44 naar 35 %.

De maatregelen die ze al sinds 1997 neemt, zullen worden versterkt. Meer minder vervuilende wagens, een parkingbeleid voor

fietsers en een nog betere samenwerking met de openbare vervoersmaatschappijen. Een vierde van de ambtenaren die nu de auto gebruikt, verklaart zich bereid die op stal te laten indien de verbindingen met het openbaar vervoer verbeteren. "De Commissie zal vanaf 2007 trachten de helft van het openbaar-voersabonnement terug te betalen indien het budget dat toelaat", aldus Kallas. Pascal Smet wees Kallas hiervoor terecht. "Mijnheer Kallas, ik feliciteer u hierom maar u kan beter. De abonnementen van de Belgische ambtenaren zijn volledig gratis".

Smet en Kallas delen nochtans dezelfde visie op mobiliteit vooral wat het gebruik van fietsen betreft. De minister wil dat 65 % van de Brusselse verplaatsingen van minder dan vijf kilometer, per fiets gebeurt. Smet bedankte overigens de leden van de Europese instellingen omdat ze op hun manier bijdragen tot goede mobiliteitsgewoonten in Brussel. "Uw nationale gewoonten en culturen veranderen Brussel ten goede". Smet maakte van de gelegenheid



**“Mijnheer Kallas, u kan beter. De abonnementen van de Belgische ambtenaren zijn volledig gratis.”**

om het Gewestelijk ExpressNet voor te stellen.

De MIVB deelde mee dat ze in het kader van het regionale ontwikkelingsplan rekenen op een daling met twintig procent van het aantal autokilometers tegen 2010 en

gebruik om de belangrijkste Brusselse actiepunten voor te stellen inzake mobiliteit: een restrictief parkeerbeleid, meer rollend materiaal voor de openbare vervoersmaatschappij, meer rijbanen voorbehouden voor het openbaar vervoer.

De MIVB en de NMBS waren ook aanwezig op de mobiliteitsconferentie. De NMBS maakte van de gelegenheid gebruik om een aantal wijzigingen in haar netwerk toe te lichten en

een toename met 60 % van het aantal verplaatsingen met de MIVB. De voorbije vijf jaar kende het bedrijf al een gelijkaardige stijging. De investeringen in rol-

lend materiaal zullen dienen voor de aankoop van grotere trams, nieuwe bussen en nieuwe metrostellen. Vanaf 2008 zullen er ook infrastructuurwerken gebeuren.

Andere maatregelen ter verbetering van de mobiliteit in Brussel zullen volgen: het verhogen van de verkeersveiligheid (zone 30 in woonwijken), een betere integratie van taxi's in de stad en voetgangerszones in het historische centrum van Brussel, Sint-Gillis en Elsene. Uit studies blijkt overigens dat 40 % van de autobewegingen in het centrum het gevolg zijn van mensen die op zoek zijn naar een parkeerplaats.

**Frederik Ronse**

**Dit artikel is reeds verschenen in *EURinfo* nr. 310 (november 2006).**



Copyright : P. Frère

## Een beetje humor kan nooit kwaad...



Copyright : Liesbeth Vankelecom

**Ceci n'est pas un vélo  
(naar Magritte)**

**Links ? Rechts ?**





## Het KANAAL TEN DIENSTE VAN DE MOBILITEIT ... ... mag het iets meer zijn?

Op vrijdag 28 juli jl. hebben de cel duurzame ontwikkeling en de mobiliteitcel van de VSGB deelgenomen aan een cruise van de Beco-kaai, in de haven van Brussel, tot in Vilvoorde, gevolgd door een gegidste fietstocht langs het kanaal van Vilvoorde via Brussel-stad en Molenbeek tot Anderlecht.

Deze activiteit maakt deel uit van een reeks ontmoetingen en acties in het kader van een algemeen debat over de integratie van het kanaal in de stad, een gezamenlijk initiatief van de Coördinatie Zenne, de BRAL en IEB. Het doel is ook aan te tonen dat het mogelijk is te streven naar alternatieve mobiliteit, een pendel op het kanaal en een fietsroute langs het water. Frederik Depoortere, fietsmanager van het Brussels Gewest, en Stijn Van Assche van de Bral hebben de tocht in goede banen geleid.

De fietstocht was geen wedstrijd maar een ontdekkingstocht waarbij regelmatig halt gehouden werd, met een vijftigtal deelnemers uit allerlei verenigingen, Brusselse gemeenten maar ook gewone Brusselaars en pendelaars die het parcours wilden testen. Het enthousiasme en het goede humeur van organisatoren en deelnemers waren van de partij.

De excursie van een uurtje per boot tot Vilvoorde was de gelegenheid om Brussel vanuit een originele invalshoek te bekijken en standpunten uit te wisselen over de verschillende mogelijke functies van het kanaal. Na de aanmering in Vilvoorde ging de tocht voort met de fiets, voor de terugweg langs het kanaal, 7 km terug naar de Beco-kaai, waar 's middags gepicknickt werd.

Op verschillende stopplaatsen werd toelichting gegeven, waar

we enkele voorbeelden uitpikken.

### Aan de lijn, klaar, start!

De tocht begint in Vilvoorde, waar we de Zenne oversteken, die hier open is maar nog niet gezuiverd, en langs het toekomstige zuiveringsstation Noord dat vanaf oktober getest wordt. In dit gedeelte van het circuit is er nog niets voorzien voor de fiets. Op de grens van het Brussels Gewest staat er momenteel een poort op de weg die wij volgen. De haven van Brussel is er de eigenaar van, maar wil die wel wegnemen om er een fietspad aan te leggen.

We komen op de andere oever via de Buda-brug, rijden door het aangename Meudonpark en komen opnieuw langs het kanaal om door de Brusselse Royal Yacht Club te rijden, waarvan het terrein eigendom is van de Koninklijke Donatie.

Korte stop voor uitleg over het project om een passerelle aan te leggen onder de Van Praet-brug, dat momenteel geblokkeerd is omdat de BRYC vragen heeft in verband met de veiligheid als er een openbare erf-dienstbaarheid op hun privé-terrein komt.



Toch was het op die manier mogelijk om onze weg voort te

zetten zonder autoverkeer en gemiddeld 15 minuten te winnen over het hele traject, zo veel verkeerslichten zijn er immers op dat kruispunt, wat gevaarlijk is voor de fietsers.

Wij moeten dus terug de openbare weg op, langs de Van Praetlaan, om het kruispunt op het niveau van de haven over te steken.

Vervolgens een gemakkelijker deel, over de brede trottoir, zowel voor voetgangers als fietsers, langs het koninklijk tracé, Vilvoordse steenweg. Vervolg van de excursie langs de kasseivlakte van de Claessensstraat en de Havenlaan, tot de vertrekplaats, alweer zonder specifieke voorzieningen voor fietsers. We komen om 12.30 uur aan voor een picknick op de kaai rechtover Brussel-Bad.

Zoals u kan vaststellen zijn er nog maar weinig degelijke inrichtingen langs dit parcours, hoogstens werden bepaalde ruimten gerecu-

pereerd en omgedoopt tot fietspad. Maar het traject is praktisch, vrij vlak, snel en biedt voldoende ruimte om plaats te bieden voor verschillende vervoersmiddelen. Het gewestelijke fietspad zou in 2008 klaar moeten zijn.

In de namiddag fietsten we langs de kaaien tot aan de rand van Anderlecht. Ook daar met commentaar op verschillende stopplaatsen. We reden langs de Brandhoutkaai en stopten aan de Ninoofsepoort, een interessante ruimte die grondig heringericht zal worden om de plaats te herwaarderen en een fietspad aan te leggen. We gaan verder langs de Mariemontkaai en de Fernand Demetskaai, waar reeds een fietspad ligt. De Biestebroeckkaai, die reeds enkele jaren geleden ingericht werd, is het aangenaamste traject van de tocht. Blitsbezoek aan de wijk van het Rad, kort omwegje voor de afleiding van de Zenne die mooi ingericht werd, die dienst doet om het

teveel aan water op te vangen bij hevig regenweer. We sluiten onze excursie af in het ontspannings- en roeicentrum langs het kanaal, iets voor 16 uur. Enkele deelnemers fietsen voort tot in Halle, anderen testen de metro met de fiets in de hand en komen vlotjes aan ondanks het volk, anderen fietsen terug naar de vertrekplaats.

### Het kanaal als mobiliteitsas?

Het doel van de dag was de aandacht vestigen op de mogelijkheden van het kanaal voor de alternatieve mobiliteit. We hebben ook kunnen vaststellen dat het project van gewestelijk fietspad over een groot gedeelte van het parcours vertraging opgelopen heeft. De excursie bracht ook Brussel vanuit een andere invalshoek in beeld, we konden onverwacht mooie plekjes ontdekken.

De deelnemers waren tevreden, verbaasd, verrast, en sommigen ontgoocheld dat ze er nog geen degelijk fietspad zagen of een pendel op het kanaal langs het tiental kilometers tussen Ruisbroek en Vilvoorde.

**Barbara Decupere (VSGB)**

**Contact:** [barbara.decupere@avcb-vsgb.be](mailto:barbara.decupere@avcb-vsgb.be)

### Voor meer inlichtingen :

Coördinatie Zenne - Elisabeth Taupinart, tel : 02 206 12 07, [taupinart@gs-esf.be](mailto:taupinart@gs-esf.be)

Brussels by Water - David Kuborn, tel : 02 203 64 06, [kuborn@brusselsbywater.be](mailto:kuborn@brusselsbywater.be)

BRAL - Steyn Van Assche, tel : 02 217 56 33, [steyn@bralvzw.be](mailto:steyn@bralvzw.be)

IEB - Delphine Termolle, tel : 02 223 01 01, [delphine.termolle@ieb.be](mailto:delphine.termolle@ieb.be)

Fietsmanager (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) - Frederik Depoortere : [fietsinfo@mbhg.irisnet.be](mailto:fietsinfo@mbhg.irisnet.be)

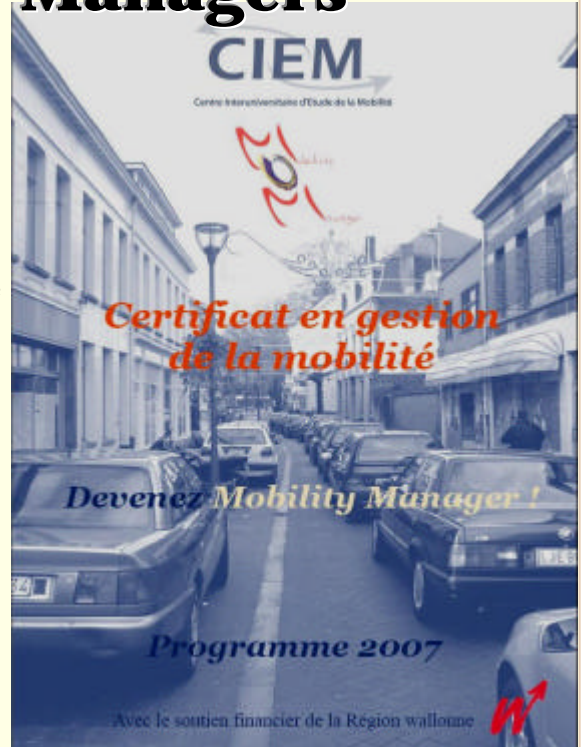
# ATTEST MOBILITEITSBEHEER

## Het woord aan de Mobility Managers

Het attest mobiliteitsbeheer werd in 2004 in het leven geroepen met de steun van de Waalse minister van uitrustingen en vervoer, ter versterking van het aanbod aan vormingen omtrent mobiliteit in België, en het kent grote bijval. De Mobiliteitsgids toont iedere maand de toenemende belangstelling voor mobiliteit en onderstreept dat de beste oplossing om tot overtuigende resultaten te komen de uitwisseling is van goede praktijkvoorbeelden en een ruime verspreiding van informatie.

Het attest mobiliteitsbeheer kadert perfect in die opvatting, aangezien het de toekomstige *Mobility Managers* een multidisciplinaire kijk op mobiliteit wil bijbrengen door het woord te geven aan allerlei betrokkenen (administraties, universiteiten, studie bureaus, terreinwerkers, ...). Zes maanden lang, één dag per week, kijkt de vorming voornamelijk naar de praktische aspecten van een integraal mobiliteitsbeleid (casestudies, praktische workshops, technische bezoeken, ...).

De derde uitgave van de opleiding gaat van **start op 12 januari 2007** en wij zijn verheugd dat het programma rijper geworden is en de modulaire structuur duidelijk beantwoordt aan de verwachtingen van de deelnemers. De deelnemers hebben zeer uiteenlopende beroepsprofielen en komen zowel uit de openbare als de privé-sector en de verenigingen, wat de uitwisselingen nog verrijkt. Zo werden in twee jaar meer dan 30 mobility managers opgeleid en wij zijn bijzonder blij dat velen onder hen dagelijks meewerken aan mobiliteitsprojecten.



« De lessen mobiliteitsbeheer leren je alles over de mobiliteitsproblematiek, in een ijverige maar zeer gezellige sfeer. Alle onderwerpen worden op een intelligente, praktische en dus doeltreffende manier aangepakt ».

Alain VAN BINST (Cel Mobiliteit van de Ondernemingen) - NMBS

« Tijdens de vorming bij het CIEM hebben we de mobiliteit in haar geheel leren begrijpen en behandelen en hebben we ook de nuances bekeken. Door onze kijk op de zaken te verruimen hebben we nu een beter inzicht in de raderen waarmee wij te maken hebben bij de uitwerking van een mobiliteitsplan. De mobiliteit beheren confronteert je ook met andere aspecten, zoals communicatie, argumentatie en ook creativiteit. Daaraan beantwoordt de opleiding perfect dankzij de inbreng van uiteenlopende sprekers en de brede waaier aan cursussen ».

Amélie GREGOIRE (Projectverantwoordelijke) - COREN VZW

« Ik ben zeer blij dat ik de vorming voor mobility managers bij het CIEM gevolgd heb. Het is een echt professionele opleiding en de sprekers zijn specialisten. Het feit dat een Nederlandstalige de vorming gevolgd heeft, bevestigt dat het om een kwaliteitsopleiding gaat, die vele organisaties in het Nederlandstalige landsdeelte u benijden ».

Alain CHAROT (Preventieadviseur) - TOURING

« Het attest mobiliteitsbeleid belicht de vele facetten van de mobiliteit op het vlak van het verkeer, transportinfrastructuur, leefmilieu en stedenbouw. Het wordt aangevuld met een reeks interventies van terreinwerkers en aan het einde komen de studenten een concrete case voorstellen waarin de verschillende thema's aan bod komen. De vorming is dus gericht tot ieder die verantwoordelijkheden heeft in domeinen waar mobiliteit een belangrijke rol speelt ».

Pierre HANQUET (Hoofdingenieur bruggen en wegen) - Waals ministerie uitrustingen en vervoer

« Door de vele verschillende sprekers en de waaier van thema's die aan bod kwamen, is deze vorming ontegensprekelijk een goede gelegenheid om de mobiliteit van goederen en personen doeltreffend te beheren, wat noodzakelijk is voor de economische en sociale ontwikkeling van de ruimte in steden en landen ».

Serigne Mbacké SECK (Mobility Manager) - Universiteit Dakar - CUREM

**Meer info :** Xavier TACKOEN (CIEM)  
[www.ciem.be](http://www.ciem.be) - [info@ciem.be](mailto:info@ciem.be)



## Adresboekje

# De mobiliteitsambtenaren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

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

NAAM	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Alain Gosset	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	02/247.64.38	02/245.50.80	mobilite@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	02/422.31.08	02/422.31.09	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 Cannière Anne	Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Caes Michel	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	travaux@uccl.be
Brackelaire Myriam	Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@watboisfort.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

## MOBILYS: LUISTEREN NAAR IEDEREEN

### OM BETER DOORDACHTTE BESLISSINGEN TE NEMEN

In een doordacht mobiliteitsbeleid staat het openbaar vervoer centraal. Om efficiënte beslissingen te kunnen nemen, moet er eveneens een algemeen beeld zijn van de mobiliteitsbehoeften en uitdagingen. Het standpunt van de betrokken partijen moet het debat over de mobiliteit gaande houden. Daarom heeft de NMBS-Groep **Mobilys** in het leven geroepen, een **discussieplatform** gewijd aan de mobiliteit. In het kader van dit platform werd op **13 november 2006 's avonds** een debat georganiseerd, waarbij verschillende politieke actoren samen rond de tafel zaten om actuele thema's over mobiliteit te bespreken. Het debat werd gevolgd door een tweedaags Forum, op **16 en 17 november** in Brussel.

Met de klemtoon op de vraag "**Homo sapiens, homo mobilis?**" wil Mobilys deskundigen en beleidsmakers samenbrengen rond een aantal thema's, teneinde de beslissingen met betrekking tot mobiliteit te verbeteren. Hoe zit het met de huidige vraag op het gebied van mobiliteit? Welke factoren bepalen de keuze van de vervoersmodus? Welke maatregelen kunnen het transportaanbod verbeteren? Hoe kunnen de stations bijdragen tot een duurzame mobiliteit? Die vragen zetten aan tot het uitwisselen van ideeën en ervaringen.

**De uiteenzettingen van de sprekers zijn beschikbaar op: [www.b-rail.be/corp/N/news/mobilys](http://www.b-rail.be/corp/N/news/mobilys)**



# “J'achète à vélo”, 't is afgelopen ... voor dit jaar!

Met de prijsuitreiking voor het Brussels Gewest op 25 oktober is de door Gracq georganiseerde actie "J'achète à vélo" afgelopen. Wij kijken even naar het verloop en de lessen die eruit getrokken kunnen worden. Daarvoor hebben wij gepraat met Caroline Wouters, de "dirigent" van het evenement! Interview door Guy Surquin



Copyright : Guy Surquin

***Dit jaar deden zeven Brusselse gemeenten mee aan de actie en het is een groot succes geworden. Om dat resultaat te bereiken is een hele organisatie nodig. Caroline schetst ons de krachtlijnen.***

De **doelstellingen** van de actie zijn:

- de handelaars ontmoeten en hen ervan bewust maken dat zij klanten hebben die per fiets komen;
- de fietsers aanmoedigen om hun boodschappen op die manier te blijven doen;

- de andere weggebruikers sensibiliseren om boodschappen in de buurt per fiets te doen.

Aan de campagne is drie maanden voorbereiding voorafgegaan (van mei tot juli). In de eerste plaats ontmoetingen (contact en sensibilisering) met de schepenen van mobiliteit en/of handel van de zeven gemeenten.

Waarom zeven gemeenten? Gewoon omdat de toegekende middelen – subsidies, mensen – beperkt waren. Waarom die gemeenten? Drie van de zeven (Evere, Sint-Gillis en Schaarbeek) hadden in 2005 reeds deelgenomen en voor

de andere hebben we een beroep gedaan op enkele leden van Gracq. Gezien het succes van het initiatief zou het interessant zijn in de toekomst over bijkomende middelen te beschikken om de actie tot alle Brusselse gemeenten uit te breiden.

Daarnaast hebben we op een maand tijd al het promotiemateriaal moeten ontwerpen en de productie ervan volgen (logo, folder voor de handelaars en voor het grote publiek, deelnemingsformulier, affiches en stands). En financiële middelen verkrijgen (van de gemeenten) om de laureaten van de wedstrijd te belonen.

Tot slot was er de briefing van de partners die de gemeenten ter beschikking stelden – stewards van Atrium – om de actie van start te doen gaan en op te volgen. Die teams hebben een fundamentele rol gespeeld in het verloop van de actie. Voor Jette en Watermaal waren het enkel vrijwilligers die borg stonden voor het goede verloop van het initiatief, nl. ontmoetingen met de handelaars en de logistieke follow-up van de operatie.

Het startschot van de actie werd gegeven met een perscampagne, radiospots en artikels in de geschreven pers.

Zodra de actie afgelopen was hebben wij (stewards en vrijwilligers) de urnes opgehaald. Na de loting werden de prijzen in de deelnemende gemeenten aan de winnaars overhandigd (voor 9.900 euro aankoopbonnen voor fietsmateriaal) en als kers op de taart werden er voor het Brussels Gewest nog 4 Brompton-fietsen verloot!

De handelaars konden hun wensen kenbaar maken over de plaatsing van een fietsenrek voor hun winkel. De fietsende klanten konden het ook aanduiden op hun deelnemingskaart. Daarover zal

binnenkort aan iedere gemeente een rapport overhandigd worden.

### **Werd het initiatief in de verschillende gemeenten op dezelfde manier onthaald?**

Niet echt, maar op administratief vlak viel Elsene het meest op: die gemeente had zich niet alleen geëngageerd met de schepenen voor mobiliteit en handel, maar ook die van onderwijs en gezondheid, alsook die van cultuur en participatie: dat was een duidelijk pluspunt voor het initiatief!

De schepenen die ons gedurende de actie gesteund hebben, waren van uiteenlopende politieke strekkingen. Wedden dat dit thema, de zachte mobiliteit, in de toekomst nog meer de prioriteit van alle partijen wordt.

### **Wat zijn de resultaten van de actie?**

Zie tabel.

### **Hoe werd u door de handelaars onthaald?**

We kunnen ze in 3 groepen onderverdelen:

- Een minderheid was gekant tegen het initiatief omdat zij een negatief beeld hebben van de fietsers: "zij rijden door het rood licht, nemen eenrichtingsstraten tegen de rijrichting in, hebben geen licht 's nachts, doen gevaarlijke dingen, lappen het verkeersreglement aan hun laars".
- Een tweede categorie winkeliers doet mee maar zonder veel betrokkenheid/bijzondere motivatie. Maar de meesten reageren ach-

teraf positief, omdat ze ontdekt hebben dat ze klanten hebben die per fiets komen winkelen.

- Tot slot de gemotiveerden die hun fietsend cliënteel kennen en/of betrokken waren en open stonden voor de fiets en de zachte mobiliteit.

### **Waarin vind je het meest voldoening en wat is het grootste obstakel?**

Het grootste obstakel? Het tijdsgebrek om de operatie op poten te krijgen. Als de actie in de toekomst op hetzelfde moment plaatsvindt, zou het ideaal zijn in april met de voorbereiding te beginnen.

We zouden ook voor een andere periode van het jaar kunnen opteren: van 15 april tot 15 juni bij voorbeeld.

Als positieve punt vind ik de ontmoetingen, de sensibilisering van de handelaars en de prijsuitreiking de hoogtepunten uit de actie.

Eén van de handelaars aan de Naamse Poort werd door de fietsers uitgeroepen tot winnaar voor het beste onthaal en kreeg een bon van 250 euro voor de aankoop van fietsmateriaal. Zij daat nu met de fiets naar het werk en is daar bijzonder tevreden over! Martine, uitbaatster van de sandwichbar Dame Tartine, op de Lang-levenstraat ... een veelbelovende naam!

**Guy Surquin (GRACQ)**

**Contact:** [guy.surquin@gracq.be](mailto:guy.surquin@gracq.be)

	stad Brussel	Evere	Elsene	Jette	Schaarbeek	St Gillis	Watermaal
Aantal deelnemende handelaars	134	83	119	94	150	85	91
Aantal geldig ingevulde kaarten*	131	302	74	55	152	71	146
Aantal verrichte aankopen*	917	2114	518	385	1036	497	1022
Aantal deelnemende fietsers*	81	105	64	34	78	39	85
aantal mannen*	41	53	39	16	23	19	35
aantal vrouwen *	40	52	25	18	55	20	50
woonachtig in de gemeente*	27	61	39	23	57	23	69
Aantal fietsers die 7 aankopen gedaan hebben ( 1 kaart)*	56	59	57	21	48	27	52
Aantal fietsers die 14 aankopen gedaan hebben ( 2 kaarten)*	15	18	5	7	12	6	15
Aantal fietsers die 21 aankopen gedaan hebben ( 3 kaarten)*	5	6	1	3	8	2	13
Aantal fietsers die meer dan 28 aankopen gedaan hebben (> 4 kaarten)*	5	1	0	3	10	3	4
Aantal aankopen van de beste koper*	63	189	21	35	77	28	40
Aantal laureaten die aankoopbon voor fietsmateriaal kregen	12	42	26	15	39	3	8
Prijs abonnementen gracq / fietsersbond	4	2 et 1	3	2 et 2	3 et 1	4	3
Prijs aangeboden aan bekroonde handelaars (bovenop diploma)	2x150€	/	4x250€	2x50€	1x50€	2 livres	1x 60€ et 1x40€
Aantal Nederlandstalige deelnemers*	21	22	5	11	9	5	4
Aantal leden van Gracq die deelgenomen hebben*	9	12	9	5	16	4	14

\*(Gegevens gerangschikt op basis van de kaarten die in ieder van deze gemeenten ingeleverd werden)



## Balans en vooruitzichten

# CYCLOCITY, geautomatiseerd verhuur van fietsen in Brussel

**Cyclocity, een systeem voor automatische fietsverhuur, 24 uur per dag beschikbaar, werd op de autoloze dag van 17 september in gebruik genomen. In een eerste fase is deze dienst beschikbaar op het grondgebied van de Brusselse vijfhoek. Brusselaars, pendelaars en toeristen hebben 250 fietsen ter beschikking aan 23 haltes die 300 tot 500 meter van elkaar staan. Het principe is eenvoudig: een fiets kan ontleend worden bij één van de haltes en ingeleverd bij eender welke halte na het gebruik. Een kleine balans na 3 maanden.**

### Hoe werkt het?

Er bestaan twee abonnementsformules: een weekabonnement van 1,5 euro en een jaarabonnement van 10 euro. Met dit abonnement wordt je als gebruiker geregistreerd. De huurprijs hangt vervolgens af van de gebruiksduur: 0,50 euro voor het eerste half uur, ongeacht de abonnementsformule. Voor ieder bijkomend uur betaalt iemand met een

jaarabonnement 0,50€ en met een weekabonnement 1 euro.

### Eerste balans

Tot op heden registreerde het systeem 6.000 verhueringen, met pieken tot 250 per dag. De statistieken tonen aan dat deze piekmomenten in het weekend liggen. Dit bevestigt de hypothese dat

Het Brussels Gewest<sup>1</sup> kent een subsidie toe van maximaal 100.000 euro per perimeter. Deze schommelen tussen 1 en 4,5 km<sup>2</sup>. De firma Deceaux financiert de rest. Om in aanmerking te komen voor het project, moet de gemeente voldoen aan een aantal technische voorwaarden die de leefbaarheid waarborgen. Er moeten minstens 6 haltes per km<sup>2</sup> geplaatst worden (1 km<sup>2</sup> is de minimumoppervlakte voor een project), met minimaal 60 fietsen. Voor 4,5 km<sup>2</sup> zijn 25 haltes noodzakelijk, met minimaal 250 fietsen. Bij iedere halte moeten minstens 5 fietsen beschikbaar zijn. De haltes moeten tot slot evenwichtig verdeeld worden, op knooppunten van het openbaar vervoer en bij aantrekkingspolen.

1. Besluit van Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 20 juli 2006 Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de toekenning van toelagen aan gemeenten voor het ontwikkelen van een geautomatiseerd fietsverhuursysteem (Belgisch Staatsblad van 1 september 2006).

## De ervaring uit Lyon : Vélo'v

In tegenstelling tot het Brusselse experiment, besloot de Stedelijke Gemeenschap van Lyon ("Groot Lyon"), die 55 gemeenten omvat, in de zomer van 2005 een geautomatiseerd grootschalig verhuursysteem in te voeren. Dit dekte vanaf het begin het hele grondgebied (meer dan 6.000 hectare met 565.000 inwoners). Het project kreeg de naam Vélo'v en beschikt over een park van 3.000 fietsen verdeeld over 250 haltes. De gebruiksprincipes en tariefformules zijn vergelijkbaar met deze van Brussel.

Na een moeilijk begin is de kaap van 40.000 abonnees overschreden, waarvan 86% inwoners van de zone, meer dan 6% van de totale bevolking. Gemiddeld zijn er 16.000 verplaatsingen op werkdagen, met een gemiddelde duur van 20 minuten (verplaatsingen van minder dan een half uur zijn gratis...). Iedere fiets rijdt gemiddeld 30 km per dag.

De eerste studies van de cijfergegevens tonen aan dat Vélo'v relatief weinig mensen aanzet om hun vervoerswijze te veranderen, in het bijzonder als we kijken naar het gebruik van de wagen. Zonder het systeem zou 87% van de gebruikers van Vélo'v zich te voet verplaatsen of met het openbaar vervoer, tegen slechts 7% met de wagen. De resultatenanalyse verduidelijkt dat ongeveer 1.000 autoverplaatsingen per dag worden vermeden dankzij Vélo'v, terwijl het modale aandeel van het openbaar vervoer slechts licht afneemt, aangezien meer dan de helft van de "vélo'vers" een abonnement op het openbaar vervoer behoudt.

### Voor meer informatie :

<http://www.velov.grandlyon.com>

Publicatie van GRACQ : ville@vélo, n°124, mai-juin 2006, pp 3-9

Cyclocity momenteel vooral gebruikt door toeristen die Brussel wensen te ontdekken per fiets. Niettemin neemt het aandeel van de lange termijnabonnementen progressief toe sinds de lancering van het project. Na een eerste testperiode zou dit erop kunnen wijzen dat er zich een echte gedragswijziging aandient. Er zijn momenteel 1.000 abonnementen in omloop, waarvan 50% jaarabonnementen.

### Gebruik van het systeem

Een Cyclocity gebruiker legt gemiddeld 4 km af

(in totaal hebben de fietsen reeds meer dan 24.000 km gereden, bijna een halve toer rond te wereld!), met een gemiddelde gebruiksduur van een twintig minuten.

Decaux beschikt nog niet over zeer nauwkeurige statistieken (de steekproef is nog niet voldoende groot), maar toch kunnen reeds enkele belangrijke conclusies getrokken worden. We kunnen de gebruikers in drie types onderverdelen. In de eerste plaats zijn er toeristen, die van dit goedkope systeem gebruik maken om de straten van de hoofdstad te ontdekken. Zij vormen de belangrijkste groep gebruikers. Vervolgens zijn er de Brusselaars zelf, onderverdeeld in twee grote categorieën: zij die over te weinig opbergruimte

beschikken om een fiets thuis te stallen en personen die een fiets hebben, maar geen heen- en terugrit willen maken met de fiets of die op de plaats van bestemming geen beveiligde fietsenstalling hebben. Tot slot zijn de pendelaars het derde type gebruiker van het systeem (of zouden dit moeten zijn), maar ze blijken het systeem nog niet echt ontdekt te hebben.

Het systeem kende tot nu weinig problemen met vandalisme gekend en geen enkele fiets werd tot op heden gestolen. Enerzijds omdat het systeem





Copyright : JCDecaux

beter de bestaande instrumenten (zoals de gewestelijke fietsroutekaart) gebruiken om routes uit te stippelen die te steile beklimmingen vermijden.

Ten derde zijn er het gewestelijk fietsbeleid en de instrumenten om multimodaal vervoer te bevorderen, door de voltooiing van fietsroutes en de verbeterde kwaliteit van de wegbedekking. Zonder deze aanzienlijke inspanningen,

minder fietsen telt dan bijvoorbeeld in Lyon (3.000 fietsen) en anderzijds omdat de mensen die het systeem uitgedacht hebben, preventief gewerkt hebben rond vandalisme en diefstal:

- inplanting van haltes op plaatsen met sociale controle;
- gebruik van robuuste materialen.

De problemen waarmee de gebruikers geconfronteerd werden, waren voornamelijk van technische aard en hadden te maken met het ingeven van gegevens of het ontlenen of terugplaatsen van fietsen aan de haltes. Er waren zelden problemen met de fietsen zelf.

### Wat nu?

Uit deze eerste analyse blijkt dat het systeem goed werkt. Niettemin kan het zeker nog beter. Laten we even de verschillende factoren onder de loep nemen die het gebruik en de efficiëntie van Cyclocity beïnvloeden. Hoewel de eerste twee afhangen van Moeder Natuur, zijn de drie volgende andere rechtstreeks afhankelijk van gemeenten en het Gewest.

In de eerste plaats is er het klimaat, waarop niemand vat heeft (... of geen vat op zou mogen hebben!). Laten we onmiddellijk een legende doorbreken: België mag dan wel het land zijn van het bier, maar is zeker niet het land van de regen. Het regent in Brussel gemiddeld 7% van de tijd.

Ten tweede is er de Brusselse topografie. Brussel mag dan wel niet te vergelijken zijn met de alpen, maar toch zijn er enkele stevige kuitenbijters. In plaats van te wachten op de natuurlijke erosie van de Brusselse "toppen", kunnen we misschien

lijkt het aandeel van de fiets in het verkeer te stagneren.

Wie ten vierde multimodaliteit zegt, zegt tegelijk complementariteit met de openbare vervoerssystemen. Dit gaat verder dan de eenvoudige plaatsing van haltes in de onmiddellijke omgeving van MIVB knooppunten, stations of haltes van het Cambio systeem voor autodelen. Multimodaal vervoer moet eveneens gebeuren door de fiets te integreren in de openbare vervoerstarieven. Decaux bestudeert momenteel twee opties met de partners: ofwel een nieuwe gemeentekaart die toegang geeft tot de verschillende vervoerswijzen, ofwel een optie "Cyclocity" die op de bestaande kaarten wordt toegevoegd.

Tot slot moeten we ten vijfde vaststellen dat het systeem vandaag nog niet beschouwd wordt als een echt alternatief voor het dagelijks vervoer. In tegenstelling tot het systeem in Lyon (zie kader), dekt Cyclocity slechts de vijfhoek en biedt het onvoldoende mogelijkheden voor lange verplaatsingen. Een uitbreiding is nodig om van het systeem een geloofwaardig alternatief te maken voor bijvoorbeeld (zeer veel) korte woon - werk verplaatsingen van Brusselaars. Gelukkig hebben andere gemeenten ook reeds hun belangstelling in het systeem getoond (Elsene, Sint-Gillis en Schaarbeek), dat in de komende maanden en jaren aanzienlijk uitgebreid kan worden. Dit is onmisbaar als Cyclocity geen "hype" wil zijn voor hip stedelijk toerisme, maar een functioneel instrument in de strijd tegen vervuiling, geluidsoverlast en verkeersopstoppingen.

**Voor meer informatie:**  
<http://www.cyclocity.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)**

VSGB  
Aarlenstraat 53 / 4  
1040 Brussel

Tel: 02/238.51.65  
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 \_\_\_\_\_

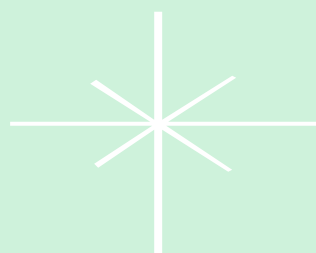
**E-mail** \_\_\_\_\_

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

Naam \_\_\_\_\_

Voornaam \_\_\_\_\_

**E-mail** \_\_\_\_\_



**De Mobiliteitsgids  
wenst al zijn lezers  
een voorspoedig  
en gelukkig  
2007!**

