

# De Mobiliteitsgids

Driemaandelijks | nr 2 | augustus 2007 | gratis

## ONDER DE LOEP

De taxi in Brussel, een schakel in de mobiliteit

### HET GEWEST IN BEWEGING

BUV, een organisatie ... in beweging!  
« BicyCity », een bijzonder geslaagde eerste editie!

Senioren in alle veiligheid mobiel

Observatorium Zones 30

Watermaal-Bosvoorde: GMP en lijn 17, tussen droom en werkelijkheid

### WETGEVING

Wijzigingen van het verkeersreglement: er komt geen einde aan ...

### STUDIES

Minderbordengids  
De impact van gratis openbaar vervoer op de pendelaars

# INHOUD

Edito..... p. 3

De Brusselse taxi - versie 2.1..... p. 4

Minderbordengids..... p. 8

BUV, een organisatie ... in beweging!.....p. 11

Wijziging van het verkeersreglement:  
er komt geen einde aan.....p. 14

Pyblik.....p. 18

Bicycity, een bijzonder geslaagde  
eerste editie..... p. 19

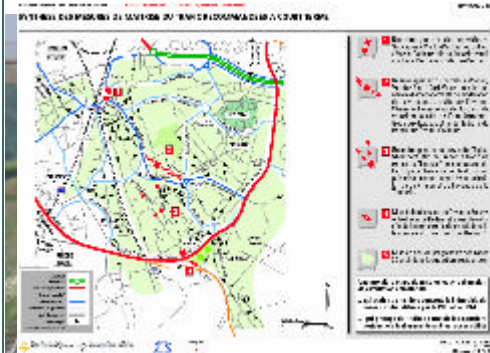
Van GMP tot lijn 17: tussen droom en  
werkelijkheid..... p. 21

Observatorium Zones 30..... p. 23

De impact van gratis openbaar vervoer  
en mogelijke invloed op de pendelaars  
in Brussel..... p. 25

Senioren in alle veiligheid mobiel in het  
Brussels Gewest..... p. 28

Adresboekje..... p. 30



**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 2007/02 — augustus 2007**

**Directie :** Thierry Duquenne - Marc Thoulen

**Redactie :** Myriam Brackelaire, Erik Caelen, Patricia Courange, Mathieu De Backer, Dirk Dufour, Cathy Macharis, Jean-Michel Reniers, Chantal Roland, Thierry Steinfort, Camille Thiry, Alix Van Cauwenberghe, Miguel Vertriest

**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-vsgeb.be

www.vsgb.be



# Edito

Bij het ter perse gaan van dit tijdschrift zijn de coalitieonderhandelingen om een nieuwe regering te vormen nog volop bezig. Veel aandacht wordt hierbij geschonken aan de communautaire geschillen en aan de financiële toestand van de schatkist. Over de grootste uitdagingen van de komende jaren wordt echter nauwelijks gerept: het nakende verkeersinfarct enerzijds en de verkeersonveiligheid anderzijds.

Nochtans is iedereen betrokken in deze gevoelige materie: van voetganger tot vrachtwagenchauffeur, van arbeider tot professor en van kind tot grootouder. Iedereen die gebruik maakt van onze wegen maakt kans om betrokken te raken in een ongeval en iedereen kent wel iemand die het slachtoffer is geworden van een verkeersongeval. En dan hebben we het nog niet over de economische schade die het fileleed veroorzaakt ...

Er is dus genoeg werk aan de winkel voor de toekomstige federale Minister van Mobiliteit. Maar vooraleer weer een hele reeks nieuwe reglementen op ons af te vuren is het misschien eens nuttig om ons eerst te bezinnen over de huidige reglementering. Wij vragen dus met aandrang dat de volgende minister de federale Commissie Verkeersveiligheid het mandaat geeft om haar werkzaamheden in verband met de vereenvoudiging van de verkeersreglementering verder te zetten: het verkeersreglement opkuisen, de code van de wegbeheerder uitzuiveren, en al de andere reglementen aanpassen die op de politie van het wegverkeer betrekking hebben.

De Redactie

## Onder de loep

*Het is onmogelijk om je een metropool als Brussel voor te stellen zonder taxi's. Toch vertegenwoordigt de taxi slechts 1% van de verplaatsingen in onze hoofdstad. In 2005 lanceerde minister Pascal Smet zijn **Taxi-plan**, een ambitieuze en globale hervorming die de taxi als vervoermiddel moet bevorderen. Tot nu toe vonden de vernieuwingen vooral achter de schermen plaats, maar binnenkort zullen zij niet meer aan het oog kunnen ontsnappen.*

foto : Yuluka



# De Brusselse TAXI – versie 2.1

### **De taxi: een wezenlijke schakel in de stedelijke mobiliteit**

De taxi is een stadsvervoermiddel bij uitstek, dat thuishoort in een beleid voor duurzame mobiliteit. Al te vaak echter worden de Brusselse taxi's beschouwd als een dienstverlening voor toeristen en voor rijke en gehaaste zakenlui. De belangrijkste troeven van de taxi zijn flexibiliteit, comfort en veiligheid: een chauffeur die de stad als zijn broekzak kent, vervoert je van deur tot deur, helpt een handje of verstrekt inlichtingen en zorgt ervoor dat je geen kostbare tijd hoeft te verspillen aan het zoeken naar een parkeerplaats. Bovendien is de taxi het vervoermiddel bij uitstek wanneer je een been in het gips hebt, een zware koffer moet vervoeren, 's nachts een lift wil naar de disco of om naar het werk te gaan. De taxi vult het mobiliteitsaanbod van de MIVB aan wanneer dit niet aan je situatie aangepast is of niet voorhanden is.

De taxi wordt uitgerust door de privé-sector

(bedrijven en zelfstandigen) maar is een openbaar vervoermiddel aangezien iedereen ervan gebruik kan maken. Wie in de stad niet over een auto beschikt, kan perfect mobiel zijn door een combinatie van het openbaar vervoer, de fiets, de Cambio-wagens en de taxi. De taxi gaat dus een mooie toekomst tegemoet, op voorwaarde dat hij mee evolueert.

De taxisector, die wordt gekenmerkt door een onzekere rendabiliteit, vergde een reeks hervormingen toen Pascal Smet minister van Mobiliteit werd en tegelijk het taxibeleid toegewezen kreeg. Tot dan toe was een staatssecretaris hiervoor bevoegd. De problemen die in de eerste plaats aangepakt moesten worden, zijn de toenemende verkeersopstoppingen, de niet-naleving van de sociale wetten tegenover taxichauffeurs, misbruik en fraude, het tekort aan kandidaten en de langdurige opleiding van de chauffeurs (georganiseerd door het Gewest), de zware administratieve procedures en de gebrekkige reputatie en aantrekkelijkheid voor de klant.

## Hoe het Taxiplan ontstond

- In 2004 startte minister Pascal Smet met de uitwerking van een aantal grondige hervormingen, samen met de directie Taxi's van het BUV. Niet alleen betrok hij de sector erbij via het Adviescomité voor de Taxi, maar hij organiseerde ook werkgroepen rond verschillende thema's.
- Vervolgens komt het Beleidsplan Taxi 2005-2009 tot stand: een geheel van zeer concrete acties met slechts één doel: het gebruik van de Brusselse taxi's bevorderen.
- In 2006 wordt het wettelijke kader hervormd, onder meer via een nieuwe taxiverordening en een uitvoeringsbesluit.
- In 2007 en 2008 worden de hervormingen (zie hieronder) uitgevoerd.

Sinds half 2006 laat het Gewest zich bijstaan door een team van experts. Samen vormen zij het stuurcomité van het Taxiplan: Espaces-Mobilités voert het technisch onderzoek uit, Yuluka staat in voor de communicatie met de sector en het publiek en sDesign bepaalt het uitzicht van de taxi's in de stad.

Op 17 maart 2007 hebben de minister, het bestuur en de consultants halverwege het Taxiplan een eerste balans opgemaakt in aanwezigheid van 200 taxichauffeurs en -exploitanten in Autoworld. Ondanks de soms zeer uiteenlopende visies is het duidelijk dat de sector waardeert dat de sector en zijn behoeften worden aangepakt. In de videoclip "Een Brusselse taxi" die tot stand kwam met de medewerking van de sector en die tijdens deze bijeenkomst werd vertoond, benadrukt de waarde van het beroep en brengt de goede praktijken binnen het beroep naar voor. (De clip werd om haar originaliteit bekroond op het Festival van de Bedrijfsfilm van Antwerpen in mei 2007. Het clipje kan bekeken worden op [www.taxi.irisnet.be](http://www.taxi.irisnet.be)).

## Hervormingen achter de schermen

Ook al merkte het grote publiek er niet veel van, toch vonden er binnen de sector reeds enkele zeer concrete hervormingen plaats. Hieronder sommen we kort de belangrijkste op:

- De invoering van de chipkaart voor de chauffeurs vereenvoudigt de administratie. Bovendien kan met behulp van deze chip de naleving van de sociale wetten beter worden gecontroleerd.

- De opleiding van de chauffeurs werd versneld en een bedrijfsopleiding zal binnenkort mogelijk worden.
- Binnen de directie Taxi's werd een sociale begeleidingscel opgericht, die de taxi-exploitanten en -chauffeurs bijstaat op het gebied van sociale wetgeving. Er werd eveneens een brochure en een opleidingsmodule ontwikkeld rond sociale rechten en plichten.
- Binnenkort wordt op verzoek van de sector een tuchtraad opgericht. Deze wordt voorgezeten door een magistraat, die de onpartijdigheid zal waarborgen bij de uitvoering van straffen in geval van ernstige overtredingen.

Tot slot zijn op dit moment 34 van de 35 eigen bedingen van de MIVB op het **gewestelijke** wegennet toegankelijk voor taxi's, waardoor klanten heel wat kostbare tijd kunnen winnen. Voor de eigen bedingen op het gemeentelijke wegennet moeten de gemeenten nog hun goedkeuring geven. Onderhandelingen daaromtrent zijn volop aan de gang.

## Korterittentarief

"De taxi is te duur" en "Als ik de taxi neem, ben ik zenuwachtig omdat ik niet weet hoeveel het me zal kosten". Een te hoge en onvoorspelbare prijs: dat is voor de Brusselaars het belangrijkste argument om de taxi niet te nemen. In werkelijkheid zijn vooral niet-gebruikers te weinig op de hoogte van de reële kostprijs van een taxirit (onderzoek Espaces-Mobilités, 2000) terwijl gebruikers over het algemeen tevreden zijn, zoals de tevredenheidsbarometer in 2006 bevestigt (onderzoek Audito).

Anderzijds wordt de taxi weinig genomen voor korte ritten en zelden aangeroepen op straat, wat toegelaten is op meer dan 100 meter van een taxistandplaats. Ondanks het bedrag van 2,40 euro voor de eerste aanslag vinden taxichauffeurs op hun beurt dat korte ritten te weinig opbrengen. Dit zet sommige taxichauffeurs dan weer aan om korte ritten te weigeren, wat volkomen illegaal is, terwijl de vraag naar korte ritten in de stad net zeer groot is. Bovendien is het weigeren van korte ritten niet goed voor het imago van de taxi ...

Het Taxiplan voorziet in een vast tarief voor korte ritten. Momenteel wordt een formule overwogen van 7 euro voor iedere korte rit van maximaal 3 km, daarna stijgt de prijs van de taximeter naar gelang van de afstand en de tijdsduur, zoals nu het geval is. Hiermee wil men de opbrengst van kleine ritten

## Onder de loep

voor de chauffeur verhogen en meer klanten aantrekken met behulp van een vast tarief, waarvan de klant op de hoogte is voordat hij in de taxi stapt.

Het effect van dit vaste tarief op de opbrengst van de chauffeur werd getest op vraag en met de medewerking van de sector: gedurende een week hebben vijf chauffeurs rondgereden met twee taximeters, de ene met de gebruikelijke tarieven, de andere met het korterittentarief. Na een vergelijkende studie bleek dat een prijs van 7 euro voordelig was voor de chauffeur, zonder de extra ritten mee te rekenen die dit tarief hem zou kunnen opleveren. Momenteel is er een marktonderzoek aan de gang (Sonecom) om de belangstelling voor dit nieuwe product bij de huidige gebruikers en niet-gebruikers te bepalen.

De minister zal dan over alle gegevens beschikken om een besluit te nemen.

### Deeltaxi

Het principe van de deeltaxi, dat in het buitenland reeds bestaat, bestaat uit het verzamelen van klanten die zonder het van elkaar te weten, gelijktijdig nagenoeg hetzelfde traject wensen af te leggen. Tijdens de telefonische reservering stemt de klant ermee in om eventueel een taxi te delen en een kleine omweg te maken om de andere klanten op te halen of af te zetten, waarvoor een kleine forfaitair bedrag wordt gevraagd dat op voorhand gekend is.

Van alle openbare vervoermiddelen is de deeltaxi de ontbrekende schakel tussen het netwerk van (vaste) openbaar-vervoerverbindingen en de grote flexibiliteit van de klassieke taxi.

Op verzoek van de directie Taxi's heeft Espaces Mobilités in 2005-2006 een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd om te bepalen welk systeem van deeltaxi's in Brussel ingevoerd moet worden. Op basis van een internationale vergelijking van verschillende formules konden de meest performante eruit worden gehaald. Het voorbeeld van Linz (Oostenrijk) wist het bestuur, het kabinet van de minister en de MIVB te overtuigen om in Brussel een gelijkwaardige dienstverlening aan te bieden.

Het systeem van deeltaxi's dat overwogen wordt, zal trajecten in het hele Gewest aanbieden, vertrekkende vanaf een bepaald aantal instappunten, te reserveren 30 minuten voor vertrek. Een informatica-programma dat in verbinding staat met een GIS en een GPS, neemt de bestellingen op en geeft ze door aan de beschikbare taxi's in de betrokken zone.

Voor de klanten is dit een volkomen nieuw vervoer-

middel dat het aanbod aan openbare vervoermiddelen aanvult: de deeltaxi rijdt immers iedere nacht tussen middernacht en 7 uur, tegen een prijs die ligt tussen het MIVB-tarief en de prijs van een klassieke taxirit. Op vrijdag en zaterdag vullen de deeltaxi's het nachtnet Noctis aan doordat de klanten flexibelere trajecten kunnen afleggen en ze voor de deur afgezet worden. De deeltaxi richt zich in de eerste plaats tot jongeren, bejaarden, mensen met een bescheiden inkomen of die 's nachts werken.

Anderzijds kan hiermee een nieuwe markt aangeboord worden, aangezien de taxichauffeurs naar gelang van de oproep klassieke en gedeelde ritten zullen kunnen uitvoeren. Uit studies in het buitenland is immers gebleken dat de deeltaxi een nieuw publiek aanspreekt dat de klassieke taxi niet zou hebben gebruikt. De deeltaxi betekent meer ritten en dus meer inkomsten, aangezien de chauffeur het bedrag op de taximeter verdient (het verschil tussen het bedrag dat de klant betaalt en het bedrag op de taximeter aan het einde van de rit wordt door het Gewest gefinancierd). Bovendien bevestigt het systeem in Linz dat de taxichauffeurs de nachtelijke gedeelde ritten op prijs stellen. De klanten zorgen immers voor minder problemen door de wederzijdse sociale controle en discussiëren niet over de prijs.

Hoe ver staat het nu met de uitvoering? Twee infosessies werden positief onthaald bij de telefooncentrales en de grote exploitanten. De komende maanden zal het Gewest een centrale operator aanduiden en zal het systeem ingevoerd worden: bepaling en markering van de instappunten, installatie van de software voor het opnemen van de bestellingen, inschrijving van de exploitanten en chauffeurs, uitrusting van de voertuigen, opleiding van de chauffeurs en vastlegging van het tarief. Dit alles zou tegen de lente van 2008 in orde moeten zijn.

Na de uitvoering en een inwerkperiode van het systeem zal beslist worden of het uitgebreid wordt, bv. ook overdag in bepaalde delen van het Gewest, zelfs buiten het Gewest.

### Zichtbaardere taxi

De beste reclame voor de taxi is de taxi zelf. Neem een foto van het verkeer in New York en je haalt er meteen de taxi's uit. Taxi's maken er zodanig deel uit van het stedelijk landschap dat ze er niet meer weg te denken zijn. En als je ze constant ziet rondrijden, ben je ook meer geneigd ze te gebruiken. In Brussel is dat niet het geval: de visuele identiteit is

er beperkt tot de “spoetnik”, een lichtsein op het dak dat de Brusselse taxi's kenmerkt. De wagens zijn zwart of wit, zijn van verschillende modellen, min of meer aangepast, en vallen dus nauwelijks op in het verkeer. Hetzelfde geldt voor de taxistandplaatsen, die aangeduid worden met behulp van een markering op de grond en een reglementair politiebord, maar onvoldoende opvallen in het stedelijk landschap. Zelfs de locatie van de standplaatsen is soms “historisch” en weinig aangepast aan de behoeften van de klant van vandaag.

Het bureau sDesign zal dan ook de visuele identiteit van de Brusselse taxi trachten te versterken. Een identiteit die tegelijk tot uiting zal komen op de auto's zelf, de standplaatsen en in de communicatie met het publiek (affiches, website, publicaties, ...).

De taxistandplaatsen zullen makkelijk herkenbaar zijn, net als de MIVB-haltes. Op basis van een overzicht van de standplaatsen en hun gebruik dat onlangs werd opgesteld door het bureau Van Wunnik Partners, zal een uitrusting voorgesteld worden, die aangepast kan worden naar gelang van de locatie van de standplaats. Een taxistandplaats in een handelskern vereist immers niet dezelfde uitrusting als het Zuidstation. Maar ze zullen allemaal dezelfde stijl hebben. De uitrusting zal in juni 2007 besproken worden tijdens een werkvergadering met de chauffeurs. De bedoeling is om zo goed mogelijk te voldoen aan de verwachtingen van de klanten (comfort, informatie, ...) en de behoeften van de chauffeurs (drinkwater, toilet, ...).

### En de taxi's zelf?

Die zullen een nieuw, uniform uitzicht krijgen zodat ze onmiddellijk opgemerkt worden in de openbare ruimte. Het lichtsein, dat door de sector fel bekritiseerd wordt, zal functioneler en duidelijker worden en zal wellicht een belangrijke rol spelen in de nieuwe *look* van de taxi's. Het is begrijpelijk dat dit onderwerp de sector verontrust en heel wat vragen doet rijzen. Zullen er nieuwe auto's gekocht moeten worden of worden ze oververfd? Wordt er zelfleven-

de folie op aangebracht? Wie zal dit betalen? Zal het voertuig nog verkocht kunnen worden? En wat voor degenen die het voertuig ook privé willen gebruiken? Wat in geval van krassen op de carrosserie? De minister begrijpt deze bekommernissen en heeft sDesign opgedragen er zoveel mogelijk rekening mee te houden. Er werden nog geen knopen doorgehakt.

### Universele taxicheques

Er zijn reeds de taxicheques die uitgeschreven worden door bepaalde centrales, met name aan bedrijven die ze uitdelen aan hun personeel. Binnenkort komt er een “universele” taxicheque, zoals de maaltijdcheque. Deze cheques hebben in de eerste plaats een sociaal doel: de gemeenten, en in het bijzonder de OCMW's, zullen ze kunnen uitdelen aan personen met een laag inkomen of beperkte mobiliteit en bejaarden. Ze zullen echter op allerlei plaatsen kunnen worden gebruikt. Een restaurant, een andere handelszaak of een theater kunnen hun klanten een terugreis per taxi aanbieden in plaats van een parkeerplaats. Bedrijven en overheden kunnen de cheques aanbieden aan hun bezoekers, evenals aan hun werknemers, bv. als “garantie op terugkeer”:

« Op dit moment zijn 34 van de 35 eigen beddingen van de MIVB op het gewestelijke wegennet toegankelijk voor taxi's, waardoor klanten heel wat kostbare tijd kunnen winnen. »

zo zal een werknemer die met het openbaar vervoer naar het werk gekomen is, zeker zijn dat hij per taxi naar huis zal kunnen keren, dus ook als hij overwerk moet doen. De taxicheque is ongetwijfeld een product dat opgenomen moet worden in mobiliteitsplannen en bedrijfsvervoerplannen.

Het Taxiplan omvat dus een hele waaier aan acties met betrekking tot het beroep van taxichauffeur of taxi-exploitant, het voertuig, de infrastructuur, de zichtbaarheid in de stad en ten slotte het aanbod aan vervoermogelijkheden. Het is immers noodzakelijk dat er tegelijk iets gedaan wordt aan die verschillende aspecten, om het imago van de taxi bij de Brusselaars op te krikken en de taxisector te versterken, in het belang van de stadsmobiliteit en -omgeving.

**Dirk Dufour & Alix Van Cauwenberghe**  
(Espaces-Mobilités) - [alix@espaces-mobilites.com](mailto:alix@espaces-mobilites.com)

De Brusselse taxisite	<a href="http://www.taxi.irisnet.be">www.taxi.irisnet.be</a>
Om het Beleidsplan Taxi te downloaden	<a href="http://www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan_NL.pdf">www.taxi.irisnet.be/docs/taxiplan_NL.pdf</a>

Verkeerstekens (verkeersborden, markeringen en verkeerslichten) kunnen nuttig zijn om de veiligheid en de vlotte doorstrooming van het verkeer te waarborgen. Te veel verkeersborden, tegenstrijdige of rijktaak moeilijker of veroorzaken zelfs worden ook verkeersborden gementen te verdoezelen, wat he-

gen en verkeerslichten) kunnen nuttig zijn om de veiligheid en de vlotte doorstrooming van het verkeer te waarborgen. Te veel verkeersborden, tegenstrijdige of rijktaak moeilijker of veroorzaken zelfs worden ook verkeersborden gementen te verdoezelen, wat he-

# Minderborden-gids

## Inleiding

In opdracht van de federale minister van Mobiliteit ontwikkelt het BIVV een "minderbordengids": een leidraad voor de wegbeheerders om verkeerstekens zodanig te plaatsen dat ze het beoogde effect bereiken.

De achterliggende filosofie van de minderbordengids is om enerzijds een aantal voorstellen te formuleren om het aantal verkeersborden langs de wegen te beperken en om anderzijds de wegbeheerders te informeren over wijzigingen in het verkeersreglement en de consequenties van die wijzigingen op het terrein, waarmee de wegbeheerders geconfronteerd zullen worden.

Eind april werden de 5 eerste fiches naar de wegbeheerders en politiezones opgestuurd.

De fiches kunnen besteld worden bij het BIVV. De gedrukte versie kost 2 € per fiche, de pdf-versie kan gratis gedownload worden ([www.bivv.be](http://www.bivv.be)).

## Fiche 1: negatieve effecten van verkeersborden

In de eerste fiche worden de mogelijke negatieve effecten van verkeersborden opgesomd.

- Inflatie van verkeersborden: hoe meer verkeersborden, hoe minder de waarde van een individueel bord.
- Inflatie van de algemene regels: door voor elke situatie specifieke regels te voorzien, worden algemene regels steeds minder van toepassing en worden ze uiteindelijk vergeten.



*Op plaatsen waar alleen het verkeersbord D7 (verplicht fietspad) is aangebracht, zijn auto's en motorfietsen dan wel toegelaten?*

*(foto: Joris Willems)*



- Niet meer onderkennen van enkelvoudige boodschappen: soms herhalen borden een algemene regel. Door in bepaalde gevallen een bijkomend bord te plaatsen, worden locaties zonder bord minder overtuigend.
- Verzwaring van de rijtaak: borden geven louter cognitieve informatie en vereisen een grotere decoderingsstap.
- Uitlokking van ongewenst verkeersgedrag op plaatsen waar geen expliciete beperkingen zijn aangegeven.
- Cascade-effect: aanduiding van een regel op één plek maakt aanduiding op een vergelijkbare plek nodig om tegenstrijdigheden te voorkomen.
- Rijgedrag afgestemd op de letter in plaats van de geest: daardoor ontstaat er minder ruimte voor lokale of situationele omstandigheden.
- Hoge kosten voor de wegbeheerder: één bord inclusief paal en plaatsing kost ongeveer 150-250 € en moet gemiddeld om de 10 jaar worden vervangen.
- Meer kans op fouten of tegenstrijdigheden bij de opmaak van de reglementen.
- Als het bord verdwenen of onzichtbaar is geldt de lokale beperking niet meer.
- Ontkoppeling tussen regel en omgeving: borden plaatsen gaat sneller dan herinrichting van de weg.
- Minder aandacht voor andere elementen, die mogelijk veel sterker het gewenst rijgedrag bepalen.



*Een verkeersbord zonder toegevoegde waarde: de verkeersdruppel dwingt reeds een inhaalverbod af.*

*(foto: Joris Willems)*

De wegbeheerder dient er ook rekening mee te houden dat elke bijkomende paal met verkeersborden een obstakel is. Deze kunnen hinderlijk zijn voor andere weggebruikers (zoals palen op het trottoir), maar kunnen ook een verzwarende factor als zelfs oorzaak van een ongeval zijn.

## Fiche 2: het juiste bord op de juiste plaats

Vaak wordt verkeerssignalisatie aangebracht om een gebrekkige infrastructuur te verdoezelen. In die gevallen is verkeerssignalisatie natuurlijk nooit de beste oplossing, het verdient de voorkeur om de openbare weg opnieuw in te richten. Dit is echter niet altijd mogelijk.

In de fiche wordt dit uitgewerkt aan de hand van twee voorbeelden (namelijk een voetgangersoversteekplaats en een kruispunt in het buitengebied). Hieronder een derde voorbeeld: een **weg met een bocht** die slechts aan matige snelheid kan genomen worden (een "gevaarlijke" bocht).

Theoretisch zijn er verschillende oplossingen om te voorkomen dat bestuurders uit de bocht vliegen (= doelstelling): de rijbaan rechtekken, een snelheidsbeperking invoeren waarbij de bocht geen problemen meer stelt of een gevaarsbord A1 ("gevaarlijke bocht"). De eerste oplossing is meestal onmogelijk: de rijbaan maakt een bocht om een bepaalde reden, de tweede oplossing hangt af van het type voertuig (voor vrachtwagens zou dan bijvoorbeeld een lagere snelheidsbeperking moeten ingevoerd worden), de derde oplossing lijkt de meest haalbare (= probleem-analyse).

In het reglement van de wegbeheerder worden de plaatsingsvoorwaarden van de verkeersborden verduidelijkt. Er zijn drie mogelijkheden: het bord is **verplicht**, **facultatief** of **verboden**. Het bord A1 (uit het voorbeeld) mag slechts toegepast worden wanneer "de bochten onverwacht opduiken of met een gevoelige snelheidsvermindering moeten genomen worden".

De effectiviteit van de aangebrachte signalisatie hangt in belangrijke mate af van drie factoren:



- De **voorzienbaarheid van de situatie** waarop het verkeersbord wijst: wanneer het bord A1 in de bocht zelf geplaatst wordt heeft de bestuurder geen tijd om zijn snelheid aan te

passen. Gevaarsborden worden momenteel standaard op een afstand van ongeveer 150 m geplaatst, maar in veel gevallen is 150 m te ver en in feite zou de afstand beter afhangen van het snelheidsregime (= onderdeel van de vereenvoudiging van het verkeersreglement).

- De **zichtbaarheid van het verkeersbord**: het bord voldoet aan de voorwaarden (zoals grootte en kleur) en trekt de aandacht van de bestuurders (het verkeersbord is niet verborgen achter een boom).
- De **geloofwaardigheid van het verkeersbord**: een bord A1 in een zone 30 is niet geloofwaardig (daarenboven stelt het reglement van de wegbeheerder dat enkel bochten die met een gevoelige snelheidsvermindering genomen moeten worden, gesignaleerd mogen worden).

Hierbij is het voor de wegbeheerder belangrijk om rekening te houden met de vele vormen van **ruis** die kunnen optreden en die ervoor zullen zorgen dat het bord niet waargenomen of correct geïnterpreteerd wordt. Een gevaarlijk voorbeeld van ruis in dit geval zou zijn wanneer een bocht naar links verkeerdelijk als bocht naar rechts gesignaleerd werd.

Het reglement van de wegbeheerder biedt de wegbeheerder een houvast bij het plaatsen van verkeerstekens. Dit neemt niet weg dat de wegbeheerder zijn gezond verstand moet gebruiken bij het plaatsen van verkeersborden.

### Fiche 3: Stappenplan om het aantal verkeersborden te verminderen

Verkeerssignalisatie is er vooral om de verkeersveiligheid te verbeteren. Verkeersborden plaatsen is slechts een middel en nooit een doel op zich.

We onderscheiden drie belangrijke strategieën waardoor het aantal verkeersborden beperkt kan worden:

1. “Verboden” verkeersborden verwijderen. Foute verkeersborden of foute toepassingen ervan worden verwijderd.



Bestuurders met motorvoertuigen met twee wielen (uitgezonderd de bromfiets klasse A) mogen hier niet in en bestuurders met motorvoertuigen met meer dan twee wielen al helemaal niet. (foto: BIVV)

2. Het gebruik en aantal “facultatieve” verkeersborden beperken tot het noodzakelijke. Dit kan op verschillende manieren:

- Verwijderen van dubbele boodschappen (verschillende borden die hetzelfde zeggen of verkeersborden die een verkeersregel herhalen).
- Verwijderen van overbodige verkeersborden (bijvoorbeeld gevaarsborden die onnodig zijn doordat de omgeving voldoende duidelijk is).
- Door snelheidsborden te vervangen door snelheidszones.
- Erg lokale reglementeringen (die over een heel kleine afstand gelden) vermijden.
- Verkeersborden variabel maken wanneer de reglementering niet voortdurend van kracht moet zijn.



Een zone 30 schoolomgeving op een weg met 2x2 rijstroken is zeer moeilijk af te dwingen. Door de vaste signalisatie te vervangen door een variabele, zal de bestuurder de snelheidsbeperking makkelijker accepteren. De zone 30 schoolomgeving wordt ook beter zichtbaar.

(foto : BIVV)

3. “Verplichte” verkeersborden vervangen door infrastructuur. Vaak kunnen verkeersborden vervangen worden door markeringen of door een verkeerstechnische maatregel.



Twee rijstroken werden tot één rijstrook gereduceerd door middel van een verdrijvingsvlak, het bord C35 is niet meer nodig.

(foto: Ruddy Dieleman)

### Fiche 4: Inventarisatie van verkeerstekens

Om de verkeerstekens goed te beheren dient de wegbeheerder een goed idee te hebben waarvoor hij verantwoordelijk is. Een inventarisatie van de verkeerssignalisatie is een middel om het beheer ervan te verbeteren. Deze inventarisatie kan zowel manueel als geïnformatiseerd gebeuren.

Het spreekt voor zich dat een inventarisatie van verkeerstekens de verwerking van ongevallen heel wat kan vereenvoudigen. Bij het opstellen van een proces-verbaal beschikt de politie over een plan met de plaatsing van de verkeersborden, waar het manoeuvre-diagram eenvoudig op kan ingetekend worden.

#### **Fiche 5: Verkeersborden op kruispunten**

Kruispunten zijn complexe situaties die veel aandacht vragen van de weggebruikers. Onnodige verkeersborden leiden de aandacht af van het verkeer of van belangrijkere verkeersborden.

Voor de wegbeheerders is het belangrijk de volgende principes te hanteren.

- Principe 1: “Borden herhalen geen verkeersregels”
- Principe 2: “Uitzonderingen op verkeersregels moeten uitzonderlijk blijven”

- Principe 3: “Plaatsing verkeersborden moet geargumenteerd worden en overbodige borden verwijderd”

Principe 1 en 2 vereisen een grondige kennis van het verkeersreglement, om principe 3 toe te passen is voldoende kennis van het reglement van de wegbeheerder noodzakelijk.

#### **Geplande fiches**

Bijkomende fiches worden gepubliceerd naargelang de wijzigingen in het verkeersreglement in het kader van de vereenvoudiging van het verkeersreglement in het Belgisch Staatsblad verschenen zijn.

#### **Miguel Vertriest (BIVV)**

#### **Meer informatie?**

Miguel Vertriest  
BIVV  
Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel  
[miguel.vertriest@bivv.be](mailto:miguel.vertriest@bivv.be)

#### **Fiches bestellen?**

BIVV  
[www.bivv.be](http://www.bivv.be)  
Tel: 02/244.15.11  
Fax: 02/216.43.42

## ***Altijd goed om weten***

# **HET BESTUUR UITRUSTING EN VERVOER: EEN ORGANISATIE ... IN BEWEGING!**

**Om haar doelstellingen beter te kunnen bereiken, heeft het Bestuur Uitrusting en Vervoer (BUV) in maart vorig jaar haar organisatie en de bestaande procedures grondig geanalyseerd. De aanbevelingen die hieruit voortvloeiden, worden momenteel uitgevoerd wat onder meer een reorganisatie van het BUV met zich meebrengt.**

Binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat het **Bestuur Uitrusting en Vervoer** in

voor het mobiliteitsbeleid, voor de aanleg, de renovatie en het onderhoud van de openbare ruimte en de gewestwegen, voor de infrastructuur van het openbaar vervoer en voor de taxi's. Al deze opdrachten dragen in belangrijke mate bij tot de levenskwaliteit en

de duurzame en evenwichtige ontwikkeling van het gewest.

Met deze reorganisatie wil het BUV zichzelf omvormen tot een dynamische organisatie die haar werking voortdurend verbetert en het niveau van haar dienstverlening steeds opdrijft.

Daarom is het nieuwe organogram gestoeld op volgende principes:

- de strategische visie verstevigen met een gegarandeerd verband tussen strategie en operationele uitvoering

« Het belangrijkste in de reorganisatie van de administratie is niet de structuur te veranderen, wel de eigen werking in vraag te stellen en een nieuwe dynamiek te creëren. »

- de opdrachten transversaal aanpakken
- een cultuur van projectbeheer ontwikkelen
- de administratieve procedures vereenvoudigen
- de communicatie opdrijven

### Het nieuwe organogram

De **Directie Beleid (DB)** bepaalt de grote strategische opties en integreert ze in een gecoördineerd actieplan. Dit globaal plan wordt verder uitgewerkt in oriëntatienota's voor de verschillende projecten. Als expertisecentrum, wordt de DB ook betrokken bij alle strategische projecten zodat ze de betrokken politieke instanties kan informeren en de besluitvorming kan vereenvoudigen. De DB zorgt ook voor sensibilisering en vorming.

De **Directie Programmanagement (DPM)** heeft als opdracht om de specifieke programma's, projecten en initiatieven van het BUV te bundelen in een programmatie, een meerjarenplanning en een jaarlijkse begroting. De DPM stemt alle interne en externe partners die bij een specifiek project of programma betrokken zijn, op elkaar af. Tijdens elke fase wordt voortdurend nagegaan of de vooropgestelde planning aangehouden wordt, of de verwachte doelstellingen bereikt worden en of de financiële middelen gebruikt worden. De DPM staat ook in voor de coördi-

### Wat doet een change-manager?

Jean-Claude Moureau, directeur-generaal, verduidelijkt de rol van Marc Bogaert van Essensys, de change-manager binnen het BUV. « *De echte opdracht van een change-manager bestaat erin alle positieve verwachtingen te sturen in de richting van een gemeenschappelijk doel. Marc Bogaert heeft de richting, de uiteindelijke doelstellingen en de weg ernaar toe verduidelijkt. Hij probeerde hierbij zoveel mogelijk mensen te betrekken en de organisatie de middelen te geven om het doel te bereiken.* »

Voor een organisatie die zichzelf in vraag stelt, is een externe consultant vaak onontbeerlijk. Een buitenstaander deelt de ervaringen van de organisatie, maar kan tegelijk neutraal blijven en gemakkelijker weerstaan aan interne en externe druk.

Een enkele keer moet de change-manager de kennis die hij tijdens zijn ervaring verwierf, binnen andere overheids- en privé-bedrijven omzetten in toepasbare recepten voor « organisatiemanagement ».

natie van de werven op de gewest- en sommige gemeentewegen.

Het **Mobiliteitscentrum (MC)** beheert onafgebroken en in real-time de verplaatsingsstromen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ook in crisissituaties. Het MC verzamelt ook mobiliteitsgegevens op het terrein die ze valideert in wetenschappelijk onderzoekswerk.

De **Directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen (DPW)** bestudeert en realiseert de aanleg en inrichting van gewestwegen en hun aanhorigheden zoals de beplantingen, kunstwerken, openbare verlichting, groenruimtes, ontradingsparkings, fontein, ...

De **Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen (DBO)** on-

derhoudt en beheert het wegennet, de infrastructuur en aanhorigheden zodat ze berijdbaar en begaanbaar blijven.

De **Directie Administratieve Ondersteuning (DAO)** verzekert de juridische, administratieve, financiële en boekhoudkundige ondersteuning van de andere directies.

De **Cel Communicatie** staat in voor de uitwer-

king, ontwikkeling en realisatie van dynamische, heldere en transparante interne en externe communicatie.

De **Cel Organisatieontwikkeling** waakt over de kwaliteit en vereenvoudiging van de procedures.

De **Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV)**, de **Directie Taxi's (DT)** en de **Grondregie** zijn niet rechtstreeks betrokken bij de herstructurering. Ze zetten hun activiteiten dus verder in nauwe samenwerking met de nieuwe directies.

De **Directie Waterbeheer en Hydrogeologie** zal niet langer deel uitmaken van het Bestuur Uitrusting en Vervoer. Haar bevoegdheden zijn immers overgedragen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar Leefmilieu

Brussel (het vroegere BIM) en de Brusselse Maatschappij voor Waterbeheer (BMWV).

## **De herstructurering in de praktijk**

Het BUV doet een beroep op een « change manager » van een privé-bedrijf voor deze reorganisatie. Deze stond in voor de begeleiding en ondersteuning van de intern samengestelde werkgroep.

Na een jaar vol diagnoses, bedenkingen en voorstellen voor de structuur en processen, voert het BUV de herstructurering vandaag concreet uit. De verantwoordelijken van de nieuwe directies werden aangeduid en alle personeelsleden die bij de reorganisatie betrokken zijn, werden op 1 maart jl. bij hun nieuwe directie ondergebracht. Om het werk efficiënter te organiseren, zullen nog een aantal interne verhuisbewegingen plaatsvinden op de zesde, vijfde en derde verdieping van het CCN-gebouw.

## **Vooruitblik**

Het belangrijkste in de reorganisatie van de administratie is niet de structuur te veranderen, wel de eigen werking in vraag te stellen

en een nieuwe dynamiek te creëren. Drie vernieuwende initiatieven zijn er specifiek op gericht de duurzaamheid van de reorganisatie van het BUV te verzekeren :

1. de groep « New Vision »
2. het personeelsbeheer
3. de vereenvoudiging en automatisering van de IT-processen.

### **1. De groep « New Vision »**

Binnen het BUV krijgt een reflexiegroep de opdracht om voorstellen te formuleren voor de vereenvoudiging van de procedures en deze te verdedigen voor een interne commissie. Deze reflexiegroep bestaat uit jonge personeelsleden van het BUV (tussen 2 en 5 jaar anciënniteit). Op basis van hun dagelijks werkervaring of in opdracht van de Directieraad zullen zij situaties die als zwaar of ingewikkeld beoordeeld worden bestuderen. Ze moeten dan oplossingen voorstellen, de kostprijs daarvan ramen en hun keuzes verantwoorden. De interne selectiecommissie zal dan beslissen om de voorstellen te aanvaarden, te verwerpen of verder uit te werken.

### **2. Het personeelsbeheer**

Zeer binnenkort ziet het BUV heel wat personeelsleden met pensioen vertrekken en hiermee gaat heel wat kennis en kunde verloren. Nieuwe medewerkers moeten worden aangetrokken, gevormd en behouden zodat zij de fakkel kunnen overnemen. Daarom heeft het BUV binnen de Directie Administratieve Ondersteuning een cel Personeel opgericht. Deze heeft de opdracht om elke directie proactief te ondersteunen bij het ontwikkelen van vaardigheden, het verzekeren van de continuïteit en het opvolgen van de evolutie van individuele loopbanen. Samen met de Directie Human Resources en Gelijke Kansen van het MBHG, zal de cel Personeel managementinstrumenten invoeren om de verschillende directies van het BUV te ondersteunen.

### **3. Vereenvoudiging en automatisering van de IT-processen**

Vandaag bestaat binnen het BUV een mengeling van intern en extern ontwikkelde informatica- en bureautoepassingen die allemaal een verschillende technologie en gebruikersinterface gebruiken. De cel « Vereenvoudiging en automatisering van de IT-processen » zal de beheersinformatica van het BUV herpositioneren en hertekenen binnen de globale IT-visie van het MBHG. Deze cel moet samen met de IT-directie van het MBHG en het CIBG en volgens het samenwerkingsakkoord MBHG-CIBG/IRISTEAM tegen eind 2008 de basis van een nieuw multifunctioneel platform leveren. Dat zal alle grote processen van het BUV en ook de belangrijkste interfaces die naar buiten gaan of ervan afkomstig zijn, integreren.

**Camille Thiry (BUV)**

## **Gegevens van de verantwoordelijken van de nieuwe Directies**

### **Directie Beleid**

Thierry Duquenne

### **Directie Programma-management**

Willy Vantricht

### **Mobiliteitscentrum**

Alain Broes

### **Directie Projecten en Werken inzake Weginrichtingen**

Alain Lefebvre

### **Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen**

Eric Ghilain

### **Directie Administratieve Ondersteuning**

Claude Jaugnau

### **Voor meer informatie :**

Cel Communicatie, Camille Thiry, 02 204 20 01, [cthiry@mbhg.irisnet.be](mailto:cthiry@mbhg.irisnet.be)



## WETGEVING

### 1. Koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de ademtesttoestellen en de adem-analysetoestellen (BS 2 mei 2007)

Dit koninklijk besluit stelt de markt open voor andere organismen of laboratoria inzake modelgoedkeuring, ijken en technische controle van de testtoestellen. Daarnaast wordt expliciet voorzien in de mogelijkheid om gecombineerde toestellen te gebruiken die zowel als tester en analysator kunnen fungeren.

Het hoofdstuk VII is in haar geheel gewijd aan de controleprocedures.

- De personen die een ademtest moeten ondergaan mogen een wachttijd vragen van 15 minuten (artikel 23)
  - Indien de ademanalyse opgelegd wordt zonder voorafgaande ademtest, mogen de personen die een ademanalyse moeten ondergaan een wachttijd vragen van 15 minuten.
- Door de overheidsagent (officieren van gerechtelijke politie die hulpofficier zijn van de procureur des Konings, het personeel van het operationeel kader van de federale en lokale politie) wordt een verpakt mondstuk getoond (artikel 24).
  - De verpakking wordt vervolgens geopend en het mondstuk wordt, zonder dit aan te raken, op het toestel aangebracht.
  - Zodra het toestel aanduidt dat het klaar is voor een test of een analyse, verzoekt de bevoegde persoon betrokkene om voldoende hard te blazen in het toestel tot het einde van een geldige monsterneming door het toestel wordt aangeduid.
- Het bekomen resultaat wordt getoond door de overheidsagent en luidop gelezen (artikel 25).

De afgelopen weken werden we overspoeld door een hele reeks aanpassingen aan het verkeersreglement. Een overzicht ...

## WIJZIGING VAN HET VERKEERSREGLEMENT: er komt geen einde aan ...

- Aan de betrokkene moet uitgelegd worden (artikel 26):
  - dat hij een tweede ademanalyse mag vragen, dat bij een eventueel verschil tussen de twee resultaten van meer dan
    - ⇒ 0,03 mg/l voor iedere ethanolconcentratie lager dan 0,4 mg/l lucht
    - ⇒ 7,5 % in relatieve waarde voor iedere ethanolconcentratie vanaf 0,4 mg/l tot 1,0 mg/l lucht
    - ⇒ 15 % in relatieve waarde voor iedere ethanolconcentratie vanaf 1,0 mg/l tot 2,0 mg/l lucht
    - ⇒ 30 % in relatieve waarde voor iedere ethanolconcentratie vanaf 2,0 mg/l tot 3,0 mg/l lucht
  - een derde ademanalyse wordt uitgevoerd, dat indien de drie verschillen tussen die drie resultaten groter zijn dan de voormelde nauwkeurigheidsvorschriften, een bloedproef wordt uitgevoerd.
- In geval van overtreding wordt een exemplaar van elk door het toestel gedrukt document bij het proces-verbaal gevoegd dat naar het openbaar ministerie wordt gezonden en een exemplaar van deze documenten wordt bij het afschrift van het proces-verbaal gevoegd dat naar de overtreder wordt gezonden (artikel 27).
- Als een alcoholconcentratie van minstens 0,35 mg/l uitgedemde alveolaire lucht wordt vastgesteld moet de betrokkene op duidelijke en expliciete manier worden gewaarschuwd van zijn recht op een tegenexpertise door middel van een bloedproef die op zijn kosten gebeurt indien de

overtreding erdoor wordt bevestigd (artikel 28).

Dit koninklijk besluit trad in werking op 12 mei 2007.

**2. Koninklijk besluit van 26 april 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende het inhaalverbod voor vrachtwagens (BS 4 mei 2007)**

Vanaf 1 januari 2008 wordt het links inhalen van een gespan, van een tweewielig motorvoertuig of van een voertuig met meer dan twee wielen verboden voor bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en dit buiten de bebouwde kom, op de openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat.

Deze nieuwe bepaling is niet van toepassing wanneer het verkeersbord F107 is aangebracht, behalve bij neerslag voor voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een MTM van meer dan 7,5 ton. Deze bepaling is ook niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen.

**Commentaar**

Het inhaalverbod is enkel van toepassing voor voertuigen gebruikt voor het vervoer van zaken met een MTM van meer dan 3,5 ton, en dus niet voor autobussen en autocars.

Het inhaalverbod is enkel ingesteld buiten de bebouwde kom, op openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde richting omvat.

Het inhaalverbod is niet van toepassing bij het inhalen van voertuigen die gebruik maken van een voorbehouden rijstrook voor traag verkeer, noch ten opzichte van landbouwvoertuigen. Het inhalen is ook toegelaten wanneer het verkeersbord F107 is aangebracht. Het inhalen is dan toegelaten vanaf dit verkeersbord tot aan het verkeersbord F109. Het inhaalverbod blijft echter wel van kracht bij neerslag, op de autosnelwegen, autowegen en wegen met ten minste vier rijstroken met of zonder middenberm, voor bestuurders van voertuigen en slepen met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton.



**F107**



**F109**

Ter gelegenheid van de invoering van deze bepaling werd ook de Code van de Wegbeheerder aangepast door het Ministerieel besluit van 26 april 2007 (BS 7 mei 2007). Zo moeten de borden F107 rechts worden geplaatst en na elk kruispunt en na elke oprit van een autosnelweg rechts herhaald.

Het is niet erg duidelijk welk probleem de wetgever heeft willen oplossen met de uitbreiding van dit inhaalverbod voor vrachtwagens. Bovendien konden de wegbeheerders op de gevaarlijkste tracés een specifiek inhaalverbod voor vrachtwagens invoeren door het plaatsen van een verkeersbord **C39**.



**C39**

Aangezien de regel nu werd omgedraaid moeten de wegbeheerders borden plaatsen om het inhalen toe te laten. Het gevaar bestaat dan ook dat de meeste (buitenlandse) chauffeurs de verkeersborden niet goed gaan interpreteren.

**3. Koninklijk besluit van 26 april 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende de lading van voertuigen (BS 7 mei 2007)**

**a. Nieuwe definities**

In het verkeersreglement worden enkele nieuwe bepalingen toegevoegd aan artikel 2:

- **Lading**, elk goed of materiaal dat door een voertuig wordt vervoerd.
- **Stouwvoorziening**, element dat specifiek ontworpen en vervaardigd is om een lading vast te maken, op haar plaats te houden of te stouwen, met inbegrip van de structurele elementen van het voertuig.
- **Geïntegreerde vergrendelvoorziening**, voorziening die ontworpen is en gebruikt wordt om een lading vast te zetten door de bevestigingspunten van de lading

## WETGEVING

te verbinden met de verankeringspunten van het voertuig en te vergrendelen.

- **Maximale nominale last**, maximale last die op een element van een ladingzekeringssysteem mag worden toegepast, in normale gebruiksomstandigheden.
- **Verankeringspunt**, deel van de structuur, de apparatuur of het toebehoren van een voertuig of van een lading waaraan een stouwvoorziening wordt vastgemaakt.
- **Ladingzekeringssysteem**, uitrusting of combinatie van uitrustingen die wordt gebruikt om een lading vast te zetten of te stouwen, met inbegrip van de stouwvoorzieningen van de lading, evenals alle samenstellende delen ervan.
- **Primaire verpakking**, verpakking die de goederen als eerste omsluit.

Dit treedt in werking op 10 september 2009.

### b. Regels betreffende het laden van voertuigen die gewijzigd werden

De eerste zin van artikel 45.1. werd gewijzigd: Vroeger luidde de eerste zin van de bepaling als volgt: “De lading van een voertuig moet zodanig geschikt en zo nodig vastgemaakt, overdekt met een dekzeil of met een net, dat ze: .....”

Deze bepaling is gewijzigd in: “De lading van een voertuig moet zodanig geschikt zijn dat ze bij normale wegomstandigheden: ...”

Ook artikel 45.4 werd vervangen door een nieuwe bepaling. De vroegere bepaling stelde dat “al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten zoals kettingen, dekzeilen, netten, enz. moet de lading nauw omsluiten”. De nieuwe bepaling is nu als volgt geformuleerd: “al wat dient om de lading vast te maken of te beschutten moet in goede staat zijn en correct worden gebruikt. Elk onderdeel dat de lading omsluit, zoals een ketting, een dekzeil, een net, enz. moet de lading nauw omsluiten.”

Het niet naleven van deze verkeersregels (artikel 45.1 en 45.4) zijn overtredingen van de 2<sup>e</sup> graad (O.I. 100 €).

Dit trad in werking op 1 juni 2007.

### c. Nieuwe regels betreffende het laden en lossen

Een nieuw artikel 45bis werd ingevoerd in het ver-

keersreglement. Dit artikel is enkel van toepassing voor de voertuigen van groep C. De voertuigen van groep C zijn de motorvoertuigen van de categorieën C en C+E en de subcategorieën C1 en C1+E.

Deze bepalingen handelen allemaal over de wijze hoe een vrachtwagen of autobus moet geladen worden. Zo moet de bestuurder bijvoorbeeld een visuele controle uitvoeren om na te gaan of de achterste laaddeuren enz. wel degelijk gesloten zijn. Hij moet eveneens nagaan dat de lading geen hinder vormt voor het veilig besturen van het voertuig en dat het zwaartepunt van de lading zoveel als mogelijk gecentreerd wordt op het voertuig.

De artikels 45bis4 en 45bis5 worden ingedeeld bij de overtredingen van de 3<sup>de</sup> graad (O.I. 150 €).

Deze voorschriften treden in werking op 10 september 2009.

### 4. Koninklijk besluit van 27 april 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende de bevoegde personen en het ambtshalve verplaatsen van voertuigen en lading (BS 9 mei 2007)

Aan het lijstje van de in artikel 3 opgesomde bevoegde personen werden ook de interveniërende brandweerlui en leden van de civiele bescherming toegevoegd.

Zij krijgen weliswaar enkel de bevoegdheid om het verkeer te regelen en om aanwijzingen te geven totdat de lokale en/of federale politie ter plaatse is gekomen.

Een andere doelstelling van het besluit is om het verkeer vlotter te laten verlopen na een ongeval, na een verlies van lading door een voertuig, of na een ongeval.

Daarom werden in de artikelen 51 en 52 van het verkeersreglement die over de defecte voertuigen, gedrag bij een ongeval en de op de openbare weg gevallen lading handelen, ook het principe van het vlotte verkeer geïntroduceerd.

Zo moet nu de bestuurder van een defect voertuig de nodige maatregelen nemen om niet alleen de veiligheid van het verkeer te verzekeren, maar ook de vlotheid van het verkeer. Dit geldt ook wanneer een lading geheel of gedeeltelijk op de openbare weg valt en niet onmiddellijk kan worden weggeruimd,



of naar aanleiding van een verkeersongeval. Ook dan moet de vlotheid en de veiligheid van het verkeer worden verzekerd.

Nieuw is dat wanneer de bestuurder afwezig is, of wanneer hij weigert of niet in staat is om de bevelen van de bevoegde personen op te volgen, de bevoegde persoon ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading kan zorgen.

Dit impliceert dat de bestuurder het recht heeft zelf een takelfirma in te schakelen voorzover aan de politie voldoende garantie kan worden geboden dat deze takelfirma met het geschikte takelmateriaal en binnen de door de politie naar alle redelijkheid vooropgestelde tijdspanne ter plaatse zal komen en de weg zal vrijmaken.

Op autowegen en autosnelwegen daarentegen geldt voortaan dat de bevoegde personen steeds ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading zullen zorgen. Dit betekent dat op deze wegen de politie steeds zelf ambtshalve een takelfirma zal inschakelen.

Deze bepalingen traden in werking op 9 mei 2007.

##### **5. Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E (BS 10 mei 2007)**

Dit koninklijk besluit zet de Richtlijn 2003/59 EG van het Europees Parlement en de raad van de Europese Unie van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederenvervoer en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen om in Belgisch recht.

Het verkeersreglement werd in functie van deze richtlijn gewijzigd voor wat de vereiste minimumleeftijd van de bestuurders betreft.

De vereiste leeftijd van **21 jaar** voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars, alsook van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen wordt teruggebracht op **18 jaar** voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën D en D+E en de subcategorieën D1 en D1+E voor geregeld personenvervoer waarvan het traject ten hoogste 50 kilometer bedraagt, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een bewijs van vakbekwaamheid D zoals bedoeld in het koninklijk besluit van

4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

De vereiste leeftijd van **21 jaar** voor de bestuurders van autobussen, trolleybussen en autocars, alsook van andere auto's dienend voor bezoldigd vervoer van personen wordt teruggebracht op **20 jaar** voor de bestuurders van voertuigen van de categorieën D en D+E en de subcategorieën D1 en D1+E voor personenvervoer, die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een bewijs van vakbekwaamheid D zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

De vereiste leeftijd van **21 jaar** voor de bestuurders van andere auto's en slepen, wanneer de maximale toegelaten massa meer dan 7,5 ton bedraagt wordt teruggebracht op **18 jaar** voor bestuurders van voertuigen van de categorieën C en C+E en de subcategorieën C1 en C1+E die houder zijn van, en tevens bij zich hebben, een bewijs van vakbekwaamheid C zoals bedoeld in het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Deze bepalingentreden in werking op 10 september 2008, behalve voor de bepalingen die betrekking hebben op de bestuurders van voertuigen van groep C. Deze bepalingen zullen pas in voege treden op 10 september 2009.

##### **6. Koninklijk besluit van 8 juni 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg betreffende de vrijstelling van het gebruik van de gordel voor de postbeambten (BS 27 juni 2007)**

Vanaf 27 juni 2007 worden de beambten van De Post, wanneer zij in het kader van de postbedeling en postophaling, achtereenvolgens, op plaatsen die op korte afstand van elkaar gelegen zijn,

postzendingen uitreiken of ophalen, vrijgesteld van het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel.

**Erik Caelen (VSGB)**

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

**De verkeersreglementering is gratis te downloaden op de website van de VSGB:**

<http://www.avcb-vsgeb.be/nl/mati/mob/regl/pres.htm>

## WETGEVING

### Wat is dat?

# [pyblik]

**Het Brussels Gewest krijgt een professionele opleiding publieke ruimte. Het gaat om een initiatief van de Brusselse ministers Pascal Smet, Evelyne Huytebroeck, Françoise Dupuis en de minister-president Charles Picqué. De opleiding [pyblik] richt zich zowel tot ambtenaren van gewestelijke en gemeentelijke overheden als tot jonge ontwerpers of bestaande studenten. De opleidingen vinden plaats in het ISACF - La Cambre in Elsene en het Sint-Lucas Architectuur in Schaarbeek. "Brussel is de boeiende context waarmee [pyblik] zal werken", zeggen de initiatiefnemers.**

[pyblik] zal 4 taken op zich nemen:

**1. Opleidingen voor projectleiders** van administraties op gewestelijk en lokaal niveau. Binnen de administraties worden ambtenaren steeds meer verantwoordelijk voor de projectregie en kwalitatieve begeleiding van projecten in plaats van het zelf te ontwerpen. De projecten zijn steeds complexer: oplossingen voor meerdere problemen op het gebied van mobiliteit, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordeningsprincipes, communicatie en participatie zijn nodig. Van de leidend ambtenaar wordt dus een multidisciplinaire aanpak verwacht en

hij of zij moet een volledig proces van concept tot realisatie kunnen beheersen, op verschillende schaalniveaus. Hiervoor is een bijzondere ondersteuning nodig.

**2. Opleidingen voor jonge ontwerpers:** de opleiding richt zich tot jonge ontwerpers die al enige ervaring binnen een bepaalde ontwerpsector hebben: architectuur, landschapsarchitectuur, mobiliteit, stedenbouw, ... In de opleiding wordt met een multidisciplinaire benadering gewerkt rond een aantal casestudies. Door ontwerp onderzoek wordt een projectdefinitie opgesteld die kan gebruikt worden door het gewest bij de heraanleg van die bepaalde publieke ruimte.

**3. Uitwisselingsmomenten tussen de projectleiders in administraties en de externe ontwerpers**

**4. Organisatie van momenten voor kennisontwikkeling zoals excursies en lezingen.**

Een stuurgroep met vertegenwoordigers van de minister van Openbare Werken Pascal Smet, Stedenbouw Françoise Dupuis, Leefmilieu Evelyne Huytebroeck en minister-president Charles Picqué en de administraties BUV, BIM, MIVB en BROH zal [pyblik] begeleiden. Een externe partner werd aangezocht om de organisatie van deze antenne publieke

ruimte op zich te nemen. Een consortium van drie scholen, namelijk La Cambre uit Elsene, Sint-Lucas Schaarbeek en KULeuven werkten het beste voorstel uit. De ministers Smet, Picqué, Huytebroeck en Dupuis voorzagen de nodige budgetten (152.000 euro).

De start van de antenne wordt voorzien bij de start van het nieuwe academiejaar in september van dit jaar.

### INSCHRIJVINGEN

De opleidingen worden gegeven in het Nederlands en/of het Frans zonder simultaanvertaling. Moderators die de opleidingen begeleiden zorgen voor een goed begrip van de cursussen. Tweetalige samenvattingen van de tussenkomsten worden aan de deelnemers bezorgd.

Voor de opleiding 'ontwerp' draagt het inschrijvingsbedrag 1600 euro excl. BTW voor een jaar (twee semesters). Voor personen die (nog) niet professioneel actief zijn of in stage worden bijzondere voorwaarden voorzien.

Een regelmatige aanwezigheid bij de cursussen en het indienen van een eindproject leidt tot het verkrijgen van een certificaat aan het einde van de opleiding.

De kandidaten wordt gevraagd hun kandidatuur, vergezeld van een CV en een motivatiebrief, te sturen naar [info@pyblik.be](mailto:info@pyblik.be). **Het inschrijvingsformulier kan gedownload worden op [www.pyblik.be](http://www.pyblik.be).**

Inschrijvingen worden verwacht tot 30 september 2007.

## IN DE ACHTERUITKIJKSPIEGEL

*Op 6 mei 2007 hadden 10.000 fietsers afspraak gemaakt in Brussel voor een gigantische fietsersmassa georganiseerd door twee verenigingen, de Fietsersbond Brussel en Gracq. Ze kwamen samen uit verschillende vertrekpunten in Vlaanderen, Brussel en Wallonië en reden via de autosnelweg naar het centrum van de hoofdstad. Doel: meer middelen vragen voor utilitair fietsgebruik.*



## BICYCITY,

## EEN BIJZONDER GESLAAGDE EERSTE EDITIE!

Bewijzen dat dagelijkse fietsers niet een tiental gekken zijn met zelfmoordneigingen, maar weggebruikers die evenveel aandacht verdienen als de andere vanwege de politieke en administratieve overheden, dat was het voornaamste doel van het gebeuren. De slogan "Pomp zuurstof in de stad" illustreert overigens duidelijk de keuze die vele fietsers dagelijks maken voor alternatieve mobiliteit.

Door duizenden fietsers samen te brengen op wegen die gewoonlijk door automobilisten ingepalmd worden, wilden de Fietsersbond en Gracq immers bewijzen dat het aantal fietsgebruikers zeer hoog is en zo

zetten zij hun eis kracht bij om meer plaats vrij te maken voor fietsers, met name wat de infrastructuur betreft.

Om die krachttoer te volbrengen was zowat een jaar voorbereiding nodig: vijf personen waren er de laatste zes maanden voltijds mee bezig en meer dan 200 vrijwilligers werden de dag zelf gemobiliseerd om de stoet in goede banen te leiden. Zij waren de pioniers die de bakens uitgezet hebben voor de eerste editie van deze grootschalige manifestatie. Ruth Flikschuh, coördinatrice: "*Bicycity was een nationaal project, waarbij we contact hadden met alle Belgi-*

*sche instellingen: gemeenten, gewesten, federaal, ... Het is dus zeer complex. En een tweetalig team moest het geheel dragen, wat ook niet gemakkelijk was: ieder heeft zijn eigen gevoeligheden waarmee rekening gehouden dient te worden. Maar de samenwerking tussen de Fietsersbond Brussel en Gracq is werkelijk zeer goed verlopen, in wederzijds respect, en dat is wat mij het best bijgebleven is uit dit project."*µ

### **Opdracht volbracht**

Het moeilijke van het project was ook dat er vele verschillende dingen te doen waren: zoeken naar overheidssteun en privé-sponsors, maar ook contact leggen met de politie, samenwerken met het Rode Kruis en de maatschappijen voor openbaar vervoer, ... alle paden moesten nog geëffend worden. Een harde beproeving, zoals Caroline Wouters, verantwoordelijke logistiek en trajecten, aanstipt: *"Je moest stalen zenuwen hebben, maar ik werk graag aan honderd per uur. Wat we uit dit gebeuren geleerd hebben, is dat er nog veel werk aan de winkel is met het oog op samenwerking tussen gemeenten en de NMBS. De samenwerking met politie, Rode Kruis, MIVB en TEC daar-entegen verliep voorbeeldig. Zonder uiteraard voorbij te gaan aan de vrijwilligers die buitengewoon werk geleverd hebben!"*

Een volledig geslaagde onderneming dus. Niet alleen was er een massale opkomst (10.000 deelnemers onder een stralende zon), maar er was bovendien geen enkel incident te betreuren, buiten enkele lekke banden en enkele zondagsrijders die boos waren omdat ze tien minuutjes moesten wachten voordat de baan weer vrijgemaakt werd. Iedereen is verrukt over het gedrag van de

deelnemers. *"Ze hebben zich over het hele parcours voorbeeldig gedragen"*, stelt wegkapitein Carolien Zandbergen vast. *"En in Jezus-Eik waren we toch met 3.000. Het had een chaos kunnen zijn, maar als iedereen van goede wil is en zich behoorlijk gedraagt, verloopt alles prima. Er moest nergens ingegrepen worden."*

### **BicyCity voortaan elk jaar?**

Het initiatief werd uiteindelijk een groot succes, dat de geloofwaardigheid van de fiets als vervoersmiddel verbeterde. Zodoende zal de tweede editie – aanvankelijk gepland voor 2009 naar aanleiding van het internationaal congres Velo-City in Brussel – wellicht naar volgend jaar verschoven worden. Zowel de organisatoren als de politieke overheden staan daar in elk geval achter. Maar zoals zo vaak zal de concretisering afhangen van de budgetten die ervoor vrijgemaakt kunnen worden.

**Mathieu De Backer**, communicatieverantwoordelijke GRACQ – Les Cyclistes Quotidiens



*Ook onze ministers waren van de partij!*

## Zoom op Watermaal-Bosvoorde

# Van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan tot lijn 17

## TUSSEN DROOM EN WERKELIJKHEID

Toen de gemeente Watermaal-Bosvoorde koos voor het avontuur van een gemeentelijk plan voor verkeer, parkeren en verfraaiing van de openbare ruimten, kortweg het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) genoemd, stelde het gemeentebestuur de droom en de werkelijkheid tegenover elkaar. De droom ontstond reeds in de jaren '70, toen er een verkeersplan opgesteld werd dat voornamelijk op verplaatsingen met de auto gericht was, wat weginrichtingen tot stand gebracht heeft die vandaag niet meer zijn.

In de jaren '80 en '90 ging de aandacht voornamelijk uit naar de verbetering van het openbaar vervoer. Het toenemende belang van mobiliteit en parkeren leidde in 2000 tot de creatie van een schepenambt van mobiliteit.

In die context lag het voor de gemeente voor de hand dat zij in 2002 – nog voordat de gewestelijke steunmaatregelen in het leven geroepen werden – begon met de opstelling van een GMP.

### Het idee

Eén van de originele ideeën in het GMP is de invoering van intragemeentelijke buspendels. Wat houdt dat in? Het is een bus met een gemiddelde capaciteit (midibus) die door wijken rijdt waar weinig of geen traditioneel openbaar vervoer voorhanden is. De circuits zijn kort en de frequentie is hoog. Dit voorstel is geïnspi-

reerd op het project van de stad Hasselt, waar gratis buspendels rijden.

### Het plan

Dit voorbeeld diende als basis voor het debat in het kader van het onderdeel mobiliteit van het basisdossier van het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan (GemOP) begin 1999. Er werden drie circuits getest op de autoloze dag van 22 september 1999. Toen was Watermaal-Bosvoorde de eerste gemeente die het gehele gemeentenet voor één dag volkomen autovrij maakte<sup>1</sup>. Interessant was dat 22 september toen op een vrijdag viel, wat voor de gemeente een reële situatie creëerde om te denken en de verplaatsingen anders te organiseren.

De diagnose van het gemeentelijk mobiliteitsplan bevestigde dat bepaalde zones van de gemeente niet bereikbaar waren met het openbaar vervoer. En dat waren net zones met sportinstallaties (zwembad en sportcentrum) of sociale woningen (tuinwijken Logis en Floreal). Bovendien had de gemeente toen geen rechtstreekse verbinding met de metro<sup>2</sup>. Al 30 jaar is er een sterke vraag naar een verbinding tussen het Keymplein (in het noorden van de gemeente) en het metrostation Beaulieu, waarbij een aanzienlijk hoogteverschil overwonnen moet worden. De doelstellingen van het GMP op het vlak van het openbaar vervoer zijn immers enerzijds

de verbetering van de bereikbaarheid van de tuinwijken en anderzijds de bevordering van het metrogebruik.

### De uitdaging

Tijdens de vergaderingen van het begeleidingscomité van het GMP diende het ontwerp van busplan 2007-2008 als basis voor het studiebureau Transitec, dat door de gemeente aangesteld werd voor de uitwerking van het GMP. Zo heeft dit studiebureau varianten voorgesteld voor de trajecten van een buspendel binnen de gemeente en ook wijzigingen voor de bestaande autobuslijnen. Uitgaande van het principe dat de stad moet evolveren samen met haar vervoermiddelen en dat die vervoermiddelen de stad moeten respecteren, hebben die voorstellen de MIVB ertoe gebracht het principe van de "pendel" in haar netwerklogica op te nemen en dus haar aanbod ermee aan te vullen.

### Het project

In januari 2005 heeft de MIVB de volgende wijzigingen aangekondigd:

- wijziging van de terminus van bus 95, met als gevolg dat een hele wijk die buiten het centrum van de gemeente gelegen is, de Bezemhoek, aan de rand van het Zoniënwoud, niet langer bereikbaar is met het openbaar vervoer;
- afschaffing van bus 96;
- afschaffing van bus 42 op de

1. Sindsdien zet Watermaal-Bosvoorde ieder jaar intragemeentelijke pendels in op de autoloze dag. Die zijn gratis, hebben een hoge frequentie en stoppen op verzoek. In de loop der jaren werden de circuits aangepast om de wijken nog beter te bedienen en ook overstappunten te bieden tussen de verschillende circuits, om alle mogelijke plekken van de gemeente te kunnen bereiken.
2. Sinds september 2006 verbindt de verlengde tram 94 op de Vorstlaan het centrum van Bosvoorde met metrohalte Hermann-Debroux (lijn 1A).

Vorstlaan (overlapping met de verlenging van tram 94);

- wijziging van het traject van bus 41;
- aanleg van bus 17, die de verbinding maakt tussen de wijk Bezemhoek en metrostation Beau-lieu, via het Keymplein.

Zo ontstond bus 17, een "midi-bus" (middelmatige capaciteit) die binnen het gemeentelijk grondgebied pendelt. De droom is dus werkelijkheid geworden. Maar als je door de spiegel moet stappen tussen de droom en de werkelijkheid, moet je vaak de ambities van het project inperken. Traject 17 neemt grotendeels dat van bus 95 over en de tuinvijken blijven slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Uit het openbaar onderzoek bleek dat de omwonenden van het voor de pendel voorgestelde circuit hevig tegen de bus gekant waren en tegenover het verzet waar ze overal in Brussel op stoten, opteert de MIVB er zo veel mogelijk voor bij aanpassingen aan het netwerk trajecten te kiezen waar reeds bussen rijden.

## De toekomst

Om het concept van korte verplaatsingen met het openbaar vervoer ingang te doen vinden, moeten we dus nog veel geduld en overtuigingskracht aan de dag leggen en over beter aangepast rollend materieel beschikken. Maar dat mag het plezier niet bederven: bus 17 bestaat, hij rijdt en wordt aardig gebruikt, meer dan de MIVB durfde te hopen. Andere gemeenten zijn een beetje jaloers en dromen ook van intragemeentelijke pendelbussen. Bovendien vraagt buurgemeente Oudergem de verlenging van de lijn op haar grondgebied (Transvaal, gewezen terminus van bus 34). Is dat de prijs die moet betaald worden voor succes? Helaas, dan zou bus 17 zijn roeping als pendelbus verliezen en zouden de bussen groter moeten worden en van frequentie veranderen, tot spijt van de Bosvoordse gebruikers!

**Thierry Steinfort, Mobiliteitsadviseur**  
**Myriam Brackelaire, Mobiliteitsadviseur**  
**mbrackelaire@wb.irisnet.be**

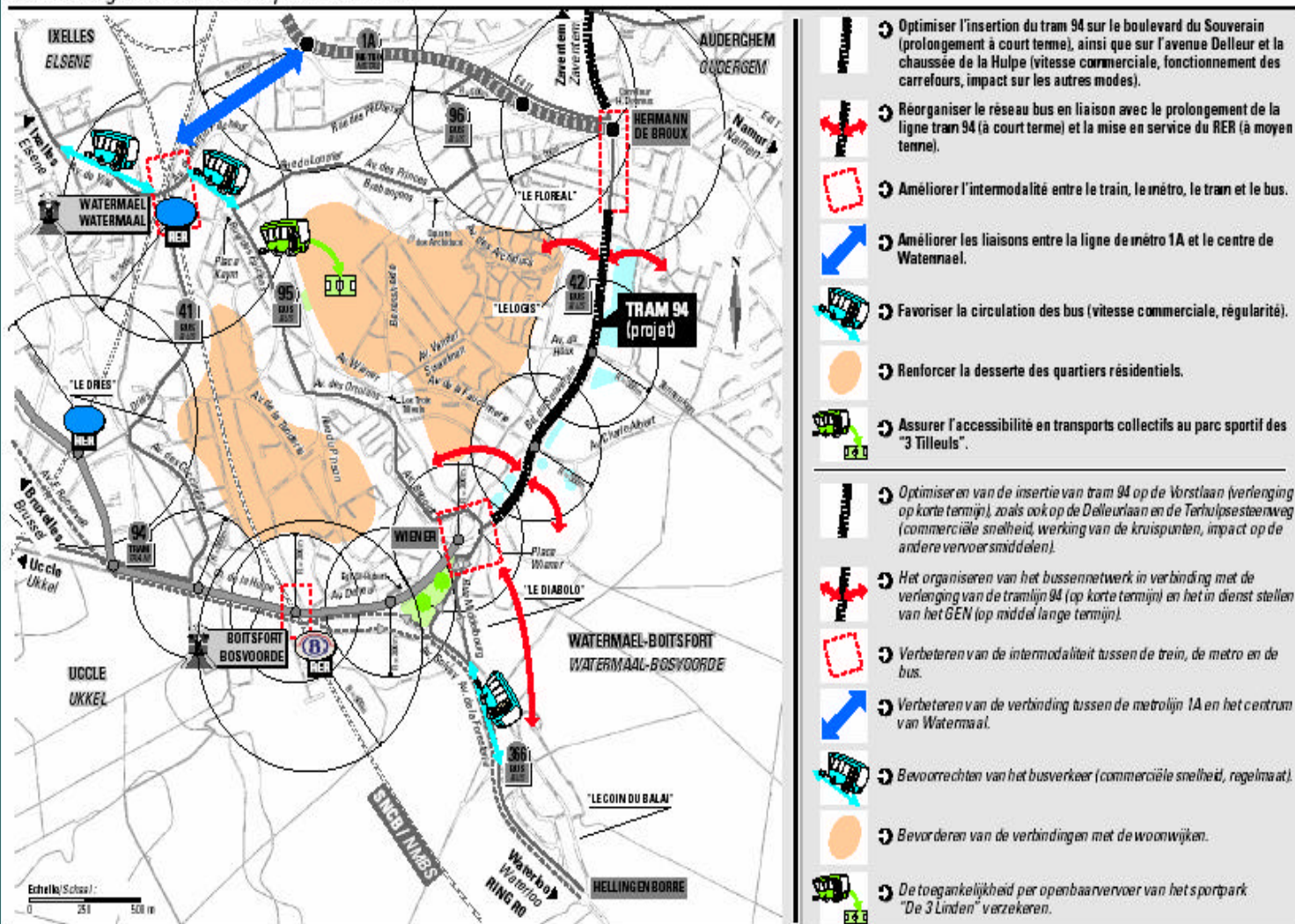
Watermaal-Boitsfort - Plan Communal de Mobilité  
 Watermaal-Bosvoorde - Gemeentelijk Mobiliteitsplan

Phase 2 : contraintes-objectifs  
 Fase 2: hindernissen - doelstellingen

2.1. contraintes  
 2.1. hindernissen

Jan. 2004

### Objectifs en matière de transports collectifs Doelstellingen betreffende openbaarvervoer



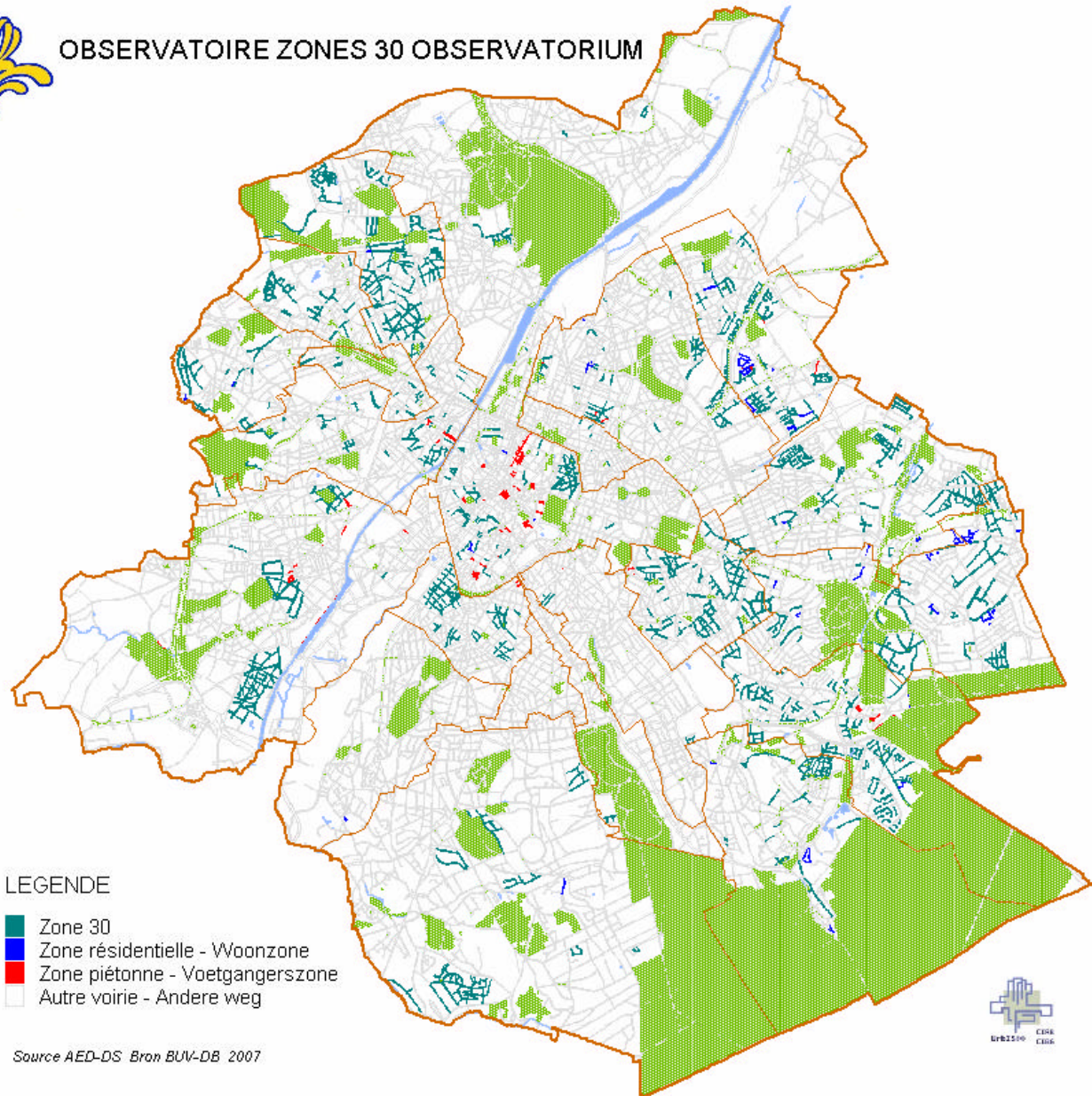
## Het cijfer van het nummer

# OBSERVATORIUM ZONES 30 VAN HET BUV

Jaarlijkse resultaten van de evolutie van de omvorming tot zones 30, woonerven en voetgangerszones van het **wijknet** van de verschillende gemeenten van het Gewest.



OBSERVATOIRE ZONES 30 OBSERVATORIUM



Source AED-DS Bron BUV-DB 2007



Het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) omvat verschillende grote doelstellingen inzake mobiliteit, waaronder de verbetering van de veiligheid van alle weggebruikers en in het bijzonder die van de zwakke weggebruikers. Een verlaging van de snelheid in de lokale wegen is dus een waarborg van een betere veiligheid.

Het zogenaamde wijknet vertegenwoordigt 75 % van alle wegen van het Brussels Gewest. Het is omgeven door verkeerswegen die in toenemende hiërarchische volgorde de namen dragen van inter-

wijkenwegen, hoofdwegen, grootstedelijke wegen en autosnelweg.

Het GewOP stipuleert dat alle lokale wegen op termijn "zone 30" zouden worden, met uiteraard de mogelijkheid om zone 20 km/u in te richten in woonwijken en voetgangerszones waar deze soorten inrichtingen haalbaar zijn.

Om de effectieve realisaties op het terrein te volgen en een jaarlijkse gemeentelijke balans op te maken heeft het Gewest in 2003 een "Observatorium Zone 30" opgericht dat de wegen van het wijknet inventa-

riseert waar inrichtingen en borden een maximum-snelheid lager dan 30 km/uur opleggen.

Daartoe behoren:

- straten waar inrichtingen en borden 30 km/u opleggen (art. 22quater – borden F4a F4b – zone 30);
- straten waar inrichting en borden een snelheidsbegrenzing van 20 km/uur opleggen (art. 22bis – borden F12a en F12b – woonerf of ontmoetingszone);
- voetgangerszones uitgerust met ad hoc borden en inrichtingen (art. 22sexies – borden F103 F105 – voetgangerszone).

Het Gewest past het Observatorium jaarlijks aan dankzij de medewerking van de gemeenten die hun feitelijke situatie opsturen. Jammer genoeg werken niet alle gemeenten daaraan mee en zijn de cijfergegevens dus onvolledig.

De volgende tabel toont dat er duidelijk gestreefd wordt naar de verlaging van de snelheid in de wijken en dat de meeste gemeenten van het Brussels Gewest sinds 2003 een reële inspanning doen.

Voor het jaar 2007 kan een identiek percentage tussen december 2005 en januari 2007 op 3 verschillende manieren verklaard worden:

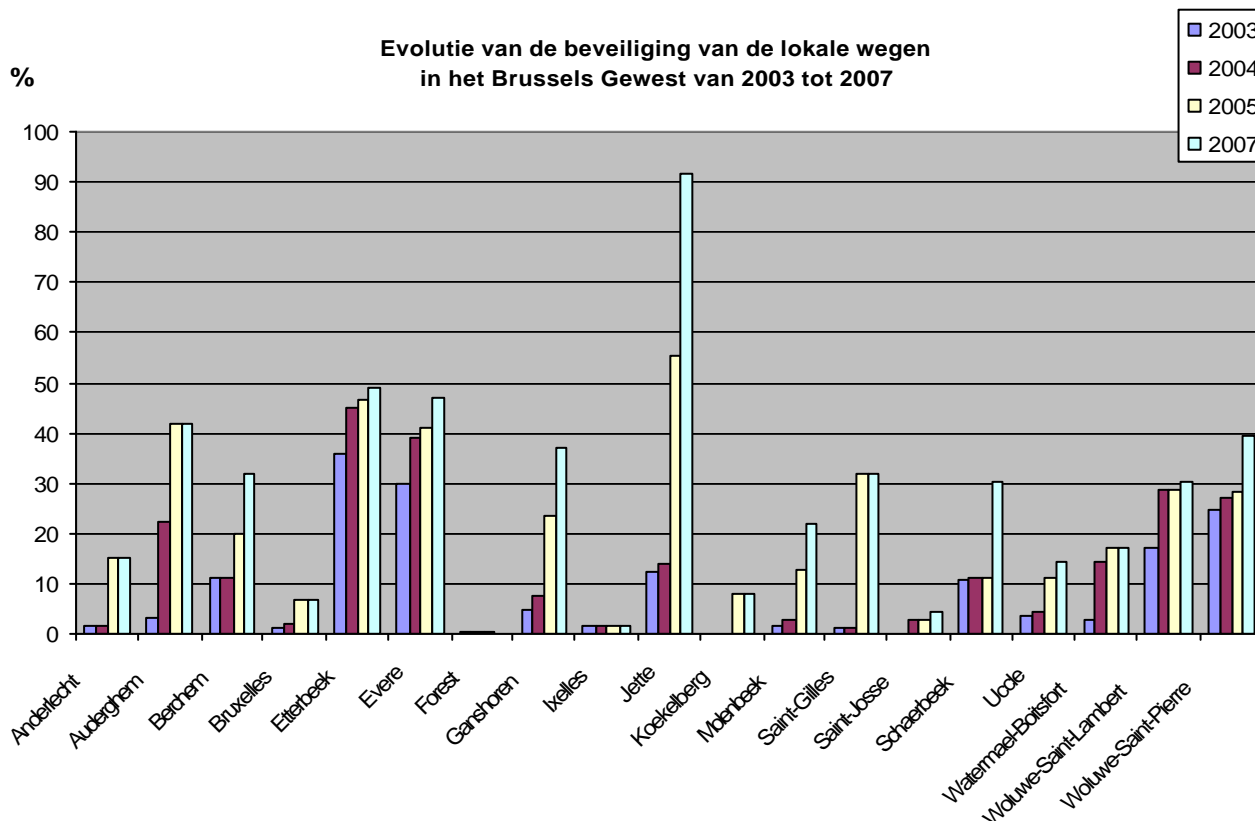
- ofwel heeft de gemeente geen zones 30 ingericht en heeft ze dat gemeld, zoals Anderlecht, Oudergem, Elsene en Koekelberg,
- ofwel heeft de gemeente wijzigingen doorgevoerd die niet voelbaar zijn in de percentages, zoals in Sint-Gillis en Watermaal-Bosvoorde,
- ofwel heeft de gemeente geen informatie geleverd, zoals Brussel en Vorst.

De opmerkelijke stijging van het percentage in vele gemeenten toont dat de beveiliging van de zwakke weggebruiker een werkelijke bekommernis geworden is van de gemeentemandatarissen.

De gemeente Jette heeft nagenoeg al zijn wijken in zone 30 omgevormd. Sint-Jans-Molenbeek en Schaarbeek hebben hun aandeel zones 30 het afgelopen jaar verdubbeld. Sint-Agatha-Berchem, Evere, Ganshoren, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe hebben aanzienlijke vooruitgang geboekt.

Laten we hopen dat de verwezenlijkingen van dit jaar de gemeenten die nog onder de 10 % zitten, aanmoedigen om tegen 2008 over die kaap heen te gaan.

**C. Roland (BUV) - [croland@mrbc.irisnet.be](mailto:croland@mrbc.irisnet.be)**





**Studie**

# DE IMPACT VAN GRATIS OPENBAAR VERVOER EN DE MOGELIJKE INVLOED OP **DE PENDELAAR IN BRUSSEL**



Gratis openbaar vervoer werd in België voor het eerst geïntroduceerd in Hasselt in 1997. Dit gebeurde op basis van een derdebetalersysteem dat opgezet werd tussen de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn en de Vlaamse regering. Een derdebetalerstelsel houdt in dat de prijs van het openbaar vervoer niet betaald wordt door de gebruikers of de aanbieders van het openbaar vervoer, maar door een derde partij, in dit geval dus de Vlaamse overheid. Verschillende steden en organisaties volgden ondertussen het voorbeeld van Hasselt om op basis van het derdebetalersysteem gratis of toch alleszins goedkoper openbaar vervoer aan te kunnen bieden aan meestal specifieke doelgroepen, zoals senioren, studenten en kinderen. Ondertussen kunnen ook bedrijven in een derdebetalersysteem stappen om op die manier de abonnementskost van hun werknemers aanzienlijk te verlagen.

Maar wat is nu de impact van dit gratis openbaar vervoer? Meestal wordt het ingevoerd om specifieke doelstellingen te bereiken, zoals het bestrijden van congestie door de bevordering van het gebruik van het openbaar vervoer, het aanbieden van sociale mobiliteit, het verbeteren van het imago van het openbaar vervoer, enzovoort. Afhankelijk van de beoogde doelgroep kunnen de doelstellingen voor het invoeren van gratis openbaar vervoer dus zeer uiteenlopend zijn. Een gemeenschappelijk punt blijft echter dat men het openbaar vervoer aantrekkelijker wil maken. Maar zorgt het gratis maken van het openbaar vervoer er inderdaad voor dat het een aantrekkelijkere verplaatsingsmodus wordt? Of zijn er misschien andere obstakels dan de prijs die het gebruik van het openbaar vervoer verhinderen?

Een paar jaar geleden werd er een onderzoek gevoerd naar de impact van 'gratis' openbaar vervoer op het verplaatsingsgedrag van studenten in Brussel (Steenberghen et al., 2006<sup>1</sup>). Sinds academiejaar 2003-2004 kunnen studenten van Nederlandstalige universiteiten en hogescholen in Brussel immers genieten van 'gratis' openbaar vervoer op alle metro's, trams en bussen van het Brusselse openbare vervoersnet (MIVB). Er dient wel een administratieve kost betaald te worden<sup>2</sup>. Het gaat hier om een derdebetalersysteem dat afgesloten werd tussen de Brusselse openbare vervoersmaatschappij MIVB en de Vlaamse regering. Precies omdat het 'gratis' openbaar vervoer betaald wordt door de Vlaamse overheid, geldt het enkel voor studenten die inge-

schreven zijn aan een Nederlandstalige universiteit of hogeschool in Brussel en dus niet voor de studenten die ingeschreven zijn bij een Franstalige hogere onderwijsinstelling in Brussel.

« Zo is er bij de pendelaars nog ruimte voor een modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer, alleen is deze verbonden aan twee belangrijke voorwaarden: enerzijds zou de prijs van het openbaar vervoer verlaagd moeten worden, en anderzijds zou ook de kwaliteit ervan verbeterd moeten worden ».

Een eerste en logische vaststelling van dit onderzoek was dat het 'gratis' openbaar vervoer inderdaad aanzet tot meer openbaar vervoer verplaatsingen: bijna de helft van de studenten met een 'gratis' abonnement maakte meer gebruik van het openbaar vervoer dan toen ze nog voor hun

ritten moesten betalen. De studenten geven ook aan dat de prijs van een verplaatsing een belangrijk criterium is bij het maken van een verplaatsingskeuze. Maar het bleek niet de enige beïnvloedende factor te zijn. Bij het vergelijken van het verplaatsingsgedrag tussen enerzijds de studenten van Nederlandstalige universiteiten en hogescholen in Brussel die zich 'gratis' kunnen verplaatsen en anderzijds de studenten van Franstalige universiteiten en hogescholen in Brussel die voor hun MIVB-verplaatsingen moeten betalen, werd immers vastgesteld dat deze laatste groep meer gebruik maakt van de Brusselse bus, tram en metro. Dit betekent dat er naast de prijs ook andere factoren zijn die het verplaatsingsgedrag van de studenten beïnvloeden. Nader onderzoek bevestigde dit en toonde aan dat naast de prijs ook de kennis van onze hoofdstad en

## Een beetje humor kan nooit kwaad ...



Voeg hier nog het geluid van een dichtslaande autodeur bij en misschien is het een goede oplossing om auto-verslaafden te doen overstappen op de fiets!

het imago van het openbaar vervoer een sterke invloed hebben op het verplaatsingsgedrag van de studenten. Meer zelfs, de slechte kennis van Brussel, alsook het negatieve imago van het openbaar vervoer bleken voor de studenten van Nederlandstalige universiteiten en hogescholen belangrijke obstakels te zijn voor het gebruiken van het openbaar vervoer (De Witte et al., 2006).

Hoewel het onderzoek naar de impact van 'gratis' openbaar vervoer op het verplaatsingsgedrag van studenten belangrijke inzichten verschaft, is het niet mogelijk om de resultaten te extrapoleren naar andere bevolkingsgroepen, zoals de pendelaars. Studenten vertegenwoordigen immers een zeer specifiek segment van de bevolking en hebben andere verplaatsingsbehoeften: ze verplaatsen zich op andere tijdstippen dan de pendelaars en ze hebben meestal nog geen huishouden waarmee rekening gehouden dient te worden.

In België pendelen er dagelijks zowat 360.000 mensen naar Brussel om er te werken. 63 % maakt voor deze woon-werkverplaatsing gebruik van de auto, wat verkeersproblemen teweegbrengt. In het kader van een duurzaam mobiliteitsbeleid is het belangrijk dat er oplossingen gevonden worden voor dit groeiende probleem van dichtslibbing van de wegen. Omdat Brussel beschikt over een uitgebreid openbaar-vervoersnet en het openbaar vervoer boven-

dien een zeer geschikt verplaatsingsmiddel is voor woon-werkverplaatsingen, kan het openbaar vervoer een belangrijke rol spelen in het beoogde duurzame mobiliteitsbeleid en worden er maatregelen genomen om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Zo kunnen ook private bedrijven sinds januari 2005 een derde-betalersysteem afsluiten. Om dit te stimuleren betaalt de overheid 20 % van de kostprijs en neemt de onderneming de overige 80 % voor haar rekening. Maar is het gratis maken van het openbaar vervoer aantrekkelijk genoeg voor de pendelaars? Of zijn er ook hier andere obstakels die hen weerhouden om het openbaar vervoer te gebruiken?

Om deze vragen te beantwoorden werd een enquête afgenomen bij meer dan 1.200 personen die iedere werkdag van en naar Brussel pendelen met de auto of met de trein. De bedoeling was in de eerste plaats na te gaan of de autogebruikers bereid zouden zijn over te schakelen naar het openbaar vervoer indien ze er gratis gebruik van zouden kunnen maken. Zoals de tabel hieronder aangeeft, zou 9 % van de pendelaars zeker overschakelen naar het openbaar vervoer, 39 % twijfelt en 52 % is het absoluut niet van plan. Wat opvalt, is dat de bereidheid om het

openbaar vervoer te gebruiken opmerkelijk lager ligt bij de autogebruikers die over een bedrijfswagen beschikken. Wat ook logisch is, aangezien de bedrijfswagen voor hen al een vorm van gratis vervoer is.

Voor 9 % van de autogebruikers is gratis openbaar vervoer dus aantrekkelijk genoeg om de auto te laten staan ten gunste van het openbaar vervoer. Hoe zit het dan met de overige 91 %? Wat zijn de obstakels die hen verhinderen om gebruik te maken van het openbaar vervoer? In tabel 2 worden de door de autogebruikers aangegeven obstakels gerangschikt volgens belangrijkheid.

Meer dan de helft van de ondervraagde autobestuurders (57 %) geeft aan dat de slechte verbin-

Tabel 2: Obstakels die het gebruik van het openbaar vervoer in de weg staan - Bron: De Witte & Macharis, 2007

1	Verbindingen	57 %
2	Snelheid	44 %
3	Bereikbaarheid	39 %
4	Uurrooster	31 %
5	Frequentie	26 %

dingen van het openbaar vervoer de belangrijkste belemmering zijn. Op de tweede plaats (44 %) staat de snelheid, of beter gezegd de traagheid van het openbaar vervoer. Voor 39 % van de respondenten vormt de slechte bereikbaarheid van het openbaar vervoer dan weer een obstakel. De uurregeling en de frequentie vervolledigen de top vijf van de belemmeringen.

Tabel 1: Aantrekkelijkheid van gratis openbaar vervoer - Bron: De Witte & Macharis, 2007

Bereidheid om openbaar vervoer te gebruiken indien gratis	Algemeen	Bedrijfswagen	Geen bedrijfswagen
Ja, zeker	9 %	7 %	10 %
Misschien	39 %	30 %	42 %
Nee, zeker niet	52 %	63 %	48 %

Het is dus duidelijk dat er enkele belangrijke hinderpalen aangepakt moeten worden, wil men het openbaar vervoer aantrekkelijker maken bij autopendelaars. Op de vraag of ze bereid zouden zijn over te schakelen op het openbaar vervoer als de belemmeringen weggewerkt zouden worden, antwoordde 22 % van de autobestuurders van wel, 49 % twijfelt nog steeds en 29 % blijft trouw aan de auto (zie tabel 3). Ook hier valt opnieuw op dat de bereidheid groter is bij autogebruikers die geen bedrijfswagen hebben.

Tabel 3: Aantrekkelijkheid openbaar vervoer als obstakels weggewerkt worden

Bron: De Witte & Macharis, 2007

Bereidheid om openbaar vervoer te gebruiken indien obstakels worden verwijderd	Algemeen	Bedrijfswagen	Geen bedrijfswagen
Ja, zeker	22 %	16 %	25 %
Misschien	49 %	39 %	53 %
Nee, zeker niet	29 %	45 %	22 %

Er kan dus besloten worden dat het gratis maken van het openbaar vervoer aanleiding geeft tot meer verplaatsingen met het openbaar vervoer. Wil men echter van het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto maken, dan is er meer nodig dan alleen een prijsverlaging. Zo is er bij de pendelaars nog ruimte voor een modale verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer,

alleen is deze verbonden aan twee belangrijke voorwaarden: enerzijds zou de prijs van het openbaar vervoer verlaagd moeten worden, en anderzijds zou ook de kwaliteit ervan verbeterd moeten worden.

**Drs. Astrid De Witte - (VUB)**

[Astrid.De.Witte@vub.ac.be](mailto:Astrid.De.Witte@vub.ac.be)

**Prof. Dr. Cathy Macharis**

**(VUB)** [Cathy.Macharis@vub.ac.be](mailto:Cathy.Macharis@vub.ac.be)

1. Dit project werd gefinancierd door het Federaal Wetenschapsbeleid, in het kader van het wetenschappelijk ondersteuningsplan voor duurzaam ontwikkelingsbeleid (PODO II) – Deel 1 – Duurzame productie- en consumptiepatronen – Transport.
2. Initieel bedroeg deze bijdrage 10 euro, maar ondertussen is het bedrag opgetrokken naar 25 euro, wat nog steeds een stuk goedkoper is dan de gewone kostprijs van een MIVB-jaarabonnement, nl. 275 euro.

## **SENIOREN MOBIEL IN ALLE VEILIGHEID IN HET BRUSSELS GEWEST**

### **Z'n kennis van het verkeersreglement opfrissen? Een uitstekend initiatief ...**

De vele wijzigingen aan het verkeersreglement, het steeds drukker verkeer, senioren die vaker op stap gaan, meer ouderen die betrokken zijn bij ongevallen, ... al die vaststellingen hebben het Brussels Gewest ertoe gebracht in nauwe samenwerking met de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB) en de federaties van rijsscholen (FAA en FAB) een project op het getouw te zetten voor de opfrissing van de kennis van het verkeersreglement voor 55-plussers. Het doel is tevens nuttige informatie te verschaffen over alternatieve verplaatsingswijzen.

In Vlaanderen bestaat er al een tiental jaar een vergelijkbaar en succesvol initiatief.

Om dit project in het Brussels Gewest vorm te geven vonden er drie voorbereidende vergaderingen plaats in de VSGB in maart, mei en juni 2006.

Begin 2007 heeft de gemeente Schaarbeek als eerste een lessencyclus georganiseerd, in januari. Gezien het succes werd er onmiddellijk een tweede cyclus georganiseerd, in maart. Een derde zal plaatshebben in september.

Aan het einde van de eerste lessenreeks waren de minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de burgemeester en de Schaarbeekse schepenen voor Senioren aanwezig om de deelnemers te feliciteren en hun attest te overhandigen.

Daarna sprong de gemeente Etterbeek op de kar, met een lessenreeks begin maart. Overstelpst door de vele vragen van de enthousiaste deelnemers heeft de

monitor van de rijschool nog gratis bijkomende lessen gegeven om het programma af te werken!



Overhandiging van de getuigschriften in rijschool Escam  
(Bron: Olivier Ancaux - Schaarbeek)

### En toch ...

stellen we vast dat slechts 2 van de 19 gemeenten één of twee vormingen aan hun senioren hebben aangeboden.

Hoewel andere gemeenten, zoals Sint-Jans-Molenbeek en Sint-Agatha-Berchem, er momenteel mee bezig zijn, kunnen we enkel hopen dat er in het hele Gewest initiatieven zullen worden genomen, gezien de voldoening van de mensen die de les gevolgd hebben.

Toch even aanstippen dat er geen examen moet worden afgelegd! De les volgen heeft geen enkele invloed op het behouden van een rijbewijs of een verzekering ... Het doel is gewoon een toenemend aantal personen, die steeds mobieler zijn, steeds langer mogelijk autonoom te houden, in alle veiligheid!

### Patricia Courange (BUV)

pcourange@mrbc.irisnet.be

### De kijk van de senioren op de lessen

Hun reacties spreken boekdelen:

*"Een uitstekend initiatief. Dank aan iedereen die dit mogelijk gemaakt heeft!"*

*"Ik ben heel tevreden dat ik de lessen gevolgd heb. Ik had echt bijscholing nodig. Bedankt voor dit schitterende initiatief."*

*"Dit zou verplicht moeten zijn voor alle 60-plussers."*

*"Proficiat voor de heldere uitleg. De leraar was bijzonder beschikbaar en vriendelijk."*

*"Deze lessen zouden verplicht moeten zijn voor de senioren, maar ook voor de jongeren!"*

### Praktisch

Alle gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben per post alle inlichtingen ontvangen. Een handboek met een praktische handleiding en tips voor de organisatie van de lessen kan tevens online geraadpleegd worden op de website van de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest ([www.vsgb.be](http://www.vsgb.be) > Mobiliteitscel > Informatie/Sensibilisering/Educatie).

- De gemeente die een vorming wil organiseren, kiest een autorijschool in de lijst van deelnemende scholen.
- De gemeente legt in overleg met de rijschool 4 halve dagen vast voor de lessen. De gemeente maakt die data bekend via het gemeentelijke infoblad, een persoonlijke brief, haar website, affiches, ...
- Een lessencyclus (8 uur) voor 20 personen kost 400 euro, dus 20 euro per persoon. De gemeente kan beslissen die kosten, volledig of gedeeltelijk, zelf te dragen. Ze kan ook een lokaal ter beschikking stellen als er op haar grondgebied geen autorijschool gevestigd is.
- Geïnteresseerden nemen contact op met hun gemeentebestuur.
- Het aantal deelnemers is minimum 20 en maximum 30 per lessenreeks. De gemeente kan zoveel cycli organiseren als nodig blijkt.
- Iedere deelnemer ontvangt het handboek "Senioren achter het stuur" en een map met een waaier aan informatie over alternatieve verplaatsingswijzen.
- Na afloop van de lessenreeks ontvangt iedere deelnemer een getuigschrift.



## 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
Gosset Alain	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@auderghem.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
Solfa Alain	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
Fesler Baptiste	Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@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	Schaerbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.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

**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](mailto: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** \_\_\_\_\_

**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](mailto: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](mailto:erik.caelen@avcb-vsgb.be).*