

 **ONZE GEMEENTEN**

Succesvolle oproep
tot duurzame
mobiliteitsprojecten 2020

 **ACTUALITEIT**

Contrasterende palen en
paaltjes tellen mee in de
Brusselse publieke ruimte

 **NIEUWS VAN HET GEWEST**

Brussel Mobiliteit
start met opleiding
toegankelijkheidsadviseur
openbare ruimte

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



DOSSIER: FOCUS OP GENDER EN VERKEERSVEILIGHEID

DRIEMAANDELIJKS Nr 59



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DIRECTIE :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:
Sophie van den Berghe, Jean-Michel
Reniers, Pierre-Jean Bertrand

REDACTIE :
Gauthier Libeau, Sophie Van den Berghe,
Charlotte De broux, Julie d'Oultremont

VERTALING:
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :
Shutterstock

Deze publicatie is het resultaat van
de samenwerking tussen het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest en de Vereniging
van de Stad en de Gemeenten van het
Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VSGB)

BRULOCALIS, VERENIGING VAN DE STAD
EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

VERKEERSVEILIGHEID IN GENDERPERSPECTIEF 04

FOCUS

HET VOETGANGERSBREVET: NAAR EEN GENDERBEWUSTE
VERKEERSVEILIGHEID 07

NIEUWS VAN HET GEWEST

NA 30 JAAR BIJ BRUSSEL MOBILITEIT GEEFT PIERRE-JEAN BERTRAND
ONS ZIJN RECEPT VOOR HET VOEREN VAN EEN DUURZAAM
MOBILITEITSBELEID 11

ACTUALITEIT

CONTRASTERENDE PALEN EN PAALTJES TELLEN MEE IN DE BRUSSELSE
PUBLIEKE RUIMTE 14

ONZE GEMEENTEN

SUCCESSVOLLE OPROEP TOT DUURZAME
MOBILITEITSPROJECTEN 2020 18

NIEUWS VAN HET GEWEST

BRUSSEL MOBILITEIT START MET OPLEIDING
TOEGANKELIJKHEIDSADVISEUR OPENBARE RUIMTE 21

VOOR U GELEZEN

MORA : MOBILITEITSVERSLAG 2020 23

VOOR U GELEZEN

LET'S PREPARE BRUSSELS: DE RESULTATEN VAN DE
BURGERBEVRAGING (SEPTEMBER 2020) 24

EDITO



2021 wordt een nieuw begin voor onze stad. Vanaf 1 januari is Brussel een Stad 30, waar 30 km/u de norm is. Alle andere snelheden zijn voortaan de uitzondering.

Het is een eenvoudige regel, die ontzettend veel oplevert. In de eerste plaats: veilige straten. Bij 50 km/u heeft een auto die een voetganger raakt 5 keer meer kans om hem te doden dan bij 30 km/u. Lagere snelheden zorgen voor betere reacties van alle verkeersgebruikers, en minder zware gevolgen wanneer er toch een ongeval gebeurt.

Steden als Graz, Oslo, Grenoble, Helsinki, Lille en Bilbao gingen ons voor. In elke stad waar de maximale snelheid omlaag gaat, daalt ook het aantal doden in het verkeer – tot wel 30 %. Stad 30 is ook voor ons een cruciale stap op weg naar nul verkeersdoden en zware verkeersslachtoffers tegen 2030.

En een stap op weg naar een stad op mensenmaat. Want verkeersveiligheid is niet het enige voordeel van de Stad 30. Door de snelheden van alle weggebruikers dichterbij elkaar te brengen, maken we de straten een stuk leefbaarder. Minder lawaai en stress, minder vuile lucht en meer plaats voor actieve weggebruikers. En zelfs: vlotter verkeer.

Dus ja: het is een eenvoudige regel, die ontzettend veel oplevert. Maar de eenvoud van de regel verbergt een bijzonder complex werk achter de schermen. In dit buitengewoon vreemde, lastige jaar, hebben we samen het titatenwerk verzet om de Stad 30 grondig voor te bereiden. Vele lezers van de Mobiliteitsgids hebben hier keihard aan meegewerkt.

Heel erg bedankt daarvoor! Ik weet dat het niet vanzelfsprekend was. Dat alle gemeentes en politiezones het succes van de Stad 30 mee uitbouwen, dat Brussel Mobiliteit de planning en enorme logistieke operatie tot een goed einde brengt, dat parket, communicatiecampagnes en burgeractivisten samen aan die ene Stad 30 bouwen, is ronduit indrukwekkend. Wat ben ik fier op een stad die dit op zo'n korte tijd klaarspeelt. Fier op Brussel.

Veel leesplezier met de artikels in deze editie. Geniet van het eindejaar in beperkte kring. En kijk uit naar een nieuw begin.

Elke Van den Brandt
Minister van Mobiliteit, Openbare werken en Verkeersveiligheid.

> Virginie RANDAXHE, adviseur mobiliteit – Brulocalis

VERKEERSVEILIGHEID IN GENDERPERSPECTIEF

Op 24 september jl. organiseerde de cel Mobiliteit van Brulocalis in samenwerking met Brussel Mobiliteit "Verkeersveiligheid, ongevallen en gender", een afstandsworkshop over gender en verkeersveiligheid. De online infosessie was een onderdeel van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV) en bracht maar liefst 70 deelnemers samen.

De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid, Elke Van den Brandt, bevestigde in haar inleiding cijfers bij de hand het engagement van de regering om haar mobiliteitsbeleid te bekijken vanuit genderperspectief. Alle aandacht ging daarna naar de uiteenzetting van Marie-Axelle Granié, onderzoeksdirecteur sociale ontwikkelingspsychologie aan de Gustave Eiffeluniversiteit. Zij is experte in de gender-based benadering van verkeersveiligheid en heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de psychosociale factoren bij mannen en vrouwen (kinderen, jongvolwassenen en volwassenen) bij verkeersongevallen. Ze wilde voor de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid bij wijze van samenvatting graag wat tijd vrijmaken om een paar vragen te beantwoorden.

In 2017 was in België, alle vervoersmiddelen samen, 75% van de doden ter plaatse (458 mensen op 615 slachtoffers) en 66% van de zwaargewonden (2442 mensen op 3757 slachtoffers) een man. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ziet men -hoewel minder uitgesproken- dezelfde tendens. Daar was 54% van de doden (13 mensen op 24) en 65% van de zwaargewonden (127 op 194) een man. Vrouwen zijn dus bij minder ongevallen betrokken dan mannen en ze zijn minder vaak bij zware ongevallen betrokken.

Zijn er in Europa echt verschillen tussen mannen en vrouwen bij verkeersongevallen? Hoe zijn die te verklaren?

Marie-Axelle Granié: Ja, op basis van de cijfers kunnen we echt wel stellen dat er wereldwijd meer mannen dan vrouwen slachtoffer zijn in het verkeer. Wereldwijd sterven in het verkeer drie keer zoveel mannen als vrouwen. In Europa zijn, volgens de laatste cijfers van 2019, 76 procent van de verkeersdoden mannen. Deze verhouding blijft sinds 2010 ongewijzigd. Zowel in 2010 als negen jaar later is twee derde van de doden een man en een derde een vrouw. Dit zien we bij alle

leeftijdscategorieën, ongeacht het inkomensniveau en het vervoersmiddel. Bovendien zien we dat deze



> Marie-Axelle Granié

cijfers ook niet afhangen van het aantal afgelegde kilometers. Uit uitgebreid onderzoek blijkt dat de sociale verwachtingen van jongs af een invloed hebben op het gedrag in het verkeer. Dat heeft te maken met differentiële socialisatie.

Wat bedoelt u daarmee? Beïnvloeden stereotypen ons gedrag?

MA Granié: Met 'socialisatie' bedoel ik de manier waarop de persoon zich vanaf de geboorte zal gedragen conform de groep waartoe hij of zij behoort. De maatschappij zal het individu, door het ofwel te belonen ofwel te bestraffen, aanzetten om zich te gedragen volgens de groep waartoe het behoort.

'Differentieel' betekent dat er verschillen bestaan naargelang het geslacht. Vanaf het moment dat men het geslacht van het individu kent, bij de geboorte of tijdens de zwangerschap, zal de samenleving van dit

individu specifieke gedragingen verwachten die een weerslag hebben op de rest van zijn of haar leven.

Zo zullen geslachtsstereotypen -de kenmerken die de samenleving aan een individu toeschrijft volgens de geslachtsgroep waar hij of zij toe behoort- de bezigheden, de vrije tijd, taakverdeling, de professionele keuzes, enz. van de persoon beïnvloeden. Stereotypen veralgemenen. Ze maken de groepskenmerken en bijhorende verwachtingen geldig voor iedereen uit de groep. Sociale verwachtingen zijn onlosmakelijk verbonden met geslachtsstereotypen en beïnvloeden het ouderlijk gedrag. Het individu zal aan deze verwachtingen moeten voldoen en er zich aan moeten aanpassen. Jongens en meisjes worden bijgevolg op een andere manier behandeld. Van meisjes wordt van jongs af aan verwacht dat ze hun zogenaamde verzorgende rol opnemen en behulpzaam en vriendelijk zijn. Terwijl men van jongens zal verwachten dat ze avontuurlijker en autonomer zijn. Uit waarnemingen blijkt bijvoorbeeld dat vrouwelijke voetgangers, zowel kinderen als volwassenen, zich meer aan de regels houden dan mannelijke voetgangers.

Uitgebreid internationaal onderzoek heeft aangetoond dat individuen de neiging hebben om zich op basis van geslachtsstereotypen en bijhorende taken, te ontwikkelen. Maar het individu voldoet niet aan alle door de maatschappij bepaalde geslachtsstereotypen. Mannen zijn niet uniform mannelijk en vrouwen niet uniform vrouwelijk. Het individu kan namelijk stereotypen van het andere geslacht aannemen.

Dankzij voortschrijdend inzicht in het genderonderzoek weten we dat een kind vanaf 7 à 9 jaar beseft dat hij de stereotypen niet moet volgen. Een volwassen iemand kan kiezen voor mannelijke/ vrouwelijke trekjes of voor de twee. Elke man kan vrouwelijke trekjes hebben en elke vrouw mannelijke.

Is er terreinonderzoek geweest? Wat zijn de gevolgen van deze sociaal geconstrueerde overtuigingen voor het gedrag van weggebruikers?

MA Granié: Ja, de verschillen die we bij verkeersongevallen zien tussen mannen en vrouwen zijn niet alleen gelinkt aan fysiologische of biologische eigenschappen, ook al hebben sommige studies getracht de verschillen daartoe te herleiden. De verschillen zijn gelinkt aan in hoeverre men deze mannelijke/vrouwelijke stereotypen aanneemt.

Terreinonderzoek en enquêtes hebben geleid tot een schematisch overzicht van mannelijke en vrouwelijke stereotypen. Voor mannen gaat het om risico's nemen, om moed, om sterk en heldhaftig zijn. Vrouwelijke stereotypen daarentegen gaan meer over de zorg voor anderen, onderwerping en conformiteit. Ons onderzoek heeft aangetoond dat hoe meer het individu zich mannelijke stereotypen toe-eigent, hoe meer het ongeacht zijn of haar geslacht risicogedrag zal vertonen in het verkeer.

Via onze bevragingen meten we de conformiteit van mannelijke/vrouwelijke stereotypen en de gedragingen bij de verschillende vervoersmiddelen. We zien deze relatie heel snel. We zien het immers al bij kinderen vanaf 3 jaar. Hoe mannelijker, hoe meer risico's worden genomen. Hoe meer men vrouwelijke stereotypen aanneemt, hoe meer men de regels volgt en conform is, waarbij men meer rekening houdt met de andere, ook in de verkeersregels.

Hoe kan men dit risicovol gedrag veranderen? Wat raadt u aan? Welk verhaal zouden regeringen volgens u moeten vertellen?

MA Granié: Met name in Frankrijk, maar ook elders in Europa, bestaat de sociale overtuiging dat de man van nature goed kan rijden en dat hij daarom risico's neemt. Het feit dat vrouwen voorzichtiger zijn, zou te maken hebben met hun beperktere rijvaardigheid. Wie kent er de uitspraak niet: "Het is weer een vrouw achter 't stuur ze!'"? Dat mannen risico's nemen, wordt gezien als een teken van competentie. Door risico's te nemen, willen ze tonen dat ze man zijn omdat ze rijvaardig zijn.

In de meeste Westerse landen worden pogingen ondernomen om geslachtsgelijkheid tot stand te brengen, maar dit leidt in feite tot het vermannelijken van gedrag. Verschillende studies hebben het effect blootgelegd van het gevoel van competentie. Dit gevoel is gekoppeld aan het geslacht: ik ben een man, dus ik kan goed rijden. Dit heeft ook een invloed op het leren rijden en dus op het nemen van risico's. Men zou ten onrechte kunnen denken dat vrouwen zich competentier moeten voelen achter het stuur om hun kansen om hun rijbewijs te halen, te vergroten. Maar als je het gevoel van competentie verhoogt, dreig je ook meer risico's te nemen.

We moeten dus een manier vinden waarbij mannen minder risico's gaan nemen en koste wat het kost hun gevoel van competentie afzwakken. Mijn aanbeveling is om bij mannen het gevoel van kwetsbaarheid van jongs af te versterken. In differentiële socialisatie zien we dat ouders al vroeg vertrekken van het principe dat meisjes overbeschermd moeten worden, terwijl jongens minder. Jongens moeten daarom meer als meisjes worden opgevoed. Hun gevoel van kwetsbaarheid moet sterker worden en het nemen van risico's moet minder aangemoedigd worden. Dat kan door al zeer vroeg te wijzen op de cijfers en op basis daarvan uit te leggen dat mannen niet zo goed kunnen rijden.

In Frankrijk is er een tendens om alle communicatie over verkeersveiligheid te richten op wat de toe-eigening van de regel in de weg staat. Er is een tendens om het geldelijke risico van het strafbare feit of om het risico voor zichzelf te benadrukken. Dit is een zeer individualistische benadering. Zoals bij de communicatie over het dragen van een mondkapje, moet men mensen evenwel duidelijk maken dat men, wanneer men de regels naleeft,



> Voorbeeld van geslachtsstereotypen

in de eerste plaats anderen beschermt. Dit soort moreel argument kan op een efficiënte manier leiden tot meer begrip en het feit dat regels worden nageleefd, rechtvaardigen. Morele argumenten helpen het individu makkelijker zich te conformeren

Binnenkort wordt Brussel een Stad 30. Wat voor soort discours zou u aanbevelen opdat deze nieuwe snelheidsbeperking een draagvlak vindt bij de bevolking?

MA Granié: Ik zou precies net hetzelfde doen: uitleggen hoe deze snelheidsbeperking de meest kwetsbaren onder ons beschermt. We leven in een periode waarin men beseft dat het klimaat verandert en men weet welke schadelijke gevolgen de opwarming van de aarde heeft. Mensen maken bij hun verplaatsingen daardoor meer gebruik van de fiets. Of ze gaan vaker te voet. Door de snelheid in de stad te beperken tot 30 km/u, wordt de stad ook veiliger. Boven de 30 km/u. lopen voetgangers meer risico op een dodelijk ongeval; men mag daarbij niet vergeten dat voetgangers vaak de meest kwetsbare groep zijn: kinderen, ouderen en vrouwen. Het idee van een maximumsnelheid van 30 km/u. is dus de manier om bij te dragen tot de bescherming van de meest kwetsbare mensen. Zoals ook het mondmasker de meest kwetsbaren helpt te beschermen.

Men moet rekening houden met ieders behoeften in de openbare ruimte. Men moet de openbare ruimte toegankelijk maken voor iedereen, ongeacht de achtergrond, kwetsbaarheid, het geslacht, enz. van mensen. Is de stad toegankelijk voor de meest kwetsbaren, dan is de stad ook toegankelijk voor anderen. Men moet hier dus meer inclusie nastreven.

Wat zeg je tegen mensen die dergelijke aanpak als seksistisch bestempelen, of hierin een aanpak zien die verdeeldheid zaait of tegen mensen die zelfs zeggen dat men de vaststellingen niet op alle mannen mag toepassen (en dat ze ook op sommige vrouwen van toepassing zijn)?

MA Granié: Zeggen dat vrouwen slachtoffers zijn, is niet seksistisch. In feite zijn het de mannen die risico's nemen omdat ze absoluut willen aantonen

dat ze voldoen aan standaarden of idealen terwijl niemand hen dat eigenlijk vraagt. Uiteindelijk zijn zij de grootste slachtoffers.

Met wat ik vertel wil ik dat men meer bewust is van deze sociale verwachtingen die het mannen en vrouwen moeilijk maken in hun mobiliteit. Een van mijn onderzoeken bij 15-jarige leerlingen toont aan dat jongens van die leeftijd denken dat ze moeten voldoen aan de verwachting van risicovoller gedrag terwijl dat gedrag eigenlijk niet van hen verwacht wordt.

In dit discours wordt het geslacht van bij de geboorte losgekoppeld van de gevolgen die het geslacht op het gedrag hebben. Het gaat erom te zeggen dat sociale verwachtingen gevolgen hebben voor het gedrag en dat we hier dus kunnen aan werken. Het zijn sociale constructies en daarom kunnen we ze veranderen. Zouden het daarentegen biologische gevolgen zijn, dan zouden we dat niet kunnen. Het is dus perfect mogelijk om te werken aan het sociale om de dingen te veranderen.

> Meer info

<https://www.ifsttar.fr/ressources-en-ligne/espace-science-et-societe/mobilites/dossiers-thematiques/transport-mobilite-securite-une-question-de-genre/>

<https://journals.openedition.org/questionsvives/1273>

> Nina RAMOS, Brulocalis – Stéphanie DUPUIS, GoodPlanet Belgium

HET VOETGANGERSBREVET: NAAR EEN GENDERBEWUSTE VERKEERSVEILIGHEID

Na een workshop die we in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid over het thema hebben georganiseerd, heeft Brulocalis beslist om gender en verkeersveiligheid verder te onderzoeken. We willen nagaan hoe we gender al vanaf jonge leeftijd kunnen inschakelen in de verkeersveiligheidseducatie. We namen contact op met Stephanie Dupuis, projectmanager Voetgangersbrevet bij GoodPlanet, en spraken met haar over de plaats van gender in de verkeersveiligheidseducatie.



© GoodPlanet Belgium Asbl

> kleine jongen steekt over

beoordelen. Het kind leert bijvoorbeeld de meest veilige plaats en het meest veilige moment uit te kiezen om over te steken. De “Groene veter” is dit jaar van start gegaan.

Met de brevetten willen we de kinderen voldoende kennis, vaardigheden en attitudes bijbrengen om zich als voetganger, in de directe schoolomgeving, veilig op straat te kunnen begeven.

Het Voetgangersbrevet richt zich op de Nederlandstalige en Franstalige scholen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Met het brevet bereiken we meer dan 4.500 leerlingen.

Kunt u ons nog eens uitleggen wat het Voetgangersbrevet is?

Stéphanie Dupuis: Net als bij het zwembrevet of het fietsbrevet is het Voetgangersbrevet een theoretische en praktische opleiding tijdens het schooljaar. Men leert kinderen geleidelijk aan hoe ze zich te voet op straat moeten bewegen.

Het project ontstond na een onderzoeksrapport van het BIVV (nu VIAS) in 2011-2012¹ en is de vrucht van een samenwerking tussen de vzw GoodPlanet Belgium, Brussel Mobiliteit en het vroegere BIVV. Het wordt gefinancierd en ondersteund door de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit.

Tot nu toe werden twee niveaus van Voetgangersbrevetten uitgewerkt.

Ten eerste is er voor de leerlingen uit het eerste leerjaar het Voetgangersbrevet “Gele veter”. Het doel is kinderen voldoende nuttige psychomotorische vaardigheden bij te brengen om, onder begeleiding van een volwassene, een zebrapad over te steken en om zich te verplaatsen over een deel van het trottoir. De “gele veter” is al aan zijn zesde editie toe.

Daarnaast is er voor leerlingen uit het vierde leerjaar het Voetgangersbrevet “Groene veter”. Dit pilootproject gaat verder. Men wil kinderen, met het oog op veilige verplaatsingen, aanleren om aan de hand van de juiste informatie een situatie goed te

Waarom kiezen voor de eerste leerjaren basisonderwijs?

S.D.: We hebben ons gebaseerd op het onderzoeksrapport van het BIVV over het “Voetgangersbrevet” uit 2012. Uit dat rapport blijkt dat kinderen van vijf tot negen jaar als voetgangers bijzonder kwetsbaar zijn. Het rapport schetst het typische verkeersongeval met kinderen als



© GoodPlanet Belgium Asbl

> Oefening op straat

voetgangers in het BHG: “Het kind is een jongen tussen 6 en 8 jaar oud. Op het ogenblik dat het kind het wegvak oversteekt, wordt

1. Onderzoeksrapport “Het Voetgangersbrevet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”, Anne-Valerie DE BARBA (BIVV), sept. 2012.

het aangereiden door een voertuig dat rechtdoor aan het rijden was en waarvan het zicht belemmerd werd door een obstakel”²

Met deze informatie bij de hand hebben we een pilooteditie georganiseerd met test- en controleklassen van de derde kleuterklas tot het tweede leerjaar. We wilden zien op welke leeftijd men het meest ontvankelijk is voor de aangeleerde kennis en vaardigheden en wanneer men ze het best onthoudt. Bleek dat de kinderen uit het eerste leerjaar het meest ontvankelijk waren, wat door de literatuur werd bevestigd. We beslisten ons te richten op die leeftijdsgroep.

Dit schooljaar 2020-2021 zijn we dan gestart met de “Groene veter” voor leerlingen uit het vierde leerjaar. Wat aangeleerd werd, willen we bestendigen. De verworven psychomotorische vaardigheden worden herzien en het kind wordt met het oog op de humaniora voorbereid om zich zelfstandig in het verkeer te bewegen.

Hoe denk je over gender en verkeersveiligheid?

S.D.: We kunnen niet langer ontkennen dat er een objectieve basis is voor de stelling dat de twee samengaan. De genderkwestie is al enkele jaren onderwerp van publiek debat (de openbare ruimte is vooral mannelijk, de publieke infrastructuur gender-based...). Aan de andere kant is gender en verkeersveiligheid nog steeds een zaak van insiders. Naar onze mening moet het ook onderwerp zijn van publiek debat.

We proberen dat tijdens onze vormingen voor leerkrachten over het Voetgangersbrevet en tijdens onze begeleidingen ter plaatse te doen. Maar we staan nog maar aan het begin. Daar ligt onze taak: de vragen opwerpen en ze integreren in het werk op het terrein.

Meer algemeen hebben we bij de vzw GoodPlanet aandacht voor de genderkwestie. Ze maakt deel uit van onze hoofdas “samen-leven”. We passen die op alle onze projecten toe. We denken er trouwens aan om te midden van onze mobiliteitscel een aanspreekpunt te hebben voor alle gendergerelateerde zaken. Hij of zij moet er dan voor zorgen dat het thema een plaats krijgt in elk mobiliteitsproject. Het idee is om er in de toekomst een grensoverschrijdende materie van te maken waarbij alle domeinen binnen de vzw een beroep op die referentiepersoon kunnen doen.

Logischerwijs hebben we Marie-Axelle Granié (onderzoeker bij het IFSTTAR) meerdere keren ontmoet en gesproken. Uit onze gesprekken met haar is gebleken dat mannen en vrouwen anders worden opgevoed. Aan vrouwen wordt geleerd de regels na te leven. Ze zijn meer gericht op de andere. Mannen daarentegen worden al snel ondergedompeld in een meer competitieve context, waarin voor meer efficiëntie de regels mogen

overschreden worden. Deze (uiteraard karikaturale en dus niet erg genuanceerde) schets van ons klassiek opvoedingspatroon toont wat de risico's en voordelen zijn van deze opvoedingsprincipes in de verkeerscontext. Maar we moeten voorzichtig blijven. Studies tonen aan dat men geneigd is tot risicogedrag omdat men denkt te moeten voldoen aan bepaalde mannelijke stereotypen (regels niet naleven, risico's nemen), eerder dan omdat men een man of vrouw is. Daar is nog steeds onvoldoende besef van; GoodPlanet Belgium heeft wat dat betreft een rol te spelen.

Heeft u een gendergebaseerde benadering ten opzichte van kinderen als het gaat over verkeersveiligheidseducatie?

S.D.: Ja, of we beginnen er in ieder geval langzaam een te hebben, maar het vraagt tijd. Je moet eerst de tijd nemen om zelf bij te leren vooraleer de anderen, leraren, vormingswerkers, kinderen, op te leiden.

Internationale studies tonen aan dat meer dan 60% van de slachtoffers bij voetgangers een man is. Het verschil tussen mannen en vrouwen is qua risico groter bij de vijf- tot zevenjarigen. De hypothese daarbij is dat kleine jongens van jongs af aan aangemoedigd worden risico's te nemen terwijl meisjes eerder voorzichtig moeten zijn en de regels moeten naleven. Jongens spelen meer buiten, steken vaker alleen de straat over. Jongens zijn ook impulsiever in het verkeer: ze steken vaker en sneller over dan meisjes³.

Gezien deze bevindingen leek het ons interessant om na te denken over een andere aanpak die rekening houdt met de genderkwestie. We hebben onze werkwijze aangepast aan de raadgevingen van Marie-Axelle Granié.

Zij beveelt bijvoorbeeld aan “om jongens op dezelfde manier op te voeden als meisjes, m.a.w. hen bewust te maken van hun kwetsbaarheid in het verkeer. Als ze een ongeluk krijgen, kunnen de gevolgen ernstig zijn”⁴. Men denkt dat het nemen van risico's bij jongens natuurlijk is. Daarom moet worden gezegd dat deze bevinding verband houdt met de onderwijspraktijken waarbij men de verschillen in genderstereotypen bekijkt en de neiging van volwassenen om meisjes te beschermen en jongens ertoe aan te zetten meer risico's te nemen, vaststelt.

Ons doel is om vooral in te werken op het discours en gedrag van volwassenen in hun interactie met kinderen, omdat, zoals Marie-Axelle Granié opmerkt, “c'est avec les enfants les plus jeunes que les tentatives de changement des attitudes liées aux rôles de sexe sont plus efficaces, avant que leurs connaissances sur les stéréotypes ne soient cristallisées. (...) il semble ainsi que ce ne soit pas sur le comportement de l'enfant lui-même qu'il faille agir, mais, là encore, sur les modèles comportementaux auxquels il est quotidiennement

2. Idem
3. Anne-Valerie de Barba. Onderzoeksrapport “Het Voetgangersbrevet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest”. BIVV. Sept. 2012.
4. Marie-Noëlle Collart. “Is verkeers(on)veiligheid gendergerelateerd? Heeft het verkeer het gemunt op vrouwen?” In Gids van de mobiliteit, nr. 54 (zomer 2019), p. 34
5. Marie Axelle Granié. « Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action ». Questions Vives, Université de Provence Aix-Marseille 1, Département des sciences de l'éducation, 2013, 31p. vrij vertaald werk je best met jonge kinderen aan gedragsverandering. Bij hen heeft dat het meest effect. Je wacht beter niet tot de stereotypen rond geslacht bij hen zo sterk zijn ingeburgerd; en je moet vooral werken aan de gedragsmodellen waar het kind dagelijks mee te maken krijgt eerder dan aan het gedrag van het kind zelf.

confronté⁵. Je werkt dus m.a.w. in op de mensen die het kind socialiseren (leerkrachten, begeleiders, ouders, leeftijdgenoten).

Bovendien zijn we door onze gesprekken met Marie-Axelle Granié anders over “de regel” gaan denken. Eerder dan te gaan drillen (via herhaalde oefeningen, voorschriften) **bekijken** we de **regel kritisch**. Zo besteden we bijzondere aandacht aan het relativeren van de beschermende werking van regels bij kinderen. *“Het is belangrijk om te werken aan het psychosociale aspect van de regels: er bestaan regels om allerlei gevaren te vermijden, maar het volgen van regels betekent niet dat je sowieso veilig bent en omgekeerd leidt het overtreden van regels niet automatisch tot een ongeluk. Een regel is er om een kader te bieden, maar kan afhankelijk van de situatie veranderen en al dan niet worden toegepast. (...) Vanuit dit psychosociale perspectief is het sterk aan te bevelen om uit te leggen waarom de regel belangrijk is, waardoor het gebruik en het belang van naleving meer wordt gerechtvaardigd. Aarzel niet om hierbij een inductieve methode te gebruiken: leg de regel uit door de gevolgen van de overtreding te bespreken, zowel voor degene die overtreedt als voor degene die de overtreding ondergaat (bv. Wat is het gevolg voor de voetganger als een bestuurder niet stopt? Wat zijn de gevolgen voor de bestuurder wanneer een voetganger oversteeft waar geen zebraapad is?). Het feit dat men op een zebraapad oversteeft, betekent niet dat men zich automatisch beschermd moet voelen. Het kan immers gebeuren dat een auto een kind niet opmerkt of niet stopt voor een halte. Het advies is dus om te wachten tot er geen auto's meer zijn of na te gaan dat ze daadwerkelijk stoppen”⁶.*

Is dit een antwoord op wat er in de praktijk gebeurt of wat er daarover in de literatuur staat? Iets anders?

S.D.: Dat heeft inderdaad te maken met verschillende factoren. Ten eerste zijn Marie-Noëlle Collart (van Brussel Mobiliteit) en ik zeer gevoelig voor het onderwerp. Ten tweede heb ik op het terrein ook zelf heel wat gezien. Ik heb in de scholen gemerkt dat de onderwijzers eerder de neiging hebben om meisjes te gaan overbeschermen. Om een heel concreet voorbeeld te geven, de leerlingen verplaatsten zich in rij in een drukke straat. De onderwijzeres vroeg aan de jongens om aan de kant van de rijweg te lopen terwijl de meisjes aan de kant van de huizen mochten lopen. Opvallend. Dit voorbeeld heeft ons project beïnvloed.

Aan de andere kant merk ik dat jongens op straat vaak meer durven: ze lopen sneller, leven de voorschriften niet altijd na. De meisjes daarentegen volgen meer nauwgezet de regels, soms te: ze wachten bijvoorbeeld te lang om de straat over te steken. Met als gevolg dat de bestuurder ongeduldig wordt en optrekt op het moment dat het meisje beslist over te steken.

Hoe vertaalt zich dat in de praktijk?

S.D.: We proberen in alle onze projecten aandacht te hebben voor de genderkwestie. Deze paradigmaverschuiving vindt beetje bij beetje plaats, we staan aan het begin van het proces, het vraagt tijd om eerst zelf te leren vooraleer anderen op te leiden. We werken op verschillende niveaus.

We leiden begeleiders en leerkrachten op. Velen denken dat ze de leerlingen geen genderstereotypen meegeven, maar ze zijn zo diepgeworteld in onze eigen opvoeding dat we ze bij onszelf al niet meer zien. We moeten ze dus eerst achterhalen alvorens men er verlost van kan geraken.

Tijdens de opleiding voor leerkrachten gaan we dieper in op de geslachtsstereotypering en op het feit dat de leerkrachten er voortdurend aandacht aan moeten besteden. We vertellen waarom er meer



© GoodPlanet Belgium Asbl

> oefenbladen

mannen betrokken zijn bij verkeersongevallen en waarom we beslist hebben hen een genderneutrale begeleiding te geven. Zo worden ze bewust van de stereotypen en gaan ze ze niet herhalen. Bedoeling is om de jongens hun eigen gevoel van kwetsbaarheid bij te brengen zodat ze zichzelf moeten gaan beschermen. We proberen ze ook meer aandacht te laten hebben voor risico's. Hoe sterker de regel wordt voorgesteld, en dus hoe meer het kind beseft dat de regel er is om het te beschermen, hoe beter het kind zijn eigen gedrag onder controle zal kunnen houden.

We hebben ook onze pedagogische tools herbekeken. Zo hebben we de rollen van jongens en meisjes in de verhalen die we tijdens begeleidingen gebruiken, herbekeken. We hebben de rollen aangepast en genderneutraal gemaakt.

Daarnaast hebben we de leerkrachten ook geleerd om samen met de kinderen “kritisch om te gaan met de regel” door bijvoorbeeld stil te staan bij het feit dat niet alle auto's stoppen om voetgangers te laten oversteken. Aan kinderen wordt gezegd dat ze het best op het zebraapad oversteken, maar dat een zebraapad geen absolute bescherming biedt.

6. Brussel Mobiliteit en GoodPlanet België, “Voetgangersbrevet, brochure voor de leerkrachten”. Bijgewerkt in december 2019.
Lien : https://www.goodplanet.be/docs/edu/05-mob/02_BROCHURE-NL-BDP.pdf

Hierdoor gaan ze de beschermende werking van de regel relativeren. Deze methode biedt de kans om alle kinderen op dezelfde manier aan te leren hoe ze in het verkeer moeten omgaan zonder invloed van genderstereotypering. We zetten ook meer in op het aanleren van motorische inhibitie, zowel bij jongens als bij meisjes.

Het ideale zou een 100% genderneutraal project zijn, maar eerst moeten we de problematiek identificeren en bespreekbaar maken.

Hoe reageert men hierop?

S.D.: Van de kinderen en de ouders ontvangen we geen specifieke reacties of feedback omdat we hen niet duidelijk uitleggen wat we doen.

Van de leerkrachten krijgen we reacties bij de start van het project, wanneer we dieper ingaan op het onderwerp. Meestal zeggen ze dan: "bij ons gebeurt alles genderneutraal, ik zie niet in waar het probleem zit". Ik denk dat gedrag zodanig diffuus en onzichtbaar is, dat de leerkrachten er zich niet van bewust zijn. Dus daar hebben we een rol te spelen. We beseffen dat we de reflectie nog verder moeten brengen willen we tot tastbare veranderingen komen.

In het algemeen, wat vindt u van de verkeersveiligheid in Brussel?

S.D.: We willen inclusief sensibiliseren. Voor ons moeten niet de kinderen op de auto's letten, maar wel de auto's op de kinderen.

Voor ons is verkeersonveiligheid gelinkt met het aantal auto's in de stad, met de plaats van de auto in de stad en met het gedrag achter het stuur. Het is belangrijk om te begrijpen dat het Voetgangersbrevet dit probleem niet rechtstreeks aanpakt, maar wel de rechtstreekse gevolgen ervan. Het probleem wordt alleen maar opgelost wanneer men zijn oorzaken aanpakt. GoodPlanet werkt ook mobiliteitsprojecten uit voor minder auto in de stad (schoolverplaatsingsplannen, schoolstraten, enz.), of projecten rond verkeersveiligheid en sensibiliseringsprojecten rond Stad 30.

Er zijn nog andere, zeer actieve actoren (Heroes for Zeros, Filter Cafe,...). Door deze complementariteit kunnen we ermee doorgaan en vooruitgang boeken. De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zorgen voor het kader.

Wat zijn de plannen met het Voetgangersbrevet?

S.D.: Naast de hierboven genoemde zaken hebben we nog meerdere projecten in ons hoofd.

Het Voetgangersbrevet breidt zijn actiegebied vanaf 2021 uit naar Wallonië. Zo zullen we een brevet hebben in heel België. Momenteel zorgt de Vlaamse Stichting Verkeerskunde voor een Voetgangersbrevet

in Vlaanderen en in de Nederlandstalige Brusselse scholen⁷.

We gaan een multimodaal brevet ontwikkelen voor de leerlingen uit het eerste jaar secundair onderwijs. We willen hen daarmee ondersteunen bij de mate van zelfstandigheid die ze in het verkeer verwerven wanneer ze naar de humaniora gaan.

Met het Fietsbrevet zijn er steeds meer samenwerkingen en uitwisselingen en wordt de pedagogie op elkaar afgestemd.

We willen de good practices ook een blijvende plaats geven. Daarom zijn we op zoek naar nieuwe insteken om de ouders meer bij het Brevet te betrekken.

Door de coronacrisis hebben we dit jaar de geplande activiteiten niet kunnen laten doorgaan. We passen ons aan. We werken momenteel aan enkele filmpjes die we binnenkort op het brede publiek zullen loslaten.

> Meer lezen...

Marie-Noël COLLART. "Is verkeers(on)veiligheid gendergerelateerd? Heeft het verkeer het gemunt op vrouwen?" In Gids van de mobiliteit, nr. 54 (zomer 2019)

Marie-Noëlle Collart en Julie Godart. "Het Voetgangersbrevet, om zich in alle veiligheid te verplaatsen!" p. 14-1. In Gids van de mobiliteit, nr. 48 (winter 2018)

Anne-Valerie de Barba. Onderzoeksrapport "Het Voetgangersbrevet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest". BIVV. Sept. 2012

Marie-Axelle Gra nnn,nié. « Genre et rapport au risque dans l'espace routier : de la compréhension au levier pour l'action ». Questions Vives, Université de Provence Aix-Marseille 1, Département des sciences de l'éducation, 2013, 31p. fihal-00849108f

Brussel Mobiliteit en GoodPlanet België, "Voetgangersbrevet, brochure voor de leerkrachten". Bijgewerkt in december 2019.

Link: https://www.goodplanet.be/docs/edu/05-mob/02_BROCHURE-NL-BDP.pdf

Webpagina van het GoodPlanet Voetgangersbrevet: <https://www.goodplanet.be/nl/Voetgangersbrevet/>



7. Website van de vzw: <https://www.vsvy.be/>

> Pierre-Jean BERTRAND – Brussel Mobiliteit

NA 30 JAAR BIJ BRUSSEL MOBILITEIT GEEFT PIERRE-JEAN BERTRAND ONS ZIJN RECEPT VOOR HET VOEREN VAN EEN DUURZAAM MOBILITEITSBELEID.

Pierre-Jean Bertrand begon in 1985 te werken voor de Brusselse overheid en werd in 1990 aangesteld bij Brussel Mobiliteit. Hij vertrekt nu na 30 jaar dienst, vijf daarvan na zijn pensioen als vrijwilliger bij Brussel Mobiliteit. Gedurende tien jaar ontwikkelde hij daar vooral een fietsbeleid, als eerste "monsieur vélo" in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en gedurende tien jaar met Gregory Moors een voetgangers- en toegankelijkheidsbeleid. Hij was een bevoorrechte getuige en speler in het mobiliteitsbeleid dat we in de jaren 2000 zagen ontstaan met de eerste mobiliteitsministers en de eerste mobiliteitschepenen. Hij geeft ons zijn recept voor zijn werk gedurende al die jaren. Met een knipooeg naar GO 10 uit het voetgangersplan, krijgen we van hem zijn GO 5!

1- ZICH DOOR ANDEREN KUNNEN LATEN INSPIREREN EN ZICH VORMEN

We worden niet als fiets- of voetgangersmanager of als mobiliteitsexpert geboren, en als jurist bezitten we bepaalde tools, maar niet alle tools. Ik bouwde het begin van een fietsbeleid uit op basis van de ervaringen in Gent, Antwerpen en vooral in Zwitserland. Een expert is gedurende meerdere dagen uit Bern naar Brussel overgevlogen. Ik heb ook veel geleerd op de Velo-city conferences, waarvan ik terugkwam met schriftjes vol ideeën. Daarom heb ik in 2009 ook graag meegewerkt aan de organisatie van de conferentie hier in Brussel.

Toen we bij de uitvoering van de IRIS 1- en 2-plannen met onze administratie met enkele moeilijkheden, vooral met de gemeenten, geconfronteerd werden, liet ik me inspireren door de Vlaamse gemeentelijke plannen. Na een opleiding te hebben gevolgd in Vlaanderen, lanceerde ik het idee van het mobiliteitsraamcontract. Dat moest de administratie in staat stellen om gemeentelijke mobiliteitsplannen met daarin de waarden van de IRIS-plannen te co-financieren. Dat betekende ook dat de gemeenten hiervoor opgeleid personeel konden krijgen. Vervolgens richtte ik me tot het Waals gewest en stelde voor om met het Transitec bureau (nu TRIDEED) een opleiding mobiliteitsadviseur (CeMa) uit de grond te stampen. In bijna 20 jaar hebben meer dan 450 mensen deze opleiding gevolgd.



> Pierre-Jean Bertrand

Voor het voetgangersbeleid moest ik opnieuw gaan zoeken naar goede voorbeelden. Ik vond ze in de voetgangersplannen van Straatsburg en Genève en in de openbare ruimte in Lyon. Ik vond die ook dankzij een vruchtbare samenwerking met de Zwitserse antropologe Sonia Lavandhino en TRIDEE. Qua toegankelijkheid hebben we binnen de dienst gebruik gemaakt van de opleiding toegankelijkheidsadviseur van ATINGO om de materie onder de knie te krijgen en efficiënter te zijn.

2- LUISTEREN NAAR DE GEBRUIKERS EN SAMEN MET HEN IETS OPBOUWEN

De verenigingen Gracq - Fietsersbond - Pro Velo hebben zowel in de fietscommissie als via de studies die aan hen werden toevertrouwd, meegewerkt aan de uitbouw van het fietsbeleid. Zij hebben in de jaren negentig door middel van veldbezoeken het gewestelijk fietsroutenetwerk vastgelegd.

De gewestelijke mobiliteitscommissie heeft gezorgd dat we het plan voor de toegankelijkheid van het MIVB-net, het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen en het parkeerbeleid voor personen met een handicap tot een goed einde hebben kunnen brengen. Deze commissie was de broedplaats voor de ontwikkeling van een betere toegankelijkheid. De Adviesraad voor Personen met een Handicap (APH) en de gemeenten werden opgeroepen zich hierbij aan te sluiten. Vandaag de dag wordt er echt rekening gehouden met toegankelijkheid binnen Brussel Mobiliteit en bij andere overheden.

De Commissie Actieve Modi brengt de adviezen van de fietscommissies en de gewestelijke mobiliteitscommissies samen in de studie van inrichtingsplannen. Het concept openbare ruimtedeling wordt zo beter aangetoond.

Trage Wegen heeft met de hulp van meer dan 100 vrijwilligers en de STAPAS-actie (die nu be walking.be.brussels is geworden) een inventaris gemaakt van alle trage wegen. Voetgangers hebben deelgenomen aan de verkennende wandelingen die het strategisch voetgangersplan ruim hebben geïnspireerd.

Naar aanleiding van een mobiliteitsenquête in 2010 waaruit bleek dat 75% van de voetgangers klachten had over de staat van de trottoirs, werd een cahier van het voetgangersvademecum gewijd aan verhardingen, werd aan het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw gevraagd om een meetstoel te ontwikkelen voor de beoordeling van de kwaliteit van voetgangersverhardingen, en zag het Handvest verhardingen voor voetgangersvoorzieningen het levenslicht.

Dit zijn slechts een paar voorbeelden, maar het verenigingsleven biedt naast ideeën belangrijke morele steun en het zorgt voor de nodige druk om vooruit te gaan zonder op zijn lauweren te blijven rusten.

3- PROJECTEN IN DE TIJD

Met gewestelijke mobiliteitsplannen, gemeentelijke mobiliteitsplannen, voetgangersplannen, fietsplannen of BYPAD-audits kan je dingen op de langere termijn zien en een reeks convergente initiatieven nemen. De GO 10 van het voetgangersplan heeft sterk de PAVE's (de Plans d'accessibilité de la voirie et de l'espace public; toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte; een stand van zaken betreffende de toegankelijkheid en het vastleggen van het voetgangersnetwerk), de STAPAS-actie (inventaris en verbetering van groene wegen) en het toegankelijkheidsplan voor het MIVB-net met onder andere de toegankelijkheid van bovengrondse haltes, gestuurd. We hebben vijf jaar aan de PAVE's gewerkt.

De toegankelijkheidsplannen hebben bijgedragen tot een meer diverse aanpak van toegankelijkheid, een herziene FIX MY STREET-tool, een club van PAVE-gebruikers, tot het aanpakken van het hindernissenprobleem op trottoirs en, samen met de juristen van BRULOCALIS, tot de redactie van een juridisch document over trottoirs en belastingen.

We moeten ook nadenken over regelgevende maatregelen om onze doelstellingen kracht bij te zetten en we mogen geen enkele gelegenheid onbenut laten om de ontwikkelde concepten in te voeren. Bij de herziening van de GSV kregen we zo de kans om alle aanbevelingen uit het cahier voetgangerstoegankelijkheid in te voeren. Erik Caelen en ik zijn al meer dan 20 jaar betrokken bij het wijzigen van verkeersregels om de code stadsvriendelijker te maken. Deze uitdaging wordt vandaag opgepakt door de directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

Het nieuwe GMP heeft een vollediger mechanisme aangezien het de voorgeschreven reglementering en permanente evaluatieregels bevat die op termijn zijn doeltreffendheid moeten verzekeren.

Je moet creatief blijven. Dat maakt het project langer sterker. Denk aan mijn voorstel in Good Move van voetgangersboulevards, inspiratie die uit Straatsburg komt. We hebben aan dit idee gewerkt tijdens twee co-creatieworkshops met gewestelijke administraties, academici en verenigingen.

Elke nieuwe tak aan de boom zorgt voor een evenwichtiger en grotere boom, maar een boom heeft, net als mentaliteitswijzigingen, tijd nodig om te groeien.

4- DE JUISTE PARTNERS KIEZEN WANT ALLEEN RED JE HET NIET

Men heeft bij een gewestelijke of gemeentelijke overheid niet altijd de nodige afstand noch de tijd om projectmatig te werken. Sinds het begin voelde ik de behoefte om met Brulocalis samen te werken voor wat betreft het parkeren, het juridisch onderzoek m.b.t. de trottoirs, de gemeentereglementen inzake de terrassen, de hindernissen op trottoirs, de ontwikkeling van een CeMa-netwerk en de studiereizen voor die CeMa's. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid heeft meegewerkt aan de organisatie van de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid, aan het fietsvademecum en aan de organisatie in meer dan 15 gemeenten van de zone 30-masterplannen om er de voorzieningen te harmoniseren. Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw heeft cahiers geschreven voor het fiets- en het voetgangersvademecum, de nieuwe referentie inzake toegankelijkheid, en heeft het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen geschreven. Het is dankzij deze opdrachten dat er ook bij het Opzoekingscentrum meer aandacht is voor actieve modi en hun inrichtingen.

Door samen te werken met studenten en stagiairs kunnen we de concepten bijwerken en ze opnieuw meer kracht geven, omdat we bij deze gelegenheid snel zien wat niet duidelijk is. Het concept en het bestek van de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte zijn ontwikkeld door een

stagiair uit Rijsel en de voetgangerskaart door een stagiair uit Montpellier. De seminars over het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen werden ook door een stagiair geregeld.

5- ZORGEN VOOR EEN GOED BEGRIP EN ZORGEN DAT HET BELEID JUIST GEPERCIPIEERD WORDT

Het beste is ter plaatse naar de verenigingen en de gemeenten gaan. Voor de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte hebben we meer dan 57 bijeenkomsten gehouden in de 19 gemeenten, waarbij we de WALKPAD-vergaderingen niet meerekenen. We hebben samen met het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw met alle gemeenten een ontmoeting gehad waarbij we uitgebreid het Handvest van de verhandingen voor voetgangersvoorzieningen hebben gepresenteerd. De studiereizen met de CeMa's of mandatarissen waren de momenten bij uitstek voor vruchtbare uitwisselingen. Dankzij de participatie van de gemeenten in VELO-CITY of WALKPAD kunnen we eenzelfde cultuur delen en het wederzijds begrip verbeteren. Tijdens de tientallen mobiliteitscolloquia die ik sinds 1992 heb georganiseerd en daarna de fiets- en voetgangerscolloquia - toegankelijkheid, die de directie heeft georganiseerd, kon iedereen met elkaar hun studie- of onderzoeksresultaten delen. De co-constructie met de gemeenten en inwoners van het voetgangersnetwerk in de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte, en de co-constructie als onderdeel van Good Move, luiden een nieuwe fase in, waar ik heel blij mee ben.

TOT SLOT: WAAR BEN JE BIJ JE VERTREK HET MEEST TEVREDEN OVER EN WAT BETREUR JE HET MEEST?

Ik ben vooral blij dat er voor de eerste keer eindelijk een structurend voetgangersnetwerk is in Good Move en dat Stad 30 wordt ingevoerd (ik heb nog de overgang van Stad 60 naar Stad 50 mee begeleid!). Waar ik ook blij mee ben, is met de oprichting van een WALK.BRUSSELS voetgangersplatform, mede opgericht door Trage Wegen en Tous à pied, die ik met mijn advies hoop te helpen. Wat ik betreurt is de voortdurende ellendige situatie voor voetgangers op nog heel wat plaatsen, zoals langs de Havenlaan, wat veel mensen nogal onverschillig laat. En ook nog de moeilijkheid om de wegbeheerders te laten begrijpen dat wanneer je een halte toegankelijk maakt, je ook hetzelfde moet doen met de kruispunten voor en na die halte, want je moet eerst het trottoir op voordat je de halte kan gebruiken!

Heel erg bedankt, Pierre-Jean om je herinneringen op te halen. We hopen dat iedereen in je GO 5 zijn of haar gading kan vinden.

WIE CONTACTEREN OP DE DIENST PLANIFICATIE?

Wie contacteren op de dienst Planificatie?

De dienst Planificatie (de vroegere directie Strategie) van Brussel Mobiliteit heeft zich onlangs gereorganiseerd om zijn activiteiten en de uitvoering van het Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move kracht bij te zetten en te optimaliseren. Twee nieuwe directies zagen het levenslicht: de directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit en de directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

- De directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit is opgericht om nieuwe activiteiten te ontwikkelen (meerjarige programmering en monitoring van acties per actor en thema, mobiliteitsobservatorium, toezicht over de openbare operatoren en ontwikkeling en omkadering van de diensten zoals de MaaS-projecten of het rekeningrijden). De organisatie van de CeMa-opleidingen, evenals Good Move-colloquia, fora en ontbijtbijeenkomsten, worden door deze directie overgenomen.

Direction Autorité organisatrice de la Mobilité / Directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit	
Barette Philippe	
Stratégie et Programmation / Strategie en Programmering (STRAPRO)	Tutelle et Services de Mobilité (TSM) / Voogdij en Mobiliteitsdiensten (VMD)
Monneaux Annabel	Thys Marianne

- De vroegere cel Verkeersveiligheid, en de activiteiten op het vlak van toolontwikkeling, mobiliteitsstudies (bijvoorbeeld de mazen) en het verstrekken van expertise en financiële steun bij de uitvoering van acties door gemeenten, projectontwerpers ruimtelijke ordening en de genererende verplaatsingspolen (scholen en bedrijven) worden verzameld en geconsolideerd in de directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid.

Direction Mobilité et Sécurité routière / Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid		
De Mesmaeker Kristof		
Etudes de mobilité et Partenariat avec les communes (EMPC) / Mobiliteitsstudies en Partnerschap met de Gemeenten (MSPG)	Sécurité routière (SR) / Verkeersveiligheid (VV)	Mobility Management et Sensibilisation (MMS) / Mobility Management en Sensibilisering (MMS)
Nguyen Thao	Janssens Isabelle	Heine Christine

Deze nieuwe organisatie laat toe de samenwerkingen tussen de verschillende spelers in het mobiliteitsbeleid te versterken door op het niveau van elk team de geïntegreerde aanpak van het Good Move-plan te hanteren in plaats van naast elkaar te werken via een modale of thematische aanpak.

De verschillende activiteiten van de dienst Planificatie worden uiteengezet in een volgende Mobiliteitsgids.

> Ertan DZHAMBASZ - Onderzoeker - Opzoekingscentrum voor de wegenbouw

CONTRASTERENDE PALEN EN PAALTJES TELLEN MEE IN DE BRUSSELSE PUBLIEKE RUIMTE

Dankzij contrasterend straatmeubilair kan men hindernissen op de openbare weg waarnemen. Een weldoordacht contrastbeheer is als dusdanig voor alle gebruikers en in het bijzonder voor slechtzienden een kwestie van veiligheid. Maar in tegenstelling tot veel andere Europese landen en steden bestaan er in Brussel inzake contrast geen normen. Op vraag van Brussel Mobiliteit heeft het Opzoekingscentrum voor wegenbouw in 2020 een studie uitgevoerd. Bedoeling was om te komen tot de nodige plaatsingscriteria en -voorwaarden voor met de omgeving contrasterende palen en paaltjes. Dat onderzoek heeft gezorgd voor de nodige gesprekstof bij de besprekingen rond de herziening van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Een openbare ruimte wordt gezegd toegankelijk te zijn als ze op zo'n manier is ingericht dat ze door iedereen kan worden gebruikt. Een succesvolle inrichting vertrekt van de gebruikersbehoeften en zorgt voor een veilige toegankelijkheid.

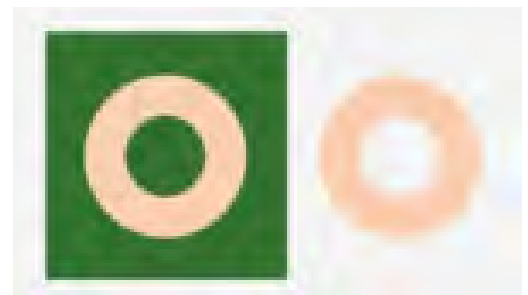
Idealiter plaatst men straatmeubilair niet op een wandelroute. Maar onvermijdelijk belandt een bepaald soort van meubilair, zoals palen, bolders, bovenleidingen, straatlantaarns, wegwijzers, etc. op het trottoir of het wandelpad. Blinden en slechtzienden verplaatsen zich vooral te voet. Wanneer ze de hindernissen op hun weg niet kunnen zien, kunnen ze in moeilijkheden of zelfs in gevaar gebracht worden. Ze kunnen vallen en riskeren bijgevolg letsels. Dankzij het visuele contrast kunnen slechtziende mensen, die enkel nog een beperkt deel van hun zicht kunnen gebruiken, zien of de weg bezaaid ligt met hindernissen of niet.

HET CONTRAST

Contrast wordt gedefinieerd als een intrinsieke eigenschap van een beeld. Die eigenschap drukt het verschil tussen de lichte en donkere delen van het beeld uit. Het contrast drukt het verschil in helderheid of luminantie uit tussen het onderwerp en zijn omgeving of achtergrond. Luminantie (l) is de lichtsterkte per oppervlakte-eenheid (de hoeveelheid gereflecteerd licht) en is de enige fotometrische maat die het oog kan waarnemen. De meeteenheid is de candela per vierkante meter (cd/m²). Die wordt met een luminantiemeter gemeten.

Concreet: de beige cirkel is beter waarneembaar wanneer hij tegen de groene achtergrond staat dan wanneer hij tegen de grijze staat. Dat komt door het grotere contrast tussen groen en beige.

De twee wiskundige formules in de kader stellen ons elk in staat om de contrastwaarde van een



Ablbeelding 1: het contrast en de waarneming van het voorwerp

object/oppervlak te berekenen ten opzichte van de omgeving. Ter informatie, er bestaat een direct verband tussen de twee, zoals we in afbeelding 3 kunnen zien. Een contrast van 0,3 met de formule van Michelson komt overeen met een contrast van 0,5 bij Weber.

Omzetting van de twee contrasten			
Michelson	0,3	0,6	0,7
Weber	0,5	0,75	0,85

Ablbeelding 3: Omzetting van de contrasten van Michelson en Weber

Wiskundig gezien wordt het contrast (C_w) van luminantie voornamelijk uitgedrukt m.b.v. twee formules :

$$C_w = \frac{L_{zone} - L_{fond}}{L_{fond}}$$

1- De eerste is de formule van Weber :

waarbij L_{zone} en L_{fond} staan voor respectievelijk de gemiddelde luminantie van het object en de gemiddelde luminantie van de achtergrond waartegen het object staat. Dankzij deze formule kan men lokaal een contrast bepalen dat overeenkomt met de waarneming van een voorwerp in functie van wat het object omringt. De waarneming is des te sneller wanneer de verschillen in luminantie tussen het object en de omgeving meer uitgesproken zijn. Dit is beter voor een positief contrast (lichte achtergrond / donker object) dan voor een negatief (donkere achtergrond / licht object).



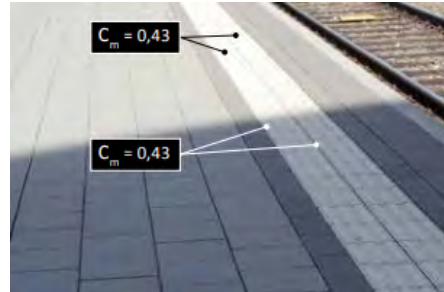
Afbeelding 2: Positief en negatief contrast

2- De tweede is de formule van Michelson :

$$C_m = \frac{L_{sc} - L_{sf}}{L_{sc} + L_{sf}}$$

waarbij L_{sc} en L_{sf} respectievelijk verwijzen naar de luminantie van het lichtste en het donkerste oppervlak. De contrastwaarde ligt altijd tussen 0 en 1 (0 - geen contrast en 1 - sterk contrast). Deze methode is efficiënt om bijvoorbeeld op een object het contrast tussen twee oppervlakken van verschillende kleuren te berekenen. Men kan de methode evenzeer gebruiken om het contrast tussen een object en zijn omgeving te bepalen.

HET BELANG VAN DE WEERKAATSING

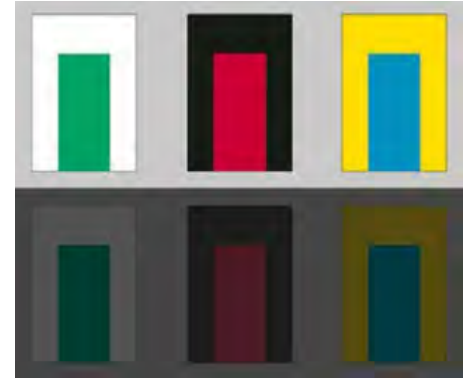


Afbeelding 4: Contrast in de schaduw en in de zon

De contrastwaarde is onafhankelijk van het licht waaraan het object wordt blootgesteld en blijft onveranderlijk. We kunnen zien dat het contrast in de schaduw of in de volle zon hetzelfde is (0,43) (let op: de luminantie varieert, maar de luminantieverhouding, d.w.z. het contrast, blijft identiek). De contrastwaarde is dus onafhankelijk van externe omstandigheden, waardoor deze methode betrouwbaar en reproduceerbaar is.

De waarneming van het contrast hangt echter af van het verlichtingsniveau. De 3 objecten op de volgende afbeelding hebben allemaal hetzelfde contrast bij weinig of veel licht (contrastwaarde = 0.6). Maar bij een beperkte helderheid wordt het zwart-rode contrast door het oog verkeerd waargenomen. Dit is te wijten aan het feit dat rood en zwart weinig licht weerkaatsen. Deze kleuren hebben weinig gereflecteerd licht.

Bijgevolg volstaat het contrast hier niet om de waarneming van een object te garanderen. Er moet ook rekening worden gehouden met de minimale weerkaatsing (50%) van het meest belichte oppervlak.



Afbeelding 5: waarneming van kleuren bij zwak of helder licht

Enkele reflectiewaarden: Rood 12%; Puur wit 84%; Geel 71%; Zwart 5%.

HOE KAN JE HET CONTRAST TUSSEN TWEE KLEUREN METEN?

Deze tabel komt uit het Cahier Voetgangerstoegankelijkheid (Cahier 4 van het Voetgangersvademecum Brussels Hoofdstedelijk Gewest), en geeft het procentuele contrastniveau tussen twee kleuren weer. Deze methode zorgt voor een snelle visuele beoordeling. In het

%	Beige	Blanc	Gris	Noir	Brun	Rose	Violet	Vert	Orange	Bleu	Jaune	Rouge
Rouge	78	84	38	36	7	57	28	24	92	13	82	
Jaune	34	16	73	89	80	38	75	76	52	79		
Bleu	75	82	31	47	7	80	17	13	38			
Orange	44	60	44	76	59	13	47	50				
Vert	72	80	14	53	18	49	6					
Violet	70	79	5	56	22	40						
Rose	53	65	33	73	53							
Brun	77	84	26	43								
Noir	87	91	58									
Gris	69	78										
Blanc	28											
Beige												

toegankelijkheidscahier staat dat het ene element in contrast staat met het andere als de waarde groter is dan of gelijk is aan 70%. De contrastpercentages in deze tabel zijn berekend met de formule van Weber.

Dankzij de mogelijkheid om het contrast te

men het kleurengamma sterk uitbreiden. Door deze methode kan men meer kleuren beoordelen dan enkel de basiskleuren zoals in de vorige tabel. Het te volgen principe bij het berekenen van het contrast tussen twee kleuren wordt beschreven in de kader.

INTERNATIONALE REGELGEVING

In sommige landen, zoals in Frankrijk of in Zwitserland, bestaat er reglementering over het contrast van straatmeubilair. In deze landen moeten alle herinrichtingen bepaalde normen volgen waaraan het contrast van straatmeubilair, voornamelijk van palen en paaltjes, moet voldoen. Terwijl in andere landen, zoals in België, contrast enkel als goede praktijk wordt bekeken maar waar er geen specifieke norm/wetgeving voor bestaat.

In Frankrijk bijvoorbeeld staat in een toegankelijkheidsdecreet dat de bolders en palen en ander straatmeubilair moeten contrasteren met de drager of de achtergrond. Het contrasterend gedeelte moet minstens 10 cm hoog zijn en 1/3 van de breedte innemen, en moet op 1,20 m à 1,40 m van de grond of helemaal bovenaan, wanneer het voorwerpen betreft kleiner dan 1 m., aangebracht worden. De waarde van het te respecteren minimumcontrast is 0,7 (in positief contrast) berekend met de Weber-formule.

In Zwitserland definieert een regel het contrast als volgt: voor de aanduiding van hindernissen met een minimale reflectiewaarde van 50% voor het helderste oppervlak moet de waarde groter zijn dan 0,6 volgens de formule van Michelson om te garanderen dat men, zelfs bij weinig licht, contrasten kan waarnemen. Bovendien moeten onvermijdbare hindernissen worden gemarkeerd met lichte verf en met donkere, van 20 cm breed, op 1,40 m à 1,60 m van de grond.

KLEUREN KUNNEN VERANDEREN NAARGELANG DE WEERSOMSTANDIGHEDEN...




Zo heeft een donkergroen paaltje in Brussel (zie afbeelding 8) een positief contrast omdat het op een lichtgrijze voetpadbekleding staat. De RAL-code is 6005, dus de eerder berekende waarde van de relatieve helderheid (Y) is 0,19. Met dezelfde berekening is de relatieve helderheidswaarde voor de lichtgrijze voetpadbekleding met RAL 7035 0,78. Wanneer men de formule van Michelson nu bijvoorbeeld toepast, krijgt men een contrast van 0,6 (60%), wat overeenkomt met een contrast van 0,75 bij Weber.

De kleuren van de voetpadbekleding en het paaltje, en dus ook het contrast tussen die twee, kunnen echter variëren naargelang de weersomstandigheden. Wanneer het regent wordt

HOE MEET JE HET CONTRAST TUSSEN TWEE KLEUREN?

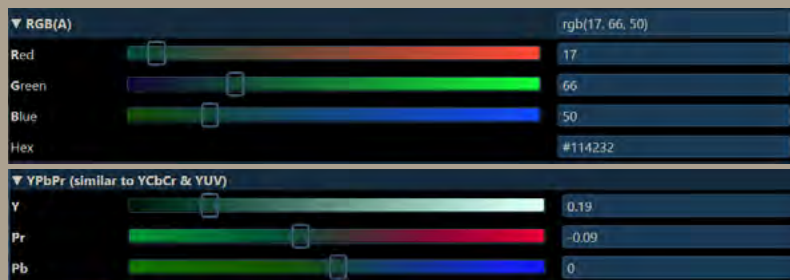
De eerste stap is te achterhalen welke RAL-kleurcode overeenkomt met de kleurschakeringen en de RGB-code te vinden die bij deze code hoort. Deze informatie kan men gemakkelijk vinden via websites zoals: <https://www.ralkleuren.com>

Bijvoorbeeld, dit is de RGB-code voor donkergroen (RAL 6005) :

Code RGB		
Rood	17 (7%)	
Groen	66 (26%)	
Blauw	50 (20%)	

Afbeelding 6: RGB-code van RAL 6005

Tweede stap is de waarde van de relatieve helderheid (Y) te achterhalen die betrekking heeft op die kleur. Je kan deze waarde achterhalen via deze site: <http://colorizer.org/>



Afbeelding 7 : helderheid van de kleuren

De Y is voor donkergroen met RAL 6005 dus 0,19.

Door luminantie (l) te vervangen door de waarde van relatieve helderheid (Y) in eerdere formules, kan men zonder luminantiemeter een theoretisch contrast berekenen.

Bijvoorbeeld, de Michelson-formule kan dan als volgt worden uitgedrukt :

$$C_m = \frac{Y_{sc} - Y_{sf}}{Y_{sc} + Y_{sf}}$$

waarbij Y_{sc} et Y_{sf} staan voor respectievelijk de luminantiewaarden van de meest heldere oppervlakte en van de meest donkere oppervlakte.

de lichtgrijze voetpadbekleding bijvoorbeeld veel donkerder. In dat geval, wanneer het contrast voor een donkergrijze voetpadbekleding met RAL 7021



Afbeelding 9: standaardpaaltje

(Y-0.24) wordt berekend, is de verkregen waarde 0,11 (Michelson-waarde), wat duidelijk onvoldoende is. Dit onderstreept duidelijk het belang om, wil men een duurzaam contrast bekomen, het object met zichzelf te laten contrasteren, ongeacht externe factoren. Het Gewest lost dit op door gele reflecterende strips op zijn paaltjes aan te brengen. De paaltjes gaan hierdoor contrasteren. Maar deze strips kunnen na verloop van tijd loskomen, en moeten dus regelmatig eens gecheckt worden.

In dit tweede voorbeeld is het bovenste gedeelte



Afbeelding 10: paaltje in de Woestelaan in Jette

van het paaltje wit geschilderd, wat contrasteert met het donkergroen onderste gedeelte. Omdat het object met zichzelf contrasteert, kan het ondanks het veelkleurig weg- en voetpadoppervlak, makkelijk waargenomen worden. Wanneer de gebruiker aan de kant van het trottoir zich naar het zebrapad begeeft, contrasteert de donkergroene paal niet voldoende met het asfalt op de weg. Het paaltje met zichzelf laten contrasteren is hier in dit geval dus essentieel. Bovendien biedt verf een duurzamere oplossing dan plakstrips. Deze oplossing implementeren is wel moeilijker in vergelijking met het gebruik van contrasterende strips voor reeds geïnstalleerd meubilair.



BESLUIT

De beste manier om een duurzaam contrast te hebben is het object met zichzelf te laten contrasteren. Men vermijdt daarmee de beïnvloeding door externe factoren. Dat kan aan de hand van een kleefbare strip of met een andere kleur verf. Contrasterende kleefstrips kunnen een oplossing zijn voor al aanwezig straatmeubilair dat niet aan de contrastnormen voldoet. Bij nieuw meubilair vraag je de leverancier het best naar een uitrusting die uit twee materialen of in twee kleuren gemaakt is. Uit contacten met verschillende leveranciers blijkt echter dat bij de wegbeheerders contrast niet vaak een item is bij hun bestellingen.

De contrasterende oppervlakte van het object heeft ook een grote invloed op de waarneming. Men moet een optimale oppervlakte hebben opdat slechtzienden het object makkelijk zouden kunnen waarnemen. Op kleine paaltjes en bolders moet het contrasterend oppervlak zo hoog mogelijk aangebracht zijn. Voor palen (of straatlantaarns) groter dan 1.60m raden wij aan om het contrasterende oppervlak aan te brengen op een hoogte tussen 1.20m en 1.60m en met een minimale hoogte van 10cm.

Tot slot moet worden opgemerkt dat dit onderzoek gezorgd heeft voor de nodige gesprekstof bij de besprekingen rond de herziening van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

Het Opzoekingscentrum voor wegenbouw staat te uwer beschikking en helpt u bij de beoordeling of uw straatmeubilair voldoende contrasteert of niet.

> Meer info

Ertan Dzhambaz - e.dzhambaz@brcc.be

> Sophie VAN DEN BERGHE - Mobiliteitsadviseur - Brulocalis

SUCCESSVOLLE OPROEP TOT DUURZAME MOBILITEITSPROJECTEN 2020

Brussel Mobiliteit en Brulocalis kregen begin september de laatste dossiers binnen naar aanleiding van hun oproep tot duurzame mobiliteitsprojecten. De gemeenten kregen ondanks de uitzonderlijke omstandigheden van dit jaar opnieuw de gelegenheid om met gewestelijke subsidies kwalitatieve projecten uit te werken. 17 gemeenten hebben projecten ingediend voor in totaal zo'n 700.000 euro (470.000 euro in 2019). Daarbij 4 innovatieve projecten, 12 bakfietsprojecten, 2 Livings, 22 fietspromotie- en mobiliteitsdorpenprojecten en 26 schoolmobiliteitsprojecten (schoolstraten en begeleide rijen).

EVOLUTIE VAN DE PROJECTOPROEP

Zoals elk jaar evolueert de projectoproep. We proberen om zo goed mogelijk in te spelen op wat onze gemeenten nodig hebben. In 2019 werd de oproep geopend voor bakfietsprojecten en kregen gemeenten ook meer flexibiliteit bij het uitbesteden van hun budget. In plaats van een plafond per project kwam er een plafond voor een geheel van projecten. Die projecten werden onder het luik "de stad beleven" verzameld. Hierdoor konden de gemeenten hun budget vrij uitbesteden naargelang hun prioriteiten.

In 2020 is, op vraag van de gemeenten, ook de mogelijkheid gegeven om het begeleidend personeel bij de schoolstraten te financieren. Voorheen kwam enkel de nodige infrastructuur voor een schoolstraat in aanmerking. Alle projecten op het gebied van schoolmobiliteit (begeleide rijen en inrichting van een schoolstraat) zijn verzameld onder een luik dat gemeenten ook meer flexibiliteit geeft om het geld over de verschillende projecten te verdelen.

Tot slot hebben we in 2020 met de invoering van innovatieve projecten een volgende stap gezet in ons streven om met extra mogelijkheden nog beter in te spelen op de specifieke noden van de gemeenten. Deze innovatieve projecten zijn voor hen de gelegenheid creatief voor de dag te komen om een duurzamere mobiliteit te stimuleren en om de doelstellingen van het Good Move-plan te bereiken.

Deze extra stap naar meer flexibiliteit hebben de gemeenten weten te waarderen. We hebben dit jaar bijna anderhalf keer meer subsidies moeten uitkeren dan in 2019, getuige van een succesvolle oproep !

ENTHOUSIASME VOOR BAKFIETSPROJECTENS

Elf gemeenten, waarvan twee OCMW's¹, hebben een subsidie aangevraagd voor een bakfietsproject. In totaal werden 12 projecten goedgekeurd. Voor dit soort projecten alleen werd 161.660 euro uitgekeerd,

ofwel gemiddeld 13.471 euro per project. De subsidieaanvragen hadden voornamelijk betrekking op de aanschaf van één of meerdere bakfietsen (het grootste deel van het budget), maar ook op uitrusting, verzekeringen en onderhoud. Een klein deel van het geld werd ook besteed aan gebruikersopleidingen en informatiesessies. Meerdere gemeenten hebben de doorlooptijd van de administratieve procedure onderschat (bestek, bestelling,...). Een ander aandachtspunt heeft met de gebruikers te maken. Het is belangrijk om eerst te weten wie zo'n fiets zal gebruiken: het is niet zinvol te investeren in een bakfiets die niet of weinig wordt gebruikt! Brussel Mobiliteit lanceert dit jaar in samenwerking met Urbike ook het Cairgo Bike project (zie hierover het artikel in de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid nr.58). Het project wil het bakfietsgebruik in het Brussels gewest aanmoedigen en methodologische ondersteuning geven bij de uitvoering van zo'n project. Het Cairgo Bike-project is volledig complementair met de oproep tot bakfietsprojecten.

Gemeentelijke bakfietsprojecten worden niet altijd door de mobiliteitsdienst opgezet. Afhankelijk van het type project is de projectbeheerder soms de coördinator voedselhulp, de coördinator Agenda 21 of duurzame ontwikkeling. Alle diensten kunnen bij deze projecten betrokken worden (openbare werken, beplantingen, reinheid, bibliotheken, hulpcentrum, OCMW's, onderwijs,...). De gebruikers zijn de schoolconciërges, lokale verenigingen of burgers.

Hiernaast, op de volgende pagina, een voorbeeld van een project van het OCMW van Sint-Agatha-Berchem. De bakfiets is hier een element in een globaal project rond duurzame ontwikkeling.

NIEUW IN 2020: INNOVATIEVE PROJECTEN

De projectoproep van dit jaar gaf gemeenten de mogelijkheid om innovatieve projecten in te dienen. Vier gemeenten hebben dat gedaan.

1. Anderlecht, Evere, Ganshoren (OCMW), Jette (2 projecten), Oudergem, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem (OCMW), Sint-Gillis, Sint-Jans-Molenbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Ukkel.



Het OCMW van Sint-Agatha-Berchem levert maaltijden aan huis. Per maand krijgen 60 Berchemse gezinnen, met een gemiddelde van 35 mensen per dag, hun middagmaaltijd thuis bezorgd.

De dienst wordt momenteel uitbesteed. De vzw CSD maakt en levert de maaltijden aan de Berchemnaren en gebruikt daarvoor verschillende bestelwagens uit Sint-Gillis. Zoals het nu loopt, kan het project nefast lijken voor de luchtkwaliteit in het Gewest en in de gemeente. Ook wil het OCMW een gezonder en duurzamer voedingsaanbod. De OCMW-raad heeft de administratie dus gevraagd om nieuwe pistes te onderzoeken die meer in de lijn van de klimatologische context en het streven naar duurzame voeding liggen. De gemeente heeft daarom gereageerd op twee projectoproepen. Een eerste voor de interne productie van een duurzaam voedingsaanbod en een tweede, van Brussel Mobiliteit, om subsidies te krijgen voor een begeleiding door Urbike voor de levering van maaltijden per bakfiets. Het project streeft vier dingen na :

1. Ten eerste wil het OCMW levermaaltijden klaarmaken met het label Good Food. Zoals bekend hebben de kantine van het OCMW-woonzorgcentrum en het gemeenschapsrestaurant 'Mimosas' binnen het OCMW-woonzorgcentrum al het Good Food-label (2 vorken). Het doel is om op wekdagen zogenaamde Good Food-middagmaaltijden te kunnen bezorgen. Op vrijdag kunnen ook koude maaltijden worden geleverd voor het weekend.
2. Ten tweede wil men deze middagmaaltijden met een elektrische bakfiets bij de Berchemnaren thuis leveren. Zo wint men op de CO₂-uitstoot, want de maaltijden worden momenteel dus met bestelwagens bezorgd.
3. Ten derde is er de sociaal-professionele inschakeling: men wil "artikel 60's" de maaltijden laten klaarmaken en leveren. Dit project voor duurzame ontwikkeling is dus gericht op eco-solidariteit.
4. Tot slot wil men alle gemeentelijke actoren bewustmaken van de koolstofvrije dimensie. Elke middag zullen er verschillende elektrische bakfietsen door de gemeente rijden. Dit is een leuke promo/sensibilisering om te laten zien dat men niet alleen met bestelwagens of andere vrachtwagens moet leveren, maar dat er ook andere manieren bestaan. Dat sluit ook aan op de voorbeeldfunctie van de overheid.

Het project heeft als gevolg van de gezondheids crisis wat vertraging opgelopen. De twee koeriers, twee mensen met een leefloon, werden al geselecteerd en krijgen momenteel van Urbike hun opleiding. Zij zullen worden aangesteld onder het artikel 60-statuut. De maaltijdleveringen starten op 21 december eerst met een testfase (10 klanten) om daarna geleidelijk toe te nemen.

De gemeente **Sint-Lambrechts-Woluwe** start in het kader van haar Schoolverplaatsingenplan met een project waarbij de scholen opgeknapt fietsen te hunner beschikking krijgen. Deze kinderfietsen zijn bedoeld voor schooluitstappen. Kinderen die thuis geen fiets hebben, kunnen zo meedoen met de fietsrijen. Ze leren ook een alternatief verplaatsingsmiddel kennen. Het project draagt ook bij aan de circulaire economie. Afdankte fietsen worden opgeknapt, onderhouden en op kindermaat aangepast.

De gemeente **Schaarbeek** heeft in het kader van de Week van de Mobiliteit op 19 september haar recreatief en educatief evenement Schaarbeek Mobility Game georganiseerd. Het project wilde de manier veranderen waarop de inwoners van Schaarbeek zich verplaatsen door te experimenteren met verschillende mobiliteitsvormen. De deelnemers werden in groepen van 4 verdeeld. Ze testten onder begeleiding een maximum aan vervoersmiddelen uit en maakten kennis met de verschillende elektronische vervoersabonnementen.

De gemeente **Jette** heeft een project ingediend om de toe-eigening van een nieuwe mobiliteit bij inwoners van wie de wegen worden heraangelegd, te faciliteren. Het project koppelt de verandering van mobiliteitsgewoonten (gedeelde mobiliteit, fietsen,

ingericht. Het doel is om ter ondersteuning van mobiliteitsprojecten nieuwe gebruiksvormen qua bewegwijzering uit te testen. Het project omvat een artistieke en sociale dimensie. De jongeren uit de buurt worden erbij betrokken. Het project is gekoppeld aan het Livingproject dat nieuwe erven wil consolideren.

Deze projecten zullen worden geëvalueerd. Mochten ze een succes blijken, dan kunnen andere gemeenten er zich door laten inspireren.

EN VOOR 2021...

De projectoproep tot duurzame mobiliteit evolueert ook in 2021! Het budget voor het luik De stad beleven stijgt verder van 35.000 naar 50.000 euro per gemeente. De Mobiliteitsdorpen die traditioneel op Autoloze zondag worden georganiseerd, worden niet langer ondersteund. Dit weerhoudt de gemeenten er natuurlijk niet van om ze te organiseren, maar we zien dat deze dag al goed ingeburgerd is in de Brusselse gewoonten en op zichzelf staat.

Aan de andere kant kan de Week van de Mobiliteit wel een duwtje gebruiken. Ons anders gaan verplaatsen (om naar school, naar het werk, enz. te gaan) heeft een grotere en blijvende impact op mobiliteit. Daarom zijn de Mobiliteitsdorpen vervangen door "Acties tijdens de WMOB"-projecten om een echte "modal shift" aan te moedigen.

Living-projecten krijgen in de nieuwe oproep een andere naam en vallen voortaan onder de projecten voor "de toe-eigening van de openbare ruimte". Gemeenten die eerst een bepaalde herinrichting willen uittesten alvorens die definitief te maken, worden ondersteund. Daarnaast is het voortaan ook mogelijk om een ruimte bestemd voor de auto tijdelijk een andere invulling te geven. Bijvoorbeeld tijdens de zomer of in de maanden juli en augustus.

BEGIN MAAR TE BRAINSTORMEN !

De nieuwe oproep voor duurzame mobiliteitsprojecten 2021 is sinds 19 november beschikbaar. Alle informatie is te vinden op de website van Brulocalis onder "Subsidies". De deadlines voor de indiening van projecten zijn telkens de eerste maandag van de maand, van januari t/m juli. Grijp uw kans !

> Meer info

[Gewestelijke ondersteuning voor de gemeentelijke mobiliteits- en verkeersveiligheidsacties 2021 \(Hoofdstuk 3: Uitvoering van projecten rond duurzame mobiliteit\).](#)

1030 MOBILITY CHAMPIONS

INSCHRIJVEN VOUS
www.1030.be/mobilitychampions

GRAND JEU URBAIN GRATUIT 19/09/20

© Schaarbeek gemeentelijke administratie

> Mobility game: een innovatief project van de gemeente Schaarbeek

openbaar vervoer,...) aan de geplande heraanleg van straten. Inwoners kunnen nieuwe vormen van mobiliteit gratis of tegen een beperkte prijs gedurende ten minste één maand uittesten en worden daarbij begeleid door een externe partner. De werf dient in dit geval als hefboom voor een gewoonteverandering.

Tot slot is de gemeente **Anderlecht** bezig met een burgerbewegwijzeringsproject. Samen met de inwoners wordt een nieuwe ontmoetingsruimte

> **Mathias DE MEYER - Attaché - Brussel Mobiliteit**

BRUSSEL MOBILITEIT START MET OPLEIDING TOEGANKELIJKHEIDSADVISEUR OPENBARE RUIMTE

Het Gewest voert een beleid ten voordele van mensen met een beperkte mobiliteit. In dat opzicht start Brussel Mobiliteit met een jaarlijkse opleiding toegankelijkheidsadviseur openbare ruimte. De zesdaagse opleiding moet Brusselse weginrichters en -beheerders helpen de behoeften van mensen met een beperkte mobiliteit beter te begrijpen, meer te weten te komen over de toegankelijkheidsnormen en -referenties voor de openbare ruimte en moet hen helpen een voor iedereen toegankelijke omgeving te realiseren.

Conform het Internationaal Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap en de Handistreamingsordonnantie (van 23 december 2016) heeft Brussel Mobiliteit een brede waaier aan maatregelen genomen voor een betere toegankelijkheid van de stad voor personen met beperkte mobiliteit. We denken hierbij aan de twee structurerende "projecten": de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) aan de ene kant, en, aan de andere kant, het Strategisch Plan voor de toegankelijkheid van het MIVB-net.

HET TOEGANKELIJKHEIDSPAN VOOR DE WEG EN DE OPENBARE RUIMTE (PAVE).

Het plan werd in 2014 opgestart. Eerst is er een volledige inventaris gemaakt van de toegankelijkheid van alle gewestelijke en gemeentelijke trottoirs. Dit werk heeft bijna vijf jaar geduurd en bracht 163.400 toegankelijkheidsproblemen in kaart. Op basis van deze audit verleent Brussel Mobiliteit jaarlijks subsidies aan gemeenten om hen te ondersteunen bij hun inspanningen om de openbare ruimte toegankelijk te maken. Vanuit hetzelfde perspectief heeft Brussel Mobiliteit onlangs in samenwerking met het Onderzoekcentrum voor Wegonderzoek een Handvest verhardingen voor voetgangersvoorzieningen opgesteld. Het Handvest beschrijft de noodzakelijke voorwaarden voor de uitvoering van gebruikskwalitatieve en toegankelijke verhardingen bij de aanleg van nieuwe voetgangersvoorzieningen (zie nr. 57 van de Mobiliteitsgids). De regering heeft het Handvest op 28 november 2019 goedgekeurd en vraagt alle wegbeheerders het toe te passen.

STRATEGISCH PLAN VOOR DE TOEGANKELIJKHEID VAN HET MIVB-NET.

Het plan werd bij de beheersovereenkomst gevoegd die op 1 januari 2019 in werking is getreden. Het bevat een samenhangend pakket van maatregelen die de MIVB en het Gewest de komende tien jaar moeten uitvoeren. In dit verband is voorzien dat de MIVB jaarlijks ongeveer 60 bovengrondse haltes toegankelijk zal maken. Tegelijkertijd heeft het Gewest zich ertoe verbonden de toegankelijkheidsproblemen in de buurt van deze haltes aan te pakken, waaronder de kruispunten voor en na deze haltes.

Het engagement van het Gewest voor meer en een betere toegankelijkheid werd onlangs nog





eens duidelijk in het Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. Het plan benadrukt de noodzaak om de openbare ruimte en het openbaar vervoer in Brussel toegankelijk te maken voor personen met een beperkte mobiliteit. Het bevat een toegankelijkheidsprogramma voor de openbare ruimte (zie actiefiche B.1, p.163) en het strategisch toegankelijkheidsplan van de MIVB (zie actiefiche C.5,p. 191). Bovendien bepaalt het verordenend luik in het Good Move-plan aan welke gebruikskwaliteit de voetpadbekledingen bij elke nieuwe inrichting moeten beantwoorden (cfr. Voorschrift 25, p.261).

EEN OPLEIDING OP MAAT VAN BRUSSEL

Willen we onze doelstellingen bereiken, dan moet al wie bij de inrichting van de openbare ruimte betrokken is, gesensibiliseerd en opgeleid worden. Men improviseert niet met toegankelijkheid en men lost het probleem niet op wanneer het zich stelt. Dat is niet doeltreffend. Men moet weten wat de behoeften zijn van mensen met verschillende vormen van handicap en men moet een specifieke technische expertise en kennis hebben van het regelgevend kader inzake toegankelijkheid. Daarom heeft Brussel Mobiliteit een overeenkomst gesloten met studiebureau Atingo. Atingo is de partner van het Gewest die zich al enkele jaren specialiseert in de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Brussel Mobiliteit en Atingo hebben een opleidingsprogramma uitgewerkt. Het programma houdt rekening met de specificiteit van Brussel. Het bestaat uit drie blokken :

- Ten eerste, een situering met getuigenissen van personen met verschillende handicaps (motorische, visuele, auditieve, verstandelijke, enz.). Bedoeling is dat de deelnemers de specifieke moeilijkheden en behoeften van elk type handicap volledig begrijpen.

- Vervolgens een meer theoretisch blok. De deelnemers krijgen een overzicht van het algemeen regelgevend kader inzake handicap, en een overzicht van de specifieke Brusselse "toegankelijkheidstools": de GSV, het Cahier Voetgangerstoegankelijkheid, de PAVE-database (voorstelling door studiebureau Ascaudit, de ontwikkelaar van de database), het nieuwe Handvest verhardingen voor voetgangersvoorzieningen (door het OCW) en het nieuwe vademecum (van de MIVB) over de bovengrondse haltes.

- Ten slotte bestaat de derde, meer praktische pijler, uit het aanleren van een specifieke werkmethode voor de behandeling van toegankelijkheidsproblemen, uit een technisch terreinbezoek en uit een oefening. Hierbij leert men een verslag met aanbevelingen opmaken.

De eerste opleiding is dit jaar in oktober gestart. Ongeveer 15 mensen hebben er zich voor ingeschreven: medewerkers van Brussel Mobiliteit, van de MIVB, Beliris en de gemeenten. Aangezien het aantal aanvragen het aantal beschikbare plaatsen ruimschoots heeft overschreden, start de volgende opleiding al in het derde kwartaal van 2021. Brussel Mobiliteit juicht dit enthousiasme toe, en hoopt dat dit initiatief zal bijdragen aan een openbare ruimte die voor iedereen toegankelijker is.

> Meer info

<https://atingo.be/formation/calendrier-des-formationen/>

> **Fietsberaad (kenniscentrum voor het fietsbeleid in Vlaanderen)**

MORA : MOBILITEITSVERSLAG 2020

In 2013 nam het Vlaams Parlement een resolutie aan die vroeg om de fiets te beschouwen als volwaardige transportmodus. Sindsdien is al een hele weg afgelegd. De fietsinvesteringen zijn de voorbije jaren systematisch verhoogd, het kenniscentrum Fietsberaad is opgericht ter ondersteuning van het beleid, verschillende steden en gemeenten hebben deelsystemen voor fietsen, enz.

Ook het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 bedeede een prominente rol toe aan de fiets als antwoord op de toenemende mobiliteitsdruk. Met een verdubbeling van de investeringen in fietspaden wil de Vlaamse Regering van de fiets nog meer een volwaardig vervoersalternatief in ons mobiliteitssysteem maken. Ze erkent dat de fiets de uitgesproken mogelijkheid biedt om een verhoogde bereikbaarheid te verzoenen met thema's zoals verkeersveiligheid, leefbaarheid, economische groei, luchtkwaliteit, gezondheid en klimaat. Zo krijgt de fiets een eigen hoofdstukje in dit Vlaams Regeerakkoord vooral inzet op infrastructuurinvesteringen om het toegenomen fietsgebruik van de voorbije jaren verder te ondersteunen.

Maar ook het fietsgebruik zelf evolueert verder en kent een ruimer gebruik dan enkel voor de korte afstand. Het elektrisch fietsen neemt spectaculair toe, zowel voor het functioneel als het recreatief gebruik, en het aantal zeer verschillende types fiets is inmiddels nauwelijks meer bij te houden.

De fiets heeft ook een centrale plaats in het maatschappelijk debat verworven. Inzetten op meer fietsgebruik vraagt immers een flankerend beleid op de verschillende beleidsniveaus en dus draagvlak om politieke keuzes te maken.

Een logische keuze is het daarom om de focus in dit Mobiliteitsverslag 2020 op de fiets te plaatsen. Vanuit een aantal maatschappelijke perspectieven gaan we na hoe en waar het toegenomen potentieel dat het fietsen in zich draagt nog verder kan worden uitgediept en of de beleidsvisie op fietsen als volwaardig vervoersalternatief nog verder verbreed kan worden.

De aanbevelingen die uit dit debat zijn opgetekend hebben als doel een bijdrage te leveren aan het sneeuwbaaleffect dat de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord voor ogen had.

> **Meer info**

<https://fietsberaad.be/documenten/mobiliteitsverslag-2020/>



> Nina RAMOS – adviseur mobiliteit - Brulocalis

LET'S PREPARE BRUSSELS: DE RESULTATEN VAN DE BURGERBEVRAGING (SEPTEMBER 2020):

In het kader van het Klimaatplan heeft Leefmilieu Brussel in samenwerking met het ministerie van Leefmilieu en Klimaat naar aanleiding van de Covid-19 gezondheidscrisis gepeild naar de meningen en de manier van leven van de Brusselaars en naar hun verwachtingen voor de toekomst van hun stad. Eerst werden ze bevroegd over hoe zij de lockdown hebben ervaren en over hoe volgens hen de stad van morgen er zou moeten uitzien. Vervolgens zal Leefmilieu Brussel 150 Brusselaars uitloten voor een burgerpanel. Dat panel zal gedurende drie dagen de resultaten van de bevraging bespreken en nadenken over de stad van morgen en haar veerkracht. Het participatieproces en de projecten en ontwikkelingen die er uit voortvloeien worden door het Gewest voorgesteld op de "Dag van de Veerkracht".

We staan hier stil bij de resultaten van de gedragsveranderingen en bij de mobiliteitsprojecten.

Uit de analyse van de vervoersmiddelen blijkt "dat de eigen (of gedeelde) auto het belangrijkste vervoermiddel is voor slechts 29% van de Brusselaars; het zijn de ouderen die meer gebruikmaken van de eigen auto. De meest gebruikte vervoersmiddelen zijn het openbaar vervoer (37%), gevolgd door wandelen (17%). Fietsen en steps zijn daarentegen slechts goed voor 13% regelmatige gebruikers, terwijl moto's/scooters nog steeds niet aanslaan met slechts 2% regelmatige gebruikers"¹.

De lockdown en de verminderde mobiliteit van de bevolking in het algemeen hebben geleid tot **minder stadsverkeer**. Hoe hebben de Brusselaars dit ervaren? "Hier zijn de resultaten bijzonder indrukwekkend: slechts 8% van de ondervraagden zei geen daling van het autoverkeer te hebben gezien. Voor de 92% van de burgers die een daling van het autoverkeer opmerkten, waren de effecten zeer sterk voelbaar. We zien dat:

• 71% van de burgers vindt dat er minder **lawaai** in de stad was tijdens de lockdownperiode,

• 59% van mening is dat de **luchtkwaliteit** beter was,

• 56% van mening is dat de verplaatsingen **soepeler** zijn verlopen,

• en 52% vindt dat de **stad** over het geheel genomen **aangenamer** was"².

De Brusselaars zagen ook een verbetering van de luchtkwaliteit, "75% van de burgers vindt dat de luchtkwaliteit was verbeterd: 40% ondervindt een sterke verbetering van de luchtkwaliteit en 35% een goede verbetering van de luchtkwaliteit"³. Op de vraag naar welke maatregelen genomen moeten worden om de luchtkwaliteit te verbeteren, konden drie maatregelen de overgrote meerderheid van de Brusselaars overtuigen, alle drie over mobiliteit: "de overstap naar elektrisch openbaar vervoer, taxi's en autodelen stimuleren; het netwerk van fietspaden verbeteren; en het totale autoverkeer verminderen"⁴.

De Brusselaars zijn over het algemeen zeer positief over het aannemen van gedragingen die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren: "meer te voet gaan; meer telewerken om de verplaatsingen te verminderen; meer verplaatsingen met de fiets en de step"⁵.

Tot slot blijkt uit de bevraging dat de Brusselaar vindt dat voor de toekomst mobiliteit de **tweede beleidsprioriteit moet zijn**. De eerste prioriteit is een betere gezondheidszorg.

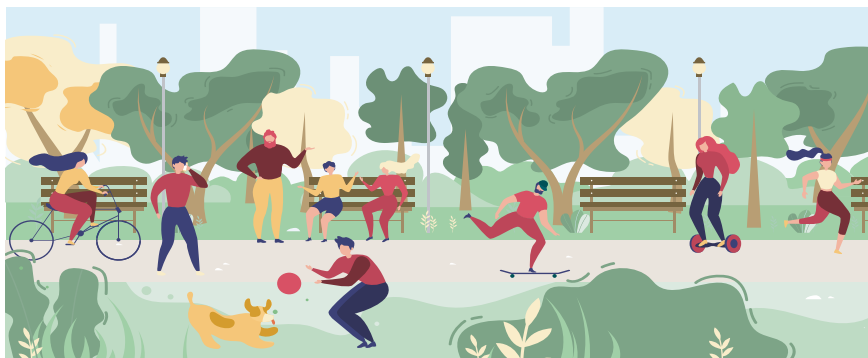
> Meer info

Link : <https://letsprepare.monopinion.brussels/processes/ateliers>

1. Studie over de meningen en het gedrag van de Brusselaars voor de veerkracht van hun stad in het kader van de gezondheidscrisis van COVID-19, DEDICATED, September 2020.

2. Idem

3. Idem



ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Sailliez Laurence	Van Lintstraat 6	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	qstevenart@audergem.irisnet.be
Moreau Philippe	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
Schollaert Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Claude Maertens	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.61	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service mobilité	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Matthijs Julien	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	jmatthijs@koekelberg.brussels
Yacoubi Ali	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
Tulet Simon	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
Journieux Pauline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Amélie Grégoire	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
Gabriel France	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
El Ahmadi El Bachir	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.be

LAAT DIT NIET LIGGEN !

GRATIS

Hebt u de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega dit tijdschrift ook graag rechtstreeks ontvangen? Geen probleem! Surf naar de website van Brulocalis <http://www.brulocalis.be/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> en vul het online formulier in.

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

