

 **FOCUS**

Brussel Mobiliteit pakt uit met "stoepenplan" voor een beter voetgangerscomfort!

 **FOCUS**

De voetganger en het wandelen, een must voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

 **ACTUALITEIT**

Het project Cairgo Bike: op naar een nieuwe vorm van mobiliteit

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



DOSSIER FOCUS : HET WANDELEN

DRIEMAANDELIJKS Nr 61



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DRIEMAANDELIJKS Nr. 61

DIRECTIE :
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:
Sophie van den Berghe, Jean-Michel
Reniers, Delphine Bauchau

A. Monneaux, A. Woelfle, B. Dupriez,
B. Johan Cok, B. Van Loveren, C. Thiry,
C. De Broux, C. Heine, D. Bauchau,
D. Strobbe, E. Herssens, F. Depoortere,
F. Moreau, G. Detry, L. Goffinet,
M. Vandorpe, P. Lebeau

VERTALING:
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :
Shutterstock

Deze publicatie is het resultaat van
de 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

Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

KORTE AFSTANDEN DOE JE
BETER TE VOET! 04

FOCUS

DE VOETGANGER EN HET WANDELEN, EEN MUST
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 06

FOCUS

EEN MOOI ASFALT VOOR DE BRUSSELSE TROTTOIRS? 09

FOCUS

BRUSSEL MOBILITEIT PAKT UIT MET "STOEPENPLAN"
VOOR EEN BETER VOETGANGERSCOMFORT! 10

NIEUWS VAN HET GEWEST

DE JUISTE FIETSFRASTRUCTUUR OP DE JUISTE PLEK! 11

NIEUWS VAN HET GEWEST

EEN EERSTE FORUM VOOR EEN GEZAMENLIJKE UITVOERING
VAN HET GOOD MOVE-PLAN! 15

VOOR U GELEZEN

DE MOBILITEIT VAN EENOUDERGEZINNEN 19

ACTUALITEIT

HET PROJECT CAIRGO BIKE: OP NAAR EEN NIEUWE VORM
VAN MOBILITEIT 21

ACTUALITEIT

HASSELT: DE FIETS HERLEEFT 26

NIEUWS VAN HET GEWEST

SMARTPHONE ACHTER HET STUUR, EEN FATALE BLIK? 28

EDITORIAAL

Deze zomer gaat Brussel te voet!

Na de succesvolle opstart van Stad 30 en de aanleg van heel wat nieuwe fietspaden, is het de beurt aan de voetgangers om in de schijnwerpers gezet te worden!

De Brusselaar wordt aangemoedigd om het transportmiddel te gebruiken dat door iedereen gekend is, maar soms vergeten wordt ten voordele van andere modi. Met de campagne “De Voeten” wil Brussel Mobiliteit de Brusselaar aanmoedigen om een transportmiddel te gebruiken dat iedereen kent... maar soms vergeten wordt ten voordele van andere modi: te voet.

In dit nummer leest u alles over wandelen: alles over de campagne van Brussel Mobiliteit, de totstandkoming van de vzw Walk die voetgangersinitiatieven in Brussel wil promoten en ondersteunen. U krijgt ook meerdere artikels over de inspanningen van het Gewest om de voetpaden en publieke ruimtes te verbeteren teneinde in Brussel verplaatsingen te voet onder andere comfortabel en aangenaam te maken.

Wij schenken ook aandacht aan de fiets, met de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur in Hasselt, de nieuwe gids die de juiste fietsvoorziening helpt kiezen, en een kroniek rond de uitwerking van het Cairgobike-project in Brussel.

Ten slotte komt u meer te weten over de gezamenlijke uitvoering van het Good Move-plan en het eerste GoodMove-forum dat het Gewest in maart heeft georganiseerd, en al gevolgd werd door een tweede in juni. U leest ook meer over de mobiliteit bij eenoudergezinnen in een artikel dat over mobiliteit en gender gaat en de resultaten van een onderzoek van de Ligue des Familles uit de doeken doet.

U wilt meer weten? Wacht dan niet langer, draai de bladzijde om en veel leesgenot.

We wensen u een mooie zomer!

De redactie

> Christine HEINE, Coördinator cel Mobility Management en sensibilisering – Brussel Mobiliteit

KORTE AFSTANDEN DOE JE BETER TE VOET!

In Brussel verplaatst men zich vooral te voet: 37% van de verplaatsingen binnen Brussel worden te voet afgelegd. Brussel Mobiliteit onthulde op maandag 4 mei zijn eerste “voetgangerscampagne” - Je Voeten©. De campagne maakt deel uit van een breed actieplan om dit “verplaatsingsmiddel” in het Brussels Gewest te ondersteunen en te ontwikkelen.



In Brussel is er al enkele jaren een nieuw aanbod (steps, elektrische scooters, deelfietsen) voor kortere trajecten. Het best en meest duurzaam transportmiddel voor kortere afstanden is te voet gaan. 60% van de verplaatsingen in Brussel bedraagt minder dan 5 km.

In navolging van de marketingcampagnes van grote merken, stelt de nieuwe campagne van

Brussel Mobiliteit Je Voeten© voor als een unieke technologie uit het verleden die ook voor de toekomst heel wat troeven in petto heeft. Je Voeten© zijn gratis, lokaal geproduceerd, 100 % natuurlijk, 24u/24 beschikbaar en overal oplaadbaar. Ze verbruiken slechts 67kcal/km!



Bekijk het [filmpje van de campagne](#) op de portaal-site van Brussel Mobiliteit.



In september is 'stappen' ook het centrale thema van de volgende **Week van de Mobiliteit**. Stappen is de link tussen de verschillende modi voor al onze verplaatsingen (naar school gaan, naar het werk, vrije tijd, naar de winkel).

Brussel Mobiliteit ondersteunt ook een nieuw platform, **walk.brussel**, van verschillende Brusselse organisaties, collectieven en buurtcomités (zie het artikel "walk brussels" op p.6). Een van de belangrijkste taken van deze vzw is het bijeenbrengen van verenigingen rond de voetgangersproblematiek.

Stappen staat centraal in het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan - **Good Move**. De ambitie is, met 56% van de verplaatsingen voor kortere afstanden van minder dan 2 km te voet of met de fiets gebeuren, dat er vooral voor actieve modi wordt gekozen als voornaamste vervoermiddel voor kortere trajecten. Het gewestelijk plan voorziet tegen 2024 bijvoorbeeld in de aanleg van 11 km "voetgangersboulevards".



> **Emilie HERSENS, Coördinator Walk Brussels**

DE VOETGANGER EN HET WANDELEN, EEN MUST VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

“2021, het jaar van de voetganger”: deze veelbelovende slogan, eind vorig jaar door Marie Thibaut, woordvoerder van Elke Van den Brandt aangehaald - tijdens de BSI-BCO¹ studiedag over de resultaten van vier jaar onderzoek naar de impact van de voetganger – zet de toon.

walk

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) zet in op actieve mobiliteit om van Brussel een gastvrije en duurzame stad te maken waar alles dichtbij is: *“Tegen 2025 moet Brussel een voorbeeldregio worden voor het gebruik van de actieve vervoerswijzen, een regio waar voetgangers en fietsers zich in optimale voorwaarden kunnen verplaatsen”*. (p.156, GPDO). Het Good Move-plan (GMP) gaat verder en vertaalt de principes uit het GDPO: *“Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na (Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer en Personenwagens)”* (p. 255, GMP). Het bevordert namelijk, in die volgorde, eerst stappen, dan de fiets, dan het openbaar vervoer en dan pas de auto.

Het voetgangersvraagstuk is evenwel niet nieuw. Al heel lang pleiten veel actoren voor een stad van de nabijheid, voor een veilige, aangename, toegankelijke en gezonde stad. Hoe de openbare ruimte vandaag ingericht is, waardoor we van onze auto afhankelijk zijn, welke impact geluidsoverlast en luchtvervuiling heeft op de gezondheid, de verkeersveiligheidscijfers, de stad die voor sommigen ontoegankelijk is: zoveel redenen om de voetganger weer bovenaan de agenda te plaatsen van mobiliteitsmanagers en beheerders van de openbare ruimte.

Zo ontstaat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een voetgangersdynamiek. Het platform **walk** wordt een nieuwe maatschappelijke speler uit het middenveld. Het brengt problemen onder de aandacht en de actoren bij elkaar. Ter versterking en bevordering van deze dynamiek ontwikkelt **walk** strategieën voor een optimale voetgangersinfrastructuur, mobiliseert het platform

een netwerk rond wandel- en voetgangersbeleid, ondersteunt het voetgangersinitiatieven, treedt het op als woordvoerder, faciliteert het participatie en biedt het verschillende activiteiten aan.

DE BESTAANDE INSPANNINGEN VERSTERKEN

Te voet? Ja toch?

Te voet gaan is een natuurlijke, gezonde, gratis en fundamenteel democratische manier om zich te verplaatsen. Wandelen geeft een groot gevoel van zelfstandigheid. In Brussel verplaatst men zich vooral te voet² (37% van de verplaatsingen binnen Brussel worden te voet afgelegd). Bij deze cijfers telt men de “first and last miles” op om aan een bus-, tram- of metrohalte te geraken, om zijn parkeerplaats te bereiken... stappen wordt zo het bindmiddel van alle modi. In feite zijn we allemaal voetgangers. In het mobiliteitsbeleid is te voet gaan vandaag de dag

NIEUWE SPELER IN MOBILITEIT: HET PLATFORM WALK

walk werd opgericht door Tous à Pied en Trage Wegen, twee verenigingen die actief zijn op het gebied van voetgangersbeleid en wandelen.

In 2020 ging dit project om de voetgangersdynamiek in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te versterken van start. Walk tekende een langetermijnvisie uit die bestaande initiatieven samenbrengt, de wandel- en voetgangersbelangen behartigt en wandelen en al zijn voordelen promoot. In 2021 ziet de ambitie zich vertaald in het platform walk en in een manifest. Ook werden een aantal Brusselse actoren met en voor voetgangers samengebracht.

www.walk.brussels



1. Het BSI-Brussels Centre Observatory (BSI-BCO) bestudeert de ontwikkeling van het Brusselse stadscentrum, nu een deel van de lanen autovrij werd gemaakt.
2. 37 % van de verplaatsingen binnen Brussel gebeurt volgens de enquête Beldam 2010 te voet. Ongeveer 1 op 3 verplaatsingen wordt in Brussel te voet afgelegd.



nog steeds een onderbelichte manier om zich te verplaatsen en wordt die onvoldoende benut.

Brussel doet het op Europees niveau goed: “we doen veel te voet, net zoals in Barcelona, Genève, Helsinki, Zürich of Londen... en veel meer dan in Bordeaux, München, Kopenhagen, Berlijn, Luik of Antwerpen!”, bevestigt de [Mobiliteitsdiagnose in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#) van maart 2018.

Walk wil een loopcultuur op gang brengen en faciliteren door de voetganger centraal te stellen. Het platform wil ook de motivatie, wensen, noden, vervoerswijzen en de zienswijze van de verschillende voetgangers in Brussel proberen begrijpen om ze te vertalen naar specifieke adviezen voor een optimaal voetgangersbeleid.

Een uit te rollen voetgangersnetwerk

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er bijna 800 km aan wegen, voetpaden, stadsdoorgangen, esplanades, overwegen, zijstraatjes, steegjes, loopbruggen, shortcuts, galerijen, tunnels of oude spoorwegbeddingen... uitsluitend voor het niet-gemotoriseerd verkeer. Een kostbaar netwerk van trage wegen dat goed is voor de Brusselaar.

De trage wegen spelen op lokaal vlak – met name [binnen de rustige mazen](#) en i.h.k.v. de [lokale mobiliteitscontracten](#) – een essentiële rol. Ze kunnen een antwoord bieden op vele maatschappelijke uitdagingen. Deze zijn inherent verkeersveilig en bieden in veel gevallen plaats voor groen, vrije tijd, om te sporten, te spelen, enz. Ze zorgen voor de porositeit van de leefomgeving, geven de omgeving zuurstof en garanderen dat men zich binnen de bebouwde omgeving makkelijk kan verplaatsen. Trage wegen zijn karakteristieke schakels in het vertragen van het verkeer en het autoluw maken van wijken.

Voor grotere, robuustere en meer verbonden mazen nodigt **walk** uit om als ruggengraat van de mobiliteit, de openbare ruimte en het samenleven, het voetgangersnetwerk te nemen. Via de campagne “Slow ways Weekend” – in Wallonië bekend als

La Semaine des Sentiers en in Vlaanderen als de Dag van de Trage Weg – zet **walk** op 16 en 17 oktober het voetgangersnetwerk en het stappen in de schijnwerpers tijdens een publieksevenement. Deze campagne nodigt verenigingen, Brusselse gemeenten en inwoners uit om de trage wegen te claimen en een activiteit te organiseren om het voetgangersnetwerk op te waarderen, uit te breiden en te versterken. Ze kunnen daarvoor een beroep doen op de middelen, inspiratie en communicatiecampagne van **walk**.

DE BRUSSELAAR VAKER TE VOET LATEN GAAN – BUITENLANDSE VOORBEELDEN.

Volgens de resultaten van een enquête over de gevolgen van de gezondheids crisis op onze mobiliteit is 40% van de Belgen die te voet gaat, zinnens om zich in de toekomst vaker te voet te verplaatsen. De gezondheids crisis heeft een handje geholpen: men verplaatste zich het vaakst te voet³.

Nog in Brussel is 25% van de verplaatsingen met de auto korter dan 1 km, wat slechts een kwartier stappen is!⁴

Het moment bij uitstek en de kans om over te gaan tot de befaamde modal shift ten voordele van verplaatsingen te voet. Veel steden hebben dit begrepen en voeren een inspirerend voetgangersbeleid.

Amsterdam zet de toon in haar mobiliteitsbeleid en zet met het beleidskader “Ruimte voor de voetganger” sterk in op de voetganger. Men gaat het voetpad hier op een andere manier lezen en men (her)berekent het werkelijk aandeel voor de voetganger in vergelijking met de andere gebruikers van de openbare ruimte. Gisteren werd het voetpad voor meerdere zaken gebruikt: om er paaltjes te plaatsen, als parking voor fietsen/steps/brommers, voor parkeerautomaten, voor verkeersborden, stadsmeubilair, terrassen, als verzamelplaats voor diverse obstakels (vuilnis ...). Hierdoor werd de vrije doorgang voor de voetganger kleiner en

3. Cfr. BeMob FOD Mobiliteit – juli 2020.

4. Zie Voetgangersplan (Brussel Mobiliteit) 2012.

werd het voetgangersverkeer bemoeilijkt. Vandaag herdefinieert Amsterdam het voetgangersnetwerk in de openbare ruimte en kondigt aan dat “voetgangers zich comfortabel en veilig moeten kunnen verplaatsen! In de eerste plaats heeft de voetganger in Amsterdam voldoende ruimte nodig, die primair is toegewezen als verkeersruimte voor de voetganger, (...) Die 180 cm is geen luxe, maar een harde ondergrens”.

In het **Verenigd Koninkrijk** liet de campagne “Let’s make walking n°1” van Living Streets de stem van voetgangers horen tijdens de herziening van de nationale wegcode naar een “people-first” code. Hierbij kwam wandelen op de eerste plaats in de nieuwe hiërarchie van weggebruikers.

In **Barcelona** toont de toenemende opkomst van “Superblocks/Superilla” in 2022 de mogelijkheden voor een stad aangepast aan voetgangers door de stad terug te geven aan haar inwoners. Barcelona recupereert een deel van de ruimte die momenteel wordt ingenomen door particuliere auto’s en richt die in als groene ruimte, als ontmoetings- of speelruimte, als een ruimte waar er voetgangersverkeer mogelijk is op het hele straten- en pleinenoppervlak. Voor elk deel van de straat (één blok) voorziet men ongeveer 1.500 m2 extra openbare ruimte voor voetgangers, het dubbele van wat er nu is, en komt men tot een totaal van 3.000 m2. Voor de pleinen komt er ongeveer 1.300 m2 extra openbare ruimte bij, d.w.z. drie keer van wat er nu is. Zo komt men in totaal tot bijna 2.000 m2 ruimte voor voetgangers.

Eind 2020 laat **Parijs** ons op zijn beurt dromen met de inauguratie van zijn volledig nieuwe Sentier Métropolitain. Hier wordt de esthetische basis van de Amerikaanse kunstenaar Robert Smithson, de filosoof Guy Debord of het Italiaanse collectief Stalker overgenomen. Men wilde vooral een wandelcultuur, een andere verhouding tot de stad, de stad anders gaan gebruiken, zich op een andere manier verplaatsen. Men wilde er ook voor zorgen dat er voor de voetgangers geen fysieke onderbrekingen meer waren (zelfs tot in het juridische en de doorgangvergunningen als gevolg toe). De Sentier du Grand Paris strekt zich uit over meer dan 600 km en bezorgt met een nieuw stedelijk en rondreizend format een manier om de eigen stad te herontdekken of om “dichtbij huis op reis te gaan”.

Tot slot heeft Wenen zijn inwoners aangezet om te voet te gaan door hen een uitdaging te geven en door de paden te promoten. De applicatie “Wien zu fuss” (vertaling: Wenen te voet) biedt wandelroutes en een routeplanner aan. De app beantwoordt hiermee aan een nood van voetgangers en zorgt met extra diensten, waarbij iedereen zijn aantal stappen kan bijhouden en de prestaties van anderen kan zien, mee voor een community van voetgangers. En dat allemaal rond één event: een uitdaging binnen gemeente of wijk.

SLECHTS ÉÉN STAP VERWIJDERD... JOIN THE WALK

De voorbeelden en uitdagingen die hier aangehaald worden, doen ons geloven (en versterken onze overtuiging) dat er in Brussel een voetgangersdynamiek kan komen. Dat zal niet per se snel of gemakkelijk gebeuren, maar het is wel een must. Om de voetgangersbelangen te behartigen en van Brussel een voorbeeld van een voetgangersstad te maken, wordt **walk** gepositioneerd als een ondersteunings- en adviescentrum, een inspirerende voedingsbodem, een netwerk van actoren en initiatieven rond wandel- en voetgangersbeleid, en ook als belangenbehartiger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Draag bij aan een voetgangersdynamiek en draag samen met ons – verenigingen, collectieven, ontwerp bureaus, vormingscentra, administraties, buurtcomités, universiteiten, enz. – de 7 principes uit van het manifest voor een Brussels Hoofdstedelijk Gewest op mensenmaat, waarbij te voet gaan de norm is en als hefboom dient voor maatschappelijke vraagstukken, waarbij iedereen te voet kan gaan en te voet gaan beleefd wordt als veilig, praktisch en aangenaam en synoniem staat voor autonomie en een goede levenskwaliteit.

DE 7 PRINCIPES VAN HET MANIFEST VOOR EEN VOETGANGERSDYNAMIEK:

- het recht op wandelen garanderen en ervoor zorgen dat iedereen ervan kan genieten
- te voet gaan gemakkelijk, veilig en aangenaam maken voor iedereen
- aan voetgangers en wandelaars een coherent netwerk en optimale plaats in de publieke ruimte garanderen
- initiatieven die gunstig zijn voor voetgangers en wandelaars zichtbaar maken en verrijken
- te voet gaan aanmoedigen door de voordelen ervan in de kijker te zetten
- bestaande krachten bundelen en een netwerk van kennis, tools en diensten voor voetgangers en voor het voetgangersbeleid uitbouwen.

<https://www.walk.brussels/downloads>



> Benoît DUPRIEZ, Attaché, Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

EEN MOOI ASFALT VOOR DE BRUSSELSE TROTTOIRS?

In Parijs wordt 87% van de trottoirs gemaakt van gegoten asfalt. In Brussel bijna geen. Gegoten asfalt (niet te verwarren met het verdichte asfalt van de rijbaan) bezit een aantal onmiskenbare voordelen: aan de ene kant is asfalt voor de voetgangers over het algemeen zeer comfortabel en kan men er niet op uitglijden, en aan de andere kant is asfalt niet zo duur en kan zo'n voetpad snel aangelegd worden. Hierdoor kan men per jaar, tegen een vaste prijs, veel meer oppervlakte aan voetpad renoveren.

Daarom heeft Brussel Mobiliteit het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) gevraagd om:

- In overleg met de betrokken gewestelijke actoren een samenstelling/textuur/kleur voor te stellen voor één (of twee) asfalttype(n) die men voor de Brusselse voetpaden zou kunnen gebruiken, en technische aanbevelingen te doen voor de uitvoering;
- Bepalen waar in Brussel asfalt kan gebruikt worden voor de voetpaden naargelang de stedelijke, milieu- of regelgevingscontext: waar is het opportuun?

Op 6 mei 2021 vond een eerste workshop plaats, genaamd "inspiratie", waar 60 mensen aan deelnamen. Er werden een aantal voorbeelden gegeven van openbare voetpaden in asfalt, men kreeg te horen wat de ervaring is in Parijs, wat de uitkomst is van een enquête van het OCW, en er werden concrete en terechte vragen gesteld over het materiaal (bijvoorbeeld over de afwatering, hitte-eilanden, de milieubalans, stedelijke integratie...).

Het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw start nu een overleg met de gewestelijke spelers inzake openbare ruimte en doet een voorstel waarin zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de gestelde vragen. De bevindingen worden in het najaar gepresenteerd.



©Benoît Dupriez

> Dimitri STROBBE, Directeur-diensthoofd, Maintain - Brussel Mobiliteit

BRUSSEL MOBILITEIT PAKT UIT MET “STOEPENPLAN” VOOR EEN BETER VOETGANGERSCOMFORT!

Tot voor kort beperkte een voetpadrenovatie zich tot het uitvoeren van de meest dringende herstellingen en ging men eerder reactief dan proactief te werk. Voortaan wil men een doordacht trottoirbeleid en voor de voetgangers, en meer bepaald voor de minder mobiele voetgangers, betere voetpaden. Het gewestelijk “stoepenplan” streeft daarom een dubbel doel na:

- Renovaties en verbeteringen van de toegankelijkheid voor minder mobiele personen opnemen in een rollend driejarenprogramma;
- de voorkeur geven aan de renovatie van volledige stukken stoep in plaats van plaatselijk herstellingen uit te voeren.

In de eerste helft van 2020 heeft Brussel Mobiliteit de toestand van de voetpaden

in het PLUS-voetgangersnetwerk in kaart gebracht. Op basis daarvan werden de stukken trottoir die op korte, middellange en lange termijn gerenoveerd moeten worden, opgesteld en werd er voor 2021 en 2022 een werkprogramma opgesteld. Voor dit jaar wordt 6 miljoen euro vrijgemaakt voor de renovatie van volgende trottoirs (onder voorbehoud van de vergunningen van de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen):

- Ninoofsesteenweg
- Lakenselaan
- Sint-Michielslaan
- De Smet de Naeyerlaan
- Jetselaan
- Bizetplein
- Brugmannlaan
- Defacqzstraat
- Mouterijstraat
- Alfred Madouxlaan
- Tervurenlaan

Maintain tracht dit werk zoveel mogelijk gecoördineerd aan te pakken met de “institutionele verzoekers” (Vivaqua, Sibelga, Fluxis, enz.) om mooi de werven dichtgemaakt en volgens de regels van de kunst af te leveren. Men wil namelijk de voetgangersverhardingen proper afgewerkt hebben, maar ook de niet-zichtbare delen van het trottoir: de funderingen. De gebruikte materialen en een goede verdichting kunnen de levensduur van het trottoir namelijk verlengen.

Tot slot brengt Maintain momenteel de toestand van de trottoirs op het gewestelijke COMFORT-voetgangersnetwerk in kaart. Doel is om de werkzaamheden voor de komende jaren in te plannen.



> Federik DEPOORTERE, FietsManagerVélo, Dir. organiserende mobiliteitsautoriteit en Benoît DUPRIEZ, Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid

DE JUISTE FIETSINFRASTRUCTUUR OP DE JUISTE PLEK!

Sinds 2005 heeft Brussel Mobiliteit een tiental fietsvademeccums gepubliceerd, telkens rond een heel specifiek thema: hoe leg je een gemarkeerd fietspad aan, de fiets en het openbaar vervoer combineren, een fietsstraat inrichten...

In zekere zin ontbrak “het sluitstuk”: de juiste fietsinfrastructuur kiezen, hoe, waar en waarop zich baseren?

Brussel Mobiliteit legt momenteel de laatste hand aan de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek”. Het werk is tot nu toe intern gebeurd en ter bespreking voorgelegd in de verschillende gebruikelijke kringen van het fietsbeleid: de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en haar afdeling Actieve Modi, intern vergaderingen met de partners van stedenbouw, Leefmilieu Brussel, de MIVB, BMA (Bouwmeester Maître Architect), enz.

Een primeur: het ontwerp werd tijdens een webinar op 18 maart 2021 ook aan het grote publiek voorgelegd zodat voor de uiteindelijke redactie zoveel mogelijk feedback kon verzameld worden. Momenteel wordt de gids uitgewerkt met de hulp van een deskundige in fietsvoorzieningen.

Waarom zo’n gids?

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move is zeer ambitieus en wil Brussel meer doen fietsen: men wil tegen 2030 vier keer meer verplaatsingen met de fiets binnen het Gewest. Daarvoor moet de kwaliteit van de fietsvoorzieningen beter! Maar een fietsvoorziening betekent niet altijd een apart fietspad los van de rijweg: soms kan een fietsstraat, in combinatie met autoluw verkeer, een betere optie zijn. Soms is een gemarkeerd fietspad dan weer de juiste oplossing voor de problemen. Zo’n fietspad aanleggen is

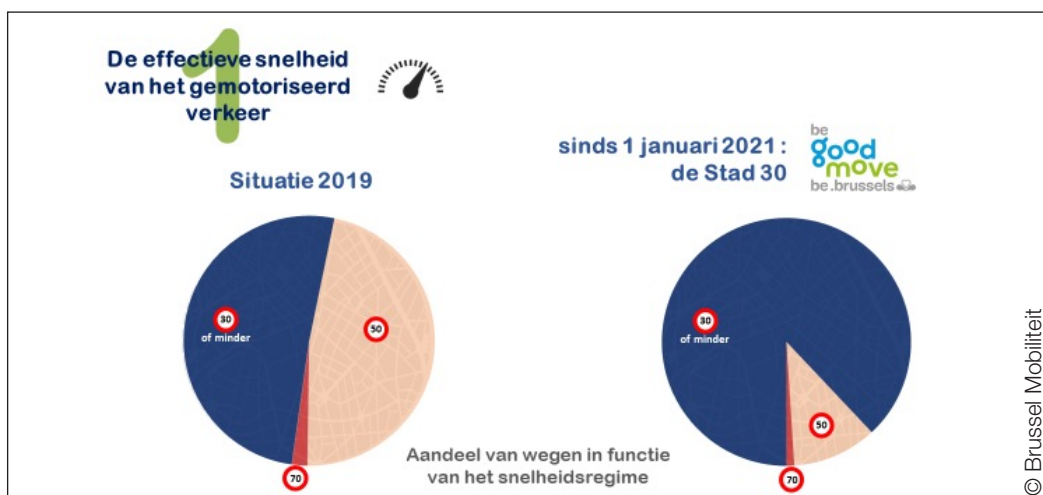
onderhevig aan bepaalde niet geringe voorwaarden: het moet voldoen aan kwaliteitsnormen, die al in het vorige vademecum werden uiteengezet. Dat kan ook de doorslag geven waarom men voor een bepaalde voorziening kiest. Het leek ons essentieel om een kader uit te werken dat op een transparante en uniforme manier helpt kiezen wat het best geschikt is voor elke straat.

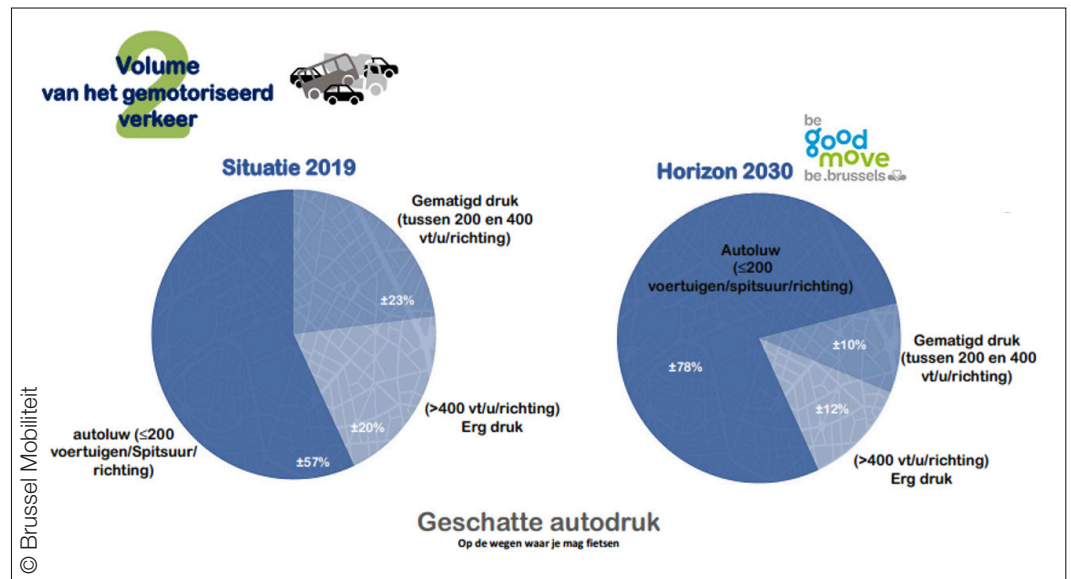
Het uitgangspunt is ook dat elk type fietser (man, vrouw, kind, bejaarde, beginner, doorgewinterde fietser...) zich in goede, veilige en comfortabele omstandigheden moet kunnen verplaatsen.

Op basis van welke criteria moet men een voorziening kiezen?

In de vademecums (met name in die over de van de rijbaan afgescheiden fietspaden) staat al een vereenvoudigde beslissingsmatrix, gebaseerd op twee klassieke criteria: de snelheid en de verkeersintensiteit. Snelheid veroorzaakt niet alleen veel ongelukken, snelheid bezorgt ook een subjectief onveiligheidsgevoel. Hoe hoger de snelheid, hoe meer de fietser afgescheiden van het verkeer moet worden en fysiek beschermd tegen dat verkeer. De Stad 30 betekende begin 2021 een grote stap vooruit. In slechts één nacht werd er een snelheidsbeperking ingevoerd van 30 km/u in bijna 90% van de Brusselse straten.

Dat betekent niet dat er geen fietsvoorzieningen meer moeten komen...





Hoeveel gemotoriseerd verkeer er is, is een even doorslaggevend criterium. In smalle drukke straten kan je vaak onmogelijk fietsen. Maar we weten ook dat de nabijheid van zwaar gemotoriseerd verkeer evenzeer zorgt voor objectieve onveiligheid als voor een subjectief onveiligheidsgevoel.

We hebben geprobeerd een inschatting te maken van het aantal straten waar het verkeer te druk is voor een gemengd fiets- en autoverkeer. We baseren ons daarvoor deels op het MuSti-model van Brussel Mobiliteit, omdat we deze cijfers niet voor alle Brusselse straten bezitten. We moesten drempelwaarden vastleggen waarboven gemengd gebruik moeilijk wordt. Deze waarden komen uit Nederlandse en Franse boeken en hebben betrekking op een volledige dag (bijvoorbeeld: gemengd als < 4000 pae/dag). Omdat Brussel sterk het fenomeen van pendelstad kent, kozen we voor een uurwaarde op basis van het spitsuur. Zo schatten we in dat gemengd gebruik moeilijk wordt vanaf 200 voertuigen tijdens de spits en per rijrichting.

Men zal tot minder verkeer komen via de rustige mazen van Good Move; naar verwachting zal uiteindelijk (in 2030) tot 80% van de straten onder de drempelwaarde van 200 vtg/su/rijrichting komen te liggen, voor iets meer dan de helft nu. Er zijn nog steeds straten met doorgaand en druk verkeer, wat overeenkomt met de assen Auto WIJK en Auto PLUS van Good Move.

De criteria snelheid en volume zijn goed gekend bij de experts ter zake, maar er zijn nog andere criteria voor fietsvoorzieningen.

Allereerst is er de multimodale wegenspecialisatie van GoodMove, wat betekent dat een fietsvoorziening ofwel breder moet zijn ofwel rekening moet houden met de aanwezigheid van een buslijn. De verschillende netwerken integreren

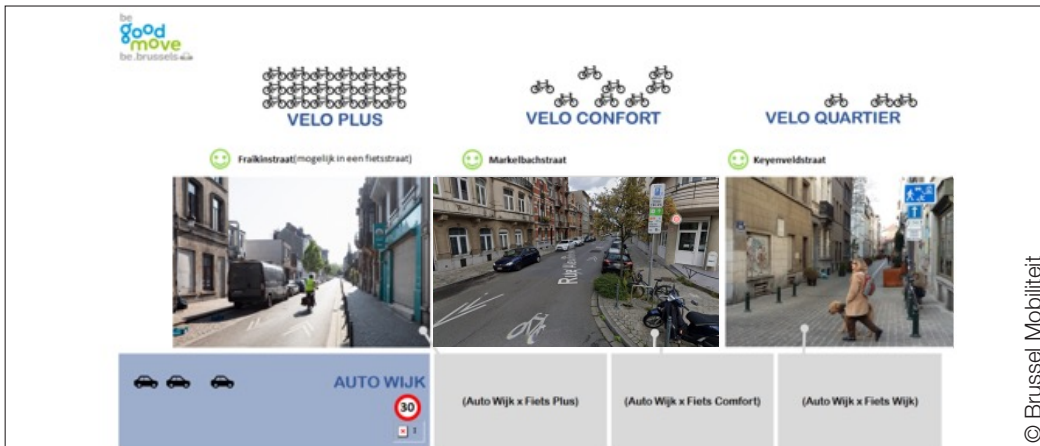
is een puzzel die soms moeilijke keuzes vraagt; we komen hierop terug aan het einde van het artikel.

Dan is er een reeks specifieke gevallen, waarbij de keuze van voorziening afhangt van de context: wat te doen als de fietser de straat deelt met een tram, wanneer hij een klim moet bedwingen, in de tegenovergestelde richting moet rijden, de file moet voorbijsteken die zich voor een verkeerslicht vormt, wanneer er in de straat veel vrachtwagenverkeer is, of wanneer de straat bepaalde landschapskenmerken heeft of ononderbroken over een lange afstand loopt?

En dat kunnen we allemaal in Brussel doen?

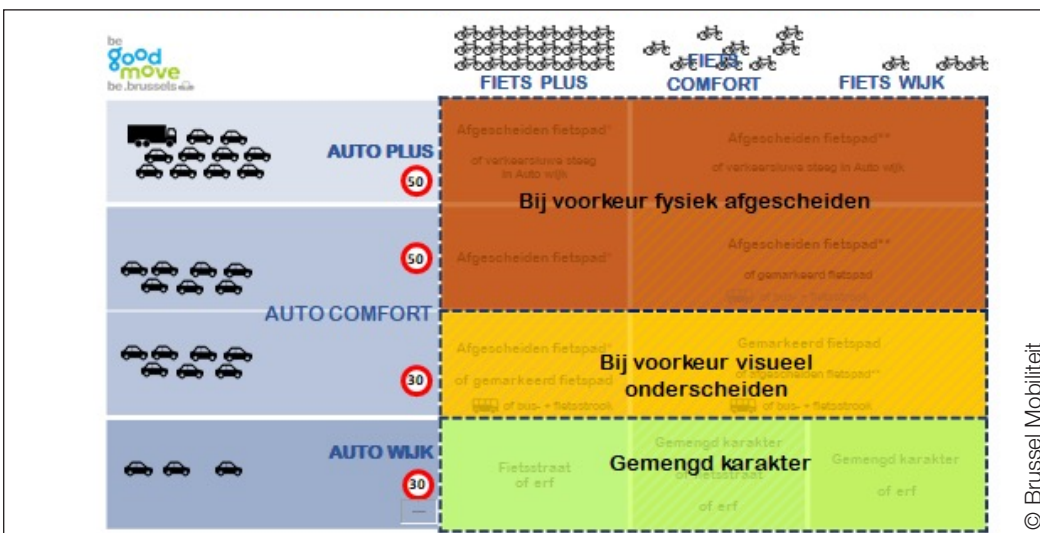
De gids tracht met behulp van voorbeelden van bestaande goede voorzieningen een beslissingsmatrix aan te reiken die aan de Brusselse realiteit en aan de specialisatie van Good Move plakt. Er komt daarbij ook een pagina op de website van Brussel Mobiliteit, met filmpjes die tonen hoe het verkeer in de straten verloopt. De masterd daarvoor halen we bij onze Franse collega's van CEREMA (zie <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir#toc-quels-crit-res-pour-choisir-entre-s-paration-et-mixit->)

1. Multimodale Verplaatsingsstrategie voor Iris 2, Gewestelijk Mobiliteitsplan.



© Brussel Mobiliteit

De matrix ziet er als volgt uit:



© Brussel Mobiliteit

Zoals hierboven gezegd, zijn meerdere keuzes mogelijk, al naargelang de specifieke situatie. Het voorbeeld van de tram is veelzeggend. Uitgangspunt hierbij is dat men moet kunnen vermijden dat de

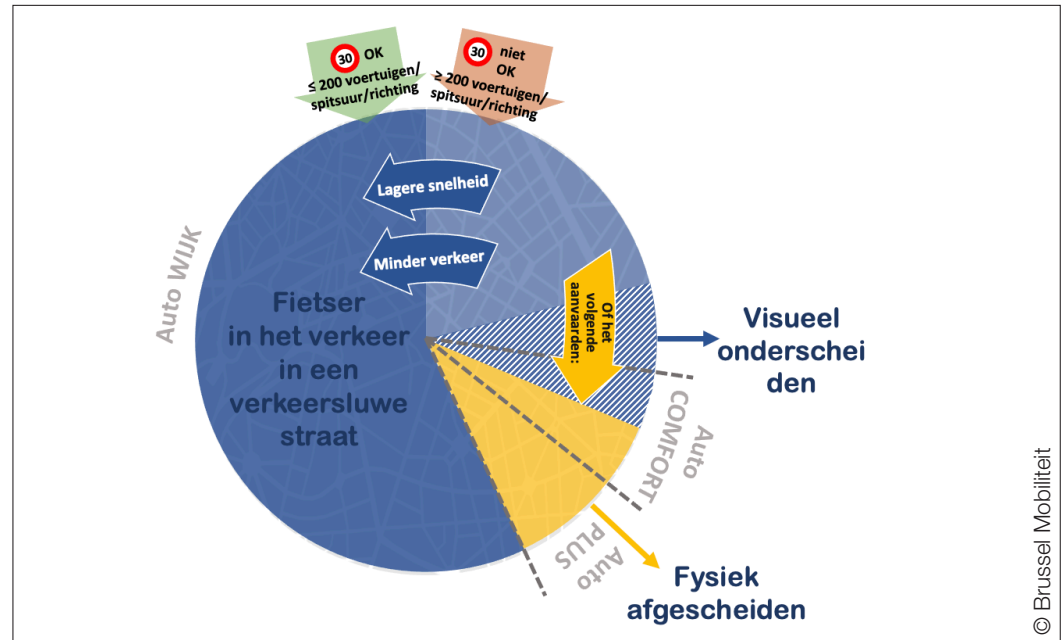
fietsers de tramsporen zou kruisen, ook in een straat met weinig verkeer. De vaststelling is glashelder: heel weinig Brusselse straten zijn vandaag optimaal aangelegd en ingericht!



© Brussel Mobiliteit

Een beslissingshulpmiddel

Hoe gebruik je deze gids? De gids maakt uiteraard deel uit van een meer algemene denkoefening rond de openbare ruimte. Hier helpen we inrichters en besluitvormers met kennis over wat fietsers nodig hebben op een specifieke her in te richten plek.



Wanneer we een straat herinrichten moeten we ons eerst de vraag stellen:

- **Verloopt het verkeer in de straat zoals voorzien in Good Move? Hoeveel verkeer is er?**

Het eerste wat men zal doen is dan ook proberen om het gebruik van de straat in overeenstemming te brengen met wat Good Move voorziet, bijvoorbeeld door verkeersmaatregelen, mogelijk op wijkniveau. Als we de inrichting proberen in overeenstemming te brengen met het gebruik in de praktijk, is vaak een fietsvoorziening nodig ten koste van een moeilijke beslissing als het verminderen van het aantal parkeerplaatsen, of van een globale herinrichting, die “vermeden” kunnen worden door eerst het autoverkeer te verminderen.

Enmaal die stap gezet, kunnen we kijken naar wat de matrix zegt. Vaak zullen er afwegingen

moeten worden gemaakt, bijvoorbeeld omwille van plaatsgebrek. Deze afwegingen kunnen ontwerpers ertoe aanzetten iets anders voor te stellen dan de “standaardoplossing” van de matrix. Maar ze moeten wel altijd uitgaan van het “STOP-principe” en in overleg gebeuren met deskundigen en gebruikers.

Voor wanneer is het?

De gids is klaar eind van de zomer 2021 en zal beschikbaar zijn op de website van Brussel Mobiliteit.

2. Waarbij in een mobiliteitsbeleid de prioriteit eerst gaat naar Stappen, dan naar Trappen (fiets), vervolgens naar het Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens.

> Annabel Monneaux - eerste ingenieur, Bruno VAN LOVEREN, attaché en Delphine BAUCHAU, attaché - Dir. organiserende mobiliteitsautoriteit – Brussel Mobiliteit

EEN EERSTE FORUM VOOR EEN GEZAMENLIJKE UITVOERING VAN HET GOOD MOVE-PLAN!

Brussel Mobiliteit heeft zijn eerste Good Move-forum georganiseerd, waarbij een halve dag gewijd werd aan de voortgang van het Gewestelijk Mobiliteitsplan – Good Move (GMP). Het is de bedoeling om regelmatig samen te komen met de verschillende spelers die bij de uitvoering van het plan Good Move betrokken zijn, teneinde het participatieproces dat opgestart werd bij de uitwerking van het plan, voort te zetten, te zorgen voor de uitwisseling van informatie vanuit het Gewest en de uitwisseling van ervaringen tussen gemeenten en te komen tot sterkere synergieën tussen de teams van het Gewest en die van de gemeenten.

Tijdens deze eerste editie, op 23 maart 2021, konden meer dan 100 deelnemers, waaronder vertegenwoordigers van de 19 gemeenten, maar ook van Brussel Plaatselijke Besturen, Brulocalis en het kabinet van minister Elke Van den Brandt, hun verwachtingen kenbaar maken en gespreksstof aanreiken voor de lopende besprekingen rond de hervorming van de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013. Ze kregen ook informatie over de mogelijke steun van het Gewest aan de gemeenten in het kader van de uitvoering van het Plan Good Move.

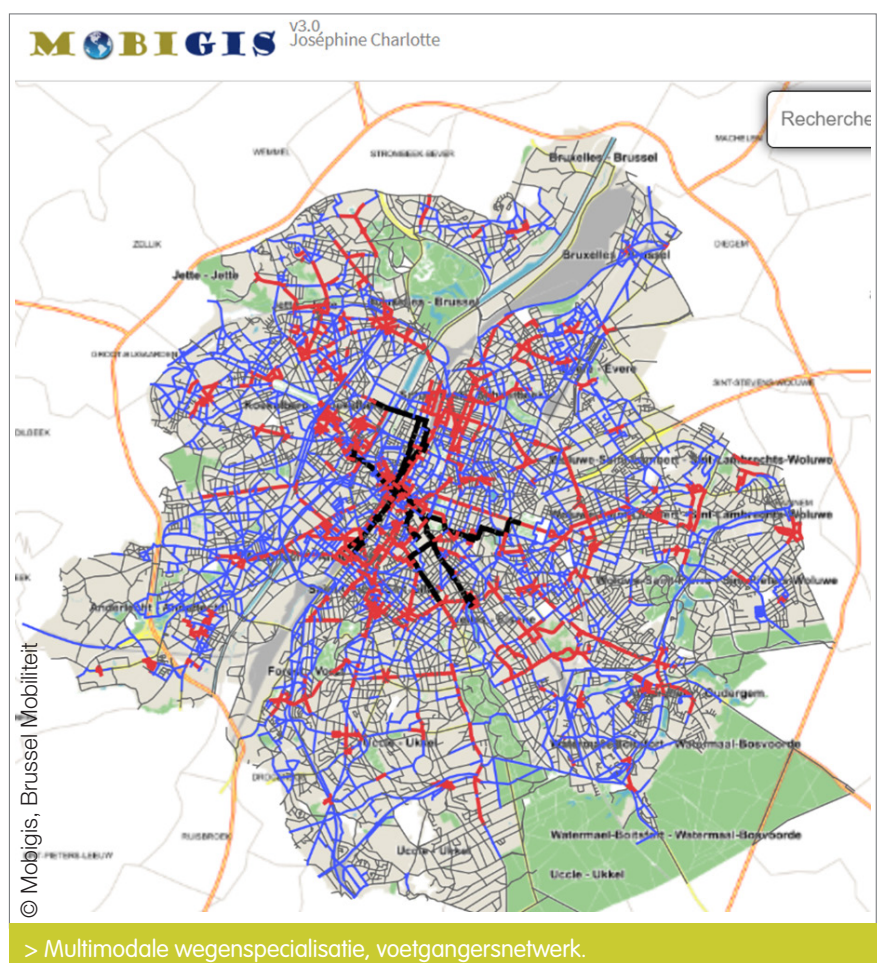
HET GOOD MOVE-PLAN EN KAARTEN VAN DE WEGENSPECIALISATIE

Het Good Move plan werd op 27 april 2021 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Een papieren exemplaar kan [hier](#) aangevraagd worden. De kaarten van de multimodale wegenspecialisatie, waarop de mobiliteitsnetten van het plan aangegeven zijn, worden in juli 2021 door de regering goedgekeurd. Deze werden in samenwerking met de gemeenten opgemaakt. Tijdens het redactieproces kregen ze meermaals de kans opmerkingen te formuleren. Deze kaarten kunnen dan gewijzigd worden in het kader van een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP), een lokaal mobiliteitscontract (LMC) of op initiatief van de Brusselse Regering.

Daarnaast herinnerde Brussel Mobiliteit eraan dat de nieuwe Good Move-nieuwsbrief, met het laatste nieuws over de implementatie van het GMP, ook gebruikt kan worden om te berichten over gemeentelijke acties op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid¹.

DE MOBILITEITSORDONNANTIE VAN 26 JULI 2013

Door de publicatie van het GMP in het Belgisch Staatsblad en volgens de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning, hebben gemeenten 24 maanden de tijd om hun gemeentelijk mobiliteitsplan te laten goedkeuren door de Brusselse regering. Iedereen



1. Stuur daarvoor gewoon een e-mail naar dbauchau@sprb.brussel.

haalde dezelfde problemen en moeilijkheden aan om de hele uitvoering conform de ordonnantie te kunnen doen, en vinden een vereenvoudigde procedure zeker aangewezen.

Aan de andere kant worden er door de uitkomst en het uitwerkingsproces van het plan Good Move nu vragen gesteld bij de voorschriften uit de ordonnantie rond de inhoud en uitwerking van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Daarom werd in de loop van 2020 gestart met de herziening van de ordonnantie.

De hervorming wil de procedures voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen verlichten en vereenvoudigen, en tegelijkertijd de samenhang tussen Gewest en gemeenten behouden en bestendigen. In de eerste plaats moet het operationeel luik, het actieplan dus, afgebakend worden; het volledige kader (huidige situatie, problemen, doelstellingen, enz.) moet a priori rechtstreeks uit het GMP voortvloeien.

Daarnaast zal de denkoefening zich richten op alle gemeentelijke plannen (gemeentelijk parkeeractieplan, actieplan voor *car sharing*...) met het oog op een

vereenvoudiging en op samenhangende acties op gewestelijk niveau.

In dit stadium van de denkoefening zal het operationele actieplan dezelfde methodologie gebruiken als die voor de *BYPAD-audits* (BiCycle Policy AuDit). Brussel Mobiliteit zal dus **begeleiding aanbieden door een onafhankelijk ontwerp bureau** (via een gewestelijke aanbesteding) om het werk van de CeMa te verlichten en in alle gemeenten een gelijkaardige aanpak te hebben, terwijl er tussen de gemeenten onderling ook linken kunnen gelegd worden. Gemeenten worden gevraagd om mee te werken aan de zes focus-strategische actieprogramma's en de 50 acties uit het Good Move-plan. Ze worden gevraagd te bepalen wat ze gaan doen, datgene wat ze gaan doen te specificeren en vooral in te plannen.

De inhoud en vorm van dit actieplan zullen de komende maanden samen met de gemeenten worden verfijnd, en met name, om dubbel werk te vermijden, met de gemeenten die al gestart zijn met de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

Op het forum konden de gemeenten hun eerste impressies meegeven. Ze kregen tot 11 juni de tijd om de **vragenlijst** Brussel Mobiliteit in te vullen waarin hun advies werd gevraagd over verschillende aspecten van de ordonnantie van 26 juli 2013 (meer bepaald over de uitwerking en de inhoud van het gemeentelijk mobiliteitsplan) en over de huidige toepassing van een gemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeenten. Er werd zowel naar de voordelen van het hebben van een gemeentelijk mobiliteitsplan als naar de nadelen die het met zich meebracht, gepeild.

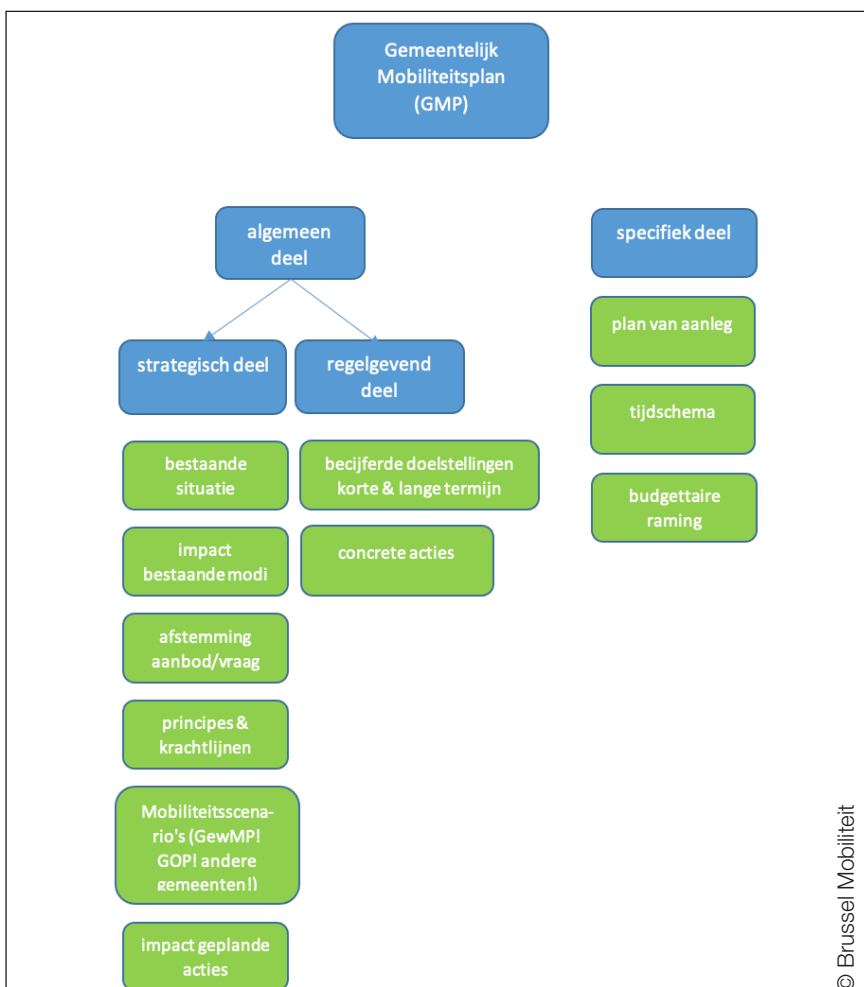
De boodschap van 23 maart van het Gewest aan de gemeenten over hun huidige situatie en de uitvoering van de nieuwe ordonnantie is ondubbelzinnig: de gemeenten mogen niet stoppen met (de uitvoering van) hun gemeentelijk mobiliteitsplan of LMC of zaken uitstellen. De principes van de nieuwe ordonnantie zullen alle maatregelen ondersteunen die in het kader van het gewestelijk mobiliteitsbeleid zijn genomen.

LOKALE MOBILITEITSCONTRACTEN

De LMC's, een nieuw instrument van het Gewest uit het Good Move-plan (Focus *Good Neighbourhood*), werden op de rails gezet. Ze hebben tot doel de wijken verkeersluw te maken om gebruikers een aangename openbare ruimte te geven en om actieve modi en het openbaar vervoer heel wat zones aan te bieden zonder doorgaand verkeer. De eerste tien geselecteerde lokale mobiliteitscontracten voor 2020 en 2021 werden op de kaart hiernaast aangeduid. Voor de eerste vijf LMC's gaat het om negen gemeenten. Twee LMC's hebben al een website: [Dielegem](#) en de [Colignon-Josafatwijk](#).

Een LMC is opgesplitst in drie fasen: eerst wordt een diagnose gemaakt van de mobiliteitssituatie, dan wordt in overleg met verenigingen en bewoners

- De vragenlijst peilt ook naar de link tussen de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de richting die de ondernomen acties op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening uitgaan, naar het verband tussen gemeentelijke mobiliteitsplannen en het meerjarenplan voor de gemeentelijke investeringen of de jaarlijkse begrotingen. De vragen gaan ook over het bestaan van een stappenplan binnen de gemeenten om de acties van de gemeente op het gebied van mobiliteit op te volgen, maar ook over de voor- en nadelen van een verplicht operationeel actieplan. De vragenlijst stelt ook de vraag naar het nut van een gemeentelijk mobiliteitsplan voor de communicatie met de burgers.



© Brussel Mobiliteit

> Rubrieken voor de opmaak van een gemeentelijk mobiliteitsplan voorgeschreven door de mobiliteitsordonnantie van 26/7/2013 -copyright: Brussel Mobiliteit

een **circulatieplan** opgesteld, vervolgens wordt een interventieplan opgemaakt. De gemeentelijke en gewestelijke teams zijn intens betrokken bij de opmaak van een LMC. Tegelijkertijd steunt het proces ook op burgerparticipatie waarbij de verschillende actoren in een wijk hun noden kenbaar kunnen maken: de bewoners, de handelaars, de klanten, de vertegenwoordigers van scholen, de culturele centra, de verenigingen ... Het participatieproces zorgt voor een breder draagvlak bij alle betrokkenen. Beperkingen en verplichtingen die met een circulatieplan gepaard gaan, worden niet altijd goed aanvaard. Zo hebben circulatieplannen gevolgen voor meerdere verplaatsingsstromen, of het nu om doorgaand, inkomend of uitgaand verkeer gaat, of om langeafstand doorgaand verkeer of kortere trajecten in de buurt (tussen nabijgelegen mazen). In een van de eerste vijf reeds opgestarte mazen werd vastgesteld dat 30% van de autoritten van of naar de maas minder dan 2 km bedraagt en 20% van die ritten bedraagt tussen 2 en 5 km. Meer bepaald zullen mensen die zich in de buurt moeten verplaatsen, verhoudingsgewijs een grotere omweg moeten maken dan mensen die een lange afstand afleggen. Deze vaststelling toont goed aan dat de verplaatsingsgewoonten drastisch zullen moeten veranderen wil men de leefomgeving van de bewoners verbeteren en dat men voor deze trajecten tot een modal shift moet komen.

De volgende oproep voor een nieuw LMC wordt eind 2021 gelanceerd. De Brusselse regering selecteert de volgende tien LMC's (2 x 5 geplande LMC's in 2022 en 2023) in juni 2022.

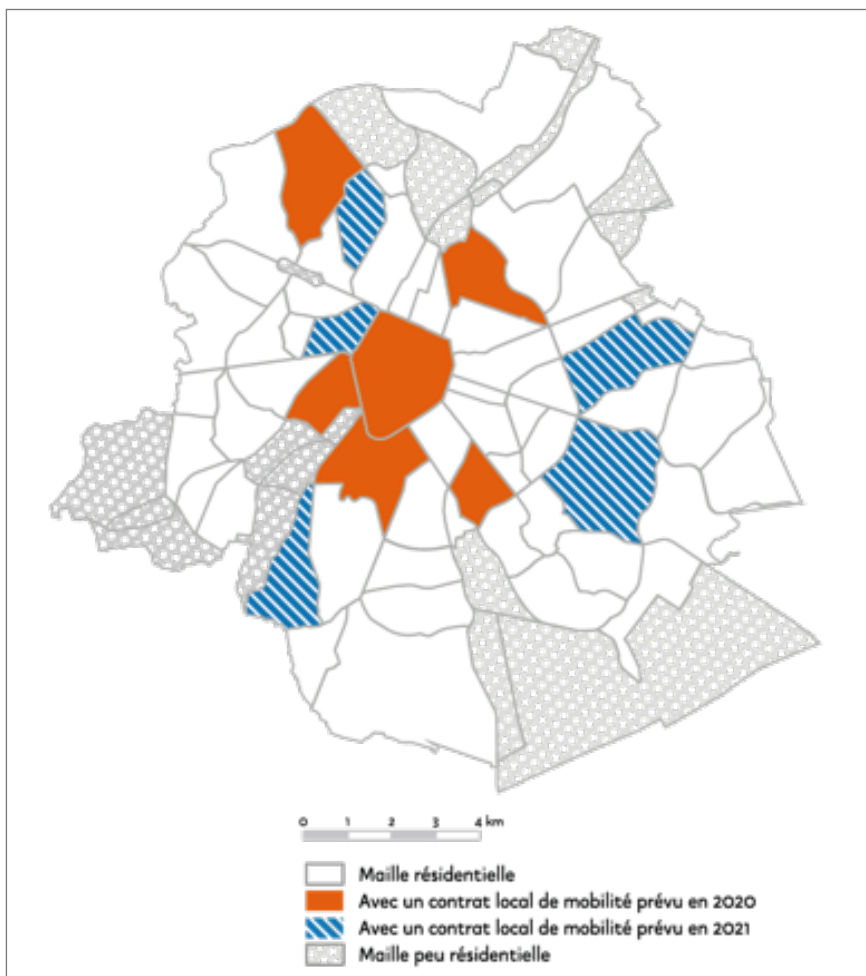
STEUN VANUIT HET GEWEST VOOR DE UITVOERING VAN MOBILITEITS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSACTIES

Brussel Mobiliteit gaf ook een update van de verschillende soorten ondersteuning van het Gewest aan de gemeenten.

Financiële steun: subsidies en tussenkomst van het Gewest

BM ging eerst in op de mogelijke financiële steun in de vorm van subsidies en tussenkomsten van het Gewest:

- Voor niet-infrastructurele Duurzame mobiliteitsprojecten verleent Brussel Mobiliteit een subsidie voor acties gelinkt aan de prioriteiten van het Gewest. De oproep bestaat uit drie delen:
 - **De stad beleven** (Week van de Mobiliteit, toe-eigening van de openbare ruimte, fietsdagen, Bike Repair en zichtbaarheid van fietsers, Cairgo Bike for Brussels) voor een maximumbedrag van 50.000 euro/gemeente.



> (1) Vijfhoek, Dielegem, Kuregem, Sint-Gillis, Flagey-Vijvers van Elsene en Colignon-Josafat.

> (2) Leopold-Pannenhuis, historisch Molenbeek, Brussel-Neerstalle, Vogelenzang en Roodebeek

- **Actieve schoolmobiliteit** (schoolrijen en omkadering schoolstraten) voor een maximumbedrag van 50.000 euro/gemeente.
- **Innoverende projecten** waarbij het bedrag geval per geval bekeken wordt in functie van de beschikbare budgetten.

• Voor projecten in de openbare ruimte:

- Brussel Mobiliteit verleent subsidies voor infrastructuurprojecten (beveiligde en niet-beveiligde fietsstallingen, veerkracht, speelbare publieke ruimte, vergroening, PAVE) en kleine projecten voor de beveiliging van de weginfrastructuur.
- Brussel Plaatselijke Besturen subsidieert renovatieprojecten voor de renovatie van de openbare ruimte (wegen, pleinen, straatmeubilair, fietspaden, openbare verlichting, enz.) dankzij hun driejarige

investeringsprogramma (2022-2024) voor een bedrag van 17,5 miljoen euro.

- Urban (de directie voor de stadsvernieuwing) heeft via haar instrument voor stedelijke herwaardering “Stadsbeleid” een enveloppe van € 53 miljoen vrijgemaakt voor haar meerjarenprogramma 2021-2025 in het kader van subsidies voor de stedelijke herwaardering.

Voor de gewestwegen zijn er ook nog andere financiële mechanismen zoals het fonds Beliris, het budget voor AVANTI of het budget Brussel Mobiliteit voor bijvoorbeeld de aanleg van GFR's.

Technische ondersteuning: studies, expertise en referentiedocumenten

Brussel Mobiliteit maakte van dit forum ook gebruik om eraan te herinneren dat de **mobiliiteitsstudies** die in het kader van de LMC's worden uitgevoerd, gefinancierd en aangestuurd worden door het Gewest. Daarnaast schrijft het Gewest ook een stockopdracht uit voor mobiliteitsstudies. Die staat ter beschikking van de gemeenten. Een typebestek voor mobiliteitsstudies in het kader van een gemeentelijk mobiliteitsplan, of de daarmee verband houdende voorschriften, kan ook ter beschikking van de gemeenten worden gesteld.

Brussel Mobiliteit kan gemeenten ook bijstaan met zijn expertise rond infrastructuur en verkeersveiligheid, sensibilisering en controle-sanctie. Het agentschap heeft met name in fiches aanbevelingen gedaan om rekening te houden met **verkeersveiligheid**: “Basiskennis verkeersveiligheid” (2021), “Ad hoc voorzieningen ter ondersteuning van de Stad 30” (2021) of een “Praktische gids voor de plaatsing van verkeersdrempels” (binnenkort beschikbaar).

De cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit kan expertise leveren op het vlak van verkeersveiligheid en subsidies verlenen voor het aanpakken van ongevalgevoelige zone's (ZACA). Naast het veiliger maken van de ZACA's kan het Gewest in overleg met de gemeenten nieuwe soorten van apparatuur en signalering uittesten en het aantal ongevallen in risicogebieden in het Gewest opvolgen. Brussel Mobiliteit heeft ook een beleid ontwikkeld voor de plaatsing van preventieve en repressieve snelheidsradars op de gewestwegen en monitort in de schoot van zijn Kenniscentrum voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid de snelheid.

Daarnaast linken verschillende subsidies en aanbestedingen voor bijstand Brussel Mobiliteit met ontwerp bureaus en verenigingen. Hierdoor hebben gemeenten al de kwaliteit van bepaalde verhardingen op gemeentewegen kunnen laten meten. Gemeenten kunnen ook specifiek advies vragen over de toegankelijkheid van de openbare ruimte op hun grondgebied. Dit principe van expertisedeling kan nog uitgebreid worden met andere gemeentelijke behoeftes.

Brussel Mobiliteit zal zijn reeks gidsen voor projectleiders ruimtelijke ordening verder aanvullen. Zo komt er binnenkort naast de vademecums voor voetgangers en fietsers, die technische ondersteuning geven om de infrastructuur voor deze twee modi te verbeteren, nog een gids waarin aan de hand van objectieve en duidelijke criteria uitgelegd wordt hoe in de stad de juiste fietsinfrastructuur kan gekozen worden. Momenteel wordt de gids uitgeschreven. Titel is: “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek” (zie het artikel in dit nummer op pagina 11).

Tot slot nodigde Brussel Mobiliteit de gemeenten uit om zich te laten vertegenwoordigen door een lid van hun gehandicaptenraad binnen de PBM-afdeling van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

Ondersteuning op het vlak van communicatie: sensibilisering en uitwisseling van ervaringen

Brussel Mobiliteit stelt het materiaal ter beschikking van de gemeenten dat uitgewerkt werd voor de sensibiliseringscampagnes van het Gewest rond verkeersveiligheid, stappen, fietsen, multimodaliteit... zoals de Stad 30, Je Voeten© (inclusief de communicatiekit “voetgangershinder” van deze zomer), Bike for Brussels, de Week van de mobiliteit en Autoloze zondag... De gemeenten kunnen dat materiaal dan verder verspreiden op hun grondgebied.

Het Gewest organiseert ook de uitwisseling van best practices en ervaringen tussen de deelnemende gemeenten aan het subsidieprogramma voor “duurzame mobiliteit” (De stad beleven, Actieve schoolmobiliteit en Innoverende projecten, cfr. supra).

Daarnaast ondersteunt Brussel Mobiliteit verschillende verenigingen die wandelen en fietsen promoten en zich inzetten voor een betere toegankelijkheid. Deze verenigingen werken al samen met de gemeenten: de CAWaB, Walk.Brussels voor de diagnostiek van het netwerk van trage wegen, de Gracq en de Fietsersbond, Pro Velo voor fietseducatie...

Ondersteuning met data: het nieuwe Kenniscentrum voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid

Het forum was voor Brussel Mobiliteit de gelegenheid om de sluiert op te lichten over de uitbouw van zijn nieuw Kenniscentrum voor Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Al vele jaren verzamelt het Gewest mobiliteitsgegevens in voor haar studies en analyses en om indicatoren op te stellen voor de evaluatie van de gewestelijke mobiliteit. Gegevens over verplaatsingen, over de algemene impact op mobiliteit, verkeersdata, tellingen, oversteekplaatsen voor voetgangers, snelheidscontroles, ZACA, voetgangersboulevards, uitvoeringsniveau van acties: toegankelijk gemaakte haltes...

Ondersteuning met opleiding en uitwisselingen

Brussel Mobiliteit organiseert al sinds 2001 de opleiding “mobiliteitsadviseur” (CeMa) (CeMa, 8 modules van 2,5 dag). Bedoeling is om gemeenschappelijke mobiliteitscultuur uit te bouwen voor de Brusselse gewestelijke en gemeentelijke actoren. Tot op vandaag werden 400 mobiliteitspecialisten opgeleid. Brussel Mobiliteit organiseert sinds enkele jaren ook opleidingen om “voetgangersmanager” te worden die uit drie modules van twee dagen bestaan (reeds 60 opgeleide specialisten) of om “fietsmanager” te worden (80 opgeleide specialisten). In september 2020 werd gestart met de eerste opleiding tot “toegankelijkheidsmanager” (volgens dezelfde formule).

De vernieuwing van de opleidingsmarkt is in volle gang; het is dan ook een kans om verschillende aanpassingen te voorzien, zoals opfrissingsmodules voor al opgeleide CeMa's. De gemeenten hebben met name via de vragenlijst van Brussel Mobiliteit (cfr. supra) hier hun noden kenbaar gemaakt, wat deze nieuwe markt voeding geeft.

Dit eerste Good Move-forum was dan ook voor de gewestelijke en gemeentelijke teams de gelegenheid om elkaar weer te ontmoeten en over heel wat onderwerpen informatie uit te wisselen en na te denken. Brussel Mobiliteit wilde met een presentatie van zijn ondersteuningsaanbod gemeenten aanmoedigen om samen met het Gewest de verschillende tools uit te werken. Zo beantwoorden ze het best aan hun behoeften. Brussel Mobiliteit is van plan om dit soort van evenementen twee keer per jaar te herhalen en meer bijeenkomsten te beleggen met degenen die betrokken zijn bij de uitvoering van het Good Move-plan. Dat zal via ontbijtvergaderingen gebeuren (met dezelfde frequentie).

> Alexandra WOELFLE, onderzoeksmedewerkster bij de Ligue des familles

DE MOBILITEIT VAN EENOUDERGEZINNEN

Wie binnen het gezin voert er dag in dag uit de kinderen: naar school, naar vrijetijdsactiviteiten, naar de dokter? Vooral de vaders of daarentegen de moeders? Of is het gelijk? Is er bij gezinsverplaatsingen ook sprake van genderongelijkheid zoals bij de verdeling van de huishoudelijke taken? Verplaatsen eenoudergezinnen zich zoals koppels? Ondervinden ze dezelfde moeilijkheden als zij of juist andere moeilijkheden?

Alvast enkele van de vragen die de Ligue des familles zich stelde in een studie uitgegeven in 2018. Deze studie werd uitgevoerd op basis van de bestaande wetenschappelijke literatuur en ging over de mobiliteit van gezinnen bekeken door een genderlens. Hoewel een groot deel van de studie gewijd was aan de specifieke mobiliteit van koppels, werden ook eenoudergezinnen bestudeerd. Enerzijds omdat vrouwen aan het hoofd staan van meer dan 85% van de Belgische eenoudergezinnen¹ en anderzijds omdat men een aantal zaken kenmerkend voor de mobiliteit van vrouwen in koppels, ook terugvindt bij eenoudergezinnen. Uit de studie bleek ook dat we meer diepgaande gegevens en analyses nodig hebben over gezinsverplaatsingen naar gender en verplaatsingen van eenoudergezinnen om de dagelijkse mobiliteit van gezinnen in onze gemeenten te verbeteren.

EEN ANDERE, GENDERGERELATEERDE MOBILITEIT...

Laten we eerst eens kijken naar Belgische vrouwen en mannen, ouders of niet. Op basis van de mobiliteitsenquêtes² en de tijdsbesteding van de Belgen³ zien we een ander mobiliteitsgedrag naargelang het gender.

Ten eerste duren de verplaatsingen bij vrouwen minder lang dan bij mannen en maken vrouwen kortere verplaatsingen. Daarnaast verplaatsen ze zich meer in de directe omgeving van de woonplaats en werken ze dicht bij huis. Ze voeren vaker andere mensen bij hun verplaatsingen dan mannen en ze verplaatsen zich iets vaker dan mannen voor aankopen en diensten (doktersbezoek, bank...). Ze rijden minder met de auto dan mannen. 44% van de vrouwen rijdt nooit zelf met de auto in vergelijking met 30% van de mannen. Ze maken meer gebruik van het openbaar vervoer en gaan meer te voet. Een laatste verschil in de mobiliteitspraktijken van mannen en vrouwen, vrouwen maken meer opeenvolgende aansluitende trajecten. Mannen pendelen vaker (woon-werk).

... BIJ DE OUDERS

Laten we nu eens kijken naar de mobiliteit van vrouwen bij koppels met kinderen. Hun reistijden zijn

langer dan die van vrouwen in kinderloze koppels. Bij mannen is er geen merkbaar verschil in reistijd tussen die met en die zonder kinderen. De mobiliteit van vrouwen bij koppels met kinderen wordt gekenmerkt door kortere verplaatsingen dan die van mannen, maar ze verplaatsen zich vaker dan mannen. Ze maken meer opeenvolgende ritten en rijden minder met de auto.

Volgens verschillende studies zijn het binnen een koppel meestal de moeders die iemand brengen. Volgens een Franse studie over koppels met twee werkende ouders zijn het meestal de moeders die de kinderen brengen, behalve wanneer de vader kortere werkdagen heeft. In dit geval is het meer gelijk opgaand⁴. Dezelfde vaststelling voor België. Uit een Touring-enquête uit 2009 blijkt dat 70% van de kinderen die met de auto naar school worden gebracht, door hun moeder worden gebracht en 16% door hun vader. De overige 14% wordt door de grootouders of iemand anders gebracht⁵. Een andere Belgische studie toonde ook aan dat kinderen jonger dan 14 vaak door de moeder gebracht worden⁶. Zolang kinderen niet alleen op straat mogen, staan moeders voor een groot deel van hun verplaatsingen in. Zeer waarschijnlijk staan ze ook in voor de mentale last rond de verplaatsingen en maken ze de boekentas of de sporttas klaar, leggen ze de medische documenten klaar of gaan ze het traject na...

Kenmerkend voor de mobiliteit van deze moeders: korte, herhaalde, opeenvolgende verplaatsingen en dicht bij huis werken, hoogstwaarschijnlijk allemaal goed bedachte elementen om hun "dubbele werkdag" tot een goed einde te kunnen brengen.

MOBILITEIT VAN EENOUDERGEZINNEN

Als de moeder in een koppel, waarbij vooral zij de kinderen voert, al mobiliteitsstrategieën bedenkt om haar dubbele dag tot een goed einde te kunnen brengen, hoe zit dat dan bij eenoudergezinnen? Voor deze gezinnen is het nog moeilijker om de verplaatsingen van alle gezinsleden te regelen, omdat, wanneer de kinderen bij hen zijn, de ouder de enige is onder hetzelfde dak die de kinderen kan brengen. Je hebt maar één enkele ouder die kan instaan of die oplossingen moet vinden voor de verplaatsingen naar vrijetijdsactiviteiten, school, werk, winkel...

1. E. CORNELIS, M. HUBERT, P. HUYNEN, et al., *Mobiliteit in België in 2010: resultaten van de BELDAM-enquête*, Brussel, Belspo et FOD Mobiliteit en Vervoer.
2. *Idem*.
3. I. GLORIEUX, J. MINNEN, T.P. VAN TIENOVEN, et al., *Website 'Belgisch tijdsbudgetonderzoek', 24 uur ... Belgische tijd. Samenvatting van de resultaten van het onderzoek naar de tijdsbesteding van de Belgen*, Brussel, onderzoeksgroep TOR Vrije Universiteit Brussel & Algemene Directie Statistiek, 2015, www.time-use.be.
4. B. MOTTE-BAURNVOL, L. BELTON-CHEVALIER, R. G. SHEARMUR, *Différences de genre et formes de dépendances des conjoints biactifs dans l'accompagnement des enfants*, Géographie, économie, société, 2, vol. 13, 2012.
5. B. DE LANDTSHEER, *De toekomst is multimodaal: het grote mobiliteitsonderzoek*, TOURING Magazine, 242, sept./okt. 2017, pp. 44-47.
6. E. ZWERTS, D. JANSSENS, G. WETS, *How the Presence of Children Affects Parents' Travel Behavior*, februari 2010.



> Link naar de studie:

<https://www.laligue.be/association/analyse/2018-10-11-la-mobilite-des-familles-une-affaire-de-genre>

Wanneer het eenoudergezin familie of vrienden in de buurt heeft wonen of wanneer er informeel (ouders die andere kinderen meenemen naar school) of formeel, door de school, collectief vervoer wordt georganiseerd (walking bus, fietsbus, schoolrijen...), kan de last rond die verplaatsingen verminderen. Maar niet alle eenoudergezinnen hebben toegang tot deze oplossingen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat eenoudergezinnen aangeven dat ze voor hun verplaatsingen een hogere mate van stress ervaren dan gezinnen. In een studie uit 2016 van de *Ligue des familles* zei 37% van de eenoudergezinnen gestrest te zijn voor hun verplaatsingen in vergelijking met 26% van de koppels⁷.

Een studie uit Quebec toonde aan dat, in vergelijking met koppels, eenoudergezinnen gemiddeld vaker aaneensluitende verplaatsingen maken. Een andere vaststelling is dat deze gezinnen zich minder met de auto verplaatsen. In het onderzoek van de *Ligue des familles* uit 2016 naar de mobiliteitsgewoonten van gezinnen, gaven de eenoudergezinnen aan dat ze hun kinderen vaker met het openbaar vervoer of te voet naar school brachten⁸. In Frankrijk hebben verschillende studies aangetoond dat ze om financiële redenen minder gemotoriseerd zijn dan koppels. In 2005 had 75% van de eenoudergezinnen een auto, tegenover 97% van de koppels⁹. Dit gebrek aan eigen gemotoriseerd vervoer kan problematisch zijn. In een enquête van de *Ligue des familles* uit 2019 gaf 25% van de Franstalige eenoudergezinnen aan dat ze een baan moesten opgeven omdat ze er niet geraakten met het openbaar vervoer of omdat ze voor hun werk een eigen auto moesten hebben. Dit was slechts het geval bij 17% van de koppels met de vader/moeder van het kind.

Eenoudergezinnen, en voornamelijk alleenstaande moeders, denken goed na over hun verplaatsingen om ze zo goedkoop en kort mogelijk te houden. Vanwege de vaak meer precare sociaal-economische situatie waarin ze zich bevinden, nemen ze hun toevlucht tot goedkopere vervoermiddelen dan de auto... wat nefast kan zijn voor hun sociale contacten of de werk-privébalans of een negatieve impact kan

hebben bij het zoeken naar een job wanneer er niet voldoende alternatieven zijn voor de auto.

ENKELE AANBEVELINGEN TER VERBETERING VAN DE MOBILITEIT VAN GEZINNEN EN EENOUDERGEZINNEN

Zoals we gezien hebben, zijn het vooral vrouwen die instaan voor de verplaatsingen binnen het gezin. Dat is nog duidelijker bij eenoudergezinnen, die als enige instaan voor de verplaatsingen binnen het huishouden wanneer hun kinderen thuis zijn. Er bestaan verschillende oplossingen om de verplaatsingen van vrouwen en meer in het bijzonder van eenoudergezinnen in Brussel te faciliteren.

Een eerste voorstel is om meer vrouwen en moeders op te nemen in de overleg- en besluitvormingsstructuren over mobiliteit en ruimtelijke ordening, zodat bij de ontwikkeling/heraanleg van de openbare ruimte en het openbaar vervoer rekening wordt gehouden met hun leefwereld.

Een tweede voorstel is om de toegankelijkheid in de openbare ruimte en in het openbaar vervoer te verbeteren, zodat gezinnen, en dus eenoudergezinnen, er makkelijk met hun kinderen toegang toe hebben. We denken bijvoorbeeld aan bredere trottoirs, aan bus- en tramhaltes met een lage instap, om er bij werkzaamheden voor te zorgen dat je makkelijk met een kinderbuggy de nieuwe weg op kan...

Een derde voorstel is om collectief vervoer aantrekkelijker te maken naar het beeld van de schoolvervoersplannen voor scholen (schoolrijen, walking bus) en om collectief vervoer bij buitenschoolse activiteiten of stages binnen gemeenten te faciliteren.

Om het fietsgebruik en het gebruik van zachte vervoersmodi aan te moedigen, moet men aan de ene kant aandacht hebben voor veilige fietspaden en zorgen voor aparte fietspaden. Aan de andere kant moet men ervoor zorgen dat ze breed genoeg zijn voor bijvoorbeeld bakfietsen. Bovendien hebben veel Brusselse gezinnen geen plaats om hun fiets te stallen, en moeten ze dus voldoende beveiligde parkeergelegenheid of fietsboxen krijgen, die plaats bieden aan bakfietsen, met name in de buurt van scholen en kinderdagverblijven.

En de gezinnen die bij gebrek aan een andere oplossing toch de auto nemen, zij zouden de mogelijkheid moeten krijgen om een bewonerskaart te krijgen in de gemeente van de school van hun kind, zodat ze hun auto daar kunnen achterlaten en hun reis kunnen voortzetten met een ander vervoermiddel. Verschillende Brusselse gezinnen hebben kinderen die op school zitten in een andere gemeente dan die van hun woonplaats.

7. C. DARON, F. BERTRAND, *Les familles d'aujourd'hui et la mobilité. Les résultats de l'enquête de la Ligue des familles « Parents mobiles »*, La Ligue des familles, april 2016

8. C. DARON, F. BERTRAND, *op. cit.*

9. F. LERAY, *Les mères seules et leurs espaces de vie : mobilités résidentielles et pratiques quotidiennes de l'espace des femmes seules avec enfant(s) en Bretagne*. Géographie. Universités Rennes 2 : Université Européenne de Bretagne, 2010.

> Charlotte DE BROUX - Brussel Mobiliteit, Philippe LEBEAU – VUB, Bart Johan COK - VUB, Margot VANDORPE - Urbike, Fanny MOREAU - cverantwoordelijk voor het project Cairgo Bike bij Pro Velo, Guillaume DETRY – Leefmilieu Brussel

HET PROJECT CAIRGO BIKE: OP NAAR EEN NIEUWE VORM VAN MOBILITEIT

Cairgo Bike is een project van het Brussels Gewest dat bakfietsen inschakelt als alternatief voor auto's en bestelwagens dankzij een ecosysteem van diensten ontwikkeld door 10 partners. Het doel? Een betere lucht- en levenskwaliteit voor de inwoners.

PARTICULIEREN IN HET ZADEL HELPEN IN SAMENWERKING MET DE GEMEENTEN

Steeds meer burgers denken na over hun mobiliteit. Een nieuwe oplossing die vandaag volop in ontwikkeling is, is de bakfiets of de longtailfiets. Dit nieuw vervoermiddel kan een effectief alternatief zijn om in Brussel met je kinderen op stap te gaan en om je boodschappen te doen.

Staat een zeker onveiligheidsgevoel het gebruik van dergelijke fiets in de weg, of ontbreekt de goesting gewoon om dit alternatief uit te proberen vooraleer een aankoop te overwegen? **Er is nu een mobiliteitsproject dat je stap voor stap helpt de overschakeling te maken.**

Sinds dit voorjaar kan het! Via Pro Velo kan de Brusselaar in het kader van het project Cairgo Bike, een project gefinancierd door het Europese Urban Innovative Actions-programma en Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de gemeenten, 2 weken lang gratis een elektrische bakfiets of longtail ontlenen.

Pro Velo leert in elke gemeente 16 gezinnen aan om met deze fietsen veilig te rijden in Brussel. De medewerkers van Pro Velo geven in de Brusselse gemeenten theorieles over de wegcode, een *technische uitleg over de fietsen en een fietsinitiatie*. *“De eerste inschrijvingen stromen binnen, de Brusselaars denken na over hun mobiliteit in de stad en willen duurzamere en praktischere alternatieven voor de auto”.*



© Brussel Mobiliteit

Tot op heden hebben bijna 400 mensen interesse getoond in het project en meer dan 40 gezinnen hebben de fietsen in hun gemeente al kunnen uitproberen. De reacties wanneer de fietsen teruggebracht worden, zijn positief. Pro Velo beantwoordt graag de vele vragen over accessoires, verzekeringen, modellen, technologie of berging. Hoewel het nu nog te vroeg is om al duidelijk een gedragsverandering te zien, tonen al deze vragen aan dat de inwoners daadwerkelijk geïnteresseerd zijn in een structurele verandering. De geïnteresseerden zijn ook blij om les te krijgen,



© Brussel Mobiliteit



© Brussel Mobiliteit



© Brussel Mobiliteit

om door de straten van hun gemeente te gaan en de wegcode nog eens op te frissen.

Een inwoner van Anderlecht en vader getuigt: *“geweldige ervaring... vooral omdat het twee weken duurt... We kunnen echt het materieel uitproberen en nadenken over een eventuele aankoop in de toekomst”.*

“Sommige geïnteresseerden worden overgehaald door de 15-daagse training en test, anderen willen eerst nog andere modellen of merken uitproberen om in functie van de leeftijd van hun kinderen en hun verplaatsingen met het gezin binnen Brussel de meest geschikte fiets te vinden”.

De gemeenten, die in dit project partners zijn, worden gevraagd om met hun inwoners over het project te communiceren via hun verschillende kanalen en een startplaats zo dicht mogelijk in de buurt te voorzien voor de tests en trainingen. Het succes van dit project hangt ook van hen af. Er zijn al veel conventies ondertekend waaruit hun betrokkenheid en interesse blijkt.

Een andere bewoner legt uit: *“Ik zou graag een bakfiets kopen, maar er moet een financieel duwtje in de rug worden gegeven. Het blijft een zeer dure aankoop”.*

De praktische en theoretische lessen van Pro Velo leren gezinnen die de keuze voor de bakfiets in de stad overwegen, aan om zich goed te gedragen op de weg.

PLANNING

De planning per gemeente vindt u op <https://www.provelo.org/nl/page/cairgo>.

Bent u geïnteresseerd in het project? Stuur dan een e-mail naar cairgobike@provelo.org. Wij nemen dan contact met u op wanneer in uw gemeente de inschrijvingen geopend worden.

Geef in dit geval aan in welke gemeente u woont. Geen paniek als uw gemeente nog niet in de planning staat!

Het project Cairgo Bike loopt over ruim 3 jaar en de gemeenten kunnen tot 2023 de ene na de andere meedoen.

PROFESSIONALS, WAARONDER GEMEENTEN, IN HET ZADEL HELPEN

Urbike zal honderden Brusselse professionals ondersteunen bij hun transitie naar de bakfiets, van micro-ondernemers tot grote publieke en private organisaties.

Het programma “Cairgo Bike For Pros” ging van start in april dit jaar en is speciaal voor professionals ontworpen. Het biedt opleidingen, proefritten op de bakfiets, persoonlijk advies over het materiaal en ondersteuning op maat om de omschakeling van hun activiteiten te vergemakkelijken. Als slotstuk wordt ook een breed gamma van bakfietsen en aanhangwagens ter beschikking gesteld gedurende enkele weken om de professionele activiteiten echt te kunnen uitproberen met de bakfiets.



© Urbike

Op professioneel niveau spreekt de bakfiets een grote verscheidenheid van sectoren aan: Urbike ontving 85 aanvragen in slechts enkele weken tijd en er wordt regelmatig belangstelling getoond door nieuwe kandidaten. Bij de selectie is de bouw de meest vertegenwoordigde sector onder de geselecteerde organisaties (25%), maar de belangstelling komt uit veel verschillende sectoren: media, horeca, evenementen- en sportsector, afval/schoonmaak. Velen zien voordelen van het gebruik van bakfietsen in de stad, zoals efficiëntere



verplaatsingen, geen parkeerproblemen, actiever vervoer, en voor wie minder stress heeft met vrachtwagens.

Onder de eerste 40 deelnemers van het programma #CairgoBikeForPros van Urbike zijn een groot deel zelfstandigen, zoals 2 algemene aannemers die onderzochten hoe ze een maximum van hun activiteiten op de fiets konden organiseren; een fotograaf; een kapster en kinesist aan huis;

Maar ook heel wat kmo's zoals Special Olympics Belgium die meer bakfietsen wil inzetten op hun evenementen, Hotel van Belle die hun verplaatsingen tussen de twee hotels wil verduurzamen, etc.

In de categorie grote ondernemingen starten ook reeds interessante pilootprojecten: Proximus lanceerde eind mei een pilootproject waarbij technici bakfietsen

gebruiken om internet te installeren aan huis in Brussel stad: zowel het laadvolume van 300L als de capaciteit van de batterij (40-80km afhankelijk van de lading en het niveau van assistentie) van de Douze Cycles G4 en Urban Arrow L voldoen goed aan de noden van een typische dag.

Weldra start de dienst beplantingen en openbare reinheid van de gemeente Jette hun pilootproject met de Douze Cycles en aanhangwagens van Fleximodal die tot 180kg kunnen transporteren. Een 30-tal gemeentewerkers werden betrokken in het project en bekeken samen met Urbike het potentieel van de bakfiets voor hun activiteiten. Er was veel interesse en verwondering over de mogelijkheden van de cyclo-logistiek. Een opleiding en testweken geeft de mogelijkheid om hun beroep effectief uit te oefenen op twee wielen.

HET GEWEST FINANCIERT EEN OVERSCHAKELING VIA PROJECTOPROEPEN

Sinds 2019 biedt Brussel Mobiliteit gemeenten een subsidie aan voor bakfietsprojecten. De projectoproep "Cargo bike for Brussels"

Zin om je professionele verplaatsingen in Brussel uit te voeren met een bakfiets?

Om files te vermijden en sneller ter plaatse te zijn bij je klanten?

Je ziet opportuniteiten in je organisatie, maar advies en training om een pilootproject op te zetten zijn welkom?

Contacteer Urbike via cairgo@urbike.be.



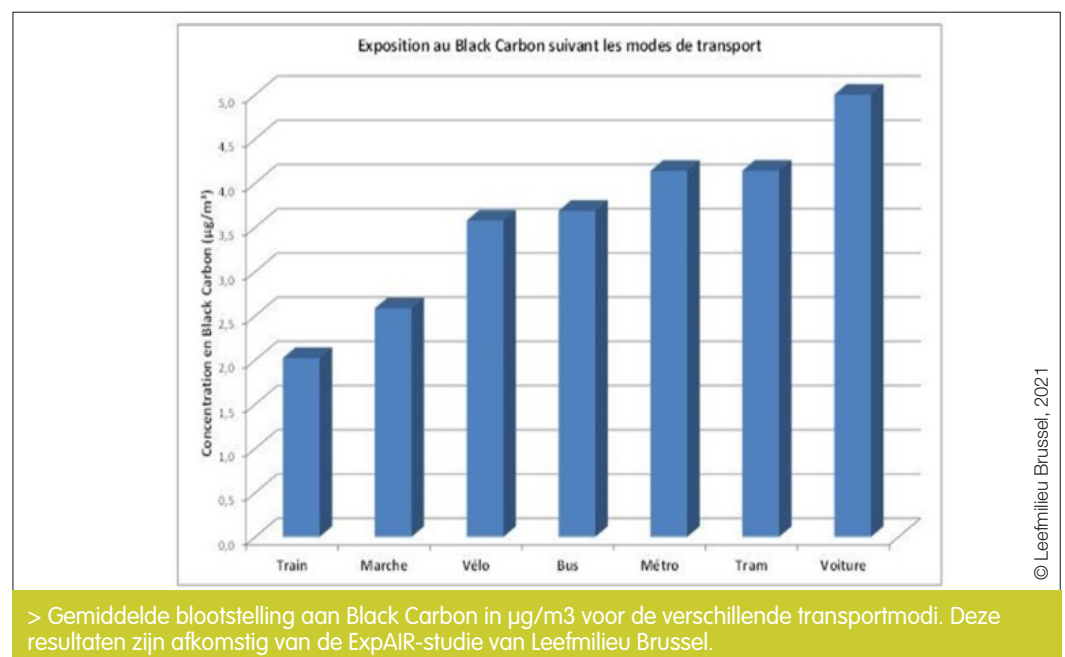
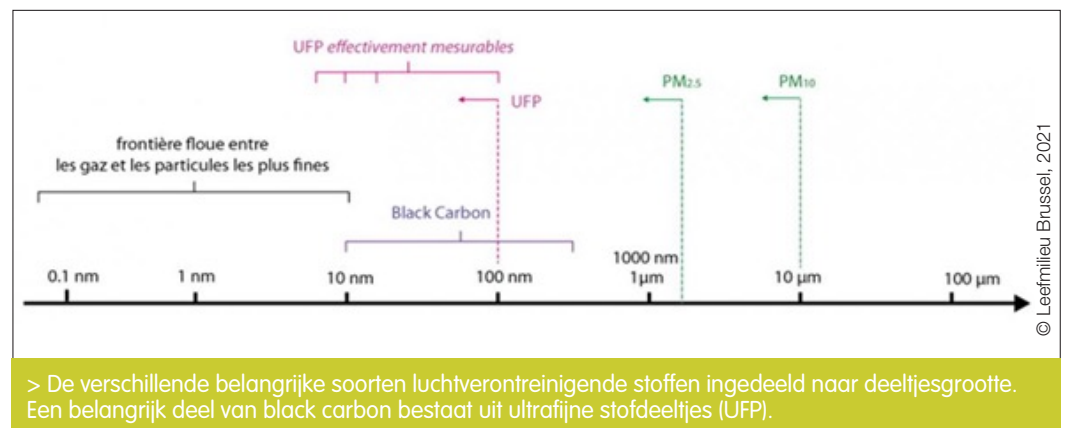
werd samen met Brulocalis in het kader van de projectoproep “Duurzame mobiliteitsprojecten” gelanceerd. Deze projectoproep is een groot succes. Al heel wat Brusselse gemeenten hebben hierdoor een bakfiets kunnen aankopen voor zeer gevarieerde taken als het vervoeren van maaltijden voor het OCMW, het inzamelen van organisch afval, het vervoeren van boeken uit de bibliotheek of van producten uit een solidariteitswinkel.

Een gemeente kan de steun van Urbike in het kader van Cairgo Bike, een subsidie in het kader van de projectoproep “Cargo for Brussels” en de oproep “Duurzame Milieuprojecten” van Leefmilieu Brussel combineren! Met deze verschillende initiatieven stelt het Gewest alles in het werk om de gemeenten te helpen over te schakelen op bakfietsen.

WETEN HOEVEEL BLOOTGESTELD U BENT AAN VERVUILING, EEN MOBILISEREND PROBLEEM

Om de studie over de luchtkwaliteit te combineren met de wens voor duurzamere mobiliteit, analyseert Brussel Leefmilieu in het kader van het Cairgo Bike-project het verschil in blootstelling aan black carbon volgens het gebruikte vervoermiddel. Deze fijne deeltjes vormen samen een koolstofrijke verbinding als gevolg van verbranding. In het bijzonder zijn het wegverkeer en verwarming verantwoordelijk voor de productie van dit fijn stof.

Een reeds door Leefmilieu Brussel uitgevoerde studie heeft de verschillen in de blootstellingspercentages van Brusselaars aan



deze verontreinigingen naargelang het gebruikte vervoermiddel aan het licht gebracht. Uit de gegevens van medio 2010 blijkt dat fietsers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ongeveer 30% minder blootgesteld werden aan Black Carbon dan automobilisten.

De eerste deelnemers aan het Cairgo Bike-project die concentratiegegevens hebben verzameld, hebben al gereageerd:

“De bakfiets is ideaal voor de vaste korte ritten in Brussel, zoals de kinderen naar school brengen. De kwestie van de luchtkwaliteit in Brussel interesseert me, dus deelnemen aan het Cairgo Bike-project is een kans om te weten wat mijn blootstellingsniveau is”;

“Fietsen is milieuvriendelijker en het is fijn om bij te dragen aan een betere kennis van de luchtkwaliteit; De kinderen vonden het leuk”;

“Zeer positief om dit alternatief vervoersmiddel te ontdekken, iedereen zou moeten bijdragen aan een betere kennis over de luchtkwaliteit”.

DE BARRIÈRES EN DRIJFVEREN VOOR HET GEBRUIK VAN BAKFIETSEN BESTUDEREN

De VUB zal met hun onderzoek binnen dit project inzichten verwerven uit de ervaringen van de deelnemers en vastleggen wat de barrières en drijfveren voor het gebruik van bakfietsen zijn. Op basis van deze inzichten zullen er maatregelen worden voorgesteld ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van bakfietsen. Hierbij bouwen ze verder op eerder gevoerd onderzoek naar cargofietsen.

Zo wordt er in de wetenschappelijke literatuur beschreven dat bakfietsen vroeger heel zwaar waren, maar dat ze tegenwoordig met hun elektrische aandrijving tot wel 250 kilogram kunnen vervoeren. Dit vertaalt zich voor professionele gebruikers in vele gevallen in lagere operationele kosten, wat sommige bedrijven dan ook aanspoort om de fietsen te gebruiken. De aankoopprijs blijft echter een barrière, zowel voor professionele als voor particuliere gebruikers. Daarnaast zijn bedrijven ook wantrouwig omtrent het bereik van de batterij. Een batterij met een grotere laadcapaciteit kan hiervoor een oplossing zijn, maar dit zorgt op zijn beurt wel voor een hogere aankoopprijs.

Daarnaast is er zowel voor professionele als particuliere gebruikers te weinig aangepaste fietsinfrastructuur. Mede door de angst voor diefstal of vandalisme, is het vinden van een parkeerplaats voor een dergelijk grote fiets voor vele particulieren nog steeds een heikel punt. Voor professionelen is dit dan weer een enorm voordeel: zeker zij die veel klanten bedienen op één dag winnen veel tijd door niet telkens een parkeerplaats te moeten zoeken.

Deze verschillende motivatie en barrières om de bakfiets te gebruiken, zullen dus worden gekwantificeerd aan de hand van verschillende enquêtes onder de deelnemers aan het Cairgo Bike-project. Als we meer weten over wat potentiële gebruikers van de bakfiets aanzet tot het gebruik van een bakfiets, zal het project een effectiever beleid kunnen voorstellen ter ondersteuning van de ontwikkeling van de bakfiets in Brussel. Dankzij de resultaten van de VUB zal Cairgo Bike dus ook na de pilootprojecten en het project beperkt in tijd een blijvende impact kunnen hebben op de Brusselse mobiliteit.

EEN ECOSYSTEEM IN ONTWIKKELING

Cairgo Bike helpt niet alleen mensen en bedrijven in het zadel, het project pakt ook andere zaken aan die particulieren en professionals tegenhouden om de bakfiets te gebruiken. Brussel Mobiliteit zal ze informeren over alle beschikbare diensten in Brussel in verband met de bakfiets via communicatiecampagnes en de projectwebsite: www.cairgobike.brussels/nl.

Cambio zal zijn wagenpark aanvullen met deelfietsen en Remorquable zal zijn uitleendienst voor fietskarren uitbreiden. Zo heeft iedereen toegang tot een bakfiets of fietskar. Brusselse kmo's die een bakfiets of fietskar willen kopen, kunnen binnenkort een premie aanvragen bij Brussel Economie en Werkgelegenheid.

En omdat parkeren een grote hindernis vormt, zullen Parking.brussels en BePark parkings voor bakfietsen uitbouwen.

Cairgo Bike heeft u nodig! Gedeelde bakfietsen en fietskarren ergens veilig kwijt kunnen vraagt plaats. Heeft u plaatsen over en wilt u meewerken aan deze dienstverlening voor de Brusselaars, laat het de projectpartners dan weten of via cairgobike@sprb.brussels.

> Luc GOFFINET, Beleidsmedewerker Waals en federaal beleid & onderzoek - GRACQ - Les cyclistes quotidiens ASBL

HASSELT: DE FIETS HERLEEFT

Hasselt is voor de Vlaamse mobiliteit lang een pilotstad geweest, vooraleer wat in te dommelen en ingehaald te worden door Gent. Vandaag de dag wil men er verouderde fietsinfrastructuur vernieuwen en innovatie nieuw leven inblazen: fietsstraten, schoolstraten, slimme verkeerslichten, "groene" boulevard, tunnels... Alles wordt in het werk gezet om opnieuw prioriteit te geven aan actieve modi.



Het is al lang geleden dat Steve Stevaert, de visionaire burgemeester, via het gratis openbaar vervoer (dat vandaag niet meer bestaat) camera's van over de hele wereld naar Hasselt wist te trekken. Dankzij een bezoek ter plaatse, georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (de VSV), konden we zien dat de stad gelukkig opnieuw de **goede kant op begint te gaan**.

FIETSSTRATEN

Hier heeft men goed begrepen dat fietsstraten niet echt werken wanneer ze alleen maar aan het begin met een bord worden aangeduid. Vooral langs drukke wegen. Daarom werd besloten om de betreffende straten te markeren **met rode verf**. Bij gebruik neemt men effectief op een veilige manier zijn rechtmatige plaats in het midden in.

SCHOOLSTRATEN

Een van de problemen bij schoolstraten is de vraag wie instaat om 's morgens en 's avonds de straat **af te sluiten**. Want zonder mensen is controle moeilijk.

Om hieraan te verhelpen, heeft de gemeente in een van haar schoolstraten **automatische verzinkbare palen geplaatst** en ze geprogrammeerd om uit de grond te zinken wanneer het verkeer moet ingeperkt worden. Een slimme oplossing. Niemand moet zich nog bezighouden met de tijdrovende taak om het verkeer in de schoolomgeving in goede banen te leiden.

SLIMME VERKEERSLICHTEN

In Nederland spreekt men vaak over verkeerslichten die fietsers detecteren en die sneller groen worden, vooral wanneer het regent. In België weinig of niet. Hasselt test deze oplossing nu op een kruispunt langs de kades.

Langs de Groene Boulevard, die een deel van de stad omringt, zijn ook **integrale verkeerslichten** (in alle vier de richtingen voor zowel voetgangers als fietsers) geplaatst.

EEN LICHTGEVEND STOPBORD

Een **prioritair tweerichtingsfietspad** kan gevaarlijk zijn wanneer de auto's die het fietspad kruisen, de





© Luc Goffinet, GRACQ

fietsers die in de twee richtingen aankomen, niet zien. Vooral omdat het met hogere snelheid is.

De stad Hasselt test daarom een systeem uit dat fietsers die de kruising passeren, aankondigt door **het STOP-teken** extra duidelijker te maken met lichtgevende rode lijnen op de grond en op het bord. Zo krijgen de stilstaande voertuigen extra informatie: zelfs al zie je niets, er komt iemand aan!

GROENE BOULEVARD

20 jaar geleden werd de kleine ring van Hasselt omgetoverd tot een "groene boulevard". Van een oude stedelijke ringweg met 2x2 rijstroken, met veel parkeerplaatsen en waar praktisch geen

plaats was voor voetgangers of fietsers, zijn we gegaan naar een **echt groene en aangename laan**. Regelmatig brengt men voor de fietsers verbeteringen aan: een comfortabel wegdek, integraal verkeerslicht ...

We hebben het dus ter plaatste kunnen vaststellen: Hasselt doet weer mee in de race voor comfortabele en innovatieve fietsfaciliteiten. Alvast inspiratie voor de **nabijgelegen, mogelijk aarzelende Waalse steden** om hetzelfde te doen.

> Meer info

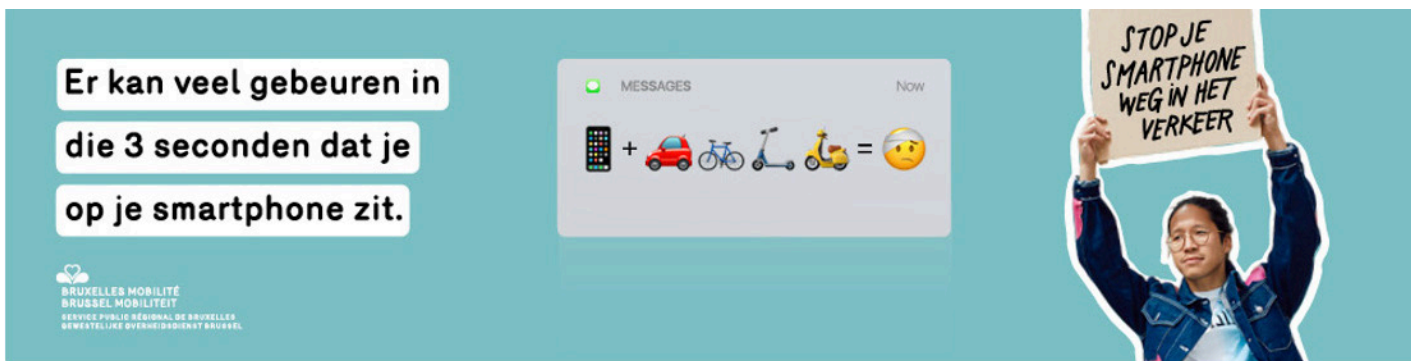
<https://www.gracq.org/>



© Luc Goffinet, GRACQ

> Camille THIRY, woordvoester - Brussel Mobiliteit

SMARTPHONE ACHTER HET STUUR, EEN FATALE BLIK?



Volgens recent onderzoek van Brussel Mobiliteit speelt afleiding een belangrijke rol bij ongevallen: één Brusselaar op de vijf gebruikt in de auto regelmatig de telefoon zonder handsfree set.

Om beter zicht te krijgen op de omvang van dit fenomeen in Brussel voerde Brussel Mobiliteit tussen eind februari en begin maart 2021 een onderzoek uit bij een representatieve steekproef van 800 personen van 18 tot 64 jaar. De resultaten van het onderzoek bevestigen dat de smartphone één van de meest voorkomende bronnen van afleiding is.

Brussel Mobiliteit start met een nieuwe sensibiliseringscampagne om mensen eraan te herinneren dat **het risico op een ongeval tot 20 keer groter is** voor wie de smartphone gebruikt achter het stuur. Dat geldt zelfs met het gebruik van een handsfree set.

De campagne richt zich in de eerste plaats tot jonge Brusselaars van 16 tot 30 jaar en belicht met een knipoog wat er onderweg – vaak totaal onverwacht – kan gebeuren wanneer je enkele seconden de blik van de weg afwendt voor een bericht of een melding op je smartphone.

De campagne loopt grotendeels online, met een ondersteunend filmpje. Verschillende Brusselse influencers hebben zich bereid verklaard hun naam aan de campagne te verbinden. Onder meer Benoit Do Quang, Alex the cage en Raia Maria Laura zullen de informatie delen op sociaalnetwerksites.

HELP ONS DE BOODSCHAP OVER TE BRENGEN.

Deel de campagne via je social media en andere tijdschriften en nieuwsbrieven.

Download al het communicatiemateriaal (affiche, banners en filmpjes voor uw social media) en deel onze filmpjes op [YouTube](#).

Alvast bedankt!

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM, Voornaam	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	Joseph Wybran, 45	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	qstevenart@auderghem.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
MAERTENS Claude	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	mverkindere@ixelles.irisnet.be
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
GREGOIRE Amélie	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.

