

 FOCUS

Gewestelijke subsidies voor mobiliteit en verkeersveiligheid

 ACTUALITEIT

Brussel Stad 30 - beoordeling na zes maanden en vooruitzichten

 NIEUWS VAN HET GEWEST

Webinar: waar staan we met de uitvoering van het Good Move-plan?

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DRIEMAANDELIJKS Nr. 62

DIRECTIE :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:

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

REDACTIE :

F. Godart, A. Carlino, A. De Séjournet, C. Macharis, D. Bauchau, F. Moreau, I. Keseru, K. De Mesmaeker, L. Vanhaverbeke, M. Gerez, N. Ramos, P. Delvaux, S. Tori, S. Van Den Berghe

VERTALING:

Patrice VAN LAETHEM

COVER FOTO :

Pro Velo

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

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

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

Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

GEWESTELIJKE SUBSIDIES VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID
Overzicht van de oproepen 2021, nieuwigheden voor 2022 04

ACTUALITEIT

BRUSSEL STAD 30 - BEOORDELING NA ZES MAANDEN EN
VOORUITZICHTEN 07

NIEUWS VAN HET GEWEST

WEBINAR: WAAR STAAN WE MET DE UITVOERING VAN
HET GOOD MOVE-PLAN? 09

ACTUALITEIT

COVID-19, VERSNELLER VAN DUURZAME STEDELIJKE MOBILITEIT? 14

ACTUALITEIT

HOE ZIET DE BRUSSELSE MOBILITEIT VAN MORGEN ER UIT? 16

ONZE GEMENTEN

CEMA'S LEREN BIJ OVER MOBILITEIT IN LEUVEN 23

ACTUALITEIT

BEZORG JE INWONERS EEN GOED GEVOEL OP
EEN ELEKTRISCHE FIETS 25

ACTUALITEIT

BE HAPPY SHOPPING. De nieuwe praktische gids voor toegankelijke
winkels voor iedereen 27

VOOR U GELEZEN

WEBINAR "GEDEELDE MOBILITEIT IN WONINGBOUWPROJECTEN" 31

NIEUWS VAN HET GEWEST

"GEEF DE PRONOSTIEKEN GEEN KANS" EEN CAMPAGNE TEGEN
RIJDEN ONDER INVLOED MET EEN KNIPOOG 32

EDITORIAAL

Een nieuw jaar, tijd voor een terugblik op 2021 en een vooruitblik op 2022.

In dit nummer maken we de balans op na zes maanden Stad 30-beleid in Brussel. Een positieve balans! De maatregel wordt goed nageleefd, er zijn minder ernstige verkeersongelukken en globaal genomen is de verkeersveiligheid toegenomen.

De gewestsubsidies voor mobiliteit en verkeersveiligheid kenden in 2021 een enorm succes. De gemeenten kregen 8,6 miljoen euro. En ook in 2022 zal men mobiliteitsprojecten kunnen uitwerken. De catalogus werd wat opgefrist. Er staan een paar nieuwe dingen in, zoals de mogelijkheid om projecten met betrekking tot de bouwplaatsen in te dienen, het stappen werd toegevoegd aan het luikje de stad beleven, de mogelijkheid om dropzones en fietsenstallingen te financieren, nieuwe voorwaarden voor fietsmarkeringen en fietsstraten...

In dit nummer staan we ook even stil bij de uitvoering van het Good Move-plan via een korte terugblik op de laatste webinar die over Good Move werd gehouden. Op het menu van de besprekingen stonden: de laadpalen voor elektrische voertuigen, de uitwisselingen over mobiliteitsprojecten tussen het Brusselse en het Vlaamse Gewest, het gewestelijk actieplan Verkeersveiligheid en het gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Een andere succesvolle webinar waar veel volk op aanwezig was, was de webinar over de mobiliteit van morgen in Brussel! De sprekers, de een nog inspirerender dan de andere, lieten ons kennismaken met de nieuwe benadering van mobiliteit als dienst (mobility as a service of het MaaS-concept), met nieuwe technologieën zoals de zelfrijdende auto's en met vele andere innovaties. Je leest er alles over in een artikel over deze webinar.

Tussen de coronagolven door konden de CeMa's weer samenkomen in 2021! Eenmaal de coronamaatregelen versoepeld, hielden we in Leuven een praktijkdag. Meteen een blij weerzien voor velen, maar ook de gelegenheid voor de "nieuwe" CeMa's, die tijdens corona gestart waren, om elkaar in levenden lijve te zien. Na een mooie fietstocht vanuit Brussel maakte de groep kennis met Leuven, haar mobiliteitsbeleid, haar mobipunten en praktijken op het vlak van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Er staan al nieuwe bijeenkomsten gepland voor 2022, tenminste als de pandemie meewil.

In 2022 zetten we qua toegankelijkheid ook een stap vooruit, onder andere dankzij de nieuwe gids Be Happy Shopping. In deze gids staan de publieke plaatsen, zoals winkels en restaurants, die voor iedereen toegankelijk zijn; de gids beschrijft ook wat een plaats toegankelijk maakt, zodat klanten in ideale omstandigheden, met aandacht voor ieders behoeften en de juiste houding die aangenomen moet worden, ontvangen kunnen worden.

Een ander aandachtspunt voor het komende jaar is gedeelde mobiliteit bij woningbouwprojecten. U vindt alle antwoorden op uw vragen in de recent verschenen Brusselse gids.

Tot slot stellen we u de sensibiliseringscampagne van Brussel Mobiliteit voor rond rijden onder invloed.

En hoe zouden we dit nummer kunnen afsluiten zonder u eerst een gelukkig nieuwjaar te wensen vol innovatie en duurzame mobiliteitsprojecten!

Veel leesplezier!

De redactie

> Sophie Van Den Berghe, adviseur Mobiliteit Brulocalis; Nina Ramos, adviseur Mobiliteit Brulocalis; Françoise Godart, cel Verkeersveiligheid, Brussel Mobiliteit

GEWESTELIJKE SUBSIDIES VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

Overzicht van de oproepen 2021, nieuwigheden voor 2022

Andermaal waren de gewestelijke subsidies voor de ondersteuning van gemeentelijke mobiliteits- en verkeersveiligheidsprojecten zeer succesvol. In 2021 kregen de gemeenten bijna 8,6 miljoen euro toebedeeld. De oproep 2022 werd in november gelanceerd. Daarin krijgen de gemeenten heel wat ondersteuningsmogelijkheden voor hun inspanningen ter verbetering van de mobiliteit en verkeersveiligheid.

MOOI RESULTAAT VOOR HET LUIKJE DUURZAME MOBILITEIT IN 2021

In juli vond de laatste jury voor de projectoproepen "duurzame mobiliteit" plaats. Voor dat soort projecten kregen de gemeenten van het Gewest bijna 987.000 euro toebedeeld, bijna anderhalve keer meer dan in 2020!

Sinds enkele jaren beheert Brulocalis, samen met Brussel Mobiliteit, projectoproepen voor het indienen van sensibiliserende projecten rond duurzame mobiliteit in het Brussels gewest. Ze blijven maar evolueren en groeien in omvang. Er zijn meer financieringsmogelijkheden, er wordt meer flexibiliteit geboden en de gemeenten doen er hun voordeel mee.

Sinds 2020 kunnen de gemeenten 'innovatieve' projecten indienen. In 2020 werden er vier ingediend en in 2021 werd een derde van het

totale subsidiebedrag uitgetrokken voor dat soort projecten. Er komen nu nieuwe initiatieven die dankzij de subsidies uitgetest kunnen worden. Worden ze goed onthaald, dan kunnen deze projecten in andere gemeenten herhaald worden. Bij wijze van voorbeeld: de uitbouw van een schoolwijk in Anderlecht, de inrichting en herbestemming van ruimte voor zachte modi in Vorst, een fietssalon in Sint-Agatha-Berchem voor een ontmoeting met de burger, een fietsbieb voor de scholen in Brussel-Stad, steun voor modal shift tijdens een bouwwerf in Jette of een mobiliteitshuis in Etterbeek.

De "Vollenbikes", de fietssensibiliseringsdagen in Sint-Gillis en Vorst, worden steeds belangrijker en hebben een aanzienlijke impact op het vlak van



© Pra Velo

> Vollenbike in Sint-Gillis



> Bakfiets – Ganshoren - Cycl'organique-project (project van organische kringloop)

fietssensibilisering. Steeds meer mensen springen op de fiets. De Stad Brussel is dit jaar ook gestart met een grote Vollenbike.

Er is nog altijd heel veel enthousiasme voor de bakfiets. Een subsidiëring komt het Cairgo Bike-project aanvullen dankzij Europese financiering



> Fietsrijen – Schaarbeek

en onder aansturing van Brussel Mobiliteit. Zes gemeenten hebben in 2021 met een subsidie een bakfiets aangeschaft.

De schoolmobiliteit mag niet achterblijven, 40% van de totale toegekende subsidies gaat naar schoolmobiliteit: 10 gemeenten hebben subsidies aangevraagd voor de omkadering van 21 schoolstraten en voor meerdere voetgangers- en fietsrijen.

In totaal hebben 17 gemeenten een project ingediend in het kader van de gewestelijke oproep voor “duurzame mobiliteit”.

DE SUBSIDIES “VERKEERSVEILIGHEID” SCOREN GOED BIJ HET PUBLIEK

Sinds 2016 krijgen de gemeenten van het Gewest ondersteuning via een deel van de middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds. Dat gebeurt in de vorm van “investeringsubsidies ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen”.

In het kader van het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020, dat bij het ter perse gaan van dit nummer nog steeds van kracht is, wil de subsidieoproep al van bij het prille begin gemeenten de middelen geven voor de nodige infrastructurele maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid. Zo kunnen ze de uitdagingen rond verkeersveiligheid aanpakken en zo dicht mogelijk bij “vision zero” (0 verkeersdoden) komen.

Vooraleer voetgangers worden het slachtoffer van verkeersongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Snelheid is een verzwarende factor voor alle weggebruikers bij een ongeval en in het bijzonder bij ongevallen met kwetsbare weggebruikers. In elke oproep komen dan ook

systematisch volgende thematieken terug: *het beveiligen van voetgangersoversteekplaatsen, het beveiligen van schoolomgevingen en de snelheidsbeheersing*. In 2018 werd de oproep uitgebreid met *het wegwerken van ongevalgevoelige zones (of ZACA)*. De gemeenten, die hun eigen wegen beheren, kunnen hiermee de “extreem” ongevalgevoelige zones zo snel mogelijk aanpakken. Sinds 2019 zijn er ook subsidies voor *de duurzame ontwikkeling van schoolstraten*, onder meer om de directe schoolomgeving veiliger te maken voor de kinderen. Tot slot heeft de overgang naar “Stad 30” er in 2021 voor gezorgd dat het Gewest het thema van de snelheidsbeheersing ook subsidiabel heeft gemaakt vanuit deze specifieke invalshoek.

Jaar na jaar wordt het succes van deze jaarlijkse oproepen groter, en wordt er steeds meer toegekend. In 2021 werd maar liefst +/- 5,4 miljoen uitgetrokken (tegen +/- 1,9 miljoen in 2016) voor de uitwerking van 54 zeer verschillende projecten op het grondgebied van 14 gemeenten.

Werden aldus gesubsidieerd, bijvoorbeeld: het aanbrengen van wegmarkeringen voor een betere signalisatie van de 30 km/u, het plaatsen van snelheidsremmers, de inrichting van chicanes, de plaatsing van preventieve en repressieve radars, de heraanleg van kruispunten door verdichting en het aanbrengen van ‘voetpadoren’, het plaatsen van barrières in de grond om makkelijker schoolstraten in goede banen te kunnen leiden, de realisatie van trottoiruitstulpingen, het aanbrengen van verkeersdrempels, het aanbrengen van A23-wegmarkeringen, de implementatie van gerichte verlichting, de implementatie van preventieve radars, van trottoiruitstulpingen en voetpadoren, het weghalen van zichtbelemmerende parkeerplaatsen aan oversteekplaatsen voor voetgangers, de



> Schoolingangsbeveiliging in Schaarbeek

aanleg van doorlopende trottoirs of verhoogde oversteekplaatsen, enz.

SUBSIDIES VOOR “UITRUSTING EN INFRASTRUCTUUR” SUCCESVOL:

Het Gewest financiert via deze subsidie ook de aankoop van uitrusting en infrastructuurprojecten. In 2021 hebben 17 gemeenten¹ een aanvraag ingediend. In totaal werd 2.214.622,50 euro toegekend aan gemeenten voor verschillende projecten, waaronder het beveiligd en onbeveiligd fietsparkeren, straatmeubilair voor voetgangers, infrastructuur voor een veerkrachtige openbare ruimte en voor een speelbare openbare ruimte en werd 1 miljoen euro uitgetrokken voor het toegankelijkheidsplan (PAVE) van de gemeente Ukkel.

De gemeente Ukkel heeft in 2021 een heel mooi project ingediend voor een ‘speelse’ openbare ruimte. Het plan bestaat uit de aanleg van een droog en nat speelplein in het kader van een ruimer herinrichtingsproject van het kruispunt Sint-Job/ Eikenbos/Rust. Daarbij wil men de beek (die vroeger verbonden was met de riolering) openleggen, een vochtgebied aanleggen tegen overstromingen en het kruispunt heraanleggen voor meer leesbaarheid. Centraal in dit project staat een speelplein. Het idee is om twee zones te hebben: een droge zone, t.t.z. een meer klassieke en toegankelijke zone met kinderspelen, en een waterspeelplaats, gelegen nabij de beek met een waterparcours, barrages en een watermolen.

1. Anderlecht, Oudergem, Sint-Agatha-Berchem, Stad Brussel, Etterbeek, Vorst, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg, Molenbeek, Sint-Gillis, Schaarbeek, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe.



EN VOOR 2022?

Het Gewest trekt volgend jaar nog heel wat geld uit voor de oproep 2022. Hiermee zal men de inspanningen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid voort kunnen zetten. Zoals elk jaar verandert de subsidiecatalogus naargelang de noden. De belangrijkste nieuwigheden voor 2022 zijn, o.a.:

- Er kunnen projecten ingediend worden om mensen aan te zetten meer te voet te gaan (“duurzame mobiliteit” – de stad beleven);
- Bouwplaatsen kunnen gebruikt worden om bewoners kennis te laten maken met nieuwe verplaatsingsmodi (“duurzame mobiliteit” – de stad beleven);
- Er worden meer middelen uitgetrokken voor bakfietsprojecten (cyclo-logistiek in de gemeente) (“duurzame mobiliteit” – de stad beleven);
- Mogelijkheid om dropzones + fietsstallingen (“uitrusting en infrastructuur”) te financieren;
- Nieuwe voorwaarden voor de aanleg van een fietsstraat (“uitrusting en infrastructuur”);
- Nieuwe voorwaarden voor fietsmarkeringen (“uitrusting en infrastructuur”);
- Prioritering van voetgangersvoorzieningen aan haltes openbaar vervoer (“uitrusting en infrastructuur”).

De catalogus werd in november 2021 voorgesteld en de gemeenten worden gevraagd om projecten in te dienen. Alle voorwaarden en de in te vullen formulieren zijn te vinden op de website van Brulocalis (zie link hieronder). De deadline voor de aanvragen “uitrusting en infrastructuur” en “verkeersveiligheid” is 1 maart 2022. Aanvragen “duurzame mobiliteit” worden ingediend voor de eerste maandag van de maanden januari t/m juli.

> Meer info:

Synoptische subsidietabel (zie luik mobiliteit en link naar de catalogus (pdf en word)):

<https://brulocalis.brussels/nl/subsidies/synoptische-tabellen.html>

> Contactpersonen:

“Verkeersveiligheid”: informatie over de selectieprocedure en expertise op het vlak van VV: Infra_SR@sprb.brussels, voor de administratieve opvolging: m scorier@gob.brussels

“Infrastructuur en uitrusting”: Thao Nguyen: tnuyen@gob.brussels

“Duurzame mobiliteit”: Nina Ramos en Sophie Van Den Berghe : mob@brulocalis.brussels

> Kristof De Mesmaeker - Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid, Brussel Mobiliteit

BRUSSEL STAD 30 - BEOORDELING NA ZES MAANDEN EN VOORUITZICHTEN

Sinds 1 januari 2021 geldt 30 km/u als algemene regel in de straten van de hoofdstad. Een paar maanden na deze ingrijpende wijziging maakte Brussel Mobiliteit een eerste positieve balans over het naleven van de maatregel en de daling van het aantal ongevallen. Hoe is de situatie vandaag?

De balans van de eerste zes maanden van 2021 bevestigen de eerste trends, meer bepaald met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

Minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid Elke Van den Brandt: «We beginnen het stilaan te zien: Stad 30 werkt. Het gaat nog steeds om een tussentijdse evaluatie in een ongewone periode, en het zal nog vele maanden en jaren fel moeten verbeteren, maar vooral de daling van het aantal doden en zwaargewonden toont dat het de goede kant op gaat. Accidenten aan een lagere snelheid eisen een minder hoge tol. Dat weten we, en dat zien we nu ook in de cijfers. Een kleine inspanning van bestuurders zorgt voor gewonnen levens en bespaarde miserie, dag na dag.»

MINDER ERNSTIGE ONGEVALLEN

Het eerste verwachte voordeel van de Stad 30 was duidelijk een verbetering van de verkeersveiligheid. En dit is nog steeds het geval! Een analyse van de jongste verkeersveiligheidsbarometer geeft een zeer positief beeld: minder ongevallen, minder

Om voor de hand liggende redenen die verband houden met de lockdown tussen maart en mei 2020, vergelijken we de cijfers voor de eerste helft van 2021 met het gemiddelde van de jaren 2016-2020 en dan zien we een daling met 20% van het aantal ongevallen in Brussel.

De daling van het aantal zwaar gewonden/doden is nog duidelijker: -25%! Er waren nog nooit zo weinig ernstige ongevallen, zelfs niet in 2020 met de lockdown.

Uit de analyse van de gewonden per vervoermiddel, blijkt een daling van het aantal gewonden voor alle categorieën weggebruikers, behalve voor fietsers. Dit moet uiteraard worden gezien in het kader van de explosieve groei van het aantal nieuwe fietsers de voorbije twee jaar in Brussel.

IMPACT OP DE LEVENSKWALITEIT? BEMOEDIGENDE METINGEN VOOR GELUIDSOVERLAST.

Overschakelen van 50 naar 30 km/u vermindert geluidsoverlast door verkeer met de helft.

Jaar	2016 Q1&2	2017 Q1&2	2018 Q1&2	2019 Q1&2	2020 Q1&2	Gemiddelde 2016-2020	2021 Q1&2
# Ongevallen	1946	1924	1890	1895	1473	1826	1550

zwaargewonden en minder doden! De categorie gebruikers waarvoor de daling van het aantal ongevallen het grootst is, is die van de inzittenden van auto's.

Tussen 2,5 en 3,9 dB(A), afhankelijk van het soort wegdek. Metingen door Leefmilieu Brussel lijken deze hypothese te bevestigen. Dat blijkt uit de vergelijking van twee 'voorbeeldwegen', de Waversesteenweg en de Havenlaan, die beide

Jaar	2016 Q1&2	2017 Q1&2	2018 Q1&2	2019 Q1&2	2020 Q1&2	Gemiddelde 2016-2020	2021 Q1&2
# doden(op slag)	3	6	7	8	10	6,8	4
# zwaargewonden	81	100	77	77	70	81	61
totaal	84	106	84	85	80	87,8	65

Type weggebruiker	Gemiddelde '16-'20 Q1&2 # gewonden	Gemiddelde '16-'20 Q1&2 % gewonden	2020 Q1&2 # gewonden	2020 Q1&2 % gewonden	2021 Q1&2 # gewonden	2021 Q1&2 % gewonden
Voetganger	524	24%	362	21%	368	21%
Fiets	389	18%	460	27%	543	31%
Brom- /Motorfiets	320	15%	249	14%	275	15%
Auto	779	36%	549	32%	451	25%
Andere	144	7%	106	6%	141	8%
Totaal	2155	100%	1726	100%	1778	100%

tussen 2017 (referentiejaar - geluidskarten) en 2021 teruggebracht werden tot 30 km/u. Daar stelt Leefmilieu Brussel voor de algemene gewogen indicator op 24 uur, verschillen vast: Lden van -1,7 dB(A) tot -3,3dB(A) Lden, wat de levenskwaliteit van de omwonenden merkbaar verbetert.

Minister van Leefmilieu Alain Maron: «*Lawaai is een grote zorg voor de Brusselaars. Het houdt vooral verband met het wegvervoer en heeft een grote invloed op onze gezondheid. Uit de studies die Leefmilieu Brussel de voorbije maanden op onze wegen heeft uitgevoerd, blijkt dat het afremmen van het verkeer een sleutelement is om de levenskwaliteit van de inwoners van onze stad te verbeteren en dat 30 km/u een belangrijke hefboom is om dit te bereiken.*»

NU BETERE CONTROLE EN MINDER TOLERANTIE VOOR SNELHEIDSOVERTREDINGEN!

Tijdens de tussentijdse balans van de lente van 2021, werd een zichtbare en gestage daling van de gemiddelde snelheid op alle wegen gemeten, of de

snelheid er nu beperkt was tot 30 of 50 km/u. De gemiddelde snelheden lijken zich op deze lagere niveaus te handhaven.

Het blijft essentieel om de weggebruikers te informeren over de standaard snelheidsbeperking van 30 km/u en om de automobilisten te blijven controleren! Brussel Mobiliteit heeft onlangs de betrokken partijen (parket, gemeenten, politiezones) samengebracht en overeenkomsten ondertekend voor de plaatsing van 12 nieuwe flitspalen (1 trajectcontrole en 11 vaste camera's) in twee politiezones: de zone Brussel-West en de zone Zuid.

Bovendien zal de oprichting van het nieuwe federale parket, zoals onlangs aangekondigd door de minister van Justitie, geleidelijk leiden tot een drastische vermindering van de tolerantie ten aanzien van snelheidsovertredingen in de Stad 30.

> Delphine Bauchau, attaché - Directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit – Brussel Mobiliteit

WEBINAR: WAAR STAAN WE MET DE UITVOERING VAN HET GOOD MOVE-PLAN?

Brussel Mobiliteit heeft een virtuele bijeenkomst georganiseerd over hoe het met de uitvoering van het Good Move-plan loopt. Hierop waren heel wat spelers uitgenodigd die daarbij betrokken zijn. I.t.t. het Good Move-forum van maart 2021, waar de ordonnantie mobiliteit besproken werd in workshops, werd hier in 2 uur uitgelegd waar we met de uitvoering van het plan staan. De voornaamste zaken werden aangeraakt, op andere onderwerpen werd dieper ingegaan.

Dit webinar vond plaats op 29 juni 2021. Meer dan 100 deelnemers van verschillende instanties hadden in Teams ingelogd: gemeenten, Brussel Fiscaliteit, Perspective, Urban, Brupartners, parking.brussels, openbaarvervoeroperatoren, de politie, verenigingen, de Milieuraad, MOW Vlaanderen, Brulocalis, vakbonden, BePark, BECI, Febetra, UCM... en minister Elke Van den Brandt en mensen van haar kabinet. Een overzicht van de geboekte vooruitgang van de voorbije 18 maanden op het vlak van mobiliteit vindt u in de kader op pagina 12.

Op deze bijeenkomst werden bepaalde thema's belicht, hier een overzicht: laadpalen voor elektrische voertuigen, de gesprekken tussen het Brusselse en Vlaamse gewest over mobiliteitsprojecten, het Verkeersveiligheidsplan en het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

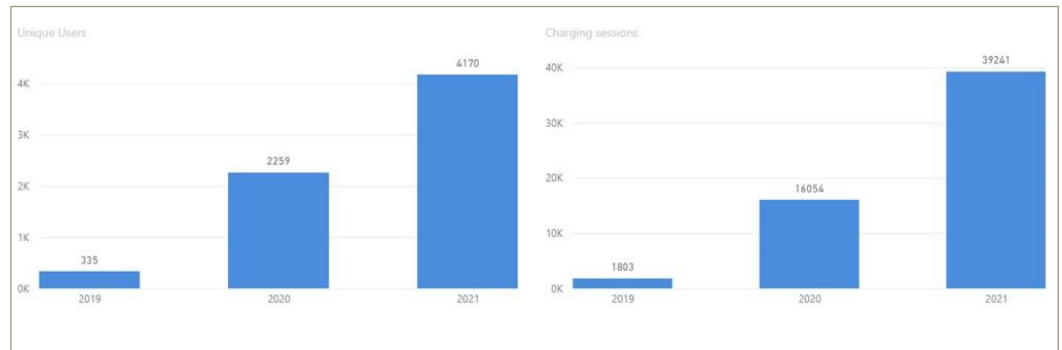


CHARGE.BRUSSELS

“Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren” is één van de 50 acties uit het GewMP binnen de focus Good Choice. Met deze maatregel wil men het wagenpark doen evolveren naar minder schadelijke technologieën voor het milieu en die beter geschikt zijn voor de stedelijke omgeving. De maatregel sluit aan bij de doelstelling van het Good Move-plan om in het algemeen te komen tot minder autogebruik. In de Algemene beleidsverklaring 2019-2024 van de Brusselse regering stond al aangekondigd dat men naar een situatie wil gaan waarbij in het BHG slechts voertuigen mogen circuleren met een bepaald type motor. Dat werd eind juni 2021 herhaald: uitstap uit diesel in 2030, en uit benzine in 2035. In juni 2020 had de Brusselse regering al een Visie op de uitrol van een oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen goedgekeurd. Hierin wordt de basis gelegd voor de plaatsing van 11.000 openbare laadpalen (of 22.000 oplaadpunten) op het grondgebied van Brussel. We zeggen erbij dat men de laadpalen liever buiten de openbare weg plaatst dan een laadinfrastructuur te installeren in de openbare ruimte.

Deze geleidelijke uitstap uit de verbrandingsmotoren betekent dat men een aanbod aan openbare laadpalen moet hebben. De uitbouw van zo'n aanbod moet in goede banen geleid worden en zelfs aangemoedigd worden. Sinds de inhuldiging van de eerste elektrische laadpaal in februari 2019 heeft Brussel Mobiliteit, dat het project “charge.brussels” aanstuurt, in samenwerking met Leefmilieu Brussel in 2020 en begin 2021 een versnelling hoger geschakeld. Eind oktober had onze hoofdstad al 185 laadpalen (of 370 laadpunten) van de geplande 250 via de lopende gewestelijke concessie die toegekend is aan de operator TotalEnergies (voorheen Pitpoint Clean Fuels).

Voor de uitrol van de laadpalen is samenwerken met de Brusselse gemeenten essentieel en wel ten aanzien van verschillende aspecten: voor een evenwichtige spreiding op het grondgebied van de hoofdstad bepalen de gemeenten en het Gewest samen waar de laadpalen komen, en ze werken hand in hand voor de vergunningen. Door de opgedane ervaring met het project charge.brussels heeft men kunnen zien dat sommige zaken de plaatsing van de terminals vertragen, en heeft men pistes onderzocht om de administratieve



> Aantal individuele klanten en aantal laadsessies in 2020 en medio 2021 - TotalEnergies (06/2021)

procedures te vereenvoudigen (stedenbouwkundige vergunningen, werfoelatings en toelatings openbare weg, enz.). De laadpunten worden nu twee keer zo snel geplaatst als bij het begin (in 3 i.p.v. in 6 maanden). Eenvoudigere administratieve procedures zijn essentieel om onze ambities te kunnen waarmaken. We moeten daar dus samen verder aan werken.

Aantal individuele klanten en aantal laadsessies in 2020 en medio 2021 - TotalEnergies (06/2021)

Ook andere initiatieven zullen bijdragen tot de uitbouw van een laadinfrastructuur: het project "Chargyclick", onder leiding van Sibelga, voorziet in de plaatsing van 250 extra laadpalen in de loop van 2022. En vanaf 2023 zal Sibelga de homogene uitrol van de laadinfrastructuur in heel Brussel voortzetten zodat men de gewestelijke doelstellingen haalt.

Het is inderdaad belangrijk dat Brussel zijn aanbod oplaadinfrastructuur versneld blijft uitbouwen. Volgens de exploitatiegegevens van de laadpalen van charge.brussels is het aantal individuele klanten tussen 2020 en midden 2021 bijna verdubbeld en steeg het aantal oplaadsessies in dezelfde periode met een factor 2,4. In de eerste helft van 2021 werd 3,0 miljoen km afgelegd dankzij de ingezette elektrische laadpalen in het kader van het project. Dat is 75 keer de aarde rond! Het ligt dan ook voor de hand dat men een versnelling hoger moet schakelen in de plaatsing van publiek toegankelijke laadpalen: wil men tegen 2035 11.000 laadpalen geplaatst zien, dan moet men jaarlijks een gemiddelde groei van ongeveer 30% kunnen optekenen. Een enorme uitdaging!

SAMENWERKING MET HET VLAAMSE GEWEST

Sinds begin 2020 hebben vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en andere experts uit het Brussels gewest (van parking.brussels, de MIVB, Perspective, enz.) regelmatig overleg met -naargelang het onderwerp- hun Vlaamse collega's van de Vervoerregio Vlaamse Rand, de Vervoerregio Leuven, het departement Mobiliteit en Openbare

Werken, de Werkvennootschap, De Lijn... Er wordt over verschillende dingen gesproken: MaaS, deelvoertuigen, de intelligente kilometerheffing SmartMove, het mobiliteitsplan van de Vlaamse Rand, het project "Werken aan de Ring"¹, projecten rond de aanleg van fietsinfrastructuur (met o.a. het FietsGEN), de implementatie van het Brabantnet² (inclusief de interregionale verbinding Ringtrambus), de implementatie van Hoppinpunten³ ("mobipunten"), het tracé van de NOH-tramlijn, de studie over het Heizelgebied... De Brusselse en Vlaamse experts zetten zo hun al langere nauwe samenwerking verder over o.m. hun respectieve verkeersmodellen die inzicht geven in de verplaatsingsstromen (in dit geval voor Brussel Mobiliteit het multimodale simulatiemodel MUSTI).

Begin oktober 2021 hebben Brussel Mobiliteit en het Vlaams gewest ook hun meest recente samenwerking geconcretiseerd: samen hebben ze het onderzoek "verplaatsingsgedrag" gelanceerd onder Vlaamse (8.000 vragenlijsten) en Brusselse (eveneens 8.000) huishoudens teneinde hun mobiliteitsgedrag in kaart te brengen. Deze enquête is een update van de BELDAM (BELgian DAily Mobility) enquête van 2009.

DOCUMENTEN ROND MOBILITEIT IN SAMENWERKING GEWEST – PARTNERS

Het Gewest en de gemeenten zitten al in een participatief proces over de hervorming van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en meer bepaald over **de inhoud en uitwerking van de gemeentelijke mobiliteitsplannen**⁴. Uit deze plannen zullen actieplannen voortvloeien die zowel voor het Gewest als voor de gemeenten zullen dienen als opvolgingstool. Er komen bilaterale bijeenkomsten met de geïnteresseerde gemeenten zodat de verschillende zaken goed opgepakt kunnen worden.

Een ander document dat het Gewest momenteel aan het uitwerken is samen met spelers die rond verkeersveiligheid werken, is het **Verkeersveiligheidsplan**. De uitwerking begon

1. Werken aan de Ring streeft een integrale verbetering van de infrastructuur van het Noordelijke, Westelijke en Oostelijke deel van de Ring na voor alle vervoersmodi (inclusief openbaar vervoer en de fiets).
2. Brabantnet is een voortvloeisel van het Samenwerkingsakkoord van 1991 tussen het Vlaamse Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bestaat uit drie tram(bus-)lijnen:
 - De Sneltram A12 van Willebroek (Fort van Breendonk) tot Brussel-Noord,
 - De Luchthaventram van Brussel-Noord tot Brussels Airport,
 - De Ringtrambus van het UZ Brussel in Jette, via Vilvoorde tot Brussels Airport
3. Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende vormen van mobiliteit elkaar ontmoeten, zoals een park & ride (P+R) aan de treinstations, waar vervoerslijnen en mobiliteitsdiensten met elkaar verbonden worden, met als doel intermodaliteit te bevorderen.
4. Zie het artikel uit de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 61, Een eerste forum voor een gezamenlijke uitvoering van het Good Move-plan!

in oktober 2020 met workshops, aan de ene kant voor de partners en aan de andere kant voor de burgers. Tijdens de besprekingen werd nog eens bevestigd dat men in 2030 de *Vision Zero* nastreeft (0 verkeersdoden en 0 zwaargewonden in Brussel). Een eerste draft van het actieplan, uitgesplitst in operationele fiches (begroting en personele middelen, stuurprogramma's, partners, uitvoering, kwantitatieve doelstellingen en opvolgingsindicatoren) is deze zomer voor advies voorgelegd aan de betrokken actoren. De goedkeuring van het slotdocument door de Brusselse regering is voorzien voor eind 2021.

Het tweede wetgevend document dat momenteel wordt herzien en naast de mobiliteitsordonnantie participatief wordt uitgewerkt is het **Gewestelijk Parkeerbeleidsplan** (GPBP). Sinds 2013 is de mobiliteitsituatie immers veranderd. Aan de ene kant is de situatie in Brussel concreet veranderd op het terrein, en anderzijds is er het Good Move-plan, en de ambities die daar voor de hoofdstad in staan. Daarom moet dit eerste parkeerbeleidsplan bijgestuurd worden. Aan de ene kant gebeurt dat per gemeente via het luik parkeren van de gemeentelijke mobiliteitsplannen (of van de toekomstige actieplannen) en de gemeentelijke parkeeractieplannen; en aan de andere kant per sector en type voertuig. De analyses en raadplegingen die in het kader van het nieuwe GPBP plaatsvinden, krijgen hun invulling in toekomstige uitvoeringsbesluiten⁵ van de ordonnantie parkeren, momenteel ook in herziening.

De gevolgde methode voor de uitwerking van een nieuw GPBP, evenals van de uitvoeringsbesluiten: in 2021 is men gestart met de evaluatie van het huidige plan en heeft men bekeken of men de doelstellingen behaald heeft. Ook werd de feedback van de verschillende partners die concreet betrokken zijn bij de uitvoering van het parkeerbeleid, uitvoerig bekeken. In die zin werden de gemeenten dit najaar gevraagd om de denkoefening van het Gewest mee te stofferen. Dat gebeurt op meerdere manieren: Brulocalis bezorgt hen eerst een vragenlijst, daarna volgen er workshops die specifiek ingaan op de besluiten "zones, tarieven en afwijkingen" en "openbare parkings".

In 2022 volgt dan de tweede fase: samen wordt een nieuw GPBP opgesteld op basis van alle verzamelde informatie en cijfers in 2021. Dat gebeurt verder in overleg gedurende het hele denkproces rond het nieuwe parkeerbeleid, maar ook daarna wanneer het nieuwe plan uitgevoerd wordt. Er komen specifieke workshops met de verschillende

partners: gemeenten, parking.brussels, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, de uitbaters van taxi's, busmaatschappijen, de vrachtwagensector, uitbaters, enz. De gewestelijke mobiliteitsvisie stut daarbij de gesprekken: minder geparkeerde auto's in het straatbeeld, het parkeren moet naar parkeergarages buiten de openbare weg.

Het gewestelijke mobiliteitsteam kreeg op deze virtuele bijeenkomst over de uitvoering van het Good Move-plan de gelegenheid om de laatste ontwikkelingen op mobiliteitsvlak te presenteren en om de samenwerking te onderstrepen die voortaan verkozen wordt sinds het succes van de samenwerking met alle betrokken actoren rond het GewMP. Zodra corona het toelaat, organiseert Brussel Mobiliteit jaarlijks een colloquium en een nieuw webinar, alle twee over de laatste Good Move-ontwikkelingen!

> Meer info:

[Meer info in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nummers 60 en 61, en in de Good Move-nieuwsbrieven \(van februari, maart, mei, juli, september, oktober en december\).](#)

5. BBHR van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, BBHR van 18 juli 2013 betreffende de gereguleerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten en BBHR van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen.

DE GEZONDHEIDSTOESTAND 2021-2022 VAN HET GOOD MOVE-PLAN

GOOD NEIGHBOURHOOD

- Stad 30 werd ingevoerd. Daarnaast werkt men verder aan het autoluw maken van de wijken via de lokale mobiliteitscontracten. Eind 2021 worden de eerste vijf verkeersstudies afgerond en de volgende vijf opgestart. In 2022 wordt bij de gemeenten een nieuwe projectoproep gelanceerd voor de volgende tien lokale mobiliteitscontracten.
- Lokale besturen kregen subsidies voor de tijdelijke inrichting van beveiligde ruimten (ontmoetingszones, fietsstraten, verbreding van trottoirs, enz.) en recreatieve ruimten (ook via subsidies aan verenigingen via de projectoproepen "Brussel op vakantie" en "Vooruit met de wijk" - in samenwerking met Leefmilieu Brussel).
- In mei 2021 werd een eerste partnerschap afgesloten met een overheidsbedrijf (parking.brussels, VGC en BePark) met de bedoeling om geparkeerde auto's uit het straatbeeld te halen.

GOOD NETWORK

- Als pijler van de uitvoering van het Good Move-plan op het terrein bereikte de multimodale wegenspecialisatie in juli 2021 een belangrijke mijlpaal met de goedkeuring van de kaarten met de vijf vervoersnetwerken.
- De uitzonderlijke coronasituatie heeft gezorgd voor bepaalde overgangsmatregelen, zoals de "corona-fietspaden". Die tijdelijke maatregelen moeten nu waar nodig definitief gemaakt worden. Bouwvergunningen moeten aangevraagd worden.
- De gebouwde kunstwerken, zoals de bruggen Suzan Daniel en Gosselies, en de voetgangersbruggen Graaf van Vlaanderen en Ninoofse poort over het kanaal Brussel-Charleroi, zullen hier onvermijdelijk zorgen voor een verbeterd voetgangersverkeer. Voor 2022 noteren we de verdere fietsinrichtingen langs de Kleine Ring, de verwezenlijking van een cyclostrade langs de L28 (Bockstael - Birmingham).
- Het busplan wordt verder uitgerold met de nieuwe buslijn 74 (fase 1: Erasmusdepot – Ukkel-Stalle). In juli 2021 deden de nieuwe M7 metrostellen hun intrede en werd verder gewerkt aan de nieuwe metrolijn 3 (Bordet-Albert). Zo werden bijvoorbeeld de werken in de stations Horta en Sint-Gillis Voorplein uitgevoerd.
- Het onderhoud van het netwerk gaat verder met een asfalteringsprogramma (8 miljoen) en de renovatie van trottoirs (6 miljoen) en met tal van groene ingrepen in de openbare ruimte, er wordt zowel gekapt als geplant (1.150 bomen geplant langs de gewestwegen).

GOOD SERVICE

- Het testen van de MaaS-app die de MIVB, Move Brussels, hebben ontwikkeld, gaat verder. De publieksversie staat gepland voor 2022. Met de steun van het *International Transport Forum* konden de stappen vastgelegd worden om tot de oprichting van een openbaar en gewestelijk technologisch platform te komen.
- In juli 2021 werd een nieuw en eerste Masterplan Fietsparkeren goedgekeurd. We onthouden de drie nieuwe beveiligde fietsparkings buiten wegen in Elsene, Etterbeek en Schaarbeek via een publiek-private samenwerking tussen Cycloparking en BePark. Meer fietsparkings staat ook in het tweede Actieplan tegen fietsdiefstal dat begin september goedgekeurd werd, naast andere maatregelen tegen diefstal.
- Het Cairgo Bike-project (stadslogistiek) loopt verder en wordt nog uitgediept dankzij de vele partners rond de ontwikkeling van een reeks publieksgerichte diensten (voor bedrijven en particulieren).
- De MIVB, Brussel Mobiliteit en de gemeenten hebben vorig jaar 72 bus- en tramhaltes heraangelegd. Er is nu ook een heel technisch pakket waarmee men de toegankelijkheid van de trams voor PBM kan verbeteren. Het wordt geleidelijk uitgerold naar het hele tramnet.

- In 2021 werd de renovatie van de metrostations De Brouckère en Clemenceau afgerond. Er wordt nog gewerkt aan de stations Park, Centraal Station en Roodebeek.
- In het premetrostation Albert werd een Hub Mobiliteit geopend ten gunste van multimodaliteit en intermodaliteit voor iedereen.
- Wat de taxi's betreft, er worden taxicheques toegekend aan Brusselse PBM die zich niet met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen en een bescheiden inkomen hebben. Dat gebeurt in samenwerking met de deelnemende gemeenten.

GOOD CHOICE

- In juli 2021 kende de aanzienlijke vermindering van het MVB-jaarschoolabonnement voor leerlingen en studenten tussen 18 en 24 jaar een groot succes.
- Er is een actieve samenwerking met Brussel Fiscaliteit en Leefmilieu Brussel rond de intelligente kilometerheffing *SmartMove*. Bij dit project moeten er ook gesprekken gevoerd worden met de federale overheid, het Waalse en het Vlaamse gewest, in het bijzonder over de impact van de maatregel.
- 2021 was een topjaar voor de sensibiliseringscampagnes. Met onder andere de klinkende verkeersveiligheids campagne "Geef de pronostieken geen kans", die jongeren wil sensibiliseren rond het rijden onder invloed en de campagne *Je voeten*[®] om het stappen te promoten. Om nog maar te zwijgen van de traditionele evenementen met de Week van de Mobiliteit, de acties "*Naar school/naar het werk zonder auto*", de "*Actie boekentas*" en de "*Join the Move Tour*", nieuw dit jaar.

GOOD PARTNER

- In de kijker staat de lancering in september van "*BE4MOVE*", een nieuw intra-Belgisch overlegplatform met de FOD Mobiliteit, Brussel Mobiliteit, de SPW Mobilité et Infrastructures en het Departement Mobiliteit in Openbare Werken. Het platform wil de verschillende visies in België eerst coördineren alvorens ze op Europees niveau te verdedigen.
- Sinds februari 2021 is de tariefintegratie tussen de vier vervoersbedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een feit en de uitbreiding van de zone wordt besproken binnen de GEN-stuurgroep.
- Het Gewest telt sinds mei 2021 een nieuwe vereniging die met de steun van Brussel Mobiliteit de Brusselaar wil stimuleren meer te voet te gaan en de betrokkenen moet samenbrengen: Walk Brussels.
- De Gewestelijke Mobiliteitscommissie werd in september 2021 opnieuw samengesteld.
- In 2022 verschijnt de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek". Daarmee wordt de ontwikkeling van een gangbare praktijk bij het ontwerpen van heraanlegprojecten in de openbare ruimte versterkt.

GOOD KNOWLEDGE

- Het Gewest wil betere gegevens. Naast de enquête "verplaatsingsgedrag" komt er ook een eerste Mobiliteitsbarometer over de perceptie van de gebruikers van het huidige mobiliteitsaanbod en de verkeersveiligheid.
- In 2021 werd ook een [samenvatting gemaakt van het Good Move-plan](#) en werd over het plan een [filmpje](#) gemaakt. Regelmatig wordt een [nieuwsbrief gepubliceerd over de uitvoering van het plan](#). Daarmee is het communicatieplaatje van Brussel Mobiliteit over het Good Move-plan compleet.

> Sara Tori, Alice de Séjournet, Cathy Macharis, Imre Keseru, Lieselot Vanhaverbeke (MOBI-VUB)

COVID-19, VERSNELLER VAN DUURZAME STEDELIJKE MOBILITEIT?

Hoe kan de COVID-19 crisis een katalysator zijn voor duurzame mobiliteit in Brussel? Met deze vraag willen onderzoekers van MOBI-VUB achterhalen welke de impacten van de coronacrisis zijn op mobiliteit in de hoofdstad, en hoe de crisis een positieve invloed kan hebben op transitie naar duurzamere mobiliteit.

De ecologische transitie staat ongetwijfeld hoog op de agenda. Op vlak van mobiliteit is in Brussel de redenering over deze transitie al van start gegaan (onder andere met het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move), maar de uitdagingen zijn nog groot. Een reden hiervoor is dat gewoontes op een drastische manier zullen moeten veranderen op een middellange termijn. Om deze veranderingen te ondersteunen, kunnen de handelingen van het

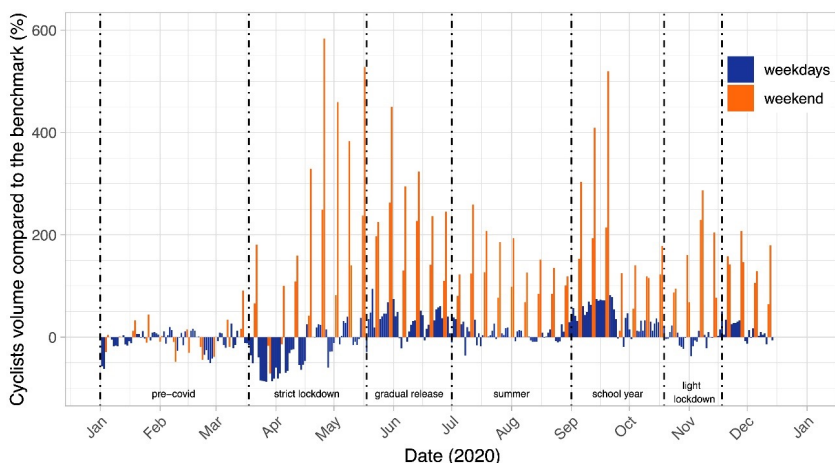
raamwerk van de **7A's van duurzame mobiliteit** gevolgd worden. Dit raamwerk bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Awareness:** communicatie omtrent de negatieve maatschappelijke kosten van mobiliteit en transport om bewustzijn hierover te creëren.
- **Avoidance:** vermijden van onnodige verplaatsingen.
- **Act and shift:** modal shift promoten, of het promoten van mobiliteit buiten piekuren.
- **Anticipation of new technology:** voorzien van nieuwe technologische ontwikkelingen die de transitie naar duurzame mobiliteit kunnen ondersteunen.
- **Actor involvement:** het betrekken van actoren in het transitieproces.
- **Acceleration:** het hebben van een beleidskader dat de weg toont naar duurzame mobiliteit.
- **Adaptation of behaviour:** het veranderen van individueel gedrag.

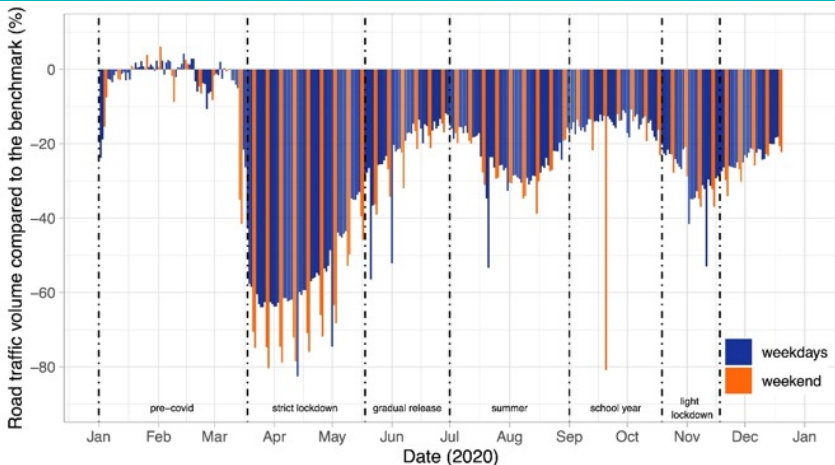
Het raamwerk van onze analyses was dat van de 7A's. Om na te gaan of en hoe de COVID-19-crisis een invloed kan hebben op de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem, hebben we in het onderzoek gebruik gemaakt van een gemengde methodologische benadering. Het eerste luik was **kwantitatief**, waarbij we het gebruik van de belangrijkste transportmodi in Brussel tussen 18 maart en 18 november 2020 hebben bekeken. Het tweede luik was een **kwalitatieve** analyse, waarbij we artikelen uit Bruzz, Le Soir, en De Morgen hebben geanalyseerd.

Op vlak van **Awareness** tonen onze analyses aan dat er een verschuiving heeft plaatsgevonden van een negatief bewustzijn van burgers omtrent maatschappelijke kosten, naar een positief bewustzijn. Dit omdat men gedurende de strenge lockdown heeft kunnen meemaken hoe een stad zonder verkeer en zonder luchtvervuiling er zou kunnen uitzien.

Voor **Avoidance** zien we dat de beleidsmaatregelen om de verspreiding van het coronavirus tegen



> Figuur 1: volume fietsers per maand in 2020



> Figuur 2: volume wegverkeer volgens de maanden 2020

te gaan een significante invloed hebben gehad op mobiliteit in Brussel. Behalve fietsverplaatsingen (+64%; zie figuur 1) hebben immers alle vervoersmodi een belangrijke vermindering meegemaakt (bijv. -55% voor autoverkeer; zie figuur 2). Telewerken heeft misschien een doorbraak gehad, aangezien het van de ene dag op de andere de norm werd. Verder heeft ook e-commerce een belangrijke **boom** ondervonden. Telewerken en e-commerce kunnen ervoor zorgen dat bepaalde verplaatsingen vermeden worden, wat een positieve invloed kan hebben op de verduurzaming van mobiliteit.

Voor **Act and shift** zien we dat de meerderheid van de maatregelen die in Brussel van kracht zijn gegaan, op deze A hebben ingespeeld. Voorbeelden waren het afsluiten van straten en parken voor gemotoriseerd verkeer, en het aanleggen van fietspaden. Vooral op het aantal fietsers kan dit een positieve invloed hebben. Tijdens de strenge lockdown was er een aanzienlijke toename van fietsers in het weekend, wat kan wijzen op recreatief fietsen. Voor en na de zomervakantie zien we deze tendens echter ook doordeweeks, wat kan betekenen dat de fiets meer gebruikt wordt voor woon-werkverplaatsingen.

Als we kijken naar **Anticipation of new technology**, zien we dat er in 2020 een belangrijke toename is geweest in de aankoop van elektrische wagens (+170%). Nieuwe informatietechnologieën kunnen ook helpen om de A van Avoidance te versterken, door telewerken en e-commerce mogelijk te maken. De pandemie heeft de uitbouw van sommige digitale technologieën dus versneld en kan in die zin bijdragen aan het vermijden van verplaatsingen.

Actor involvement heeft tijdens de crisis een belangrijke rol gespeeld. We zagen in de krantenartikels dat de meeste betrokkenen een positieve houding hadden ten opzichte van de beleidsmaatregelen voor mobiliteit. Echter zijn de meeste sprekers in de artikels politici, wat een vertekend beeld kan geven. Ook zien we dat de positieve houding van betrokkenen verandert met de tijd. In het begin van de crisis zijn de meeste positieve uitspraken gedaan, terwijl negatieve gevoelens na de zomer de kop op steken. Dit was bijvoorbeeld erg zichtbaar in de symbolische discussie rond de sluiting van

het Ter Kamerenbos voor gemotoriseerd verkeer. Omdat maatregelen vaak op korte termijn zijn geïmplementeerd, was er geen tijd voor haalbaarheidsonderzoeken, overleg met belanghebbenden, en participatieve planning. Omdat de meeste maatregelen ook tijdelijk zijn, kunnen we ons dan afvragen of deze tijdelijkheid, gekoppeld aan de snelle implementatie, hun voortbestaan in gevaar brengt.

De vraag is in hoeverre deze veranderingen zullen blijven. Hier geven we een antwoord op aan de hand van de overige twee A's. Voor **Acceleration** zal het belangrijk zijn om een beleidsraamwerk te hebben dat duurzame mobiliteit centraal stelt. Brussel kon tijdens de coronacrisis terugvallen op het regionale mobiliteitsplan Good Move. Aan de hand van Good Move was het voor de overheidsinstanties mogelijk om snel maatregelen in te voeren. We zien ook dat er in Brussel heel veel veranderingen aan de gang zijn, zoals de veralgemeende Zone 30 en het verbod op diesel-voertuigen tegen 2030. Deze maatregelen kunnen de verschuiving teweeggebracht door de COVID-19 crisis ondersteunen. Het is echter belangrijk om belanghebbenden te blijven betrekken als we een blijvende impact willen zien. Maatregelen die gesteund worden door belanghebbenden hebben namelijk een grotere waarschijnlijkheid op succes. Een post-COVID beleidskader moet verder ook duidelijke overeenkomsten omvatten in verband met telewerk, om te kapitaliseren op de nieuwe vertrouwensrelaties tussen werknemers en werkgevers. Een laatste aspect is dat het belangrijk is om te blijven investeren in het openbaar vervoer, opdat overvolle voertuigen slechts een herinnering van het verleden worden.

De laatste A betreft **Adaptation of behavior**. Uit psychologisch onderzoek weten we dat gewoontes gevormd worden door het herhalen van handelingen in een consistente context. De strenge lockdown was de meest extreme periode uit de coronacrisis, maar het was niet lang genoeg om de veranderde levensstijlen volledig in te burgeren. Echter zien we wel dat er veel aanpassingen zijn gebeurd omwille van corona, en dat sommigen hebben gezien wat voor voordelen dit kan brengen. Er is een tweezijdige relatie tussen attitudes en gedrag als het op mobiliteit en transport aankomt. Er zijn mensen die een positieve

houding ten opzicht van de fiets en het openbaar vervoer hebben, maar deze modi niet vaak gebruiken. Mensen wiens attitudes en gedrag niet overeenstemmen (de zgn. 'dissonante gebruikers'), zullen gemakkelijker overschakelen naar een ander vervoersmiddel. De grote toename in fietsers kan dus te danken zijn aan een herijking van attitudes en gedrag: mensen die wilden maar niet durfden fietsten, hebben met de mobiliteitsaanpassingen een veiligere en gemakkelijkere fietsomgeving kunnen meemaken. En mensen wiens attitudes en gedrag overeenstemmen zullen op lange termijn minder van gedrag veranderen, en zullen dus waarschijnlijk stabiele verplaatsingsgewoontes hebben. Voor openbaar vervoer heeft een tegenovergestelde beweging zich voorgedaan: gebruikers hebben door de crisis een onveiligere omgeving ervaren, te wijten aan het (vermeende) gezondheidsrisico. Echter kunnen we ervan uitgaan, of toch hopen, dat het onveiligheidsgevoel van de pandemie zal verdwijnen, en dat openbaar vervoer-gebruikers weer in een 'consonante' mobiliteits situatie terecht komen.

Wat de toekomst zal brengen kan niemand natuurlijk voorspellen, maar de COVID-19-crisis was een belangrijke ontwrichting van het dagelijkse leven. De crisis kan dus een kans bieden om over te schakelen naar een duurzamer mobiliteitssysteem, alsook naar een meer leefbare stad.

> Meer info:

Macharis, C., Tori, S., de Séjournet, A., Keseru, I., & Vanhaverbeke, L. (2021). Can the COVID-19 Crisis be a Catalyst for Transition to Sustainable Urban Mobility? Assessment of the Medium- and Longer-Term Impact of the COVID-19 Crisis on Mobility in Brussels. *Frontiers in Sustainability*, 2, 725689. <https://doi.org/10.3389/frsus.2021.725689>

Macharis, C. (2021). Met een factor 8 naar de mobiliteit van de toekomst. Oostkamp, Belgium: **Stichting Kunstboek** <https://mobi.research.vub.be/en/new-book-by-cathy-macharis-met-een-factor-8-naar-de-mobiliteit-van-de-toekomst>

> Philippe DELVAUX, Verantwoordelijke Communicatie - Brulocalis

HOE ZIET DE BRUSSELSE MOBILITEIT VAN MORGEN ER UIT?

Op 21 oktober organiseerden Brulocalis en Ethias een online colloquium met als titel “Welke toekomst voor de mobiliteit in Brussel?”.

Mobiliteit is een belangrijke uitdaging om zowel de socio-economische ontwikkeling van steden als de energietransitie tot een goed einde te brengen.

Het mobiliteitsbeleid op gemeentelijk, gewestelijk, Belgisch en Europees niveau is er nu op gericht het gebruik van de personenwagen te verminderen ten voordele van duurzamere vervoersmiddelen (wandelen, fietsen, openbaar vervoer, deelvoertuigen en elektrische voertuigen, ...).

Deze trend is al enkele jaren merkbaar in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met een lager autobezit dan in de rest van het land, een verminderd gebruik van de wagen, en aanzienlijk meer verplaatsingen die te voet of met de fiets gebeuren. De komst van talrijke nieuwe spelers op het vlak van micro-mobiliteit (fietsen, deelscooters of -steps, enz.) en nieuwe technologieën (zelfrijdende auto's, AI, 5G, enz.) hebben een aantal zaken in gang gezet. Door deze nieuwe mogelijkheden verwachten gebruikers iets anders van mobiliteit, en hebben zij een andere kijk op hoe verplaatsingen in de stad moeten gebeuren. De veelheid aan beschikbare mobiliteitsdiensten kan alles veel complexer maken voor de gebruiker, die op zoek moet naar de beste manier om zich te verplaatsen.

Om de transitie te bevorderen moeten spelers in de mobiliteit hun kijk op het mobiliteitssysteem veranderen. Ze moeten het gebruiksvriendelijker maken door bijvoorbeeld geïntegreerde en overzichtelijke vervoerssystemen aan te bieden die het mogelijk maken om voor eenzelfde verplaatsing gebruik te maken van verschillende vervoersmiddelen (intermodaliteit), en te werken met multimodale mobiliteitshubs.

De uitdagingen zijn groot. Wat is de situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest? En welke rol kunnen de gemeenten spelen om de transitie te versnellen?

Brulocalis heeft in samenwerking met Ethias op 21 oktober een online colloquium georganiseerd om te trachten een antwoord op deze vragen te vinden.

Na een inleiding door mevrouw Elke Van den Brandt, Minister van Mobiliteit, zullen wij in dit artikel dieper ingegaan op «Mobility as a Service», een concept dat wordt voorgesteld door David Schoenmaekers, van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en door Martin Lefrancq van Mobiliteit Brussel die wat meer toelichting zal geven over de ontwikkeling van dit concept in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

> Zie ook

David Dessers, schepen van mobiliteit in Leuven, heeft ons de mobipunten van zijn stad gepresenteerd. Wij verwijzen in dit verband graag naar een ander artikel in dit nummer, waarin wij verslag uitbrengen over het studiebezoek van de mobiliteitsadviseurs aan Leuven, dat onlangs door Brulocalis werd georganiseerd.



DE TOEKOMST VAN MOBILITEIT LIGT IN INTERMODALITEIT

Opmerkingen van de Minister van Mobiliteit tijdens de conferentie.

Elke Van den Brandt: «Wanneer we het vandaag over mobiliteit hebben dan denken we vaak aan één enkele manier om ons te verplaatsen. We houden geen rekening met de mogelijkheden die intermodaliteit ons bieden. Intermodaliteit moet dus deel gaan uitmaken van onze cultuur.

Voor veel verplaatsingen worden immers verschillende vervoerswijzen gebruikt, terwijl men voor veel verplaatsingen zou moeten kiezen welke vervoerswijze het meest geschikt is: een korte verplaatsing zou men bijvoorbeeld te voet kunnen doen, afhankelijk van het weer kan dan weer gekozen worden voor de fiets of het openbaar vervoer. De auto kan dan weer uitsluitend voorbehouden worden voor het verplaatsen of verhuizen van grote en zware voorwerpen. De keuze moet dus worden gemaakt in functie van de doelstellingen en de omstandigheden van de verplaatsing.

Dit zal ongetwijfeld een aantal onrechtstreekse voordelen met zich meebrengen. Zo zal ons gedrag in het verkeer baat hebben bij een verandering van onze mentaliteit en attitudes. Een automobilist zal zich gemakkelijker in de plaats kunnen stellen van andere weggebruikers indien hij of zij in andere omstandigheden ook vaker gebruik maakt van deze andere vervoersmiddelen.

Het doel van intermodaliteit is niet om de auto volledig te bannen, maar om de juiste vervoerswijze te vinden. »

HET AANBOD

Elke Van den Brandt: «Om van intermodaliteit een succes te maken, moeten we **werken aan het aanbod**, meer bepaald aan de overzichtelijkheid ervan, zodat men zo goed mogelijk tegemoetkomt aan de behoeften, en zodat men kan overstappen van het ene vervoersmiddel op het andere in functie van het afgelegde traject.

Laten we bijvoorbeeld eens kijken naar het openbaar vervoer: hoewel we het aanbod van de MIVB allemaal vrij goed kennen, is het niet zeker of het aanbod van de NMBS even goed bekend is in Brussel. Toch telt Brussel zomaar eventjes 35 treinstations (die dus onvoldoende

bekend zijn of gebruikt worden door de Brusselaars). Hetzelfde geldt voor taxi's, die nog steeds te weinig door de Brusselaars worden gebruikt, hoewel ze voor sommige verplaatsingen toch een verdedigbaar alternatief zouden kunnen zijn.

En laten we tot slot ook nadenken over alle oplossingen op het vlak van deelmobiliteit die de laatste jaren zijn opgedoken en die echt baat zouden hebben bij aanbod dat overzichtelijker is. »

DE MOBILITEIT VAN MORGEN ZAL EEN COMBINATIE ZIJN VAN HIGH- EN LOW-TECH.

Elke Van den Brandt: «Eerst en vooral zijn er natuurlijk de verplaatsingen te voet. Deze manier van verplaatsen zou meer aangemoedigd moeten worden: het is ecologisch en economisch, het vervuult niet, het is altijd beschikbaar, en opladen is niet nodig. Tijdens het wandelen kan je gezellig babbelen met anderen, en je ontdekt je eigen buurt op een andere manier. En het is bovendien ook goed voor de gezondheid. Er kan nog veel gebeuren om het modale aandeel van wandelen te vergroten.

Aan de andere kant van het spectrum zijn er de laatste jaren veel hoogtechnologise oplossingen ontstaan zoals multimodale toepassingen of ontwikkelingen die inherent zijn aan de vervoerswijzen zelf. Denk maar aan de elektrificatie van het wagenpark of het openbaar vervoer, en het groeiende succes van elektrische fietsen. Maar we denken hier ook aan de opkomst van deelauto's, -fietsen of -steps die mogelijk werd gemaakt door technologise oplossingen (geolokalisatie, open data, dynamische cartografie, enz.). Tot slot is technologie ook belangrijk voor de gegevens. We kunnen nu alle gegevens verzamelen die nodig zijn om ons beleid te ondersteunen, met respect voor de privacy van de mensen. Wij kunnen dus de mobiliteitsbehoeften van de bevolking bepalen om het aanbod aan te passen. Het gaat om gegevens die het mogelijk maken om verkeerslichten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, of om dynamische plannen en dienstregelingen voor de MIVB op te stellen. »



DIT ALLES BRENGT ONS BIJ DE VRAAG HOE DE STAD VAN MORGEN ER ZAL UITZIEN.

Elke Van den Brandt: «Het zal een bruisende stad zijn waar we willen wonen, werken en op bezoek gaan. Brussel heeft veel potentieel.

We moeten mobiliteit echter op een andere manier benaderen. Als we een deel van de burgers – zowel Brusselaars als bezoekers – ervan kunnen overtuigen de auto te laten staan en te kiezen voor andere vervoersmiddelen, besparen we heel wat openbare ruimte die op een andere manier gebruikt kan worden. Zo maken we de stad aantrekkelijker.

Ook de levenskwaliteit zal erop vooruitgaan, al was het maar omdat de stad er minder lawaaiërig op zal worden, en de luchtkwaliteit zal verbeteren. Ten slotte zal ook de veiligheid verbeteren, aangezien zowel het aantal als de ernst van de verkeersongevallen naar verwachting zal afnemen. Kortom, mobiliteitsparameters kunnen veel problemen oplossen.

Om deze uitdagingen aan te gaan en zo goed mogelijk aan mobiliteit te werken, is en blijft de deelname van de gemeenten belangrijk. Het Gewest en de gemeenten kunnen en moeten samenwerken om de objectieven te bereiken. »

> David Schoenmaekers, FOD Mobiliteit en Vervoer

HET CONCEPT VAN MOBILITY AS A SERVICE (MAAS)

Het MaaS-concept dateert van midden de jaren 2000 en volgde gelijkaardige ontwikkelingen uit de telecomsector, waar telefonie, televisie en internet werden samengebracht in één enkel pakket voor de consument. Dit idee werd vervolgens ook toegepast in de transportsector, waar ook een pakket van mobiliteitsoplossingen wordt aangeboden.

MaaS-mobiliteit moet «naadloos zijn». Dit betekent dat de reiziger niet mag opmerken wanneer hij van mobiliteitsoperator verandert bij het gebruik van een servicesysteem. Dit moet het geval zijn vanaf het punt van vertrek tot het punt van aankomst,

en ongeacht het aantal of het soort gebruikte vervoersmiddelen. Het leven van de gebruiker moet gemakkelijker worden gemaakt, zodat hij/zij niet al te veel systemen moet leren kennen. Het gaat erom de klantervaring te verbeteren.

HET MAAS: PRINCIPE EN DOELSTELLINGEN

MaaS is de integratie en combinatie van verschillende openbare en privévervoerwijzen in een technologisch platform waarmee de gebruiker toegang heeft tot het volledige geïntegreerde mobiliteitsaanbod, de meest efficiënte trajecten voor zijn verplaatsingen kan berekenen en beheren op basis van vooraf bepaalde criteria en de verschillende vervoerwijzen kan reserveren en betalen.

Good Move, p.254

Het concept Mobility as a Service (MaaS) is de nieuwe trend in mobiliteit en heeft tot doel de manier waarop mensen zich verplaatsen, te veranderen door middel van een vervoeraanbod dat alle verplaatsingswijzen en alle etappes van het reizen voor deur-tot-deur-mobiliteit integreert; van routeplanning tot boeking en betaling. MaaS vertegenwoordigt de belofte om zich vrij te kunnen verplaatsen van punt A naar punt B door de verplaatsingswijze(n) te nemen die het best geschikt is (zijn) voor de verplaatsing.

Bij de realisatie van deze dienstgerichte aanpak, dient men erop te letten:

- Dat de totale vraag naar mobiliteit niet toeneemt;
- Dat vraag en aanbod gestuurd worden naar een gedeelde mobiliteit die de middelen optimaliseert;
- Dat de toegankelijkheid van alle openbare diensten gehandhaafd blijft; en;
- Dat de nieuwe diensten (autodelen, auto met chauffeur, autonome pendeldiensten) niet de plaats innemen van efficiëntere verplaatsingswijzen zoals stappen, fietsen of openbaar vervoer.

De beperkingen die voor sommigen worden opgelegd door de Low Emission Zone (LEZ) zullen als een kans worden gezien om de bevolking te sturen in de richting van het MaaS-concept en het autobezit terug te dringen.

- Om zijn ambities waar te maken, zal het Gewest zijn actie versterken via drie dimensies:
- De integratie van mobiliteitsdiensten (informatie, ticketverkoop, tarieven) zowel digitaal als fysiek;
- De kwaliteit van openbare netwerken en diensten om de beste leesbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen;
- De interconnectie van de verschillende diensten door de ontwikkeling van overstapknopen.

(Good Move, p.119)

DE VIER PIJLERS VAN MAAS

Een MaaS-toepassing is daarom gebaseerd op vier elementen:

- personalisatie, waarbij de reiziger zijn voorkeuren instelt, zowel wat betreft de keuze van de vervoersmiddelen als de personalisatie van deze vervoersmiddelen (bijvoorbeeld «de fiets vermijden als het regent ») of van het traject (bijvoorbeeld «autosnelwegen vermijden »)
- Een systeem om de verplaatsing te plannen dat ook ingesteld kan worden (kiezen voor de kortste of de veiligste route), hetgeen resulteert in dynamische en beschrijvende routes,
- één geïntegreerd systeem voor het reserveren (bv. voor de trein en deelvoertuigen) en betalen van alle (verschillende) vervoerswijzen, in een beveiligde omgeving, met als resultaat de aanmaak van één enkel vervoersbewijs;
- en ten slotte een real-time adaptieve informatie- en begeleidingsdienst, om de reiziger tijdens zijn reis bij te staan.

ROME WERD NIET IN ÉÉN DAG GEBOUWD

En dus kunnen deze systemen verschillende integratieniveaus hebben, die als volgt worden ingedeeld:

- 0: wanneer de systemen van de verschillende vervoerswijzen los staan van elkaar;
- 1: wanneer de integratie beperkt blijft tot informatie, bijvoorbeeld over de prijzen of de multimodale planning van de verplaatsing. Voor de rest staat elk systeem los van elkaar;
- 2: wanneer een reservatie- en betaalsysteem voor een specifieke verplaatsing wordt geïntegreerd;
- 3: op dit niveau mogen we spreken van een integratie van het dienstenaanbod, aangezien we gebruik maken van gekoppelde aanbiedingen, bijvoorbeeld door verschillende abonnementen te groeperen;
- 4: De integratie van MaaS is voltooid wanneer externe actoren het systeem ondersteunen, zoals de politiek (via haar regelgevende macht).

Het MaaS-ecosysteem is dus **een vrij complexe omgeving** die de verschillende **mobiliteitsoperatoren** (car sharing, deelfietsen/-steps, peer-to-peer autoverhuur, fleet & ride sharing, maar ook crowdsourced logistieke middelen, enz.) en **applicaties** (betaling van meer dan alleen het vervoermiddel, maar ook van de parkeerplaats, of van een stads- of wegentol, of van de laadpunten enz.) verbindt met andere soorten diensten (real-time beheer van het verkeer, bijvoorbeeld, met behulp van real-time info over verkeersstromen, of

het beheer van verkeerslichten...). Dit alles gebeurt met **één enkele toegangspoort** voor de gebruiker. Een dergelijke aanpak kan uiteraard verder worden uitgebreid naar andere diensten.

Dit alles hangt af van verschillende lagen (en de gegevens die zij genereren) die op elkaar voortbouwen, zoals het dienstenplatform, de vervoerswijzen, de status van de vloot en de infrastructuur.

Dit concept is de vertaling van een paradigmaverschuiving. Van de klassieke aanpak waar de overheid een aanbod voorstelt waar de gebruiker zich aan moet aanpassen, gaan we naar een model waar het de behoeften van de burger zijn die het aanbod vormgeven.

De voordelen van de MaaS-aanpak worden door de MaaS Alliance als volgt samengevat: «*MaaS wil een alternatief bieden voor het gebruik van de privéauto dat even comfortabel en duurzaam is, de files en de beperkingen van de vervoerscapaciteit helpt terugdringen, en daarenboven ook nog eens goedkoper is.* »

Met deze benadering staat duurzame mobiliteit niet alleen op het kruispunt van thema's zoals **milieu** en **volksgezondheid, veiligheid** en beveiliging, en **economie**, maar ook **sociale inclusie** doordat ze de overzichtelijkheid van het aanbod voor iedereen verbetert.

De MaaS-aanpak helpt ook om politieke doelstellingen te verwezenlijken:

- sterk bevorderen van **multimodaliteit** en de modal shift
- **verminderen van het aantal ongevallen** en het verhogen van de verkeersveiligheid (door de modal shift te bevorderen)
- **verminderen van vervuiling** (door de modal shift te bevorderen)
- verbeteren van de **doorstroming van het verkeer** en verminderen van files (door de modal shift te bevorderen)
- **verbeteren** van de beschikbaarheid en het comfort van het **aanbod** (dit alles via een APP)
- zou (onder voorbehoud evenwel) de impact van gemotoriseerd verkeer op de openbare ruimte kunnen verkleinen en daarmee ook op het parkeren op de openbare weg
- en ten slotte kansen geven aan innovatie, economische ontwikkeling en werkgelegenheid

WAAROM KOMT MAAS MAAR ZO TRAG TOT STAND?

De eerste reden heeft te maken met het alternatieve aanbod voor de privéauto. **MaaS verandert het aanbod op zich niet.** Het aanbod, zoals de kwaliteit

« *Om een beter ecosysteem te bereiken, moeten we ons eigen ego-systeem aanpassen* ».

van het openbaar vervoer of oplossingen op het vlak van deelmobiliteit en micromobiliteit, is dus een essentiële voorwaarde. Een andere vertragende factor zijn de **intermodale knooppunten**, de «mobility hubs» waar de platforms van de verschillende operatoren in elkaar overvloeien.

Wij wijzen ook op de **complexiteit van de driehoeksrelatie tussen de overheid, de vervoersoperatoren en de MaaS-diensten**. Er speelt immers ook een commercieel aspect waar samenwerking op gespannen voet staat met concurrentie (samenwerking tussen operatoren is zeker niet zo evident als men bedenkt dat zij elkaar beconcurreren en dat een gemeenschappelijke oplossing er dus toe kan leiden dat de ene operator klanten verliest aan de andere). Daarnaast is er ook een technisch luik waar sprake is van een grote uitwisseling van gegevens met veel verschillende gebruiksdoelinden.

Aan de kant van de **gebruikers** zijn er **4 uitdagingen**. Het is noodzakelijk om de volgende zaken te bepalen:

- hun verwachtingen en eisen;
- hun relatie met de vervoersoperatoren;
- het beschermingsniveau van de privacy voor het verzamelen van gegevens enerzijds, en commerciële transacties (betalingen) anderzijds;
- en, ten slotte, de mate van toegankelijkheid zodat alle burgers bereikt worden.

De laatste uitdaging heeft te maken met het **algemeen belang**. Zoals gezegd kan MaaS een

aanzienlijke impact hebben op de vermindering van de CO₂-uitstoot... Dit kan alleen tot stand komen als – en dat moet nog bewezen worden – het openbaar vervoer de ruggengraat van het systeem wordt, en gebruikers veel meer gebruik gaan maken van duurzame mobiliteitsoplossingen. Anders kan men ook een pervers effect verkrijgen waar deelauto's zo aantrekkelijk worden gemaakt dat zij effectief de norm worden. Dit zou dan weer ingaan tegen de doelstelling om de CO₂-uitstoot te verminderen.

Met andere woorden; MaaS stelt zaken voor, maar het is de gebruiker die beslist!

... Dit zal moeten opgevolgd worden door de overheid om eventuele perverse effecten te vermijden.

Om de situatie te verbeteren en te komen tot een visie 2.0 op MaaS, mag men niet uit het oog verliezen dat MaaS veel meer is dan een APP en dat alle belanghebbenden er een **visie** op moeten krijgen. Daarnaast moet **de overheid een sleutelrol spelen en is publiek-private samenwerking** nodig voor de implementatie ervan.

Het MaaS-congres, dat voor het eerst in België werd gehouden, vond plaats op 7 december 2021 in Antwerpen. Wij hebben deze uitgave vóór die datum afgewerkt, maar voor meer informatie verwijzen wij graag door naar hun website: www.maascongres.be

> **Martin Lefrancq, coördinator smart mobility bij Brussel Mobiliteit**

MOBILITEIT ALS DIENSTVERLENING IN HET BRUSSELS GEWEST: HOE PAKKEN WE DIT AAN OP HET TERREIN?

Ongeveer vijftien maanden geleden is Brussel een partnerschap aangegaan met het International Transport Forum (ITF, een groep experts die afhankelijk is van de OESO), dat zich bezighoudt met MaaS en vele andere kwesties rond mobiliteit zoals digitale regelgeving, leveringen met drones, big data, automatisch rijden, kunstmatige intelligentie, algoritmisch bestuur, innovatieve mobiliteitsdiensten, enz.

Het ITF helpt Brussel bij het opzetten van een regelgevend kader voor MaaS. Dit dossier nadert zijn voltooiing en een samenvatting van de aanbevelingen is reeds beschikbaar op de website van het ITF (zie kader). Het lijvige eindverslag wordt voor het einde van het jaar verwacht in het Engels, en de Franse en Nederlandse vertaling komt eraan in februari 2022.

Vanuit het oogpunt van de burger is MaaS gewoon een applicatie op de smartphone. Voor de belanghebbenden is het echter zoveel meer dan dat.

Op gewestniveau wordt er niet echt gewerkt aan een applicatie (behalve voor de MIVB). We kunnen de MSP's (Mobility solution providers, t.t.z. alle spelers die mobiliteitsdiensten aanbieden) en de MaaS-providers echter wel koppelen aan een breder mechanisme dat bestaat uit een nieuw aanbod dat alle oplossingen omvat en rekening houdt met zaken zoals governance, gegevensbeheer en infrastructuur. Het is de bedoeling dit ecosysteem zo rijk en dynamisch mogelijk te maken. En het is op de kruispunten waar de verschillende spelers, MaaS-providers en mobiliteitsproviders samenkomen, dat wij als Gewest een rol te spelen hebben.

Ten slotte is het ook onze taak als overheid om een functioneel en eerlijk **regelgevend kader** uit te werken voor alle spelers en ten dienste van de burger.

Wij werken aan een ecosysteem dat draait rond de burger. Het Gewest weet wat er op het spel staat, en welke shift er gerealiseerd moet worden. Het gaat om een shift die de gebruiker in het middelpunt van het systeem en de discussie plaatst.

We stellen tot onze tevredenheid vast dat het ITF zegt dat «*het geheel van maatregelen van Good Move het belangrijkste instrument moet blijven voor het implementeren van een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid*». Het ITF erkent met andere woorden het belang van het gewestelijke plan Good Move dat een visie op mobiliteit voor 2030 voorstelt, evenals 50 acties (zoals MaaS) om te komen tot concrete resultaten.

De 49 andere acties van Good Move kunnen dus een houvast zijn voor het implementeren van MaaS, dat momenteel nog ontwikkeld wordt. Omgekeerd zal ook MaaS een begeleidende maatregel zijn voor de 49 andere acties.

HET MODALE AANDEEL VAN DE AUTO VERMINDEREN

In Brussel ziet het modale aandeel er als volgt uit: verplaatsingen te voet (37%), met de auto (33%), met de MIVB (24%), met de fiets (4%), met de trein (1%) en overige (1%)¹. Het doel van MaaS is het gebruik van de privéauto te verminderen. Het aandeel van multi- en intermodaliteit bedraagt met andere woorden 67%, maar dit moet nog kunnen toenemen. In het scenario van Good Move wordt het gebruik van de eigen auto teruggebracht naar 24%.

MOBILITEIT ALS DIENSTVERLENING IN GOOD MOVE



«Wat als mobiliteit niet langer een product, maar een dienst is? Het mobiliteitsaanbod in België is vandaag sterk gediversifieerd, maar wordt niettemin voorgesteld als een verzameling diensten en concepten in plaats van als een geïntegreerd en overzichtelijk aanbod voor de gebruiker. Mobiliteit wordt nog steeds voornamelijk verworven door de aankoop van producten (voertuigen van verschillende aard of openbaarvervoertickets). Geleidelijk aan wordt een mobiliteitsaanbod ontwikkeld dat meer als dienst wordt voorgesteld: taxi's, deel- auto's, -fietsen en -steps, free-floating, enz. Het is duidelijk de bedoeling dat deze trend door de opkomst van connectivity-technologieën sterker wordt en meerdere dimensies omvat. Deze evolutie vormt een structurerende opportuniteit om de gebruiker opnieuw in centrum van het mobiliteitsaanbod te plaatsen, om de algemene doeltreffendheid van dat systeem te vergroten en om er op een nuttiger manier voor te zorgen dat er rekening gehouden wordt met de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. Ze maakt het mogelijk te evolueren naar een model waarin de gebruiker over een waaier aan diensten beschikt die aangepast zijn aan al zijn behoeften en waarbij hij het bijvoorbeeld zonder zijn auto kan stellen.

- Ze krijgt vaste vorm door de ontwikkeling van tools zoals MaaS (Mobility as a Service). MaaS moet het meer bepaald mogelijk maken de volgende doelstellingen te halen:
- De algemene kwaliteit van de mobiliteitsdiensten voor de gebruiker verbeteren;
- De toegang tot zoveel mogelijk verplaatsingsmodi verzekeren en de universele toegankelijkheid van de mobiliteit versterken;
- De gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen opnemen in de kern van het mobiliteitssysteem;
- De doeltreffendheid van het systeem verbeteren door de synergieën binnen het mobiliteitsaanbod te valoriseren;
- Zich op grootstedelijke, zelfs nationale schaal ontplooiën door ook het aanbod van operatoren die buiten het Gewest actief zijn te integreren.

DE GEBRUIKER CENTRAAL

Vandaag wordt de gebruiker geconfronteerd met een groeiend aantal exploitanten, zonder overzicht van het algemene aanbod, zonder complementariteit, zonder harmonisatie van de toegankelijkheid ervan, zonder systematische samenwerking of synergieën. De gebruiker is niet in staat te profiteren van het overvloedige aanbod, hij krijgt er moeilijk toegang toe. De operatoren verkopen producten die van elkaar verschillen en die onderscheiden en niet-geïntegreerde toegangsmodaliteiten bieden. Ze zijn veeleer elkaars concurrenten. Mobility as a Service (MaaS) wil de tegenovergestelde dynamiek creëren. Het gecombineerde aanbod en de overzichtelijke en geharmoniseerde toegang ertoe moeten vanuit het oogpunt van de gebruiker worden opgesteld. Via één enkele interface krijgt hij toegang tot het gecombineerde aanbod van de verschillende operatoren en kan daarbij gebruik maken van informatie en geharmoniseerde betalingsmodaliteiten. MaaS is verantwoordelijk voor de integratie van het aanbod, de ticketing en de tarieven van exploitanten. Hierbij moeten nog de voorkeuren van de gebruiker gevoegd worden. De kwaliteit van de toegang tot het aanbod wordt versterkt en uitgebreid terwijl de integratie en de synergie van het aanbod de algemene doeltreffendheid verbeteren. »

Good Move, pp68-69

MAAS IN GOOD MOVE

Good Move verwijst herhaaldelijk (ongeveer veertig keer) naar MaaS, dat, zoals we reeds aangaven, een transversaal project is.

Wij nemen hier daarom alleen het fragment over van de Fiche C1 «De ontwikkeling van MaaS begeleiden» die de uitrol ervan plant voor 2022 en de noodzakelijke maatregelen opsomt:

«De actie bestaat uit de volgende concrete maatregelen:

- Zorgen voor de tariefintegratie van de operatoren van het openbaar vervoer;
- Het kader voor MaaS vastleggen – met oog voor het algemeen belang en de universele

toegankelijkheid van de vervoerdiensten – in voortdurend overleg met de operatoren van mobiliteitsdiensten, en zorgen voor doeltreffende regulering en tariefstrategieën die passen bij de ambitie van het gehele grondgebied;

- Een gewestelijk openbaar back-end platform ontwikkelen en gebruiken voor het gegevensbeheer, en de publieke en private mobiliteitsoperatoren daarbij betrekken;
- Het platform verruimen naar het grootstedelijk gebied;
- De toepassing van het MaaS-kader controleren. »

Om dit te bereiken wil het Gewest de wegen herinrichten naargelang hun multimodale specialisaties, om zo te komen tot een netwerk dat verschillende niveaus van comfort biedt voor verschillende soorten vervoer.

... Dit brengt ons terug bij MaaS. De categorisering van de wegen en de inrichting ervan kan immers worden ingevoerd in het systeem dat dan routes en vervoermiddelen kan voorstellen naargelang de wensen van de gebruiker.

DEVELOPING INNOVATIVE MOBILITY SOLUTIONS IN THE BRUSSELS-CAPITAL REGION

Deze brochure bevat een samenvatting van de aanbevelingen voor de omkadering op vlak van regelgeving en data-governance om de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ondersteunen.



Het benadrukt het belang van de ontwikkeling van een competitief en innovatief MaaS-ecosysteem, met zowel publieke als private spelers, om zo de kans op commercieel succes van duurzame MaaS-modellen zo groot mogelijk te maken.

Enerzijds wordt nagegaan wat de reikwijdte moet zijn van een nieuw juridisch kader voor MaaS, en anderzijds hoe de bestaande regelgeving voor mobiliteitsoperatoren moet worden gewijzigd met het oog op een doeltreffende integratie. Tot slot worden ook de belangrijkste eisen op het vlak van data-

governance besproken, zoals de bescherming, overdracht en rapportering van gegevens nodig om de ontwikkeling van MaaS te ondersteunen.

Het rapport «Developing innovative mobility solutions in the Brussels-Capital Region» kan worden teruggevonden op de website van het ITF.

Op het moment van schrijven was alleen de Engelse versie van het verslag beschikbaar. Dit verslag zou echter binnenkort naar het Nederlands worden vertaald, te downloaden van de brussels mobility website.

<https://www.itf-oecd.org/innovative-mobility-brussels-summary>

DE INFRASTRUCTUUR!

De **echte** innovatie zal echter niet zozeer de applicatie zelf zijn (hoe geavanceerd die ook is), maar wel de aanpassing, het ontwerp, en de inrichting van het wegennet. De ultieme MaaS-applicatie is niet de software, maar de stad zelf!

Aangename voetpaden zonder obstakels, veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, zeer efficiënt, stipt en snel openbaar vervoer, enz. Dit zijn de essentiële voorwaarden om het gebruik van privéauto's terug te dringen.

Laten we het voorbeeld nemen van de herinrichting van de kleine ring waar fietspaden werden aangelegd die afgescheiden zijn van het autoverkeer: het fietsgebruik is hier aanzienlijk toegenomen. Een MaaS-toepassing kan de transitie dus versnellen, maar kan deze niet op eigen kracht tot stand brengen.

Sylvain Grisot, een Frans stedenbouwkundige, stelt dat 80% van de stad van de toekomst er al is. Voor de resterende 20%, die voor een groot deel gebaseerd is op stadsvernieuwing, moet bij elke aanpassing van het wegennet in de stad niet alleen rekening worden gehouden met de huidige mobiliteit, maar ook met **de mobiliteit die we wensen voor 2050**.

1. Deze cijfers werden in oktober voorgesteld op de conferentie van Brulocalis en Ethias. Wij preciseren dat de cijfers al enigszins verouderd waren, maar dat de algemene trends dezelfde bleven. Leefmilieu Brussel heeft in februari 2020 andere cijfers gepubliceerd op basis van een enquête uit 2017. Het aandeel van de auto lag daar hoger.

> **Sophie Van Den Berghe, adviseur bij Brulocalis**

CEMA'S LEREN BIJ OVER MOBILITEIT IN LEUVEN

Net voor de herfstvakantie organiseerde Brulocalis in samenwerking met Brussel Mobiliteit een studiedag naar Leuven voor de mobiliteitsadviseurs (CeMa's) en de schepenen van Mobiliteit. De ideale gelegenheid om inspiratie op te doen, maar ook om elkaar terug te zien na anderhalf jaar corona. De studiedag was op alle vlakken een succes!

Een deel van de groep besloot meteen bij zonsopgang de Fietssnelweg F3 van Brussel naar Leuven te nemen. 30 km lang reden we langs velden en weilanden, met als eindbestemming de hoofdplaats van Vlaams-Brabant. Bij aankomst sloten we ons aan bij de rest van de groep, die met de trein was gekomen. We werden opgewacht door **Tim Asperges**, mobiliteitsadviseur bij de stad Leuven, die ons meer vertelde over de mobiliteitsinspanningen van de stad. Wist je dat Leuven pas in 2016 voor het eerst een schepen van Mobiliteit had? Voordien was mobiliteit volledig gekoppeld aan de politie en was de materie versnipperd tussen verschillende schepenen en de burgemeester.

Men denkt vaak dat de Vlaamse steden altijd al verder stonden op het vlak van mobiliteit, maar Leuven werd en wordt nog steeds geconfronteerd met grote uitdagingen. De stad kent momenteel een sterke groei, wat onvermijdelijk gepaard gaat met een toename van de verplaatsingen. 75% van de verplaatsingen komt vanuit de stadsrand en 90% van de pendelaars maakt die verplaatsing naar Leuven met de wagen. Er is dus nog een hele weg te gaan om deze tendens om te keren. Er werd inmiddels een denkproces opgestart op het niveau van de hele vervoerregio. Om de stad makkelijker per fiets te bereiken, werden fietssnelwegen aangelegd, zoals de F3 Brussel-Leuven. Ook het openbaar vervoer werd herzien, met snelle lijnen tussen andere steden en gemeenten in de streek en verschillende strategische punten rond de stad, die een goede verbinding met het stadscentrum bieden (met de bus, per fiets of te voet). Op die manier wordt het aantal voertuigen in de stad al verminderd.

Leuven heeft grote ambities op het vlak van mobiliteit. Zo wil de stad tegen 2030 het modale aandeel van de wagen met 20% verlagen, het gebruik van het openbaar vervoer met 20% verhogen en het modale aandeel van de fiets verdubbelen.

Om het gebruik van actieve vervoerswijzen te stimuleren en de stad veiliger en aangenamer te maken, moet er openbare ruimte worden vrijgemaakt. Momenteel is 93% van de parkeergelegenheid bestemd voor auto's en slechts 7% voor fietsen. Om ruimte voor wandelaars en fietsers te creëren, heeft de stad Leuven besloten om meer in te zetten op **carsharing**. Ieder jaar

neemt het aantal deelwagens met 20% toe. Ondertussen maken vier op de honderd mensen gebruik van deelwagens, waarmee de stad Leuven



> Plan van de stad die in zes mazen is onderverdeeld

verhoudingsgewijs de beste leerling van de klas is in België. Deelfietsen maken ook deel uit van de oplossing, maar worden eerder beschouwd als een aanvulling op het openbaar vervoer of als een optie voor bezoekers. Het fietsbezit wordt sterk aangemoedigd, want studies hebben aangetoond dat daardoor meer gebruik zal worden gemaakt van de fiets en de parkeerdruk op de openbare



> De fietsspiraal in Leuven, de oversteekplaats voor fietsers aan het station (copyright : Stad Leuven).

ruimte des te meer zal afnemen. Slechts 5% van de verplaatsingen per fiets gebeurt met deelfietsen, tegenover 95% met persoonlijke (of geleasede) fietsen. Er werden overigens heel wat systemen ontwikkeld om op jaarbasis een fiets te leasen, bijvoorbeeld voor kinderen of studenten. Verder ondervindt de stad geen problemen met achtergelaten free-floating deelsteps op voetpaden, want die zijn er gewoonweg verboden.

De stad staat ook bekend om haar Hoppinmobipunten, waar meerdere mobiliteitsdiensten worden aangeboden, zoals carsharing, openbaar vervoer, deelbakfietsen, enz. Tussen 2019 en 2022 wil Leuven in en rond de stad 50 mobipunten inrichten, waarvan de locaties samen met de burger worden gekozen. Deze mobipunten maken deel uit van een totaalbenadering waarbij mobiliteit wordt beschouwd als een dienst: **MaaS** (Mobility as a Service, zie het artikel hierover in dit nummer). In deze beginfase neemt de stad in het kader van MaaS niet alleen de rol van regulator op zich, maar zorgt zij ook voor een mobiliteitsaanbod dat voor iedereen toegankelijk is: 'inclusieve mobiliteit'. MaaS wordt onder andere concreet gemaakt met de ontwikkeling van apps voor een vlotte toegang tot een heleboel verplaatsingsmiddelen. De stad treedt op als derde betaler en trekt één miljoen euro per jaar uit om een aantal voordelen te kunnen bieden, zoals de inzet van gratis nachtbussen, kortingen op deelfietsen en kortingen voor bepaalde doelgroepen, zoals studenten en personen met beperkte mobiliteit.

Het mobiliteitsbeleid in Leuven omvat ook de herziening van het stedelijk **circulatieplan**. Vanuit dezelfde optiek als in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move werd Leuven onderverdeeld in mazen, met in het centrum een voetgangerszone. Er werden veel fietszones ingericht, overal en in de voetgangerszone geldt een maximumsnelheid van 30 km/u en bussen mogen zelfs maximaal 20 km/u rijden. De toegangsbeperkingen worden hoofdzakelijk beheerd door camera's met automatische kentekenplaatherkenning.

Parkeren blijft een grote uitdaging en bepalend bij de keuze van een verplaatsingswijze. De stad Leuven heeft net buiten de stad parkings aangelegd

(P+Bus) en een app ontwikkeld die de gebruikers laat weten waar zij het best kunnen parkeren en welk parkeertarief van toepassing is (Circulaid). Rond de voetgangerszone werden 'shop & go'-plaatsen met een systeem van automatische sensoren voorzien, waar men 45 minuten gratis kan parkeren. De stad rolt momenteel ook een systeem van interactieve parkeerzones uit, waarmee plaatsen kunnen worden toegekend voor diverse gebruiksvormen (ontspanning, taxi's, markten, foodtrucks, schoolbussen, ...) naargelang de dag of zelfs het tijdstip van de dag. Tot slot werd de levering van goederen gereorganiseerd om de trajecten te optimaliseren en de gepaste voertuigen te bepalen afhankelijk van de leveringsplaats (met een voorkeur voor kleinere en minder vervuulende voertuigen in het stadscentrum, zoals bakfietsen). Er werd ook een dicht netwerk van pakjesautomaten uitgerold om leveringen aan huis te vermijden. Een digitaal platform (leuven.levert) ondersteunt het beheer van de leveringen tussen handelaars in de streek. Andere projecten, zoals de 'Token'-test, hebben eveneens als doel om de laatste kilometer van de leveringsketen te optimaliseren.

Voor de uitvoering van haar mobiliteitsbeleid werkt de stad nauw samen met de privésector, de universiteiten en de burgermaatschappij. Verschillende projecten bieden de mogelijkheid om technologische innovaties uit te proberen. Zo is er Telraam, waarmee via een toestel op het raam het aantal voetgangers, fietsers, auto's en vrachtwagens in de straat kan worden geteld, om gegevens objectief te kunnen beschouwen en beleidskeuzes beter te onderbouwen.

Samen met de burger werd ook een groot project rond participatie en co-creatie op touw gezet (via 'Straten Vol Leuven'). In het kader daarvan werden verschillende tijdelijke voorzieningen ingericht, die de bevolking dan kon beoordelen. Via co-creatie werden acties ondernomen om woonzones in te richten, zitbanken te plaatsen, de straten groener te maken, parkeerplaatsen om te vormen tot ontspanningsruimte, pleinen heraan te leggen en plantenbakken te personaliseren. Het resultaat is een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit in de stad.

Tijdens een fietstocht in de namiddag konden we dit alles met eigen ogen aanschouwen. Leuven is een heel aangename stad en absoluut een inspiratiebron voor Brussel! Ook al zullen sommigen zeggen dat het bij ons net iets ingewikkelder is ...



> Fanny Moreau, projectverantwoordelijke elektrische fietsen en cairgo bike - Pro Velo

BEZORG JE INWONERS EEN GOED GEVOEL OP EEN ELEKTRISCHE FIETS!

Pro Velo

Met dit project kunnen zo'n twintig inwoners van uw gemeente gedurende 2 weken een volledig uitgeruste elektrische fiets uitproberen. Naast een opleiding veilig rijden in het verkeer krijgen de deelnemers bij de start en op een terugkommoment advies over fietsmobiliteit en fietsen. Op dat terugkommoment wordt ook bekeken hoe hun proefritjes verlopen zijn. Na enkele testritjes zijn de deelnemers klaar om zelf met een elektrische fiets rond te rijden.

Mobiliteit verbindt de privésfeer met de openbare sfeer (beroepsmatig, vrije tijd, enz.). Deze verplaatsingen gebeuren op individuele basis. Het is niet altijd makkelijk om hier in te grijpen. Wat wel kan, is meer mensen op de fiets krijgen. Dankzij de intrede van de elektrische fiets is fietsen nog toegankelijker geworden voor iedereen. Maar de kost van een elektrische fiets is nog steeds een rem.

Omdat het niet altijd eenvoudig is om binnen gemeentelijke organisaties fietsmobiliteit aan te moedigen en uit te bouwen, verzamelt Pro Velo al wat ze kan en weet in een project om de bewoners van uw gemeente te sensibiliseren en zo te helpen bij de uitvoering van uw fietsmobiliteitsbeleid.

De koers die gevolgd wordt: huidige en potentiële fietsers ondersteunen, mensen leren fietsen, zorgen voor een positief imago en het fietsbeleid ondersteunen.

Met meer dan 25 jaar ervaring op de teller begeleidt Pro Velo vzw u in elke fase van uw project van zeer nabij om binnen uw organisatie een fietscultuur te ontwikkelen.

WAAROM WERKT EEN FIETS UITPROBEREN?

Het mobiliteitsproject van Pro Velo zorgt ervoor dat men stapsgewijs kan overstappen op de elektrische fiets. Men steunt daarvoor op meerdere proefprojecten en de theorieën rond de cognitieve psychologie rond gedragsverandering.

Volgens een bevraging die Pro Velo in 2018 onder beginnende fietsers gedaan heeft:

- halveert na de proefrit **het onveiligheidsgevoel** op de fiets: van 86% naar 40%
- neemt de **stress in het verkeer** af van 77% naar 40% (*Enquête Way Too Much*, Pro Velo – Mobiel21, 2018)

Wat het gebruik van de fiets in Brussel in de weg staat:

- 15% van de respondenten wijst op de verkeersonveiligheid als remmende factor
- 10% zegt zich niet op zijn gemak te voelen in het verkeer
- 7% betreurt de onaangepaste inrichtingen

Maar na **1 maand fietsen en na de voorafgaande opleiding** merken we dat het subjectieve onveiligheidsgevoel in het verkeer aanzienlijk afneemt

- Het onveiligheidsgevoel daalt zienderogen van **86% naar amper 40%**
- Het stressniveau daalt van **77% naar 40%**





>Elektrische fietsen van het merk Oxford, met een motor in het midden vlak bij de trapas (Bosch-motor), voor het beste rijcomfort. Deze fietsen zijn uitgerust met een hangslot, een helm, een waterdichte tas en een kazuifel. Afhankelijk van de vraag, kan Pro Velo ook een paar kinderzitjes meeleveren. Copyright Pro Velo

Gemeenten stellen hun vragen aan en kunnen inschrijven bij: Fanny Moreau bike-testing@provelo.org

- De opvatting dat fietsen in Brussel helemaal **niet gemakkelijk is**, verdwijnt bijna volledig: nog amper 6% van de respondenten denkt zo. Voordien was dat nog **37%**.
- En tegelijkertijd neemt de opvatting toe dat fietsen in Brussel (zeer) **aangenaam is**: van **6% naar 35%**

Bevindingen na een experiment in Vorst in 2019 met meer dan 105 kandidaten in 3 uur: 82% van de inwoners die de elektrische fiets hebben uitprobeerde, zegt overtuigd te zijn om zich voortaan meer met de fiets te verplaatsen (op de 28 mensen denken 23 mensen om met de fiets naar het werk te gaan, 22 om zich met de fiets naar hun vrijetijdsactiviteiten te begeven en 15 denkt eraan om per fiets boodschappen te doen).

EEN ELEKTRISCHE FIETS UITPROBEREN MET PRO VELO I.S.M. MET JE GEMEENTE. WAT HOUDT DAT CONCREET IN?

1. Het gemeentebestuur verspreidt via haar communicatiekanalen de oproep tot het indienen van kandidaturen onder haar inwoners. Pro Velo bezorgt de communicatiekit en een online aanvraagformulier in twee talen.

2. Eenmaal de aanvraagtermijn verstreken, neemt Pro Velo contact op met alle kandidaten om hen mee te delen of ze al dan niet aan de testing kunnen meedoen. Pro Velo bezorgt de modaliteiten aan de deelnemers.
3. Er wordt met de deelnemers ergens op een plek in de gemeente afgesproken.
4. De deelnemers krijgen van de mecaniciens van Pro Velo uitleg over het gebruik van de fiets: aanzetten, hangslot, batterij, enz.
5. Vervolgens krijgen ze van een Pro Velo-instructeur de 2,5 uur durende opleiding "Met de fiets in Brussel". De opleiding bestaat uit een theoretisch gedeelte gevolgd door een praktisch gedeelte. De opleiding wil mensen (opnieuw) vertrouwen geven om in het verkeer te fietsen, en wil de juiste gedragingen in het verkeer en de recentste wijzigingen in de wegcode die specifiek zijn voor fietsers, heropfrissen.
6. Na de opleiding nemen de deelnemers de fiets mee naar huis; ze kunnen er gedurende 2 weken testrijtjes mee maken.
7. Om te kunnen inspelen op het publiek van "inwoners", bezorgt Pro Velo de fietsen op het einde van een weekdag. De opleiding moet uiterlijk om 20u. rond zijn. Ter herinnering, er wordt testrijtjes gemaakt in groepjes van 11 om logistieke redenen maar ook om een gevoel van samenhang te geven en uitwisselingsmomenten te hebben.

HOEVEEL KOST HET PROJECT EN WIE BETAALT?

Voor de inwoners is het gratis. De geïnteresseerde gemeente staat in voor de kost voor twee groepen van 11 mensen, waarbij elke groep gedurende twee weken een fiets kan uittesten.

Het project elektrisch fietsen van Pro velo kost in totaal **10.563 euro** voor 2X2 weken voor 11 inwoners, oftewel voor 22 deelnemers)



> Miguel GEREZ, bestuurder van de vereniging AMT Concept

BE HAPPY SHOPPING. DE NIEUWE PRAKTISCHE GIDS VOOR TOEGANKELIJKE WINKELS VOOR IEDEREEN

Voor de detailhandel en de buurtwinkels komt het er net als voor de horecazaken op aan zo gastvrij mogelijk te zijn voor zoveel mogelijk mensen. De klanten in optimale omstandigheden ontvangen, houdt in dat met de behoeften van iedereen rekening wordt gehouden. En met de coronamaatregelen neemt de vraag nu nog toe. BE HAPPY SHOPPING biedt hen, op een simpele en praktische manier, de sleutels tot toegankelijkheid.

CONTEXT

Toegankelijke winkels in Brussel zijn essentieel voor de inclusie van mensen met een beperkte mobiliteit. Zo maken ze integraal deel uit van de groep gebruikers, wat, dient het nog gezegd, een erkend recht is.

Op 8 december 2016 keurde het Brussels parlement unaniem de ordonnantie goed betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze ordonnantie verplicht de beleidsvoerders, die instaan voor de uitwerking, uitvoering en evaluatie van beleid, om in dat beleid steeds rekening te houden met de handicapdimensie en de mensenrechten van personen met een handicap. Dit concept heet handstreaming.

Of het nu gaat om infrastructurele drempels of gewoon vooroordelen, drempels hebben een discriminerend effect, maken in verschillende mate mensen met een handicap afhankelijk en isoleren die mensen. Werken aan een toegankelijke plek wil niet alleen zeggen dergelijke situaties voorkomen, maar ook zorgen voor veiligheid en comfort voor iedereen.

IN BRUSSEL GAAT HET OM MEER DAN 400.000 MENSEN! ZONDER REKENING TE HOUDEN MET DE MILJOENEN TOERISTEN EN BEZOEKERS...

In dit opzicht is de situatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er de voorbije tien jaar aanzienlijk op vooruitgegaan. Op het niveau van het Gewest en de gemeenten wordt heel wat gedaan om de huidige situatie te verbeteren. Denk maar aan de inspanningen om de wegen en het

vervoer toegankelijker te maken. Daarentegen zijn we er nog bijlange niet als het gaat om de toegankelijkheid van publiek toegankelijke gebouwen, vooral in winkelstraten, winkels, de horeca of recreatiegebieden. Er bestaat wetgeving (zoals de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening) maar die wordt niet altijd goed begrepen of correct toegepast. Bovendien heeft de GSV alleen betrekking op nieuwe projecten en blijft de toegankelijkheid bij bestaande gebouwen problematisch.



© Miguel GEREZ, AMT Concept



© Miguel GEREZ, AMT Concept



© Miguel GEREZ, AMT Concept



© Miguel GEREZ, AMT Concept

Er moet dus op dit vlak nog veel gebeuren. In die context werd de gids BE HAPPY SHOPPING gepubliceerd.

EEN PRAKTISCHE GIDS

Deze gids kwam tot stand met een subsidie die AMT Concept van Brussel Mobiliteit heeft gekregen

ter verbetering van de levenskwaliteit, mobiliteit en openbare ruimte voor iedereen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De gids is het resultaat van een werk van langere adem binnen de Brusselse handelszaken ter gelegenheid van het project "Voor toegankelijke winkelstraten voor iedereen".

HANDELSZAKEN		
2016-2017	ELSENE	Elsense steenweg, Gulden Vlieslaan
	EVERE	Vredeplein, H. Consciencestraat, Paduwaplein
	SINT-JOOST-TEN-NODE	Madouplein, Leuvensesteenweg
2018	SINT-PIETERS-WOLUWE	Stokkel, Dumonplein
	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	G. Henrilaan
	ETTERBEEK	Waversesesteenweg
	BRUSSEL	Voetgangerszone A. Max en Muntplein
2019	JETTE	Spiegelplein
	BRUSSEL	Nieuwstraat
	ETTERBEEK	Jourdanplein
	ELSENE	Fernand Cooplein
	UKKEL	Sint-Jobplein
2020	SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE	G. Henrilaan, Meudonsquare
	ANDERLECHT	Bizetplein
	OUDEGEM	Pinoyplein
	SINT-AGATHA-BERCHEM	Gentsesteenweg en Schweitzerplein
	ELSENE	Sint-Bonifatius
	SCHAARBEEK	Rigasquare
2021	UKKEL	Alsebergsesteenweg
	BRUSSEL	Sint-Jacobswijk

Met dit project wil men de toegankelijkheid van winkels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor minder mobiele mensen faciliteren. Plaatselijke spelers, in het bijzonder handelszaken of beheerders

van winkelcentra, worden gesensibiliseerd. Er wordt hen door middel van informatiesessies, rollenspelen en diagnoses een expertise aangereikt in het toegankelijk maken van hun zaak. Veel gemeenten

hebben al deelgenomen aan dit project en maar liefst 20 winkelstraten hebben al van deze expertise gebruik kunnen maken.

EEN GASTVRIJE WINKEL = TEVREDEN KLANTEN EN EEN TEVREDEN HANDELAAR

Deze gids is het resultaat van de ervaring van de vzw AMT Concept, die al meer dan 20 jaar lang ijvert voor toegankelijkheid in Brussel en Wallonië. Zonder in te gaan op al te technische of regelgevende beschouwingen, richt de gids zich op een eenvoudige en directe manier tot alle handelaars, zelfstandigen, zaakvoerders, werknemers of vastgoedmakelaars. Daarbij wordt een heel simpel idee in het achterhoofd gehouden: men wordt uitgenodigd zich in de plaats te stellen van minder mobiele mensen. Zo kan men tot bepaalde oplossingen komen om de zaak voor een zo groot mogelijk aantal mensen toegankelijk en uitnodigend te maken. Aan de hand van een checklist kan men zelf een diagnose uitvoeren, zodat men snel kan zien waar de problemen zich bevinden en oplossingen kan bedenken.

EEN PRAGMATISCHE AANPAK

Toegankelijkheid geeft de hele bevolking, en in het bijzonder de minder mobiele mensen, de kans om in alle autonomie, veiligheid en comfort volgende handelingen uit te voeren: een bepaalde ruimte of infrastructuur binnengaan en verlaten, daar horizontaal en verticaal circuleren, zich daar oriënteren, opgemerkt worden en efficiënt gebruik maken van de functies of de infrastructuur ter plekke. Dat houdt ook in: kunnen communiceren en zich in de ruimte kunnen oriënteren. Bij een toegankelijke winkel vertaalt zich dat bijvoorbeeld in:

- Er zijn voorbehouden parkeerplaatsen in de buurt;
- Duidelijke informatie aan de buitenkant (etalage, uithangborden, openingsuren ...);
- De winkel kunnen binnen- en buitengaan;
- Een vlotte doorstroming, in de gangpaden, pashokjes, op de verschillende verdiepingen;
- Menu's, etiketten en prijzen goed kunnen lezen;
- Toegang tot de producten op de toonbanken;
- De klantentoiletten kunnen gebruiken;
- Het zelfstandig kunnen communiceren en betalen, los van de betaalmethode.

Eenmaal de diagnose gemaakt, bestaan er makkelijke en betaalbare oplossingen. Zo kan men al makkelijk eerste maatregelen doorvoeren, zoals:

- makkelijk te openen deuren of automatische deuren, die naar binnen opengaan;
- deurklinken met arm;

- een vast of een los hellend vlak dat weggehaald kan worden om het hoogteverschil bij de ingang te overbruggen;
- dorpels met een zachte helling naar binnen;
- menu's, prijskaartjes met goed leesbare letters en groot genoeg;
- voldoende verlichting;
- een toegankelijke kassa voor kleine mensen of rolstoelen;
- een gepersonaliseerd onthaal...

Want het volstaat niet om de infrastructuur of de voorzieningen aan te passen om een winkel toegankelijk te maken. De kwaliteit van het onthaal, de sensibilisering en opleiding van de verkopers, evenals de leesbaarheid en verstaanbaarheid van de schriftelijke communicatie, ook voor anderstalige mensen, zijn minstens even belangrijk. De gids zegt ook welke juiste houding je hier kan aannemen.

DE WEG EN DE INGANG VAN DE WINKEL ZIJN NOODZAKELIJKERWIJS ÉÉN

Hoewel alle elementen belangrijk zijn, is makkelijk de winkel binnen kunnen stappen fundamenteel in de aanpak. Het doel is om een doorlopend pad te hebben van buiten naar binnen. De inspanningen van de overheid om trottoirs toegankelijk te maken worden immers tenietgedaan als de handelszaken ontoegankelijk blijven. En er bestaan nog altijd veel hindernissen: een opstap, een slecht berekende





doorgangsbreedte van de deur, een slecht geplaatst reclamepaneel of slecht geplaatste decoratie kunnen een vlotte doorgang in de weg staan en bijgevolg zorgen voor minder zelfredzaamheid en comfort bij de minder mobiele klanten en hun begeleiders.

IEDEREEN HEEFT ER BAAT BIJ

Voor een handelaar is het toegankelijk maken van zijn zaak een kans om zijn bestaande klanten te behouden en om nieuwe klanten te werven. Een inclusieve winkel waar men zich welkom voelt, is uitnodigend voor veel consumenten, ongeacht hun leeftijd, interesses, behoeften en fysieke of mentale vaardigheden. Zo'n winkel is aantrekkelijk, aangenaam om te bezoeken en wint aan populariteit.

Op het niveau van de gemeenschap betekent het toegankelijk maken van winkels en winkelbuurten globaal genomen dat mensen met een handicap kunnen participeren aan het sociale en economische leven. Het is zorgen voor meer levenskwaliteit in de stad voor iedereen. Het betekent ook dat je anticipeert op de demografische uitdagingen van een vergrijzende samenleving.

EEN VOOR IEDEREEN TOEGANKELIJKE HANDELSZAAK IS EEN RENDABELE INVESTERING!

De handelszaken de mogelijkheid bieden om hun klanten kwalitatief te onthalen is in de huidige context ook zorgen voor een economische dynamiek voor de handelszaken in het bijzonder en de winkelbuurten in het algemeen.

DOELSTELLINGEN DIE MEKAAR VINDEN

We vermelden nog dat dit project in lijn ligt met de doelstellingen van de Gemeenschappelijke algemene beleidsverklaring 2019-2024 van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarin lezen we immers dat men "afhankelijke personen of mensen met een verminderde zelfredzaamheid" wil ondersteunen. Dat doet men door te zorgen voor de fysieke toegankelijkheid (per wijk) van het diensten- en zorgaanbod en door ervoor te zorgen dat mensen die minder zelfredzaam worden, toch thuis kunnen blijven wonen.

Dit project past ook in het regeringsbeleid om in te zetten op buurtwinkels en om de wijken op te waarderen door de economie in het stedelijk weefsel te integreren. Hierbij krijgen de ambachten, buurtwinkels en de sociale en de economie ondersteuning.

En het project past ook in het mobiliteitsbeleid van de regering dat inzet op de actieve vervoersmodi. Door in overleg met verenigingen die hierrond werken, en met lokale partners sensibiliserings- en vormingsinitiatieven te ondersteunen, kondigt de regering duidelijk aan dat zij bereid is prioriteit te geven aan voetgangersnetwerken.

Tot slot speelt dit project in op de visie van het Good Move-plan. Dat plan wil namelijk een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen (SOCIAL), de mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (PLEASANT) en zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen (SAFE).



> Meer info:

<https://handy.brussels>

> **Nina Ramos, adviseur mobiliteit – Brulocalis**

WEBINAR “GEDEELDE MOBILITEIT IN WONINGBOUWPROJECTEN”

Openbare ruimte is schaars in een grootstad als Brussel. Terwijl (her)ontwikkelingsprojecten vandaag nog altijd plaats moeten voorzien voor een eigen auto, zoeken steeds meer ontwikkelaars, architecten, planners en (lokale) besturen naar hoe ze in duurzame en gedeelde mobiliteit kunnen investeren.

Autodelen.net is een vereniging actief in Vlaanderen en Brussel die autodelen en deelmobiliteit promoot en streeft naar minder privé autobezit. De vereniging doet dat via expertise, door te wegen op het beleid, via sensibiliseringscampagnes bij het brede publiek en via innovatieve projecten en proefprojecten in gedeelde mobiliteit.

Maar hoe werkt dat precies? Welke voordelen biedt de integratie van gedeelde mobiliteit in woningbouwprojecten? Kunnen projectontwikkelaars daarvoor een bouwvergunning krijgen, waarmee moet de overheid rekening houden en wat vinden de bewoners ervan? Autodelen.net heeft deze vragen beantwoord in twee gidsen, een meer algemene gids, uitgebracht in 2019, voor alle woningbouwprojecten en een specifieke voor het Vlaamse Gewest, die in 2020 verschenen is.

Naar aanleiding van de publicatie van het [inspiratieboek voor gedeelde mobiliteit bij woningbouwlocaties in Brussel](#), heeft Autodelen.net ons op 8 december uitgenodigd voor een webinar over het [onderwerp](#).

Martin Lefrancq leidde als expert smart mobility voor Brussel Mobiliteit het webinar in. Hij sprak over het Good Move-plan en de thema's die Autodelen in haar voorstel van gedeelde mobiliteit heeft gestoken. Daarbij onder meer het streven naar een dalende vraag naar verplaatsingen door de stedelijke verdichting, een sterkere mobiliteit als dienst (volgens het MaaS-principe¹ waarbij de gebruiker centraal staat en verschillende mobiliteitsdiensten aangeboden krijgt), het promoten van parkeren buiten de openbare weg.

Vervolgens heeft Suzanne Ryvers van de vereniging Autodelen.net nog eens enkele begrippen omschreven, zoals de gedeelde mobiliteit (hiernaast), evenals de voordelen herhaald van dit type van stadsmobiliteit (besparingen, gedeelde verantwoordelijkheid, duurzame mobiliteit, minder

auto's in het straatbeeld ...) . We hebben vervolgens snel enkele best practices uit de gids overlopen.

Tot slot luisterden we naar het voorbeeldproject van een deelwagen in een appartementsgebouw onder leiding van Thomas en Piron Bâtiments en MPact vzw in Molenbeek.

> Meer info:

Link naar de Brusselse gids:
https://www.autodelen.net/wp-content/uploads/2021/12/inspiratieboek-woningbouw-in-Brussel_2021.pdf

Link naar de webinar:
<https://www.youtube.com/watch?v=SD2RSBKCRd0>

Contactpersoon: Suzanne Ryvers
suzanne@autodelen.net

Wat is autodelen?

Bij autodelen maken meerdere personen om beurt gebruik van één (of meer) wagen(s). Autodelen gaat uit van een eenvoudig principe: de wagen wordt gebruikt wanneer hij nodig is. Is de wagen niet nodig, dan kan iemand anders hem gebruiken. Dat is nog iets anders dan carpoolen, waarbij een auto door meerdere mensen tegelijk wordt gebruikt.

1. Mobility as a service

> Alexandre Carlino, coördinator van de cel “Verkeersveiligheid”, Directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

“GEEF DE PRONOSTIEKEN GEEN KANS” EEN CAMPAGNE TEGEN RIJDEN ONDER INVLOED MET EEN KNIPOOG

Tijdens de zomer van 2021 liep de campagne “Geef de pronostieken geen kans” van Brussel Mobiliteit. De actie wilde de burger op een andere manier sensibiliseren. Het was zomer, de coronamaatregelen werden gelost en we zagen dat er steeds meer mensen achter het stuur kropen na eerst lachgas te hebben gebruikt. Het Gewest wilde een niet-stigmatiserende, eigenzinnige en humoristische communicatie met een uitgesproken Brusselse touch.

WAAROM EEN ACTIE ROND DAT THEMA?

Meer reactietijd, minder alertheid, overschatting van de eigen capaciteiten en onderschatting van de risico's. Zie daar slechts enkele van de gevolgen bij het rijden onder invloed van drugs of alcohol. De weggebruikers kennen die wel. Wat echter veel minder gekend is, is hoeveel de kans op een ernstig ongeval - en ook de ernst van het ongeval! - toeneemt wanneer men beslist onder invloed achter het stuur te kruipen.

De verhoogde kans op een ernstig ongeval neemt al toe vanaf het eerste glas: na 1 of 2 glazen alcohol heb je al 3 keer meer kans op een ernstig ongeval. Na ongeveer 2 tot 4 glazen, afhankelijk van de persoon, heb je tot 10 meer kans en zelfs tot 30 keer na 4 tot 6 glazen alcohol. Boven de 1,2 g per liter bloed, of ongeveer 6 glazen alcohol, afhankelijk van de persoon, heb je tot 20 en ... 200 keer meer kans op een ernstig ongeval!

Risiconiveau	Relatief risico op ernstig ongeval	Substantie
Licht verhoogd risico	1-3x	Alcohol in het bloed <0,5 g/l
Matig verhoogd risico	2-10x	Alcohol in het bloed 0,5 g / l < 0,8 g / l
Sterk verhoogd risico	5-30x	Alcohol in het bloed 0,8 g / l < 1,2 g / l
Extreem verhoogd risico	20-200x	Alcohol in het bloed 1,2 g / <

> Relatief risiconiveau om ernstig gewond te raken of om het leven te komen bij een ongeval wanneer men onder invloed rijdt. (bron: Meesmann et al., 2011)

WIE RIJDT ER ONDER INVLOED IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST?

Volgens de “Gezondheidsenquête België 2018” van Sciensano¹ verklaarde 8% van de Brusselse respondenten van 15 jaar en ouder dat hun alcoholgebruik problematisch was. 7,3% gaf toe minstens één keer per week zwaar onder invloed of “hyper-gealcoholiseerd”² te zijn en 4% antwoordde zelfs wekelijks aan “binge drinking”³ te doen.

Volgens dezelfde studie varieert het consumptieprofiel naargelang de leeftijd: jongeren (15-24 jaar) die alcohol drinken, hebben de neiging om al hun drankverbruik op één à twee dagen per week te concentreren, waarschijnlijk bij het uitgaan. Ze drinken dan evenveel als wat ouderen drinken,

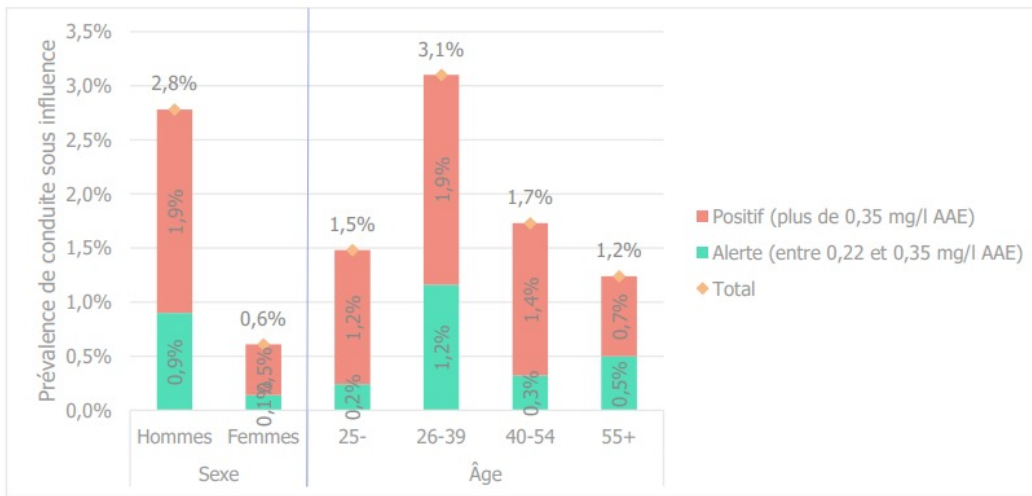
maar bij die laatsten is het alcoholgebruik verspreid over de hele week of bijna, waarbij het dagelijks of occasioneel alcoholverbruik bij oudere mensen gematigder is.

Tot slot, inzake alcoholgebruik hebben mannen meer kans dan vrouwen om een risicoprofiel te vertonen, of het nu gaat om dagelijkse consumptie (13,5% M > 6% V), wekelijkse “hyperalcoholisatie” (11,5% M > 4% V), wekelijks “binge drinking” (6% M > 3% V) en problematisch alcoholgebruik (9,5% M > 5% V).

1. https://his.wiv-isp.be/nl/Gedeelde%20%20documenten/AL_NL_2018.pdf

2. Oftewel minstens 6 glazen alcohol voor de mannen en 4 glazen alcohol voor de vrouwen.

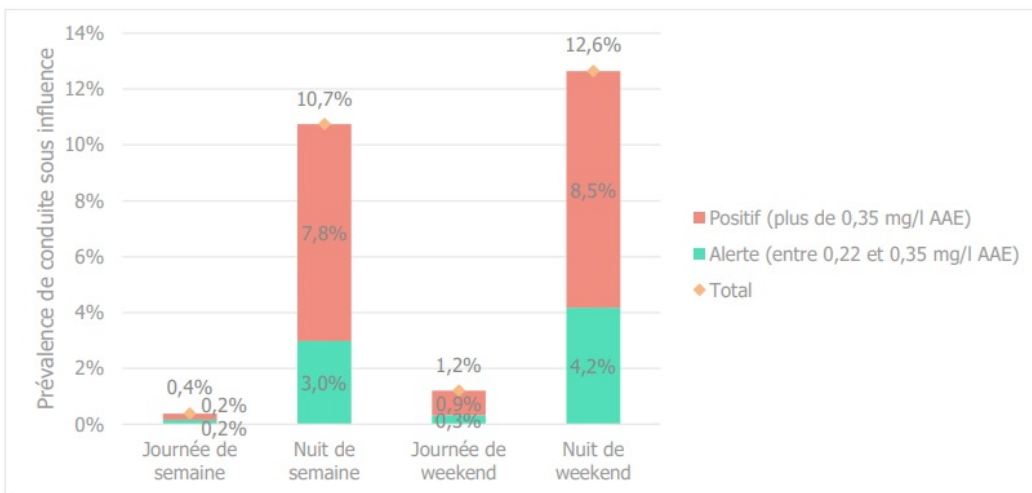
3. Inname van een grote hoeveelheid alcohol waarbij men bewust en op een georganiseerde manier en vaak in groep de dronken toestand opzoekt. In vrij korte tijd wordt veel alcohol gebruikt.



> Prevalentie⁴ van rijden onder invloed van alcohol naargelang de leeftijd en het geslacht van de automobilisten (2018) (bron: VIAS Institute)

We kunnen dus concluderen dat overmatig alcoholgebruik voorkomt bij een overwegend “jong” en mannelijk publiek. Logischerwijs vertaalt zich

dat ook in de cijfers van rijden onder invloed van alcohol.



> Prevalentie van rijden onder invloed van alcohol naargelang het moment van de week (2018) (bron: VIAS Institute)

We zien het overmatig alcoholgebruik wanneer men uitgaat (“hyperalcoholisatie” en “binge drinking”) in de cijfers van de vastgestelde inbreuken. We zien het fenomeen vooral 's nachts in het weekend, dan op weekavonden.

Bovendien lijkt rijden onder invloed niet het voorrecht van de automobilist alleen te zijn. Ook gebruikers van andere vervoersmiddelen doen het, zij het op een ander niveau. In 2020 telden we in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2.952 personen onder invloed, alle vervoersmiddelen opgeteld⁵.

4. La prévalence de conduite sous influence représente le pourcentage d'automobilistes en infraction parmi les automobilistes arrêtés de façon aléatoire par les services de police.

5. Zie politiecijfers van 2020. http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/

Aantal en percentages van de geteste bestuurders en bestuurders onder invloed van alcohol bij verkeersongevallen met lichamelijk letsel in het Brussels gewest, naar type bestuurder, 2017

Betrokken bestuurders	Geteste bestuurders	Bestuurders onder invloed	% geteste bestuurders	% bestuurders onder invloed
Voetgangers	1.224	237	19%	6,8%
Fietsers	787	360	46%	4,4%
Bromfietsers	208	112	54%	8,9%
Motorrijders	557	356	64%	3,4%
Auto's	4.419	2.837	64%	7,7%
Bestelwagens	257	163	63%	4,9%
Vrachtwagens	92	67	73%	3,0%
Bussen	138	103	75%	0,0%
Andere	129	84	65%	1,2%
Onbekend	27	0	0%	/
Totaal	7.838	4.319	55%	6,6%

> Nuyttens, 2018 (naar FOD Economie en DG beleid)

Rijden onder invloed van verdovende middelen is ook een element dat de kans op een ernstig verkeersongeval aanzienlijk doet toenemen. Cannabis, de meest gebruikte drug in België⁶ verhoogt het risico tot 3 keer; rijden onder invloed

van een mix van verschillende drugs, tot 10 keer. De gevaarlijkste situatie is duidelijk het gebruiken van alcohol en drugs samen. De kans op een ongeval is hier tot maal 200⁷. Denk bijvoorbeeld aan het gelijktijdig gebruik van alcohol en "lachgas"⁸.

Risiconiveau	Relatief risico op ernstig ongeval	Substantie
Licht verhoogd risico	1-3x	Cannabis
Matig verhoogd risico	2-10x	Cocaine Opiaten
Sterk verhoogd risico	5-30x	Amfetamines Mix van drugs
Extreem verhoogd risico	20-200x	Mix van alcohol en drugs

> Relatief risiconiveau om ernstig gewond te raken of om het leven te komen bij een ongeval wanneer men onder invloed rijdt. (bron: Meesmann et al., 2011)

6. Zie Brussels Observatorium voor Preventie en Veiligheid (BOPV) 2018, Epidemiologische en criminaliteitscijfers in verband met drugverslaving in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: https://bps-bpv.brussels/sites/default/files/2020-03/BOPV_katern_drugsverslaving.pdf.
7. ibidem
8. Zie <https://www.vias.be/nl/newsroom/lachgas-een-groot-probleem-voor-de-gezondheid-maar-ook-voor-de-verkeersveiligheid-/>
9. VIAS Institute 2019, <https://www.vias.be/nl/newsroom/1-op-de-8-jonge-belgische-bestuurders-rijdt-elke-maand-onder-invloed-van-illegale-drugs/>
10. Zie politiecijfers van 2020. http://www.verkeersstatistieken.federalepolitie.be/statistiques_circulation/interactif/

Interessant is dat in 2018 20% van de Brusselse jongeren tussen 18 en 34 jaar minstens één keer per maand onder invloed van drugs reed⁹. In 2020 zei 14% van de Brusselse bestuurders jonger dan 35 jaar minstens één keer per maand lachgas te hebben ingeademd vooraleer achter het stuur te kruipen. Dit aandeel bedroeg zelfs 31% wanneer men enkel naar de mannen keek. In 2020 werden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 815 overtredingen voor het rijden onder invloed van drugs genoteerd¹⁰

WAT ZIJN DE GEVOLGEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED?

In Brussel vertegenwoordigen de 18-35-jarigen gemiddeld 37% van de zwaargewonden en de

verkeersdoden. Een "zwaargewonde" verblijft na een verkeersongeval ten minste 30 dagen in het ziekenhuis en ondervindt in de meeste gevallen levenslange gevolgen.

Meer specifiek is er bij 10% van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel drugs en alcohol in het spel, terwijl de twee een rol spelen bij 13% van de ernstige ongevallen met zwaargewonden of doden.

Tot slot komen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest jaarlijks zo'n 26 mensen om het leven of raken ze zwaargewond bij ongevallen met alcohol of drugs.

Deze elementen onderstrepen, mocht dat nog nodig zijn, het belang om iets te doen en te sensibiliseren rond de gevaren van rijden onder invloed.



DE CAMPAGNE “GEEF DE PRONOSTIEKEN GEEN KANS”

De vaststelling dat er absoluut gesensibiliseerd moest worden rond de risico's van rijden onder invloed heeft Brussel Mobiliteit aangezet tot een nieuwe campagne in de zomer van 2021. De timing was perfect. Meerdere risicofactoren vonden elkaar: de coronamaatregelen werden versoepeld en de terrassen gingen weer open. Tel daarbij het einde van de examens en het begin van het EK voetbal. Zoveel redenen voor de jongeren, onze doelgroep, om hun knaldrang los te laten... maar ook om zichzelf in gevaar te brengen.

We hebben beslist om mee te surfen op de golf van enthousiasme rond het Europees kampioenschap voetbal, en de toeschouwers tegenvoets te nemen; in plaats van hen te zeggen voorzichtig te zijn, hebben we hen kennis laten maken met een cynisch personage, dat zijn fortuin bijeengeraapt heeft door te gokken op verkeersongevallen, en dus onrechtstreeks op het aantal zwaargewonden en verkeersdoden.

Dat personage vindt het ook jammer wanneer hij bij het gokken verliest -lees- wanneer een verkeersongeval wordt vermeden omdat de weggebruiker beslist heeft om een taxi te nemen of ter plekke, bij een vriend of vriendin, te blijven slapen ... “da's poen die in rook opgaat!”, zegt hij.

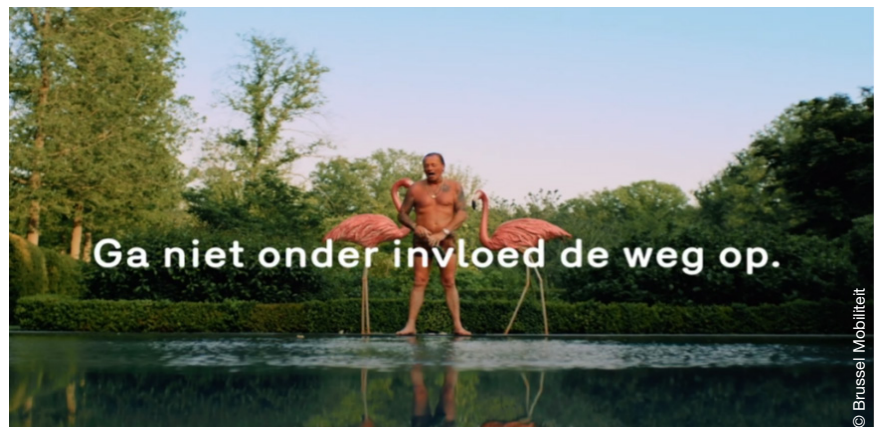
De call-to-action van de campagne is dus om zijn ongelijk te bewijzen, hem niet te laten winnen en om “de pronostieken geen kans te geven”. We hebben het personage in scène gezet a.d.h.v. verschillende elementen. Daarnaast kozen we voor een korte maar niet mis te verstane boodschap: “Ga niet onder invloed de weg op”.

Het verfoeilijke maar zo karikaturale personage wordt vertolkt door acteur Guy Staumont, bij het grote publiek en de jongeren bekend voor zijn rol van Boudewijn in de film Dikkenek. Een knipoog

naar zijn personage uit de film uit 2006, Guy heeft ongetwijfeld een groot aandeel in het succes van de campagne.

Voor voldoende zichtbaarheid heeft Brussel Mobiliteit zich gericht op 18-35-jarigen, alle vervoersmiddelen. Guy en zijn degoutant en schaamteloos personage worden opgevoerd in vijf filmpjes van 15 seconden en een filmpje van één minuut dertig. De kortste filmpjes werden alleen op YouTube getoond, vóór de lancering van het filmpje van de gebruiker. Het langere filmpje was ondertussen te zien op de sociale media, en ook op Tipik (het tweede net van de RTBF) voor en na de EK-wedstrijden en tijdens de rust. Dankzij het systeem van “adressable TV advertising” waarbij er doelgerichte reclame kan uitgezonden worden, zagen enkel Brusselaars tussen de 18 en 35 jaar het filmpje op televisie.

Er werden ook 3.000 affiches gedrukt en uitgehangen in de bekende Brusselse uitgaanswijken (Begraafplaats van Elsene, Flageyplein, De Brouckère, enz.). We wilden de mensen bereiken daar waar ze uitgaan. De affiches speelden vooral in op het sneeuwbaaleffect van de kans op een zwaar ongeval, zoals eerder beschreven.





DE UITKOMST VAN DE CAMPAGNE

De campagne liep van 16 juni tot 6 juli 2021. De posters hingen dan in het straatbeeld en de verschillende filmpjes waren te zien op de sociale media die door de doelgroep het meest worden gebruikt:

- Youtube, als reclame voor een filmpje: 700.000 views;
- Ad's Facebook- en Instagram: 2.000.000 keer bekeken;
- Snapchat-advertenties: 1.000.000 keer bekeken;
- Banners op websites: 375.000 keer bekeken.

Bovendien ging de lange versie van het (Franstalig) filmpje viraal, zoals blijkt uit volgend cijfermateriaal van bronnen die niet gesponsord worden door Brussel Mobiliteit:

- Brussel Mobiliteit <https://www.youtube.com/watch?v=0VwENT9O13Y>: meer dan 82.000 views / 737 likes voor 9 dislikes / 48 positieve commentaren voor het Franstalig filmpje; het Nederlands ondertiteld filmpje werd bijna 1500 keer bekeken;
- L'Obs <https://www.youtube.com/watch?v=pg8xZNC1Awk>: meer dan 19.000 views / 176 likes voor 3 dislikes / 12 positieve commentaren;
- Creapills <https://www.youtube.com/watch?v=Z7GkEI-ZUH8>: meer dan 50.000 views / 2.900 likes voor 33 dislikes / 86 hoofdzakelijk positieve commentaren;
- LeHuffingtonPost https://www.youtube.com/watch?v=MTAn_b75-4U: meer dan 538.000 views / +18.000 likes voor 232 dislikes / 999 reacties, waarvan de overgrote meerderheid positieve;
- Alle YouTube-kanalen of andere kanalen (dailymotion, vimeo, enz.) waarop het filmpje te zien was of alle posts op bv. LinkedIn oplist, is quasi onbegonnen werk. Veel online kranten hebben de campagne ook opgepikt (LeNouvelObs, BX1, Sudinfo, LaCapitale, 7sur7, RTBF, enz.) maar we kunnen niet weten hoeveel mensen deze artikelen hebben gelezen.

Wat de reclamespot voor televisie betreft, deze werd 20 dagen lang uitgezonden van 21/06 tot 11/07 op Tipik en op het Auvio-systeem van de RTBF. In totaal werd het filmpje 370.327 keer uitgezonden.

CONCLUSIE

We kunnen deze campagne dan ook als een succes beschouwen. Ze ging snel viraal en zorgde voor heel wat persaandacht en honderdduizenden 'gratis'

views via andere YouTube-kanalen. Er was ook veel betrokkenheid (likes, comments, shares).

Het enthousiasme rond de campagne zorgt mede voor een grotere richtbaarheid voor de acties van de administratie en voor een grotere naamsbekendheid. Maar het zegt evenwel niets over de impact en effectiviteit van de campagne. Werd de boodschap wel altijd goed begrepen en opgevolgd? Heeft de doelgroep zijn gedrag uiteindelijk aangepast en neemt hij minder risico's?

Momenteel is zo'n kwalitatieve analyse niet mogelijk. Maar Brussel Mobiliteit lanceert binnenkort een overheidsopdracht met als voorwerp het meten van haar campagnes en communicatie. BM wil dat doen via:

- Pre-testing (evaluatie vooraleer een communicatie, al dan niet geheel of gedeeltelijk, verspreid wordt);
- Post-testing (evaluatie van het geheel of een deel van een communicatie);
- Een klankbordgroep met representatieve burgers (opiniepeilingen).

De administratie zal haar boodschappen dus eerst kunnen laten uitproberen en eventueel eerst kunnen bijsturen vooraleer ze te verspreiden, ze zal de afgeronde campagnes kunnen evalueren en er verbeterpunten uit halen en ten slotte zal ze de doelgroepen bevragen om te weten te komen in welke mate ze de boodschap onderschrijven en of ze hun gedrag al dan niet aangepast hebben.



ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Sailliez Laurence	Veeweydestraat, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	qstevenart@audergem.irisnet.be
Philippe Moreau	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
Steinier Nathan	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	evere222@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	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Dienst Mobiliteit	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Julien MATTHIJS	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
Konstadinos Pavlidis	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	kpavlidis@sjtn.brussels
Journieux Pauline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	bvelghe@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.

