

 **FOCUS**

Het potentieel van de bakfiets... in Brussel en elders!

 **FOCUS**

Een nieuw fietsvademecum rond cyclostrades

 **ACTUALITEIT**

Nieuwe gelijkvormige parkeertarieven in het Brussels hoofdstedelijk gewest

# GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



**DOSSIER FOCUS:**  
FIETSEN EN BAKFIETSEN IN  
BRUSSEL

DRIEMAANDELIJKS NR. 67



**BRUSSEL MOBILITEIT**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



**BRULOCALIS**

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DIRECTIE :  
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE :  
Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,  
Majdouline Benachem

REDACTIE :  
An Volckaert, Ben Duerinckx, Lieve Glorie,  
Anne Larroque, Boris d'Ursel, Frederick  
Depoortere, Gregory Claessens, Huu Chuong  
Nguyen, Korneel Debaene, Marianne  
Courtois, Mathias de Meyer, Philippe Moreau

VERTALING :  
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :  
Shutterstock

Deze publicatie is het resultaat van de  
samenwerking tussen het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest en Brulocalis

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

Koningsstraat 168, 1000 Brussel  
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90

[Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels](mailto:Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels)

[www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)

BRUSSEL MOBILITEIT

Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel  
Tel 0800 94 001

[mobiliteit@gob.brussels](mailto:mobiliteit@gob.brussels)

[mobiliteit.brussels](http://mobiliteit.brussels)

## INHOUD

### FOCUS

HET POTENTIEEL VAN DE BAKFIETS  
IN BRUSSEL EN ELDERS! ..... 04

### FOCUS

BIKE DELIVERY, DE FIETSKOERIERDIENST VAN EN VOOR BRUSSEL ..... 07

### FOCUS

EEN NIEUW FIETSVADEMECUM ROND CYCLOSTRADES ..... 09

### ONDER DE LOEP

DE EVOLUTIE VAN HET BESTELWAGENPARK IN BRUSSEL ..... 10

### NIEUWS VAN HET GEWEST

MEER AANDACHT VOOR MaaS ..... 11

### ONDER DE LOEP

STUDIE NAAR HET GEBRUIK VAN ASFALT VOOR  
VOETGANGERSVOORZIENINGEN IN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST ..... 13

### FOCUS

DE 'CORONAFIETSPADEN': EEN TERUGBLIK ..... 17

### NIEUWS VAN HET GEWEST

DE VOETGANGER IN HET GOOD MOVE-PLAN ..... 20

### ONDER DE LOEP

SCHOOLSTRATEN, EEN HEEL VERHAAL! ..... 25

### ACTUALITEIT

AUTOBESTUURDERS RIJDEN TRAGER SINDS STAD 30 ..... 29

### ACTUALITEIT

NIEUWE GELIJKVORMIGE PARKEERTARIEVEN IN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST ..... 32

### VERKEERSWETGEVING

JANUARI, FEBRUARI EN MAART ..... 35



Met het aanbreken van de lente wordt ook de fiets weer van stal gehaald! Geleidelijk aan neemt Koning Fiets zijn plaats in Brussel in en wordt een volwaardig vervoermiddel. Steeds meer mensen kruipen op de fiets en er zijn meer en meer soorten fietsen. De fiets past zich aan alles en iedereen en aan elke levensstijl aan.

We leren heel wat mogelijkheden van de fiets kennen, niet alleen vanuit technisch oogpunt - met een artikel over het nieuwe vademecum 'cyclostrades' dat net uit is - maar we maken ook de balans op van de 'coronafietspaden'. We bekijken ook de bakfiets en zijn potentieel in Brussel, zowel voor particulieren als voor bedrijven of om goederen te leveren. We wisselen ideeën uit, kijken naar buitenlandse voorbeelden en zijn vooral creatief! We denken out of the box, werken aan nieuwe projecten en nieuwe manieren voor onze verplaatsingen!

Naast fietsen wordt in dit nummer ook aandacht besteed aan actieve vervoerswijzen. Te voet gaan? U vindt een artikel over het voetgangersbeleid en zijn plaats in het gewestelijk mobiliteitsplan en een technisch artikel met de belangrijkste conclusies van een studie van het OCW over asfalt voor voetgangersvoorzieningen. U komt ook meer te weten over schoolstraten in Brussel, hun oorsprong in Europa en waar u hulp kunt krijgen bij dit soort projecten. Het project 'Stad 30' loopt nu twee jaar in onze hoofdstad en u kunt er de eerste resultaten van lezen.

Dit lentenummer bevat ook een artikel over MaaS en het verslag van de communicatiecampagne die Brussel Mobiliteit hierover heeft gelanceerd, evenals een mooi verslag over de evolutie van de vloot bestelwagens in Brussel. Er is ook een uitgebreid artikel over de nieuwe eenvormige parkeertarieven (met de redenen voor deze wijziging en de voordelen ervan).

Ten slotte vindt u in dit nummer (en in de volgende) een nieuwsbericht met de laatste nieuwtjes over de verkeersveiligheidsvoorschriften van de voorbije maanden.

Mooie projecten, technische en gedetailleerde artikelen, heel wat inspiratie om uit de winterslaap te komen en om anders over mobiliteit in Brussel te denken!

Wij wensen u veel leesplezier!

**De redactie**



> Anne Larroque, attaché coördinatie Cairgo Bike-project, dienst Planificatie – Brussel Mobiliteit

# HET POTENTIEEL VAN DE BAKFIETS IN BRUSSEL EN ELDERS!

Voor wie de bakfiets verder wilde ontdekken en zich wilde laten inspireren door wat er elders wordt gedaan, werd op 29 september 2022 een webinar georganiseerd door het ITF (International Transport Forum) met als thema: 'Where the Cargos, Bikes Go'. Experts zoals Jos Sluijsmans (directeur van het International Cargo Bike Festival) en Philippe Crist (ITF Advisor on Innovation and Foresight) gaven ons een internationale kijk op de bakfiets, zowel voor privé als professioneel gebruik. De redenen voor de groeiende populariteit van de bakfiets wereldwijd, vooral in de steden, en de bijbehorende uitdagingen passeerden de revue. Dit artikel is opgevat als een niet-limitatief overzicht van de webinar.

## HET CAIRGO BIKE-PROJECT



In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil men met het Cairgo Bike-project<sup>1</sup> ([www.cairgobike.brussels/nl](http://www.cairgobike.brussels/nl)) de luchtkwaliteit verbeteren door particulieren en professionals sneller te laten overstappen op bakfietsen via een ecosysteem van diensten (opleiding en advies, gedeelde fietsen en aanhangers, stimuleringsmaatregelen voor de aankoop door professionals, aanleg van beveiligde parkeerplaatsen,...). De coördinatie van dit project is in handen van Brussel Mobiliteit in samenwerking met BePark, Brussel Economie en Werkgelegenheid, Leefmilieu Brussel, Cambio, parking.brussels, Pro Velo, Remorquable, urbike en de VUB. Het project wordt medegefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) via het Urban Innovative Action Initiative. Het project loopt binnenkort ten einde... de einddatum is 30 juni 2023.



Nul uitstoot, nul file, 100% fun, de bakfiets blijkt ook tegen de energiecrisis bestand. Help ons Brussel meer zuurstof te geven!

## WAT IS EEN BAKFIETS? WAT IS GEEN BAKFIETS?

Een bakfiets kan je omschrijven als elk voertuig met twee of meer wielen (aanhangers) en pedalen dat meer kan vervoeren dan een gewone fiets (mensen en/of goederen). Zoals onderstaande afbeelding van Velab laat zien, is er een grote verscheidenheid aan bakfietsen: met twee, drie of vier wielen; met verschillende soorten modules zoals aanhangwagens (vooral gebruikt in de stadslogistiek)...

Je zou de bakfiets ook kunnen omschrijven als het perfecte stadsvoertuig om te doen wat je wilt en dit te allen tijde in contact met mensen en in de buitenlucht.

## HOE GAAN WE ONS MORGEN VERPLAATSEN IN ONZE STEDEN?

Steden veranderen, maar mensen moeten zich nog steeds verplaatsen en dingen vervoeren op een eenvoudige, efficiënte, aangename en, indien mogelijk, milieuvriendelijke manier... De bakfiets

wordt al meer dan een eeuw gebruikt. Dankzij de elektrificatie kan iedereen hem nu gebruiken.

### Goederenvervoer

Als men in de stad met de bakfiets wil leveren, moeten er los- en herstelplaatsen komen. Men moet ook nadenken over hoe men de groei van het aantal bakfietsen in de stad onder controle kan houden...

In ontwikkelingslanden spelen bakfietsen al heel lang een essentiële rol in de economie: er zijn zoveel verkeersopstoppingen dat goederen alleen nog maar per bakfiets naar het stadscentrum, waar de markt is, kunnen worden gebracht.

### Personenvervoer

In de straten van New York is het bijvoorbeeld niet ongewoon om een moeder met vier vrolijke kinderen op een bakfiets te zien (de 'Happy Cargo Bikers'): de commentator wees op de doeltreffendheid van de bakfiets als vervanging van een SUV in dit geval.

In Kopenhagen kun je bakfietsen tegenkomen met ouderen (met een glimlach op hun gezicht): daar is namelijk een initiatief opgezet voor ouderen die nauwelijks nog het rusthuis uitkomen.

1. Zie het artikel 'Het project Cairgo Bike: op naar een nieuwe vorm van mobiliteit' in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 61 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-61>)

In Nederland wordt 80-90% van de bakfietsen gebruikt voor gezinsvervoer en 10-20% voor goederenvervoer.

De bakfiets helpt ook de luchtkwaliteit en het stadsleven te verbeteren (lawaai, veiligheid, gemoedelijkheid, enz.).

### WAT KAN EEN BAKFIETS WAT EEN AUTO OF BESTELWAGEN NIET KAN?

Je geraakt op plaatsen die je niet met de auto of de bestelwagen kunt bereiken (oude stadscentra enz.). Een bakfiets verbetert de fysieke en mentale gezondheid van de gebruikers door de fysieke inspanning en door het sociale en recreatieve aspect (contact met de omgeving, voorbijgangers enz.). Bovendien zet het gebruik van een bakfiets mensen ertoe aan meer na te denken over wat ze eigenlijk vervoeren, in tegenstelling tot het gebruik van een bestelwagen, waarmee je dingen vervoert die niet echt nodig zijn.

### WAT KAN DE BAKFIETS BETER DAN DE AUTO OF BESTELWAGEN?

Objectief gezien is hij goedkoper in aankoop en goedkoper in gebruik (onderhoud, reparaties, verzekering, enz.) dan een auto of een bestelwagen. Zijn efficiëntie en prestaties in de stad zijn veel beter dan die van een auto of bestelwagen: hij veroorzaakt minder files en geeft minder parkeerproblemen.

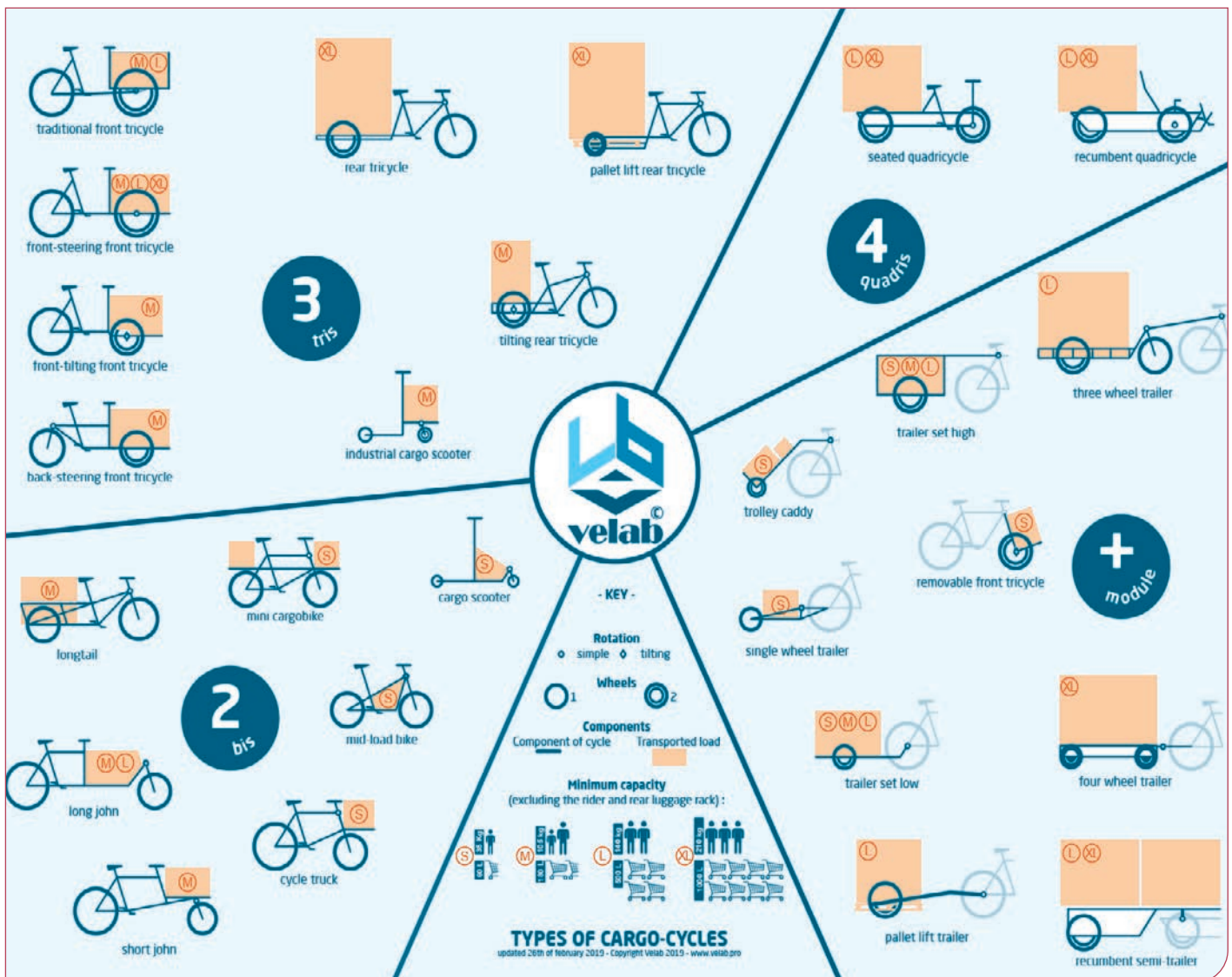
### WAT ZIJN DE UITDAGINGEN VAN DE BAKFIETS?

#### Politiek gezien

Voor een vlot gebruik van een bakfiets moet idealiter gezorgd worden voor een aangepaste infrastructuur (om te kunnen rijden, parkeren, enz.), een snelheidsbeperking voor auto's, beperking van het aantal auto's in de stad, een ruimtelijke inrichting volgens het model van de 15-minutenstad, eventueel aparte fietspaden en gunstige fiscale maatregelen voor de bedrijven die overstappen op bakfietsen (Jos Sluijsmans wees erop dat in zijn land wel subsidie wordt verleend voor de aanschaf van een e-busje, maar niet voor de aanschaf van een e-bakfiets!)

### WAT KAN DE BAKFIETS DAT DE GEWONE FIETS NIET KAN?

Grote lasten en meer dan twee passagiers vervoeren.







Als je dit artikel goed vond en meer wilt weten, is hier [de link naar de webinar in het Engels](#): (met een leuke muzikale verrassing in petto op 1u02min42 sec).

### Qua sensibilisering

Sommige mensen weten niet dat er een bakfiets bestaat en dat deze nuttig is voor hun eigen activiteiten (privé en professioneel). Een van de doelstellingen van het International Cargo Bike Festival, onder leiding van Jos Sluijmsmans, is juist om de bakfiets meer bekendheid te geven. Bovendien zijn mensen erg gehecht aan hun auto of bestelwagen, zodat het niet gemakkelijk is hen te overtuigen om de overstap naar een bakfiets te maken en eraan te durven beginnen.

### Op het vlak van de doelgroepen

Het zou interessant zijn om aangepaste bakfietsen voor personen met een handicap te ontwikkelen. Een stabiele driewielige bakfiets moet hiervoor nog verder uitgebouwd worden.

### Qua sociale impact

In de context van 'last mile delivery' moeten verschillende maatschappelijke uitdagingen worden overwonnen. Wie gaat de extra kosten

betalen om goederen van vrachtwagens naar bakfietsen over te hevelen? Overheidssubsidies? Is er zonder overheidssubsidies geen risico op onzekere werkgelegenheid voor deze job? En ook voor de bezorging?

### Qua gender

Meer vrouwen dan mannen gebruiken een bakfiets voor gezins-/privégebruik. Op het Internationale Cargo Bike Festival in november 2023 wordt hierover een panelgesprek gevoerd.

En hoe kan je in jouw functie het gebruik van de bakfiets binnen je organisatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stimuleren? Ter inspiratie vind je in dit nummer van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid een laatste oproep aan gemeenten om in het kader van het project Cairgo Bike gratis ondersteuning te krijgen van Urbike. Er is ook een zeer uitgebreid artikel over Bike Delivery, de gedeelde fietsbezorgdienst voor Brusselse (e)-bedrijven en ondernemers, waarvoor je een helpende hand zou kunnen aanreiken... 

Zin om in een gemeentedienst een bakfiets uit te testen? Binnen het ondersteuningsprogramma Cairgo Bike for Pros, aangeboden door [urbike](#), kan je genieten van deskundig advies, een rijopleiding en het testen van verschillende types bakfietsen. Na onder andere de cultuurdienst van Elsene, de dienst openbare reinheid van Jette, de klusjesdienst van het OCMW van Anderlecht en de bibliotheek van Vorst, is het nu aan jou? De laatste maanden van het Cairgo Bike project naderen, dus schrijf je nu in op [cairgo@urbike.be](mailto:cairgo@urbike.be) **voor eind maart voor gratis ondersteuning!**

> Boris d'Ursel, projectleider Groupe One

# BIKE DELIVERY, DE FIETSKOERIERDIENST VAN EN VOOR BRUSSEL

BikeDelivery.brussels is het platform voor leveringen per fiets voor Brusselse bedrijven, ambachtstui, producenten, kunstenaars en webshops, via hetwelk zij pakjes kunnen versturen van en naar de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bike Delivery streeft een driedelig doel na:

- Een gemeenschappelijke actieve logistieke dienst uitbouwen
- De aantrekkelijkheid van de plaatselijke handel verbeteren
- Sensibilisering voor fietslogistiek en zijn voordelen

Er zijn twee belangrijke doelgroepen:

- Lokale Brusselse zelfstandigen, **handelszaken, webshops, ondernemers, ambachtstui, producenten en kunstenaars**, met minder dan zeven verkooppunten en die in een van de 19 gemeenten van het BHG zitten. Zij kunnen een beroep doen op de dienst en hebben toegang tot het invoerplatform bikedelivery.brussels. In 2023 wordt de doelgroep uitgebreid tot alle Brusselse bedrijven (met meer dan zeven verkooppunten) die de verzending van hun pakjes in het Gewest duurzamer willen maken (gedifferentieerde tarieven en beperkte toegankelijkheid).
- De Brusselaar, die van de handelaars voortaan een concurrerende en alternatieve dienst aangeboden krijgen. Wij informeren hen via de shops en

a.d.h.v. communicatiecampagnes over de positieve externe effecten voor het milieu en de levenskwaliteit in de stad.



Er wordt drie keer per week geleverd: op dinsdag, woensdag en vrijdag. De koeriers halen de pakjes rechtstreeks op in de winkel, de werkplaats of het magazijn en leveren ze **dezelfde dag** nog af bij de ontvangers. Zo wordt tegemoet gekomen aan de behoefte van de handelaars om zich niet te moeten verplaatsen om spullen te versturen en wordt ook snel geleverd.

Bike Delivery stelt een innovatieve en laagdrempelige dienst voor: voordien hadden de lokale spelers geen goede oplossing om in Brussel op een actieve manier te kunnen leveren. De op het terrein gekende bezorgers leggen minimumeisen op qua volume (aantal

pakjes of adressen per ronde), formaat (ze vragen standaardisatie) of regelmaat (elke week). Sommige handelszaken leveren artikelen met een lage mandwaarde en zijn bovendien zeer prijsgevoelig. Aangezien elke bestelling moet worden uitgevoerd, moeten zij overal in Brussel kunnen leveren, terwijl de fietskoeriers geneigd zijn om om redenen van efficiëntie de leveringsradius van hun rondes te beperken.

Om deze obstakels te overwinnen, is het groeperen van de rondes een goede oplossing. Het beantwoordt aan de behoeften van de ondernemers: gering volume, variabele frequentie, concurrerende prijs, gebruiksgemak, gestandaardiseerde service, en het geeft hen de mogelijkheid opnieuw contact te leggen met de Brusselse consument. Wij groeperen de zendingen om zoveel mogelijk adressen in één keer te kunnen doen en bieden zo een toegankelijke, professionele en gestandaardiseerde service.

Door **het samen** te doen, maar ook dankzij de steun van Brussel Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid en de partnergemeenten (Sint-Gillis, Oudergem, Elsene, Ukkel en Sint-Pieters-Woluwe) kunnen lage prijzen worden gehanteerd.

**Bike Delivery**

Een initiatief van  **Groupe One**

Met de steun van  **BRUSSEL MOBILITEIT**  **BRUSSEL ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL





Bike Delivery is een gewestelijk project geleid door Groupe One, in samenwerking met urbike, met de steun van Brussel Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid.

Dit project werd in 2020 opgestart tijdens de eerste lockdown onder de naam MAZONE. Het moest tegemoetkomen aan de behoefte van de lokale handelaars om hun pakjes in het hele Gewest te bezorgen en van de consumenten om thuisbezorgd te worden. Eerst gekoppeld aan de dienst MyMarket, groeide het project Bike Delivery in 2022 uit tot een bestelwebpagina en werd het enkel nog een bezorgingsdienst.

Bike Delivery is dus:

- **betaalbaar**, dankzij de samenwerking en de steun van Brussel Mobiliteit en Brussel Economie en Werkgelegenheid
- **lokaal**, levering van en naar de 19 Brusselse gemeenten
- **handig**, à la carte te gebruiken, volgens je behoefte, vrijblijvend
- **efficiënt**, de pakjes worden opgehaald en de dag zelf nog geleverd
  - **ecologisch**, de verplaatsingen gebeuren met de fiets
  - **ethisch**, de koeriers krijgen een juist loon naar werken en worden regelmatig uitbetaald

Als gemeente kan je ons helpen deze **Brusselse koerierdienst op meerdere manieren verder uit te bouwen**:

- Zeg het door aan lokale bedrijven (neem contact op met ons voor flyers, posters, visuals en social media posts),
- Nodig ons uit op netwerkevents waarop we onze dienst kunnen komen voorstellen,
- Bied gratis leveringen aan lokale actoren aan door financiële ondersteuning om bedrijven te helpen over te schakelen op de fiets (momenteel bieden Oudergem en Sint-Gillis gratis leveringen aan hun bedrijven aan). 

**Meer info:**

Neem een kijkje op ons platform en zet je lokale mensen aan zich in te schrijven!

Als je nog vragen hebt over de fietskoerierdienst, schrijf dan naar [bikedelivery@groupeone.be](mailto:bikedelivery@groupeone.be) of bel 02 543 44 11.





> Marianne Courtois, directie mobiliteit en verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

# EEN NIEUW FIETSVADEMECUM ROND *CYCLOSTRADES*

Brussel Mobiliteit heeft onlangs een nieuw fietsvademeicum online gezet voor wie het fietsen in Brussel wil promoten en technische ondersteuning wil voor het ontwerp en de aanleg van cyclostrades.

## EEN VADEMECUM VOOR DE MOBILITEITSACTOREN

Met de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen en de ambitie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan om het aantal autoritten te verminderen, werd het nodig om de opgedane kennis in binnen- en buitenland uit te dragen. Het vademeicum *Cyclostrades* is een gids die ingaat op de definitie van cyclostrades en hun gebruikers, op ontwerprichtlijnen, secundaire infrastructuur, het beheer en het onderhoud. Dit gebeurt met concrete geïllustreerde oplossingen.

## WAT IS EEN *CYCLOSTRADE*?

Een *cyclostrade* is een snel en hoogwaardig fietspad voor langere afstanden. Het netwerk van cyclostrades in Brussel maakt deel uit van het fietsPLUS-netwerk, het belangrijkste fietsnetwerk in de hoofdstad.

Dit netwerk bestaat uit verschillende soorten infrastructuur. Dit vademeicum richt zich op fietspaden die bijvoorbeeld langs spoorlijnen, autowegen of het kanaal kunnen worden aangelegd.

## EN VERDER...



De norm voor een cyclostrade is een apart tweerichtingsfietspad van 4 m breed of twee aparte eenrichtingsfietspaden van 2,5 m breed.

Een *cyclostrade* moet altijd voldoen aan vijf kwaliteitscriteria:

- **Samenhang en leesbaarheid:** de *cyclostrade* moet een samenhangend geheel vormen en zorgt voor interessante verbindingen met de rest van het fietsnetwerk of met bepaalde bestemmingen. Een *cyclostrade* herken je door het gebruik van identieke materialen en signalisatie.

- **Directheid van het tracé:** een rechte lijn wordt sneller afgelegd en maakt de fiets concurrerender
- **Aantrekkelijkheid:** zoals een goede integratie in de omgeving, sociale controle en relevante routebepaling
- **Veiligheid:** zorgen voor verkeersveiligheid en een veilig gevoel
- **Comfort:** hoogteverschillen beperken, stoppen op kruispunten, zorgen voor een goed vlak wegdek en voor een voldoende breed wegdek om alle soorten fietsers te laten rijden en voor een vlotte doorstroming zelfs wanneer er heel veel fietsen rijden.

In de praktijk bestaan *cyclostrades* uit meerdere opeenvolgende soorten infrastructuur. De cyclostrade kan bijvoorbeeld een specifiek fietspad zijn, een fietsstraat of zelfs een woonstraat waar auto's en fietsen door elkaar rijden. Voor dit type infrastructuur verwijzen wij naar het vademeicum over van de rijbaan afgescheiden fietsinfrastructuur. De keuze van het type infrastructuur wordt bepaald door de verhouding tussen de hoeveelheid

gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd verkeer (binnenkort verschijnt een gids voor de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek). Maar het uitgangspunt blijft dat fietsen zoveel mogelijk afgescheiden wordt van het andere verkeer.

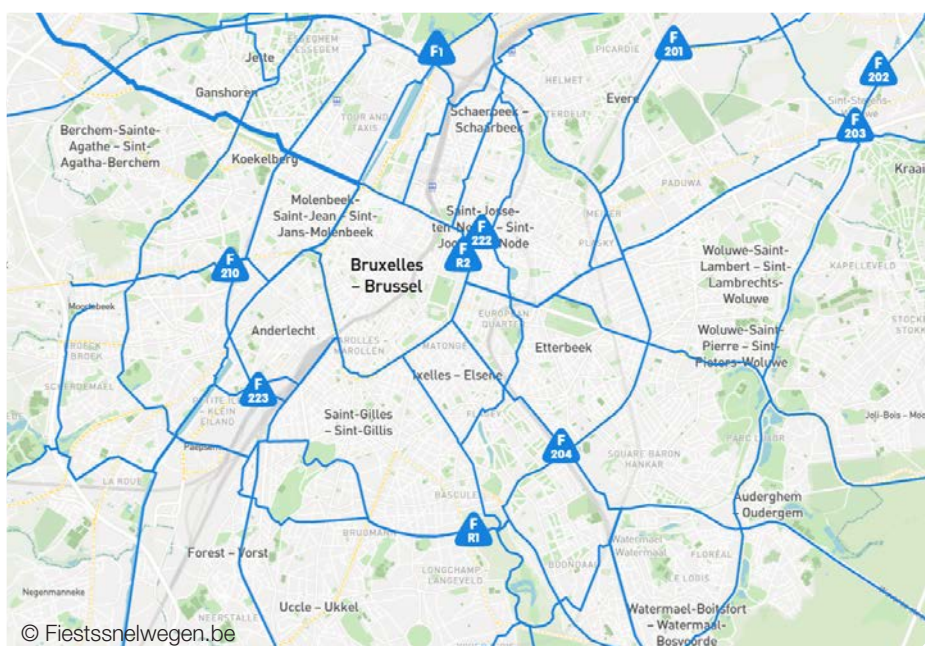
Het zwaartepunt van de cyclostrades zal langs spoorwegen, waterwegen of zelfs autowegen liggen, en vervolgens meer verrijnd worden naarmate je meer stedelijke gebieden binnenrijdt.

## WORK IN PROGRESS

Het netwerk van cyclostrades in en rond Brussel wordt elke dag verder uitgebreid. Er is besloten om de reeds voltooide trajecten open te stellen voor gebruikers en tijdelijke routes aan te geven om zo te zorgen voor een ononderbroken traject.

Dit vademeicum wordt bijgewerkt naarmate de verkeersregels veranderen.

Wij wensen u veel leesplezier! 



© Fiestssnelwegen.be

> **Huu Chuong Nguyen (Bob), attaché Data scientist, organiserende mobiliteitsautoriteit – Brussel Mobiliteit**

# DE EVOLUTIE VAN HET BESTELWAGENPARK IN BRUSSEL



Elke bruisende, levendige stad, zoals Brussel, bruist ook van de economische activiteit. Een van de pijlers van de economie die direct verband houden met mobiliteit is transport en logistiek. Het zou heel moeilijk zijn om goederen en diensten te verkopen als ze niet daar kunnen geraken waar ze nodig zijn, in de winkel of direct thuis.

De vervoerde goederen kunnen vanuit het buitenland per vliegtuig, trein, vrachtwagen of boot komen. Voor de laatste kilometers zijn deze transportmiddelen iets moeilijker. Men gebruikt daarvoor eerder de bestelwagens. Hoewel in België slechts 11% van alle geregistreerde voertuigen bestelwagens zijn [febiac.be], staan zij in voor 88% van de vrachtverplaatsingen en 52% van het vervoerde volume<sup>1</sup> en zijn zij goed voor ongeveer 25% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer in Brussel<sup>2</sup>. In dit artikel gaan we dieper in op de rol van de bestelwagens. Een bestelwagen of 'lichte vrachtauto' is een voertuig dat bestemd is voor het vervoer van goederen met een maximaal toegestane massa van minder dan of gelijk aan 3,5t.

Hoofdstedelijk Gewest. We merkten bijvoorbeeld enkele verschillen op, zoals het gewicht van de voertuigen: ze zijn meestal zwaarder in de bouw, waarbij 67% van hen meer dan 2,5 t kan vervoeren.

Wat betreft de meer mobiliteitsgerichte punten, kan uit de studie worden afgeleid dat de activiteiten van 64% van de deelnemers zich uitsluitend in Brussel bevinden. Tijdens de werkdagen in de week rijden de meeste bestelwagens dagelijks tussen de 10 en 100 km. De bouwsector daarentegen legt vaker tussen de 100 en 200 km per dag af en is voor een derde van de respondenten actief in heel België en niet alleen in Brussel. 52% van de bestelwagens wordt door professionals gebruikt om rechtstreeks diensten te verlenen, 34% wordt gebruikt voor leveringen en ophalingen van goederen en 7% wordt gebruikt voor personenvervoer. Van de 34% van de bedrijven die bestelwagens inzetten om goederen te bezorgen en/of op te halen, is 29% van de dagelijkse ritten voor levering aan particulieren. 88% van de bestelwagens maakt tussen de 1 en 20 stops per dag voor ritten die meestal bakfietsen zouden kunnen doen, omdat de afstanden en goederen zich hiervoor zouden lenen.

## INZAMELMETHODE


Om meer te weten te komen over het gebruik van bestelwagens, voerde het onderzoekscentrum Mobilise van de VUB op vraag van Brussel Mobiliteit een enquête uit onder bestuurders van bestelwagens tijdens hun bezoek aan de keuringscentra in Brussel. In totaal werden 468 bestuurders bevestigd, wat voldoende is om een statistisch betrouwbaarheidsniveau van meer dan 90% en een foutmarge van minder dan 5% te hebben.

## RESULTATEN

De enquête was bedoeld om een antwoord te krijgen op vragen als 'wie zijn de gebruikers van de bestelwagens?', 'hoe ziet de vloot eruit?', 'waarvoor worden ze gebruikt?', 'hoe worden ze gebruikt?'. De volledige resultaten worden nog uiteengezet in een wetenschappelijke publicatie<sup>3</sup>. Uit het onderzoek kan wel bijvoorbeeld al worden opgemaakt dat 87% van de bestelwagens alleen voor professionele doeleinden wordt gebruikt. 89% van de bedrijven die bestelwagens gebruiken, zijn kmo's met minder dan 250 werknemers.

Een grote meerderheid van de bestelwagens (76%) zijn voertuigen onder de 1,5 ton en 94% van de huidige bestelwagens heeft een dieselmotor. Bijzondere aandacht ging naar de bouwsector, de sector met het grootste gebruik van bestelwagens met 49% van het totale aantal gepeilde bestelwagens in het Brussels

## TOEKOMSTIGE EVOLUTIE

Sinds 2022 zijn Euro 4 dieselveertuigen niet meer toegelaten in de Brusselse lage-emissiezone. In 2025 is de Euro 5 Diesel aan de beurt. Dat betekent een totaal van ongeveer 40% van het wagenpark dat aan vervanging toe is, aangezien de rest van het huidige wagenpark al Euro 6-voertuigen is. In 2030 worden klasse I-wagens en bestelwagens op diesel verboden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2035 worden auto's en bestelwagens van klasse I, II en III die nul uitstoot niet halen, verboden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (meer informatie over de LEZ-kalender en het type getroffen voertuigen op <https://www.lez.brussels/mytax/>). Hoewel 97% van de respondenten al op de hoogte is van deze maatregel, overweegt 60% nog steeds een diesel aan te kopen. Slechts 28% van de deelnemers overweegt een elektrisch of hybride model of een model op waterstof aan te kopen als volgende bestelwagen. 

1. [Portal (2003)]. Inner Urban Freight Transport and city logistics. System, 1-51. [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net)

2. [Lebeau & Macharis(2014)] Lebeau, Philippe & Macharis, Cathy. (2014). Freight transport in Brussels and its impact on road traffic. Brussels Studies. 80. 1-14. 10.4000/brussels.1239.

3. [[VUB (2023)] Ekong, L., Lebeau, P., Macharis, C. (2023). Hacking the black box of light commercial vehicles: a survey in Brussels. Working paper.

> Charline Barette, attaché, sensibilisering en verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

## MEER AANDACHT VOOR MaaS

Eind 2021 lanceerde Brussel Mobiliteit haar sensibiliseringscampagne rond het thema: ‘er waren nog nooit zoveel alternatieven voor de auto’. Een jaar later stapte de organisatie recht naar de mensen toe met mobility hubs, een mobility game en een mobiliteitsquiz.



### SENSIBILISERING IN HET ALGEMEEN

Sensibilisering is de handeling waarbij een individu of een groep mensen ontvankelijk wordt gemaakt voor iets waarvoor zij a priori geen belangstelling tonen. Sensibilisering maakt gebruik van communicatie, maar beperkt zich daar niet toe. Een sensibiliseringsactie bestaat er dus in mensen te informeren over bepaalde onderwerpen, risico's of kwesties, zodat zij met kennis van zaken kunnen handelen. Het doel is een krachtige boodschap over te brengen die het gedrag verandert. Enkele voorbeelden van sectoren waar de sensibilisering een belangrijke rol speelt zijn: milieu, klimaat, gezondheid, enz.

Wat mobiliteit betreft, is een van de actieprogramma's van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move gericht op sensibilisering om aan te zetten tot een ander mobiliteitsgedrag en tot een ander, veiliger gedrag in het verkeer. Iedereen heeft mobiliteit nodig, maar met mobiliteit kan je ook de levenskwaliteit in de stad verbeteren.

De sensibiliseringsacties moeten de uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan ondersteunen. De stad moet voor alle gebruikers goed bereikbaar zijn en dat kan door het gebruik en het bezit van de eigen

auto terug te dringen en door ervoor te zorgen dat die auto steeds minder plaats inneemt.

### SENSIBILISERINGSACTIES I.H.K.V. MaaS

Eind 2021 kreeg Brussel Mobiliteit via de Europese financiering RRF (Recovery and Resilience Facility) een substantieel bedrag van 500.000 euro per jaar, met een looptijd van drie jaar, om MaaS (Mobility as a Service) meer bekendheid te geven.

Onder de term 'Mobility as a Service' wordt verstaan de integratie van het vervoersaanbod in digitale toepassingen en platforms, waarbij boeking, betaling, planning en routeberekening via één enkele interface kunnen. De benadering van mobiliteit als een dienst maakt het mogelijk mobiliteitspraktijken los te koppelen van voertuigbezit. Door bestaande vervoersnetwerken en nieuwe vormen van mobiliteit met elkaar te verbinden, biedt MaaS vervoersoplossingen aan op maat van de gebruikers en aangepast aan hun verplaatsingsbehoeften.<sup>1</sup>

Na een jaar sensibiliseren is het tijd om de balans op te maken. Het hoofdthema was 'er waren nog nooit zoveel alternatieven voor de auto'. Alvorens de digitale weg in te slaan en activeringen op digitale interfaces te extrapoleren, gaf Brussel Mobiliteit er de

1. Meer info in het artikel 'Het concept van mobility as a service (MaaS)' in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 62





© Brussel Mobiliteit

voorkeur aan het bestaande in de verf te zetten en de mensen het volledige mobiliteitsaanbod te leren kennen.

Er werden drie belangrijke acties op touw gezet. **De eerste maatregel was het opzetten van mobiliteitsknooppunten ('mobility hubs') onder begeleiding van deskundigen.** Bij een mobiliteitshub worden informatieborden geplaatst waarop bijvoorbeeld de kosten van autodelen versus de kosten van een eigen auto te lezen zijn. Autodelen wordt op een eenvoudige manier uitgelegd en de kosten van beide alternatieven worden toegelicht met heldere voorbeelden. Bij de mobiliteitspunten zijn ook informatieborden over mobiliteit in de buurt geplaatst. De bedoeling is de wandel- en fietsafstanden in de eigen buurt in beeld te brengen en mensen hiervan bewust te maken. Bij het mobiliteitspunt kan men ook terecht om micromobiliteitstoestellen en een (elektrische) fiets uit te testen. Iemand die al een vervoermiddel in een veilige omgeving heeft uitgeprobeerd, zal sneller geneigd zijn er zich ook mee op straat te begeven. Toen de activiteit binnen plaatsvond en er geen testparcours ingesteld kon worden (wegens plaatsgebrek), werd een mobiliteitswiel opgesteld. Het principe was eenvoudig: mensen namen deel aan een quiz over mobiliteit in Brussel. Als ze het juiste antwoord gaven,

“


**er waren nog nooit zoveel alternatieven voor de auto**

”

konden ze aan het rad draaien en eventueel een prijs winnen.

We richtten ons op bestaande mobiliteitshubs zoals Roodebeek en Merode. In het eerste geval vonden in het najaar activiteiten plaats in de shopping van Woluwe. Dit is een drukke plek waar tijdens de weekends in oktober en november veel mensen komen, waaronder veel automobilisten. Voor het mobiliteitspunt Merode organiseerden we eind juni, begin juli een activatie in het Jubelpark. Veel mensen die het park in de zomer bezoeken, kunnen er nieuwe manieren om zich te verplaatsen uitproberen en/of informatie inwinnen. Andere acties vonden plaats in de haven van Brussel (Havenfestival), in Herrmann-Debroux (Carrefour van Oudergem), in het winkelcentrum Docks Brussel...

**De tweede grote actie was het opzetten van een mobility game in Brussel.** Dit was een levensgroot spel in groepsverband, met als doel een persoon te vinden met behulp van een tablet waarop een script draaide. De deelnemers moesten verschillende mobiliteitsuitdagingen oplossen om het spel te kunnen voortzetten. Onder begeleiding van verschillende deskundigen leerden zij nieuwe vervoerswijzen te gebruiken en werden zij bewust gemaakt van deze vervoerswijzen.

**De derde grote actie** was een online mobiliteitsquiz (op de sociale netwerksites van Brussel Mobiliteit), die van juni tot oktober liep. Er werden verschillende vragen over mobiliteit in Brussel gesteld, zoals: 'Hoeveel NMBS-stations zijn er in Brussel?' of 'Wat is MaaS (Mobility as a Service) of mobiliteit die ten dienste staat?'. Meer dan 4.727 personen hebben deelgenomen en 88,9% van de respondenten leerden de quiz en de vragen voor het eerst kennen. 



© Brussel Mobiliteit

> An Volckaert, Ben Duerinckx, Lieve Glorie, opzoekingscentrum voor de wegenbouw

# STUDIE NAAR HET GEBRUIK VAN ASFALT VOOR VOETGANGERSVOORZIENINGEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Op vraag van Brussel Mobiliteit heeft het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van asfalt voor voetgangersinfrastructuur. Daarbij werd onderzocht of asfalt een goede keuze zou kunnen zijn als wegverharding op trottoirs en in voetgangerszones (= voetgangersvoorzieningen) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook werd gevraagd een of twee soorten asfalt voor te stellen die geschikt zijn voor voetgangerszones. De studie werd afgerond in 2022 en in dit artikel geven we de belangrijkste informatie en technische conclusies.



> Asfalt op een voetgangerszone bij het Centraal Station in Brussel

Het concrete gebruik van asfalt voor Brusselse trottoirs staat nog ter discussie bij de verschillende betrokken gewestelijke instanties. Een eenmalig gebruik in bepaalde zeer specifieke situaties verdient de voorkeur boven een breder opgezet gebruik.

## SITUERING VAN DE STUDIE

In de hoofdstad wordt asfalt zelden gebruikt als verharding voor trottoirs en voetgangerszones. Op fietspaden daarentegen is (okerkleurig) asfalt veruit de belangrijkste en meest gebruikte verharding, vooral omwille van het grote comfort voor de fietsers.

De proeven die door OCW<sup>1</sup> zijn uitgevoerd met de meetstoel (zie ook de Gids van de

mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 50) op enkele (weinig voorkomende) geasfalteerde voetgangersvoorzieningen tonen aan dat de gebruikskwaliteit van deze verharding ook voor voetgangers zeer hoog is, op voorwaarde natuurlijk dat de aanleg wordt uitgevoerd volgens de bestaande beste praktijken.

Een belangrijk element bij de keuze voor een verharding is uiteraard de kostprijs. Asfaltverhardingen scoren hier goed. Dit aspect is zeker niet te verwaarlozen in de huidige economische context: het onderhoud van de infrastructuur in het algemeen en de voetgangersinfrastructuur in het bijzonder vormt een echte uitdaging voor de gewestelijke en gemeentelijke administraties.

1. Zie het artikel 'Een mooi asfalt voor de Brusselse trottoirs?' in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 61.



Rekening houdend met deze bevindingen wou Brussel Mobiliteit nadenken over het mogelijk gebruik van asfalt op trottoirs en voetgangerszones in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en vroeg aan het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw om dit verder te bekijken.

## VERLOOP VAN DE STUDIE

In een **eerste fase** heeft het OCW mooie voorbeelden verzameld van asfaltverhardingen op voetgangersvoorzieningen.

In een **tweede fase** werd een 'inspirerende workshop' georganiseerd. Naast presentaties over de ervaringen met het werken met asfaltbeton en met gietasfalt kon worden geleerd uit de ervaringen uit Parijs. Verder werden de ontvangen opmerkingen uit de vragenlijsten besproken én werd een fotoreportage met voorbeelden uit binnen- en buitenland getoond.

Het was duidelijk dat asfaltbeton en gietasfalt, vanuit technisch oogpunt, twee asfaltsoorten zijn die voor trottoirs en voetgangerszones kunnen worden ingezet.

**Asfaltbeton** wordt het best machinaal geplaatst en verdicht om tot optimale prestaties te komen, maar hieraan kan niet altijd worden voldaan bij smalle voetpaden die telkens worden onderbroken door allerlei obstakels (deurdrempels, roosters, treden, straatmeubilair enz.).

**Gietasfalt** daarentegen is wel zeer geschikt voor kleinere zones zoals trottoirs, zelfs als daar veel obstakels aanwezig zijn. Gietasfalt heeft namelijk verschillende voordelen: het is zelfnivellerend en gemakkelijk manueel te verwerken, heeft geen verdichting nodig, is gemakkelijk te plaatsen waar er obstakels of veranderende breedtes op het voetpad voorkomen, is gemakkelijk te gebruiken bij (kleine) herstellingen (bijvoorbeeld na tussenkomst van een aannemer) en kan snel worden aangebracht. Gietasfalt wordt in Frankrijk heel vaak gebruikt als trottoirverharding in stedelijke omgevingen (bv.



> Gietasfalt op trottoir



Parijs, Toulouse), maar komt (nog) weinig voor in België.

Heel vaak wordt het esthetische aspect van asfaltverhardingen als iets negatiefs ervaren en gelijkgesteld aan een zwart wegdek met al dan niet een gladde textuur die niet geschikt is voor stadskernen. Dat was vroeger misschien zo, maar de huidige technieken (qua afwerking en textuur) en het gebruik van gekleurde mengsels maken het mogelijk om de esthetische kwaliteit van deze verhardingen te verhogen.

Na deze workshop werd het rapport opgemaakt op basis van de expertise van het OCW t.o.v. het gebruik van asfalt in de openbare ruimte. Hierna belichten we enkele belangrijke aspecten.

## AANDACHTSPUNTEN BIJ HET GEBRUIK VAN ASFALT OP VOETGANGERSVOORZIENINGEN

Bij de keuze en het gebruik van asfaltmengsels op wegen komt heel wat kijken. Dat is niet anders bij het gebruik op voetgangersvoorzieningen. De werkruimte is vaak beperkt (op trottoirs) en de geometrie is vaak complex. Er dient voldoende aandacht te worden besteed aan:

- De voorbereiding;
- De ondergrond en fundering;
- De waterhuishouding;
- De inzet van de juiste machines;
- Esthetische parameters;
- Het straatmeubilair en andere obstakels.

### Vorbereiding

Men moet eerst uitzoeken wat er onder het trottoir of de voetgangerszone ligt, zodat daarmee in de verdere aanpak rekening kan worden gehouden.

### Ondergrond en fundering

Deze dienen:

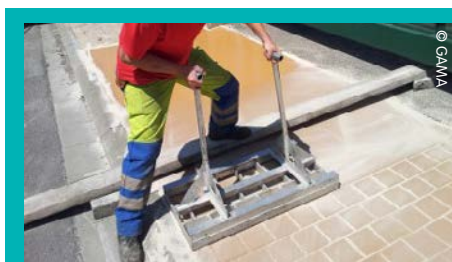
- voldoende draagkrachtig te zijn;
- van de juiste helling voorzien te zijn om water te kunnen afvoeren en om waterstagnatie te voorkomen;
- voldoende vlak te zijn, met slechts beperkte onregelmatigheden, zodat de asfaltlagen op nominale dikte kunnen worden geplaatst;
- aangepast te zijn aan de verwachte belasting, ook de belasting tijdens de uitvoering mag hierbij niet worden vergeten;
- droog en proper te zijn.

### Waterhuishouding

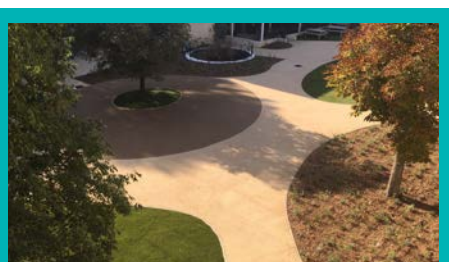
Gietasfalt is waterdicht en traditioneel asfaltbeton is heel weinig waterdoorlatend. Hemelwater komt dan ook onvermijdelijk in de riolering terecht.

Waterhuishouding is een zeer actueel thema, waar veel vragen rond zijn. Denken we maar aan de grondwaterspiegel die na langere periodes van droogte zakt. Wat met het regenwater, kan dit worden opgevangen en/of gebufferd om wateroverlast bij hevige regenbuien te voorkomen? Is het mogelijk om het water in de ondergrond te laten doordringen in plaats van het af te voeren via de riolering en zo de waterzuiveringsstations (bij niet gescheiden rioleringsstelsel) en de waterlopen te overbelasten? Om water te laten doordringen naar de ondergrond dient eerst de wegstructuur doorlatend te worden, zodat het water niet naar de riolering dient te worden afgevoerd. Hiervoor moet de volledige structuur van de weg op het doorsijpelen van het water worden voorzien. Alle lagen dienen waterdoorlatend te worden gemaakt:

- de ondergrond moet geschikt zijn;

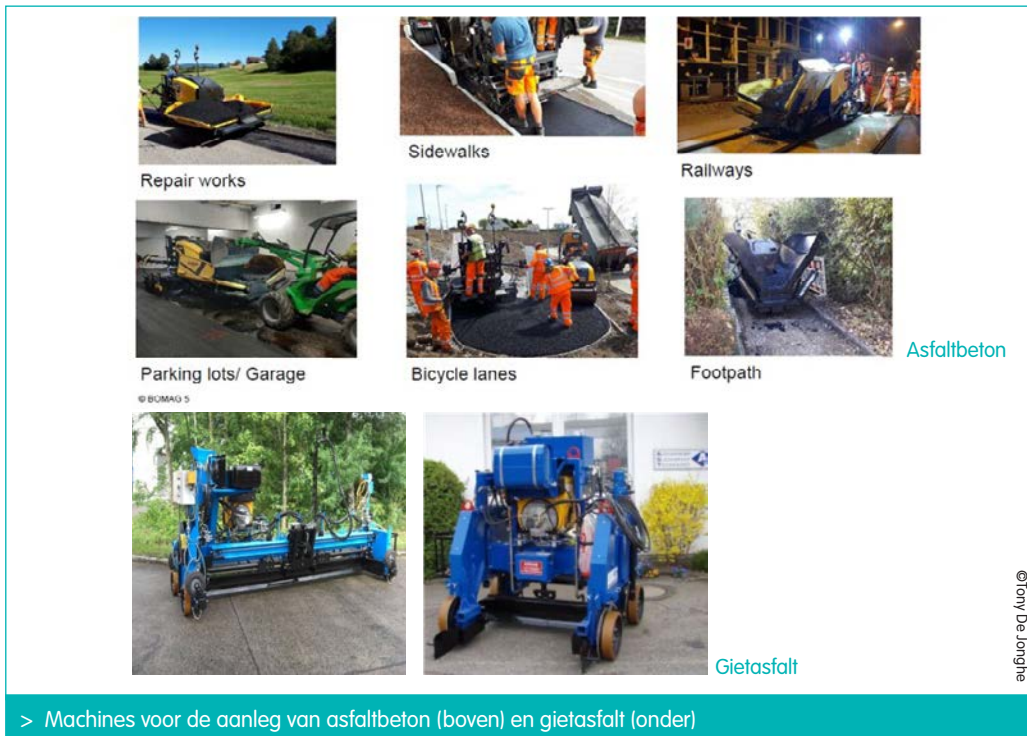


> Gietasfalt



> Oker Asfaltbeton





> Machines voor de aanleg van asfaltbeton (boven) en gietasfalt (onder)

- de fundering moet aangepast zijn (waterdoorlatend);
- nieuwe types asfalt (onderlaag en toplaag) die recent op de markt verschenen kunnen worden ingezet. Deze laten toe om het water te bufferen en in de ondergrond te laten infiltreren.

Een structuur waterdoorlatend maken vereist een volledige aanpak van alle lagen en kan bijgevolg enkel bij een volledige renovatie worden toegepast.

Het laten doorsijpelen van water is ook niet altijd mogelijk. Zo dient rekening te worden gehouden met ondergrondse infrastructuur. Het is ook niet aanbevolen om waterdoorlatende verhardingen langs de gevels van gebouwen te voorzien. In deze situaties bestaat de mogelijkheid dat het water in de gevels en kelders kan insijpelen of de funderingen gaat aantasten die nu door een niet-doorlaatbare structuur worden beschermd.

Mits de volgende voorzorgen zijn er zeker mogelijkheden voor parkings en esplanades:

- de ondergrond moet geschikt zijn;
- de fundering moet aangepast zijn (waterdoorlatend);
- nieuwe types asfalt (onderlaag en toplaag) die recent op de markt verschenen kunnen worden ingezet. Deze laten toe om het water te bufferen en in de ondergrond te laten infiltreren.

Wanneer insijpelen niet mogelijk is dan kan het regenwater nog steeds worden gebufferd voor het wordt afgevoerd. Zo kunnen riolen en waterlopen

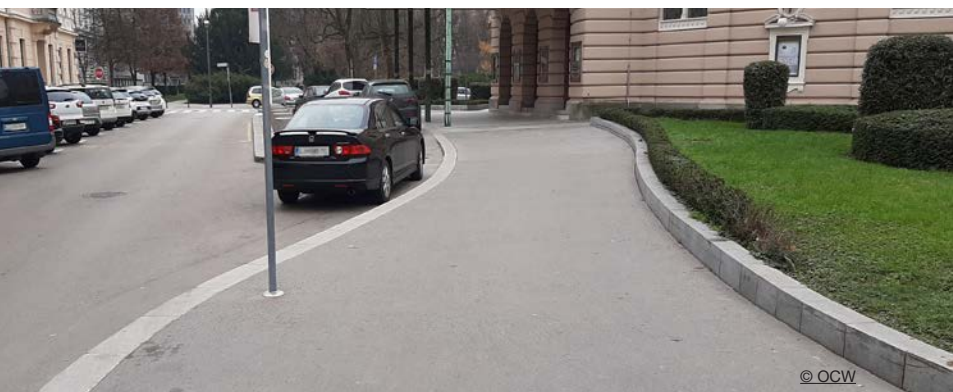
door een vertragingseffect bij hevige regenval deels worden ontlast.

### Het inzetten van de juiste machines

Bij elke aanleg van asfaltverhardingen is het belangrijk dat de juiste machines (finishers en walsen) worden ingezet op basis van het uit te voeren werk. Uiteraard is dat bij de aanleg van voetgangersvoorzieningen niet anders. Bij de aanleg van grote esplanades worden andere machines ingezet dan bij de aanleg van een voetpad.



> Aanleg van okerkleurig gietasfalt



© OCW

> Gietasfalt

### Meer info:

Als u technische vragen hebt over het gebruik van asfalt in een voetgangerszone, kunt u contact opnemen met het OCW via [assistance@brrc.be](mailto:assistance@brrc.be).

Het voordeel bij het gebruik van gietasfalt is dat er weinig machines bij komen kijken. Het is zelfs zo dat gietasfalt doorgaans manueel wordt geplaatst. Bovendien behoeft het geen verdichting. Dat zorgt ervoor dat er minder plaats wordt ingenomen voor de werf, dat er minder lawaai is, minder werfverkeer en dat er een snelle ingebruikname is na de werken (weinig afvoer van materieel).

### Esthetische parameters

Uitvoeringen in asfaltbeton en gietasfalt kunnen actief bijdragen aan de veiligheid van de weggebruiker door de esthetische mogelijkheden die ze bieden. De asfaltmengsels kunnen worden gekleurd en zo bepaalde functionaliteiten van de weg accentueren. Ook andere esthetische ingrepen behoren tot de mogelijkheden (bv. instrooien). Zowel gietasfalt als asfaltbeton kunnen van een print worden voorzien.

Gietasfalt leent zich goed om rond obstakels te worden aangelegd en kan eveneens in een complexe geometrie worden geplaatst. Ook polieren is mogelijk. Bij het polieren dient wel steeds aandacht aan de eindstroefheid van het oppervlak te worden besteed.

### Straatmeubilair en andere obstakels

Straatmeubilair wordt bij voorkeur na de asfaltwerken geplaatst of voor de aanvang van de werken tijdelijk verwijderd. Zo kan handwerk bij het plaatsen van asfaltbeton zoveel mogelijk worden vermeden. Ook de toegankelijkheid van de bouwplaatszone kan door de aanwezigheid van straatmeubilair ernstig worden verstoord. Daardoor kan het voorkomen dat de asfaltspreidmachine niet meer bereikbaar is voor de vrachtwagens die het asfalt leveren. Wanneer de machine niet bereikbaar is voor de vrachtwagens dienen kleine dumpers te worden gebruikt om het asfalt aan te voeren naar de asfaltspreidmachine.

Deze bijkomende manipulaties, zoals het overladen van asfalt met een kraan in de dumpers, kunnen mogelijk leiden tot temperatuurverlies van het asfaltmengsel, wat op zijn beurt kan leiden tot een verminderde verwerkbaarheid. Dat gaat allemaal ten koste van de kwaliteit van de uitvoering.

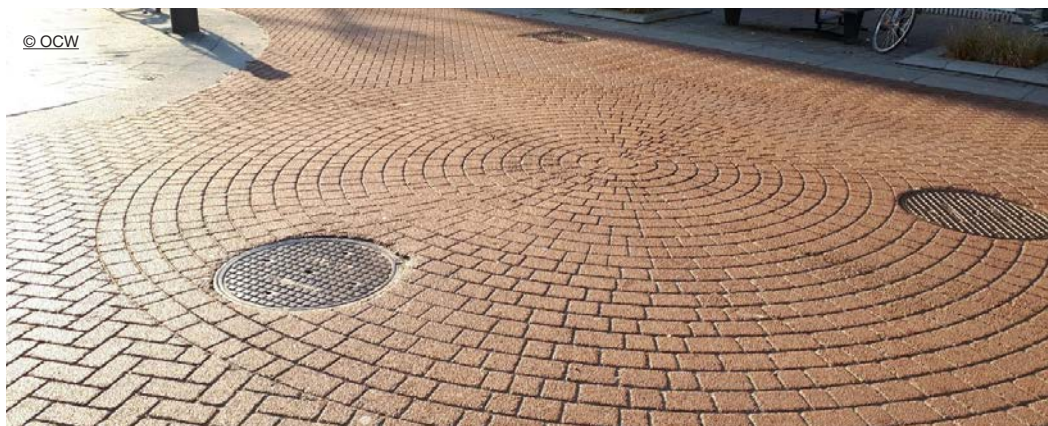
### TWEE ASFALTTYPES VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

In het geval van asfaltbeton zijn er meerdere mengsels mogelijk<sup>2</sup>. Er wordt een bepaalde kwaliteit nagestreefd. Voorkeur gaat uit naar een bepaalde mengsel omwille van:

- de goede algemene verwerkbaarheid;
- de goede manuele verwerkbaarheid indien nodig;
- de goede stroefheid en het comfort voor de gebruiker.

Voor gietasfalt kunnen andere types worden ingezet<sup>3</sup>. Gietasfalt biedt bovendien een interessante oplossing voor plaatsen waar het niet mogelijk is om asfaltbeton met de klassieke zware machines aan te brengen, zoals rond obstakels en op smalle of onderbroken trottoirs.

De opbouw van de wegstructuur verloopt volgens de te verwachten belasting en dient geval per geval te worden bekeken. 



© OCW

> Gekleurd asfaltbeton met een print

2. Type AC6,3-Surf4 (BB-4D).  
3. Typen : MA 4-x, MA 6,3-x ou MA 10-x.



> Frederick Depoortere, Attaché, Directie organiserende mobiliteitsautoriteit – Brussel Mobiliteit

## DE 'CORONAFIETSPADEN': EEN TERUGBLIK

De pandemie heeft de fiets in Brussel een flinke duw in de rug gegeven, zeker dankzij de invoering van nieuwe fietsvoorzieningen op de hoofdwegen, die voor het gemak 'coronafietspaden' worden genoemd.

Vrij snel tijdens de eerste algemene lockdown begon Brussel Mobiliteit tijdelijke inrichtingen op haar wegen aan te leggen. Aanvankelijk was het de bedoeling meer plaats te geven aan voetgangers en fietsers en gebruik te maken van het feit dat er in die periode weinig autoverkeer was. In totaal werden tussen mei en september 2020 iets meer dan 40 km fietspaden aangelegd, voornamelijk op het netwerk 'fietsPLUS'. In het Gewestelijk Mobiliteitsplan staat dat er in ieder geval voor 2030 kwalitatieve voorzieningen moesten komen.

Er werden markeringen aangebracht (fietspaden en gedeelde rijbanen voor bussen en fietsen), aparte, afgescheiden fietspaden aangelegd of nog werd een gedeelte van de E40 voor fietsers voorbehouden. Al deze ingrepen mogen wettelijk gezien maximaal twee jaar blijven, op voorwaarde dat er niet aan de vaste elementen wordt geraakt en dat alles binnen 48 uur in de oorspronkelijke staat hersteld kan worden.

We zijn in de Wetstraat gestart, waar een van de vier rijstroken plaats heeft gemaakt voor een afgescheiden tweerichtingsfietspad met

fietspadafscheiders (een project waar al vóór de pandemie aan gedacht werd). Daarna volgden nog deze fietspaden:

- De Middenring (langs de Lambermontlaan, de Reyerslaan, de Louis Schmidtdaan en Generaal Jacqueslaan);
- De E40-snelweg tussen de Gemeenschappenlaan en de Middenring;
- De Groeninckx-De Maylaan en Dupuislaan;
- De Bordetlaan, Terhulpssteenweg en Delleurlaan;
- De Louizalaan en Demotlaan;
- De Keizer Karellaan.

Ook op het rond punt Louiza op de Kleine Ring kwam er een fietspad. De bestaande fietspaden langs de de Broqueville- en Paul Hymanslaan en langs de Waterlooosesteenweg werden voltooid en verbeterd.

Sommige projecten konden niet doorgaan wegens het uitblijven van een akkoord met de betrokken gemeenten of om technische

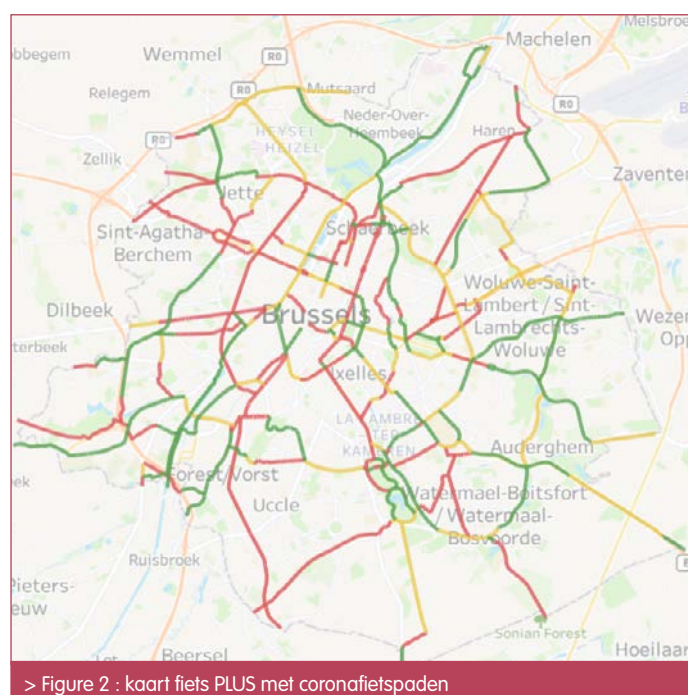
redenen. Het is niet uitgesloten dat ze er later alsnog komen.

In 2019 heeft Brussel Mobiliteit een foto gemaakt van haar fietsnetwerken (fig. 1). Van het netwerk fietsPLUS werd 30% beschouwd als goed voor minstens de komende tien jaar, 22% van het netwerk was fietsbaar maar zijn de voorzieningen ondermaats en 48%, of bijna de helft van het netwerk, was onbestaand:

Deze kaart werd aangevuld (fig. 2) met de 'coronafietspaden'. Hierdoor kwam er in drie maanden tijd 7% fietsnetwerk bij (met de volgende verdeling: 36% goed, 23% te verbeteren en 41% beoordeeld als niet bestaand):

Om te beginnen moeten we zeggen dat Brussel Mobiliteit de situatie in het Gewest maandelijks opvolgt en tellingen uitvoert in de tunnels en op bepaalde fietspaden het aantal fietsen telt via automatische terminals. Daaruit blijkt dat er in het algemeen steeds minder autoverkeer is en dat er aanzienlijk meer met de fiets wordt gereden.

Als uitgangspunt voor de evaluatie van elk apart aangelegd fietspad is deze algemene







> Fietspad op een deel van de autosnelweg E40, langs het traject van de Cyclostrade C203 die Sterrebeek verbindt met de Middenring.

vaststelling belangrijk: hoewel men hieruit niet rechtstreeks kan afleiden welke gevolgen een vermindering van het aantal rijstroken heeft voor de verkeersdoorstroming op een specifieke plaats, wordt het steeds duidelijker dat men niet «terug naar het normale» zal gaan, zoals sommigen voorspeld hadden. Ongeveer 25% van de werknemers werkt in 2023 immers nog regelmatig van thuis uit, en dit heeft een blijvend effect op het aantal verplaatsingen<sup>1</sup>. Uit de resultaten van een floating car data (FCD) analyse eind 2022 blijkt dat er in de ochtendspits in 2022 geen tijdverlies is ten opzichte van de situatie in 2019, ondanks de nieuwe maatregelen.

Vervolgens werd voor elk fietspad een evaluatiefiche opgesteld met alle beschikbare gegevens over het traject:

- Autotellingen voor en na de aanleg van het fietspad, op verschillende tijdstippen;
- Handmatige tellingen van fietsers en lus-tellingen (soms op het 'coronafietspad' en op het reeds bestaande fietspad. Zo kan men nagaan wat de fietsers liever hebben).

Naast deze kwantitatieve beoordeling werd in het najaar van 2020 een kwalitatieve online-enquête gelanceerd (door het onderzoeksbureau BRAT). De bedoeling was vooral feedback te krijgen van fietsers, maar elk type gebruiker kon de vragenlijst invullen. Meer dan 14.000 mensen hebben dat ook gedaan, waaronder ongeveer 5.200 fietsers.

Voor elk fietspad werd in de enquête een beoordeling gevraagd van de kwaliteitscriteria die gewoonlijk voor

fietspaden worden gebruikt: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Voor niet-gebruikers is het uiteraard weinig interessant om bovenstaande criteria, die relevant zijn voor gebruikers van fietsvoorzieningen, te beoordelen. Andere vragen die zij konden beantwoorden, over de verschillende fietsvoorzieningen, al zijn er daarbij relatief grote verschillen naargelang de plaats (Fig 4)

Het is bijvoorbeeld duidelijk dat plaatsen waar bus en fiets samengaan minder positief scoren dan plaatsen waar alleen fietsen op kunnen, vooral wanneer er aparte (zelfs ondermaatse) fietspaden zijn (Sylvain Dupuis, Groeninckx-De May). Wat steeds terugkeert, is de opmerking dat men een fysieke afscheiding wil, ook al komt dit niet altijd tot uiting in de score van de betrokken fietspaden: de zeer goede score van het gemarkeerde fietspad langs de Louis Schmidlaan is waarschijnlijk te verklaren door zijn nut: het fietspad was een echte ontbrekende schakel in het netwerk.

Naast deze kwantitatieve en kwalitatieve evaluatie-elementen waren er ook waarnemingen op het terrein door de mensen van Brussel Mobiliteit. Ook vanuit de politiezones en de gemeenten kregen we feedback. Zo werd het fietspad langs de Sylvain Dupuislaan snel aangepast omdat de indeling van de bus- en fietsstrook een probleem vormde aan de ingang van de Westland Shopping.

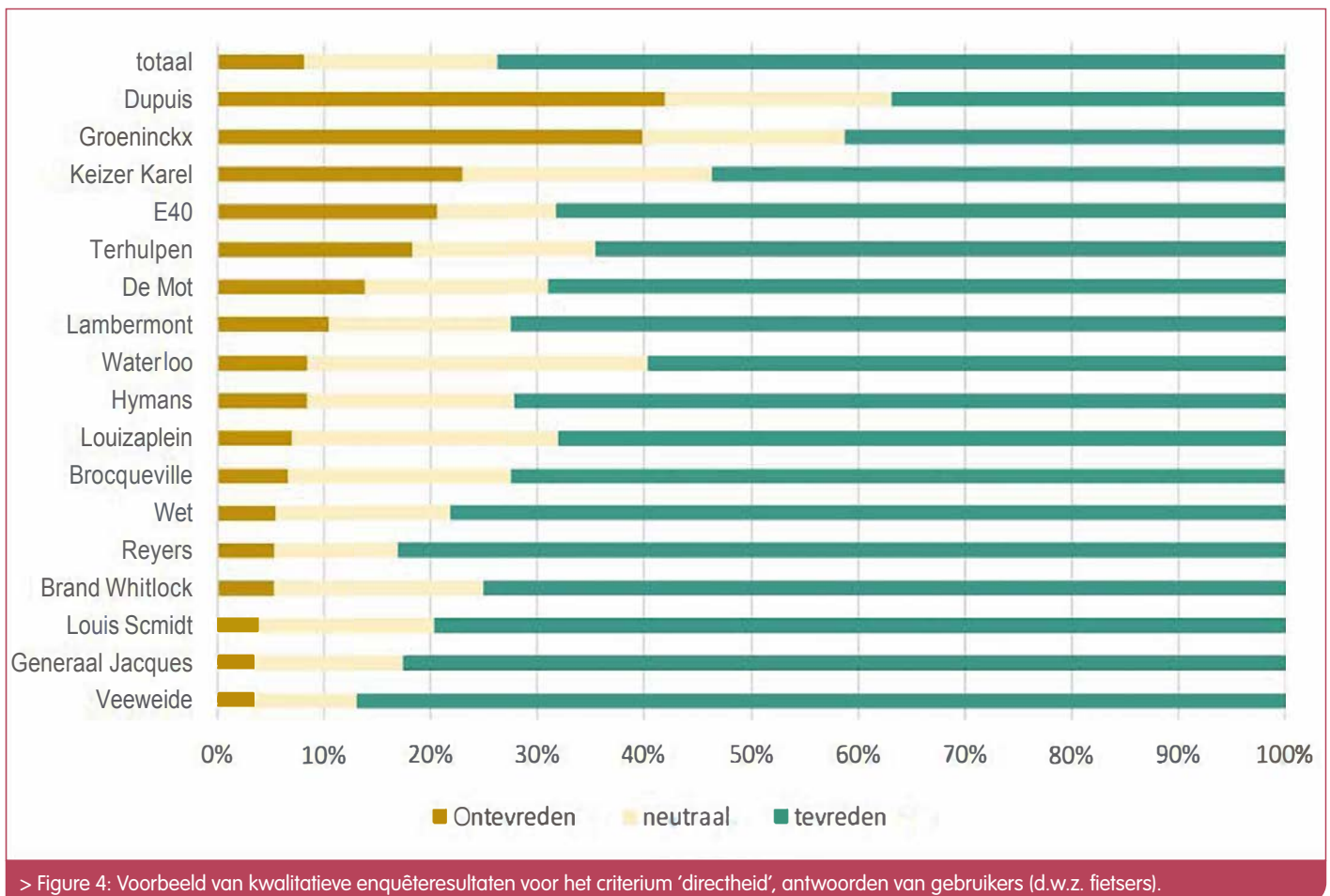
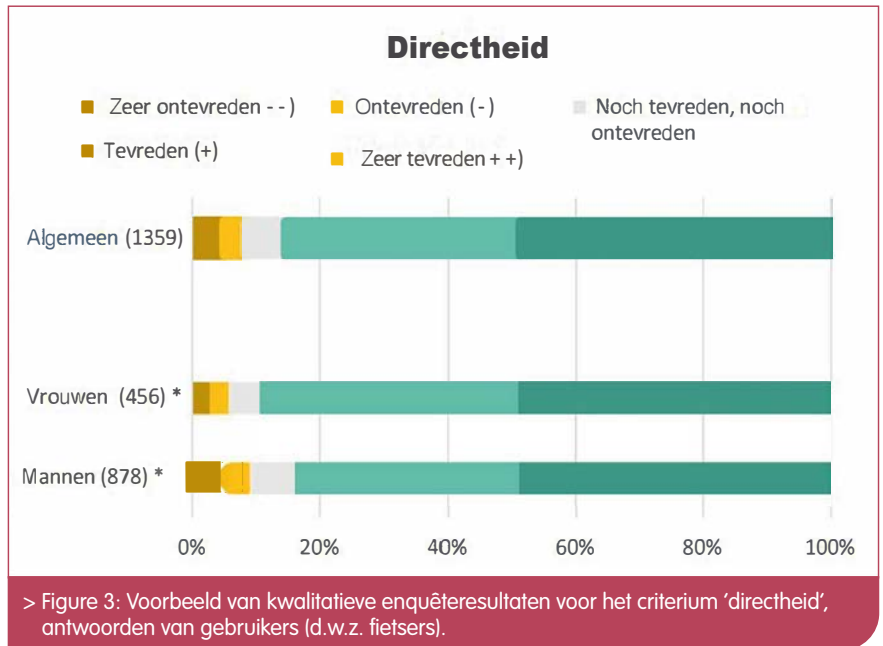
Ook de feedback van de MIVB en De Lijn over de regelmaat van de betrokken lijnen werd in de analyse meegenomen.

1. U leest meer over de rapportering van het Brussels Mobility Center in een artikel van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid: <https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-58>

Dankzij deze waarnemingen hebben we in de loop van het project de details van de installaties of de regeling van de verkeerslichten kunnen aanpassen en hun werking voor alle vervoerswijzen kunnen verbeteren.

**BESLUIT**

Dankzij de 'coronafietspaden' hebben we het fietsnetwerk sneller kunnen voltooien, tot grote tevredenheid van de fietsers. Er is in het algemeen weinig of geen effect op de verkeersdrukke (dankzij het telewerk en het overstappen op andere vervoerswijzen), ook al zijn er plaatselijk problemen. Om de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan te halen is het wenselijk dat ze blijven bestaan, maar op sommige plaatsen zullen verfijningen nodig zijn om de werking van het autonetwerk te garanderen.





> Mathias de Meyer, Attaché, Directie organiserende mobiliteitsautoriteit – Brussel Mobiliteit

# DE VOETGANGER IN HET GOOD MOVE-PLAN

De eerste manier om ons te verplaatsen, is te voet, de kiem van de menselijke mobiliteit. Toch is de voetganger lang verwaarloosd in het naoorlogse mobiliteitsbeleid - deels omdat te voet gaan te vanzelfsprekend lijkt - tot begin 2010. De eerste stappen naar een voetgangersbeleid in het Brussels Gewest dateren van 2012 met het Strategisch Voetgangersplan en, in de daaropvolgende jaren, dankzij de Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) en een aantal vademecums over de aanleg en het onderhoud van voetgangersinfrastructuur.



je al stappend weer voeling met de buitenwereld en word je je bewust van je omgeving en van het klimaat.

**Social:** je voeten zijn het meest ‘democratische’ verplaatsingsmiddel. Je hebt geen vergunning nodig om te voet te mogen gaan, en je moet geen voertuig aankopen. Als we de openbare ruimte bovendien toegankelijker en comfortabeler maken, zullen ook personen met een beperkte mobiliteit zich heel gemakkelijk te voet kunnen verplaatsen.

**Pleasant:** wanneer je te voet gaat, ontpopt de stad zich tot een ruimte voor ontmoetingen en ontdekkingen. Je houdt even halt om een paar woorden te wisselen met een buur of een vriend die je toevallig tegenkomt. Op de hoek van een straat ontdek je een nieuwe winkel of een muurschildering die je voorheen nooit opgevallen was. Het is niet toevallig dat de toeristisch meest aantrekkelijke steden nu net de meest wandelvriendelijke steden zijn.

**Healthy:** te voet gaan is de beste manier om een zittende levensstijl te compenseren en zorg te dragen voor je gezondheid en psychologisch welzijn.

Het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move (2020-30) bouwt voort op deze eerste inspanningen en scherpt ze nog verder aan. In dit artikel zoomen we dieper in op de voetganger in het gewestelijke mobiliteitsbeleid. We geven een kort overzicht van de structurele plaats die hij inneemt in het stadsproject dat aan de basis ligt van het Good Move-plan.

## TE VOET VOOR EEN STAD OP MENSENMAAT

Te voet gaan is de hoeksteen van de buurtstad. Daar willen we met Brussel naar toe: ‘de 15-minutenstad’, een stad op mensenmaat, waar iedereen op wandelafstand diensten en handzaken kan vinden. Wandelen sluit aan bij alle aspecten van de City Vision uit het Good Move plan:

**Green:** de voetganger veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van gassen en geen geluidsoverlast. Ook krijg



Daarnaast heb je geen stress wanneer je te voet gaat, in tegenstelling tot wanneer je in de file staat.

**Performant:** voor korte afstanden is te voet gaan de meest doeltreffende manier om je te verplaatsen. Het is ook de meest betrouwbare verplaatsingsmethode. Wanneer je ergens te voet wilt gaan, weet je immers wanneer je vertrekt en aankomt, zonder je zorgen te hoeven maken over de bus die vertraging heeft of over de files.

**Efficient:** je te voet verplaatsen is de manier die het minste plaats inneemt in het verkeer. Als je te voet gaat, neem je ook geen parkeerplaats in, wat tal van rechtstreekse en onrechtstreekse voordelen heeft. Investeren in wandelen zorgt voor de beste verhouding tussen kosten en doeltreffendheid en zorgt voor een positieve commerciële stimulans.

**Safe:** te voet gaan is op zich een veilige manier om je te verplaatsen. Als voetgangers nog al te vaak slachtoffer zijn van een verkeersongeval, dan komt dat door onaangepast gedrag of overdreven snelheid bij de andere weggebruikers, of door onaangepaste infrastructuur

## DE VOETGANGER IN DE ACTIES VAN HET GEWESTELIJKE MOBILITEITSPAN

Het Good Move-plan bevat geen apart hoofdstuk over voetgangers of andere vervoerswijzen. In feite zijn de acties voor voetgangers op coherente wijze verdeeld over de zes actielijnen en het regelgevend luik. Laten we focus na focus inzoomen op deze acties.

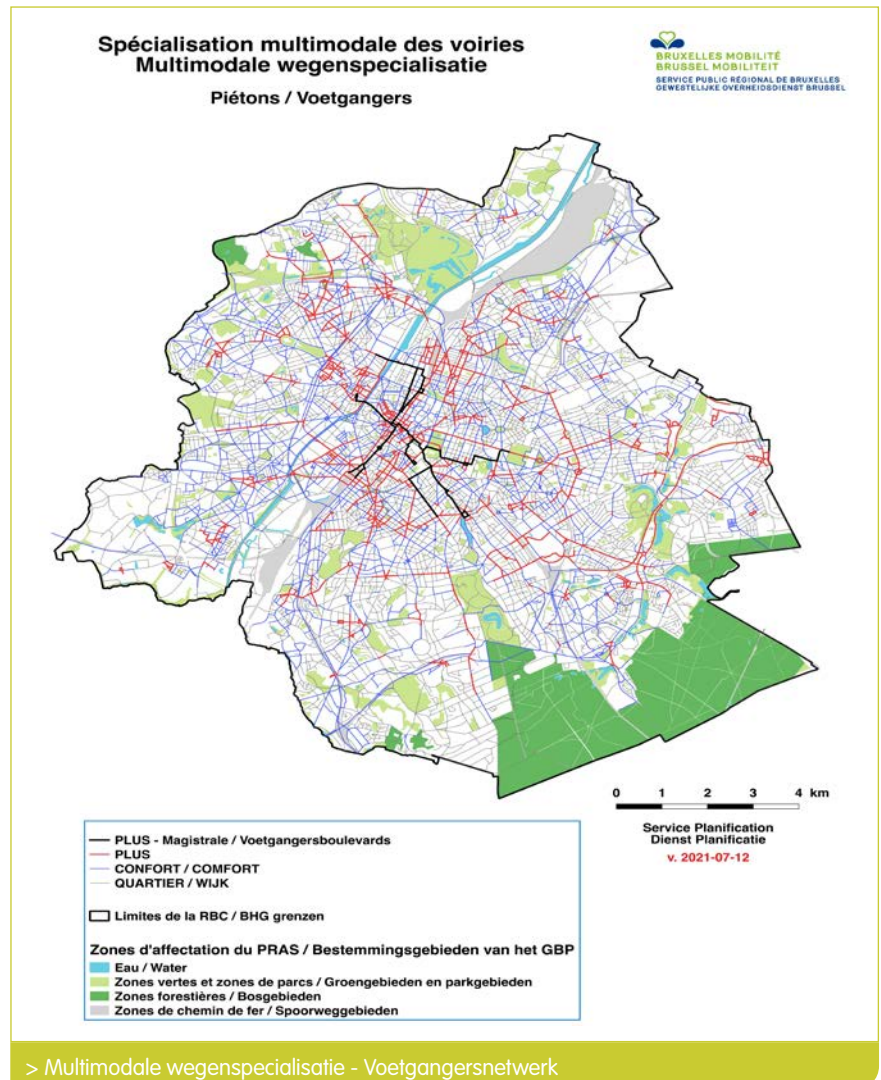
## GOOD NETWORK: EEN DOELTREFFEND NETWERK ZODAT JE OVERAL TE VOET KUNT GAAN

### Een gereguleerd voetgangersnetwerk

De eerste maatregel inzake voetgangersnetwerken - essentieel, maar ze ontbreken nog te vaak in vele mobiliteitsplannen elders in België of in Europa - bestond in het opstellen van een kaart van het voetgangersnetwerk, in drie categorieën (voetganger PLUS, COMFORT en WIJK). Deze kaart, die je in het gewestelijk mobiliteitsplan terugvindt, heeft een regelgevende waarde, net als het fiets-, openbaar vervoer-, auto- en vrachtwagenetwerk.

Het voetgangersnetwerk is een essentieel beleidsinstrument. Enerzijds kunnen hiermee prioriteiten worden gesteld en maatregelen worden gerationaliseerd en anderzijds kunnen de te hanteren aanlegcriteria (breedte van het voetpad, kwaliteit van het wegdek, enz.) worden afgestemd op het belang van de desbetreffende trajecten.

Het is verheugend dat de verenigingen dit instrument op grote schaal hebben overgenomen. Tijdens

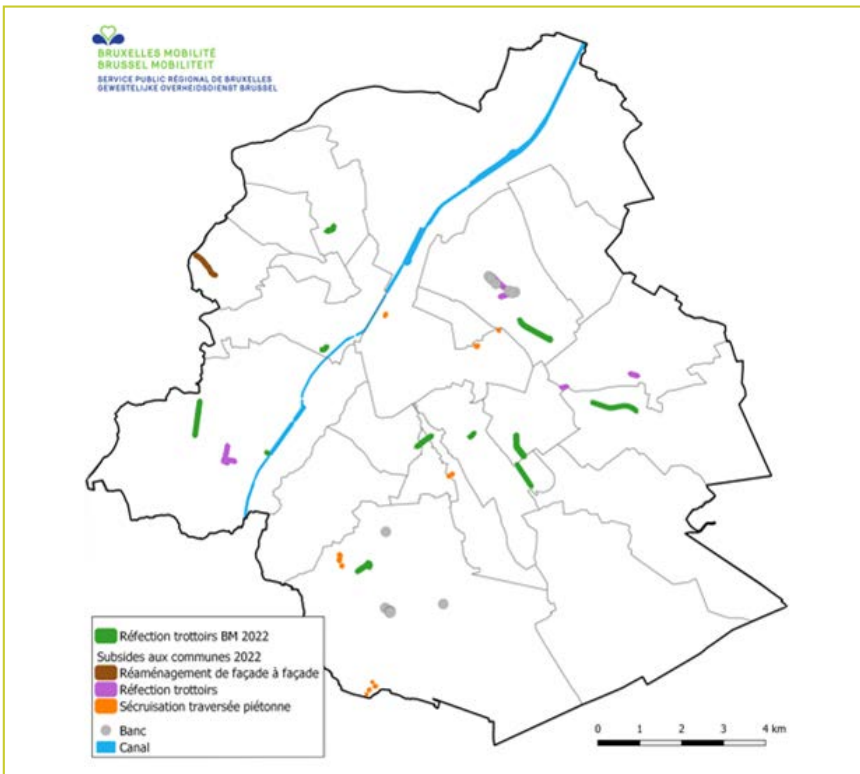


besprekingen met projectontwerpers (bv. in het kader van vergaderingen van de gespecialiseerde afdeling Actieve modi van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie) ondersteunen voetgangersverenigingen en verenigingen ter verdediging van personen met beperkte mobiliteit hun wensen systematisch door te verwijzen naar de hiërarchische structuur van het voetgangersnetwerk.

### Een versterkt voetgangersnetwerk

Het kanaal en de spoorlijnen die het Gewest doorkruisen, vormen grenzen binnen de stad die voor voetgangers moeilijk over te steken zijn. Om ervoor te zorgen dat voetgangers deze hindernissen over kunnen, bouwt het Gewest (in samenwerking met o.a. Beliris en Infrabel) voetgangers- en fietsersbruggen. Verschillende daarvan zijn onlangs in gebruik genomen (den Eenboom, de Ninoofse poort, Graaf van Vlaanderen enz.) en vele andere worden dat binnenkort (Skepter, Station Etterbeek enz.).





> Het onderhoudsplan voor de trottoirs van het Gewest

## Het onderhoudsplan voor de trottoirs van het Gewest

In 2020 lanceerde Brussel Mobiliteit een onderhoudsplan voor verhardingen op gewestwegen dat, naast occasionele verbeteringen, de heraanleg van volledige stukken verharding omvat. Daarbij worden de trottoirs systematisch aangepast aan de universele toegankelijkheidsnormen en zorgt men voor veilige oversteekplaatsen (via bv. de aanleg van stoeporen)<sup>1</sup>. Sinds de start van dit programma zijn meer dan 5 km trottoirs (voor in totaal bijna 20.000 m<sup>2</sup>) volledig heraangelegd (zie kaart hiernaast).

## De voetgangersboulevards

De voetgangersboulevards zijn ongetwijfeld het pronkstuk van het voetgangersbeleid. Zij moeten het stadscentrum verbinden met verschillende belangrijke aantrekkingscentra twee of drie kilometer verderop. De voetgangersboulevards moeten de Vijfhoek bevrijden van zijn omringende stedelijke snelweg, en moeten voetgangers langsheen aangename en coherente routes brede voetpaden en veilige oversteekplaatsen bieden.<sup>2</sup>

Een van de eerste voetgangersboulevards die het daglicht zouden kunnen zien, is die van de Beurs naar Thurn & Taxis via het Rogierplein, het Noordstation, het Maximiliaanpark en de onlangs in gebruik genomen Suzan Daniel-brug. Langs deze as zijn verschillende projecten gepland (Adolphe Max, Bolivarplein/CCN, Maximiliaanpark). Om ervoor te zorgen dat deze voetgangersboulevard goed wordt benut, zal

Brussel Mobiliteit dit jaar een opdracht lanceren om enerzijds het concept van de boulevard te verfijnen en de specifieke identiteit van de voetgangersas Beurs-Thurn & Taxis te bepalen, en anderzijds de verschillende projectleiders in de betrokken zone te sensibiliseren en hun interventies vanuit het oogpunt van de voetgangersproblematiek te coördineren.

## GOOD SERVICE: TE VOET OP HOOG DIENSTVERLENINGSNIVEAU

### Voorzieningen op maat van de voetganger en zijn behoeften

Om de veiligheid, de toegankelijkheid en het comfort van de voetgangers, waaronder personen met beperkte mobiliteit, te verhogen, plaatst het Gewest oversteekplaatsen die uitgerust zijn met podotactiele noppentegels, overeenkomstig de aanbevelingen van het Cahier voetgangerstoegankelijkheid. Deze gids wordt in 2023 overigens herwerkt.

Bovendien zal het Gewest er bij elke nieuwe aanleg op toezien dat er vlakke, slipvrije verhardingen aangelegd worden conform het in 2020 gepubliceerde Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen<sup>3</sup>. Het reglementaire luik van het Good Move-plan<sup>4</sup> legt minimumniveaus voor de kwaliteit van het gebruik op voor alle nieuwe plannen. Deze niveaus kunnen worden gemeten met behulp van de meetstoel die het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw in samenwerking met Brussel Mobiliteit heeft ontworpen.

Voorts heeft Brussel Mobiliteit in 2021 een studie besteld bij het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw over de asfaltering van trottoirs. De bedoeling is een

1. Zie het artikel "Brussel Mobiliteit pakt uit met 'stoepenplan' voor een beter voetgangerscomfort!" in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, nr. 61, 2021 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-61>).
2. Zie het artikel "Voetgangersboulevards – flagship van een voetgangersvriendelijk Brussel" in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, nr. 55, 2019 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-55>).
3. Zie het artikel "Een handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen in het Brussels Gewest" in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, nr. 57, 2020 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-57>). Voir prescription particulière n°25 du Plan Good Move.
4. Zie bijzonder voorschrift nr. 25 van het Plan Good Move.
5. Zie het artikel "Studie naar het gebruik van asfalt voor voetgangersvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" in ditzelfde nummer van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid



objectieve evaluatie te maken van het financiële en operationele belang van een dergelijk materiaal voor voetgangersinfrastructuur, met aandacht voor de esthetische, erfgoed- en milieuaspecten<sup>5</sup>.

### De hinder voor de voetganger

Naast de kwaliteit van de infrastructuur wordt de wandelkwaliteit sterk bepaald door de steps en andere omvangrijke voorwerpen op het trottoir die een vlotte doorgang verhinderen.

Om te zorgen dat er door deze micromobiliteitstoestellen minder hinder is, heeft het Gewest onlangs een nieuw besluit 'fietsdelen' goedgekeurd dat enerzijds voorziet in een aanzienlijke vermindering van het aantal toestellen dat mag worden uitgerold en anderzijds voor deze toestellen een veel strikter parkeerregime oplegt.

Een ander belangrijk probleem zijn de terrassen. Elk jaar opnieuw, wanneer het lente wordt, duiken overal in de stad met veel plezier weer terrassen van cafés en restaurants op. Sommige van deze terrassen zijn echter slecht aangelegd, waardoor ze de doorgang voor voetgangers bemoeilijken of die van personen met een beperkte mobiliteit zelfs volledig belemmeren. Om deze problemen te verhelpen, heeft Brussel Mobiliteit vorig jaar een didactisch boekje uitgebracht met de te respecteren regels en goede praktijken om te zorgen dat de doorgang langs de terrassen toegankelijk is.

Bouwplaatsen zijn ook vaak hinderlijk voor voetgangers. Brussel Mobiliteit sensibiliseert voortdurend rond het belang van verkeersveiligheid en toegankelijkheid langs bouwplaatsen (door de aanleg van omleidingswegen en andere voorzieningen). Daarnaast zijn de controles opgevoerd en zijn de boetes bij een overtreding aanzienlijk verhoogd.

### De voetganger in Fix My Street

Sinds eind 2021 is een aantal categorieën met betrekking tot de voetgangerstoegankelijkheid geïntegreerd in Fix My Street. Voetgangers krijgen nu een centrale plaats in de toepassing en kunnen slecht gelegde straatstenen, de aanwezigheid van hindernissen op het voetpad, een te kort groen licht, enz. melden.



© OCW



## GOOD NEIGHBOURHOOD: BUURTEN WAAR JE TE VOET WILT GAAN

De algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u in de wijken sinds 1 januari 2021 heeft vooral een impact op het gedrag van de automobilisten, maar heeft als concreet en onmiddellijk effect dat de veiligheid en het comfort van de voetgangers verbetert. In dezelfde geest zijn de verkeersplannen die de laatste tijd terecht of onterecht veel inkt hebben doen vloeien, erop gericht het autoverkeer te spreiden, maar dan wel met de bedoeling de wijken terug te geven aan de voetgangers. Overigens moeten er in de lokale mobiliteitscontracten, waarin deze verkeersplannen staan, ook grote herinrichtingsprojecten voor de openbare ruimte staan en moeten deze bijdragen tot een beter comfort voor de voetganger en de woonfunctie.

## GOOD PARTNER: SAMEN IN DEZELFDE RICHTING STAPPEN

### Walk: een platform van voetgangersverenigingen

In tegenstelling tot de fietsers hadden de voetgangers tot voor kort geen sterke belangenverenigingen. Om daar iets aan te doen, heeft het Gewest de oprichting ondersteund van een platform van verenigingen die de voetgangersbelangen behartigen: [walk.brussels](https://www.walk.brussels/)<sup>6</sup>

De vereniging neemt actief deel aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en haar gespecialiseerde afdelingen Actieve modi en PBM.

### Gemeentelijke maatregelen voor de voetganger

De gemeenten spelen een cruciale rol in het voetgangersvriendelijker maken van het Brussels Gewest, aangezien een groot deel van het voetgangersnetwerk zich op hun wegen bevindt. Het onderhoud van dit netwerk, de verbetering van voetgangerstrajecten en de kwaliteit van de signalisatie zijn een zaak van de gemeentebesturen.

Het Gewest ondersteunt de gemeenten en moedigt hen via verschillende instrumenten aan om de voetgangersproblematiek aan te pakken. Brussel Mobiliteit moedigt de gemeenten aan om het voetgangersnetwerk te verbeteren in het kader van de lokale mobiliteitscontracten (diagnosticering van het voetgangersnetwerk in de buurt, raadpleging van de PAVE-audit enz.). Tegelijkertijd werkt de Brusselse overheidsdienst aan maatregelen voor voetgangers die

6. Zie het artikel "De voetganger en het wandelen, een must voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" in Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, nr. 61, 2021 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-61>). Voir article « Pour les courtes distances, la marche est plus efficace ! », Moniteur de la Mobilité et de la Sécurité routière, n° 61, 2021 (<https://brulocalis.brussels/fr/publications/moniteur-de-la-mobilite-et-de-la-securite-routiere-ndeg-61>).





de gemeenten in het kader van de nieuwe afspraken tussen gewestelijke en gemeentelijke instanties op het gebied van mobiliteit moeten uitvoeren. Bovendien lanceert het Gewest sinds enkele jaren elk jaar verschillende subsidieoproepen voor werkzaamheden aan de gemeentewegen om de toegankelijkheid en de veiligheid van voetgangers te verbeteren. Ten slotte stelt Brussel Mobiliteit gratis verschillende technische instrumenten ter beschikking van de gemeentebesturen: advies over de toegankelijkheid van voetgangers door een gespecialiseerd bureau, metingen van de gebruikskwaliteit van voetpaden met behulp van de meetstoel, opleiding van toegankelijkheidsadviseurs, enz.

## GOOD CHOICE: TE VOET GAAN LIGT VOOR DE HAND

Om van Brussel een voetgangersstad te maken, moeten niet alleen het voetgangersnetwerk en de kwaliteit van het gebruik van de voetgangersinfrastructuur beter, maar moet bovendien de voetganger in de ogen van de Brusselaars opnieuw worden gewaardeerd. Dat is het doel van de algemene publiekspromotiecampagnes en de meer specifieke activeringscampagnes die het Brussels Gewest de laatste jaren heeft gelanceerd. Een voorbeeld is de promotiecampagne *Je Voeten@* die in mei 2021 werd gelanceerd en die benadrukt dat te voet gaan in vele opzichten de meest efficiënte, betrouwbare en duurzame manier is voor korte afstanden.

Vorig jaar heeft Brussel Mobiliteit in de marge van de 20 kilometer van Brussel campagne gevoerd voor het te voet gaan: "In juni gaat de 20 kilometer te voet verder" en dit jaar is een campagne gepland om jongeren via middelbare scholen te stimuleren om te voet te gaan.

## GOOD KNOWLEDGE: DE EXPERTISE ROND DE VOETGANGER UITBOUWEN

### Analyse van voetgangerstendensen en -problemen

Uit de mobiliteitsbarometer 2021 van Brussel Mobiliteit blijkt dat de tevredenheid van voetgangers licht is verbeterd ten opzichte van 2011. Er is echter nog veel werk aan de winkel: voetgangers klagen nog steeds veel over de kwaliteit van de trottoirs en het gevoel van onveiligheid in de openbare ruimte, vooral 's avonds.

Brussel Mobiliteit onderzoekt momenteel de resultaten van de enquête "verplaatsingspraktijken" die in 2021 en 2022 samen met het Vlaams Gewest werd uitgevoerd. Op basis van deze nieuwe gegevens zal de administratie binnenkort kunnen meedelen wat het modale aandeel van voetgangers is, welke afstanden te voet worden afgelegd, wat de redenen zijn om zich vooral te voet te verplaatsen, enz. Dit is essentiële informatie om het voetgangersbeleid te sturen en de doelstellingen van het Good Move-plan met betrekking tot de voetganger te monitoren. De analyses van deze gegevens worden gepubliceerd op de [voetgangerspagina](#) van het Mobiliteitsobservatorium.

## Opleidingen rond de voetgangersproblematiek

De voetganger krijgt ook een plaats in het vormingsaanbod van Brussel Mobiliteit. In de opleiding tot mobiliteitsadviseur zit een module over te voet gaan. Het is de bedoeling om in de nieuwe opleiding ook meer aandacht te besteden aan toegankelijkheidsaspecten. Brussel Mobiliteit organiseert ook elk jaar een zesdaagse opleiding tot adviseur voetgangerstoegankelijkheid voor haar eigen personeel, maar ook voor gemeenten en de MIVB. Daarnaast start de overheidsdienst volgend jaar opnieuw een opleiding tot voetgangersmanager. Tot slot, zoals geweten heeft de onderhoudsdienst van Brussel Mobiliteit vorig jaar voor zijn wegenwerkers meerdere dagen opleiding georganiseerd over voetgangerstoegankelijkheid. Dit initiatief moet nu navolging krijgen bij de andere uitvoeringsdiensten van Brussel Mobiliteit.

## REGELGEVEND LUIK: TE VOET EERST

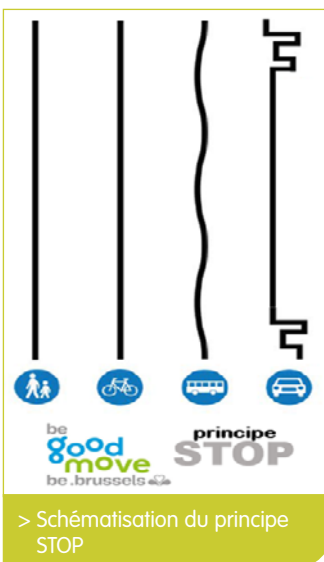
Om dit pakket maatregelen voor voetgangers te schragen, wordt in het regelgevend gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan stelselmatig voorrang gegeven aan de voetgangers: "Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na. Het streeft ernaar voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel, en dit volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto" (algemeen voorschrift nr. 5, p. 255).

Naast dit basisprincipe voorziet het regelgevend gedeelte ook in een aantal voorschriften met betrekking tot de ontwikkeling van het voetgangersnetwerk, de universele toegankelijkheid en de functie van de openbare ruimte als verblijfsruimte (zie meer specifiek de bijzondere voorschriften 22-30).

## NAAR EEN MEER VOETGANGERSVRIENDELIJKE STAD ...

Hierboven hebben we slechts enkele maatregelen voor voetgangers aangehaald. We hadden ook nog iets kunnen zeggen over het programma voor veiligere oversteekplaatsen en schoolomgevingen, dat deel uitmaakt van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid, de geplande strategie voor de controle van voetpaden, een project dat door Brussel Mobiliteit samen met het Opzoekingscentrum van de wegenbouw werd gelanceerd, de initiatieven ten gunste van voetgangers in het kader van het programma Brussel op Vakantie, enz.

Van Brussel een meer voetgangersvriendelijke stad maken is een uitdaging op lange termijn. Een halve eeuw stedelijk beleid dat uitsluitend op de auto was afgestemd, kan niet in een handomdraai worden bijgestuurd. Dankzij de hierboven beschreven coherente maatregelen is het pad evenwel geëffend!



> Schématisation du principe STOP

7. Zie het artikel "Korte afstanden doe je beter te voet!" in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid, nr. 61, 2021 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-61>).

> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit – Brulocalis

# SCHOOLSTRATEN, EEN HEEL VERHAAL!

Ze duiken nu al enkele jaren op en gaandeweg hebben ze hun plaats gevonden in het hart van onze gemeenten. Voor hen is de coronacrisis eerder heilzaam geweest omdat er daardoor heel wat zijn kunnen bijkomen. Waar komen ze vandaan? Hoe zijn ze ontstaan? Wat is hun nut? Dit is het verhaal van de schoolstraten.

## HET BEGIN

Bolzano, Trentino, Italië, 1989; na talrijke klachten over de veiligheid in de buurt van een school werd gemotoriseerd verkeer in de betrokken straat bij de start en het einde van de school verboden, behalve mits toestemming; het concept van de schoolstraat was geboren! Het wordt vervolgens uitgebreid tot andere straten in de stad.

In België werd in 2004 de zones 30 rond scholen verplicht. In 2012 experimenteerde de stad Gent met schoolstraten en dat was een succes. Ze vonden al snel navolging in Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Op 20 oktober 2018 deed de schoolstraat zijn intrede in het verkeersreglement. Naast de belangrijke verbeteringen op het vlak van mobiliteit dragen schoolstraten ook bij tot een betere luchtkwaliteit rond scholen, wat zeer gunstig is voor de leefomgeving van de kleinsten onder ons.

De goede voorbeelden van de voorlopers en het succes van hun initiatieven overstijgen de nationale grenzen en inspireren andere Europese landen. Het Verenigd Koninkrijk begon in 2015 met een project in Schotland en telt nu 150 straten in het hele land. Ook Frankrijk volgt de beweging met ontwikkelingen in vele grote steden, Parijs, Rijsel, Lyon, enz.

Na de coronacrisis zijn de mobiliteits- en veiligheidseisen geëvolueerd en zijn schoolstraatprojecten vaak gekozen als standaardoplossing voor scholen.



> Parijs - rue Charles Baudelaire

## EN VANDAAG IN BRUSSEL?

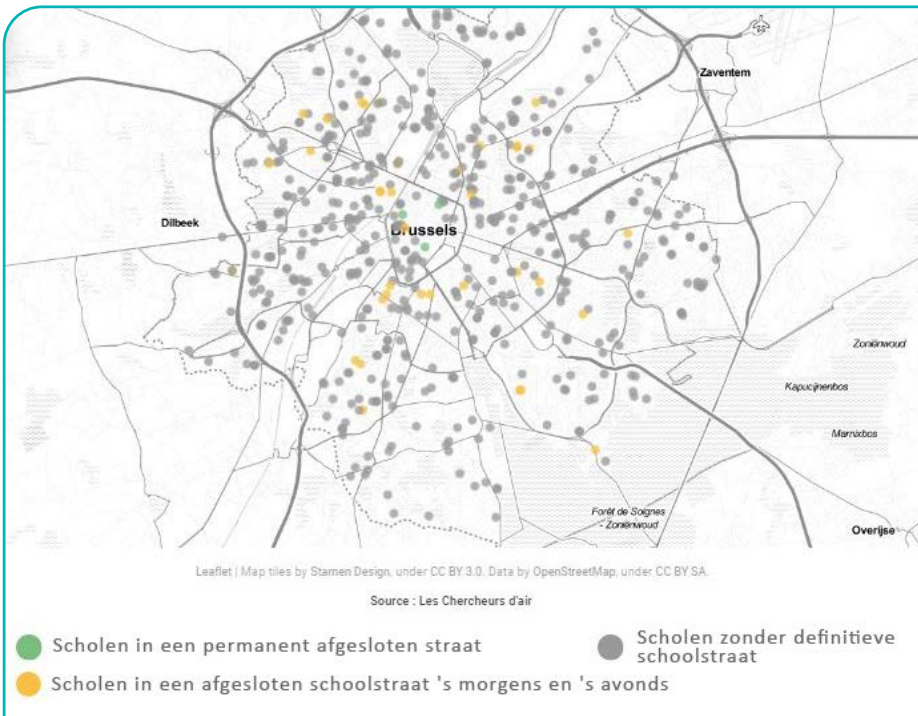
Terwijl er in 2018 bijna geen schoolstraten waren in onze hoofdstad, waren er in september 2022 niet minder dan 30 schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvan er drie permanent werden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat niet minder dan 39 scholen konden rekenen op een autoluwe omgeving bij het begin of het einde van de schooluren. Het gaat evenwel slechts om ongeveer 7% van de scholen. Elke verandering heeft in de eerste plaats tijd nodig vooraleer ze aanvaard worden en veel mensen zijn nog altijd terughoudend ten aanzien van dit soort maatregelen. Het is vaak pas nadat het systeem is getest dat de voordelen ervan volledig worden ingezien door de buurtbewoners en andere straatgebruikers. Ten tweede laat de onmiddellijke stedelijke omgeving de inrichting van een schoolstraat niet altijd toe. Er is het probleem van het openbaar vervoer of het verkeer dat er moeilijk kan omgeleid worden. In dergelijke gevallen zal een ander soort regeling moeten worden bedacht om de omgeving van de school veiliger en autoluwer te maken. Tenslotte vereist de goede werking van een schoolstraat

een gecoördineerd optreden van talrijke actoren (leerkrachten, ouders, buurtbewoners, de overheid, enz). Wanneer het project echter goed is uitgedacht, opgebouwd, ondersteund en gecommuniceerd, is het over het algemeen een succes.



> Bolzano - Italië





## ENKELE ERVARINGEN:

In Brussel hebben 18 van de 19 gemeenten al minstens één schoolstraat ingericht. In Jette bijvoorbeeld hebben twee scholen in dezelfde straat het initiatief genomen voor de invoering van een schoolstraat en zij regelen samen in volledige autonomie het afsluiten van de straat. *“Over het algemeen werkt het goed”,* zegt Katherine Wakuluk van de dienst Mobiliteit, *“de bewoners zijn blij met de rust die zo’n straat ‘s morgens in hun straat brengt. We werken ook aan een schoolhandvest, dat als basis zal dienen voor nieuwe schoolstraten in de toekomst en waarin ieders verantwoordelijkheid beter kunnen worden afgebakend”.* Zoals hierboven vermeld gaat de uitvoering van een dergelijk project gepaard met valkuilen en uitdagingen. *“Voor de ‘potentiële’ nieuwe straten”,* vervolgt Katherine, *“is het euvel vaak hetzelfde: de scholen zijn zeer gemotiveerd maar missen de middelen om een eventuele afsluiting te kunnen plaatsen en weer weg te halen en soms lukt het niet, maar het is altijd een goede gelegenheid om het gesprek met de scholen aan te gaan”.*

In de naburige gemeente Ganshoren zijn twee schoolstraten permanent uitgerust met telescopische barrières, en de reacties zijn positief. De gemeentelijke mobiliteitsdienst getuigt: *“Behalve een paar buurtbewoners die tegen verandering zijn, waardeert iedereen de rust en veiligheid van deze straten. Het zijn duidelijk de scholen die de regie moeten voeren. Gelukkig kunnen we ook rekenen*

*op personeel (gesubsidieerd door Brussel Mobiliteit) om elke ochtend en avond de afsluitingen te plaatsen en ervoor te zorgen dat de schoolstraat gerespecteerd wordt. Dit is een grote hulp voor de scholen”.*

iets verderop, in Berchem, is de Kerkstraat sinds 2019 een schoolstraat. Ze werd met veel



lachende kindergezichten en veel opgestoken duimen geopend.

Maar niet alleen in het noordwesten van Brussel beweegt er wat. Tegenwoordig heeft bijna elke gemeente in Brussel een of meer schoolstraten. Hoewel het autoluw maken van de straat en de stimulans om te voet te gaan en te fietsen unaniem als positieve punten worden genoemd, zijn er in sommige situaties nog grote moeilijkheden om de maatregel naar behoren uit te voeren. In de gemeente Vorst zeggen ze: *“Onze enige schoolstraat, de ‘Mysteriestraat’, ligt moeilijk ... De huidige inrichting houdt in dat de Geallieerdenstraat, die toegang geeft tot de Mysteriestraat, tijdelijk een eenrichtingsstraat is tijdens de schoolstraat. Sommige automobilisten forceren zich een weg om zo dicht mogelijk bij de school te komen. De school en de oudervereniging willen graag meer politiepatrouilles, maar de politie heeft niet altijd de tijd om regelmatig langs te komen”.*

Een schoolstraat kan niet worden geïmproviseerd en het project en de omgeving van de straat moeten met alle betrokken actoren worden bestudeerd voordat het wordt uitgevoerd.

## GOEDE PRAKTIJKEN:

Kijken we eerst nog eens naar de definitie van een schoolstraat. Zoals hierboven vermeld, is het in België in 2018 in de wegcode





opgenomen en wordt het als volgt gedefinieerd: "schoolstraat, een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen motorvoertuigen geweerd worden door een verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding schoolstraat, tenzij het onderbord in een uitzondering voorziet voor bepaalde motorvoertuigen". Een uitzondering wordt gemaakt voor hulpdiensten en openbare nutsvoorzieningen. Het is dus van groot belang aandacht te besteden aan de inrichting van de schoolstraat, vooral wat de toegang betreft. Naast de wettelijke signalisatie is het ook aangewezen een bord te plaatsen met een duidelijke aanduiding van de toepassings tijden. Voor een vlot verloop bij de ingangen van de straat moet er een afsluiting zijn. Daar kunnen de onderstaande C3- en aanvullende borden worden bevestigd, zodat deze duidelijk niet van toepassing zijn wanneer de weg voor het normale verkeer wordt opengesteld. In de testfase kan een nadarhek worden gebruikt, maar als de schoolstraat permanent wordt, is een vastere oplossing praktischer te bedienen en zorgt deze bovendien voor een betere zichtbaarheid van de schoolstraat, ook buiten de gebruikperiodes.

## EN NU GAAN WE ERVOOR...

Zoals in de bovenstaande getuigenissen is aangegeven, betekent de invoering van een schoolstraat een echt pluspunt voor de rust en veiligheid rond de betrokken scholen. Maar er moet ook rekening worden gehouden met andere belangrijke aspecten, zoals de luchtkwaliteit of de geluidsoverlast, die de gezondheid van de kinderen aantasten. De vereniging *Les Chercheurs D'Air* heeft in 2020-2021 in bijna 70 scholen een onderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat de meeste speelplaatsen van scholen worden blootgesteld aan vervuilingsniveaus die schadelijk zijn voor de gezondheid van kinderen, die bijzonder kwetsbaar zijn voor

deze vervuiling en daardoor verschillende gezondheidsproblemen ontwikkelen: astma, bronchitis, concentratieproblemen, enz. Zij pleiten ook voor de aanleg van zoveel mogelijk schoolstraten in Brussel, en dan vooral om deze permanent volledig af te sluiten voor het gemotoriseerd verkeer. Voor Justine Di Prima (campagneverantwoordelijke bij *Les Chercheurs d'Air*), "is de gezondheid en het welzijn van de Brusselse kinderen de verantwoordelijkheid van ons allemaal; vele ouders en scholen voeren al enkele jaren actie om de gemeenten te vragen schoolstraten aan te leggen; eind april 2023 zullen wij deze ouders opnieuw steunen tijdens een actiedag gewijd aan de schoolstraten".



Ben je overtuigd en gemotiveerd om een schoolstraatproject op te zetten? Geweldig! Maar waar begin je nu?

De verenigingen *Les Chercheurs D'Air* en *GoodPlanet* hebben samen een brochure opgesteld om u daarbij te helpen. U kunt een beroep op hen doen om u tijdens het project te laten begeleiden ([justine@leschercheursdair.be](mailto:justine@leschercheursdair.be); [a.huberlant@goodplanet.be](mailto:a.huberlant@goodplanet.be)).

Brussel Mobiliteit heeft ook verschillende documenten gepubliceerd om te helpen bij de invoering van schoolstraten. In hun stappenplan wordt het te volgen proces in detail beschreven:

*Bij het invoeren van een schoolstraat wordt altijd eerst een testfase georganiseerd. Deze testfase duurt bij voorkeur 14 weken*





*(3 maanden). Op die manier hebben alle betrokkenen voldoende tijd om zich aan te passen aan de nieuwe situatie en er de voor- en nadelen objectief van te evalueren.*

*Aan het einde van de testfase wordt de schoolstraat geëvalueerd en kan beslist worden om tot een definitieve inrichting over te gaan.*

*In dit draaiboek vind je informatie over de verschillende stappen die je moet doorlopen om een schoolstraat te organiseren.*

Er bestaan ook een aantal handige documenten die je daar zeker bij kunnen helpen (zie kader "Handige links").

Zoals de vorige jaren biedt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de mogelijkheid om subsidies aan te vragen voor de duurzame aanleg van schoolstraten (afsluitingen) en voor het toezicht op de schoolstraat (personeel). Je vindt alle informatie op de website van Brulocalis.

Wij hopen dat dit artikel je heeft overtuigd van de noodzaak om meer schoolstraten aan te leggen en dat je, als je daartoe in staat bent, alle informatie hebt gevonden die je nodig hebt om te starten met je project. En onthoud altijd dat in een schoolstraat, **you never walk alone!** 

#### HANDIGE LINKS

Les Chercheurs D'Air / GoodPlanet :

[brochure-schoolstraten](#)

[justine@leschercheursdair.be](mailto:justine@leschercheursdair.be)

[a.huberlant@goodplanet.be](mailto:a.huberlant@goodplanet.be)

Bruxelles Mobilité :

[draaiboek.pdf](#)

[evaluatie - vragenlijst voor leerlingen, ouders en personeel.docx](#)

[evaluatie - vragenlijst buurtbewoners.docx](#)

[brief van de school aan de gemeente.docx](#)

[brief van de ouders aan de gemeente.docx](#)

Brulocalis :

[Verkeersveiligheid \(schoolstraten\) : projectoproep 2023](#)

> Korneel Debaene, attaché, Organiserende overheid van de mobiliteit – Brussel Mobiliteit

# AUTOBESTUURDERS RIJDEN TRAGER SINDS STAD 30

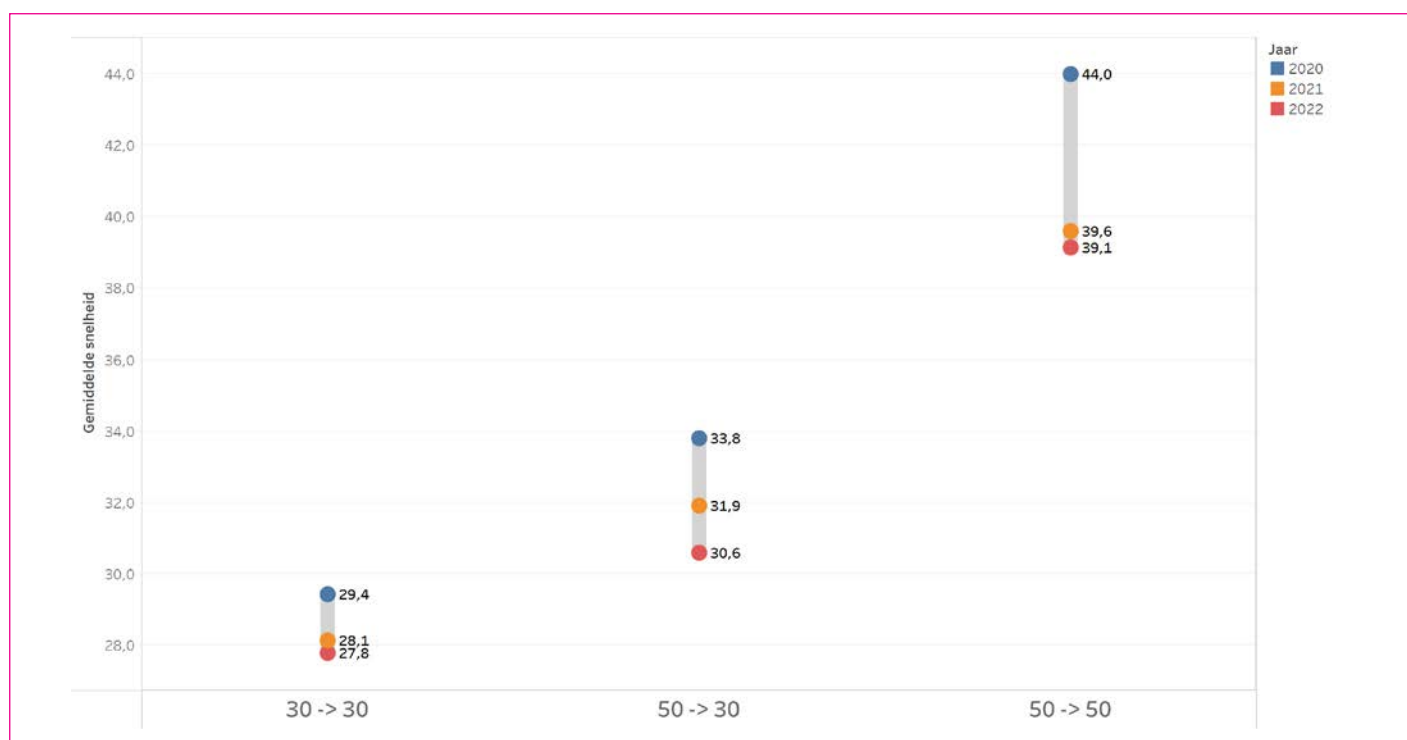
Nieuwe metingen tonen aan: de globale daling in snelheden die vastgesteld werd een jaar na de invoering van Stad 30, wordt ook twee jaar na de invoering verder volgehouden. Op wegen waar de snelheidslimiet van 50 naar 30 werd verlaagd is het verkeer afgelopen jaar zelfs nog verder vertraagd.

Stad 30 kwam in voege op 1 januari 2021, en veroorzaakte meteen een globale verlaging van de snelheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een eerste evaluatie van de gereden snelheden werd uitgevoerd na een jaar – toen konden we formeel vaststellen dat de snelheden verlaagd waren, en dit op alle wegtypes. Het was enigszins een verrassing dat de vertraging niet alleen van toepassing was op de wegen waar de snelheidslimiet effectief was verlaagd, maar ook op wegen waar de limiet 50 bleef, of reeds 30 was. De “big bang”-stijl invoering van stad 30 met de bijbehorende effectieve communicatiecampagne en in tweede lijn het sanctiebeleid lijkt dus geleid te hebben tot een algemene gedragswijziging en niet enkel op wegen met een veranderde situatie. De grote vraag bleef of we na een jaar reeds over een duurzame verandering konden spreken, of dit mogelijks nog de uitloper van een tijdelijk initieel effect zou zijn en

later de snelheden weer zouden verhogen, en dan vooral op de straten waar de limiet 50 is.

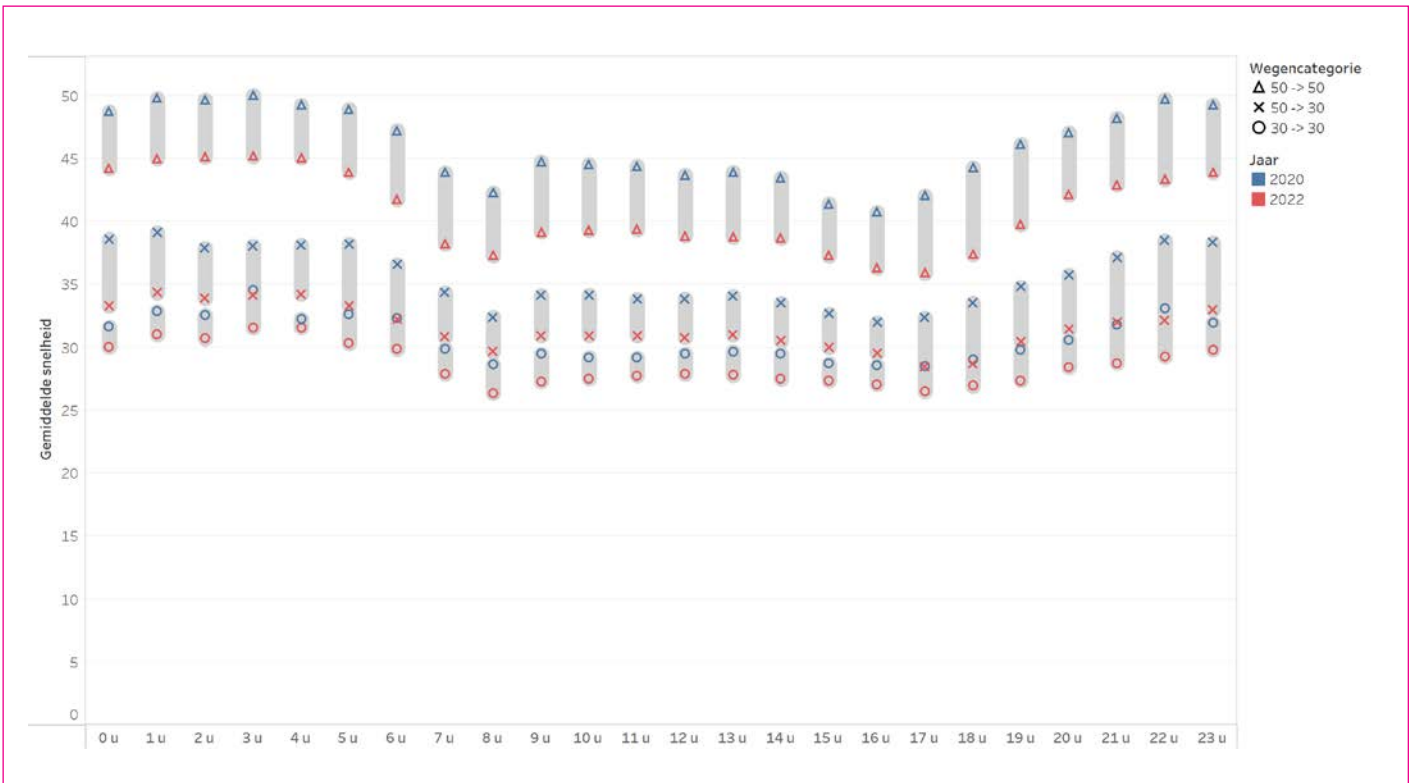
Ondertussen bestaat Stad 30 twee jaar, en na de recentste metingen kunnen we alvast bevestigen dat de snelheid verder gedaald is. In de wegencategorie 50 -> 30 is er nog een significante verdere vertraging vast te stellen, en in de andere wegencategorieën 50 -> 50 en 30 -> 30 gaat het om een stabilisatie van het resultaat na een jaar. Van een terugval blijkt na twee jaar alvast nog geen sprake!

Het is frappant dat een jaar dus nog niet lang genoeg bleek om het langetermijneffect van Stad 30 te meten. Vooral wat betreft de wegen waar de snelheidslimiet van 50 naar 30 verlaagde, waren we na 1 jaar klaarblijkelijk nog niet in een stabiele post-Stad 30 situatie, maar nog in een intermediair stadium. Vandaag blijkt namelijk dat de snelheid verder vertraagde.

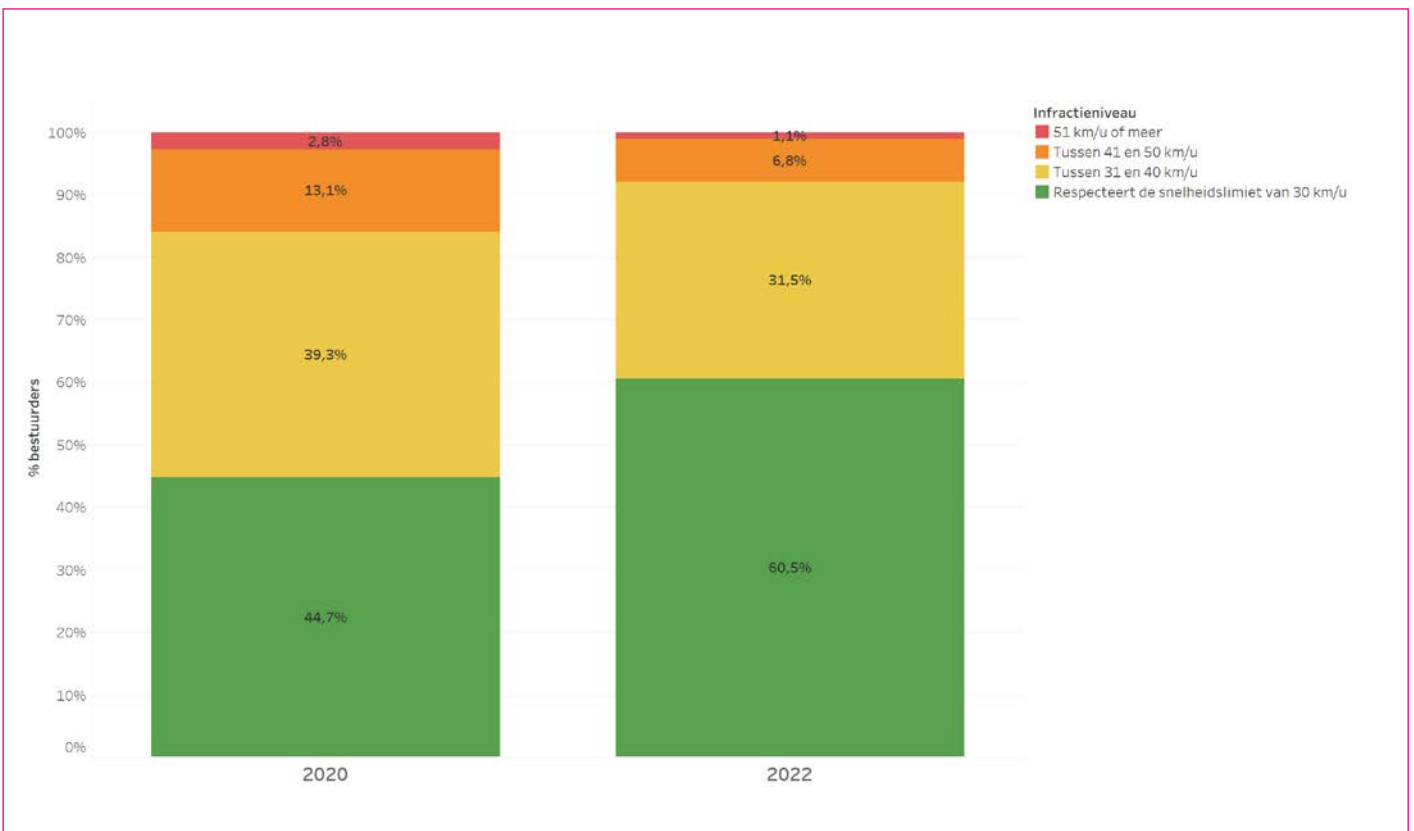


> Grafiek 1: verschil gemiddelde snelheden tussen november 2020, 2021 en 2022

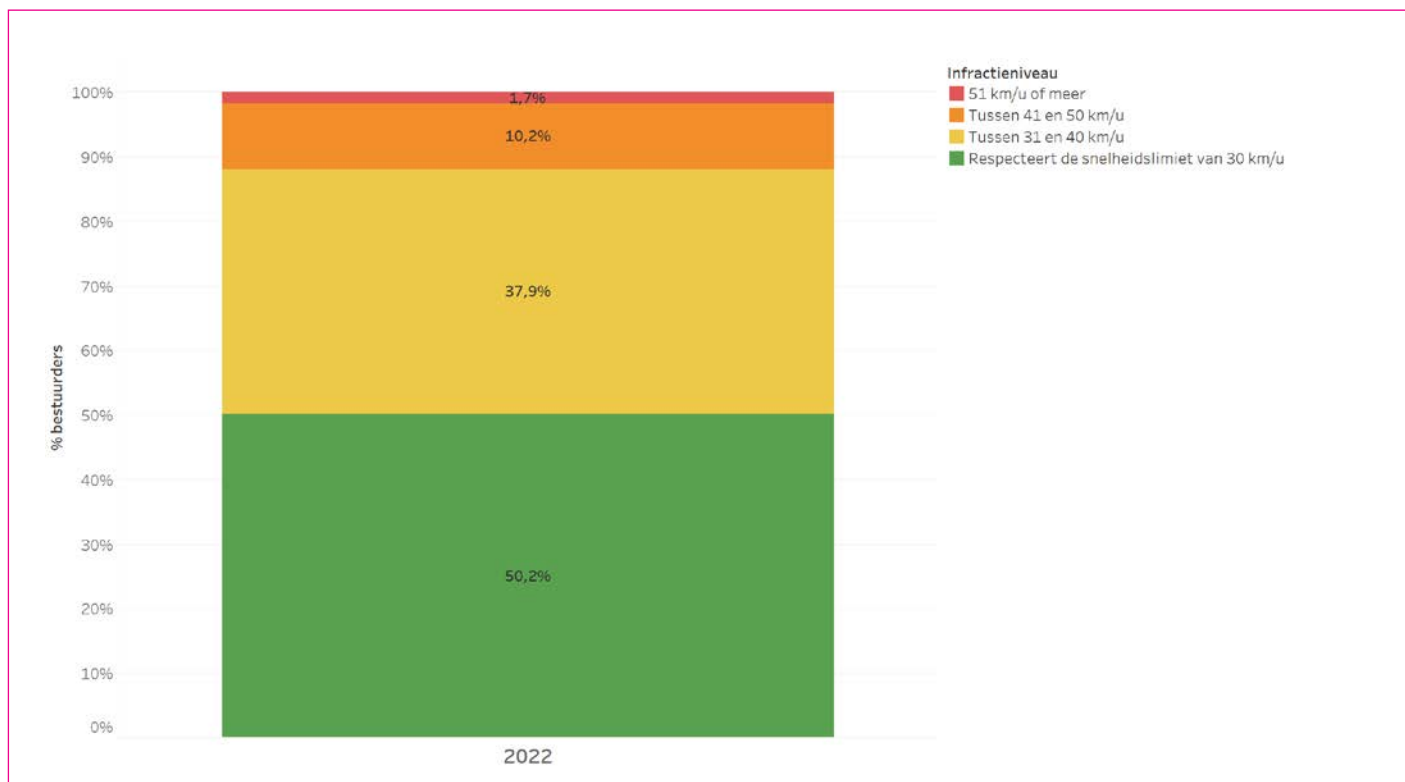




> Grafiek 2: gemiddelde snelheid per uur per wegcategorie : verschil tussen November 2020, 2021 en 2022



> Grafiek 3: percentage bestuurders dat zich wel of niet aan de snelheidslimiet houdt in wegcategorie 30 -> 30



> Grafiek 4: percentage bestuurders dat zich wel of niet aan de snelheidslimiet houdt in wegcategorie 50 -> 30

Overigens valt ook op te merken dat de snelheid voor Stad 30 in deze categorie toen al veel lager lag dan in de categorie 50 -> 50. Het is niet omdat de snelheidslimiet in deze categorie 50 was, dat ook effectief zo snel gereden werd. In die zin heeft het project Stad 30 dus voor een deel de wegcode aan de realiteit aangepast, en voor een deel de realiteit zelf veranderd door de snelheden nog te doen zakken.

De invoering van Stad 30 gebeurde tijdens de Covid-19 periode. In die zin is vergelijken voor en na niet evident. Was er bijvoorbeeld niet veel minder file in 2020, waardoor er veel sneller gereden kon worden, waarna in 2021 en 2022 weer gradueel meer verkeer terugkwam, en dus artificieel lage snelheden wegens meer file? Dat er meer verkeer is, zeker in 2022, is zeker correct, maar dit verklaart echter de gemeten snelheidsverlagingen niet. Enkel een globale gedragswijziging kan de consistente verlaging van de snelheden verklaren die we elk uur van de dag én nacht opmerken.

Deze grafiek toont dat de gemiddelde snelheid 's nachts duidelijk gedaald is,

en dit zelfs duidelijker dan overdag. De snelheidsvermindering heeft dus niet met files te maken.

Tegelijkertijd toont de grafiek wel dat er nog veel te snel gereden wordt in de categorieën 30 -> 30 en 50 -> 30, buiten de spitsuren. De snelheid mag dan gedaald zijn, een meerderheid van de autobestuurders rijdt nog steeds sneller dan snelheidslimiet 30 km/h. Voornamelijk kleine overschrijdingen van minder dan 10 km/h boven de limiet zijn nog erg gebruikelijk. De naleving is in de laatste twee jaar echter veel verbeterd, met in wegcategorie 30 -> 30 momenteel nog slechts 1,1% van de voertuigen sneller dan 50 km/h tegenover 2,8% voor Stad 30.

Wat betreft de wegcategorie 50 -> 30 hinkt de naleving achterop, al moet hier gezegd worden dat ze wel reeds beter is dan de naleving in 2020 van de wegen die toen reeds limiet 30 hadden. Dit terwijl het profiel van deze wegen over het algemeen misschien wel tot een iets hogere snelheid uitnodigt dan de wegen die reeds limiet 30 hadden voor Stad 30.

Ook al is er zeker nog verbetering mogelijk, is deze evaluatie na twee jaar ontegensprekelijk positief. Of we inmiddels ook de positieve impact op de ongevallen merken? Tot op zekere hoogte wel, maar toch met belangrijke kanttekeningen. Hier zullen we in een volgend artikel op in gaan.

*Deze snelheidsanalyses werden uitgevoerd op gegevens verzameld door Brussel Mobiliteit op 80 locaties die willekeurig gekozen werden doorheen het gewest, gelijk verdeeld over de wegcategorieën en op minstens 30 meter van kruispunten, voetgangersoversteekplaatsen, bochten, wegversmallingen of andere obstructies. Op elk van deze locaties werd in november 2020, 2021 en 2022 gedurende 1 week de snelheid van elk voorbijrijdend voertuig gemeten. Hiervoor werd een klein radartoestel gebruikt dat niet op een (snelheids-)camera lijkt, dat elke jaar op exact dezelfde positie bevestigd werd. Op die manier komen de gemeten snelheden overeen met de reële gereden snelheden, zonder remmend effect van bijvoorbeeld zichtbare flitspalen.*



> Gregory Claessens, attaché Parkeren, dienst Planificatie - Brussel Mobiliteit

# NIEUWE GELIJKVORMIGE PARKEERTARIEVEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Vanaf 1 mei 2023 wordt parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest duurder. Op die manier wil het Gewest mensen ertoe aanzetten om hun auto niet meer op straat maar buiten de openbare weg te parkeren.

## DE ONTSTAANGSGESCHIEDENIS VAN DE NIEUWE PARKEERTARIEVEN IN VOGELVLUCHT

Het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move wil de stedelijke omgeving verbeteren, de openbare ruimte kwalitatief verbeteren en efficiënte mobiliteitsdiensten aanbieden.

Daarom moet de auto uit het straatbeeld en moet men ertoe worden aangezet zijn auto buiten de openbare weg te parkeren in plaats van op straat.

Uit verschillende wetenschappelijke<sup>1</sup> en academische studies is gebleken dat hogere parkeertarieven voor minder verkeersopstoppingen en parkeerdruk zorgen. Een parkeerbeleid met gereguleerde zones en gereguleerde tarieven is een belangrijk instrument om de trend te keren, zoals het gewestelijk mobiliteitsplan het wil<sup>2</sup>.

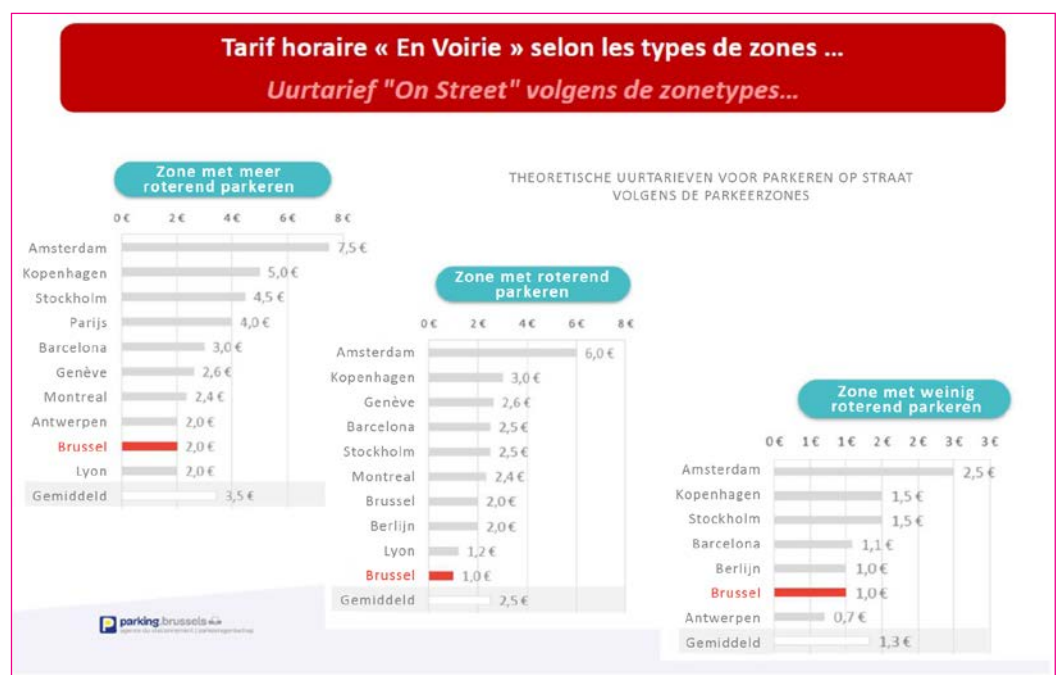
In een studie uit 2013<sup>3</sup> werd een raming gemaakt van hoeveel een parkeerplaats langs de openbare weg

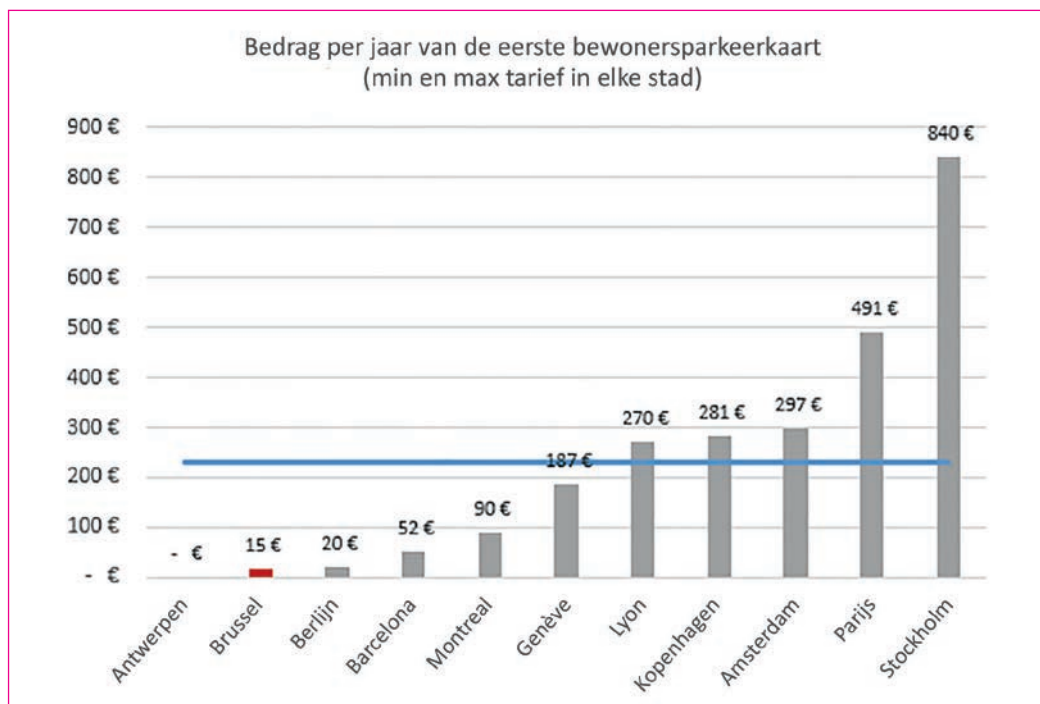
de gemeenschap jaarlijks kost (inclusief markeringen, onderhoud, reparaties, enz.). Dat varieerde van enkele honderden tot bijna 1.000 euro. Bij lage parkeertarieven worden de kosten afgewenteld op de belastingbetaler, op iedereen dus, en dus ook op wie geen auto geparkeerd moet krijgen.

In 2020 is een internationale benchmarkstudie uitgevoerd naar de parkeertarieven in verschillende grote Europese steden die vergelijkbaar zijn met Brussel<sup>4</sup>. Uit deze studie blijkt dat het parkeertarief in Brussel een van de laagste tarieven van de hoop heeft (bijvoorbeeld 2 euro per uur voor de zone met veel parkeerrotatie, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bengelt qua tarief daarmee helemaal onderaan [2 tot 7,5 euro per uur]).

Als men kijkt naar hoeveel parkeren in een publieke parking kost, dan is het parkeren op straat over het algemeen veel goedkoper dan het parkeren buiten de openbare weg. De parkeertarieven moedigen bijgevolg het gebruik van parkings buiten de straat niet aan.

1. Guiliano Mingardo (PhD - parkeerexpert aan de Erasmus-Universiteit van Rotterdam), Articles on Parking Policy
2. Parking.brussels, 2020, Memo. Elementen ter ondersteuning van de rechtvaardiging van een verhoging van de parkeertarieven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
3. Héran F., 2013, Pourquoi tarifer le stationnement?, Transport Environnement Circulation nr. 208, juni 2013
4. Parking.brussels, 2020, Parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: internationale benchmark, goede praktijken en actiepistes. [https://parking.brussels/nl/smart\\_parking/parkeerobservatorium](https://parking.brussels/nl/smart_parking/parkeerobservatorium)





Uit de benchmarking bleek ook dat het tarief voor de parkeerkaart voor bewoners bijzonder laag is in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het jaarlijkse tarief bedraagt er immers minimaal 10 euro, terwijl dat bij de benchmarking in andere steden gemiddeld 231 euro bedraagt. Gezien de maatschappelijke kost van een parkeerplaats (zie hierboven), bevoordeelt dit lage tarief de eigenaars van een auto, die over het algemeen meer verdienen<sup>5</sup>.

## WAT VERANDERT ER OP 1 MEI 2023?

Het besluit dat de regering op 20 oktober 2022 heeft goedgekeurd, voert nieuwe parkeertarieven in voor het hele Gewest. De tarieven treden in werking op 1 mei 2023. De regering heeft de gemeenten en het

parkeeragentschap 6 maanden de tijd gegeven om de nieuwe tarieven in te voeren en de gemeentelijke parkeerreglementen aan te passen.

Dit besluit behelst de volgende vier wijzigingen:

- het **uurtarief** in betalende zones stijgt globaal genomen met 75%;
- de **vaste retributie** die betaald moet worden wanneer de maximale duur of het maximale uurtarief niet nageleefd wordt, gaat omhoog;
- het **tarief voor de bewonersvrijstelling** stijgt en er worden nog maximaal twee bewonerskaarten afgegeven;
- om de drie jaar worden de tarieven **automatisch geïndexeerd**.

Uurtarief vanaf 1 mei 2023	Tarief 30 min	Gecumuleerd tarief 1u	Gecumuleerd tarief 2u	Maximumduur	Vaste retributie
Rode zone	0,9 €	3,5 €	8,80 €	Max 2u	40 €/2u
Grijze zone	0,9 €	3,5 €	8,80 €	Max 4u30	45 €/4u30
Oranje zone	0,9 €	1,8 €	5,30 €	Max 2u	40 €/2u
Groene zone	0,9 €	1,8 €	5,30 €	Max 1 dag	35 €/4u30
Blauwe zone	Parkeerschijf			Max 2u	35 €/4u30
Eventzone	3 €	8 €	18 €	Max 4u30	50 €/4u30

5. Uit een analyse van het BISA blijkt dat het laagste inkomenskwartiel van de gezinnen een lage motorisatiegraad van 30% heeft. Dit percentage stijgt tot 76% voor de rijkste gezinnen en bedraagt gemiddeld 48% voor het hele gewest. Dit verschil neemt toe voor de tweede wagen, aangezien slechts 1% van de gezinnen van het eerste kwartiel over een tweede wagen beschikt, tegenover 21% in het laatste kwartiel en gemiddeld 9% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Ook voor de bewonerskaarten verandert er wat:

Vrijstellingskaarten voor bewoners (ook bekend als parkeerkaarten voor bewoners)	Jaarlijks tarief
1 <sup>e</sup> kaart	15 € minimum
2 <sup>e</sup> kaart	120 € minimum
Extra kaarten	Niet toegestaan
Kaart voor niet-ingeschreven persoon (tweede verblijf)	500 € minimum

## WAT ZIJN DE VOORDELEN VAN HOGERE PARKEERTARIEVEN VOOR DE GEMEENSCHAP?

- Ze **zetten aan tot parkeren buiten de openbare weg**:
  - De tarieven voor rode en grijze zones in de stad worden iets duurder dan de tarieven die momenteel in de parkings in het stadscentrum buiten de openbare weg worden gehanteerd (ongeveer 3,2 euro per uur). Dit tariefverschil moet mensen ertoe aanzetten buiten de openbare weg te parkeren in plaats van op straat, waardoor ruimte vrijkomt voor kort parkeren of voor andere functies.
- Ze **zetten ook aan om andere vervoerswijzen te gebruiken**:
  - Het tarief van het openbaar vervoer (4,2 euro voor een heen en terugrit met contactloze betaling) wordt aantrekkelijker dan een uur parkeren in de rode of grijze zone.
- Door de hogere uurtarieven is er ook **minder parkeerverzadiging in de zones met roterend parkeren**. Door in te zetten op parkeren in publieke parkings en andere vervoerswijzen aan te moedigen, is er immers een algemeen beter parkeerbeleid (betere rotatie en meer beschikbare plaatsen op straat voor wie de auto moet gebruiken). Ook de winkels hebben hier baat bij.
- Door de duurdere bewonerskaarten en door er nog maar maximaal twee af te leveren **wordt er ook voor gezorgd dat er minder geparkeerd wordt rondom de woningen**<sup>6</sup>. Garages en de talrijke parkings buiten de openbare weg zullen meer worden gebruikt, waardoor ruimte vrijkomt op de gereguleerde wegen.
- Ze komen **de armste gezinnen ten goede**, die meestal maar één of helemaal geen auto hebben. Voor de eerste bewonerskaart is het tarief van 15 euro per jaar, of 1,25 euro per maand, nog steeds erg laag in vergelijking met andere steden zoals Amsterdam (tussen 70 en 300 euro/jaar) of

6. Deze daling zal pas zichtbaar worden als het parkeren langs de straat wordt gereguleerd. In niet-gereguleerde straten zou het tegenovergestelde effect kunnen optreden, aangezien de bewoners van gereguleerde straten eerder geneigd zouden kunnen zijn hun auto daar te parkeren. Momenteel zijn er nog 35.000 ongereguleerde parkeerplaatsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Niet-regulering heeft niet alleen schadelijke gevolgen voor de verzadiging van de niet-gereguleerde straten, maar leidt ook tot meer autobezit en, als gevolg daarvan, tot een stijgend autogebruik in de rest van het Gewest.

7. U vindt het model op de website van Brulocalis via deze link (alleen toegankelijk voor geregistreerde leden): <https://brulocalis.brussels.nl/tools/modellen/model-van-gemeentelijk-retributiereglement>

Meer info:

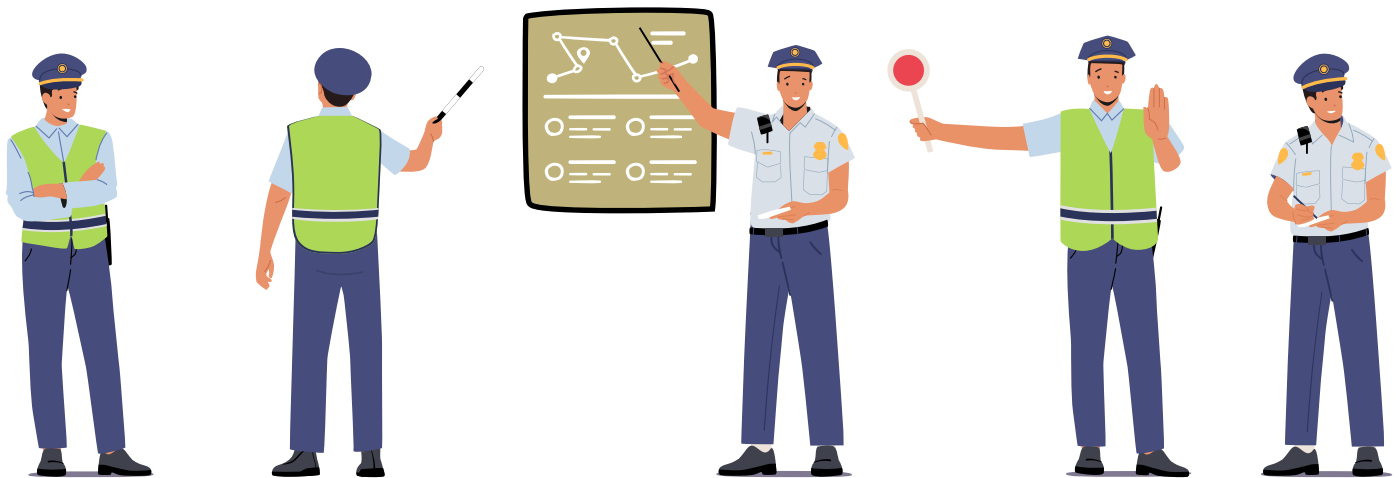
overzicht van de parkeerregels: <https://brulocalis.brussels.nl/nieuws/bijgewerkt-overzicht-van-de-gecoördineerde-parkeerregels>

Model van gemeentelijk retributiereglement: <https://brulocalis.brussels.nl/tools/modellen/model-van-gemeentelijk-retributiereglement>

Parijs (tussen 9 en 45 euro/week). Het lijkt meer op een indexering van de prijs van de vrijstellingskaart voor inwoners (vergeleken met 10 euro in 2013). Anderzijds is de maatregel strenger voor de tweede bewonerskaart en voor eventuele extra auto's.

## GOED OM WETEN - VERGEET NIET OM UW RETRIBUTIEREGLEMENT IN ORDE TE BRENGEN

Het parkeeragentschap verstrekt alle (al dan niet gedelegeerde) gemeenten **een model van retributiereglement**<sup>7</sup>. Dit reglement is dan ook een handig hulpmiddel voor de gemeenten bij het opstellen van hun retributiereglement. Het werd aangepast naar aanleiding van de gewijzigde tarieven, maar ook naar aanleiding van andere wijzigingen als gevolg van de nieuwe parkeerordonnantie van 6 juli 2022 (zoals de wijziging van de duur van de vaste retributie, specifieke bepalingen in verband met houders van een kaart voor personen met een handicap, enz.).



**Richtlijn (EU) 2022/2561 van 14.12.2022 betr. de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen (codificatie) (Publ.E.U., 23.12.2022, L 330/46-56+bijlagen 57-69). (Inforum: 361920)**

Deze richtlijn bepaalt de minimumeisen voor de basisopleiding en de nascholing van bestuurders van

bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen. Ze is van toepassing op het besturen van voertuigen zowel door onderdanen van een lidstaat als door onderdanen van derde landen, die in dienst zijn of werken voor een in een lidstaat gevestigde onderneming. Deze richtlijn betreft:

- de voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën C1, C1 + E, C of C + E, als gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is;
- de voertuigen waarvoor een rijbewijs van een van de categorieën D1, D1 + E, D of D + E, als

gedefinieerd bij Richtlijn 2006/126/EG, of een als gelijkwaardig erkend rijbewijs vereist is.

Voor het besturen van een voertuig moet zowel een basiskwalificatie worden verkregen, als nascholing worden gevolgd. De lidstaten moeten hiertoe voorzien in een stelsel van basiskwalificatie en van nascholing. Een getuigschrift van vakbekwaamheid wordt uitgereikt in dit kader. Een EU-model van de



kwalificatiekaart van bestuurder wordt in de bijlage II van deze richtlijn opgenomen.

Vrijstellingen worden voorzien (met name, voor de voertuigen in gebruik bij of onder controle van de strijdkrachten, de burgerbescherming, de brandweer, diensten verantwoordelijk voor de handhaving van de openbare orde en medische noodvervoersdiensten alsmede de voertuigen gebruikt in de sectoren van de landbouw, tuinbouw, bosbouw, veeteelt en visserij).

Deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de verworven rechten van bestuurders die het voor het besturen van bepaalde voertuigen vereiste rijbewijs hebben gehaald vóór de datum vanaf welke een getuigschrift van de desbetreffende basiskwalificatie of nascholing vereist is.

**Wet van 06.12.2022 wijz. wet 16.03.1968 betr. de politie over het wegverkeer wat het instellen van een beroepsmogelijkheid tegen de immobilisering van een voertuig betreft (Belgisch Staatsblad 17 januari 2023). (Inforum: 361767)**

Deze wet creëert voortaan de mogelijkheid voor de eigenaar van een voertuig om beroep in te stellen tegen de weigering van het openbaar ministerie om de immobilisering van zijn voertuig op te heffen.

Aangezien het een veiligheidsmaatregel betreft, is de politierechtbank bevoegd om zich over deze beroepsprocedure uit te spreken.

Tot nu toe bood de wegenverkeerswet de eigenaar geen mogelijkheid om bij een rechter in beroep te gaan tegen een beslissing om de immobilisering van zijn voertuig niet op te heffen. In een recente beslissing van 10.03.2022 oordeelde het Grondwettelijk Hof dat deze situatie in strijd is met het

grondwettelijke gelijkheidsbeginsel. De huidige wet verhelpt deze tekortkoming.

Art. 58bis van de 16.03.1968 betreffende de politie over het wegverkeer wordt bijgevolg gewijzigd.



## Ministerieel Besluit van 21.10.2022 wijz. MB 23.07.2001 betr. de inschrijving van voertuigen (Belgisch Staatsblad 22 december 2022). Inforum: 361336.

Dit besluit wijzigt de modaliteiten inzake de kentekenplaten met (index)letter "O" (oldtimer voertuigen).

Behalve wanneer de kentekenplaat is gereserveerd, kunnen kentekenplaten met (index)letter "O" worden afgegeven bij de inschrijving of herinschrijving van de voertuigen

die sedert meer dan dertig jaar in gebruik zijn genomen. De voertuigen die sedert meer dan vijftig jaar, maar minder dan dertig jaar in gebruik zijn genomen en die al ingeschreven zijn onder de in dit lid bedoelde kentekenplaat met (index)letter "O", mogen evenwel onder deze kentekenplaat ingeschreven blijven of

worden heringeschreven, op voorwaarde dat deze voertuigen op naam van dezelfde titularis ingeschreven blijven of worden heringeschreven.

Art. 4 van het MB 23.07.2001 betreffende de inschrijving van voertuigen wordt gewijzigd.

## Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 22.09.2022 tot uitvoering van de ordonnantie van 16.05.2019 betr. de uitbating en de veiligheid van de verkeerstunnels (Belgisch Staatsblad van 12 december 2022). Inforum: 360953.

Dit besluit bepaalt de technische minimumveiligheidsnormen voor de verkeerstunnels van het Brussels Hoofdstedelijk gewest. Het bepaalt eveneens de vereisten voor de periodieke veiligheidsoefeningen die gezamenlijk worden georganiseerd door de tunnelbeheerder, de veiligheidsbeambte en de interventiediensten.

Een vertegenwoordiger van de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van Brussel

Preventie & Veiligheid en van de Dienst voor Brandweer en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (DBDMH) is opgenomen in het evaluatiecomité.

Inhoudstafel:

- Hfst. 1: Definities;

- Hfst. 2: Lijst van de verkeerstunnels;
- Hfst. 3: Technische minimumveiligheidsnormen voor de verkeerstunnels;
- Hfst. 4: Taken van de Tunnelbeheerder;
- Hfst. 5: Taken van de veiligheidsbeambte;
- Hfst. 6: Samenstelling en werkwijze van het Comité. Erkenning van de onafhankelijke experts;
- Hfst. 7: Samenstelling van voorbereidende veiligheidsdossiers en van veiligheidsdossiers;
- Hfst. 8: Inhoud van het veiligheidsrapport van een onafhankelijke expert;
- Hfst. 9: Gebruikte methodologie voor risico-analyse;
- Hfst. 10: Modaliteiten voor de kennisgeving van de toestemming tot uitbating;

- Hfst. 11: Modaliteiten voor de realisatie en regelmaat van periodieke veiligheidsoefeningen;
- Hfst. 12: Slotbepalingen.
- De ordonnantie 16.05.2019 betreffende de uitbating en veiligheid van de verkeerstunnels treedt in werking op 22.12.2022.



## Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13.10.2022 houdende reglementering van de technische keuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (Belgisch Staatsblad van 27 december 2022). (Inforum: 361416)

Dit besluit bepaalt de regels voor de technische keuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers. De politievoertuigen zijn vrijgesteld van technische controle.

Dit besluit strekt tot gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2014/45/EU van 03.04.2014 betreffende de periodieke technische keuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

Zij zijn onderworpen aan de bepalingen van dit besluit de motorfietsen, gemotoriseerde driewielers en gemotoriseerde vierwielers die onder dekking van een Belgische kentekenplaat of met het oog op zulke inschrijving in het

verkeer worden gebracht, en die aan een van de volgende kenmerken voldoen:

- uitgerust zijn met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup> of;
- uitgerust zijn met een elektrische of hybride motor(en):
  - o met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/h
  - o of met een nominaal continu vermogen van meer dan 11 kW.

De volgende voertuigen zijn vrijgesteld van technische controle:

- Politievoertuigen;
- Voertuigen die aan het verkeer deelnemen onder dekking van een testplaat en een geldig kentekenbewijs overeenkomstig de geldende voorschriften;
- Voertuigen die zijn ontworpen, gebouwd en geregistreerd voor gebruik door het leger.

Art. 1 en 3 van het KB 10.04.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen worden gewijzigd.

**Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15.12.2022 tot oprichting van het adviesplatform inzake parkeren (Belgisch Staatsblad 13 februari 2023). (Inforum: 362474)**

Dit besluit richt een adviesplatform op inzake parkeren voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat het gewest en de gemeenten samenbrengt. Het platform bestaat onder meer uit vertegenwoordigers van elk van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een vertegenwoordiger van de vzw Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dit platform wil een uitwisselingsplaats zijn voor alle uitdagingen met betrekking tot het parkeerbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de uitvoering ervan.

Het besluit is genomen in uitvoering van de ordonnantie van 06.07.2022 houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het lijkt vreemd dat er een nieuw overlegplatform wordt ingevoerd in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De ordonnantie van 3 april 2014 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens bepaalt immers in art. 7 dat er een raadgevende commissie wordt ingesteld,

die advies geeft over de te nemen maatregelen betreffende het wegverkeer en het parkeren van voertuigen.

Het Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 8 mei 2014 betreffende de samenstelling en de werking van de Raadgevende Commissie voor het wegverkeer voorziet in art. 2 dat het voorzitterschap wordt verzekerd door een burgemeester, voorgesteld door de conferentie van de Brusselse Burgemeesters.

Met andere woorden, er zijn nu dus twee platforms in het Brusselse Hoofdstedelijke gewest die betrekking hebben op het parkeren. Eentje aangestuurd door Brussel Mobiliteit en parking Brussels, en de andere aangestuurd door de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer. De samenstelling van de twee platformen zijn echter verschillend. In het eerste platform zetelen Brussel Mobiliteit, Parking Brussels, de 19 gemeenten en Brulocalis. In het tweede platform zitten deze organen ook, maar eveneens de politiezones, de MIVB en het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw.

Een taakverdeling dringt zich dus op. Het parkeerbeleid zelf, zoals het vaststellen van de

parkeerretributies, zou dan in het platform van Brussel Mobiliteit en het Parkeeragentschap moeten besproken worden, terwijl de eerder uitvoerende aspecten besproken zouden moeten worden in de raadgevende Commissie voor het Wegverkeer.



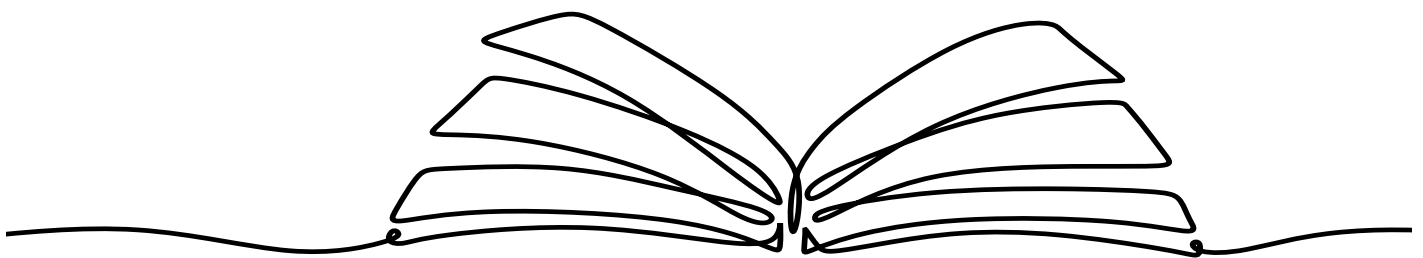
**Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 15.12.2022 wijz. diverse besluiten met betrekking tot het rijonderricht en de examens betr. de kennis en de vaardigheid die nodig zijn voor het besturen van voertuigen (Belgisch Staatsblad 17 februari 2023). (Inforum: 362727)**

Dit besluit wijzigt enkele bepalingen in verband met de scholing voor het behalen van een rijbewijs, om de situatie op het vlak van rijopleiding in overeenstemming te brengen met de twee andere gewesten.

Worden gewijzigd:

- Art. 5 van het KB 23.03.1998 betreffende het rijbewijs;
- Art. 2.2.1 van het BBHR 29.03.2018 betreffende de rijopleiding en het rijexamen van categorie van motorvoertuigen B en bepaalde aspecten voor alle categorieën van motorvoertuigen;

- Art. 1, 7, 15 en 18 van het KB 11.05.2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen. Een bijlage 5 wordt erin ingevoegd. 📍



Met de medewerking van Erik Caelen (Cage bv) en Inforum



# ADRESBOEKJE:

## DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Mobiliteitsdienst	Veeweydestraat, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	<a href="mailto:mobilite@anderlecht.brussels">mobilite@anderlecht.brussels</a>
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	<a href="mailto:gstevenart@auderghem.irisnet.be">gstevenart@auderghem.irisnet.be</a>
Mobiliteitsdienst	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	<a href="mailto:mobility@berchem.brussels">mobility@berchem.brussels</a>
SCHOLLAERT Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	<a href="mailto:Jan.schollaert@brucity.be">Jan.schollaert@brucity.be</a>
DE BROUWER Hortense	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	<a href="mailto:hortense.debrouwer@etterbeek.brussels">hortense.debrouwer@etterbeek.brussels</a>
MAERTENS Claude	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	<a href="mailto:cmaertens@evere.irisnet.be">cmaertens@evere.irisnet.be</a>
GREGOIRE Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	<a href="mailto:sgregoire@forest.brussels">sgregoire@forest.brussels</a>
LIBERT Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	<a href="mailto:plibert@ganshoren.irisnet.be">plibert@ganshoren.irisnet.be</a>
VERKINDERE Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	<a href="mailto:maud.verkindere@ixelles.brussels">maud.verkindere@ixelles.brussels</a>
Mobiliteitsdienst	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	<a href="mailto:mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be">mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be</a>
Mobiliteitsdienst	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	<a href="mailto:mobilite@koekelberg.brussels">mobilite@koekelberg.brussels</a>
YACOUBI Ali	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	<a href="mailto:ayacoubi@molenbeek.irisnet.be">ayacoubi@molenbeek.irisnet.be</a>
TULET Simon	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	<a href="mailto:stulet@sjtn.brussels">stulet@sjtn.brussels</a>
Mobiliteitsdienst	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	<a href="mailto:mobilite@stgilles.brussels">mobilite@stgilles.brussels</a>
GREGOIRE Amélie	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	<a href="mailto:agregoire@schaerbeek.irisnet.be">agregoire@schaerbeek.irisnet.be</a>
GABRIEL France	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	<a href="mailto:fgabriel@uccle.brussels">fgabriel@uccle.brussels</a>
BRACKELAIRE Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	<a href="mailto:mbrackelaire@wb.irisnet.be">mbrackelaire@wb.irisnet.be</a>
DENYS Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	<a href="mailto:f.denys@woluwe1200.be">f.denys@woluwe1200.be</a>
EL AHMADI El Bachir	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.27	<a href="mailto:eelahmadi@woluwe1150.be">eelahmadi@woluwe1150.be</a>

## 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 <https://brulocalis.brussels/nl/newsletters> en vul het online formulier in.

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

