

> Philippe Moreau, Nina Ramos en Sophie Van Den Berghe, adviseurs bij de dienst Duurzame Stad van Brulocalis

# DE BRUSSELSE MOBILITEIT OP STUDIEBEZOEK IN BERLIJN

Op 15, 16 en 17 maart trok Brulocalis naar Berlijn met de mobiliteitsadviseurs, de schepenen voor Mobiliteit, de MIVB, Brussel Mobiliteit, het kabinet van minister Elke Van den Brandt en urban.brussels. Na Parijs in 2022, trokken we nu opnieuw naar een Europese metropool om er inspiratie te putten uit lokale verwezenlijkingen op het vlak van mobiliteit. De ambitie is nog altijd dezelfde: de expertise en kennis van de verschillende Brusselse publieke spelers op het vlak van mobiliteit verder uitbouwen. Gingen ook met ons mee: mensen van CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles), GRACQ en het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw (OCW). Bedoeling was ook andere partners warm te maken voor wat we allemaal gingen bekijken.

We werden er ontvangen door Felix Weisbrich, hoofd van de dienst openbare werken en groene ruimten van het district Friedrichshain-Kreuzberg, in gezelschap van zijn directe medewerkers, collega's van het district Mitte, medewerkers van de BVG (de Berlijnse vervoersmaatschappij) en andere mensen die zich met mobiliteit bezighouden en dit onderwerp en hun stad een warm hart toedragen.

In Berlijn is er heel wat te zien. Vrij snel werd duidelijk waar onze aandacht naar uitging: een voormiddag theorie over het algemene mobiliteitsbeleid in Berlijn en twee halve dagen plaatsbezoeken. Eén keer met de fiets en één keer te voet.

## GEOGRAFISCHE EN INSTITUTIONELE SITUERING: LAND BERLIN

Institutioneel gezien is Berlijn een stadstaat (een beetje zoals Brussel) waar zowel het gemeentebestuur als de deelstaten van de federatie bevoegdheden uitoefenen in dezelfde organen en op hetzelfde grondgebied. Daarom wordt het ook wel de "deelstaat Berlijn" (een *Land*) genoemd.

De deelstaat oefent bevoegdheden uit in bijna alle beleidsdomeinen (onderwijs, cultuur, ruimtelijke

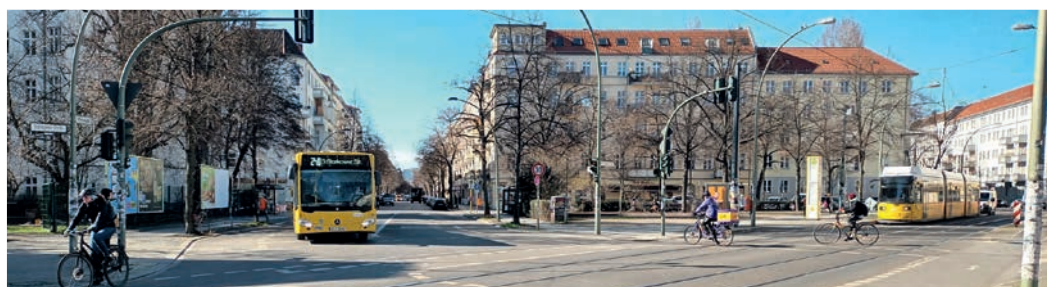
ordering, sociale voorzieningen, vervoer) en beschikt daarom over een groot budget (de *Land Berlin* heeft een budget van ruim 20 miljard euro).

Net als de andere *Länder* heeft de stad een grondwet uit 1995. Het is een moderne stad, een stad met veel aandacht voor het milieu. De bestuurlijke organisatie van de stad is vastgelegd in de wetgeving van de *Land*. Berlijn is verdeeld in 12 districten (vergelijkbaar met onze 19 gemeenten). Elk district vormt een eigen leefgemeenschap met aan het hoofd een burgemeester en een uitvoerend orgaan van vijf leden, zetelend in een districtshuis, die om de vijf jaar via algemene verkiezingen worden verkozen. Hoewel de districten onder toezicht van de *Land* staan, kunnen zij sinds 1995 autonoom uitgaven doen. Ze krijgen een dotatie waar geen specifieke verplichtingen tegenover staan.

## DE BERLINER MOBILITÄTSGESETZ OF DE MOBILITEITSWET VAN BERLIJN<sup>1</sup>

Berlijn wil veiliger, mobieler en klimaatvriendelijker worden. In een groeiende metropool is dit alleen mogelijk als rekening wordt gehouden met de sterke punten van de verschillende soorten mobiliteit -

1. Meer info over de "Berlin Mobility Act" zie: <https://www.berlin.de/sen/uvk/en/traffic/transport-policy/berlin-mobility-act/#:-:text=The%20Berlin%20Mobility%20Act%20plans,Berlin%20climate%2Dneutral%20by%202045.>



> Meerdere Brusselse instanties, waaronder Brulocalis, zijn naar Berlijn geweest om mobiliteitsideeën op te doen.

d.w.z. bus, trein, fiets, auto en voetgangersverkeer. Ecomobiliteit, zoals wandelen, fietsen en openbaar vervoer, speelt hierbij een bijzondere rol, aangezien al deze vervoersmiddelen zeer efficiënt zijn in een stedelijke omgeving. De *Land Berlin* heeft daarom voor een rechtsgrondslag gezorgd die rekening houdt met alle belangen, en wel door een specifieke mobiliteitswet in te voeren. Een Duitse primeur.

De toekomst van de stad is er één met een vervoersnetwerk. Hoofddoel van dit mobiliteitsconcept is ervoor te zorgen dat alle inwoners van de stad comfortabel, betrouwbaar en met zo weinig mogelijk impact op het milieu en de stad op hun bestemming kunnen geraken, ongeacht de beschikbaarheid van hun eigen vervoersmiddelen of hun fysieke beperkingen. De mobiliteitswet voorziet daarom in een verbetering van de efficiëntie van het gehele stedelijk vervoerssysteem. De wet ondersteunt ook de doelstelling van de Berlijnse senaat om het autoverkeer tegen 2045 klimaatneutraal te maken. Bovendien is het de bedoeling het aantal doden en zwaargewonden op de weg tot een minimum te herleiden (vision zero). Twee van de belangrijkste maatregelen in dit verband zijn de herinrichting van gevaarlijke kruispunten en de aanleg van veilige fietspaden langs alle hoofdwegen. Dat is bijna hetzelfde als wat men in Brussel nastreeft.

## HOE KWAM DE WET TOT STAND?

In het voorjaar van 2017 werd de basis voor de *Berliner Mobilitätsgesetzes* of de Berlijnse mobiliteitswet gelegd in een speciale procedure. Er werd een mobiliteitscommissie opgericht (met daarin de mobiliteitsverenigingen, de districten, de betrokken senaatsdiensten en vertegenwoordigers van de partijen in het stadsparlament). Die commissie behandelde het algemene deel van de wet.

Als gevolg van deze samenwerking en dit overleg is een eerste ontwerp van de zogenaamde fietsverkeerswet door het parlement goedgekeurd en in juli 2018 in werking getreden. Vervolgens is in de commissie mobiliteit gestart met de verdere uitwerking van het voetgangersgedeelte van de wet, zodat deze begin 2020 door de Berlijnse senaat kon worden aangenomen.

Wat het openbaar vervoer betreft, heeft de hoofdstad in oktober 2022 een abonnement van 29 euro ingevoerd. Met dit voordelige ticket kunnen burgers gebruikmaken van alle openbaarvervoersmiddelen in de tariefzone Berlijn A/B (centrum en voorsteden).

## TUSSEN THEORIE EN WERKELIJKHEID

Zoals vele grote steden is ook Berlijn qua klimaat en mobiliteit gestart met een radicaal veranderingsproces. Er gaapt echter vaak een grote kloof tussen de goede politieke wil en de realiteit op het terrein. Er zijn soms moeilijkheden en vertragingen bij de uitvoering, wat grote gevolgen heeft voor de technische diensten die de maatregelen moeten

uitvoeren. Daarom was het van essentieel belang om onze studiereis te beginnen met een presentatie van het Berlijnse mobiliteitsbeleid door de technische diensten van de districten. Zij worden dag in dag uit met die problemen geconfronteerd. Het team van Felix Weisbrich heeft de verschillende maatregelen in het kader van de mobiliteitswet wat gecontextualiseerd.

In Berlijn, de hoofdstad van Duitsland, zelf een belangrijk autoland, heeft de lobby van de auto-industrie nog altijd heel wat invloed. Net als het aloude beleid van "alles voor de auto". Bovendien moest de stad na de Tweede Wereldoorlog (zowel in het Oosten als in het Westen) grotendeels van nul worden opgebouwd. Er werden vaak brede lanen aangelegd. Ideaal voor het wegverkeer, maar minder geschikt voor zachte mobiliteit. Deze brede lanen bieden echter ook mogelijkheden voor deze nieuwe vormen van mobiliteit. We zijn ver verwijderd van de situatie in Brussel, waar de uitdaging soms is om alles te kunnen "inpassen" in een zeer kleine ruimte. Maar Berlijners moeten nog steeds overtuigd worden van bepaalde opties... In tegenstelling tot de Belgische hoofdstad is er op regionaal niveau geen afdeling wegen en groen, zodat de 12 districten elk hun eigen openbare ruimte beheren en ervoor moeten zorgen dat de voor de *Land* specifieke voorschriften en wetten plaatselijk toegepast worden. In Berlijn moet elke infrastructuurwijziging die resulteert in minder plaats voor de auto, met cijfers gestaafd worden. Vaak ontbreken die gegevens, wat de uitvoering van de gewenste veranderingen belemmert. Gelukkig ontstaan er steeds meer burgerinitiatieven en krijgt een mix van directe en parlementaire democratie geleidelijk voet aan de grond, wat leidt tot de oprichting van *kiezbloks* (wat vertaald zou kunnen worden als "autoluwe mazen")<sup>2</sup> of andere inrichtingen die de straten autoluwer maken.

## HET RADVERKEHRSPLAN OF FIETSPLAN

Het gaat om een ambitieus project dat de nodige tijd zal vergen eer het volledig uitgevoerd is, maar het heeft de verdienste een strategische visie te hebben. De planning is vooral gebaseerd op de geboden kansen. In 2021 is er duidelijk behoefte aan een nieuw fietsnetwerk tussen de grote externe centra en het stadscentrum. Momenteel zijn er eigenlijk veel fietspaden op de trottoirs. Deze werden in de jaren 80 en 90 aangelegd en worden nu als te smal en verouderd gezien. De hoofdstad wil ze opnieuw aanleggen, maar dan gemarkeerd op het trottoir. Markeringen zijn gemakkelijker aan te leggen, minder duur en veroorzaken geen conflicten met voetgangers.

Met het nieuwe plan en het idee om een fietsnetwerk aan te leggen, zijn er nieuwe normen ontstaan. Bv. voor wat betreft de breedte. Hierdoor zijn de eisen in Berlijn strenger dan de federale. Tijdens de coronapandemie heeft Berlijn een pioniersrol vervuld bij de aanleg van tijdelijke fietspaden. Die hebben nu een blijvend karakter gekregen. De nadruk werd

2. Meer informatie over het burgerinitiatief van de "kiezbloks": <https://www.kiezbloks.de/kiezbloks/>





&gt; Foto 1.

vooral gelegd op veiligheid. De stroken moesten veilig zijn en de fietsers zoveel mogelijk tegen het autoverkeer beschermen. Er werd een poging gedaan om de paden groen te kleuren, maar ondanks de bewezen effectiviteit werd hiervan enigszins afgezien omdat dat te duur was en moeilijk te onderhouden is. Momenteel worden verschillende fysieke elementen zoals paaltjes of wegafscheidings (ook wel *quesadillas* genoemd) getest om het fiets- van het autoverkeer te scheiden (foto 1). Ook met andere aspecten moet men rekening houden, zoals de veiligheid op grote kruispunten en langs tramlijnen. Het idee achter het Berlijnse mobiliteitsbeleid is dat fietsers en openbaar vervoer zo goed mogelijk naast elkaar kunnen bestaan.

## HET DISTRICT FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

Als inleiding op de plaatsbezoeken van “s namiddags en de volgende dag heeft Felix Weisbrich de wijk Friedrichshain-Kreuzberg en haar mobiliteitsbeleid toegelicht. De wijk ligt op de voormalige grens tussen Oost- en West-Berlijn (Friedrichshain in het oostelijke deel, Kreuzberg in het westelijke deel), hetgeen zorgt voor anders ontworpen stadsdelen met een andere geschiedenis en morfologie.

De overheidsstrategie bestaat erin te streven naar verbetering zonder meteen de perfecte situatie op te leggen. Deze vooruitgangstrategie komt tot uiting in verkeersplannen (zoals schoolvervoerplannen op basis van woonplaatsen en de geografische ligging van scholen), kaarten en statistieken. Kortom: een vaststelling van de te nemen maatregelen op basis van een reeks vaststellingen betreffende de verkeersveiligheid, de ongelijke verdeling van de openbare ruimte, de stedelijke dichtheid en de gebrekkige werking van het goederenverkeer (leveringen, toegang tot de winkels, enz.)

## MET DE FIETS NAAR MITTE EN FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

Rond de middag gingen we op pad en gingen we een kijkje nemen naar de bestaande infrastructuur voor voetgangers en fietsers. We konden zien dat Berlijn al een goed fietsnetwerk heeft, maar dat dit zeer gevarieerd is. Sommige stukken zijn nieuwer, andere tracés zijn al een stuk ouder; kruispunten en oversteekplaatsen zijn vaak nog een probleem. Het Berlijnse concept van de fietsstraat gaat verder gevorderd dan hier. In een fietsstraat mogen enkel fietsers rijden, uitgezonderd het lokale autoverkeer, dat er wel voorzichtig mag rijden. Deze maatregel is weliswaar interessant, maar soms moeilijk te handhaven. Om doeltreffend en efficiënt te worden moeten paaltjes en verwijderbare boulders worden geplaatst.

Dankzij de modernste verworvenheden konden we op comfortabele fietspaden rijden waar inhalen, zijwaarts verkeer en oversteken zonder conflicten kan. We troffen ook straten, of delen van straten, aan die voor het autoverkeer waren afgesloten en waren omgevormd tot gedeelde openbare ruimten, waardoor ze weer deel gingen uitmaken van het buurtleven. Bovendien werden problemen met de verkeersveiligheid opgelost. Tijdens onze rondrit hebben we ook gekeken naar hoe tramhaltes die door fietspaden worden doorkruist, aangelegd werden en naar hoe de veiligheid van voetgangers, fietsers en tramgebruikers hier gegarandeerd worden. De stad Berlijn heeft in samenwerking met het openbaar vervoerbedrijf BVG verschillende manieren uitgetest om fietsers voor of achter de haltes te laten passeren.

De voorkeur gaat uit naar een fietspad tussen de halteplaats en de tram. Het fietspad wordt bij het naderen van de halteplaats versmald en vervolgens wordt op het perron tussen de tram en het fietspad voldoende bufferruimte gelaten, zodat de uitstappende reiziger eerst een vluchtruimte heeft alvorens het fietspad

over te steken (foto 2). Deze oplossing heeft ook het voordeel dat de voetgangers vrij zicht hebben op het fietspad, zonder dat het bus- of tramhokje het zicht op aankomende fietsers belemmert. Doordat beide soorten gebruikers de ruimte delen, worden zij gedwongen extra voorzichtig te zijn.

De technische diensten van de stad en BVG onderzoeken ook hoe de kans op conflicten tussen fietsers en reizigers verder beperkt kan worden en werken aan tijdige en doeltreffende markeringen om het gevaar van botsingen te signaleren en te voorkomen.

## OP STAP DOOR HET DISTRICT MITTE

Op de tweede dag van ons bezoek waagden we ons in de koele Berlijnse lentemorgen en gingen we nieuwe vormen van mobiliteit en het algemene beheer van de openbare ruimte bekijken. We hebben kunnen zien dat Berlijn bijzonder vooroploopt als het gaat om gedeelde mobiliteit. BVG heeft in samenwer-



&gt; Foto 2.

king met de huisvestingsmaatschappij Gewobag en andere mobiliteitsaanbieders gedeelde mobiliteitsstations ingericht waar mensen verschillende vervoersmogelijkheden hebben en deze naar believen kunnen combineren (mobility hubs).

Er is een specifieke applicatie ontwikkeld, JELBI, waarmee iedereen deze verschillende mobiliteitsoplossingen kan bekijken, huren en betalen. Het gaat dus om een echte MaaS-oplossing in de Duitse hoofdstad. Dat

gaat van een eenvoudige "dropzone", waar je fietsen, steps en deelsteps kunt vinden, tot meer uitgebreide stations van waaruit je toegang hebt tot verschillende vormen van openbaar vervoer, deelauto's, zelfs afhaalpunten voor pakketten of kleine winkels. Binnenkort zal deze nog jonge applicatie verschillende ontwikkelingen ondergaan en nog toegankelijker en aantrekkelijker worden. Onderweg bekeken we ook het gevoerde beleid inzake elektrische mobiliteit, en meer


bepaald de oplaadpunten voor elektrische auto's.

Daarna begaven wij ons naar de Friedrichstrasse om de geplande grote voetgangerszone in de wijk Mitte te gaan bekijken. Het idee ontstond kort voor het begin van de coronapandemie, en werd daardoor enigszins vertraagd. Momenteel zijn er nog geen permanente voorzieningen aangebracht, wat soms leidt tot onbegrip bij de bevolking, die de meerwaarde ervan niet altijd begrijpt. Een vreemd gevoel van déjà vu dat ons doet denken aan de eerste fasen van de aanleg van de voetgangerszone op de Anspachlaan...

Almut Neumann en Lorenz Kummert, van het district Mitte, lichtten hun openbare ruimtebeleid toe. Kwamen aan bod: thema's zoals parkeren, tijdelijke bezetting, verkeersrichtingen. En ook hun portie technische of administratieve moeilijkheden, vaak vergelijkbaar met die welke wij dagdagelijks tegenkomen.

## AUF WIEDERSEHEN BERLIN

Dan was het tijd om afscheid te nemen van onze gastheren en van de mythische stad Berlijn. We hebben veel nuttige dingen gezien, bestudeerd en geleerd, en dat tussen de prachtige historische monumenten. We nemen heel wat mee naar huis. Het bezoek heeft ons ook doen beseffen dat we ons niet hoeven te schamen voor wat er in het Brusselse Gewest allemaal gebeurt! Het is duidelijk dat we op veel vlakken uiteindelijk toch een flinke voorsprong hebben.

Maar we hebben ook in een uitstekende en aangename sfeer enthousiaste, gepassioneerde en boeiende collega's uit Brussel en Berlijn leren kennen. Felix en zijn team hebben ons met grote vriendelijkheid en toewijding ontvangen. We willen hen nogmaals bedanken en kunnen alleen maar een oprechte "Danke schön" zeggen. 



## Machinale beplanting van bloemenweiden



Voor meer informatie of een offerteaanvraag, neem contact op met:

Distributeur Natura Loci  
info@naturaloci.be

Tél: +32 488 25 05 35  
www.ververexport.be