

 ACTUALITEIT

Project SAVE

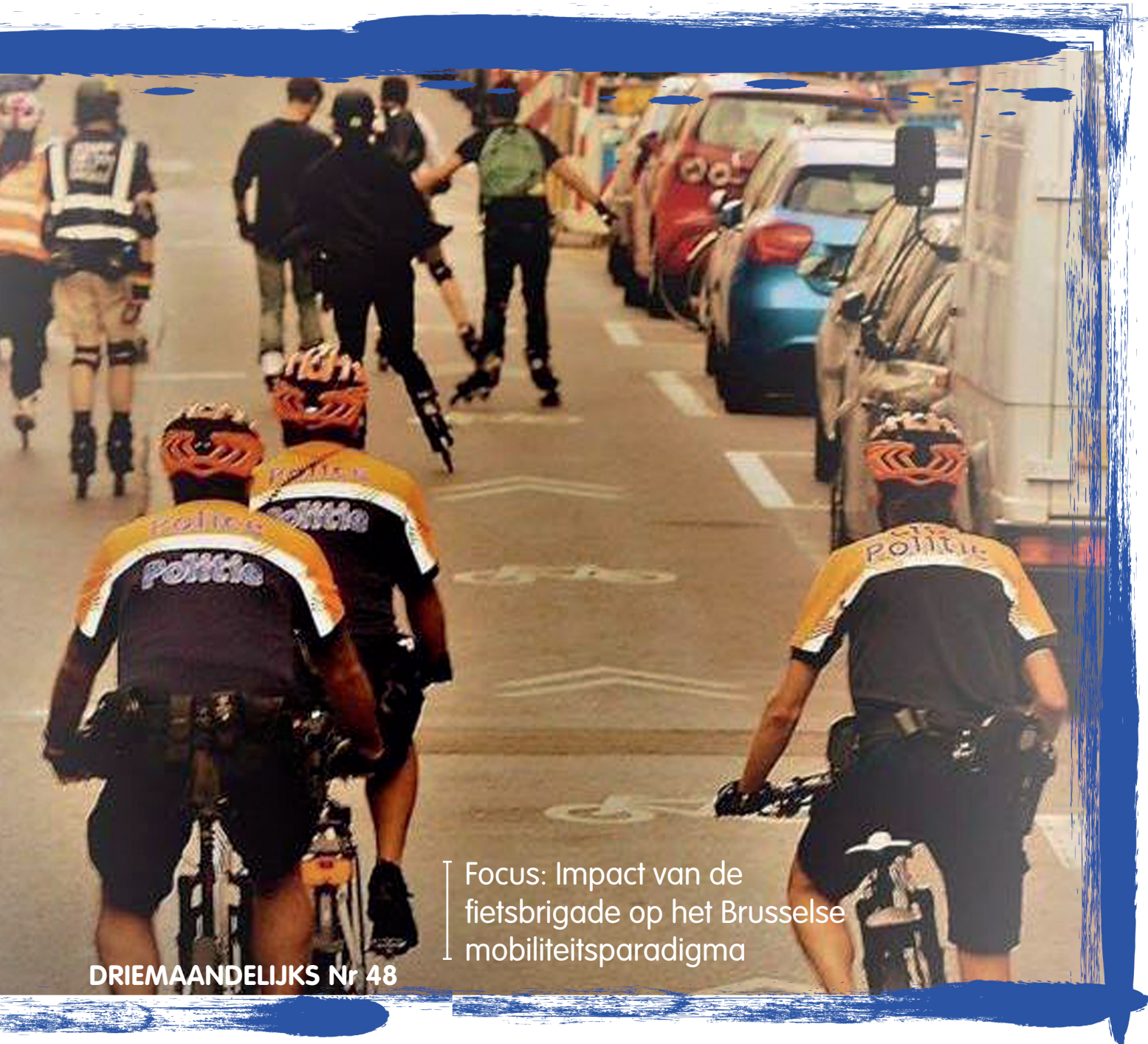
 NIEUWS VAN HET GEWEST

Maak plaats voor
de voetgangers

 ONZE GEMEENTEN

Good Move
Adviezen van de
gemeenten

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



Focus: Impact van de
fietsbrigade op het Brusselse
mobiliteitsparadigma

DRIEMAANDELIJKS Nr 48



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DRIEMAANDELIJKS Nr 48

DIRECTIE :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

REDACTIE :

Barbara Decupere, Kabinet Els Ampe,
Laurence Willemse, Joëlle Vandevoorde,
Guillaume Servonnat, Marie Noelle
Collard, Julie Godart, Grégory Moors,
Pierre-Jean Bertrand, Katrijn Van Beek,
Sophie van den Berghe, Anne-Cécile
Collignon

VERTALING :

Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest

COVER FOTO :

Copyright bel-pictures.be

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

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

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

Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

www.mobielbrussel.be

INHOUD

ONDER DE LOEP

IMPACT VAN DE FIETSBRIGADE OP HET BRUSSELSE
MOBILITEITSPARADIGMA
GESPREK MET DAVID STEVENS..... 04

ACTUALITEIT

DE WEBSITE VAN BRUSSEL MOBILITEIT VERNIEUWT..... 08

ACTUALITEIT

PROJECT SAVE: TEASING..... 08

ACTUALITEIT

MAESTROMOBILE:
EEN GROOT STADSSPEL ROND MEERVOUDIGE MOBILITEIT..... 09

NIEUWS VAN HET GEWEST

BE WALKING, BE.BRUSSELS:
VOOR MEER WANDELPLEZIER IN HET BRUSSELS GEWEST..... 12

NIEUWS VAN HET GEWEST

HET VOETGANGERSBREVET
OM ZICH IN ALLE VEILIGHEID TE VERPLAATSEN..... 14

NIEUWS VAN HET GEWEST

IEDEREEN IN HET ZADEL MET "BIKE FOR BRUSSELS"!..... 17

ONZE GEMEENTEN

GOOD MOVE
DE BRUSSELSE GEMEENTEN GEVEN HUN ADVIES..... 18

ONZE GEMEENTEN

DE MENING VAN DE MOTORRIJDERS TELT:
DE MOTORCOMMISSIE VAN DE STAD BRUSSEL..... 22

INTERNATIONAAL

DE FIETS, MEER DAN EEN VERVOERMIDDEL,
SYMBOOL VAN VRIJHEID..... 23

De Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid
wenst jullie prettige feesten ... met Bob!

De redactie

A woman with long brown hair, wearing a purple sweater, is positioned in front of a large, stylized yellow graphic of the letters 'BOB'. The background is a solid dark red color.

en trots erop.

> Interview door Sophie van den Berghe - Mobiliteitsadviseur - Brulocalis

IMPACT VAN DE FIETSBRIGADE OP HET BRUSSELSE MOBILITEITSPARADIGMA

GESPREK MET DAVID STEVENS

Met hun oranje outfit, allernieuwste mountainbike, uitstekende terreinkennis en oprechte liefde voor hun stad zijn ze enorm gemotiveerd om verandering teweeg te brengen: dit is de fietsbrigade van de verkeersdienst van de politiezone (PZ) Brussel-Hoofdstad / Elsene. Onder leiding van hoofdinspecteur David Stevens doorkruisen zij de straten van het centrum om de levenskwaliteit van de bewoners te verbeteren en een verandering van mentaliteit te stimuleren. David Stevens vertelt ons met buitengewone passie over zijn beroep.



> David Stevens

In 2009 werden nog eens twaalf agenten aangeworven voor de Europese wijk. Naast hun verkeerstaken is hun takenpakket ondertussen uitgebreid met 'gerechtelijke tussenkomsten', namelijk de bestraffing van onbetamelijk gedrag, diefstal van fietsen of handtassen, ...

Sinds 1 juli 2017 heeft ook Elsene haar eigen fietsbrigade van zes agenten voor de Matongewijk, die te lijden heeft onder het drukke autoverkeer en parkeerproblemen. Elsene wil een verandering inzetten met deze nieuwe brigade, die concreet invulling geeft aan het gemeentebestuur terzake. De eerste reacties zijn alvast erg positief. De politie zou het aantal agenten voor volgend jaar zelfs willen verdubbelen.

Tot slot was men ook volop bezig een nieuwe fietsbrigade van zes agenten samen te stellen toen dit artikel geschreven werd. Dat team zal ingezet worden in Laken, waar het onder meer zal instaan voor de fietspaden en de omgeving van de Heizel, het Koning Boudewijnstadion en het Atomium.

EVOLUTIE VAN DE FIETSBRIGADE

Toen de politiezone Brussel-Hoofdstad / Elsene in 2005 een gewestelijke subsidie kreeg, besloot ze de eerste fietsbrigade voor de Vijfhoek op te richten binnen de verkeersdirectie. David Stevens is een van de zes agenten die daar toen voor ingezet werden. "We hebben de fietsbrigade opgericht nog voor we ons afvroegen wat het nut ervan kon zijn en welk verschil we konden maken in vergelijking met de wagen." De agenten begonnen de voetgangerszones, fietspaden en zones voorbehouden voor het openbaar vervoer veiliger te maken. Hun aanwezigheid bleek al gauw nuttig en de vaststelling was duidelijk: "Als je het gedrag van mensen wil veranderen, moet je in hun portefeuille zitten ... en dus boetes uitschrijven."

WIE ZIJN DE BIKERS?

David Stevens: "In het begin waren we maar gewone politieagenten met een eenvoudig uniform en een goedkope fiets. Geleidelijk aan hebben we ons een eigen identiteit als 'biker' aangemeten, waarbij we ons lieten inspireren door buitenlandse voorbeelden: een visuele identiteit op basis van de oranje uniformkleur, een volledige uitrusting die er hip maar ernstig uitziet, en fietsen van professionele kwaliteit. Nu denken de mensen niet meer: "Ah, nog zo'n agent die gestraft is en niet met de politiewagen mag rijden!" Nu zijn de agenten trots dat ze deel uitmaken van de bikers. We hebben een zekere reputatie, die goed van pas komt in de moeilijkere wijken. We zijn zichtbaar en de bevolking is op de hoogte van ons bestaan en erkent ons gezag: we zijn streng maar toegankelijk. Het

grote voordeel van de fiets is dat je niet afgesloten zit. Dat vormt een heel andere benadering van de politie: mensen spreken ons makkelijker aan.

De bikers zijn heel gemotiveerd en hebben een uitstekende kennis van het terrein. Ze kennen de bijzonderheden van elke wijk en hebben veel contact met bewoners en handelaars. De bikers hebben een reputatie hoog te houden en iedere agent moet de geldende gedragslijn respecteren om dat imago niet in gevaar te brengen."



> Fietsbrigade van PZ Brussel-Hoofdstad / Elsene

WELKE TAKEN HEBBEN DE BIKERS?

De twaalf agenten van de verkeersdirectie werken voltijds in het verkeer. Hun hoofdtaak is de zwakke weggebruikers beschermen. Ze stellen processen-verbaal op voor iedereen die een fiets-, voet- of zebepad belemmert of die zwakke weggebruikers in gevaar brengt. Stap voor stap verandert de mentaliteit en nu kan de fietsbrigade zelfs een kraan op een fietspad laten weghalen, wat in 2005 nog ondenkbaar was. De situatie is er enorm op vooruitgegaan.

"In het begin werden fietspaden aangelegd, maar aangezien die toen nog te weinig gebruikt werden, was de bestraffing van overtredingen op fietspaden geen prioriteit. Nu stellen we vast dat fietsers en voetgangers hun plek beginnen in te nemen." De agenten werken ook samen met fietsverenigingen, die hen op de hoogte houden van problemen op bepaalde plaatsen en tijdstippen. Het doel is om van de zwakke weggebruiker een sterke actieve weggebruiker te maken.

De fietsbrigade is ook dagelijks aanwezig in de voetgangerszone. In het begin reed iedereen de voetgangerszone in, maar sinds de agenten van de fietsbrigade de toegangswegen beheren, is de naleving en beveiliging van de voetgangerszone er sterk op verbeterd. *"Het project kreeg bakken kritiek van de pers en de handelaars, maar wij keken naar de positieve aspecten. Het is onze taak om ondersteuning te bieden en te helpen met de correcte implementatie van de politieke keuzes."* Het is natuurlijk nog niet perfect en er zijn zeker nog aanzienlijke voorzieningen nodig, maar *"de voetgangerszone wordt het toekomstige visitekaartje van Brussel, zoals dat nu al het geval is in Gent"*, aldus David Stevens. Er is een echte band ontstaan met de bewoners van de voetgangerszone,

wijkcomités, handelaars ... en zelfs met de daklozen. Stap voor stap wist de fietsbrigade hun vertrouwen te winnen. Ze stond klaar om te luisteren naar hun behoeften en samen oplossingen te vinden.

Een andere taak van de bikers is de vlote doorstroming en de veiligheid van het openbaar vervoer garanderen. Het is belangrijk om automobilisten, die vaak vaststaan in files, te tonen dat het sneller gaat om de bus of tram te nemen. Wat alleen maar bewaarheid wordt als de tramsporen en busstroken vrij blijven! Ook op dat vlak is er duidelijk heel wat veranderd. *"In het begin stelden we bijvoorbeeld 150 processen-verbaal per uur op voor de busstroken in de Luxemburgstraat. Onlangs hebben we er nog amper drie in drie uur moeten opstellen. Toch moeten we waakzaam blijven en regelmatig controles uitvoeren."* De bikers werken echter niet alleen; ze werken samen met de MIVB en De Lijn. Die laten weten welke de meest problematische zones zijn, soms aan de hand van foto's, zodat de agenten van de fietsbrigade ze op de agenda kunnen plaatsen.

De bikers vervullen ook de rol van fietsambassadeur in Brussel. Zo begeleiden ze de Roller Bike Parade, de Marathon van Brussel en tal van andere manifestaties en werken ze actief mee aan de Autoloze Zondag. Ze kennen alle hoekjes van de stad en kunnen advies geven bij het uitstippelen van de routes. Ze krijgen goede 'feeling' met de wijken. De deelname aan bepaalde evenementen is ook een kans om samen te werken met andere fietsbrigades, zoals die van PZ Montgomery of de PZ Noord en West.

De bikers zijn zichtbaar en overal aanwezig. Ze treden op tegen onburgerlijk gedrag en hebben een impact op de mobiliteit in Brussel.



(©) Didier Bauweraerts DHNET.BE

VERBALISERINGSBELEID

In 2016 werden liefst 41.000 processen-verbaal opgesteld: 57 % hield verband met de bescherming van zwakke weggebruikers (fiets- en voetpaden en voetgangerszones), 34 % met de vlote doorstroming

van het openbaar vervoer en 9% met andere overtredingen.

“De mensen beginnen op de hoogte te zijn van ons bestaan. Er wordt over ons gepraat op sociale media (bv. politiecontroles).” David Stevens volgt de sociale media als Facebook en Twitter van nabij en poste zelfs het jaarverslag van de fietsbrigade om mee te delen hoeveel processen-verbaal er opgesteld werden. Ook de plaatsen van de controles worden meegedeeld. De boodschap is duidelijk: vermijd deze wijken of respecteer de verkeersregels.

Maar de bikers delen niet alleen boetes uit. Telkens stellen ze ook alternatieven voor. *“Het is bijvoorbeeld verboden te stoppen op het fietspad om te laden of te lossen, maar het is wel toegestaan om kort op de rijweg te stoppen. Die hinder is minder groot dan het gevaar”.*

“In 2005 kon een automobilist nog 24 uur op een fietspad parkeren zonder een boete te krijgen. Nu doet niemand dat nog, of ze hebben een boete van 110 euro aan hun been!”

Ook op het vlak van de gerechtelijke vervolging is de situatie enorm veranderd. “Vroeger weigerde het Parket zich bezig te houden met de vervolging van kleine overtredingen (op voet- en fietspaden). Maar sinds de parkeerovertradingen (met uitzondering van het parkeren voor gehandicapten) onder het systeem van de gemeentelijke administratieve sancties vallen, is dat probleem opgelost.

ACTOREN VOOR VERANDERING

“Twaalf jaar na de oprichting van de eerste fietsbrigade kunnen we zeggen dat we een nieuwe gedragslijn hebben, met als doel het gezicht van Brussel te veranderen. Want we mogen zoveel nieuwe maatregelen treffen en nieuwe fietspaden en busstroken aanleggen als we willen, als iedereen erover rijdt, is het allemaal een maat voor niets.”

De fietsbrigade is er dus om ondersteuning te bieden en de beleidsmaatregelen terzake uit te voeren. Ze verleent bijvoorbeeld haar medewerking aan de Fietscommissie. Ze geeft ook advies bij de aanleg van nieuwe fietspaden en stelt soms kleine bijkomende voorzieningen voor om ze veiliger te maken (bloemenbakken of paaltjes). *“Een bord plaatsen is niet genoeg en men kan ook niet volledig vertrouwen op de politie. We kunnen daar niet 24u/24 zijn. Maar de combinatie van degelijke infrastructuur en aangepaste politiecontrole levert wel mooie resultaten op. Het is een ‘quick win’.”*

Het doel van de controles is niet om de staatskas te spijzen, maar om de levenskwaliteit te verhogen door de verkeersveiligheid te verbeteren en de autodruk te verminderen en op die manier de wijken aangenamer te maken voor de bewoners. *“Dat is wat de bewoners willen. Uit rondvragen is gebleken dat de bevolking minder bang is voor een mogelijke aanslag dan voor verkeersagressie. Mensen willen dat hun kinderen zich veilig kunnen verplaatsen.”*



De fietsbrigade groeide van een voornamelijk repressieve functie uit tot een equivalent voor de wijkagenten voor alles wat te maken heeft met het verkeer. Ze brengt verslag uit over situatie ter plaatse en verzamelt de suggesties van omwonenden. "We zijn als het ware ambassadeurs geworden voor alles wat te maken heeft met de veranderingen in Brussel op het vlak van mobiliteit, verkeersveiligheid en verbetering van de levenskwaliteit. We proberen in te spelen op mogelijke problemen. Dat is niet altijd even gemakkelijk, maar het is voor een goed doel, namelijk het Brussel van morgen."

Wanneer David Stevens voorstellen formuleert binnen de politiezone of zelfs bij het Gewest of de stad Brussel, wordt daar tegenwoordig vaak rekening mee gehouden. "Onze expertise wordt nu erkend." Omgekeerd is de fietsbrigade er om het gewestelijk of gemeentelijk beleid te ondersteunen. "Wij treden op in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan en het mobiliteitsplan van de stad Brussel." Wanneer er nieuwe maatregelen genomen worden (bv. voor de plaatsing van de nieuwe verkeersborden B22 en B23, die fietsers toelaten om bij rood licht rechtdoor te rijden of rechtsaf te slaan), worden zij om advies gevraagd. "Het advies van professionals telt echt mee!"

zwakke weggebruikers, voetgangerszones en eigen beddingen van het openbaar vervoer, is het resultaat van een radicale en baanbrekende keuze op nationaal niveau en zelfs daarboven. En daar zal het niet bij blijven. "Het project om fietspaden langs de kleine ring aan te leggen, zal de rol van de fietsbrigade nog versterken! Wanneer er een nieuw fietspad aangelegd wordt, is het belangrijk dat het gerespecteerd wordt. Anders heeft het geen zin.

Vroeger moesten we figuurlijk tegen de wind in trappen, maar inmiddels is de wind gedraaid. Stilletjes aan evolueren de dingen in de goede richting. Het nut van deze job hangt samen met de verandering die je wil doorvoeren. En de mensen zijn de barometer: als zij zeggen dat ze geen evolutie merken, dan is er een probleem en treed ik in actie.

Er is maar één grote frustratie: je kan niet alles tegelijkertijd veranderen. Alles gebeurt in stappen en elke keuze vergt tijd om die tot een goed einde te brengen."

Maar David Stevens en zijn team gaan er volledig voor. "Ik geloof in dit project en in de verschuiving van het Brusselse mobiliteitsparadigma. En ik ben er ook van overtuigd dat dit mij werk zal geven tot mijn pensioen!"

* * *

EN WAT BRENGT DE TOEKOMST?

De fietsbrigade is de toekomst voor een lokale politie die dicht bij de mensen staat. Dat er twaalf agenten zich voltijds inzetten voor de bescherming van de



Copyright: Robert De Cant

> Laurence Willemse – Brussel Mobiliteit

DE WEBSITE VAN BRUSSEL MOBILITEIT VERNIEUWT

De nieuwe website van Brussel Mobiliteit (BM) staat sinds 9 oktober online. Wat is er nieuw?

Het nieuwe portaal is moderner en dynamischer, zowel vanuit visueel oogpunt als met betrekking tot de gebruikte technologie. Zo is de website 'responsive', d.w.z. aangepast aan het gebruik op smartphones en tablets.

De nieuwsrubriek op de onthaalpagina bevat alle laatste nieuwtjes over BM.

Er wordt getracht zoveel mogelijk informatie over de bevoegdheden van Brussel Mobiliteit te centraliseren. Daartoe werden "mobieltbrussel.irisnet.be" en "openbareruimtebrussel.irisnet.be" samengevoegd tot één website.

Op Mobiliteit.brussels vind je de bouwplaatsen, de grote projecten voor inrichting van de Brusselse openbare ruimte, de sensibiliseringscampagnes over mobiliteit en verkeersveiligheid, een dynamische kaart met realtime-informatie (verkeersinfo, Villo!-stations, MIVB-lijnen, Collecto, enz.), maar ook informatie voor scholen, ondernemingen en professionals.

Via een tab kunnen bezoekers van de website zich ook inschrijven om informatie op maat te ontvangen. Op het portaal kan je Brussel Mobiliteit ook via Twitter en Facebook volgen.

Neem zeker eens een kijkje op de nieuwe website.

> Katrijn Van Beek - Projectcoördinator SAVE Steden & Gemeenten - OVK

PROJECT SAVE: TEASING

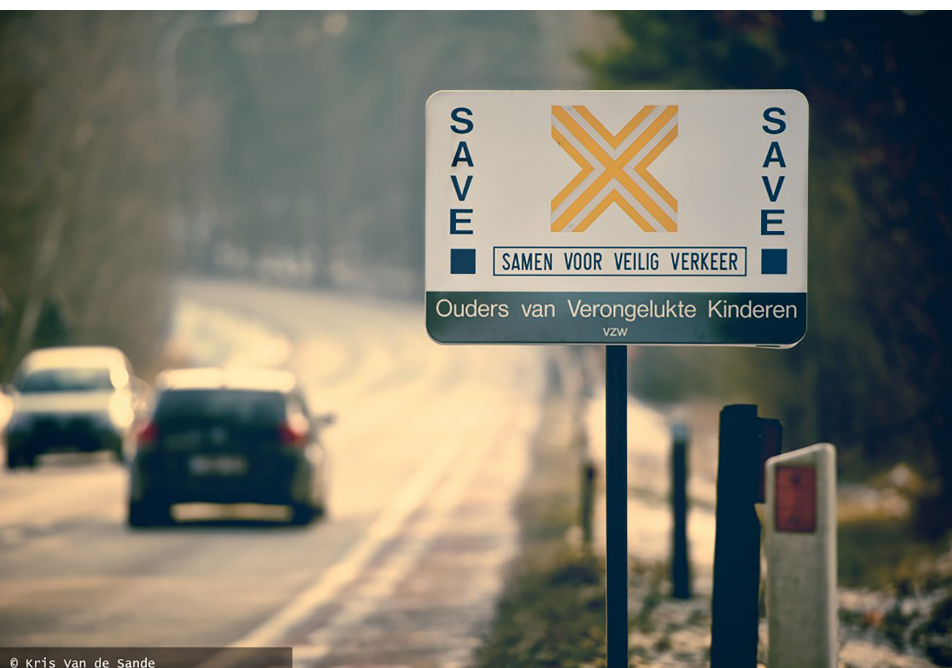
OVK, voluit 'Ouders van Verongelukte Kinderen', is een lotgenotenorganisatie voor families van jonge verkeersslachtoffers. Haar leden wensen te werken aan verkeersveiligheid voor iedereen, zodat het aantal ongevallen gereduceerd kan worden.

Met het **project SAVE Steden & Gemeenten** willen zij lokale overheden aansporen en ondersteunen om een nog beter en veiliger mobiliteitsbeleid te voeren, zodat er geen (jonge) verkeersslachtoffers meer vallen. En zij wensen in de SAVE-gemeenten en -steden een verkeersveiligheidscultuur te doen ontstaan, die er niet alleen voor zorgt dat de verkeersveiligheid verhoogt, maar ook dat de verkeersleefbaarheid toeneemt.

Net als in de twee andere regio's willen zij nu ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de gemeenten warm maken om samen hun verkeersveiligheidsbeleid te 'boosten': staatssecretaris Bianca Debaets, Brussel Mobiliteit en Brulocalis zetten er in elk geval hun schouders onder.

Wil u nadenken over en werken aan verkeersveiligheid, binnen de gemeentediensten, voor uw inwoners, en waar dat kan ook grensoverschrijdend? Stel u dan als Brusselse gemeente (samen met uw politiezone) kandidaat om pionier te zijn en te werken aan Brusselse verkeersveiligheid.

De projectcoördinator van OVK staat klaar om met u het pad van dit project te bewandelen!



© Kris Van de Sande

> Guillaume Servonnat – Espaces-Mobilités

MAESTROMOBILE: EEN GROOT STADSSPEL ROND MEERVOUDIGE MOBILITEIT



De vzw MaestroMobile bestaat uit meerdere structuren die actief zijn in hun respectievelijke domeinen en die de krachten gebundeld hebben om het beste 'serious game' op het gebied van mobiliteit aan te bieden. In dit artikel vertellen we u graag meer over de activiteiten van deze unieke vzw.

MaestroMobile ontwikkelt innoverende tools en diensten, zowel voor bedrijven als voor particulieren. Het spel MaestroMobile is daar het boegbeeld van, maar er zijn ondertussen nog andere tools gelanceerd, waaronder de ToolBox, en er staan ook al nieuwe evenementen gepland.

FOD Mobiliteit en Vervoer en tal van mobiliteitsactoren konden meer dan 250 deelnemers tijdens een spelnamiddag de vele mobiliteitsoplossingen in de hoofdstad op een ludieke manier ontdekken.

MaestroMobile werd begin 2016 opgericht en wil de kijk van burgers op hun eigen mobiliteit veranderen. Terwijl de meesten onder ons zich beperken tot één vervoersmiddel voor beroepsmatige en privéverplaatsingen, wil dit spel aantonen dat meervoudige mobiliteit (multimodaliteit) de toekomst is.

EEN GESLAAGDE EDITIE
BRUSSELS CITY 2017



Het spelconcept, dat ontwikkeld werd door Espaces-Mobilités, is enerzijds ontstaan uit de vaststelling dat bedrijven niet meer weten hoe ze mensen op een innoverende manier kunnen sensibiliseren voor mobiliteit, en anderzijds uit het feit dat de gebruikers het inmiddels overvloedige mobiliteitsaanbod niet goed kennen. Tegelijkertijd maant het denkproces over smart mobility aan tot een optimalisering van de bestaande infrastructuur en diensten. Tot slot biedt

Voor het tweede jaar op rij werd in Brussel MaestroMobile gespeeld tijdens de Week van de Mobiliteit. Dankzij de steun van Brussel Mobiliteit, de





'serious gaming' als voordeel dat de deelnemers zich makkelijker over psychologische barrières zetten.

"MaestroMobile behoort tot de nieuwste generatie stadsspelen", aldus Xavier Langhendries, bedenker-partner bij Wannaplay. "Alle deelnemers worden gegeolocaliseerd via de tablet met touchscreen dat ze ter beschikking krijgen (hun 'roadbook'). Tijdens hun traject krijgen ze bevelen die hen voor tal van challenges plaatsen om nieuwe verplaatsingsmogelijkheden uit te proberen. Uit ervaring blijkt dat ze een spannende belevenis ervaren, waardoor ze hun manier om zich te verplaatsen in de stad radicaal bijsturen."

De deelnemers kunnen gebruikmaken van een twaalfstal verschillende vervoersmiddelen (openbaar vervoer, deelfietsen, gedeelde auto's, boten, taxi's,...) om op de plaatsen van afspraak te geraken. Om punten te verzamelen, moeten ze meedoen aan de challenges, waarbij ze begeleid worden door ervaren animatoren: quizzes, behendigheidspoeven, tests met atypische voertuigen (bv. eenwieler, elektrische step of fiets), kennismaking met nieuwe mobiliteitsoplossingen,...

En dat gaat best goed. De deelnemers zijn tevreden over het spelconcept en de meesten hebben nieuwe verplaatsingsmiddelen ontdekt. Het kan hen alleen maar inspireren in het echte leven...

LUIKSE EDITIE IN VOORBEREIDING

Gezien het succes van de verschillende edities is MaestroMobile van plan om vanaf mei 2018 ook een versie aan te bieden in Luik. De Vurige Stede wordt dus de tweede Belgische stad waar het spel MaestroMobile georganiseerd zal worden. Antwerpen en zelfs een uitbreiding richting Frankrijk behoren ook tot de mogelijkheden. *"Het concept van het spel is vrij uniek en de meeste mobiliteitsactoren zijn enthousiast*

en geïnteresseerd", aldus Guillaume Servonnat, projectleider bij MaestroMobile. "Niets verbiedt ons dus om het concept te exporteren naar Franse of Nederlandse grootsteden."

"CORPORATE"-FORMULE VOOR BEDRIJVEN



Het concept kan aangepast worden aan diverse doelgroepen. Zo bestaat er sinds dit jaar een 'corporate' versie van het spel. Het kan ook georganiseerd worden voor een specifiek bedrijf, zoals dat het geval was voor 120 medewerkers van de NMBS op 18 mei 2017. *"Doordat ons concept echt innoverend is, wekt het de interesse van mobility managers van bedrijven, die constant op zoek zijn naar tools om hun personeel te sensibiliseren",* zegt Xavier Tackoen, gedelegeerd bestuurder van Espaces-Mobilités. *"Vandaag is de mobiliteitsaanpak nog bijzonder klassiek. Ondanks de overvloed aan vervoersmiddelen zijn er nog altijd veel psychologische remmingen om ze effectief te gebruiken."*

SCHOOLVERSIE IN DE MAAK

Het doel van MaestroMobile is alle doelgroepen te bereiken, en dan vooral leerlingen, want zij zijn de toekomstige gebruikers van de vervoersmiddelen en hebben nog geen al te vastgeroeste verplaatsingsgewoonten. Samen met vzw Coren wordt er dan ook volop werk gemaakt van een 'school'-editie, die in het voorjaar 2018 klaar zal zijn.



ONTDEK DE TOOLBOX MAESTROMOBILE, HET MOBILITEITSPORTAAL!

MaestroMobile is ook een echte mobiliteitscoach sinds de ontwikkeling van een unieke toepassing in samenwerking met Brussel Mobiliteit: de Toolbox MaestroMobile, een portaal dat een overzicht geeft van alle mobiliteitsoplossingen in Brussel. Het biedt een schat van informatie om wijs te worden uit de veelheid aan mobiliteitsdiensten in de hoofdstad.

CRITICAL MAAS EXPERIENCE



De varianten op het concept zijn eindeloos en kunnen tevens gebruikt worden om strategische mobiliteitsbenaderingen te promoten en te testen.

Zo maakt de Critical MaaS Experience deel uit van een internationaal evenement over "Mobility as a Service", dat georganiseerd wordt in samenwerking met BECI, het VBO en Espaces-Mobilités (www.criticalmaas.be). Deze challenge is eigenlijk een variant op de MaestroMobile en duurt niet één dag maar een hele week! De filosofie is dezelfde: zoveel mogelijk mobiliteitsdiensten uitproberen om te experimenteren met de verschillende mogelijkheden en op die manier een gedragsverandering door te voeren.

In het kader van deze challenge duidt elk deelnemend bedrijf een manager aan, die een week lang zijn beroeps- en privéactiviteiten koppelt aan verschillende verplaatsingswijzen. "Meer dan vijftig managers uit heel uiteenlopende bedrijven hebben zich ingeschreven en vijftien van hen werden geselecteerd om de MaaS te testen. Alle

deelnemers krijgen een 'mobiliteitspaspoort' ter waarde van 150 euro (inbegrepen in het gratis pakket). Met dat paspoort kunnen ze gebruikmaken van alle diensten in Brussel en de rand", aldus Ischa Lambrechts, mobiliteitscoördinator bij BECI. Hoewel ze hun eigen wagen mogen gebruiken, is het vooral de bedoeling dat ze experimenteren met nieuwe verplaatsingswijzen om kritisch te kijken naar multimodaliteit in België en het gebruiksgemak. Ze beschikken ook - naar keuze - over een elektrische fiets of vouwbare step om op bepaalde bestemmingen of een multimodale vervoerskern te geraken. "De deelnemers krijgen vooraf een coachingsessie van twee uur, waarbij hun alle mobiliteitsoplossingen voorgesteld worden", legt Guillaume Servonnat uit. "De hele week lang worden ze 24u/24 technisch bijgestaan per telefoon en via Whatsapp, zodat ze al hun vragen kunnen stellen."

Het stemt alvast tot nadenken over de verplaatsingsgewoonten in Brussel en zal bedrijven ongetwijfeld inspireren in het kader van hun mobiliteitsbeleid.

> Info

www.nl.maestromobile.eu

> Grégory Moors & Pierre-Jean Bertrand – Cel actieve verplaatsingswijzen – Directie Beleid – Brussel Mobiliteit

BE WALKING, BE.BRUSSELS: VOOR MEER WANDELPLEZIER IN HET BRUSSELS GEWEST

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest winst het lopen als volwaardige verplaatsingswijze en duurzame mobiliteitsoplossing steeds meer terrein. Het rijk van koning auto lijkt volledig tot de verleden tijd te behoren. Met de medewerking van vrijwilligers werd er een stand van zaken opgemaakt van het voetgangersnetwerk. Zo kunnen er nieuwe tools voor informatie en sensibilisering ter attentie van de voetgangers uitgewerkt worden.



Bij de herinrichting van de openbare ruimte wordt er voortaan rekening gehouden met voetgangers. Beter nog, met de ontwikkeling van een globale strategie voor voetgangers heeft het Gewest zich ertoe verbonden te streven naar de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte voor voetgangers en sensibiliseringsacties op te zetten voor voetgangers. Met een modaal aandeel van 37 % voor de interne verplaatsingen binnen het Gewest die uitsluitend te voet worden afgelegd en met de ambitie om dit modaal aandeel tegen 2040 te verhogen tot 40 %, werd het dus hoog tijd om de voetganger in Brussel in de watten te leggen.

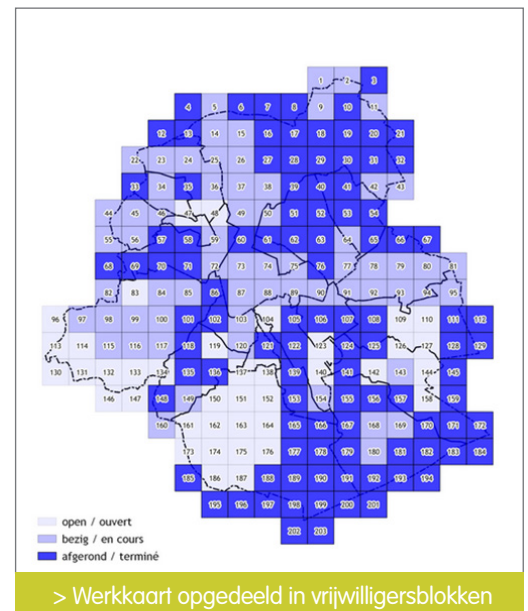
EEN FIJNMAZIG NETWERK VOOR VOETGANGERS

Brussel is het eerste gewest in België en de eerste stad in Europa die een strategisch voetgangersplan uitwerkte (inrichtingen, communicatie, sensibilisering, etc.). Een van de doelstellingen van dat plan: een fijnmazig netwerk van verbindingen uit te bouwen, waardoor bewoner en passant zich vanuit elk punt op eigen kracht steeds snel en efficiënt kan verplaatsen. Om de snelste weg te vinden hoeft hij of zij daarvoor niet eerst een heel eind om te lopen. Het is een heel andere manier van denken over mobiliteit. In de doorwaadbare stad vindt de voetganger elke vijftig meter een doorgang naar een volgend punt, dat hem of haar dan weer langs andere plekken naar zijn bestemming leidt. De doorwaadbare stad is de natuurlijke habitat van de voetganger, is de stad zoals ze was voordat de auto de publieke ruimte kaapte. Zo'n stad biedt ruimte voor iedereen, ook voor mensen met een beperkte mobiliteit en voor kinderen.

Een goed voetgangersbeleid moet daarom ook oog hebben voor het wegwerken van fysieke barrières – van trappen tot drukke autowegen.

ONDERZOEK NAAR DE BESTAANDE SITUATIE

Tussen 2013 en 2016 werden alle trage wegen – doorgangen en paden die alleen voor voetgangers en fietsers bestemd zijn – in het Hoofdstedelijk Gewest tweemaal geïnventariseerd. Het vertrekpunt was een theoretische werkkaart, op basis van de Atlas der



Buurtwegen en alle paden en voetgangerswegen uit OpenStreetMap en UrbIS. Die werkkaart werd verdeeld in een 200-tal vakjes van 1 km². Een netwerk van zo'n 150 vrijwilligers ging met zo'n vakje op het terrein om elk pad dat theoretisch gezien

bestond te controleren. Op die manier werd de toestand van elke weg op een objectieve manier in kaart gebracht. Zowel de breedte van de weg, het type verharding en de staat van het wegdek, de aanwezigheid van treden, hellingen of andere hindernissen werden genoteerd en verwerkt. Het resultaat: een actuele stand van zaken van de kwaliteit en de toestand van de voetgangersverbindingen. Deze inventaris is de basis voor de opbouw van het netwerk van voetgangersverbindingen. In totaal zijn er zo'n 800 km toegankelijke trage wegen in het hele gewest. Je vindt ze vooral in het stadscentrum en in de omgeving van de Brusselse parken en groene ruimten. De dichtbevolkte woonwijken zijn er daarentegen veel minder rijk aan doorsteken en paden. Net daar waar er extra veel voetgangersverplaatsingen zijn, ontbreekt de autoluwe infrastructuur het meest. Op basis van criteria als maximumsnelheid, de breedte van het voetpad, eenrichtingsverkeer, etc. kregen de straten die het meest geschikt zijn voor voetgangers, het label 'stapvriendelijk'. Samen met de trage wegen vormen de stapvriendelijke straten van Brussel de basis voor het voetgangersbeleid van de stad.

MET 3 VOETGANGERSTOOLS OP WEG NAAR EEN STAPVRIENDELIJK BRUSSEL

Brussels minister van Mobiliteit Pascal Smet vindt het belangrijk dat elke voetganger in Brussel van deze schat aan gegevens kan profiteren. Daarom werden er drie voetgangerstools ontwikkeld: een smartphone-applicatie, een gedrukte wandelatlant en een levensgrote voetgangerskaart die op bushokjes wordt aangebracht. Deze instrumenten wijzen voetgangers in Brussel de aangenaamste of snelste weg en moedigen aan om er te voet op uit te trekken.



> De pocket wandelatlant

Dankzij de app was een route plannen voor een wandeling in Brussel nog nooit zo makkelijk. Je bepaalt je start- en eindpositie aan de hand van een adres of een punt op de kaart en de applicatie berekent de mooiste of de snelste weg. Aan de hand van icoontjes toont de app je bovendien interessante punten in de stad: van een openbaar toilet tot een bushalte. Kom je onderweg een afgesloten weg of een ander probleem tegen, dan kan je dat melden via de app. Je hebt geen data-abonnement nodig om de app te gebruiken: zodra de app geïnstalleerd is, werkt hij offline. De applicatie is alleen beschikbaar voor Android-smartphones.

De gratis wandelatlant in zakformaat wijst je de weg naar alle stapvriendelijke plekken, onbekende doorsteken en mooie paden door het Brussels Gewest. Op de kaartjes staan naast trage wegen ook drinkfontein, Villo-stations, wandelroutes en de 100 grootste en oudste bomen van Brussel. Door tips van Brusselaars kregen ook verrassende en adembenemende zichten op de Brusselse skyline een plek. In de pocketatlant kan je je eigen aantekeningen maken en favoriete bestemmingen op de kaart zetten. Zo wordt dit ieders gepersonaliseerde wandelagenda van Brussel.

In navolging van gelijkaardige projecten in grootsteden als Londen, Wenen en Straatsburg, kregen 100 bushokjes in 3 Brusselse gemeenten (Anderlecht, Jette en Evere) deze zomer een levensgrote voetgangerskaart. Elke kaart is aangepast aan de exacte locatie van het wachthokje en werd georiënteerd volgens de kijkrichting. De kaart maakt duidelijk dat een voetganger in 8 minuten verder komt dan veel mensen denken. Dankzij doorsteken en autovrije paden. De tekeningen van markante gebouwen helpen de passanten om zich snel te oriënteren. Dergelijke kaarten zullen de komende jaren ook nog in andere gemeenten verschijnen.

Een vierde instrument wordt in de loop van het najaar gepubliceerd: een handboek voor alle beleidsmakers die te maken krijgen met trage wegen in de hoofdstad. Deze publicatie toont aan de hand van 25 praktijkvoorbeelden uit Brussel hoe op lokaal en bovenlokaal niveau het tragewegennet versterkt kan worden. Komen onder meer aan bod: hoe natuurlijke looplijnen te herstellen, hoe barrières als auto- en spoorwegen overwinnen, hoe het publiek sensibiliseren, hoe gebruik maken van restructuurruimten om nieuwe verbindingen te creëren,...

Wordt vervolgd!

> Info

De pocket wandelatlant is verkrijgbaar bij Brussel Mobiliteit: tel. 0800 94 001 of mobiliteit@gob.brussels.

De app kan gedownload worden in de Google Playstore: "Be Walking Be Brussels" (voorlopig enkel beschikbaar voor Android).



> Wandelkaart op een bushokje in Anderlecht (Eddy Merckx)

> Marie-Noëlle Collart, Directie verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

> Julie Godart – GoodPlanet

HET VOETGANGERSBREVET, OM ZICH IN ALLE VEILIGHEID TE VERPLAATSEN

De veiligheid van voetgangers is een grote uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Van alle voetgangers die betrokken zijn bij ongevallen, betalen kinderen een zware tol in Brussel: samen met de senioren vormen zij de grootste groep slachtoffers. Daarom is het belangrijk om vanaf zesjarige leeftijd de juiste reflexen aan te leren.

EEN PROJECT VOOR HET EERSTE LEERJAAR

In het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020 riep Brussel Mobiliteit in 2014, in samenwerking met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (nu VIAS Institute) en GoodPlanet, het voetgangersbrevet in het leven. Aanvankelijk was het een proefproject in 7 Brusselse scholen. Het doel van het project was de impact te meten van praktische oefeningen omtrent het aanleren van verkeersregels aan jonge voetgangers. Van die 7 scholen kregen 2 controlescholen geen begeleiding. Zo werd duidelijk hoe belangrijk oefening is om geleidelijk de vaardigheden te verwerven die in het voetgangersbrevet vastgelegd zijn. Dankzij dit experiment werd ook vastgesteld dat het eerste leerjaar de leeftijdsgroep is waar de grootste impact kon worden gemeten. Sinds de testfase zijn er inmiddels twee edities van het Voetgangersbrevet voorbij, waaraan 20 nieuwe Brusselse scholen deelnamen.

Vandaag wil Brussel Mobiliteit het project uitbreiden en de eerste stap zetten in een educatief parcours rond verkeersveiligheid. Het doel van het voetgangersbrevet is namelijk dat kinderen

psychomotorische vaardigheden verwerven die nuttig zijn om in alle veiligheid aan het verkeer deel te nemen. Daarom was het logisch dat er verschillende niveaus uitgewerkt werden, afhankelijk van de leeftijd van de kinderen en de vaardigheden die aangeleerd moeten worden. Het eerste niveau, "de gele veter", is gericht tot kinderen van 6 tot 7 jaar (eerste leerjaar).

De methodologie, de doelgroep, de instrumenten en de inhoud van de gele veter werden in 2015 goedgekeurd door Brussel Mobiliteit en het BIVV, in samenspraak met de vzw GoodPlanet.

WAAROM EEN VOETGANGERSBREVET IN BRUSSEL?

(©) GoodPlanet Belgium



Verplaatsingen te voet zijn een strategische uitdaging in het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid van het Gewest, aangezien 48 % van de dodelijke slachtoffers in het Brussels Gewest voetgangers zijn. Drie kwart van de ongevallen heeft te maken met het feit dat de voetganger niet opgemerkt wordt door de chauffeur die hem aanrijdt. Kinderen zijn in het bijzonder het slachtoffer van ongevallen met voetgangers: 78 % van de kinderen die op de Brusselse wegen ernstig gewond of gedood worden, zijn voetgangers. Het gaat jaarlijks om ongeveer tien kinderen die het slachtoffer zijn van een ernstig ongeval.



> Eerste niveau van het voetgangersbrevet: de "gele veter"

Ook het wonen in een groot gezin en in een dichtbevolkte stedelijke omgeving zijn belangrijke risicofactoren. Deze kenmerken hebben uiteraard betrekking op een groot aantal kinderen in Brussel.

Deze verschillende elementen tonen het belang van de invoering van een voetgangersbrevet.

Het voetgangersbrevet traint jonge kinderen als voetgangers op het gebied van verkeersveiligheid. Zich te voet verplaatsen vereist specifieke vaardigheden en gedragingen. Kinderen oefenen hun psychomotorische vaardigheden voor hun eigen veiligheid wanneer ze lopen of oversteken bij de in- en uitgang van de school of tijdens uitstapjes. Dit project stimuleert kinderen dan ook om nuttige informatie over voetgangers en verkeer te leren, zodat zij in de praktijk op de juiste wijze kunnen (re)ageren.

Het doel van het voetgangersbrevet "gele veter" is het aanleren aan (alleen) kinderen van het eerste leerjaar om veilig op het trottoir te lopen en over te steken onder begeleiding van een volwassene, het verwerven van psychomotorische vaardigheden die nuttig zijn om zich te verplaatsen op een trottoir vlak bij de school, door het volgen van 6 tips en het oversteken op een zebrapad dicht bij de school (buiten een kruispunt) in 7 stappen. Een van de 9 strategische doelstellingen van het Gewestelijk Actieplan 2011-2020 is "de bescherming van kwetsbare weggebruikers: voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders".

Een andere strategische doelstelling van het plan is "voorzichtig en anticiperend gedrag bevorderen en stimuleren – gevaarlijk en onaangepast gedrag verminderen".

Daartoe werden diverse operationele doelstellingen geformuleerd:

"De vaardigheden van alle weggebruikers worden verbeterd. Weggebruikers zijn overtuigd van het belang van preventief en anticiperend gedrag en passen dit toe."

"De kennis door alle weggebruikers van verkeersveiligheidsregels en de specifieke kenmerken van andere gebruikers wordt verbeterd. (...) Voetgangers vermijden 'multi-activiteit' tijdens het oversteken."

DE VERSCHILLENDE FASEN VAN HET VOETGANGERSBREVET

Vorming van leerkrachten

Het voetgangersbrevet is een project dat theorieles in de klas combineert met praktische toepassingen op het terrein. Om doeltreffend te zijn is een actieve betrokkenheid van de leerkrachten vereist. Daarom bestaat de eerste fase van het project uit een halve dag opleiding voor leerkrachten. Dat is essentieel,

omdat het leerkrachten bewust maakt van de realiteit van de kinderen in het verkeer, hun capaciteiten en hun beperkingen. Ze krijgen ook meer inzicht in wat er van hen wordt verwacht en ze worden nauwer betrokken bij het project.

In de klas

De leerkracht introduceert het project in de klas op basis van de brochure voor leerkrachten en het materiaal dat tijdens de vorming ter beschikking gesteld werd. De kinderen maken op verschillende manieren kennis met het project: een verhaal, waarnemingen op de weg, een schaalmodel, mimespel,... Op die manier komen ze tot de gouden regels van de voetganger.

Op de speelplaats en in de straat

Na de oefeningen op de speelplaats worden ouders en familie aangemoedigd om samen met hun kind de oefeningen te doen. Als voornaamste opvoeders van hun kinderen spelen ouders immers een essentiële rol.

GoodPlanet organiseert tevens praktijkoefeningen met ondersteuning van de leerkracht.

Het afleggen van de test

Bij het afleggen van de test, die in het echte verkeer plaatsvindt, moeten kinderen de 13 kerntips (zie kader) in de praktijk kunnen omzetten. De kinderen worden individueel getest, telkens begeleid door hun leerkracht. Kinderen die niet slagen voor de test, krijgen een bewijs van deelname, omdat er natuurlijk geen sprake is van succes of mislukking, maar om aan het kind, de leerkracht en ouders aan te geven dat nog niet alle vaardigheden of vaardigheden verworven zijn.



> Oefeningen in het echte verkeer



> Uitreiking van de voetgangersbrevetten

HET TEAM VERKEERSVEILIGHEID VAN BRUSSEL MOBILITEIT VERSTERKT!

Alexandre Carlino en Marie-Noëlle Collart zijn voortaan actief bij Brussel Mobiliteit. Als projectmanagers zullen zij projecten rond educatie en sensibilisering betreffende verkeersveiligheid in het kader van het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid volgen en aanmoedigen.

Het actieplan is gericht op specifieke doelgroepen zoals voetgangers, fietsers en ouderen; risicogedrag zoals overdreven of onaangepaste snelheid, het niet dragen van veiligheidsgordels en andere veiligheidsuitrusting zoals helmen.

In dat verband spelen projecten zoals het 'voetgangersbrevet' en de 'operatie boekentas' een rol in de verkeersopvoeding.

Aarzel niet om contact op te nemen met Mobiliteit Brussel voor alle vragen over het voetgangersbrevet en acties rond verkeersveiligheidseducatie en sensibilisering:

Alexandre Carlino:
acarlino@sprb.brussels –
tel. 02 204 20 46

Marie-Noëlle Collart:
mncollart@sprb.brussels –
tel. 02 204 27 08

13 GOUDEN TIPS VOOR DE VOETGANGER

Voor het oversteken

- Ik stop altijd voordat ik overstek.
- Ik kijk naar links.
- Ik kijk naar rechts.
- Ik kijk nogmaals naar links.
- Ik steek loodrecht over.
- Zonder te lopen.
- Ik kijk nogmaals naar rechts.

Op het trottoir

- Ik loop op het trottoir.
- Ik loop ver van de weg.
- Als ik met een volwassene loop, loop ik ver van de weg.
- Ook al is de doorgang moeilijk, ik probeer steeds op het trottoir te blijven.
- Ik kijk goed of er een auto komt als ik langs een garage loop.
- Ik controleer altijd of er een auto uit een weg komt.

Deelnemen aan het verkeer is een complex leerproces, dus volwassenen moeten zich bewust worden van de specifieke eigenschappen van de kinderen die ze opvoeden, en hen aanmoedigen om te oefenen en aandacht te blijven besteden aan de context, die steeds kan veranderen.

> Wilt u meer informatie over het voetgangersbrevet? Wilt u deelnemen aan het voetgangersbrevet?

Neem dan contact op met Marie-Noëlle Collart: via e-mail (mncollart@sprb.brussels) of tel. (02 204 27 08).

> Anne-Cecile Collignon – agentschap Mortierbrigade

IEDEREEN IN HET ZADEL MET “BIKE FOR BRUSSELS”!

‘Bike for Brussels’ is een initiatief van Brussel Mobiliteit om het fietsen in het Brussels Gewest te promoten. Dit ambitieuze project wil het aantal fietsers in Brussel tegen 2020 aanzienlijk verhogen. Door een echte fietsgemeenschap te creëren in de hoofdstad en ervoor te zorgen dat Brusselaars en de overheden samen het fietsen in Brussel helpen te stimuleren.

Bike for Brussels werd in het leven geroepen in juli 2017 en vormt sindsdien de koepel rond alle activiteiten ter bevordering van het fietsen in het Brussels Gewest. Het doel? De verplaatsingspatronen binnen de hoofdstad geleidelijk veranderen. Gemotoriseerde weggebruikers aanmoedigen om de fiets een kans te geven en op een aangename manier met elkaar communiceren via een sterk en herkenbaar merk.

Sinds de lancering de voorbije zomer heeft het initiatief al naam gemaakt. Tags overal in de stad, ‘guerrilla’ acties, ... De communicatie is origineel en springt in het oog. Eenvoudige boodschappen, die aantonen dat Brussel verandert en zich aanpast aan de fietser.



> “Bike light lane” (Guldenvlieslaan)

BIKE FOR BRUSSELS



> Tags “Bike for Brussels”



> Bike light Lane (Guldenvlieslaan)



> Voorbereiding van de “Bike light lane”

Doordat Bike for Brussels sterk aanwezig is in het hart van de hoofdstad, spreekt het de fietsers rechtstreeks aan in hun omgeving. Om een echte gemeenschap te verenigen rond eenzelfde gemeenschappelijk doel.

Terwijl het een van de doelstellingen van Bike for Brussels is om de Brusselaar op de fiets te krijgen, is sensibilisering voor veiligheid een andere zaak. In oktober scoorde Bike for Brussels met de creatie van de eerste "Bike light lane": een tunnel voorbehouden voor fietsen langs de Guldenvlieslaan, voornamelijk om fietsers bewust te maken van het belang van goede verlichting door middel van een interactieve beleving. Deze actie werd gekoppeld aan de verdeling van fietslampjes en nog andere activiteiten elders in de stad.

Hoewel Bike for Brussels nog in de kinderschoenen staat, heeft het initiatief in enkele maanden tijd toch al een ommezwaai bewerkstelligd in de mobiliteit van de tweewielers in onze hoofdstad. Het is een bijzonder creatief project dat een frisse impuls geeft, maar vooral het fietsgebruik in Brussel verbetert, stimuleert en activeert door Brusselaars en overheden dichterbij elkaar te brengen. Een participatief project waarin ieder zijn eigen rol speelt.

U ook, aarzel niet, haal het stalen ros van stal en spring in het zadel!

> Info

bike.brussels of

facebook.com/BikeforBrussels



> Affichecampagne "Bike for Brussels"



> Joëlle VANDEVOORDE - Directie Beleid - Brussel Mobiliteit

GOOD MOVE - DE BRUSSELSE GEMEENTEN GEVEN HUN ADVIES

Burgers konden hun stem uitbrengen, een tiental technische workshops werden georganiseerd, een honderdtal interveniënten gemobiliseerd, gelabelde evenementen op touw gezet door verschillende mobiliteitsactoren, ... Good Move draaide de voorbije maanden op volle toeren. Met vereende krachten werden de krachtlijnen uitgestippeld voor het toekomstige Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De gemeenten konden hun steentje bijdragen. Buiten het officiële advies dat de regering vroeg en dat elf gemeenten voorlegden, en het forum Good Move dat in april 2017 plaatsvond en waaraan zowel mobiliteitsadviseurs als schepenen en burgemeesters deelnamen, werd ook een reeks van 4 workshops georganiseerd, verdeeld over geografische kwadranten. De resultaten van die samenwerking met de gemeenten worden hieronder voorgesteld.

HET PROCES GOOD MOVE IN ENKELE DATUMS

Good Move is in de eerste plaats een **participatief proces** dat gebaseerd is op **gezamenlijke uitwerking en transparantie**, dat van start ging in november 2016 met de workshop gewijd aan de gemeentelijke actoren en die bestemd voor het personeel van Brussel Mobiliteit. De verkennende fase bracht de positieve elementen naar voren die verwezenlijkt zijn of aan de gang zijn binnen het Gewest of specifiek binnen de gemeenten, richtte de spots op de aandachtspunten en de verwachtingen van alle betrokkenen voor het volgend gewestelijk mobiliteitsplan.

De eigenlijke uitwerking van het plan ging van start in februari 2017, met verschillende workshops en overlegmomenten waar de basis gelegd werd voor het volgende plan. Dat is een fase waarin **ideeën ontstaan**, oplossingen aangereikt worden, inspiratie uit andere steden op tafel gelegd, ...

Sinds **november 2017** zijn we in de **fase van convergentie**: aan de verschillende actoren worden de geconsolideerde elementen uit vorige plannen voorgelegd en voorstellen van acties en maatregelen gedaan die daaruit voortvloeien en hun belang wordt getest, de prioriteit, coherentie, voorwaarden voor uitvoering, ... Het doel is niet te komen tot een plan met een honderdtal acties, maar veeleer zich te beperken tot een vijftigtal kernacties die het mogelijk maken de ambitieuze doelstellingen te bereiken.

Begin 2018 wordt het ontwerpplan aangepast volgens de uitwisselingen en het overleg van de convergentiefase en dan zal het ook een afgewerkte vorm aannemen.

ADVIEZEN VAN DE GEMEENTEN OVER DE ORIËNTATIES DIE IN HET VOLGEND GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN OPGENOMEN MOETEN WORDEN

Context

In het kader van het proces van gezamenlijke uitwerking van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) ⁽¹⁾ werd de gemeenten van het Brussels Gewest in februari 2017 gevraagd om:

- hun advies te geven over de strategische keuzes van het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan (op basis van de vraag “wat zijn de 10 belangrijkste acties die het Gewest moet uitvoeren?”);
- toestemming te geven voor de verspreiding van hun advies op de website goodmove.brussels.

De antwoordtermijn was vastgelegd op 8 juni 2017. Op 27 juli hadden **11 gemeenten** hun advies ingeleverd: Sint-Agatha-Berchem, Vorst, Ganshoren, Elsene, Jette, Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek, Ukkel, Stad Brussel en Watermaal-Bosvoorde. Daar kwam nog het advies van Sint-Lambrechts-Woluwe bij, dat binnenkwam nadat deze synthese opgesteld werd, maar dat uiteraard in aanmerking genomen wordt door het Gewest in het kader van de opstelling van het plan.

Alle binnengekomen adviezen en de synthese van de eerste elf adviezen zijn te vinden op de website van GoodMove (goodmove.brussels/nl).

Voornaamste uitdagingen, verwachtingen, bezorgdheden die geformuleerd werden

Wij sommen hier de voornaamste elementen op die verschillende gemeenten belichten of vragen. De details of specifieke voorbeelden die ze daarbij aanhalen ter illustratie, zijn te vinden in hun advies.



1. Conform het regeringsbesluit van 8 mei 2014 betreffende de uitvoering van de ordonnantie van 26 juli 2013.

- De zaken in de 'juiste volgorde' aanpakken. Het Iris II-plan op voorhand evalueren en de voorstellen die in de verschillende GMP's geformuleerd zijn (het bestaande valoriseren).
- Op zoek gaan naar samenhang. De strategie van een gewestelijk beleid verduidelijken (co-existentie en vermeerdering van plannen/schema's) en de planning van de uitvoering.
- Is het gewest capabel? Twijfels geuit bij de financiële en menselijke capaciteiten om de gewestplannen uit te voeren.
- De lopende projecten goed beheren en het goede voorbeeld geven inzake de gewestelijke ruimtes.
- Het subsidiebeleid voortzetten en financieel verder ondersteunen, en het tegelijk administratief vereenvoudigen.
- Voorzien in een uniek contactpunt voor de gemeenten bij Brussel Mobiliteit.
- De rol en opdrachten van het Gewestelijk Parkeeragentschap vastleggen.
- De perimeters overstijgen en zich niet beperken tot de gewestelijke grenzen.
- Het GMP moet becijferde doelstellingen bevatten en ook een prioritering van de acties.

Enkele oplossingen of uitdagingen van bepaalde gemeenten

- Een stadstol invoeren VORST
- Nog eens nadenken over de kabelbaankabel VORST
- Een aanbod van elektrische deelfietsen uitbouwen WATERMAAL-BOSVOORDE
- De strijd tegen de luchtvervuiling opvoeren (dringend) ELSENE
- De creatie van fiets-voetgangersbruggen bevorderen (specifiek werkpunt) ELSENE
- Het gebruik van gemotoriseerde tweewielers in de Brusselse openbare ruimte bevorderen GANSHOREN
- Financiële voordelen bepalen en invoeren bij een eventueel beperkter gebruik van de auto: 'abonnement beperkt autogebruik' = degressief tarief in de tijd voor buurtbewoners UKKEL

Enkele voorstellen belicht vanuit de invalshoek van de focussen van Good Move

Wij vermelden enkele voorstellen vanwege de gemeenten (niet exhaustief) vanuit de invalshoek van de zes focuspunten van Good Move:

1 GOOD NEIGHBOURHOOD

- De omstandigheden van de verplaatsingen van personen met een beperkte mobiliteit (PBM) verbeteren STAD BRUSSEL, SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE & WATERMAAL-BOSVOORDE
- Van 30 km/h de norm maken WATERMAAL-BOSVOORDE & ELSENE / Plaatsing van controlesystemen voor het naleven van de snelheidsbeperking uitdiepen SCHAARBEEK, SINT-GILLIS & STAD BRUSSEL / Pacificatie van het verkeer en uitbreiding van zones 30 SINT-JOOST-TEN-NODE / Innoverende projecten subsidiëren inzake de modulatie van de toegang tot of de snelheid in bepaalde zones, afhankelijk van het moment van de dag of de week SINT-GILLIS

2 GOOD NETWORK

- Uitvoeren van projecten (verlenging van de metro) binnen de aangekondigde termijnen SCHAARBEEK / Uitbreiding van het metronet STAD BRUSSEL / Duidelijke beslissingen en uitvoering van projecten voor de uitbreiding van het openbaar vervoersaanbod SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- Verbeteren van het voetgangersnetwerk (PAVE) en de verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers verbeteren (GFR afwerken) VORST, SCHAARBEEK, WATERMAAL-BOSVOORDE, JETTE, ELSENE & SINT-AGATHA-BERCHEM
- Herinrichten van de binnenkomende assen met het oog op een echte verbetering van de leefomstandigheden GANSHOREN / Schrappen van parkeergelegenheid en compensatie door parkings op bepaalde assen SINT-AGATHA-BERCHEM
- Ontwikkelen van het openbaar vervoer (OV), in het bijzonder in wijken met nieuwe verkavelingen STAD BRUSSEL

3 GOOD SERVICE

- Een dynamisch beheer van de verkeersstromen en de snelheden SCHAARBEEK & SINT-AGATHA-BERCHEM
- Integratie van het OV-aanbod van de verschillende operatoren SCHAARBEEK / Integratie van de tarieven van het openbaar vervoer WATERMAAL-BOSVOORDE / De biljetten van het OV vereenvoudigen (tarieven/informatie) voor Brusselaars

en bezoekers (MaaS, mobiliteitsloket) VORST, STAD BRUSSEL, UKKEL & SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE

- De ontwikkeling van de elektrische mobiliteit begeleiden WATERMAAL-BOSVOORDE, SINT-GILLIS & STAD BRUSSEL
- Het aanmoedigen van fietsparkeren en autodelen (carsharing) JETTE, WATERMAAL-BOSVOORDE, GANSHOREN, SINT-GILLIS & UKKEL
- De ontwikkeling van initiatieven voor parkeren buiten de weg aanmoedigen SINT-GILLIS, GANSHOREN & STAD BRUSSEL
- Ontwikkelen van intelligente instrumenten voor toegangscontrole ELSENE & SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- De ontwikkeling van 'last mile logistics' (Lamilo) ondersteunen JETTE / De problematiek van de leveringen en de plaats van het zwaar vervoer in de stad aanpakken SINT-AGATHA-BERCHEM
- Rekening houden met de hiërarchie van de wegen in de GPS-systemen om doorgaand verkeer in wijkstraten te vermijden STAD BRUSSEL

4 GOOD CHOICE

- Voorstellen van concrete alternatieven voor pendelaars (P+R, GEN, ...) VORST, SINT-JOOST-TEN-NODE & SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- Van schoolverplaatsingen een van de grote werven van het volgende GMP maken JETTE / Het aanleren van de wegcode aanmoedigen (veralgemenen van het fietsbrevet) SINT-GILLIS / Schoolophalddiensten aanmoedigen (voetgangersrijen, bussen) UKKEL
- Sensibiliseringscampagnes uitgesplitst naar uiteenlopende doelgroepen SINT-JOOST-TEN-NODE & GANSHOREN
- Fiscale voordelen voor werknemers (alternatieven voor bedrijfswagen) GANSHOREN / Fiscaliteit voor een duurzamere verdeling van de vervoerswijzen STAD BRUSSEL / Solidaire fiscaliteit UKKEL
- Ontwikkelen van logistieke centra in de buurt, bovenop de stedelijke distributiecentra (SDC) STAD BRUSSEL



- Een aantal gemeentelijke betrekkingen subsidiëren JETTE & SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- Betere coördinatie tussen de verschillende partners SCHAARBEEK, SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE / Reële dialoog met de logistieke sector ELSENE
- Uitvoeren van werken, ook kleinschalige, op gewestwegen en betere communicatie tussen het gewest en de gemeenten SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- Nieuwe geïndividualiseerde verplaatsingswijzen juridisch en technisch integreren UKKEL
- Geregelde fietsaudits uitvoeren met hulp van de fietsverenigingen WATERMAAL-BOSVOORDE / De gemeenten ondersteunen voor de installatie van bijkomende fietsrekken SINT-GILLIS



- Een kadaster opstellen van de parkeerplaatsen voor auto's buiten de openbare ruimte JETTE
- Regelmatige monitoring van de evolutie van het verkeer in het Brussels Gewest SCHAARBEEK, SINT-AGATHA-BERCHEM & SINT-LAMBRECHTS-WOLUWE
- Samenbrengen van de beschikbare gegevens SINT-AGATHA-BERCHEM
- Een collaboratieve SIG-tool ontwikkelen UKKEL
- De tellingen van voetgangers systematiseren UKKEL

WORKSHOPS EN OVERLEGMOMENTEN PER GEOGRAFISCH KWADRANT

Tussen mei en juni 2017 vonden niet minder dan 8 thematische workshops plaats (volgens de focussen van Good Move).



> Workshop kwadrant Noord-Oost

Workshops per geografisch kwadrant

Eind juni werden er workshops georganiseerd per geografisch kwadrant om samen concrete maatregelen uit te werken die in het mobiliteitsplan

opgenomen kunnen worden. Er werden een reeks kernacties voorgesteld door Brussel Mobiliteit, om ze te toetsen aan de realiteit op het terrein en gedeelde acties te doen ontstaan.

Aan de 4 workshops per kwadrant (noord-oost, noord-west, zuid-oost en zuid-west) namen 78 personen deel (sommigen werden meermaals geteld omdat ze aan meerdere workshops deelnamen). Er waren vertegenwoordigers van 15 Brusselse gemeenten.



De deelnemers waren schepenen, mobiliteitsadviseurs, vertegenwoordigers van de MIVB, Brussel Mobiliteit, Perspective.brussels en het kabinet Smet.

Het doel van de workshop was het uitdiepen van het concept van de 'verblijfsmazen' en hun uitvoering. Dat zijn grotere zones van plaatselijke wegen met een diameter van 1 tot 2,5 km. Zo zal het Gewest bestaan uit ongeveer 50 'mazen' met rustig verkeer. De bedoeling is om in de 'verblijfsmazen' de voorwaarden te creëren voor rustige wijken en er de levenskwaliteit op te krikken, alsook de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefruimte, de universele toegankelijkheid, de autonome lokale mobiliteit voor allen, verkeersveiligheid, een goede luchtkwaliteit en gezondheid.

De workshops per kwadrant kwamen duidelijk tegemoet aan een vraag. Meerdere deelnemers zeiden dat ze het initiatief op prijs stelden, met name:

- de territoriale benadering, toegespitst op een gedeelte van het gewest
- de mogelijkheid om over de gemeentegrenzen heen met verschillende gemeenten na te denken
- de logica van een lezing van het grondgebied per maas, wat de uitdagingen beter uitlicht dan de 'arbitraire' analyse van het gemeentelijke grondgebied
- gemeenten (mobiliteitsdiensten en schepenen), gewestelijke mobiliteitsactoren (Brussel Mobiliteit, MIVB, kabinet Smet) en actoren van territoriale

ontwikkeling (Brussel Stedelijke Ontwikkeling, Perspective, Team Bouwmeester)

- de gezamenlijke uitwerking van een methodologie voor de uitvoering van de 'verblijfsmazen'

De notie van een 'maascontract' – net zoals bij wijkcontracten en duurzame wijkcontracten – is duidelijk het sterkste idee dat uit deze ontmoetingen naar voren kwam.

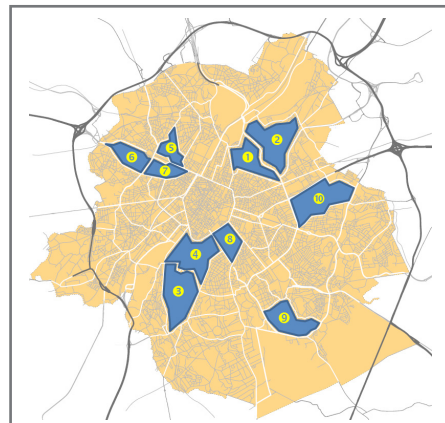
Over het algemeen onderschrijven de deelnemers de doelstelling en het concept van de verblijfsmazen. Niettemin kwamen bepaalde fundamentele overpeinzingen meerdere keren naar voren.

- Het concept ligt in het verlengde van de Iris2-doelstellingen, maar die zijn echter nooit behaald: dit keer zal men zich de instrumenten en middelen om te slagen moeten toebedelen.
- Het Gewestelijk Mobiliteitsplan moet zijn regelgevende macht laten gelden. Zo stellen enkele gemeentelijke deelnemers voor om over te gaan naar de 30 km/h-stad (basissnelheid = 30 km/h; 50 km/h = de uitzondering, aangegeven langs de wegen), wat de communicatie en het begrip faciliteert en de behoeften (en budgetten) voor signalisatie op de plaatselijke wegen vermindert.
- Werken aan de verblijfsmazen op plaatselijke schaal is een noodzakelijke voorwaarde voor een vermindering van het autogebruik, maar het is geen voldoende voorwaarde. Het Good Move-plan moet, via een geheel van maatregelen op gewestelijke schaal, de autodruk verminderen (parkeerbeleid, P+R, prijszetting, ...).
- Er bestaat een groeiende vraag naar minder druk verkeer bij een deel van de bevolking, maar ook nog een sterke weerstand tegen de modal shift. Er moet werk gemaakt worden van participatie en samenwerking.
- Een slaagvoorwaarde is het maken van duidelijke keuzes op het terrein. De invoering van een reglementaire zone 30 zal een eerste effect sorteren, maar zal niet volstaan om de snelheid voldoende en systematisch te verminderen, noch om een sterke druk van doorgaand verkeer af te raden.
- Grote performante en snelle wegen moeten behouden blijven voor langere afstanden met de auto.
- Er moet worden nagedacht over de voertuigen van het openbaar vervoer. Om de capaciteit te verhogen moeten deze in

breedte en lengte toenemen (geleed), wat vaak onverenigbaar is met de inrichtingen van het type zone 30.

Workshop – verkenning van de mazen

Een tiental specifieke mazen werden in een subgroep verkend. Zo kon men zich een beter en concreter beeld vormen van een maas (omvang, uitdagingen en mogelijkheden) alsook van de acties die moeten worden ondernomen om een verblijfsmaas tot stand te brengen. De aandacht werd toegespitst op de binnenkant van de mazen (en niet op de grote wegen die hen omgeven) en er werd abstractie gemaakt van de wegbeheerder (een aantal gewestwegen liggen bv. binnen de mazen).



> Tien verblijfsmazen

Aandachtspunten:

- Een benadering op maat voor uiteenlopende realiteiten.
- Toolbox en goede praktijken: snelheidsbeperking en delen van de ruimte; verkeersplan en afsnijden van transitverkeer, territoriale ontwikkeling.
- Uitdagingen en mogelijkheden voor verkeersluwe buurten: interwijkwegen die plaatselijk zijn geworden verkeersluw maken en het doorgaand verkeer omleiden; doorgaand verkeer op routes parallel aan de grote assen weren; nadenken over toegangscontrole; routes van het openbaar vervoer opnemen in de plaatselijke wegen; het aanbod van De Lijn opwaarderen; de impact van de situatie op de grote assen beheren; parkeergelegenheid op de weg verminderen; leveringen en hulpdiensten mogelijk maken; grote kruispunten en rotondes in de mazen beheren, ...
- Snel een volgehouden dynamiek opstarten om sneller vooruitgang te boeken.

- Belangrijke behoeften inzake gewestelijke ondersteuning: gewestelijke omkadering, financiële en technische steun, versterking inzake human resources en ondersteuning op het vlak van competenties.
- ... naar 'maascontracten': een sterke methodologie voor de uitwerking opstellen.



> Verkeersluw gemaakt plein Londenplein

De verschillende samenvattingen, verslagen en voorbereidingsdocumenten zijn beschikbaar op de website van Good Move: goodmove.brussels/nl

> Info

Joëlle VANDEVOORDE
jvandevoorde@gob.brussels
Brussel Mobiliteit
Directie Beleid

> Kabinet Els Ampe

DE MENING VAN DE MOTORRIJDERS TELT: DE MOTORCOMMISSIE VAN DE STAD BRUSSEL

Naar aanleiding van het motorevent 'Brucitymoto', waaraan meer dan 100 motorrijders deelnamen, werd de motorcommissie op 15 juni 2006 in het leven geroepen. Dit zorgde ervoor dat verschillende organisaties, motororganisaties, maar ook onder meer de politiediensten, de cel mobiliteit, de dienst wegeniswerken, Vias en Brulocalis van gedachten kunnen wisselen en informatie met elkaar kunnen delen.

Het doel van de Commissie behelst de promotie van gemotoriseerde tweewielers als volwaardig alternatief voor de wagen. Gemotoriseerde tweewielers kennen sinds het begin van de 21e eeuw een forse opmars binnen de stedelijke omgeving en deze trend zet zich nog door. De stad Brussel vond het dan ook hoog tijd om deze groep weggebruikers, met heel eigen noden, te verzamelen en het gebruik van dit vervoersmiddel te stimuleren.

In juni 2007 ging de stad Brussel nog een stap verder en keurde het College van Burgemeester en Schepenen het motorcharter goed. In dat charter verbindt de stad zich er toe rekening te houden met de gebruikers van gemotoriseerde tweewielers en hun specifieke behoeften bij nieuwe weginfrastructuur en aanleg van openbare ruimte.

Specifiek wordt er bij een geplande heraanleg rekening gehouden met:

- de parkeermogelijkheden voor gemotoriseerde tweewielers
- de materialenkeuze die vaste wegligging bevorderen, zowel qua wegbekleding als -markeringen.
- het limiteren van obstakels die de zichtbaarheid verminderen
- het respecteren van de veiligheidsnormen van tweewielers bij de implementatie van snelheidsremmers en/of wegverdelers
- het onderhoud van de weginfrastructuur
- het opvolgen van de raadgevingen uit de brochure "Aandacht voor motorrijders in de weginfrastructuur", uitgegeven door het BIVV

Daarenboven verbindt de stad er zich toe elk voorstel of elke vraag vanwege de Motorcommissie onder de loep te nemen.

Verder worden ook de aanbevelingen van het OCW (Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw) met betrekking tot gemotoriseerde tweewielers in de Commissie opgevolgd en besproken.

Ook de algemene verkeersveiligheid, de wegcode en nieuwigheden (bv. de mototaxi's) komen aan bod tijdens deze vergaderingen.

Ook als werkgever neemt de stad Brussel haar verantwoordelijkheid op als het gaat over motoren.

Jaarlijks participeert het stadspersoneel aan de 'Ride to Work Day' met een eigen stadsevenement. Op die dag verzamelen de personeelsleden die zich verplaatsen met een motor of scooter op een afspreekpunt om samen te gaan rijden. Daarenboven worden er die dag ook steeds een aantal workshops georganiseerd, zoals rijden met een elektrische scooter of het afleggen van een behendigheidsparcours.

Daarenboven neemt de stad Brussel ook deels de kosten op zich voor een cursus 'defensief rijden' voor tweewielers.

De Motorcommissie komt minstens tweemaal per jaar samen en worden voorgezeten door de schepenen van Mobiliteit. De verslagen van de vergaderingen zijn raadpleegbaar via de website van de stad Brussel: <https://www.brussel.be/motorfiets>.

> Info

motorcommissie@brucity.be



> Barbara Decupere - Mobiliteitsadviseur - Brulocalis

DE FIETS, MEER DAN EEN VERVOERMIDDEL, SYMBOOL VAN VRIJHEID

Getuigenissen van deelnemers aan de conferentie Velo-city 2017

Velo-city, een van de belangrijkste fietsconferenties ter wereld, werd voor de 22e editie, van 11 tot 16 juni, ontvangen door de regio Arnhem-Nijmegen. Het was de tweede keer dat Nederland dit grote wielerevenement organiseerde, na Groningen in 1987, met als thema "planning voor een fietsbare stad".

Er is al een lange weg afgelegd sinds Bremen in 1980, toen Velo-city zijn eerste pedaalslagen maakte. Het succes van die editie – met meer dan 300 deelnemers – leidde tot de oprichting van de ECF (European Cycling Federation) in 1983. Vervolgens vonden er nog andere conferenties plaats, onder meer in Londen (1984), Groningen (1987), Bazel (1995), Barcelona (1997), Parijs (2003), München (2007), Brussel (2009) en Kopenhagen (2010). Het aantal deelnemers is in de loop der tijd gestaag gestegen.

De gaststad van het evenement werkt nauw samen met de ECF. Velo-city is gericht op een breed publiek en brengt alle partijen samen die betrokken zijn bij de bevordering van het fietsgebruik. Het bestaat uit vertegenwoordigers van lokale, regionale en Europese instellingen, de academische wereld, studiebureaus, fietsersverenigingen, fietsfabrikanten en ... fietsgebruikers. Het evenement van dit jaar bracht opnieuw heel wat deelnemers uit de hele wereld samen.

De regio Arnhem-Nijmegen bood een prachtig decor voor dit congres: met haar rivieren en bruggen, natuureservaten en prachtige historische steden is dit een waar paradijs voor fietsers. Aparte fietsinfrastructuur bood ons de mogelijkheid om enkele van de vele facetten van de streek op een aangename manier te ontdekken.

"De vrijheid van het fietsen" is het thema dat de organisatoren kozen, wijzend op het welzijn dat fietsen kan bieden. "Fietsen is de vrijheid om te zijn en dat te tonen, de vrijheid van beweging waardoor je kunt zijn waar je wil en wanneer je wil. De fiets is de beste manier om de vrijheid te vertegenwoordigen." Zoals de burgemeesters van Arnhem en Nijmegen, de heren Staal en Bruls, in hun welkomstrede aanstipten: "Voor ons is de fiets geen



> Tunnel voor fietsers en voetgangers in Amsterdam

voorwerp: het is een manier van leven. Het is toegankelijk voor iedereen. Het is uitstekend voor de gezondheid, ideaal voor duurzame ontwikkeling en leefmilieu. Onze regio koestert deze levenskunst, die ons dankzij bruggen over rivieren in staat stelt onze cultuur te delen en ervoor zorgt dat iedereen met de anderen contact houdt."

Op zondag 11 juni vertrok de Brusselse delegatie naar het congres Velo-city 2017. In twee dagen werd 220 km afgelegd om Nijmegen en Arnhem te bereiken, in Nederland, waar het congres plaatsvond. De 40-koppige delegatie die de uitdaging aanging, bestond uit gemeentepersoneel en schepenen, fiets- en andere verenigingen, gewestpersoneel en Brulocalis. Iedereen was het erover eens dat deze fietstocht en het verblijf in Nijmegen een succes was, een ware 'regionale teambuilding' dankzij de feilloze organisatie van Brussel Mobiliteit. Vooraf had Brulocalis gezorgd voor de contacten en de inschrijving van de deelnemers voor het congres en voor degenen die dat wensten, voor de fietstocht.

Ter plaatse was er een boeiend maar druk programma vol conferenties, films, films, bezoeken, animaties, excursies en tentoonstellingen, wat de keuzes bemoeilijkte.

Iedereen kon er dus naar eigen wens zijn boeketje samenstellen. Vele landen vaardigden een delegatie af. We waren dus met velen, maar de organisatie en de ervaren organisatie voorkwamen wachtrijen bij maaltijden en zorgden ervoor dat bus-, trein- en fietstochten vlekkeloos verliepen!

De hele week was in alle opzichten een succes met – dat mag gezegd worden – ideale weersomstandigheden.

De verhalen spreken voor zich. Deze week was een revalidatie. Zo'n enthousiasme weekte de fiets los. Onze batterijen zijn opgeladen ... en wij staan al te popelen om deel te nemen aan de editie 2018 in Rio!

"Ik had te weinig kilometers in de benen om Nijmegen per fiets te bereiken. Het was dus de trein die me naar deze aangename stad bracht, die ik in 2005 met mijn vrouw ontdekte.

Vanaf de eerste wandeling van het station naar ons hotel zag ik het paradijs van de fietser, die er meester is van een netwerk aan prachtige voorbehouden routes.

Aangezien ik mijn theoretische kennis van de fietsvoorzieningen wilde perfectioneren, luisterde ik geboeid naar de plenaire vergaderingen en nam ik deel aan workshops, waarbij de keuze vaak moeilijk gemaakt werd door de vele interessant thema's met 'keynote speakers' die humor combineerden met een degelijke inhoud.

Het hoogtepunt van het verblijf blijft echter onze treinrit naar Amsterdam en deze 15

krankzinnige kilometers voor de eenzame polderfietser die ik ben, die te kampen kreeg met de dagelijkse fietsers, op grote kruispunten waar tientallen sportievelingen elkaar kruisen, uitgenodigd om bruggen over de grachten te kruisen te midden van de nerveuze fietsen die van overal komen en allerlei richtingen uitgaan.

Vergis u niet. Ik ben bijzonder blij met deze unieke ervaring. Ik kan nu trots zeggen: 'Ik was er ook! Ik heb het ook gedaan.' Evenwel zonder de behendigheid van de 'vliegende' Hollanders, kampioenen van het stalen ros."

*Jean-Pierre CORNELISSEN,
eerste schepen, bevoegd voor mobiliteit,
in Koekelberg*

"Hoe kom je te weten dat een detail belangrijk kan worden als het elke 100 meter herhaald wordt? Door te fietsen van Brussel naar Nijmegen. De 220 km naar Velo-city brachten ons even veel bij als het congres zelf. Twee dagen onderweg kon ik contact leggen met alle mensen die er in de Brusselse fietswereld toe doen. Uitwisseling van standpunten, informatie, emulatie, ... dit alles op de fiets, in dezelfde richting, Nijmegen, het mekka van de fiets, voor een week, een voorbeeld 365 dagen per jaar, waar interessante conferenties en

terreinbezoeken georganiseerd werden. Dat levert uiteraard heel wat ideeën en motivatie op. Nu is de tijd gekomen om anderen te overtuigen ...

Hartelijk dank aan de organisatoren van Brussel Mobiliteit."

*Olivier MAHY,
mobiliteitsschepen van Sint-Jans-Molenbeek*

"City is to bring people together, not cars", "Like life, bike life"

Leo Bormans,
ambassador of happiness



> Fietsparking bij het station van Amsterdam



> Per fiets van Brussel naar Nijmegen

“In our cities we don’t need more driveless cars, we need more carless drivers.”

Marco te Brömmelstroet,
Urban Cycling Institute

We hadden het genoeg van een zeer goede organisatie gebruik te kunnen maken om de 220 km van Brussel naar Nijmegen af te leggen. De reis was aangenaam en bood ruimte voor ontmoetingen en uitwisselingen in een ontspannen sfeer.

Om slechts enkele van de sterke punten van Velo-city te noemen: de film “Why we cycle” om de mensen aan te zetten om te fietsen, Clarisse Linkes lezing “Cycling and the inclusive city” waarin de nadruk wordt gelegd op de noodzaak om rekening te houden met verschillende behoeften per groep en persoon, of Martha Roskowskia’s presentatie die het verband legt tussen ruimtelijke segregatie en stedelijke infrastructuur.

Als nieuwkomer in het domein van de mobiliteit kreeg ik de kans om tot de kern van het onderwerp te gaan, door kennis te maken met de belangrijkste spelers en uitdagingen, en ideeën op te doen voor het verbeteren van onze infrastructuur, om te streven naar een zachte mobiliteit die voor iedereen toegankelijk is.”

Louise KESTELOOT,
opdrachthouder bij Pro-Velo

“Parking.brussels, het gewestelijk parkeeragentschap, is nog een zeer jonge speler in het regionale landschap. De organisatie trad nog maar drie jaar geleden, in januari 2014, in werking. Tot haar taken behoren onder meer de toepassing van de bepalingen van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan.

Terwijl dat plan voor sommigen sterk gericht lijkt te zijn op het parkeren voor auto’s, bevat het een groot deel gewijd aan alternatieven voor de auto die het wil ontwikkelen. Parking.brussels wil inzetten op de uitbreiding van het aanbod aan fietsparkeerplaatsen en zo bijdragen tot de bevordering van het fietsgebruik in het Brussels Gewest. Met dat doel voor ogen hebben wij ons aangesloten bij het initiatief van Brussel Mobiliteit om deel te nemen aan de Brusselse fietsdelegatie en de conferentie van Nijmegen in juni.

De vier vertegenwoordigers van de parking.brussels maakten op Velo-city kennis met de vele innovaties op het gebied van fietsparkings.

Onze deelname aan dit experiment zal het Agentschap in staat stellen zijn fietsinitiatieven in Brussel beter te sturen en zal bijdragen tot de versterking van de uitwisselingen met zijn Brusselse partners.

Dank aan Brussel Mobiliteit en het kabinet van de minister voor dit initiatief.”

Thierry KENSIER,
bevoegd voor de betrekkingen
‘partners/gemeenten’, Departement
Communicatie, Parking.brussels



“Velo-city was een fantastische week gewijd aan de fiets en was zeer verrijkend op vele vlakken. De hele organisatie was ‘picobello’.

De tweedaagse heenweg per fiets was al een interessante en sportieve prestatie, langs vele mooie voorbeelden van aanleg voor fietsers. Zo’n gezamenlijke beleving met een grote gevarieerde groep versterkt ook de banden op professioneel en persoonlijk vlak met collega’s van andere gemeentes, het Gewest en fietsorganisaties, waarbij behalve over de fiets ook over veel andere onderwerpen ideeën en ervaringen uitgewisseld werden.

Het congres zelf had een enorm aanbod aan lezingen, excursies, ateliers, terreinbezoeken, exposities, ... Er was zoveel te doen dat het soms moeilijk was om ‘de beste’ keuze te maken. Het was leerrijk en heerlijk om vier dagen ondergedompeld te worden in zo’n internationaal evenement rond alle aspecten van de fietscultuur.

Ook gewoon je fiets pakken en willekeurig wat rondrijden leidde al snel naar aangename en soms markante fietsvoorzieningen (bv. een fietslift, markering om fietskruispunt vrij te houden, gelijkaardig aan het proefproject “Don’t block the box” dat het Brussels Gewest test voor auto’s). Nog een kleine observatie: verlichtingspalen die geïnclineerd zijn, weg van het fietspad.

Het dwarsprofiel van een fietser is een beetje driehoekig: van de breedte van het wiel naar de breedte van stuur/ellebogen. De geïnclineerde palen geven zo meer ruimte, bij 10° geeft dat op een hoogte van 1,5 meter al ongeveer 26 cm.

Hoewel de ervaringen duidelijk maakten dat Brussel op dit vlak nog zwaar achterloopt op Nederland (en zelfs ook op bv. Antwerpen), bleek uit presentaties en gesprekken met deelnemers van sommige andere landen dat de situatie daar in de steden (Bombay, Manilla, Mexico City) nog enkele stadia verder achterligt.

En we gaan zeker niet klagen over het schitterende weer, maar toch de bedenking dat het eigenlijk wel interessant geweest zou zijn om ook te kunnen zien hoe het fietsverkeer in Nederland verloopt bij slecht weer (impact op de verplaatsingen, kleding, ...).

Ondanks al deze positieve ervaringen toch ook teruggekomen met een minder optimistisch gevoel: het besef dat wat we gezien hebben niet eenvoudigweg naar Brussel gekopieerd kan worden.

De vele mooie, veilige en luxe fietsvoorzieningen zijn niet zozeer het gevolg van ‘magische’ technische oplossingen, maar vooral van sterke bepalende keuzes om in de publieke ruimte meer ruimte en voorrang te geven aan fietsers.

Dat is in Nederland mogelijk omdat nagenoeg iedereen er wel eens de fiets gebruikt, van de gewone bevolking tot de politiek, zodat er een groot draagvlak voor die fietsvoorzieningen bestaat. Alsook begrip van wat het is om een fietser te zijn, waardoor zowel automobilisten als voetgangers meer aandacht en respect voor fietsers hebben.

In Brussel daarentegen is er een groot deel van de bevolking (politiek, projectbeheerders en aannemers inbegrepen) die nooit fietsen en die de fiets nog steeds veeleer als een probleem dan een oplossing zien. Zij ervaren fietsvoorzieningen vaak als verloren ruimte en een aanval op hun bewegingsvrijheid.

Het zal nog een evolutie (om niet te zeggen een strijd) van jaren vergen om die mentaliteit stapsgewijs te veranderen. Maar hoop doet leven!”

Maurits JANSSENS

Mobiliteitsdienst van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek



> De Brusselse delegatie die van Brussel naar Nijmegen fietste

“We got rid of all traffic lights in Bhutan because... people didn't like them”

Thinley Nangyel uit Bhutan, in verband met de fiets en het geluk...

“Door deel te nemen aan het congres van Velo-city kreeg ik de gelegenheid om vele Belgische en internationale deskundigen op het gebied van actieve mobiliteit te ontmoeten. Deze grote ‘fietsbeurs’ was een gelegenheid om de nieuwste studies en goede praktijken te ontdekken en ideeën te verzamelen om het fietsen in Brussel te stimuleren.

Naast het onafwendbare Rijnwaalpad, de fietssnelweg tussen Nijmegen en Arnhem waarlangs dagelijks een ongelooflijk aantal fietsers voorbijkomen, is de belangrijkste les die ik uit deze reis haal, dat een fietsbeleid dag na dag ontwikkeld wordt en in elke inrichting geïntegreerd moet worden. Het succes van het fietsbeleid in Nederland is immers gebaseerd op heel wat kleine details die het fietsen comfortabeler en sneller maken en niet op een opeenvolging van lawaaiige infrastructuur.

Globaal was deze conferentie een waar succes: naast de vele goede ideeën uit het buitenland, die ik in ons land zal proberen aan te moedigen, heb ik ook mijn netwerk van Belgische experts weten te versterken dat ik in de toekomst ongetwijfeld zal aanspreken. Laten we nu samen de handen uit de mouwen steken.”

*Lucas DE MUELENAERE,
GRACQ, Les Cyclistes Quotidiens (vzw)*

“Aangezien de editie 2017 van Velo-city bij de burens plaatsvond, wilden we ernaartoe met de gemeenten, verenigingen en gewestelijke overheidsdiensten. Die ‘burens’ wonen slechts 220 km verderop, dus waarom dan niet met de fiets gaan? Met onze cel actieve verplaatsingswijzen besloten we ons op dat gekke idee te storten en met de steun van Brulocalis organiseerden we een buitengewone week.

De uitdaging om met de fiets naar het congres te rijden, heeft zijn vruchten afgeworpen. Vanaf zondagochtend werd er kennis gemaakt, gesprekken aangeknoopt en banden gesmeed tijdens het trappen. Aangezien velen van ons meewerken aan het transversale fietsbeleid van het Gewest, kenden sommigen elkaar al, maar anderen leerden elkaar onderweg kennen. Als groep Nijmegen bereiken was slechts de eerste stap. De conferenties en bezoeken ter plaatse leverden een heleboel ideeën en gesprekstheema's op voor bij het ontbijt.

Ik had het voordien niet durven zeggen, maar vandaag kan ik stellen dat we een echte gewestelijke teambuilding beleefd hebben. Het gewestelijk fietsbeleid werd niet alleen gestimuleerd door de vele gedachtewisselingen, maar vooral ook door de banden die onderweg en ter plaatse gesmeed werden. Ik ben er trots op dat ik dit originele idee met ons hele team gerealiseerd heb!”

*Sofie WALSCHAP, Directie Beleid,
Brussel Mobiliteit*

"It's the human, stupid! Men zou kunnen denken dat Velo-city, de grote internationale fietsmassa, over fietsen gaat. En dat zou verkeerd zijn, want het is bovenal een menselijk avontuur.

Te beginnen met de 220 kilometer fietsen die de Brusselse delegatie naar Nijmegen leidde. Een gelegenheid voor de deelnemers om van gedachten te wisselen over hun respectieve werk, hun wensen voor Brussel (en uiteindelijk 's avonds ook over hun pijnlijk zitvlak).

'Menselijke infrastructuur': een wekerend thema in de lezingen. Fietsinfrastructuur is niet per se succesvol omdat ze voldoet aan de geldende regels, maar vooral omdat ze gebaseerd is op de behoeften van de gebruikers. Illustratie ter plaatse, in Amsterdam: op het eerste gezicht een krioelende mierenhoop. Maar als we het fietsballet echter nader bekijken, springt het permanente contact tussen de gebruikers in het oog: een blik, een klein gebaar ... maken dat deze mensenmassa op een bijna georkestreerde manier beweegt.

Zelfs op dat belangrijke kruispunt waar alle verkeerslichten onlangs verwijderd werden.

Terug in Brussel beginnen we te dromen. Als onze politici begrijpen dat het fietsbeleid niet gaat om het vormgeven van een fietsstad maar een humane stad, zullen we wellicht al halfweg zijn."

*Florine CUIGNET,
bevoegd voor het Brussels beleid, GRACQ
(vzw)*

"De editie 2017 van Velo-city begon op een zeer symbolische manier, met de fietstocht van de Brusselse delegatie naar Nijmegen: 220 km in twee dagen. Een groep van een veertigtal bijzonder gemotiveerde mensen, elk gedreven door de sterke groepsdynamiek om samen deze uitdaging aan te gaan. Dank aan Brussel Mobiliteit voor deze uitstekende organisatie, die alle betrokkenen bij het fietsbeleid van het gewest met elkaar in contact bracht, zodat we elkaar leerden kennen en ideeën konden uitwisselen tijdens de tocht en de hele week lang. Een echte teambuilding, voor herhaling

vatbaar, om de dynamiek van motivatie en optimisme te behouden die ons bindt.

De fiets maakt gelukkig. Dat is een sterke boodschap die me bijblijft van Velo-city. Het is misschien een naïeve boodschap, maar ik denk dat het essentieel is om de communicatie op zulke eenvoudige boodschappen te baseren. De film 'Why we cycle' legt het allemaal goed uit. De vraag naar de plaats van het kind in de stad was voor mij ook een fundamenteel punt: Nederlandse kinderen zouden volgens een Unicef-ranking het gelukkigst zijn. Het gebruik van de fiets vanaf jonge leeftijd lijkt dit deels te verklaren:

autonomie, vrijheid, verantwoordelijkheid ... zijn essentieel voor de ontwikkeling van kinderen, en zoals Leo Bormans zei bij de opening van de conferentie: 'De beste steden zorgen voor hun kinderen. Zij zullen de stad van morgen vormgeven. Vandaar mijn overtuiging: de stad van morgen moet inclusief zijn voor alle generaties, fietsvriendelijk én kindvriendelijk!'"

*Pauline JOURNIEUX,
mobiliteitsadviseur, departement
ruimtelijke ordening, Sint-Gillis*

"Op initiatief van Brussel Mobiliteit gingen wij per fiets naar het congres Velo-city 2017. Dit initiatief bleek zeer verrijkend, enerzijds op sportief vlak en anderzijds wat de contacten betreft. Dankzij deze tweedaagse 'bike dating' leerden de verschillende mobiliteitsactoren in Brussel elkaar beter kennen. Ook al kenden de meesten van ons elkaar al dankzij verschillende vergaderingen, niemand kon het excuus van een afspraak invoeren om snel weg te komen en het gesprek af te breken. We werkten allemaal naar hetzelfde doel toe en de gesprekken verliepen vlot op de fiets.

Vanuit organisatorisch oogpunt verliep alles vlekkeloos. We werden verzorgd als prinses, zowel qua logistieke omkadering als overnachting. En het feit dat we allemaal in hetzelfde hotel verbleven,

maakte het mogelijk om na te kaarten over lezingen en uitstapjes. De ideale manier om niets te missen, want het programma was goed gevuld en de keuzes waren soms moeilijk.

Ik hou een bijzondere herinnering aan de uitstekende documentaire "Waarom we fietsen" en de sociologische benadering.

Ook interessant was het bezoek aan het evenementencomplex Honig met z'n vele bedrijven, o.a. atelier Velocargo. Na een bezoek aan de Oxford-fabriek in België wilde ik de vergelijking maken met Gazelle: daar zijn we in de sfeer van de "Modern times". Er is meer flexibiliteit bij Oxford, met de mogelijkheid voor werknemers om niet altijd hetzelfde werk te doen.

De wereld van de zachte mobiliteit en de fiets evolueert langzaam, maar de

initiatieven zijn sterk aanwezig, zowel in Brussel met het ambitieuze project van de kleine ring en "Bike for Brussels" als elders in de wereld. Zelfs in Nederland is er nog veel te veranderen. Het bezoek aan Amsterdam toonde het 'alles voor de fiets' en een gedrag van fietsers dat te vergelijken is met dat van automobilisten in Brussel. Wanneer komt de sensibilisering voor een beter 'samen-leven' en een betere verdeling van de publieke ruimte?"

*Jean-Philippe BECKERS,
coördinatie fietsateliers Voot*

ADRESBOEKJE:

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Sailliez Laurence	Van Lintstraat 6	1070 Anderlecht	02/526.21.52	02/520.20.91	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Schollaert Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.19	02/279.21.59	Jan.schollaert@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Libois Cathy	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.62.22	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Brusselsteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	02/348.17.63	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Keizer Kareellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	maud.verkindere@ixelles.brussels
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Defuisseaux Geoffrey	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/412.36.24	02/412.37.94	gdefuisseaux@molenbeek.irisnet.be
Commerce Sophie	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Journieux Pauline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.66.44	02/348.65.44	joelle.lekeu@ucclle.brussels
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.be

LAAT DIT NIET LIGGEN !

GRATIS

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

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

