

📍 **ONZE GEMEENTEN**

Balans van de bestuursperiode

📍 **NIEUWS VAN HET  
GEWEST**

Autodelen in opmars in het  
Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest

📍 **ACTUALITEIT**

Pop-up stedelijke mobiliteit

# GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



Focus :  
Schoolstraten: wat,  
waarom en hoe?

**DRIEMAANDELIJKS Nr 51**



**BRUSSEL MOBILITEIT**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



**BRULOCALIS**  
VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

## DRIEMAANDELIJKS Nr 51

DIRECTIE :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:

Jean-Michel Reniers, Pierre-Jean Bertrand

REDACTIE :

Alexandre Carlino, Marie-Noëlle Collart,  
Ischa Lambrechts, Chantal Roland,  
Charlie Bonnave, Sophie van den Berghe,  
Mobiliteitsdiensten van de gemeenten  
Elsene, Jette, Schaarbeek, Sint-Agatha-  
Berchem, Ukkel en Vorst

VERTALING :

Liesbeth Vankelecom, AV Translations

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

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

BRUSSEL MOBILITEIT

Vooruitgangstraat 80 - 1035 Brussel  
Tel 0800 94 001

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

[www.mobielbrussel.be](http://www.mobielbrussel.be)

## INHOUD

ONZE GEMEENTEN

EINDE VAN DE GEMEENTELIJKE BESTUURSPERIODE:  
BALANS OP HET VLAK VAN DE MOBILITEIT ..... 4

ONDER DE LOEP

SCHOOLSTRATEN: WAT, WAAROM EN HOE? ..... 9

NIEUWS VAN HET GEWEST

STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2018  
IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST: EVALUATIE  
VAN DE ACTIES EN BETROKKENHEID VAN DE BURGERS .....13

NIEUWS VAN HET GEWEST

SUPERHELDEN TEN DIENSTE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID!  
«ACTIE BOEKENTAS» VERSIE 2018 .....15

ACTUALITEIT

MO: EEN POP-UP STEDELIJKE MOBILITEIT OM BRUSSEL  
IN BEWEGING TE BRENGEN .....17

NIEUWS VAN HET GEWEST

AUTODELEN IN OPMARS IN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST .....20

## EDITO

De gemeentelijke bestuursperiode loopt ten einde en de colleges en gemeenteraden naderen de terminus. De tijd is gekomen voor de gemeentemandatarissen om de balans op te maken, die sommigen van hen delen met de lezers van het Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid. Het is niet altijd gemakkelijk geweest, maar de afgelopen zes jaar kwamen er knappe projecten tot stand. Zo was er de aanleg van tram 9, heraangelegde openbare plaatsen die meer plaats maken voor actieve verplaatsingswijzen, kilometers fietspaden, de plaatsing van fietsboxen, de opstelling van toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte PAVE en noem maar op. De pessimisten onder ons zullen zeggen dat er nog steeds evenveel files zijn in Brussel, terwijl de optimisten wijzen op de stijging van het aantal fietsers of de daling van het autobezit bij de Brusselaar als veelbelovende verbetering.

Dergelijke projecten zijn meestal het resultaat van samenwerking, vooral tussen de gemeenten en het Gewest. Mobiliteitskwesties kunnen spanningen aanscherpen en kristalliseren, maar ze kunnen ook vaak krachten bundelen en mobiliseren rond een gemeenschappelijke uitdaging: van de stad een aangename, rustige maar dynamische plek maken om te leven, resoluut gericht op meervoudige en geïntegreerde mobiliteit die de actieve modi en het rationeel gebruik van de auto bevordert. De volgende Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en het toekomstig gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, dat momenteel wordt afgerond, moeten de nodige impulsen geven om deze strategische visie te verwezenlijken. Het voorontwerp van Good Move werd op 12 september gepresenteerd voor meer dan 160 vertegenwoordigers uit de politieke sector (meerderheid, oppositie, gemeenten, gewest, parlement, ...), de overheid, de privésector, verschillende operatoren van mobiliteitssystemen, verenigingen, werkgevers en vakbonden, leden van de gewestelijke Mobiliteitscommissie en de Economische en Sociale Raad, ...

Het resultaat van de gemeenteraadsverkiezingen van 14 oktober (en de regionale verkiezingen van 2019) en de meerderheden die daaruit voortvloeien, zullen het tempo bepalen van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid voor de komende bestuursperiode. Alle initiatieven van de afgelopen jaren, die afgerond of nog in uitvoering zijn, dragen nu al bij tot de langzame maar essentiële aanpassing van de verplaatsingsgewoonten. Dit nummer van de Mobiliteitsgids belicht enkele van deze initiatieven, zoals de schoolstraten, het mobiliteitsplatform, de operatie 'boekentas' en autodelen.

Laten we hopen dat de komende verkiezingen een nieuwe stap vormen naar een duurzamere en veiligere mobiliteit ten dienste van de stad en haar inwoners.

*De redactie*

> Mobiliteitsdiensten van de gemeenten Elsene, Jette, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem, Ukkel en Vorst

# EINDE VAN DE GEMEENTELIJKE BESTUURSPERIODE: BALANS OP HET VLAK VAN DE MOBILITEIT

Op 14 oktober kiezen de burgers hun nieuwe gemeentelijke vertegenwoordigers. Dit einde van een zesjarige bestuursperiode is een goede gelegenheid om de balans op te maken en nieuwe uitdagingen aan te gaan. Wij stelden voor aan de gemeenten die dat wensten, om bondig één of meer belangrijke projecten op het vlak van mobiliteit of verkeersveiligheid van de afgelopen mandatuur te delen, alsook hun uitdagingen en dromen voor de toekomst. Zes gemeenten zijn op de oproep ingegaan: Elsene, Jette, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem, Ukkel en Vorst. Hun bilan.

## HERAANLEG VAN HET SINT- AGATHAPLEIN, ORGELPUNT VAN DE OPFRISSING VAN DE OPENBARE RUIMTE IN SINT-AGATHA-BERCHEM

Twintig jaar geleden zag Sint-Agatha-Berchem er dof uit en waren de openbare ruimten zeer banaal. De wil om uit een lange slaap te komen was er wel, maar hoe moest dat aangepakt worden? Hoe stel je een einde aan de overheersing van de auto in het hart van het lokale leven, namelijk het Schweitzerplein, het plein aan de Sint-Agathakerk en het Koning Boudewijnplein?

Eerst kwam er het Gemeentelijk Ontwikkelingsplan en vervolgens het Gemeentelijk Mobiliteitsplan

en stilaan vielen alle puzzelstukjes op hun plaats. Na een volledige renovatie van de Kerkstraat, de verbinding tussen het historische centrum van de gemeente (Kerkplein) en het huidige hart (Schweitzerplein). Na de heraanleg van het Schweitzerplein en de straten die er elkaar kruisen (Koning Albertlaan, J. Goffinlaan, Gentse steenweg), heeft de gemeente onlangs de heraanleg van het Sint-Agathaplein voltooid.

Het doel was een **gezellige, groene en veilige ruimte** te creëren. Wat vroeger een heel brede rijbaan was, werd omgetoverd tot een leefruimte met terrassen, banken en aanplantingen. Een ideale plek voor de organisatie van evenementen en festiviteiten. De heraanleg van het Schweitzerplein betekende toen al een grote ommezwaai in opvatting: het deel van de ruimte dat bestemd was voor het autoverkeer, werd aanzienlijk ingeperkt ten voordele van de ruimte voor voetgangers en recreatie (terrassen, banken,...). Met het Sint-Agathaplein werd gebruik gemaakt van de plaatsgesteldheid en werd een stap verder gegaan: wat ooit een verkeersonveilige plek was waar permanent auto's reden, is nu de belangrijkste voetgangerszone van de gemeente.

## MOBILITEIT OP EEN ANDERE LEEST GESCHOEID IN VORST

Tijdens deze legislatuur hebben we de bevoegdheden in verband met mobiliteit samengebracht in de **nieuwe mobiliteitsdienst**. Wij hebben ons toegespitst op de link tussen hun werkzaamheden en de andere technische gemeentediensten.

Deze dienst coördineert de plannen van elk verplaatsingsmiddel, zorgt ervoor dat ze met elkaar in overeenstemming zijn en werkt samen met andere



Bron: Gemeente Sint-Agatha-Berchem

> Het heraangelegde Sint-Agathaplein



Bron: Gemeente Vorst

> Vollenbikeland

technische diensten (gemeentelijke en externe zoals gewest en politie) en met politiek verkozenen, zodat alle gebruikers hun plaats kunnen vinden in de openbare ruimte.

Deze samenwerkingsverbanden gaven aanleiding tot de oprichting van de «**mobilitéitscommissie**» die één keer per maand bijeenkomt. Verschillende plannen en projecten werden er besproken: een audit van het fietsbeleid, een actieplan voor fietspaden en veilig parkeren, een audit van de voetgangerstrajecten en aandacht voor de aanbevelingen bij de heraanleg van wegen, een parkeerbeleid geïntegreerd in het gewestelijk parkeerplan, ...

Naast deze technische dossiers werden er ook evenementen en sensibiliseringsacties georganiseerd en uitgevoerd door de mobiliteitsdienst. Dat waar we het meest trots op zijn, is ongetwijfeld «**Vollenbikeland**». Na amper drie edities is Vollenbikeland al een gekend fietsevenement, in de maand mei in Vorst. Het evenement tracht kinderen op de fiets te krijgen en hen via creatieve workshops kennis te laten maken met de wereld van het fietsen.

Naast Vollenbikeland werden er ook fietslessen voor volwassenen aangeboden en konden er elektrische fietsen getest worden. Deze twee trainingen kenden een groot succes en zetten menig deelnemer aan om dagelijks gebruik te maken van de fiets.

## VOETGANGERSZONE, NIEUWE TRAM 9 EN EEN COLLABORATIEF PROCES IN JETTE

De nieuwe tramlijn 9 was de gelegenheid om de straat over meer dan 3 kilometer herin te richten om de verplaatsingen van voetgangers, fietsers, gebruikers van het

openbaar vervoer en personen met beperkte mobiliteit aanzienlijk te verbeteren. Tram 9 verhoogt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor Jettenaars. Op het **Spiegelplein** werd de grote parking omgevormd tot een volledig autovrij, met bomen omzoomd plein met nieuwe verlichting, een fontein, banken en een fietsenstalling. Zo werd het vernieuwde Spiegelplein een leuk wandeldoel voor de Jettenaar.

Naar aanleiding van dit tweeledige gewestelijke project heeft de gemeente Jette, via de oprichting van een **gemeentelijk comité tram 9**, een platform gecreëerd dat 20 keer vergaderde en waar de betrokken gewestelijke en gemeentelijke actoren, waaronder de handelaars van het plein en de marktkramers, samen rond de tafel zaten. Deze samenwerking met het Gewest hielp om het project tijdig af te ronden, rekening houdend met de bekommernissen van de gemeente en met zo weinig mogelijk overlast vanwege dit enorme project.

In het kader van de gewestelijke projectoproep Living heeft Jette een collaboratief proces opgestart, **Living Jette**, dat de bewoners de

mogelijkheid biedt om hun wijk te hertekenen voor meer gezelligheid en verkeersveiligheid. In drie edities van Living Jette werden 4 projecten gedurende enkele dagen in de openbare ruimte getest tijdens de Week van de Mobiliteit. Deze projecten worden nu geëvalueerd met het oog op de definitieve uitvoering ervan op het terrein. Meer dan duizend bewoners leverden een bijdrage tot Living Jette, wat aanzienlijk is in vergelijking met het aantal bewoners dat gemiddeld de bijeenkomsten bijwoont in verband met de renovatie van de openbare ruimte.

## FOCUS OP ZONE 30 EN SCHOOLOMGEVINGEN IN SCHAARBEEK

Op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid voerde de gemeente Schaarbeek in 2018 twee grote projecten uit: «Schaarbeek zone 30» en «schoolomgevingen».

Zoals vele Europese steden koos Schaarbeek voor een beleid van snelheidsmatiging op haar hele grondgebied. Dat beleid resulteert in de veralgemening van de **zone 30** op de wegen in de gemeente, met uitzondering van bepaalde gewestwegen.

Deze maatregel maakt deel uit van het strategisch plan rond verkeersveiligheid van het Brussels Gewest en heeft vele voordelen. Naast de verbetering van de levenskwaliteit en de gezelligheid in de gemeente (minder vervuiling en lawaai) verbetert zone 30 de verkeersveiligheid aanzienlijk. Rijden aan 30 km/u vermindert de remafstand, maakt het gemakkelijker om op obstakels te anticiperen en vermindert het risico op dodelijke ongevallen bij een aanrijding drastisch. De



Bron: Gemeente van Jette

> Het afgewerkte Spiegelplein



> Schoolomgeving in de Grote Bosstraat

Bron: Gemeente Schaerbeek

veralgemeende zone 30 biedt ook een betere leesbaarheid en een duidelijkere boodschap voor de weggebruikers en vereenvoudigt het beheer van de bewegwijzering voor de gemeentediensten. Bovendien wordt het verkeer, in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, vlotter bij 30 km/u, wat een positieve invloed heeft op de doorstroming van het verkeer.

Op het terrein wordt de veralgemeende zone 30 overal waar men Schaerbeek binnenrijdt, aangegeven met duidelijke en zichtbare borden, en dit wordt in de buurt van scholen nog herhaald.

Om de schoolomgevingen verder te beveiligen, heeft Schaerbeek ook verschillende scholen uitgerust met **zones 'schoolomgeving'**. Deze nieuwe zones zijn bestemd voor het in- en uitstappen van leerlingen uit de voertuigen van ouders of schoolbussen. Doorgaans bevinden deze zones zich in de onmiddellijke nabijheid van de ingang van de school.

De nieuwe regelgeving voorziet in een parkeerretributie van 100 euro indien er geparkeerd wordt in de tijdspanne die op het bord aangegeven staat. Het doel is om dubbel parkeren in de buurt van scholen te ontraden. De zones 'schoolomgeving' zijn gedepenaliseerd, waardoor parkeerwachters er doeltreffend toezicht kunnen houden.

Bij het begin van dit schooljaar worden er 13 nieuwe zones toegevoegd aan de 11 zones die reeds in september 2017 werden ingericht.

## EEN AANGENAME WIJK IN HET NOORDEN VAN ELSENE

In juli 2018 werd de Elsense steenweg een **erf met beperkt verkeer**. Deze nieuwe inrichting is gekoppeld aan de invoering van zone 30 voor de hele wijk en een nieuw verkeersplan met duidelijke doelstellingen: de levenskwaliteit en de rust van de inwoners waarborgen, maar tegelijk ook de toegankelijkheid van de winkels en de diensten verzekeren.

Na anderhalf jaar werken is het noorden van de gemeente van uitzicht veranderd. De Elsense steenweg heeft ruimte gemaakt voor voetgangers en andere actieve verplaatsingswijzen. Van 7 tot 19 uur mag alleen het openbaar vervoer en gemachtigde voertuigen door deze vernieuwde rustige zone rijden. Leveringen zijn mogelijk van 7 tot 11 uur, mits toestemming.

Voetgangers hebben voorrang, niet alleen op de Elsense steenweg, maar ook op een deel van de Sint-Bonifatiusstraat, die een voetgangerszone werd.

De toegang tot de Koninklijke-Prinsstraat, de Ernest Solvay- en de Francartstraat en de Sint-Bonifatiusstraat is beperkt tot inwoners en gemachtigde voertuigen.

De toegang tot het gebied wordt gecontroleerd via een nummerplaatherkenning (ANPR). Automobilisten zonder vergunning riskeren een administratieve boete van 55 euro.

Naast deze maatregelen is er dankzij gewestelijke subsidies een grote zone 30 aangelegd die het hele noordelijke deel van de gemeente beslaat, tussen de kleine ring, de Troonstraat, de Malibranstraat, de Lesbroussartstraat en de Louizalaan.

Aan de in- en uitgangen van het gebied zijn borden geplaatst. Bovendien en om de zichtbaarheid van het gebied te vergroten, zijn er bij elke toegang grondmarkeringen aangebracht en werden er ook 8 preventieve radars gepland.

In het kader van het openbaar onderzoek dat bij het begin van dit project werd uitgevoerd, was de vraag van de bewoners zeer duidelijk: zij wilden absoluut niet dat hun lokale straatjes te

lijden zouden krijgen onder het sluipverkeer van de Elsense steenweg, terwijl er al veel te veel transitverkeer is! Om de wijk te beschermen tegen transitverkeer werd er een **nieuw verkeersplan** opgesteld. De buurtbewoners moeten nu misschien een omweg van enkele honderden meters afleggen, maar dat is de (lage) prijs die ze betalen voor hun rust.

In 2019 krijgt het Fernand Cocqplein op zijn beurt een facelift tot een aangename leefruimte voor de buurtbewoners, als orgelpunt van dit ambitieuze project dat wordt uitgevoerd in samenwerking met de minister van Mobiliteit.



Bron: Gemeente Elsene

> De Elsense steenweg werd volledig heraangelegd

## NIEUWE WERKGROEP MOBILITEIT, PARKEERPLAN, BEVORDERING VAN ALTERNATIEVEN VOOR DE AUTO EN VERSTERKING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID IN UKKEL

Een van de belangrijkste projecten in Ukkel was de creatie van een **werkgroep mobiliteit**, die sinds begin 2018 operationeel is. Voor mobiliteitsaangelegenheden moeten verschillende interne belanghebbenden geraadpleegd worden en moet er met de politie samengewerkt worden. Sommige beslissingen werden dan ook sneller genomen dankzij deze maandelijkse vergaderingen. Op die manier werd ook een betere opvolging mogelijk en werd een duidelijke visie verkregen op de verschillende lopende projecten.

De uitwerking en implementatie van het **gemeentelijk parkeerplan**, aangestuurd door gewestelijke richtlijnen, vormde ook een belangrijke verandering in het Ukkelse landschap. Hoewel het parkeren in sommige straten al gereguleerd was en Ukkel altijd al met sectoren heeft gewerkt, zorgde het plan voor een beter totaalbeeld en een betere inventarisering van de druk op het parkeren.

Parallel hiermee zijn er acties ondernomen om andere **verplaatsingswijzen te bevorderen**. Een eerste reeks van 8 fietsboxen werd geïnstalleerd, een premie voor de aankoop van een elektrische fiets werd ingevoerd, standplaatsen voor gedeelde auto's werden geopend in 2016, terwijl er sinds 2011 niets veranderd was.

Voor de verkeersveiligheid worden 30 km/u zones vastgelegd over een hele wijk en niet langer straat per straat. Er worden steeds meer oversteekplaatsen voor voetgangers aangelegd en we werken samen met scholen om hun omgeving op te waarderen om de snelheid te verminderen en de organisatie van de verplaatsingen te verbeteren.

## WAT ZIJN DE UITDAGINGEN OP VLAK VAN MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID IN ONZE GEMEENTEN?

### Sint-Agatha-Berchem

De herinrichting van het plein voor de Sint-Agathakerk in **Sint-Agatha-Berchem** en omgeving is een project dat berust op een delicaat evenwicht. Het verwijderen van parkeerplaatsen langs de straat, zelfs in beperkte hoeveelheid, blijft een gevoelig onderwerp, vooral in de omgeving van handelszaken. Daardoor moet er gezocht worden naar compromissen, die soms nogal frustrerend zijn. Een van de uitdagingen van morgen bestaat erin om de voorzieningen in het hart van de gemeente volledig te richten op de zachte mobiliteit, om bepaalde 'halve' maatregelen opzij te schuiven waarvan de negatieve effecten de oorspronkelijke bedoelingen van het project aantasten.

De nood aan parkeerplaatsen in of bij een oude handelskern kan echter niet worden genegeerd. De droom om ons te kunnen bevrijden van dat gegeven in de herontwikkeling van onze openbare ruimten, vereist dus parkeeroplossingen buiten de openbare weg (openbare parking, terbeschikkingstelling van private parkeerplaatsen). Een technische en financiële haalbaarheidsstudie voor de aanleg van een openbare parking vlak bij het Schweitzerplein is in volle gang en gaat in die richting. In de hoop dat het uiteindelijk tot concrete resultaten zal leiden.

### Vorst

In **Vorst** is de grootste uitdaging voor de komende jaren de aansluiting van alle Vorstenaren op de rest van het Gewest met het openbaar vervoer. Momenteel hebben zij bijvoorbeeld geen rechtstreekse tram- of buslijn naar het centrum van de stad of de ULB.

De treinverbindingen zijn recent verbeterd op het vlak van frequentie, maar zijn enkel toegankelijk voor valide personen van een bepaalde wijk. De samenwerking met de MIVB en het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest moet dan ook worden voortgezet om efficiënte en snelle verbindingen met het centrum van Brussel tot stand te brengen.

## Jette

Een van de grootste uitdagingen voor **Jette** is de schoolverplaatsingen, en dit op twee vlakken. Enerzijds verslechtert de luchtkwaliteit in de steden en rond scholen is dit verschijnsel des te zorgwekkender. Aan de andere kant moeten er oplossingen worden aangereikt aan ouders die hun verplaatsingen zonder auto willen doen, maar nu in hun keuze beperkt worden omdat ze hun kinderen naar school moeten brengen en zo het verkeer rond de scholen nog onveilig maken. De gemeente wil enerzijds alternatieven bieden aan ouders, met name door het opzetten van een netwerk van vrijwilligers die leerlingen begeleiden te voet, met de fiets, met de tram van en naar school. Anderzijds zal ze met scholen de mogelijkheid bestuderen om 'schoolstraten' in te voeren, die voorbehouden zijn voor voetgangers, fietsers en bussen bij het begin en einde van de schooldag.

## Schaarbeek

De belangrijkste uitdaging voor **Schaarbeek** is ervoor te zorgen dat de algemene zone 30 wordt gerespecteerd en de boodschap aan de gebruikers zo duidelijk mogelijk te maken. Hiervoor zijn adequate bewegwijzering en fysieke voorzieningen nodig (veilige trottoirs, verhoogde kruispunten, trottoiruitstulpingen, ...). Aangezien ingrijpende en dus dure aanpassingen echter niet overal mogelijk zijn, zorgen de gemeentediensten en de politiezone bovendien voor grootschalige communicatie. Strengere snelheidscontrole is ook gepland dankzij grote investeringen in uitrustingen.

## Elsene

Onze mobiliteitskeuzes zijn meer en meer afhankelijk van onze activiteiten, onze bestemming, het weer of onze wensen. Soms met de fiets, soms met het openbaar vervoer, de gedeelde auto of zelfs te voet: voortaan combineren we verplaatsingswijzen met elkaar. Onze kijk op de stad is ook veranderd. De openbare ruimte is niet langer een plek waar we doorrijden (met de auto), van punt A naar punt B. Nu de stad steeds dichter bevolkt wordt en de woningen kleiner worden, leven we meer in de openbare ruimte en worden er steeds meer initiatieven genomen: picknicks, festivals, rommelmarkten, wandelingen, terrassen en nog veel meer. In **Elsene** is het bij mooi weer niet ongewoon om mensen op de stoep te zien staan om een aperitiefje te drinken of een net op te spannen over een plein om een spelletje badminton te spelen.

## Ukkel

Verkeersveiligheid verbetert aanzienlijk dankzij een vermindering van de snelheid in de stad en het juiste

gedrag van alle gebruikers van de openbare ruimte. Als beheerder kan de gemeente snelheidsremmers installeren, maar dit blijft slechts een beperkte oplossing, die overlast veroorzaakt voor de inwoners en grote middelen voor onderhoud vereist. Veiligheid hangt vooral af van het gedrag van iedereen. Daarom is het volgens de gemeente **Ukkel** noodzakelijk om te werken rond sensibilisering en bewustmaking. De stad verandert en wij moeten ons aanpassen.

Een andere uitdaging is een nieuwe kijk op fietsen. De wens om de aanwezigheid van auto's in de stad te verminderen en andere verplaatsingswijzen te bevorderen, wordt ook weerspiegeld in de mentaliteit van de nieuwe generatie, die de tijd niet gekend heeft toen alle aandacht en ruimte naar de auto ging. Die nieuwe generatie is bereid om zich open te stellen voor nieuwe verplaatsingswijzen en dat moet weerspiegeld worden in het volgend gemeentelijk mobiliteitsplan.

## DROMEN VAN DE STAD VAN MORGEN

*«Dat iedere valide en mindervalide, ongeacht zijn leeftijd, in alle richtingen kan reizen binnen een aangenaam Brussel waar iedere weggebruiker zijn plaats heeft, en dit in maximaal 30 minuten.»* **Vorst**

*«Een stillere, veiligere en aangename stad, waar actieve modi centraal staan en kinderen zich veilig kunnen bewegen.»* **Schaarbeek**

*«Een openbare ruimte die herverdeeld wordt, zodat iedereen er zich goed voelt, met meer plaats voor ontmoeting en groene ruimten, de veralgemening van zone 30 en de ontwikkeling van de fietsinfrastructuur.»* **Elsene**

*«Herontdek het plezier van een weg waar plaats is voor iedereen.»* **Jette**

*«Een technologisch instrument ontwikkelen dat multimodale mobiliteit aanmoedigt door financiële voordelen en vooral gebruiksvriendelijk is. Iedereen die zich in Brussel wil verplaatsen, zou een 'account' moeten krijgen, zoals een telecommunicatie-pack, waardoor men via een internetplatform toegang krijgt tot alle mogelijke verplaatsingswijzen. Multimodaliteit moet een gemakkelijke, comfortabele en goedkope keuze worden.»* **Ukkel**

Deze dromen zijn uiteindelijk niet zo gek en zijn terug te vinden in het ontwerp van het nieuwe regionale mobiliteitsplan Good Move. Het gezicht van de mobiliteit is de afgelopen zes jaar aanzienlijk veranderd en de inspanningen van de gemeenten zijn zichtbaar. De uiteindelijke doelstelling om de levenskwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren, wordt door iedereen gedeeld. We gaan nu een nieuwe periode van zes jaar tegemoet, die de gemeenten zeker de kans zal geven om in deze richting voort te werken. 



> Sophie VAN DEN BERGHE – Mobiliteitsadviseur – Brulocalis

# SCHOOLSTRATEN: WAT, WAAROM EN HOE?

De voorbije jaren zijn er heel wat schoolstraten ingevoerd, vooral in Vlaanderen. De stad Gent heeft recent een evaluatie uitgevoerd na 5 jaar ervaring. De stad Antwerpen heeft er al 4 jaar<sup>1</sup>. Ook andere steden hebben voor deze maatregel geopteerd. In Brussel verschenen ook enkele schoolstraten en verschillende scholen hebben er inmiddels aangevraagd naar aanleiding van de campagne van de Vlaamse minister van Onderwijs «Paraat voor de schoolstraat». De ministers van Verkeersveiligheid, Mobiliteit en Leefmilieu hebben onlangs ook de creatie aangekondigd van een fonds van 1 miljoen euro voor het instellen van schoolstraten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dus voor een vijftigtal scholen. De Kamer heeft deze zomer overigens een wetsontwerp<sup>2</sup> betreffende schoolstraten goedgekeurd. Maar waar gaat het precies om? Waarvoor dient het en hoe moet het worden aangepakt? Op basis van de ervaring van deze steden hebben we getracht deze vragen te beantwoorden en de factoren voor het welslagen van een dergelijk project te inventariseren.

## WAT IS EEN SCHOOLSTRAAT?

Het wetsontwerp definieert de term schoolstraat als «een openbare weg in de nabijheid van een onderwijsinstelling waar tijdelijk en tijdens bepaalde uren aan de toegangen een verplaatsbare<sup>3</sup> afsluiting geplaatst is met het verkeersbord C3 voorzien van een onderbord met daarop de vermelding 'schoolstraat'».

De schoolstraat, waar de hoofdingang van een school zich bevindt, wordt dus afgesloten voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van hulpdiensten), meestal 30 minuten voor het begin van de lessen 's morgens en 30 minuten na het einde van de lessen 's namiddags (of 's middags op woensdagen). Enkel voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van de straat. Geparkeerde auto's mogen de straat uitrijden, maar geen enkele auto mag de straat inrijden.<sup>4</sup>

## WAAROM EEN SCHOOLSTRAAT?

Het hoofddoel van een schoolstraat is het verhogen van de veiligheid in schoolomgevingen. Geen chaos meer 's morgens of 's namiddags met dubbel of slecht geparkeerde auto's die gevaren veroorzaken voor kinderen. De directe omgeving van de school wordt rustiger en aangener, wat bevorderlijk is voor het contact tussen ouders en met leerkrachten. Een ander belangrijk voordeel is de verbetering van de luchtkwaliteit rond de school.

Maar wil een schoolstraat het verhoopte succes hebben en om het probleem niet te verschuiven, dan moet de maatregel deel uitmaken van een algemeen mobiliteitsbeleid en mag hij niet overhaast worden genomen zonder voorstudie of analyse.

Dat punt zal hierna nog verder worden uitgewerkt, maar eerst buigen we ons over de voorafgaande voorwaarden om de creatie van een schoolstraat te overwegen.

## VOORWAARDEN VOOR DE INVOERING VAN EEN SCHOOLSTRAAT

De stad Antwerpen heeft een schema opgesteld om na te gaan of een straat in aanmerking komt om een schoolstraat te worden. De voorwaarden zijn de volgende:

1. De school moet haar engagement voor het project aantonen.
2. De straat is voornamelijk bestemd voor wonen.
3. De ingang van de school is gelegen aan de straat.
4. Op de straat rijdt geen openbaar vervoer.
5. De afsluiting van de straat veroorzaakt geen verkeershinder of andere vormen van hinder in de omliggende straten.

De stad Gent voegt daar de volgende voorwaarden aan toe:

1. De straat wordt niet gebruikt door voertuigen die een andere bestemming hebben dan de school, als er geen alternatief wordt geboden.
2. Er moet (comfortabele) parkeergelegenheid zijn in de wijk binnen een maximale afstand van 10 minuten te voet. Als dat niet het geval is, en indien de school er uitdrukkelijk om verzoekt, kan de straat gedurende 14 weken als schoolstraat worden getest.

Indien deze voorwaarden vervuld zijn, kan een diepgaander onderzoek worden aangevat.

1. Intussen bestaan er 8 schoolstraten en zijn er 17 aanvragen in behandeling.
2. Wetsontwerp tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, wat de invoering van de schoolstraat betreft, goedgekeurd door de Kamer op 11 juli 2018 (<http://www.dekamer.be/FLWB/PDF/54/2161/54K2161007.pdf>)
3. Het zou waarschijnlijk beter geweest zijn over een 'beweegbare' afsluiting te spreken, aangezien het naar gelang van het geval om een vaste afsluiting kan gaan die wordt opgeheven, in andere gevallen kan het bord worden vastgemaakt.
4. Volgens het wetsontwerp hebben ook «voertuigen in het bezit van een vergunning afgegeven door de wegbeheerder» toegang tot de schoolstraat. Jammer genoeg kan dit een administratieve last voor de gemeenten met zich meebrengen. Wat gebeurt er bovendien als de gemeente geen wegbeheerder is?



> Schoolstraat in Gent

## WAT ZIJN DE FASEN VOOR HET INRICHTEN VAN EEN SCHOOLSTRAAT?

Op basis van de ervaringen van de steden Gent en Antwerpen hebben wij getracht om de belangrijkste stappen te beschrijven die doorlopen moeten worden bij de invoering van een schoolstraat.

### 1. De aanvraag

De vraag komt meestal van de school, maar de gemeente kan scholen ook aanmoedigen om een aanvraag in te dienen. Zij kan de belangen van scholen behartigen en eventueel praktijkvoorbeelden van andere scholen belichten.

De Gentse ervaring leert dat de inrichting van een schoolstraat alleen duurzaam is in de tijd als de inrichting er kwam omdat de onveiligheid rond de school erkend wordt door de betrokkenen (ouders, school, gemeente, omwonenden). De invoering en het dagelijks beheer van een schoolstraat vereist immers veel (vrijwillige) betrokkenheid van de verschillende actoren. Zij moeten dus echt gemotiveerd zijn. De achterliggende motivatie kan ook milieugebonden zijn (de luchtkwaliteit in de schoolomgeving).

Een manier om de motivatie in stand te houden en te vermijden dat het project voortdurend in vraag wordt gesteld, is een zo volledig mogelijk antwoord te geven op de vraag «**Waarom kiezen voor een schoolstraat?**» Het antwoord kan bestaan in een gedocumenteerde nota met foto's van onveilige situaties, het overzicht van de

problemen die aangekaart werden via enquêtes bij ouders, leerkrachten, buurtbewoners, de gemeente en kwalitatieve analyses op het terrein. We mogen echter niet vergeten dat de schoolstraat slechts een van de vele maatregelen is om de veiligheid rond scholen te verbeteren. Mobiliteit en verkeersveiligheid moeten in hun geheel in aanmerking genomen worden.

### 2. Engagement en samenwerking tussen actoren

De belangrijkste actoren bij de invoering van een schoolstraat zijn de gemeente, de school (directie, ouders, leerkrachten en leerlingen) en de omwonenden.

De **gemeente** heeft, in de meeste gevallen via haar mobiliteitsdienst, een rol als coördinator en ondersteuner van het project. Ze staat ook in voor de haalbaarheidsstudie (beslissingsrooster,...), het beheer van de infrastructuur, eventuele aanpassingen, de logistiek, de communicatie met de buurtbewoners (ontwerp van een flyer met de beschrijving van het principe van de schoolstraat, informatievergadering, ...) enz. Haar rol is essentieel, omdat ze niet alleen haar expertise deelt, maar ook een 'buffer' vormt tussen de school en de buurt.

De mobiliteitsdienst is niet altijd de enige betrokken dienst. Er kan ook samengewerkt worden met de dienst preventie of onderwijs. Het is ook raadzaam om er in bepaalde fases van het project de politie bij te betrekken. De gemeente zal ook waken over de echte motivatie van de school.

Het engagement van de **school** is immers fundamenteel. De directie moet communiceren met de ouders, de leerlingen en de leerkrachten via informatievergaderingen, werkgroepen, het uitdelen van folders,... De communicatie met deze actoren helpt om terughoudendheid te overwinnen of motivatie te bevorderen.

Het is sterk aan te bevelen dat de school een **schoolvervoersplan** opstelt, aangezien de schoolstraat slechts één van de vele maatregelen is die genomen kunnen worden om de mobiliteit en de verkeersveiligheid rond de school te verbeteren. Het moet deel uitmaken van een **globaal mobiliteitsbeleid**, zowel op gemeentelijk als schoolniveau. Een schoolstraat kan niet op zichzelf staan. De ene situatie is de andere niet en er moeten wellicht ook aanvullende maatregelen worden genomen, zoals de organisatie van begeleide voetgangers- of fietsrijen, het verwijzen naar een nabijgelegen parking, een kiss&ride (zolang dit ouders niet aanmoedigt om hun kinderen met de auto naar school te brengen),... Een van de doelstellingen die ook met de invoering van schoolstraten wordt nagestreefd, is het aanmoedigen van wandelen, fietsen of het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de auto. De school heeft een sensibiliserende rol (denk maar aan het voetgangers- en fietsbrevet) maar moet ook zorgen voor geschikte infrastructuur, door bijvoorbeeld fietsenstallingen te plaatsen.

Het is ook de school die in de praktijk dagelijks de **afsluiting** beheert en vrijwilligers moet vinden die daarvoor instaan (ouders of leerkrachten, want die zijn vaak doeltreffender in het omgaan met conflicten). De afsluiting kan ook beheerd worden door gemachtigde toezichters. De steun van de gemeente daarbij is volgens de ervaring van de stad Gent wenselijk. Dat wordt overigens ook gepreciseerd in de aanbevelingen die het resultaat zijn van de evaluatie van hun schoolstraten. Deze steun zorgt voor continuïteit en toont de betrokkenheid van de gemeente bij de schoolstraten. Dat maakte duidelijk deel uit van de vragen van scholen en ouders. Het is ook aan te raden om een verzekering af te sluiten voor de 'afsluitingsbeheerders' bij de uitoefening van hun taken.

Ook de **omwonenden** zijn belangrijk. Zij maken deel uit van het project omdat het hen rechtstreeks aanbelangt. Zij moeten dus van meet af aan bij het project betrokken worden en het belang ervan vatten. Hun steun voor het project is van fundamenteel belang.

De inzet en het enthousiasme van al deze betrokkenen, evenals hun **samenwerking** en een **duidelijke taakverdeling**, zijn voorwaarden voor het welslagen van een schoolstraat. Iedere

taken kunnen worden beschreven en gebundeld in een 'engagementscharter' dat alle partijen ondertekenen.

### 3. Haalbaarheidsstudie

De gemeente verricht een analyse van het autoverkeer in de wijk en de parkeermogelijkheden in de omgeving. In sommige gevallen kan de invoering van een «kiss&ride» worden overwogen. Er wordt ook gepeild naar de motivatie van de school en de ouders. De school analyseert eveneens de verplaatsingswijzen, de trajecten en afstanden die afgelegd worden door de kinderen maar ook de leerkrachten.

De school moet ook bepalen hoe zij de afsluiting zal beheren. Er moeten gemachtigde opzichters worden opgeleid. Dat aspect mag niet worden onderschat, want als niemand voor de afsluitingen zorgt, dan wordt de schoolstraat niet gerespecteerd. Hoe beter de ouders en buurtbewoners geïnformeerd en overtuigd zijn van het nut van het project, hoe beter het bij het binnenkomen van de schoolstraat zal verlopen. Mensen die slecht geïnformeerd zijn of gekant zijn tegen het project, kunnen immers agressief worden voor een straat waartoe de toegang zelfs voor een korte tijd verboden is. Het is ook nuttig gebleken om bij de afsluitingen foldertjes te verspreiden waarin het doel van de schoolstraat uitgelegd wordt.

### 4. Uitvoering en evaluatie

De stad Antwerpen vraagt dat elke nieuwe schoolstraat wordt **getest** gedurende 6 maanden (4 maanden in Gent). Om dergelijke tijdelijke regeling te kunnen uitvoeren, moet er een politieverordening goedgekeurd worden. Ongeveer 2 weken voor het einde van de testperiode wordt het project geëvalueerd bij de verschillende belanghebbenden via een tevredenheidsenquête. Als het resultaat positief is, wordt de nieuwe schoolstraat voor onbepaalde duur ingevoerd door middel van een aanvullend reglement. Toch moet er regelmatig een evaluatie verricht worden om na te gaan of er verbeteringen mogelijk zijn.

Concreet wordt de straat afgesloten met een afsluiting met een bord C3 aangevuld met een onderbord «uitgezonderd fietsers» (M2) en «uitgezonderd hulpdiensten». Daaronder hangt een bord «schoolstraat» met de dagen en uren. De afsluiting moet gebruiksvriendelijk zijn. Er bestaan verschillende modellen, gaande van Nadarhekkens die in de school wordt geplaatst tot de vaste slagboom die omhoog en omlaag gaat. Meestal is het de gemeente die daarvoor instaat.

Zeker bij het begin maar bij voorkeur gedurende de hele testfase is het aan te raden om te zorgen voor een regelmatige aanwezigheid van politie.

## WAT MET SCHOLEN OP GEWESTWEGEN?

Sommige scholen liggen aan een gewestweg. Maar dat belet de gemeenten niet om een schoolstraat in te voeren als de omstandigheden zich daartoe lenen! De gemeente is immers bevoegd om, met goedkeuring van het Gewest, aanvullende reglementen uit te vaardigen voor deze wegen. Om een schoolstraat te testen vooraleer ze definitief te maken, is het volgens de Nieuwe Gemeentewet bovendien het gemeentecollege dat een tijdelijke politieverordening moet uitvaardigen. Door haar nabijheid tot de burgers en voeling met de realiteit op het terrein beschikt de gemeente over middelen die het Gewest niet noodzakelijkerwijs heeft om het project te omkaderen (gemeenschapswachten, gemeentepersoneel) en is ze beter geplaatst om een dialoog aan te gaan met de bewoners van de wijk. Als uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat het interessant is om een gewestweg tot schoolstraat in te richten, kan de gemeente dat project op het getouw zetten!



> Schoolstraat in Gent

Het is niet altijd gemakkelijk om met weerspannige mensen om te gaan en politieaanwezigheid kan de mensen temperen en de maatregel versterken.

## BESLUIT

De belangrijkste conclusie uit de ervaringen met schoolstraten is dat ze bijdragen tot een veiligere en aangenamere omgeving rond scholen. De balans is dus positief en het voornaamste doel is bereikt.

De ervaringen van de steden Gent en Antwerpen zijn verrijkend en inspirerend, maar de realiteit verschilt soms sterk van stad tot stad (en van school tot school). Ook al kan er een reeks richtlijnen worden vastgesteld voor de invoering van een schoolstraat, toch heeft elke school haar eigen specifieke kenmerken (schooltype, ligging, bevolking, ...) die vaak oplossingen «op maat» vergen. In sommige Gentse scholen bijvoorbeeld komt 40 % van de kinderen met de fiets, wat ver van de Brusselse realiteit ligt. Vandaar de noodzaak

om de schoolstraat te integreren in een globaal mobiliteitsbeleid en de maatregelen aan te passen aan elke situatie.

Tot slot werkt een schoolstraat dankzij de inzet van enthousiaste ouders, gemotiveerde leerkrachten en geëngageerde directies. Een sterke betrokkenheid van de gemeente is noodzakelijk om een duurzame toekomst voor de schoolstraat te garanderen en de participatie van de buurtbewoners is belangrijk.

Als al deze factoren aanwezig zijn en de schoolstraat deel uitmaakt van een globaal mobiliteitsbeleid, dan is de kans groot dat het initiatief succesvol wordt! 📍

> Alexandre CARLINO – Directie Verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

# STATEN-GENERAAL VAN DE VERKEERSVEILIGHEID 2018 IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST: EVALUATIE VAN DE ACTIES EN BETROKKENHEID VAN DE BURGERS

Op 5 juni 2018 hebben Staatssecretaris voor Verkeersveiligheid Bianca Debaets en Brussel Mobiliteit een evaluatie aangevat van het gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid 2011-2020. Het is de bedoeling om de tot nu toe door het Gewest ondernomen acties te evalueren en vervolgens een volksraadpleging en een denkdag te organiseren met alle belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid, om de prioritaire acties voor 2019-2020 vast te stellen.

## WAT VOORAFGING

In 2010 stelden alle betrokken partijen bij de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest samen het **Actieplan Verkeersveiligheid 2011-2020** op. Door het groeiend bewustzijn, wereldwijd<sup>2</sup> en in Europa<sup>3</sup>, van het belang van stabilisering en vermindering van het aantal verkeersdoden, stelt dit plan ten doel het **aantal doden en zwaargewonden tegen 2020 met 50 % te verlagen**.

Het is onderverdeeld in **190 concrete acties** die aansluiten bij **9 strategische doelstellingen**, namelijk:

1. De verlaging van de verkeerssnelheid
2. De bevordering van het gebruik van veiligheidsgordels en het correcte gebruik van kinderzitjes en helmen
3. Het drastisch verminderen van het rijden onder invloed
4. Het stimuleren van preventief en anticiperend gedrag en de vermindering van gevaarlijk en ongepast gedrag
5. Het beschermen van kwetsbare weggebruikers: voetgangers, fietsers, bromfietzers en motorrijders
6. Het inherent veilig maken van wegen en straten
7. De verbetering van de controle-sanctieketen
8. Het verbeteren van de kennis over persoonlijke letsels en de omstandigheden waaronder deze zich voordoen, zodat er doelgerichtere en effectievere acties rond verkeersveiligheid kunnen worden gevoerd
9. Het verankeren van verkeersveiligheid in de cultuur en de politieke en administratieve structuren .

Het actieplan 2011-2020 is gebaseerd op het concept **'Vision Zero'**, dat in 1997 in Zweden werd geïntroduceerd. Het principe is dat iedereen die op de weg overlijdt of gewond raakt, een slachtoffer te veel is. Met andere woorden, het is onaanvaardbaar dat mensen gedood of ernstig gewond raken terwijl ze zich verplaatsen in de openbare ruimte.

In het kader van deze globale strategie worden alle belanghebbenden aangemoedigd om zich op hun niveau in te zetten voor een betere verkeersveiligheid. Zo streeft het Gewest tegen 2020 naar **maximum 12 doden (30 dagen) en 68 zwaargewonden**.

Daartoe werden er **uitdagingen** voor de verkeersveiligheid vastgelegd, die verwijzen naar de problemen die de meeste levens kunnen redden en de ernstigste verwondingen kunnen voorkomen. Met het oog op efficiëntie zijn de meeste van de geplande acties aan deze uitdagingen gekoppeld.

## KICK-OFF

De startdag van de Staten-Generaal 2018 vond plaats op 5 juni jl. in aanwezigheid van alle spelers in het domein en ook heel wat verenigingen. Deze bijeenkomst was de eerste stap in het evaluatieproces van het actieplan. De eerste analyses werden er gepresenteerd. Zo blijkt dat er van de 190 acties uit het actieplan 2011-2020 al 120 uitgevoerd zijn of aan de gang zijn.

Die dag werd ook de aandacht gevestigd op het feit dat het aantal doden (30 dagen)<sup>4</sup> en zwaargewonden de afgelopen jaren globaal daalde in het Gewest, waarbij wel aangestipt werd dat het aantal zwaargewonden helaas niet zo snel daalt als het aantal doden. Niettemin werd erop gewezen



1. [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan\\_daction\\_-\\_nl\\_version\\_finale\\_.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan_daction_-_nl_version_finale_.pdf)
2. OMS, A/RES/64/255, [http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/76783/9789242503326\\_fre.pdf;sequence=1](http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/76783/9789242503326_fre.pdf;sequence=1)
3. EG, COM(2010) 389, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52010DC0389&from=EN>
4. Globale daling sinds het zwarte jaar 2012, toen 38 mensen omkwamen (30 dagen) en 171 ernstig gewond raakten.



dat de geconsolideerde cijfers voor 2016 positief en bemoedigend waren, aangezien ze afnamen, met in totaal 17 doden (30 dagen) en 154 zwaargewonden<sup>5</sup>.

## BURGERPARTICIPATIE

Om de burgers bij de evaluatie te betrekken – want hun bijdrage wordt gewaardeerd – kunnen weggebruikers hun mening geven tijdens de periode tussen 5 juni en de Staten-Generaal in november 2018. Daartoe werd er een platform online gezet op [www.goedopweg.brussels](http://www.goedopweg.brussels). Daarop kan men zijn ervaringen en ideeën geven door middel van een korte reeks vragen.

Naast de vragen biedt het platform iedereen die dat wenst, de mogelijkheid om zich in te schrijven voor rondetafels die in november, op de dag van de Staten-Generaal, worden gehouden. Daar zullen de aanwezige burgers op dezelfde manier kunnen debatteren als de andere aanwezigen, die openbare instanties of instellingen vertegenwoordigen die zich inzetten voor verkeersveiligheid en ook verenigingen. Wij hopen dat dit zal helpen om de bekommernissen van de burgers eveneens onder de aandacht te brengen.

Intussen hebben reeds meer dan 1.400 mensen deelgenomen aan de enquête en de vragenlijst ingevuld.

## STATEN-GENERAAL

In november 2018 zal dus de slotmanifestatie van de Staten-Generaal plaatsvinden, waar een debat gevoerd zal worden en een evaluatie van het actieplan 2011-2020, om na te gaan op welke

vlakken verbeteringen mogelijk zijn ten opzichte van de reeds ondernomen acties.

De conclusies daarvan zullen opgesteld worden aan de hand van enkele rondetafelgesprekken en focusgroepen. Daar zullen burgers, personeel van overheidsdiensten en allerlei organisaties samen rond de tafel zitten, aangezien verkeersveiligheid een zaak van iedereen is en iedereen in dat kader een rol te spelen heeft.

Na afloop van dat overleg zullen er aanbevelingen voorgesteld worden om onze doelstellingen voor 2020 te bereiken.

## «GOED OP WEG», DE NIEUWE SLAGZIN VOOR VERKEERSVEILIGHEID

Gezien het belang van de strijd tegen verkeersongevallen en om het belang te onderstrepen dat het Gewest eraan hecht, werd een nieuwe slogan gekozen voor de verkeersveiligheidsacties, om de burger beter aan te spreken.

«Goed op weg» is dan ook het nieuwe thema van het verkeersveiligheidsbeleid voor het Brussels Gewest. Deze slogan wil inclusief en participatief zijn. De identiteit die op die manier wordt uitgewerkt en de inhoud van de boodschappen bevorderen het respect tussen alle weggebruikers, in alle omstandigheden, ongeacht hun leeftijd en verplaatsingswijze.

Twee campagnes (respect en verstrooidheid) zijn al in 2018 van start gegaan met deze nieuwe grafische identiteit en de reacties zijn heel positief. 

## AUTOLOZE ZONDAG: EEN STAND GEWIJD AAN VERKEERSVEILIGHEID

De cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit was aanwezig op de stand *#Goedopweg*, vlakbij rotonde Louiza tijdens de *autoloze zondag 16 september*. Het was een gelegenheid voor de burgers om de vragenlijst te beantwoorden en deel te nemen aan een aantal activiteiten rond het thema 'traagheid', een noodzakelijke 'slow attitude' in het verkeer, waarbij snelheidsvermindering de voornaamste uitdaging is voor de verkeersveiligheid in het Brussels Gewest.

5. Sindsdien werden de geconsolideerde ongevallencijfers voor 2017 in het Brussels Gewest gepubliceerd. Ze gaan in stijgende lijn, met 24 doden en 182 zwaargewonden. Dat toont de noodzaak om door te gaan met het uitvoeren van weloverwogen, op onderzoek gevalideerde, gerichte en gecoördineerde acties met alle belanghebbenden op het gebied van verkeersveiligheid.

> Marie-Noëlle COLLART – Directie Verkeersveiligheid – Brussel Mobiliteit

# SUPERHELDEN TEN DIENSTE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID!

## «ACTIE BOEKENTAS» VERSIE 2018

Reeds tien jaar stelt Brussel Mobiliteit, in samenwerking met de politiezones en preventiediensten, les- en sensibiliseringsmateriaal ter beschikking van de basisscholen. Waarom? Voor een betere verkeersveiligheid rond scholen, maar ook onderweg van en naar school.


Ook dit schooljaar worden er weer meer dan 60.000 brochures voor de leerlingen en 2.500 affiches verspreid in de lagere scholen.

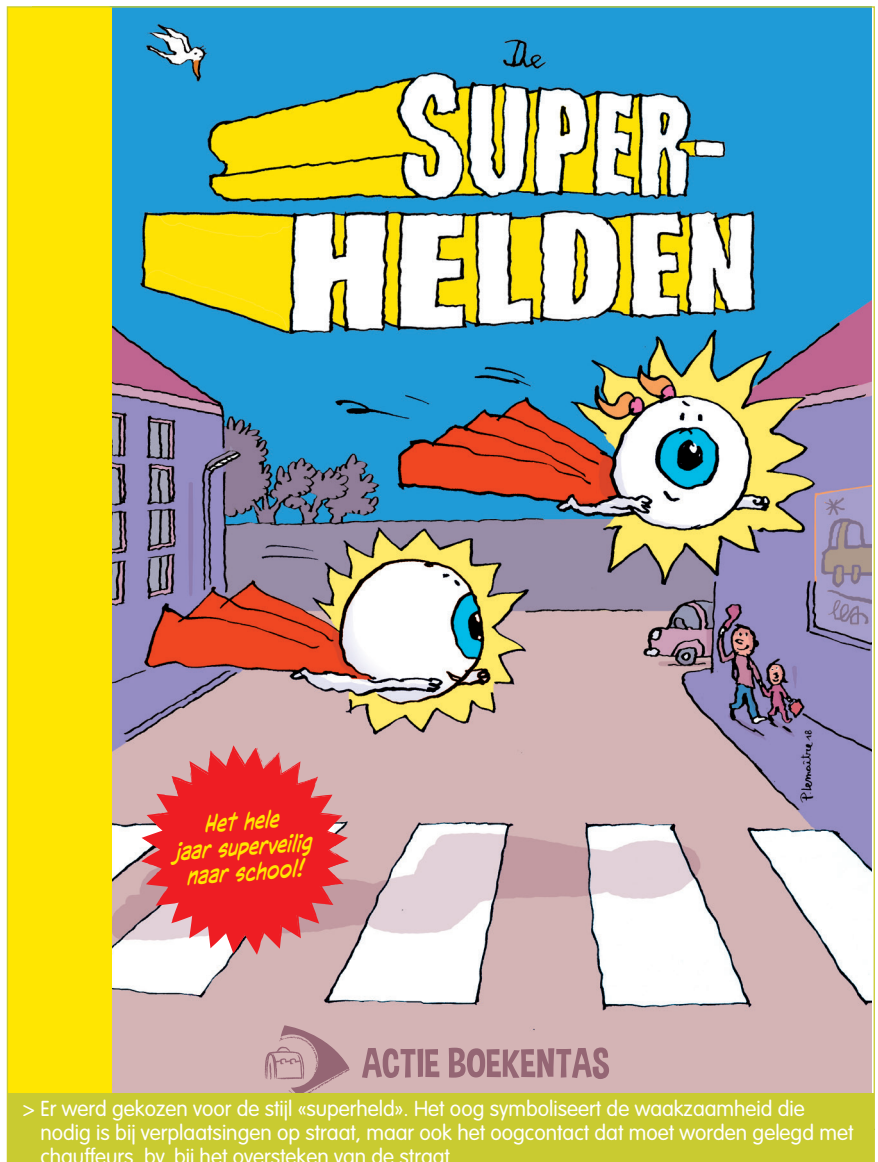
De schooldirecties kunnen hun verkeersveiligheidspakketten tot 15 september rechtstreeks bestellen op de website van Brussel Mobiliteit. Een pakket bevat 1 affiche, 25 brochures voor kinderen en 25 brochures voor volwassenen.

Het concept van de SUPERHELDEN wordt nog steeds gebruikt. Dat trekt immers de aandacht van kinderen en introduceert het concept verkeersveiligheid op een ludieke en educatieve manier.

De tips in de brochure voor de leerlingen zijn aangepast aan de leeftijd van de kinderen en de verplaatsingswijzen die zij het meest gebruiken. Zo zal de informatie voor 6-7-jarigen zich richten op wandelen, voor 8-9-jarigen op het openbaar vervoer en voor 10-11-jarigen op fiets, step en skateboard.

De folder voor de ouders bevat informatie over kinderen, hun vaardigheden in het verkeer, maar ook over de verantwoordelijkheid van volwassenen. Bijvoorbeeld: waarom moet men zich houden aan de snelheidslimiet van 30 km/uur rond scholen? Enerzijds omdat het verplicht is, maar ook omdat het bij die snelheid 11 meter minder vergt om te stoppen dan bij 50 km/uur. In een stad, in een dichtbebouwde omgeving, waar kinderen zich verplaatsen, kan die 11 meter het verschil maken in geval van een noodstop.

De affiche voor de klas, die tevens een verjaardagskalender is, bevat ten slotte ook tips rond verkeersveiligheid. De aanbevelingen hebben vooral betrekking op het belang van het observeren van verkeerssituaties, het zoeken naar visueel contact met andere gebruikers en het in herinnering brengen van de voorrang van de tram, zelfs bij voetgangersoversteekplaatsen. 



> Er werd gekozen voor de stijl «superheld». Het oog symboliseert de waakzaamheid die nodig is bij verplaatsingen op straat, maar ook het oogcontact dat moet worden gelegd met chauffeurs, bv. bij het oversteken van de straat.

## IS DE SCHOOLOMGEVING ECHT DE GEVAARLIJKSTE PLEK VOOR KINDEREN?

De laatste Vias-studie (Kinderen. Thematisch dossier verkeersveiligheid nr 17, 2018) stelt dat de overgrote meerderheid van de slachtoffers (Nvdr: deze analyse spitste zich toe op kinderen tussen 3 en 11 jaar) betrokken waren in een perifere ruimte van 300 m buiten de zone 30 in schoolomgeving. 18 % van de slachtoffers bevond zich buiten dit perifere gebied.

Deze cijfers tonen duidelijk dat infrastructuurmaatregelen zoals de toepassing van 'zone 30' en de invoering van 'schoolstraten' noodzakelijk maar ontoereikend zijn om de veiligheid van de kinderen op weg naar school te garanderen. Het blijft van essentieel belang om ook educatieve projecten te bevorderen die gericht zijn op het aanleren van veilig en anticiperend gedrag bij kinderen, maar ook volwassenen te sensibiliseren. Men moet immers zijn snelheid in de stad aanpassen bij het begin en het einde van de schooldag en klaar zijn om te reageren als er plots kinderen 'verschijnen' op de weg.

### > Info

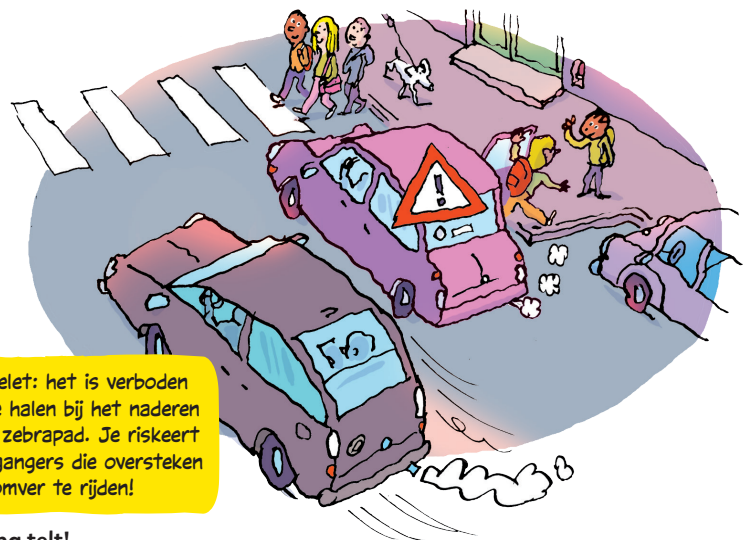
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/actie-boekentas>

### Dubbelparkeren = gevaarlijk! Zelfs al is het maar voor even

#### EEN DUBBELGEPARKEERD VOERTUIG BELEMMERT HET ZICHT OP DE VOETGANGERS.

- ✗ Ze vallen minder snel op.
- ✗ Ze moeten op de rijbaan gaan staan om te zien of er een voertuig aankomt.

- ✓ Stop op een Kiss&Ride-zone (om iemand snel af te zetten).
- ✓ Zoek een plaats wat verderop.
- ✓ Laat kinderen altijd uitstappen aan de kant van de stoep.



- ✓ **Opgelet:** het is verboden om in te halen bij het naderen van een zebraad. Je riskeert de voetgangers die oversteken omver te rijden!

#### Uw mening telt!

Wil u delen wat u van de verkeersveiligheid in Brussel vindt? Ga dan naar het platform [goedopweg.brussels](https://goedopweg.brussels) en vul de vragenlijst van Brussel Mobiliteit over verkeersveiligheid in. De antwoorden worden bekeken en geanalyseerd door de Staten-generaal van de verkeersveiligheid in november 2018.

Zeg wat u van de verkeersveiligheid in Brussel vindt op [goedopweg.brussels](https://goedopweg.brussels)  
Kijk voor meer informatie op <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/actie-boekentas>



> Ischa LAMBRECHTS – Mobiliteitsadviseur – BECI

## MO: EEN POP-UP STEDELIJKE MOBILITEIT OM BRUSSEL IN BEWEGING TE BRENGEN

BECI, de Brusselse Kamer van Koophandel, versnelt de overgang naar duurzame mobiliteit in Brussel en bevordert concrete oplossingen voor het bedrijfsleven in het Gewest.

In maart 2018 lanceerde BECI «MO», wat zowel verwijst naar 'mobiliteit' als naar 'movement'. Het is een ruimte die bestemd is om de mobiliteitsoplossingen voor Brussel te centraliseren. Het doel is om de verschillende operatoren in de sector te verenigen rond collaboratieve oplossingen en om de uitwerking van innovatieve projecten te versnellen. Er wordt rekening gehouden met alles wat met mobiliteit te maken heeft: intelligent parkeren, gedeelde mobiliteit, intelligente data, navigatie, micromobiliteit, stedelijke logistiek, fietsen,

scooters, auto's, motorfietsen en andere elektrische voertuigen, trams, bussen, oplaadpunten, mobiliteitsaccessoires, drones, ...

MO is niet bedoeld als de zoveelste denkoefening over mobiliteit, maar als een verzameling van mensen, ondernemers en bedrijven die in een open sfeer werken aan de implementatie van oplossingen voor de grote uitdagingen van de Brusselse mobiliteit. Mobiliteit is voortdurend in ontwikkeling en de eraan gelinkte systemen moeten zich aanpassen. Innovatie en collaboratieve



Bron : BECI

> Gebruik maken van oplossingen dankzij nieuwe technologieën



Bron : BECI

### > MO, een participatief platform

participatie zijn fundamentele begrippen in het streven naar nieuwe vormen van mobiliteit. De duurzame toekomst waarvoor wij ijveren, vergt een complexe planning. Daarom werd MO ontwikkeld. Verder gaan dan 'quick win' en 'best practices', die soms als te oppervlakkig of niet efficiënt genoeg worden beschouwd. MO is dus geen 'denktank' maar een 'doetank' die resoluut kiest voor acties en oplossingen.

Voor MO is mobiliteit niet alleen een economische maar ook een maatschappelijke kwestie. Hoe kunnen we de stedelijke mobiliteit in Brussel verbeteren? Door te luisteren naar burgers, bedrijven, weggebruikers, mobiliteitsactoren en sectoren. Door inspiratie op te doen uit goede praktijkvoorbeelden uit andere grote steden in Europa en over de hele wereld. Door te trachten realistisch te blijven en te streven naar oplossingen. Door een nieuwe visie op mobiliteit te ontwikkelen, nl. mobiliteit als dienst. Door de nieuwe technologieën als oplossing aan te wenden.

De belangrijkste boodschap van BECI is dat er oplossingen bestaan, maar dat er moed en de wil nodig is om ze te implementeren. Oplossingen voor de 21e eeuw, voor mobiliteit in de 21e eeuw. Een mobiliteit zonder taboes die gericht is op het vinden van oplossingen en niet op het zoeken naar schuldigen.

### CO-CREATIE: OVERHEID EN PRIVÉ, BEDRIJVEN EN VERENIGINGEN

Een van de belangrijkste doelstellingen is ook het samenbrengen van verschillende mobiliteitsactoren, uit de overheids- en de privésector, bedrijven en verenigingen, klanten en leveranciers. Het doel is het ecosysteem van de Brusselse mobiliteit te ontwikkelen en een open en collaboratieve dynamiek op gang te brengen.

Overal ter wereld ligt de markt ten prooi aan innovatie en verstoringen wegens de mobiliteitsuitdagingen en -kansen op het gebied

van Smart Cities. Bij de lancering van het MO raakten meer dan twintig bedrijven bekoord door het concept en werden zij partners. Mettertijd sloten zich ook nog andere bedrijven bij het platform aan. De partners leveren actieve bijdragen aan de animatie van het MO. Het voordeel van het MO is dat de ruimte, die ontworpen is op basis van de nieuwe 'codes' in de wereld van het werk ('new ways of working'), veel minder klassiek is dan een kantoor. Dat vergemakkelijkt de discussies in een open en ontspannen kader.

## MO: EEN DYNAMISCHE OMGEVING

Voor de partners is MO een gelegenheid om hun oplossingen in het dagelijkse leven te demonstreren en uit te testen met een publiek van professionals die de Kamer van Koophandel bezoeken of een bepaald evenement bijwonen. Tussen maart en september 2018 organiseerden MO en partners meer dan 20 evenementen: lezingen en workshops, ontbijten, productlanceringen, demonstraties of hackatons<sup>1</sup>. Een delegatie van ondernemers is zelfs naar Washington afgereisd in het kader van de Brussels Days om te experimenteren met een reeks oplossingen die over de Atlantische Oceaan worden toegepast en om potentiële mobiliteitspartners te ontmoeten. Door het organiseren van al deze demonstratie- en ontmoetingsactiviteiten, meer dan 200 dagen lang, is er een nieuwe dynamiek ontstaan.

## MOBILITEIT ALS DIENST


Er bestaat geen wondermiddel als oplossing voor de mobiliteitsproblemen, maar wel een reeks maatregelen die, gecombineerd en op een coherente en proactieve manier uitgevoerd, toch wel

een oplossing bieden. Bijvoorbeeld, mobiliteit als dienst (Mobility As A Service – MaaS).

Nieuwe technologieën zijn destabiliserende elementen als ze worden toegepast in een slecht ontwikkeld wettelijk kader. In een later stadium zal de bestaande wetgeving moeten worden aangepast of zal nieuwe wetgeving moeten worden ingevoerd.

Het is echter een tijdrovend proces en een beperking in een snel evoluerende markt. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat de publieke en privésector samenwerken aan dit gemeenschappelijke project.

De uitkomst van het MaaS-project blijft onbekend, maar het is duidelijk dat overheid en privéactoren via nieuwe bestuursmodellen betrokken moeten worden bij de ontwikkeling van MaaS-beleid op lokaal, regionaal, nationaal en zelfs internationaal niveau.

MaaS kan alleen succesvol zijn als het wordt gecombineerd met andere maatregelen zoals lage-emissiezones, voetgangerszones, een parkeerbeleid en ten slotte het vereiste budget. MaaS kan dus niet worden beschouwd als een onafhankelijk systeem in de geschiedenis van de mobiliteit, maar het is intrinsiek verbonden met een integraal mobiliteitsbeleid. 

### > Info

<https://go.beci.be/mo>

1. Een hackaton is een bijeenkomst waar oplossingen worden bedacht met betrekking tot een bepaald thema of om een probleem van een bedrijf op te lossen.

> Chantal ROLAND, Brussel Mobiliteit - Directie Beleid & Charlie Bonnave - Parking.brussels

# AUTODELEN IN OPMARS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Sinds in 2003 de eerste deelauto's opdoken in Brussel, wint autodelen enorm terrein, vooral de laatste jaren. Door geen eigen wagen meer te bezitten, komt er onder meer openbare ruimte vrij en verlaagt de parkeerdruk ten voordele van gezelligere voorzieningen die de stad aangenamer maken.

## DEFINITIES VAN ALLE SOORTEN AUTODELEN

In artikel 2.50 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (de wegcode) wordt autodelen gedefinieerd als *"het systematisch en beurtelings door vooraf bepaalde personen gebruiken van één of meerdere auto's tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop"*.

Het kan op verschillende manieren georganiseerd zijn:

- **'Round trip'**: de gebruiker huurt een wagen die hij aan het eind van de huurperiode parkeert op dezelfde plaats waar hij de wagen opgehaald heeft. Dit systeem werkt met standplaatsen waar de voertuigen teruggebracht moeten worden op de daartoe voorziene parkeerplaatsen. De gebruiker is dus altijd zeker van een parkeerplaats.
- **'Station based'**: de gebruiker huurt een wagen die hij aan het eind van de huurperiode op een andere standplaats mag parkeren. Het verplichte

retourtraject naar de standplaats kan dus soms vermeden worden.

- **'Free-floating' of in vrije vloot**: er zijn geen specifiek voorbehouden parkeerplaatsen. De gebruiker kan het voertuig overal ophalen en terugbrengen op openbare parkeerplaatsen.
- **Tussen particulieren**: een voertuig wordt gedeeld door verschillende burgers, vaak burens. Er bestaan verschillende platformen die de gebruikers helpen met de praktische regeling.
- **'Peer-to-peer' (P2P)**: burgers kunnen hun eigen voertuig verhuren aan anderen.

## HISTORIEK VAN HET AUTODELEN IN HET BRUSSELS GEWEST

Autodelen is een innoverend mobiliteitssysteem met vele voordelen. Zo vermindert het aantal voertuigen in de stad en wordt gestart met een proces van het delen van voertuigen: het gebruik van de auto staat immers centraal en niet langer het bezit.

Sinds 2002 vormt autodelen in het Brussels Gewest een krachtige maatregel in het kader van het Brusselse parkeerbeleid.

De eerste 'round trip' standplaatsen voor Cambio-deelauto's kwamen er in 2003.

In 2011 zette de nieuwe operator Zen Car, die ditmaal gebruikmaakte van elektrische wagens, het Brussels Gewest ertoe aan om zijn algemene autodeelbeleid te herzien en deze vervoerswijze te gaan promoten. Het Gewest voerde een vergelijkende studie (Timenco 2011) uit waaruit enkele mogelijkheden voortvloeiden om een ontwikkelingsbeleid voor autodelen te kunnen invullen dat gericht is op een gegarandeerde kwaliteitsvolle dienst, de follow-up van de voordelen voor de gemeenschap en het creëren van optimale omstandigheden voor de verdere ontwikkeling van de dienst.

Op 21 maart 2013 keurde de Brusselse regering het eerste besluit voor autodelen goed, om voor operatoren de voorwaarden te bepalen voor het gebruik van de parkeerplaatsen die op de



Bron : Cozycar

> Een gedeelde auto

openbare weg voorbehouden zijn voor gedeelde motorvoertuigen.

Op 28 april 2016 werd dit besluit een eerste keer gewijzigd om in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het autodelen in 'vrije vloot' in te voeren. Op 13 juli 2017 werd het nog een tweede keer herzien om de voorwaarden te bepalen voor het gebruik van de parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen.

Uit deze teksten volgt dat operatoren van gedeelde motorvoertuigen een erkenning moeten krijgen die het Bestuur verstrekt voor een periode van vijf jaar, en dat ze het Parkeeragentschap ieder jaar de operationele en statistische gegevens moeten bezorgen over de kenmerken van de afgelegde trajecten (duur en afstand), het type klanten (gebruiksfrequentie, afstanden en gebruiksduur) en het gebruik van de gedeelde motorvoertuigen (aantal keer gebruikt, afstand en gebruiksduur per dag) om de dienstverlening te kunnen monitoren. Deze analyse wordt vervolgens bezorgd aan het Bestuur zodat het de verstrekte erkenningen kan beheren.

Voor een coherente spreiding over het hele Gewest moet iedere gemeente een Actieplan Carsharing<sup>1</sup>(APC) opstellen dat deel uitmaakt van het Gemeentelijk Parkeeractieplan (GPAP). Op basis van het APC stelt iedere gemeente voorbehouden parkeerplaatsen voor 'round trip' autodelen ter beschikking van de verschillende erkende operatoren.

In het kader van het autodelen in 'vrije vloot' moedigt het Gewest de operatoren aan om hun dienst aan te bieden op het hele grondgebied.

Op 13 juli 2017 keurde de Brusselse regering trouwens het eerste besluit voor autodelen tussen particulieren goed, waarin de voorwaarden vastgelegd zijn om een erkenning als deelplatform te krijgen. Het Gewest breidt hiermee zijn aanbod autodeeloplossingen uit.

## ERKENDE 'ROUND TRIP' OPERATOREN VAN GEDEELDE MOTORVOERTUIGEN

Momenteel zijn er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest drie 'round trip' operatoren erkend: Cambio, Zen Car en UbeeQO. In de onderstaande tabel staan de verschillende gegevens per operator:

In 2017 telde het Gewest dus een vloot van 670 voertuigen, verdeeld over 218 standplaatsen, voor een totale capaciteit van 623 parkeerplaatsen.

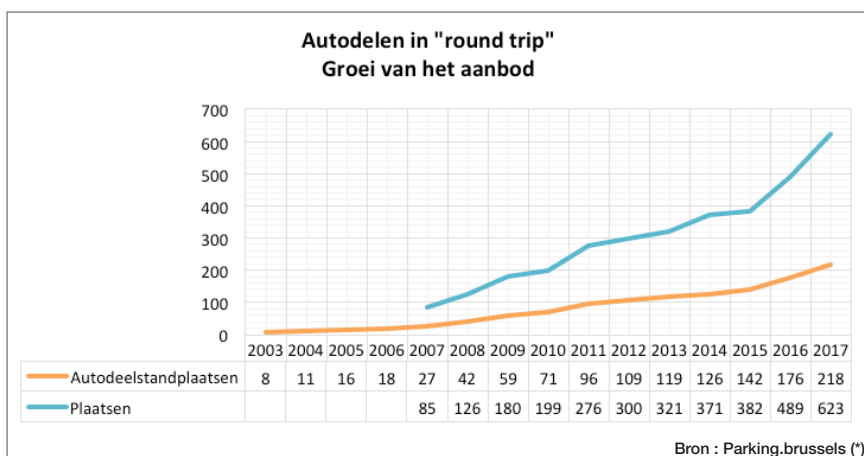
Wanneer een gemeente plaatsen ter beschikking stelt, bezorgen de betrokken operatoren de 'as built' plannen van de standplaats. Er moeten wegvergunningen aangevraagd worden voor alle openbare wegen, zowel de gemeentelijke als de gewestelijke. De Directie Beheer en Onderhoud van de Wegen van Brussel Mobiliteit verleent de

	CAMBIO	UBEEQO	ZEN CAR	TOTAAL/ GEMIDDELDE
<b>Leden</b>				
<b>Aangesloten leden</b>	13160	10710	5167	29037
<b>Actieve leden</b>	9410	1338	2940	13688
<b>Voertuigen</b>	495	100	75	670
<b>Autodeelstandplaatsen</b>	159	31	28	218
<b>Parkeerplaatsen</b>	479	88	56	623
<b>Trajecten</b>	217641	7461	5114	230216
<b>Trajecten per dag</b>	596,3	20,4	14,0	630,7
<b>Gemiddelde duur (uur)</b>	7,1	10,9	5,2	7,2
<b>Gemiddelde afstand (km)</b>	47,3	70,6	41,6	48,0
<b>Gemiddelde bezettingsgraad (%)</b>	36,8%	10,5%	5,5%	30,3%
<b>Gemiddelde score</b>	1,9	1,7	2,1	1,9

Bron : Parking.brussels (\*)

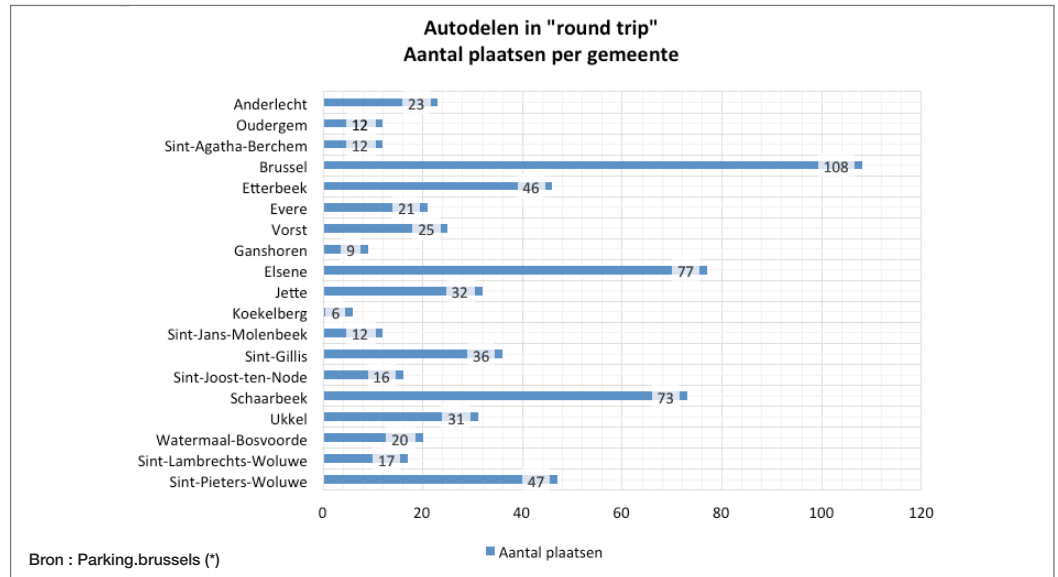
vergunningen voor de voorziene standplaatsen op openbare gewestwegen.

Zoals uit de onderstaande grafiek blijkt, neemt het autodeelaanbod voortdurend toe sinds de invoering van de eerste Cambio-voertuigen in 2003. Het besluit dat de gemeenten ertoe verplicht een strategisch plan uit te werken om de creatie van nieuwe standplaatsen te omkaderen, heeft deze dynamiek vermoedelijk vertraagd toen het in 2013 gepubliceerd werd. Deze vertraging werd vervolgens ingehaald met een sterkere groei vanaf 2015. In 2017 werd een duidelijke groei opgetekend met de inplanting van 134 voorbehouden parkeerplaatsen verdeeld over 42 nieuwe standplaatsen, goed voor een stijging met bijna 25 % ten opzichte van 2016.



Het autodeelaanbod is ongelijk verdeeld over het gewestelijke grondgebied. Het is hoofdzakelijk geconcentreerd in het centrum van de stad en in de gemeenten van de eerste kroon, vooral ten oosten van het kanaal. Brussel-Stad, Elsene, Schaarbeek, Etterbeek en Sint-Gillis zijn de best bedeelde gemeenten, met respectievelijk 108, 77, 73, 46 en 36

1. In de laatste besluiten werd het woord 'carsharing' gewijzigd in 'autodelen'.

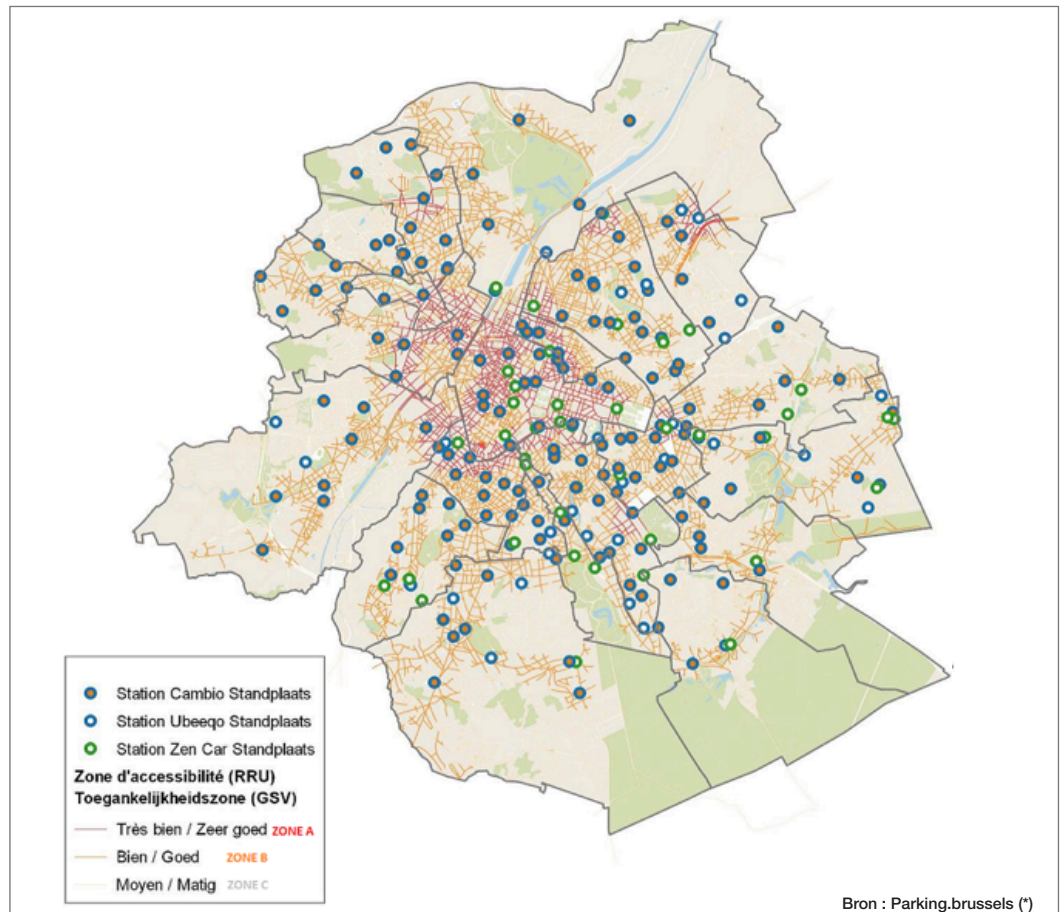


voorbehouden parkeerplaatsen op hun grondgebied, wat meer dan de helft van het bestaande aanbod vertegenwoordigt.

Momenteel hebben slechts twee Brusselse gemeenten nog geen APC of GPAP: Etterbeek en Sint-Joost-ten-Node. De Stad Brussel heeft wel al een APC goedgekeurd, maar heeft nog geen GPAP.

Het 'round trip' autodelen trekt 13.688 actieve klanten aan (minstens één gebruik in 2017) en levert 230.000 reservaties op per jaar, zijnde een gemiddelde van 630 gebruiken per dag.

Voor alle operatoren samen bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 30,3 %. Dit betekent een beter gebruik van de gedeelde voertuigen in vergelijking



	Plaatsen	Doelstelling 2020 volgens het aantal inwoners	Te creëren plaatsen
Anderlecht	23	77	54
Oudergem	12	23	11
Sint-Agatha-Berchem	12	16	4
Brussel	108	116	8
Etterbeek	46	33	0
Evere	21	26	5
Vorst	25	37	12
Ganshoren	9	17	8
Elsene	77	59	0
Jette	32	34	2
Koekelberg	6	15	9
Sint-Jans-Molenbeek	12	65	53
Sint-Gillis	36	34	0
Sint-Joost-ten-Node	16	19	3
Schaarbeek	73	89	16
Ukkel	31	57	26
Watermaal-Bosvoorde	20	18	0
Sint-Lambrechts-Woluwe	17	37	20
Sint-Pieters-Woluwe	47	29	0
Totaal	623	800	231

Bron : Parking.brussels (\*)

met de gebruiksduur van de privévoertuigen van de Brusselse gezinnen, die gemiddeld 97,9 % van de tijd stilstaan, en dus een zekere optimalisering van het gebruik van de openbare ruimte.

De wetgever heeft een verspreidingsdoelstelling van de autodeelstandplaatsen in functie van de toegankelijkheidszones van het gewestelijk grondgebied opgelegd, alsook een groei-doelstelling van het aanbod van voorbehouden parkeerplaatsen tegen 2020 opgesplitst per gemeente in functie van het aantal inwoners.

Voor elke autodeelstandplaats wordt een score bepaald op basis van de ligging. Een standplaats in toegankelijkheidszone C, zoals bepaald in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV), komt overeen met een score 0, een standplaats in zone B met een score 2 en een standplaats in zone A met een score 3. Om zijn erkenning te behouden, wordt aan de operatoren een gemiddelde score van minder dan 2 opgelegd. De gemiddelde score voor alle standplaatsen, alle operatoren samen genomen, bedraagt 1,9. Dat getuigt van een goede dekking van het grondgebied in het licht van de toegankelijkheidszones.

Door de verwachte evolutie van de 'round trip' autodeeldienst en de demografische ontwikkeling werd de groei-doelstelling vastgelegd op 2 % van de bevolking in 2020, zijnde 25.000 klanten. Aangezien het gebruikelijke referentiecijfer voor de rentabiliteit van een autodeelvoertuig 30 klanten per voertuig bedraagt, vertaalt dit zich in een doelstelling van 800 voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen. Om tegemoet te komen aan zowel de territoriale dekkingsdoelstelling (de mogelijkheid van een autodeelstandplaats in de buurt van elke inwoner aanbieden) als het logische groeipotentieel van de dienst, werd deze doelstelling opgesplitst op basis van het aantal inwoners per gemeente.

De tabel hierboven geeft een overzicht van het aantal voorbehouden parkeerplaatsen die nog gecreëerd moeten worden. Alleen de gemeenten Etterbeek, Elsene, Sint-Gillis, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Pieters-Woluwe hebben hun doelstelling al bereikt.

## 'FREE-FLOATING' OPERATOREN VAN GEDEELDE MOTORVOERTUIGEN

Nieuwe actoren zijn de markt van het autodelen in 'vrije vloot' ('free-floating') toegetreden. De bedrijven DriveNow en Zipcar hebben hun erkenning gekregen.

De 'round trip' operator Zen Car heeft ook een erkenning aangevraagd, maar heeft zijn activiteit nog niet opgestart.

In de onderstaande tabel staan de gegevens voor de operatoren DriveNow en Zipcar.

	Totaal/Gemiddelde
<b>Leden</b>	
<b>Aangesloten leden</b>	36715
<b>Actieve leden</b>	12299
<b>Voertuigen</b>	
<b>Vloot</b>	560
<b>In dienst (gemiddelde)</b>	521
<b>Trajecten</b>	
<b>Trajecten per dag</b>	
<b>Gemiddelde duur (min.)</b>	35,4
<b>Gemiddelde afstand (km)</b>	8,2
<b>Activiteitsgebied (km2)</b>	71,8
<b>Gemiddelde bezettingsgraad (%)*</b>	7,2%

Bron : Parking.brussels (\*)

Erkende ondernemingen moeten voor elk van hun voertuigen een vrijstellingskaart aanvragen bij het Parkeeragentschap, dat de Regering belast heeft met deze dienst.

Zo kunnen voertuigen voor autodelen in 'vrije vloot' zich vrij parkeren op de openbare weg, op de gereguleerde parkeerplaatsen waar vrijstellingskaarten aanvaard worden. Dat zijn alle parkeerplaatsen in de grijze, groene, blauwe en evenementenzone.

De nieuwe vrijstellingskaart wordt verstrekt voor 25 euro per jaar. Dat is ook de prijs van de vrijstellingskaarten voor 'round trip' deelauto's.

'Free-floating' operatoren moeten hun klanten ook de mogelijkheid bieden om het gebruikte voertuig terug te brengen op een parking buiten de openbare weg wanneer er op de openbare weg te weinig parkeerplaatsen zijn in sectoren met een te hoge verkeerscongestie. Zo bepaalt het nieuwe besluit dat 'free-floating' operatoren plaatsen moeten aanbieden op tien parkings verspreid over minstens vier verschillende gemeenten.

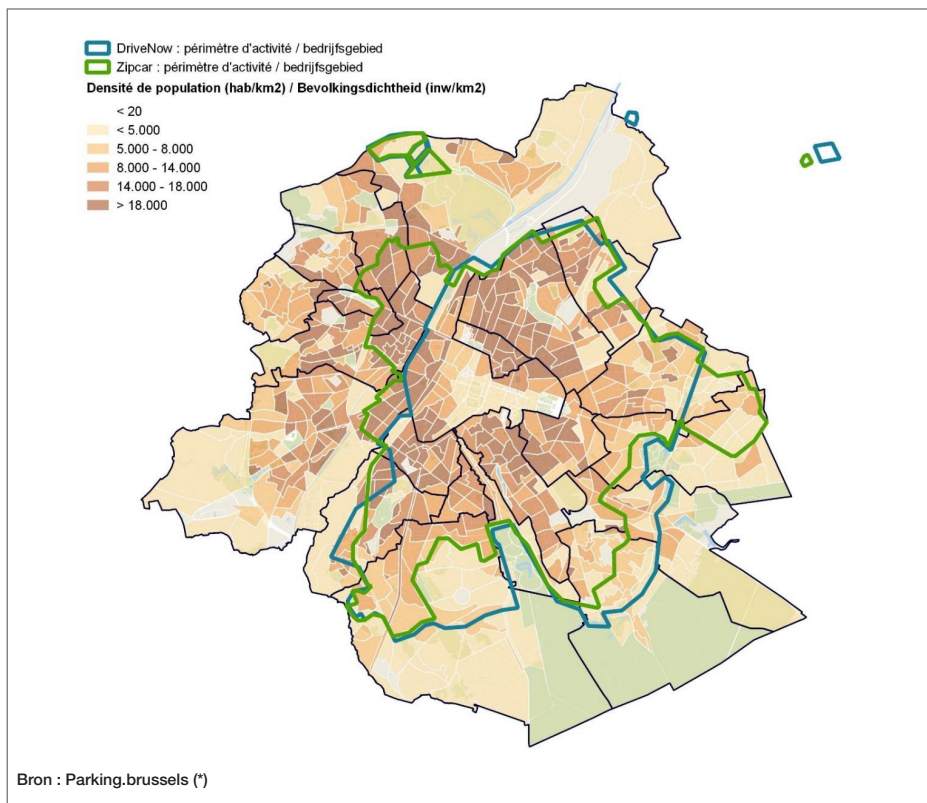
In 2017 beschikte het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een vloot van 560 voertuigen voor het autodelen in 'vrije vloot', die verspreid zijn over twee gebieden binnen de gemeenten van het zuidoostelijke kwadrant van het Brussels Gewest en de Heizelmakke, alsook een gebied buiten het Gewest bij de luchthaven van Zaventem. Deze twee bedrijfsgebieden dekken samen 45 % van het gewestelijke grondgebied en omvatten 70 % van de Brusselse bevolking.

Het autodelen in 'vrije vloot' telt bijna 12.300 actieve leden (minstens één gebruik in 2017). Die hebben in 2017 meer dan 334.073 trajecten afgelegd, met een gemiddelde van 915 trajecten per dag.

Voor alle operatoren samen bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad 7,2 %. Dit betekent een beter gebruik van de voertuigen in vergelijking met de gebruiksduur van de voertuigen van de Brusselse gezinnen en dus een zekere - weliswaar kleine - optimalisering van het gebruik van de openbare ruimte.

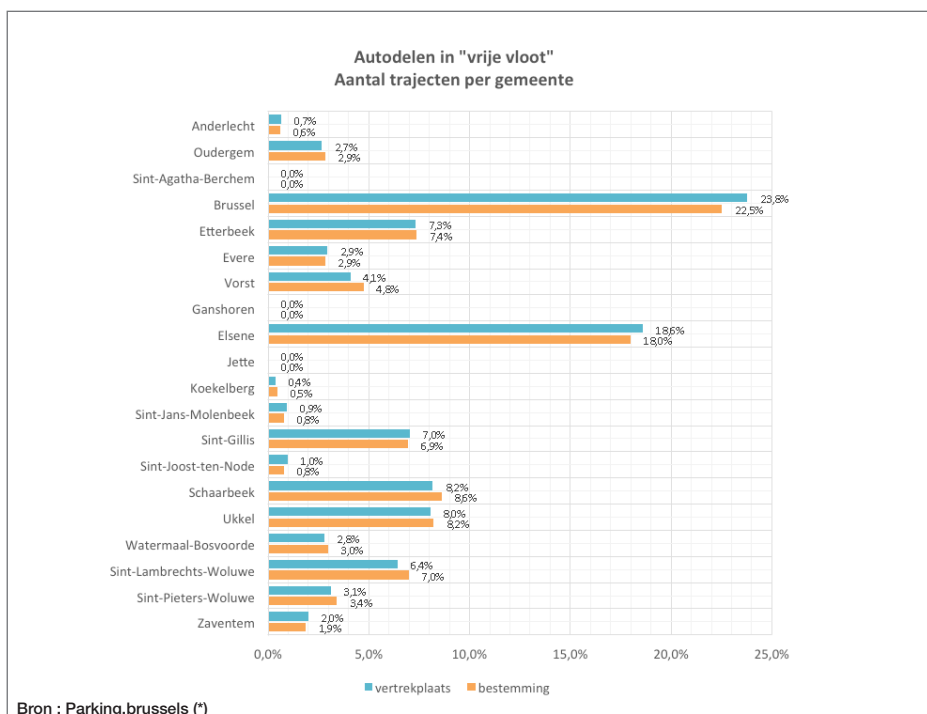
Zoals uit de figuren blijkt, wordt de spreiding van de vraag bepaald door die van het aanbod. Het cliënteel is geconcentreerd in de gemeenten van het zuidoostelijke kwadrant van het Brussels Gewest. 42,4 % van de trajecten vertrekt vanuit de Stad Brussel of de gemeente Elsene.

## AUTODELEN TUSSEN PARTICULIEREN



Er bestaan verschillende systemen waarmee particulieren hun voertuig ter beschikking kunnen stellen van andere bestuurders, meestal door ze aan hen te verhuren. Het gaat in dat geval om een 'peer-to-peer'-systeem, zoals de applicatie Drivy.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest koos niet voor een verhuursysteem maar voor een autodeelsysteem. Autodelen tussen particulieren biedt de natuurlijke persoon op naam waarvan een motorvoertuig geregistreerd staat of die er op bestendige wijze over





kan beschikken, de mogelijkheid om het voornoemde voertuig ter beschikking te stellen van twee of meerdere andere natuurlijke personen, al dan niet tegen betaling, via een autodeelsysteem voor particulieren.

Om deze optie een wettelijke basis te geven, keurde de Brusselse regering op 13 juli 2017 een besluit goed houdende een regeling voor de erkenning van autodeelsystemen voor particulieren.

Op 1 juni 2018 erkende het bestuur Brussel Mobiliteit het platform Cozycar van de vzw Taxistop als 'autodeelsysteem voor particulieren'.

Met Cozycar kan je je auto delen met je burens, familieleden of vrienden. De eigenaar krijgt een prijs per kilometer waarmee hij zijn vaste kosten kan betalen en de gebruiker kan gebruikmaken van een auto wanneer hij die nodig heeft voor zijn verplaatsingen.

Cozycar kan zijn leden een autodeelcertificaat afleveren. Zo'n autodeelcertificaat vervangt het bewijs dat het voertuig ingeschreven staat op naam van het lid of dat hij er op bestendige wijze over kan beschikken, in overeenstemming met het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart.

Met dit certificaat richt het lid zich tot zijn gemeente, of tot het Parkeeragentschap als de gemeente deze taak overgedragen heeft aan het Parkeeragentschap, om een bewonerskaart te krijgen voor de parkeersector waar zijn woonplaats gelegen is.

## DE TOEKOMST

Uit de vastgestelde toename van het autodelen in de voorbije jaren blijkt het voordeel dat de gebruikers in deze nieuwe verplaatsingswijze zien. Op die manier draagt autodelen bij tot de gewestelijke doelstellingen om het gebruik van privévoertuigen voor verplaatsingen in de stad te verminderen.

Op termijn zal autodelen een frequenter gebruik van elektrische voertuigen moeten nastreven.

Het gebruik van dergelijke voertuigen gaat namelijk gepaard met:

- minder luchtvervuiling op lokaal niveau;
- een evenwichtige combinatie tussen de oplaadtijd van het voertuig en de betaling van de parkeerplaats op de openbare weg;
- minder geluidsoverlast;
- lagere energiekosten.

Onlangs heeft het Brussels Gewest een concessieovereenkomst voor diensten gesloten met het bedrijf Pitpoint voor de levering, installatie en exploitatie van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen in het Brussels Gewest.

Tegen het eind van het jaar zullen in de negentien gemeenten geleidelijk aan de eerste elektrische laadpalen geïnstalleerd worden. Een optimaal verdeelplan wordt momenteel uitgewerkt rekening houdend met de gemeenten die een aanvraag indienden.

Dit plan benadrukt de mogelijkheden (voordelen voor het milieu, hernieuwbare energie, ...) en de beperkingen (autonomie, aanwezigheid van oplaadinfrastructuur, prijzen, veiligheid, ...) van gedeelde en individuele elektrische wagens rekening houdend met de specifieke Brusselse stedelijke en sociaal-economische context en de gewestelijke doelstellingen op het vlak van luchtkwaliteit, klimaat, mobiliteit, parkeerbeleid,...

## CONCLUSIES

Met zijn wetgeving wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest burgers aanmoedigen om steeds vaker een auto te delen en zo het bezit en bijgevolg het gebruik van de individuele wagen te verminderen.

Uit diverse studies rond dit thema blijkt dat elke nieuwe deelauto, met een normaal gebruik, vier

tot acht auto's vervangt en in sommige gevallen zelfs meer.

De vastgestelde gebruiken van de door privéondernemingen aangeboden vormen van autodelen zijn complementair: 'round trip' autodelen betreft langere trajecten buiten de stad, terwijl 'free-floating' vooral voor korte trajecten in de stad staat.

De parkeerdruk neemt dus af, doordat privéwagens verdwijnen uit de openbare ruimte: er komen parkeerplaatsen op de openbare weg vrij en het wordt mogelijk om, zoals het Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2 en het ontwerp van het Gewestelijk Mobiliteitsplan 'Good Move' aanprijzen, de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor voorzieningen die beter aangepast zijn aan alternatieve vervoersmiddelen dan de individuele auto, en om de kwaliteit van de openbare ruimten te verbeteren.

Met de goedkeuring van de verschillende besluiten betreffende autodelen wil het Gewest de toegang tot gedeelde auto's voor iedereen eenvoudiger maken door zoveel mogelijk oplossingen aan te bieden en zo te voldoen aan de doelstellingen inzake mobiliteit en paradigmaverschuiving. 

(\*) Bronnen: Grafieken uit 'Autodelen, evaluatierapport van de gewestelijke dekking (2017)' van Parking.brussels op basis van rondvragen bij de operatoren.



# 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	lsailliez@anderlecht.irisnet.be
Stevenart Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	qstevenart@auderghem.irisnet.be
Philippe Moreau	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464 04 74	02/464 04 95	pmoreau@berchem.brussels
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
Stenier Nathan	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	02/245.50.80	evere222@evere.irisnet.be
Grégoire Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/348 17 61	02/348.17.63	sgregoire@forest.brussels
Libert Philippe	Keizer Karellaan 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	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Morel Dany	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/600.15.81	02/600.15.83	dmorel@koekelberg.brussels
Ali Yacoubi	Graaf van Vlaanderenstraat, 20	1080 Molenbeek-St-Jean	02/600.49.33	02/412.37.94	mjanssens@molenbeek.irisnet.be
Konstadinos Pavlidis	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	kpavlidis@sjtn.brussels
Journieux Pauline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Collignonplein	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@uccle.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
El Ahmadi El Bachir	Av. Ch. Thielemans 93	1150 Woluwe-Saint-Pierre	02/773.06.27	02/773.18.19	eelahmadi@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.brulocalis.be/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> en vul het online formulier in.

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

