

 FOCUS

Good Move-forum en  
internationaal colloquium  
“Verkeersluwe steden”

 ACTUALITÉ

De 15-minutenstad: de  
hoofdstad op mensenmaat

 FOCUS

Verkeersongevallen  
in Brussel: een snel  
veranderend fenomeen

# GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



**FOCUS:**  
DE VERKEERSLUWE STAD

DRIEMAANDELIJKS NR. 68



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

# Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

**DRIEMAANDELIJKS Nr. 68**

DIRECTIE :  
Philippe Barette, Corinne François

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

REDACTIE :  
Philippe Moreau, Korneel Debaene,  
Stéphanie Van Melkebeke, Quentin Vanhay,  
Sophie Jadin

VERTALING :  
Patrice Van Laethem

COVER FOTO :  
Eric Danhier, photographe de la Ville de  
Bruxelles

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

BRULOCALIS, VERENIGING VAN DE STAD  
EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS  
HOOFDSTEDELIJK GEWEST  
Koningsstraat 168, 1000 Brussel  
Tel 02 238 51 40 - Fax 02 280 60 90  
[Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels](mailto:Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels)  
[www.brulocalis.brussels](http://www.brulocalis.brussels)

BRUSSEL MOBILITEIT  
Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel  
Tel 0800 94 001  
[mobiliteit@gob.brussels](mailto:mobiliteit@gob.brussels)  
[mobiliteit.brussels](http://mobiliteit.brussels)

**02** GIDS VAN DE MOBILITEIT EN  
DE VERKEERSVEILIGHEID  
Nr 68 // ZOMER 2023

## INHOUD

### FOCUS

GOOD MOVE-FORUM EN INTERNATIONAAL COLLOQUIUM "VERKEERSLUWE  
STEDEN" ..... 04

### ACTUALITEIT

VERKEERSONGEVALLEN IN BRUSSEL:  
EEN SNEL VERANDEREND FENOMEEN ..... 11

### FOCUS

NIEUWE UITROL VOETGANGERSLUSSEN IN BRUSSEL ..... 15

### FOCUS

DE 15-MINUTENSTAD: DE HOOFDSTAD OP MENSENMAAT ..... 19

### ACTUALITEIT

HET VOETGANGERSBREVET, VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN  
VOOR DE KINDEREN UIT DE LAGERE SCHOOL! ..... 23

### SOUS LA LOUPE

FIETSSTRAAT WORDT FIETSZONE! ..... 25

### VERKEERSWETGEVING

APRIL, MEI, JUNI ..... 26



Sinds de invoering van de lokale mobiliteitscontracten heeft men het in Brussel veel over ‘verkeersluwe wijken’. De circulatieplannen, een onderdeel van het Good Move-plan, staan dit jaar in de spotlights van de mobiliteit. We hebben er een dossier aan gewijd in nummer 66 van de Gids. Het gewestelijk mobiliteitsplan omschrijft een ‘verkeersluwe wijk’ als een zone met een nieuw circulatieplan zonder gemotoriseerd doorgaand verkeer waar vooral een actieve en lokale mobiliteit aangemoedigd wordt en met openbaar vervoer op wandelafstand. De nadruk ligt op de levenskwaliteit van de bewoners, de bezoekers en van al wie er werkt.

Maar de Brusselse mobiliteit van morgen beperkt zich niet enkel tot de circulatieplannen en tot het inperken van het gemotoriseerd doorgaand verkeer. Brussel ziet het grootser en werkt nu al een aantal jaren aan een verkeersluwere stad in haar geheel. De Stad 30 was in die zin een belangrijke stap: een lagere snelheid, een veiligere en stillere stad waar je comfortabeler met een niet-gemotoriseerd voertuig kunt rondrijden... Het pad werd hiervoor al geëffend met de voetgangers in de Vijfhoek en de Elsense steenweg waar fietsers en voetgangers meer plaats hebben gekregen in de openbare ruimte.

We bouwen aan de verkeersluwe stad naar Frans en Zwitsers model volgens onderzoekers Marc Dumont et Dominique von der Mühl: *‘Ce n’est plus uniquement la circulation automobile, mais tout son environnement urbain qui est désormais considéré. S’ouvre ainsi une nouvelle séquence de production morphologique de la ville par la vitesse : la ville apaisée, un modèle urbanistique et social au cœur duquel se situent trois visions de la rue : modérée, habitée et civique’*.

We hebben hierover op 9 juni op het Good Move-forum een inspiratiedag georganiseerd. Een aantal buitenlandse voorbeelden kwamen aan bod. We hebben gesprekken kunnen voeren uitgaande van de mobiliteitsprojecten in Londen, Milaan en Parijs. Hoe worden ze in goede banen geleid? Hoe komt men tot minder autoverkeer? Hoe wordt de openbare ruimte ingericht? Hoe wordt de participatie aangepakt? Hun relatie tot het draagvlak? En nog veel meer... Ons beeld van de stad moet in de eerste plaats anders. Een aangenamere, veiligere, meer bewandelbare en performantere en meer efficiënte stad. Zo kunnen we inspelen op de doelstellingen van de *city vision* (GPDO): meer inzetten op de woonfunctie, zorgen voor een optimale bereikbaarheid van de stedelijke functies, de ontwikkeling aanmoedigen van een lokale, dichte, gemengde en multipolaire buurtstad.

## De redactie

1. <https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-66>
2. Marc Dumont en Dominique von der Mühl, “De la rue à la ville apaisée : l’éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises”, Flux, vol. 66-67, nr. 4-2007/1, 2006, pp. 50-61. Vrij vertaald: ‘Er wordt niet meer alleen gekeken naar het autoverkeer, maar naar de hele stedelijke omgeving. Dit luidt het begin in van een nieuwe fase in de stedelijke morfologie: op basis van de snelheid. Een verkeersluwe stad, een stedelijk en maatschappelijk model waarin drie visies op de straat centraal staan: gematigd, bewoond en civiel’.



> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit - Brulocalis

# GOOD MOVE-FORUM EN INTERNATIONAAL COLLOQUIUM “VERKEERSLUWE STEDEN”

Op 9 juni heeft Brussel Mobiliteit in samenwerking met Brulocalis een internationaal colloquium georganiseerd rond de mobiliteitsplannen die een beetje overal in Europa uitgerold worden om de metropolen verkeersluwer te maken. Dat paste in het kader van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move. Bedoeling is te zien hoe we bezig zijn en ook nieuw beleid uit te werken voor de stad van morgen. Er waren twee hoogtepunten. Brussel Mobiliteit heeft 's ochtends de balans opgemaakt van de gewestelijke ontwikkelingen en de uitvoering van de acties in het kader van het plan Good Move. Dat gebeurde meer bepaald in het vooruitzicht van de evaluatie van dat plan. In de namiddag bracht Brulocalis mobiliteitsspecialisten van vier grote Europese steden rond de tafel. Bedoeling was om te kunnen discussiëren over beste praktijken in het kader van de acties van het Brussels Gewestelijk Mobiliteitsplan. Zo hebben Parijs, Londen, Milaan en de stad Brussel hun ervaringen gedeeld in bijzonder relevante domeinen.



© Brussel Mobiliteit en Brulocalis

> Good Move-forum 9 juni 2023

## BRUSSEL – GOOD MOVE VIJFHOEK

's Ochtends hebben we de balans opgemaakt van de eerste acties van het Gewest en een aantal gemeenten i.h.k.v. het Good Move-plan. 's Namiddags hebben we het uitbouwtraject van een van de eerste verkeersluwe mazen van naderbij bekeken. De Stad Brussel presenteerde dan de totstandkoming van het "Vijfhoeknetwerk".

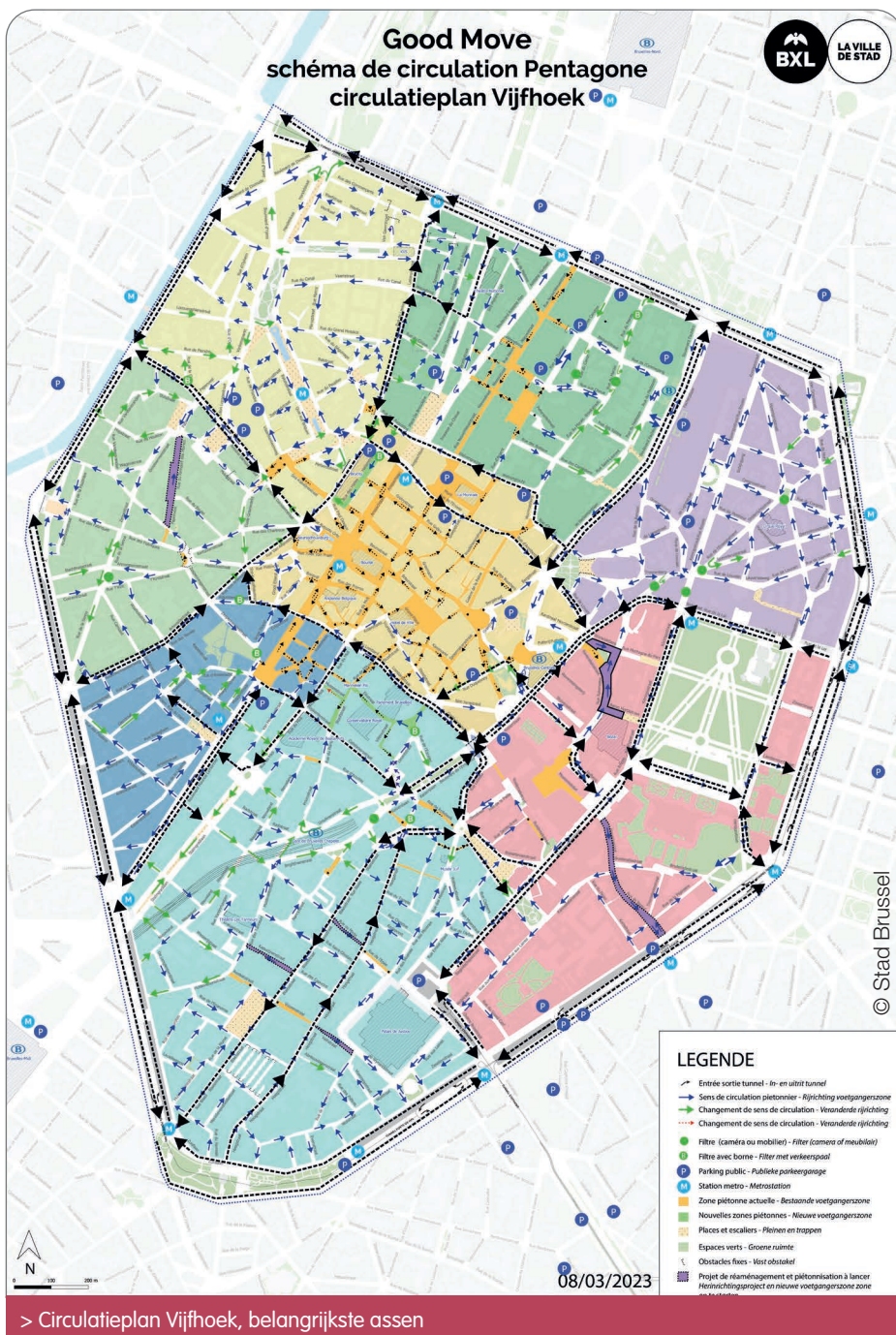
De diagnose en de interne studies gingen begin 2020 van start. In september kon de fase waarin het publiek en de verschillende belanghebbenden via openbare vergaderingen en specifieke platformen werden bevestigd, worden afgerond. In 2021 werd dus de laatste hand gelegd aan de diagnose en de grote werkzaamheden voor het circulatieplan.

In februari 2022, eens het actieplan was goedgekeurd, begon de informatiefase, waarin bewoners, winkeliers, werknemers, scholen, lokale belanghebbenden en pendelaars op de hoogte moesten worden gebracht van de op til zijnde veranderingen. Dit gebeurde op verschillende manieren: via buurtvergaderingen, bilaterale bijeenkomsten, nieuwsbrieven, pers, website, enz.

De uitvoering was voor de zomervakantie, wanneer er in de stad minder verkeer is. Zo konden de mensen de veranderingen al gewoon worden voor de drukte van het nieuwe schooljaar in september. In het actieplan ging men uit van een circulatie rond de stad via de kleine ring, waarbij het autoverkeer alleen via een paar hoofdwegen de wijken binnen kon en de winkels en openbare parkeergarages

kon bereiken. Op deze manier werd ruimte teruggewonnen voor actieve vervoersmiddelen en het openbaar vervoer, waardoor plaats vrijkwamen voor terrassen, speelplekken en ontmoetingszones. Doordat er voor een groot deel geen doorgaand verkeer meer was, werden de wijken verkeersluwer en groener.

Technisch wordt het verkeer gekanaliseerd en gestuurd via drie soorten filters. Met de telescopische paaltjes worden de voetgangerszone, schoolstraten en andere zones met beperkte toegang doorgetrokken. Bewoners, leveringen en garages kunnen er wel door. Op wegen waarop regelmatig bussen, taxi's en hulpdiensten rijden, zijn ANPR-camera's geplaatst. Elders, waar geen enkel verkeer meer mocht, zijn paaltjes



de signalisatie, wegmarkeringen en bepaalde verkeersrichtingen moesten worden aangepast, weerkerende overtredingen moesten worden aangepakt en technische problemen met de ANPR-camera's en telescopische paaltjes moesten worden opgelost. Ook de GPS-operatoren moesten worden aangepast. Om de impact van het circulatieplan goed te kunnen beoordelen, werden er tellingen gedaan. Er werd zowel op de omliggende wegen als op de centrale wegen van het netwerk geteld. Ook fietsers werden specifiek geteld. Ook de rijtijden van de verschillende voertuigen werden gemeten. Dat gebeurde met de medewerking van partners zoals Brussel Mobiliteit en de MIVB.

Na een aantal maanden zien we dat het plan om in de Vijfhoek minder verkeer te hebben zeer positieve resultaten oplevert, zowel aan de buitenkant als in het centrum van het verkeersnet. We zien ook dat er duidelijk meer gefietst wordt in de binnenstad. De reistijden, die in het begin op sommige plaatsen soms langer waren, zijn nu teruggelopen. Deze verbetering is waarschijnlijk te danken aan aanpassingen in de fasering van verkeerslichten en richtingen, aan de voltooiing van enkele grote bouwprojecten en ook aan veranderingen in verplaatsingsgewoonten. Minder dan een jaar na de lancering van het circulatieplan zou het voorbarig zijn om definitieve conclusies te trekken, maar de indicatoren zijn momenteel positief. We streven naar een minder drukke, minder vervuilde, beter bewandelbare en dus verkeersluwere binnenstad.



en plantenbakken geplaatst en wordt de openbare ruimte optimaal benut.

Het communicatie-/participatieaspect stond centraal in het project. De bedoeling was mensen te informeren over de visie van Good Move in Brussel en hun meningen te verzamelen via meerdere mediakanalen. Ondanks de pandemie werden er buurtvergaderingen georganiseerd die door meer dan 300 mensen werden bijgewoond. Sinds februari 2020 bestaat er een participatieplatform waar

iedereen op terecht kan. Er zijn al meer dan 300 bijdragen geteld. Zo kunnen alle burgers hun mening geven (wat kan worden verbeterd, wat werkt al, welke evaluatie-instrumenten zijn nodig, ...).

Na ruim 30 maanden gegist te hebben zag de Vijfhoekmaas op 16 augustus 2022 het levenslicht. Zoals elk ambitieus programma heeft ook dit project natuurlijk te maken gehad met een aantal kinderziektes. De verkeerslichten moesten worden afgesteld,



© Ville de Bruxelles

> Communicatie en bewustmaking



> Voorbeeld van een aanleg van het skatepark de la Chapelle

## MILAAN – DUURZAAM STEDELIJKE MOBILITEITSPLAN

Milaan staat voor dezelfde mobiliteitsuitdagingen als andere grote Europese steden. Daarom heeft de stad ook een eigen mobiliteitsplan uitgewerkt. Valentino Sevino en Paolo Campus van de Agenzia Mobilita Ambiente Territorio (AMAT) zijn dit plan komen toelichten.

Er zijn vier grote doelstellingen:

1. **Duurzame mobiliteit:** zorgen voor een uitstekende toegankelijkheid, vermindering van de afhankelijkheid van de eigen auto, de openbare ruimte teruggeven aan actieve mobiliteit, naleving van de verkeersregels aanmoedigen.
2. **Rechtvaardigheid, veiligheid en sociale cohesie:** het aantal verkeersongevallen terugdringen, de blootstelling aan luchtverontreiniging en geluidshinder verminderen, een einde maken aan de hindernissen bij de toegang tot mobiliteitsdiensten, de keuzevrijheid ten gunste van duurzame vervoersmodi bevorderen.
3. **Milieukwaliteiten:** de luchtverontreiniging terugdringen, het energieverbruik en de uitstoot van broeikasgassen verminderen, geluidshinder voorkomen en terugdringen, de kwaliteit van het stedelijk milieu verbeteren.
4. **Innovatie en economische efficiëntie:** het economische evenwicht van het mobiliteitssysteem verzekeren, de milieu-, sociale en gezondheidskosten in rekening brengen, de economische efficiëntie van het commerciële verkeer bevorderen, het gebruik van mobiliteitsmiddelen optimaliseren, enz.

Er kwam hiervoor een aantal gerichte ingrepen: verhoging van het modale aandeel van het openbaar vervoer, vermindering van de doorstroming/capaciteit tijdens piekuren, vermindering van het aantal auto's per inwoner en vermindering van de uitstoot van NO<sub>x</sub>, PM2.5- en PM10-deeltjes in de atmosfeer. Het plan voor duurzame stedelijke mobiliteit zorgde ook voor een andere aanpak, waarbij de participatie van burgers en belanghebbenden een centrale plaats kreeg. De strategie stoelend op een sterk politiek mandaat en een grote rol voor technische diensten verschoof daarmee naar een participatief proces met de burgers en de verschillende betrokken partijen. Een eerste werkfase begon met een evaluatiefase (voorlopig rapport en richtlijnen), gevolgd door een informatieperiode (burgers, lokale raden, verenigingen, gemeenten, enz.), vervolgens een ontwikkelingsfase (inventariseren en in kaart brengen van verzoeken, voorbereidende analyses) en ten slotte de selectie en goedkeuring van een scenario. In een tweede fase werd het gekozen plan openbaar gemaakt en voorgesteld, werden opmerkingen verzameld en beoordeeld, kwam er een publiek debat en werden amendementen verzameld. Vervolgens moest men het plan eerst nog voorlopig goedkeuren en konden nog opmerkingen ingezameld worden. Ten slotte ging men over tot de definitieve goedkeuring.

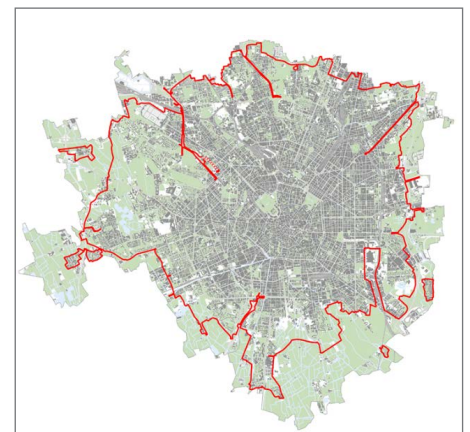
Na de publicatie van het document over het plan voor duurzame mobiliteit en de bijlagen werden in totaal 197 bijdragen van alle sectoren van de samenleving (burgers, politici, institutionele actoren en beroepsverenigingen) voor commentaar ingediend. Ze hadden betrekking op alle thema's van het plan.

Tegelijk met de geleidelijke uitvoering van het plan voor duurzame mobiliteit heeft de stad Milaan ook instrumenten ontwikkeld om de genomen maatregelen te evalueren,

zodat de behaalde resultaten kunnen worden vergeleken met de verwachte resultaten toen de doelacties van het plan werden vastgesteld. Alle indicatoren toonden aan dat het plan aan de verwachtingen voldeed. Het modale aandeel van het openbaar vervoer nam toe, de commerciële snelheid verbeterde, minder verkeer tijdens de spits, het aantal auto's per inwoner en de vervuiling uitstoot gingen naar beneden.

In de praktijk heeft Milaan gewerkt aan een aantal initiatieven met behulp van verschillende tools:

- **Fileheffing:** het stadscentrum (8,2 km<sup>2</sup> = 4,5% van de oppervlakte) is geplaatst in een zone met beperkte toegang. Er zijn 43 toegangswegen met camera's, waarvan er 7 alleen toegankelijk zijn voor het openbaar vervoer. Deze beperking geldt van maandag tot vrijdag tussen 7.30 en 19.30 uur. Bewoners van de zone mogen 40 keer gratis naar binnen, terwijl dienstvoertuigen een voorkeurtarief krijgen. Terwijl bromfietsen, motorfietsen, volledig elektrische auto's en hybride auto's met een lage uitstoot vrije toegang hebben, is er een geleidelijk verbod op bepaalde klassen vervuiling voertuigen (Euro-norm) gepland. Sinds de invoering van de zone met beperkte toegang is er meer dan 40% minder verkeer en is het aantal voertuigen met verbrandingsmotoren aanzienlijk gedaald ten gunste van hybride en elektrische voertuigen.
- **Lage emissiezone:** deze bestrijkt maar liefst 132 km<sup>2</sup> rondom het beperkt toegankelijke stadscentrum. Er zijn 188 toegangswegen die de toegang voor de meest vervuiling



© AMAT, commune di Milano

> LEZ

voertuigen tussen 7.30 en 19.30 uur controleren en beperken, en het beheer van vrachtwagens en het vervoer van gevaarlijke stoffen regelen. Bijna 70% van het land en 97% van de bevolking valt eronder. Elektrische en hybride voertuigen zijn toegestaan, net als standaard Euro 6 benzinemotoren. Voor andere categorieën verbrandingsmotoren zijn tijdelijke uitzonderingen voorzien, die na verloop van tijd geleidelijk worden afgeschaft.

- *Zone met beperkt verkeer San Siro:* de zone werd ingericht rond het beroemde voetbalstadion. Er werd een nieuw parkeer- en toegangsbeheersysteem uitgetest, de impact van de uitstroom tijdens evenementen werd verminderd, de woonwijken werden beschermd en de veiligheid gegarandeerd. Er worden

camera's ingezet voor toegangscontrole en in zones voor beperkt parkeren, er zijn dynamische informatieborden en er is een reserveringssysteem voor parkeerplaatsen gekoppeld aan toegangspassen voor de verschillende evenementen.

- *Piazze Aperte:* een speciaal programma voor stadsvernieuwing en duurzame mobiliteit, is een belangrijke doelstelling van het territoriale bestuursplan Milaan 2030 en het actieplan voor duurzame ontwikkeling 2030, past in het kader van het "Piano Quartieri" ("Wijkplan"). Het doel is om de openbare ruimte te verbeteren en om te vormen tot ontmoetingsplaatsen voor de mensen, om de voetgangerszones dusdanig uit te breiden, duurzame vormen van mobiliteit te bevorderen en zo het milieu en de levenskwaliteit in de wijken

te bevorderen. Het programma maakt gebruik van tactische stadsplanning om openbare ruimten weer centraal te stellen in het gemeenschapsleven en mensen aan te moedigen er optimaal gebruik van te maken.

Dankzij dit programma en de ondertekening van samenwerkingsovereenkomsten kunnen de stad Milaan en haar inwoners actief samenwerken bij het ontwerp, de ontwikkeling en de planning van openbare ruimten en bij de promotie en het behoud op basis van de principes van gedeeld beheer. In een tweede fase zal deze visie zich richten op scholen en hun omgeving.

- *Strade aperte:* een plan van de gemeenteraad om opnieuw na te denken over mobiliteit en openbare ruimte, een strategie waarin de visie van een duurzamere stad samengaat met die van een leefbaardere stad. Het doel is om veiligere straten te maken waar iedereen gebruik van kan maken, nieuwe openbare ruimten voor volwassenen en kinderen, en om verplaatsingen te voet, met de fiets en met de step aan te moedigen. Hiervoor is er een gediversifieerd aanbod als aanvulling op en alternatief voor het openbaar vervoer en de auto. Het plan is onderverdeeld in een aantal gerichte ingrepen. Er worden 30 km/u-zones ingericht om de kwaliteit van de stedelijke ruimte en de verkeersveiligheid te verbeteren. Ingrepen voor voetgangers waarbij bepaalde trottoirs worden verbreed om de straten veiliger te maken, door de rijbaan te verkleinen zonder het wegennet aan te passen. De aanleg van talrijke fietsroutes door het aanleggen van fietspaden en het installeren van voorrangszones voor fietsers bij verkeerslichten, met als doel de fiets te promoten als alternatief voor de auto en het openbaar vervoer. Tot slot biedt in bepaalde wijken de combinatie van deze verschillende ingrepen de mogelijkheid om het concept van de 15-minutenstad verder in te vullen, waarbij diensten en levenskwaliteit dicht bij huis worden aangeboden.

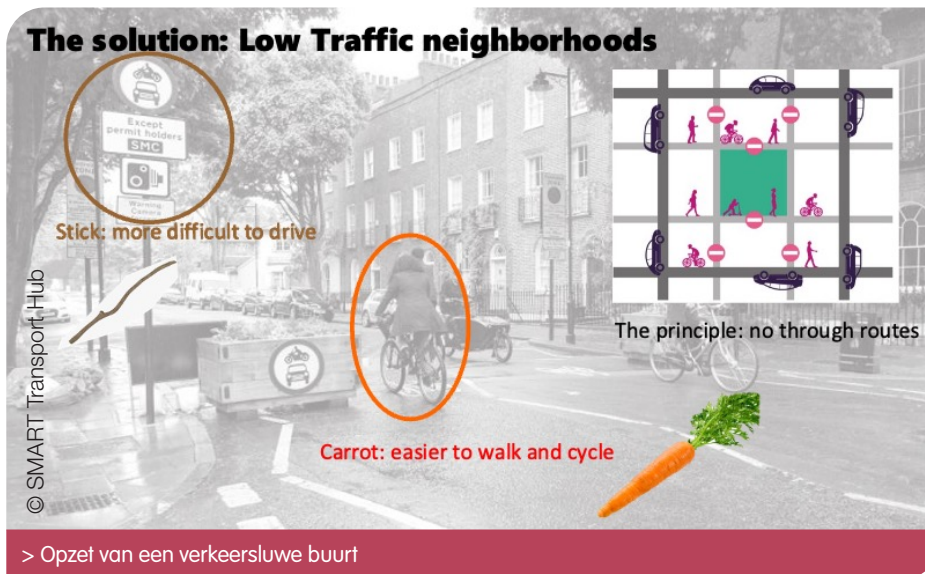


© AMAMAT, Comune di Milano

> Voor/na, inrichtingen van het project "Piazze aperte"

## LONDEN – LOW TRAFFIC NEIGHBOURHOODS

Ayanda Collins en Nicola Mastini van het agentschap Smarttransport presenteerden ons vervolgens het plan van de stad Londen om de Londense wijken verkeersluwer te maken. Vanaf 2018 heeft Londen haar mobiliteitsbeleid ingrijpend hervormd.

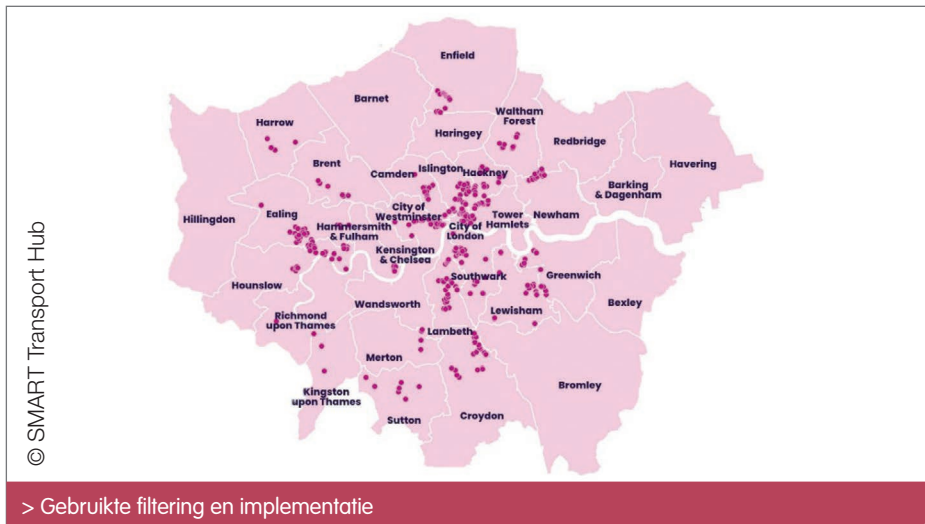


op de omliggende wegen en ongeveer 64% op de binnenwegen), dat ook de snelheid is afgenomen (ongeveer 3% op de omliggende wegen en ongeveer 79% op de binnenwegen) en dat er ook minder stikstof de lucht in gaat. Dit heeft geleid tot meer fietsverkeer (10% op de omliggende wegen en 49% op de binnenwegen), zonder dat dit gevolgen heeft gehad voor de reactiesnelheid van de hulpdiensten of de criminaliteit in de wijk. De bewoners bevestigen deze cijfers met hun verhalen. In een enquête die na de invoering van de verkeersluwe wijken werd uitgevoerd, zei meer dan een kwart van de respondenten dat ze minder met de auto reden, maar veel meer te voet of met de fiets gingen.

Onafhankelijke studies hebben een gemiddelde afname van het verkeer aangetoond van 32,7% voor alle wegen in de 47 Londense stadsdelen, met een toename van slechts 1,3% in de buitenwijken. De verklaring voor deze verkeersvermindering ligt in het feit dat er niet meer met de eigen auto wordt gereden, dat het verkeer een ander traject gebruikt, dat er een verschuiving plaatsvindt naar het gebruik van het openbaar vervoer en, ten slotte, dat men meer gaat fietsen.

## PARIJS – DE LOGISTIEKE STAD

We richten ons vaak op de impact van mobiliteitsplannen op het leven van mensen, maar de maatregelen kunnen ook sterk voelbaar zijn in de logistieke sector. Parijs, met heel wat goederenverkeer, heeft hier een heel deel van haar mobiliteitsplan aan gewijd, zoals Michèle-Angélique Nicol en Cécile Honoré van de stad Parijs ons hebben laten zien.



Ondanks dat er minder Londenaren een eigen auto bezitten, bleef het stadsverkeer in het algemeen toenemen (21%). Vooral dan het lokaal verkeer (tot 57%). De Engelse hoofdstad moest dit verkeer dus overal terugdringen wilde ze ook andere voordelen bekomen, zoals minder luchtvervuiling en schadelijke deeltjesuitstoot, minder verkeersongevallen en minder obesitas bij kinderen. Zo kwam de Low Traffic Neighbourhoods als oplossing uit de bus. Het beleid maakt gebruik van de wortel (het wordt makkelijker om je per fiets of te voet te verplaatsen) en de stok (gemotoriseerd verkeer wordt beperkt met cameratoezicht). Het werd ook onmogelijk om een bepaalde afgebakende wijk van de ene kant naar de andere te doorkruisen. Er kwamen ANPR-camera's, beplanting en paaltjes. Het klinkt allemaal erg vergelijkbaar met wat we in Brussel willen invoeren, en de vraag is "werkt het?".

Er zijn tellingen en metingen uitgevoerd om objectieve resultaten te kunnen geven van deze maatregelen. Hieruit blijkt dat het verkeer overal is afgenomen (ongeveer 3%

Combined traffic volumes on boundary roads fell by 3%.	Combined traffic volumes on internal roads fell by 64%.
Average nitrogen dioxide levels have remained in line with borough wide trends.	Speeding Traffic has fallen by a combined 79% on internal roads, and by 3% on boundary roads.
The average London Fire Brigade attendance times for first and second appliances remains within target times.	No Significant effect on ASB or street based criminal offences.
Combined cycling volumes on roads within PFS areas increased by 49%.	Combined cycling volumes on roads bordering PFS areas have increased by 10%.
These results are being seen by more than just our traffic counters, 46% of PFS residents noticed a decrease in motor traffic on their street. With 26% of residents beginning to walk and cycle rather than drive for local journeys.	

© SMART Transport Hub

> Becijferde resultaten

Het aandeel van het vrachtvervoer over de weg in de Parijse regio is de afgelopen zeventig jaar verdrievoudigd en 95% van dit vrachtvervoer vindt plaats met dieselloertuigen, wat rampzalige gevolgen heeft voor het milieu. Het merendeel van deze transporten wordt momenteel uitgevoerd met lichte vrachtoertuigen, die een slechtere CO<sub>2</sub>-voetafdruk hebben dan vrachtwagens. Daar komt nog bij dat men logistieke platformen steeds meer naar de buitenwijken verlegt, met als gevolg een steeds grotere goederenstroom naar het stadscentrum, voornamelijk voor winkel- en kantoorgebruik. De goederenmobiliteit is ook sterk veranderd door recente veranderingen in het consumentengedrag (groei in e-commerce en koeriersdiensten, eisen van consumenten). De coronacrisis heeft deze evolutie nog versterkt. Daar komt nog bij dat detailhandelaars steeds minder opslagruimte nodig hebben, waardoor ze vooral just-in-time moeten werken. Dat heeft allemaal een grote impact op de



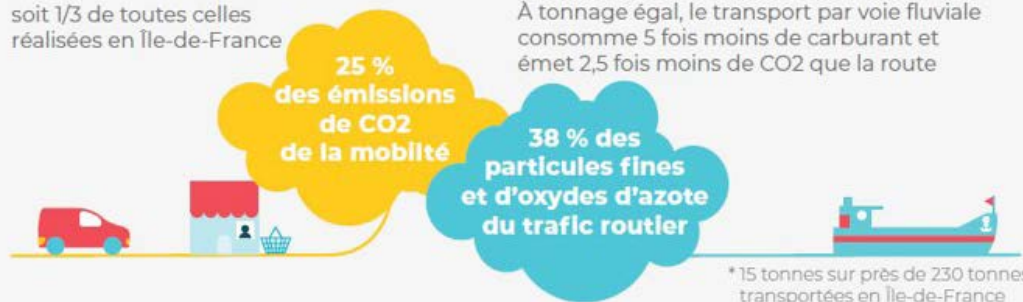
**À Paris,  
le fret  
représente  
un quart  
des émissions  
de CO2 liées  
à la mobilité**

### Un usage intensif de la livraison en Île-de-France et surtout à Paris

Près de 300 000 livraisons et enlèvements ont lieu chaque jour, soit 1/3 de toutes celles réalisées en Île-de-France

### Des externalités négatives importantes de la logistique par la route

Actuellement, seul 6.5% du tonnage de marchandise transporté en Île-de-France transite par la Seine\*  
À tonnage égal, le transport par voie fluviale consomme 5 fois moins de carburant et émet 2,5 fois moins de CO2 que la route



© Agence de la Mobilité, Paris

openbare ruimte en de samenleving, terwijl de meerderheid van de Parijzenaars steeds meer belang hecht aan minder verkeer, actieve mobiliteit en een groenere buurt, zoals blijkt uit verschillende recente enquêtes.

Tegelijkertijd blijft de transportsector een belangrijke bron van werkgelegenheid in de Parijse regio, waar de arbeidsomstandigheden sterk verslechterd zijn door de opkomst van onderaannemers met weinig sociale bescherming.

In tegenstelling tot het personenvervoer heeft de goederenvervoersector geen regulerende instantie en zijn alle betrokkenen afkomstig uit de particuliere sector.

De stad Parijs heeft daarom verschillende instrumenten moeten inzetten om haar logistieke mobiliteitsbeleid snel te verbeteren. Ten eerste, overleg met de belangrijkste spelers in de logistieke en commerciële sector, wat heeft geleid tot de oprichting van het Handvest voor duurzame stedelijke logistiek (opgesteld in 2006 en herzien in 2013). Ten tweede, een regelgevend instrument dat de reglementering inzake het goederenvervoer, het lokaal stedenbouwkundig plan, de lage-emissiezone, het lokaal mobiliteitsplan en het klimaatplan omvat. Daarnaast zijn er financiële instrumenten, waaronder verschillende subsidies, en operationele instrumenten zoals projectoproepen of proefprojecten,

ontwikkelingsacties en thematische of lokale experimenten.

Parijs werkt momenteel samen met professionals uit de industrie aan een nieuw mobiliteitsbeleid. Eerst werd het handvest van de LUD uit 2013 herzien, waarin drie doelstellingen werden vastgesteld: de bevoorrading garanderen, de vervuulende uitstoot verminderen en de files op de wegen beperken. Daarnaast moeten er, met de organisatie van de Olympische Spelen in 2024, acties op korte termijn komen wat heeft geleid tot een nieuwe comitésstructuur via de Parijse gemeenteraad in juli 2022, een partnercomité en een monitoringcommissie.

Om haar logistieke mobiliteitsbeleid uit te voeren, heeft de stad Parijs besloten om rond zes domeinen te werken:

- 1. Logistieke terreinen en gebouwen**, met als doel de stroom te optimaliseren en te verminderen door het gebruik van elektrische voertuigen, fietslogistiek en leveringen te voet aan te moedigen, industriële en logistieke terreinen in Parijs te behouden en, ten slotte, een netwerk van logistieke ruimten te ontwikkelen en te voorkomen dat zich opportunistische exploitanten vestigen die concurreren met lokale bedrijven.
- 2. De openbare ruimte delen** door er beter gebruik van te maken, door stille leveringen tijdens daluren aan te moedigen, door het gebruik van leveringszones te verbeteren, door rust te brengen in het samengaan van verschillende leveringsmethoden en andere gebruikers van de openbare ruimte, en door de gemotoriseerde voertuigenstroom te verminderen door



> Voorbeeld van een stedelijke distributieplaats



© Thomas Garcia

> Een stille levering

fietslogistiek en leveringen te voet aan te moedigen en door het parkeren voor beroepsdoeleinden te faciliteren.

3. **Arbeidsomstandigheden** voor bezorgers door nieuwe infrastructuur en diensten te ontwikkelen om aan hun dagelijkse behoeften te voldoen, door arbeidsongevallen in het verkeer te voorkomen, door bedrijven aan te moedigen om betere arbeidsomstandigheden te bieden en door sociale en solidaire logistieke bedrijven te ondersteunen.
4. **Lokaal aanbod aanmoedigen** door traditionele spelers en kleine detailhandelaars samen te brengen ter ondersteuning van de digitalisering van fysieke winkels, door consumenten te informeren over en bewust te maken van de ecologische en sociale impact van nieuwe consumptiegewoonten en door te innoveren op basis van lokale ervaringen (oplossingen bundelen in samenwerking met omliggende gemeenten, enzovoort).
5. **Bouwplaatslogistiek**, door het aantal vrachtwagens en ander bouw materieel op de bouwplaats te verminderen, door de stroom van ambachtswerk en bedrijven in de bouwsector te beperken en door vakmensen in de bouwsector en openbare werken te ondersteunen bij het afstemmen van hun vervoersmiddelen op de ecologische transitie.
6. **De energie- en milieutransitie** door professionals in het goederenvervoer te helpen hun wagenpark om te bouwen en door de stroom van gemotoriseerde voertuigen te verminderen via modal shift in het voordeel van zachte mobiliteit.

Praktisch gezien gebeurt dit door de uitgevoerde acties jaarlijks uit te rollen. In 2022 zijn verschillende prioriteiten aangepakt met concrete acties: aaneengesloten leveringszones, logistieke microhubs, organisatie van een bijeenkomst gewijd aan fietslogistiek. Er zijn ook andere acties gelanceerd voor 2023, zoals het wijdverspreide gebruik van stille leveringen tijdens gespreide werktijden en de creatie van 1.000 bijkomende leveringszones. De komende jaren krijgt dit fundamentele werk natuurlijk een vervolg en wordt deze nieuwe visie op logistieke mobiliteit werkelijkheid.

Deze vier bijzonder interessante verhalen sloten perfect aan bij de twee studiereizen die Brussel Mobiliteit en Brulocalis onlangs georganiseerd hebben naar Parijs en Berlijn.

We hebben doorheen het colloquium en de studiereizen kunnen vaststellen dat er overal in de grote Europese steden mobiliteits- en fileproblemen zijn en dat het mobiliteitsbeleid overal soms radicale maatregelen moet nemen om alle maatschappelijke, klimatologische en ecologische uitdagingen van morgen aan te gaan. Wat ook duidelijk naar voren kwam, was dat mobiliteitsplannen en de maatregelen die ze bevatten overal in dezelfde richting gaan: het verkeersluwer maken van wijken, het aanmoedigen van actieve vervoersmiddelen, de auto meer en meer uit het straatbeeld halen en de openbare ruimte meer gebruiken voor het buurtleven, en het verbeteren van de verkeersveiligheid. We hadden andere steden kunnen uitnodigen of

bezoeken, zoals Kopenhagen, Amsterdam, Barcelona of Stockholm, en we zouden tot dezelfde conclusie zijn gekomen. Hoewel de maatregelen en methoden enigszins verschillen naargelang de lokale kenmerken en mentaliteit, blijft de fundamentele visie dezelfde. In Brussel is het Good Move-plan vanaf het begin het onderwerp van debat geweest. Er zijn voor- en tegenstanders en velen hebben geen mening. Dit is een publiek debat, en dat is fundamenteel gezond. Maar zoals met alles, komt er een moment dat er een beslissing moet worden genomen. En onze contacten met andere grote Europese steden kunnen de mobiliteitsvisie die in het Gewest tot stand is gekomen alleen maar kracht bijzetten. Wat wij invoeren wordt ook elders gedaan en op bepaalde gebieden zijn onze keuzes soms voorlopers en worden ze als voorbeeld aangehaald. Deze contacten maken ons ook methodologisch rijker. De reacties op zowel goede als slechte voorbeelden moeten ons helpen om nog beter te worden en om de diepgewortelde behoeften van de burgers en hun legitieme vragen, die we op een educatieve en professionele manier moeten beantwoorden, beter te herkennen. Dat is de grote uitdaging waar we voor staan als we deze stedelijke transitie, die van vitaal belang is voor de toekomst van onze stad, tot een goed einde willen brengen. 📍

> Meer info

- Presentaties van de ochtendssessie op het Good Move-forum: Te downloaden documenten: [Good Move \(mobility.brussels\)](https://goodmove.brussels/)

- Presentaties van de namiddag (<https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/presentaties-good-move-forum-ideeen-uit-binnen-en-buitenland>)

- Artikel over onze studiereis naar Berlijn, "De brusselse mobiliteit op studiebezoek in Berlijn", Nieuwsbrief nr. 133 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/nieuwsbrief-nr-133>)

- Over onze studiereis naar Parijs: <https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/mobiliteit-studiereis-naar-parijs>

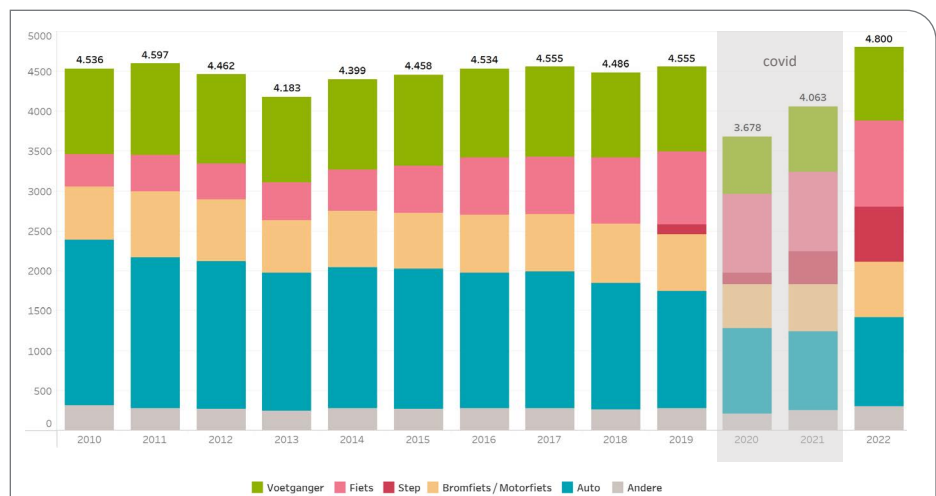
> Korneel Debaene, Attaché – Organiserende overheid van de mobiliteit - Brussel Mobiliteit

# VERKEERSONGEVALLEN IN BRUSSEL: EEN SNEL VERANDEREND FENOMEEN

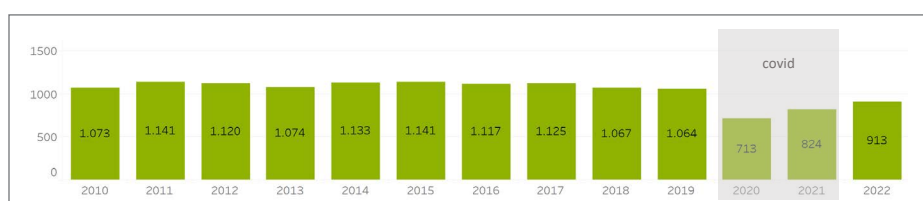
De afgelopen jaren heeft de mobiliteit in Brussel een grondige evolutie doorgemaakt. Wat betreft de auto zien we langs de ene kant een licht verminderd autogebruik, met sinds Stad 30 ook lagere snelheidslimieten en zelfs een verbeterd respect voor de snelheidslimieten, maar langs de andere kant ook zorgwekkende evoluties zoals een tendens naar grotere en zwaardere automodellen, de aanwezigheid van de smartphone aan het stuur, en een stijgend aandeel bestuurders onder invloed van alcohol en drugs. Wat betreft de kwetsbare vervoerswijzen zien we een sterk gestegen fietsgebruik, met meer afgescheiden fietsinfrastructuur, en op enkele plekken ingrepen om wijken autoluw te maken, maar ook de popularisatie van nieuwe technologieën zoals elektrische steps, die momenteel inherent gevaarlijker zijn dan bijvoorbeeld de fiets. Een aantal van deze evoluties accelereerden tijdens de covidcrisis, maar de meeste waren reeds eerder gestart. In dit artikel onderzoeken we hoe zich dat alles vertaalt in de cijfers van de verkeersongevallen: is het geweest veiliger, of minder veilig, dan voorheen, en voor wie?

In eerste instantie kunnen we kijken naar de grafiek 1 met het aantal gewonden in het verkeer per jaar. (figuur 1).

De totale aantallen gewonden op deze grafiek suggereren op het eerste zicht dat de ongevallensituatie globaal genomen stabiel zou zijn in Brussel, op een covid-periode in 2020 en 2021 na, waarbij afgelopen jaar een lichte uitschieter was in negatieve zin. Kijkende naar de types weggebruikers die zich in deze data bevinden, kunnen we echter absoluut niet over een stabiele situatie spreken. Op basis van de cijfers per type weggebruiker kunnen we een aantal sterk verschillende tendensen onderscheiden:



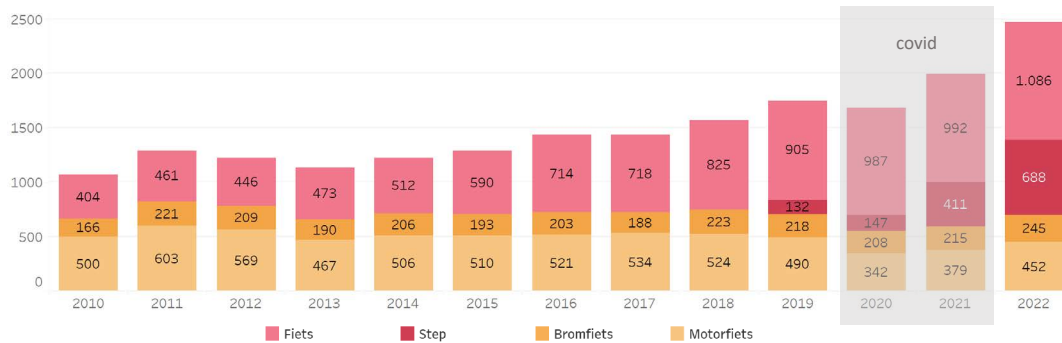
> Figuur 1: Aantal gewonden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar



> Figuur 2: Aantal gewonde voetgangers in het verkeer per jaar

## Wat betreft gewonde voetgangers (figuur 2)

hadden we tot en met 2019 een behoorlijk stabiele situatie, met een sterke daling tijdens covid gevolgd door een significant beter bilan in het eerste post-covidjaar 2022. Afgelopen jaar was voor voetgangers, ondanks de opnieuw normale verkeerssituatie, beduidend veiliger dan de pre-covid periode. Het is altijd moeilijk om echte oorzaak-gevolgrelaties af te leiden, maar de invoering van Stad 30 kan hier toch enkel geholpen hebben.



> Figuur 3: Aantal gewonde tweewielers in het verkeer per jaar

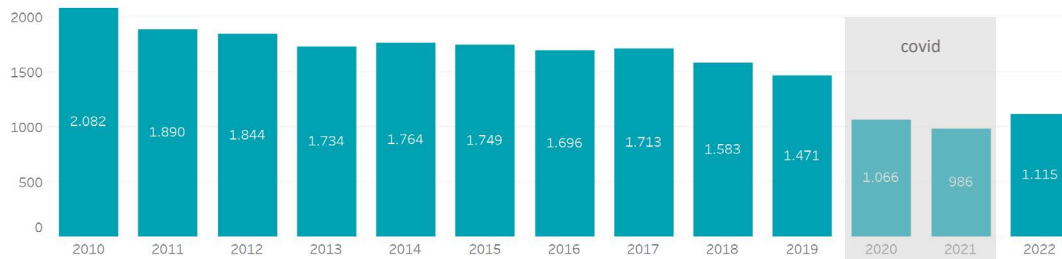
**Bij de tweewielers** kunnen we een erg verschillende evolutie optekenen tussen fietsers, steppers en brom- en motorfietser. **Fietsers** (roze in de grafiek 3) blijven sinds 2010 gestaag jaar na jaar in de statistieken stijgen – zelfs doorheen de covid-crisis – met na 12 jaar een groei van bijna 170%. Dit is indrukwekkend, maar de stijging van het werkelijke **gebruik** is nog hoger, met volgens de tellingen van Provélo een stijging van meer dan 300% sinds 2010. De covidcrisis was hier een echte accelerator, ook onder invloed van op korte termijn gerealiseerde fietsinfrastructuur (de zogenaamde covidfietspaden): enkel en alleen al tussen 2021 en 2022 werd een stijging van ~40% opgemeten, wat ook bevestigd werd door de automatische fietstelpalen van het gewest. Het feit dat de stijging in ongevallen trager gaat dan de stijging in gebruik toont dat het relatieve risico om een ongeval te hebben daalt. Het risico op ongevallen daalt en is zelfs nog nooit zo laag geweest, maar deze trend moet zich voortzetten met het oog op de doelstelling van nul doden en ernstig gewonden. De inzet blijft hoog gezien de meer dan 1.000 gewonde fietsers per jaar.

**Steppers** (donkerroze in de grafiek 3) hebben op zeer korte tijd hun plaats in de ongevallencijfers veroverd, na de massale introductie van deelstepssystemen in het gewest

sinds 2019. Het gaat voor alle duidelijkheid niet enkel om deelsteps, in de gegevens kunnen we geen onderscheid maken tussen deelsteps en privésteps. De groei volgt de groei van het gebruik van de elektronische steps, met hoopvolle tekens van een vermindering van het aantal ongevallen met steps in de laatste 6 maanden van 2022, na het in voege treden van de nieuwe regels die de snelheid verminderen in de voetgangerszone in het centrum, de minimumleeftijd op 16 jaar vastlegt, en verbiedt om met meerdere personen op een step te staan. Het is echter nog te vroeg om definitieve conclusies te formuleren en zeker om voorspellingen naar te toekomst te maken. De eerste sensibilisatiecampagne voor gebruikers van Steps is in maart van dit jaar van start gegaan. De tijd zal leren of dit effect heeft gehad op het gebruikersgedrag en de ongevallencijfers.

**Brom- en motorfietzers** (donker- en lichtoranje in de grafiek 3) zijn tenslotte over het algemeen in het laatste decennia min of meer stabiel gebleven, op een lagere covid-periode na. Echter kunnen we ook hier sinds 2020 complementaire tendensen onderscheiden die elkaar min of meer opheffen – een daling van de gewonde motorfietzers en een stijging van de gewonde bromfietzers.

“ Een eerste conclusie : erwel degelijk een positieve tendens, met name voor voetgangers en auto-inzittenden, die gemaskeerd wordt door een stijging van het aantal ongevallen onder tweewielers – een stijging die sterk gelinkt is aan het stijgende gebruik van deze modi. ”



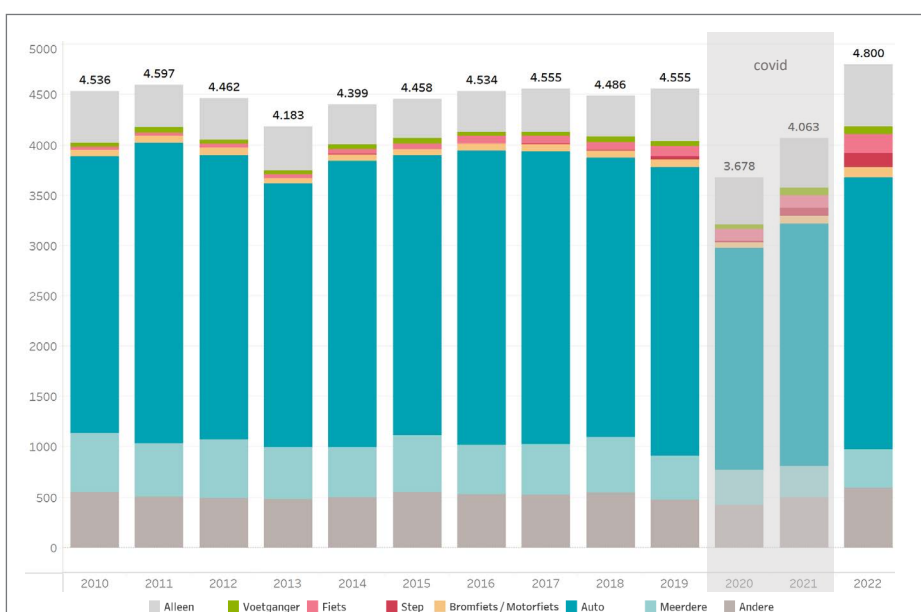
> Figuur 4: Aantal gewonde auto-inzittenden in het verkeer per jaar

Wat betreft gewonde **auto-inzittenden** (figuur 4) stellen we een continue daling vast – rijden met de auto lijkt sinds Stad 30 momenteel veiliger dan ooit. Merk op dat het jaar 2020 voor alle andere vervoerswijzen het jaar met de minste gewonden was, met een stijging in 2021 – er waren minder lockdowns & restricties in 2021 dan in 2020 – maar voor auto-inzittenden waren er in 2021 nog minder gewonden dan in 2020 – Stad 30 lijkt dus

heel goed te werken voor auto-inzittenden. In een stad van 30 km/u is het dan ook zeer onwaarschijnlijk dat een inzittende van een auto gewond raakt, omdat de snelheid lager ligt en de veiligheidsgordel zijn beschermende rol ten volle kan spelen.

Laat ons de zaak eens van de andere kant bekijken, en onze focus verleggen van de gewonde partij naar de andere partij in een

ongeval. Voor elke gewonde kan namelijk bepaald worden welk vervoerswijze de tegenpartij gebruikte (tenzij er geen, of meerdere tegenpartijen aanwezig waren). Onderstaande grafiek telt voor alle gewonden de vervoerswijze van de opposent. In contrast met de verschuivingen bij de gewonden, zien we een veel stabiel beeld bij de opposenten.



> Figuur 5 : Aantal opposenten per vervoersmiddel bij verkeersongevallen met gewonden per jaar

Het valt op dat de meerderheid van de opposenten autobestuurders zijn, en dat deze meerderheid nauwelijks verandert tussen 2010 en 2022. Het contrast met het aandeel in de slachtoffers, waarin auto-inzittenden tussen 2010 en 2022 bijna halveerden, is frappant. Hoewel de veiligheid van de auto-inzittenden dus sterk verbeterd is – een beoogd en verwacht gevolg van Stad 30 - zijn zij echter nog steeds de belangrijkste tegenstander bij ongevallen in het gewest.

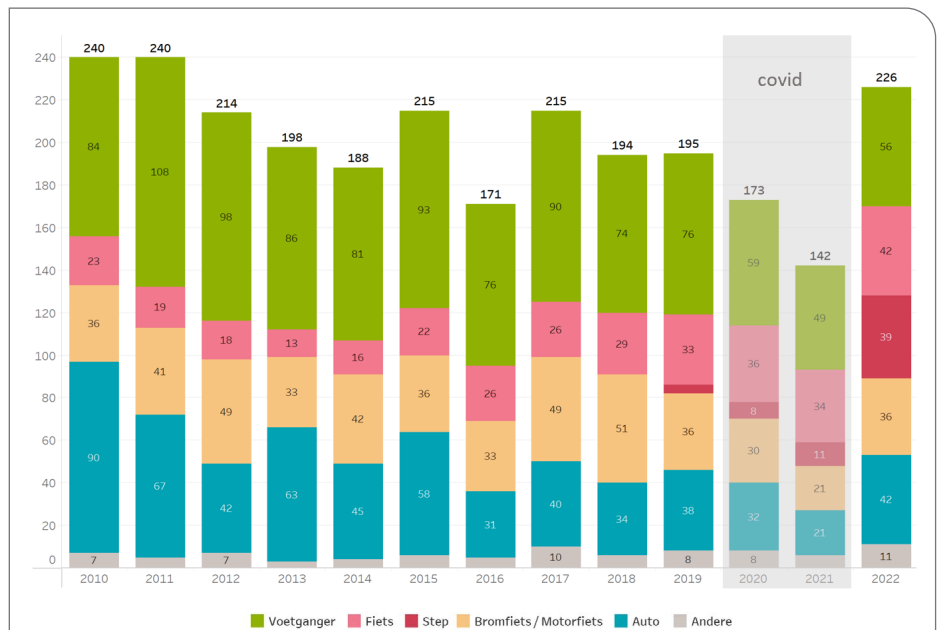
Een laatste aandachtspunt is de ongevalzwaarte en het hoge aantal **zwaargewonde en dode slachtoffers** in het verkeer (cf. figuur 6). In 2022 vielen opmerkelijk veel doden en zwaargewonden te betreuren: 21 doden en 205 zwaargewonden, een pak meer dan in de laatste paar jaar. Ook hier kunnen we verschillende dynamieken onderscheiden bij voetgangers, tweewielers, en auto-inzittenden.

Voor **voetgangers** is er een **verbetering**, met 56 zwaargewonden of doden in vergelijking met minstens 74 in de jaren pre-covid. Deze verbetering is zelfs nog uitgesprokener dan de vermindering van het aantal lichtgewonde voetgangers: de graviteit – de ratio van het aantal zwaargewonden & doden gedeeld door het aantal lichtgewonden – is voor voetgangers namelijk gedaald van 7 à 9% tussen 2010-2020 naar 6% sinds 2021. Dit effect kunnen we met Stad 30 in verband brengen, de kracht van de impact bij een ongeval staat immers rechtstreeks in verband met de snelheid (en het gewicht) van het voertuig dat tegen de voetganger rijdt.

Voor **tweewielers** is er **geen verandering** in graviteit – het aantal zwaargewonden en doden reflecteert 1 op 1 de hoger beschreven cijfers voor tweewielers.

Voor **auto-inzittenden** constateren we een **verhoging** van de graviteit. Het is echter een artificiële verhoging van de graviteit – er zijn niet persé **méér zwaargewonden of doden** (het zijn er een 40-tal, gelijkaardig aan de laatste paar jaar voor covid), er zijn gewoon **minder lichtgewonden**, waardoor de ratio dus stijgt. Het beveiligend effect van Stad 30 lijkt voor auto-inzittenden logischerwijs beperkt tot de straten waar de snelheid effectief tot 30 km/h verlaagde, en lijkt daar dus vooral ongevallen met lichtgewonde auto-inzittenden te vermijden (of te degraderen tot ongevallen met enkel blikshade). De ongevallen met zwaargewonde of dode auto-inzittenden bevinden zich dan ook in ~75% van de gevallen op locaties met snelheidslimiet 50 of meer, waar het effect van Stad 30 niet genoeg doorweegt.

“ Brussel verandert: de uitdagingen in verkeersveiligheid zijn helemaal anders dan 10 jaar geleden ”



> Figuur 6: Aantal zwaargewonden of doden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar

De **veranderende uitdagingen** op vlak van verkeersveiligheid illustreren de evolutie die de mobiliteit in het Brussels gewest op 10 jaar tijd, en zeker sinds de covid-crisis, doormaakte. Hoewel met de invoering van de Ville 30 een belangrijke stap is gezet, moeten we blijven handelen om de **doelstelling van nul doden en zwaargewonden** tegen 2030 te halen. In dit streven stelt de komst van de steps en hun enorme succes ons voor een nieuwe uitdaging. Het afremmen van de groei in fietsersongevallen is ook een prioriteit, zeker in het licht van de gewestelijke ambitie om het fietsgebruik verder te stimuleren. Hier dient zowel ingezet te worden op de nodige aanpassingen aan de infrastructuur als aan het verbeteren van de ervaring van nieuwe fietsers. Ten slotte moet nu de vooruitgang geboekt door Stad 30 verdergezet worden door de wegen waar de **maximumsnelheid 50 km/u of meer** bedraagt en waar ernstige ongevallen gebeurden, veiliger te maken. 📍

> Meer info

Het artikel sluit aan bij het artikel "autobestuurders rijden trager sinds stad 30" in Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr 67 <https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-67>

> Stéphanie Van Melkebeke, toegankelijkheidsadviseur AMT Concept

# NIEUWE UITROL VOETGANGERSLUSSEN IN BRUSSEL

In 2022 gingen Brussel Mobiliteit en de vereniging AMT CONCEPT van start met hun plan voor een nieuwe uitrol van voetgangerslussen in het Brussels Gewest. Samen willen ze op gemeentelijk niveau toegankelijke en aaneengesloten wandelroutes aanbieden voor de dagelijkse verplaatsingen van de mensen.

## SITUERING VAN HET PROJECT

De eerste Brusselse voetgangerslus zag 20 jaar geleden het daglicht in de gemeente Evere. Het ging toen om een proefproject en was het resultaat van een samenwerking tussen de vzw AMT CONCEPT en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het doel? Het verbinden van strategische punten in de gemeente via een 100% toegankelijke, ononderbroken lus waar mensen met specifieke behoeften zelfstandig gebruik van kunnen maken<sup>1</sup>.

De daaropvolgende jaren namen andere gemeenten het concept over met de bedoeling de toegankelijkheid en mobiliteit op lokaal niveau te bevorderen. Vandaag heeft AMT Concept in het kader van een subsidie van Brussel Mobiliteit om de stedelijke omgeving en de levenskwaliteit

te verbeteren, een studie aangevat voor een nieuw gewestelijk beleid voor een nieuwe uitrol voetgangerslussen langs een lokaal en toegankelijk, comfortabel en efficiënt voetgangersnetwerk.

## WAT IS EEN VOETGANGERSLUS?

De mosterd voor de voetgangerslus werd gehaald in Barcelona. De stad herzag voor de Olympische en Paralympische Spelen van 1992 haar toegankelijkheid volledig. De verplaatsingsketen werd toen toegankelijk gemaakt voor iedereen.

“ De verplaatsingsketen, de sleutel tot voetgangerstoegankelijkheid ”



© AMT Concept

> Rondetafel, 27 april 2023

1. cfr artikel Gids van de mobiliteit nr. 2 00 5 /0 1 – p. 10 (<https://brulocalis.brussels/sites/default/files/documents/publications/archives-momo/moniteur-mobilite-009.pdf#page=10>)



## Approche transversale de l'accessibilité

Tous handicaps et mobilité réduite



Continuité de la chaîne de déplacement



© AMT CEREMA

> De benadering van CEREMA

Vandaag bestaat de uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest erin te zorgen voor een betere mobiliteit en toegankelijkheid voor voetgangers aan de hand van de verplaatsingsketen op gemeentelijk niveau. Concreet komt het erop neer dat er een netwerk van doorlopende wandelpaden wordt aangelegd met toegankelijke wandelroutes van ongeveer 2,5 km lang die verschillende activiteitencentra (administratief, commercieel, educatief, toeristisch, vrijetijdsbesteding, openbaar vervoer, enz.) met elkaar verbinden.

Op termijn moeten deze verbeteringen niet alleen ten goede komen aan mensen met een mobiliteitsbeperking, doordat ze in staat worden gesteld om volledig onafhankelijk te zijn in hun dagelijks leven, maar ook aan iedereen. De mensen zullen worden aangemoedigd om zich binnen het concept van de lokale stad of de "15-minutenstad" van het Good Move-plan anders te verplaatsen. Het project moet ook bijdragen aan een beleid van duurzame ontwikkeling. Het loopt vooruit op de sociale en economische gevolgen van een langere levensverwachting en stelt mensen met een handicap in staat om deel te nemen aan het sociale, economische en culturele leven.

“ Een weg die voor iedereen goed is ”

## UITWISSELINGS- EN INFORMATIEVOORMIDDAG OP 27 APRIL 2023

Ter gelegenheid van haar project en om de voorstellen naast elkaar te kunnen leggen, nodigde AMT Concept, in samenwerking met Brussel Mobiliteit en Brulocalis, de lokale besturen uit voor een informatieve en uitwisselingsvoormiddag op 27 april in het MAI Meeting Center in hartje Brussel.

Bedoeling was om wat meer uitleg te geven over het project, om van de deelnemers suggesties te krijgen en om te luisteren naar hun verwachtingen maar ook naar een aantal gastsprekers met praktijkervaring.

Voor wie er niet bij kon zijn, alvast een overzicht van de belangrijkste tussenkomensten.

### Toegankelijkheid in Frankrijk

In 2001 creëerde CEREMA, een Frans overheidsorgaan dat valt onder het ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires en dat de staat en de lokale besturen ondersteunt bij hun beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en vervoer, het label "Ville Accessible à Tous" (stad toegankelijk voor iedereen) met als doel de algemene toegankelijkheid te bevorderen.

Pauline Gauthier en Cédric Boussuge van het CEREMA hebben de nadruk gelegd op een aantal belangrijke zaken om de openbare ruimte niet alleen toegankelijk, maar ook aangenaam te maken:

1. Becommentarieerde rondleidingen doen met de gebruikers. Zo kan een gedetailleerde diagnose worden gesteld en kunnen bij het doelpubliek suggesties voor verbetering worden opgehaald.
2. Houd rekening met het seizoensgebonden karakter van een geplande inrichting. Het risico bestaat dat de basiselementen van het wandelpad (zoals de wettelijk voorgeschreven breedte) veranderen of dat er speciale voorzieningen nodig zijn (bijvoorbeeld terrassen of schaduwplekken in de zomer).
3. Denk aan de sociale samenhang en creëer aangename ruimten voor mensen die alleen zijn, of bijvoorbeeld ook rustpunten op het pad, of verwerk elementen die de natuur en het klimaat ten goede komen, bijvoorbeeld schaduwrijke en beplante ruimten die nuttig zijn bij hittegolven en om hitte-eilanden tegen te gaan.

### PBM-lussen in Sint-Lambrechts-Woluwe

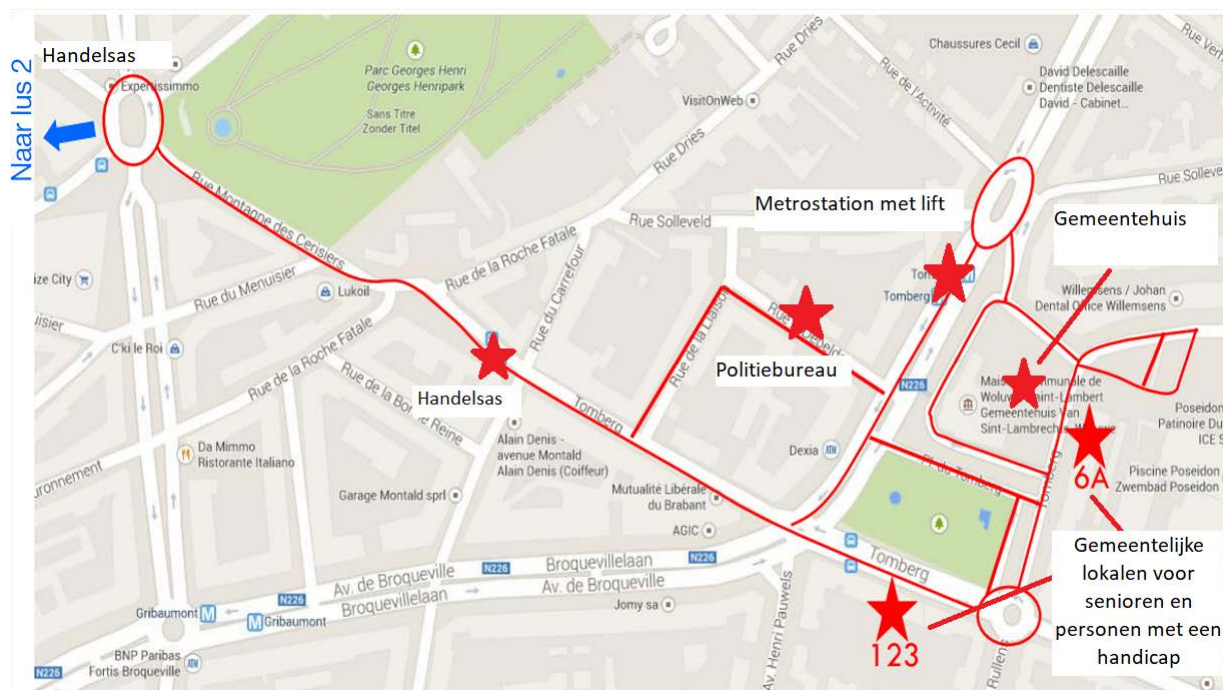
Isabelle Molenberg, schepen voor Gelijke Kansen in Sint-Lambrechts-Woluwe, gaf vervolgens een presentatie over de gehanteerde werkwijze bij het ontwerpen van een voetgangerslus in haar gemeente.

In 2014 werd begonnen met een eerste route rond het gemeentehuis, nu zijn er vijf voetgangerslussen voltooid of in aanleg, en een andere lus ligt nog ter studie.

De gemeente kiest de route aan de hand van drie belangrijke criteria:

1. Analyse van vragen en behoeften van burgers (PBM-werkgroep) ;





© Gemeentebestuur van Sint-Lambrechts-Woluwe

> Kaart met de voetgangerslussen in Sint-Lambrechts-Woluwe



ZEGT DIT LOGO  
JE IETS?

Het is gemaakt om de voetgangerslussen in de gemeente aan te geven.

2. Analyse van verschillende buurten (hoge bevolkingsdichtheid of heel wat ouderen);
3. Locatie van strategische, drukbezochte plaatsen en nuttige gebouwen voor burgers.

Daarna zijn er nog andere stappen nodig om het circuit rond te maken, zoals: de studie, de presentatie van de route, de werkzaamheden, de communicatie naar het publiek, enz. Het uiteindelijke doel is om alle lussen met elkaar te verbinden om de toegankelijkheid op gemeentelijk niveau te vergroten.

**Het project Schaarbeek te voet**

Adelheid Byttebier nam als derde het woord. De mobiliteitschepen van Schaarbeek is toelichting komen geven bij de Schaarbeekse voetgangerslussen. De eerste studie voor een eerste voetgangerslus dateert van 2009 rond het Daillyplein.

Sindsdien stonden er in het gemeentelijk mobiliteitsplan 9 nieuwe PBM-lussen, met de bedoeling ze te integreren in de grotere renovatieprojecten van de komende jaren.

Met het project "Schaarbeek te voet" wil Adelheid Byttebier een gemeentelijk voetgangersnetwerk uitbouwen.

**Rondetafel**

De voormiddag eindigde met een rondetafelgesprek met een aantal sprekers die uiteenlopende visies naar voren brachten over de voetgangerslussen:

- Mathias de Meyer, Brussel Mobiliteit en initiatiefnemer van de uitrol van nieuwe voetgangerslussen;
- Olivier Van Damme, OPzoekingscentrum voor de Wegenbouw;
- Arne Robbe, platform walk.brussels;
- Fabienne Saelmackers, AMT Concept;
- Nina Ramos, Brulocalis;

**Mathias de Meyer** beschouwt de voetgangerslussen als een mooie gelegenheid om het Good Move-plan verder aan te vullen, op basis van het voetgangersnetwerk van de MWS, meer bepaald de voetgangersboulevards, en in het verlengde van de PAVE's, door rechtstreeks in te grijpen in de mobiliteit van de gewone burger, op gemeentelijk niveau.

**Olivier Van Damme** wijst erop dat het voetgangerscomfort van het grootste belang is. Daarom zou het gebruik van de meetstoel die door het OCW is ontwikkeld zeer nuttig zijn in de diagnosefase van voetgangerslussen.



© OCW

> Meetstoel, OCW

**Arne Robbe** heeft de aanwezigen gewezen op de plaats van kinderen in nieuwe projecten en op de integratie van afvalbeheer in de openbare ruimte, wat voor sommige mensen een hindernis vormt in hun dagelijkse verplaatsingen.

**Fabienne Saelmackers** legt uit dat een vereniging niet alleen kan sensibiliseren en optreden als tussenpersoon tussen de burgers en de overheid, maar ook de lokale autoriteiten kan helpen om redelijke (en financieel realistische) oplossingen uit te werken, hen kan helpen om een diagnose te stellen of een terreinonderzoek uit te voeren, de te verbinden zones kan analyseren, technisch advies kan geven, enz.

Tot slot somt **Nina Ramos** de verschillende beschikbare subsidies en hulpmiddelen op voor lokale besturen om hen te helpen bij het aanleggen van voetgangerslussen, hetzij in de projectfase, hetzij in de uitvoeringsfase. Er zijn ook cursussen beschikbaar voor projectmedewerkers en ontwerpers.

**> Meer info**

Alle presentaties staan onder deze link: <https://brulocalis.brussels/nl/nieuws/presentations-groupe-de-travail-boucles-pietonnes>

**SCHAARBEEK à pied/te voet**

**LA MARCHÉ - EN COMPLÉMENT À D'AUTRES MOYENS DE DÉPLACEMENT**  
 Il contribue à améliorer vos déplacements quotidiens. De een tot de ander kan het verkeer in zijn omgeving de volle voorkeur te geven. Het is belangrijk dat u erop toeziet dat de routes goed zijn aangegeven op de kaart.

**LES « BOUCLES PMR »**  
 À côté des routes, vous pouvez aussi trouver des itinéraires pour les personnes à mobilité réduite. Les personnes à mobilité réduite, mais aussi les personnes âgées, les personnes en situation de handicap ou à un moment de leur parcours de vie, peuvent bénéficier de ces itinéraires. Ces itinéraires sont appelés « Boucles PMR ». Ces itinéraires sont des itinéraires qui permettent de passer d'un lieu à un autre en utilisant des itinéraires adaptés à leur situation.

**STAPPEN IN COMBINATIE MET ANDERE VERVEERINGSDELEN**  
 Deze stappen in combinatie met andere vervoersdelen zoals fietsen, auto's, bus, tram, metro, vliegtuig, etc. zijn belangrijk voor de mobiliteit van de stad. Het is belangrijk dat u erop toeziet dat de routes goed zijn aangegeven op de kaart.

**«PMR-LUSSEN»**  
 Schaarbeek beschikt over een netwerk van «PMR-lussen» met belangrijke knooppunten, zoals busstations, metrostations, tramstations, etc. Het is belangrijk dat u erop toeziet dat de routes goed zijn aangegeven op de kaart.

**Legend:**

- Station Combustion
- Station Vervoer
- Gang - Tramstation
- Chemin de fer - Spoorweg
- Boucle PMR - PMR-lussen
- Boucle PMR (en projet) - PMR-lussen (in ontwerp)
- Principale route - Groene wandeling

**> Gemeentebestuur van Schaarbeek**

© Kaart voetgangerslussen in Schaarbeek

> Philippe Moreau, adviseur dienst Duurzame stad (DDS), en Quentin Vanhay, externe communicatie bij Brulocalis

# DE 15-MINUTENSTAD: DE HOOFDSTAD OP MENSENMAAT

De klimaat-, gezondheids-, sociale, energie- en economische crisis van de afgelopen jaren heeft ons dagelijks leven op zijn kop gezet, onze manier van leven in vraag gesteld en ons onder meer gedwongen om onze verplaatsingsgewoonten opnieuw uit te vinden. In deze specifieke context komt de *15-minutenstad* opnieuw in beeld. Het concept bepleit een stedelijke organisatie waarbij alle basisvoorzieningen binnen een kwartier te voet of per fiets bereikbaar zijn. Maar wat houdt het precies in? Wat zijn de voor- en nadelen? En hoever staan we in het Brusselse Gewest?

Het idee van de *15-minutenstad*, dat onlangs nieuw leven is ingeblazen, is niet nieuw. Aan het begin van de 20e eeuw had de Amerikaanse stedenbouwkundige **Clarence Perry** het er al over in zijn werk over de **buurteenheid**. In 1961 was het de beurt aan **Jane Jacobs** om het onderwerp te bestuderen in haar boek *The Death and Life of Great American Cities*, gevolgd door andere stedenbouwkundigen over de hele wereld. In december 2015, tijdens COP21, kreeg het concept een wereldwijde dimensie dankzij het werk van **Carlos Moreno** (stedenbouwkundige, specialist en professor aan de Parijse Sorbonne), die het begrip in 2016 theoretiseerde. In 2020 nam **Anne Hidalgo** het op in haar verkiezingscampagne in Parijs, wat leidde tot het snelle succes van het idee. Corona heeft het idee in een stroomversnelling gebracht en het is overgenomen door de groep van burgemeesters *C40 Cities*, een wereldwijd stedennetwerk voor het klimaat.

Carlos Moreno's idee van de *15-minutenstad* onderscheidt zes stedelijke basisfuncties: wonen, werken, winkelen, gezondheidszorg, onderwijs en persoonlijke ontwikkeling. Voor hem moeten deze zes functies bereikbaar zijn in minder dan een kwartier met een zachte en bij voorkeur koolstofvrije mobiliteit, zodat er weer een 'aangename omgeving' is. Volgens Moreno kunnen zo zowel de ongelijkheden als de opwarming van de aarde worden bestreden, terwijl de burgers tegelijkertijd de sociale banden terugkrijgen die de afgelopen decennia enigszins verloren zijn gegaan. De vele voordelen van deze aanpak sluiten aan bij de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties en de Agenda 2030, voor werknemers, bedrijven en de samenleving als geheel.

## DE VOORDELEN VAN DE 15-MINUTENSTAD...

De voordelen voor ieder van ons zijn tijdswinst en een betere levenskwaliteit, dankzij een groot aantal diensten in de buurt. Moderne technologieën, de

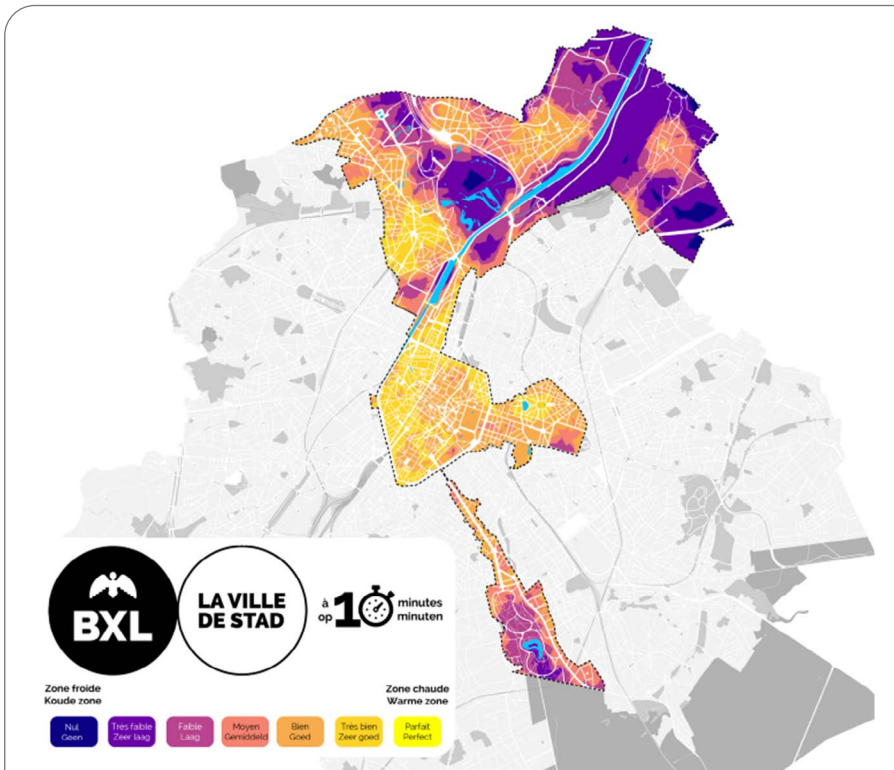


> Brussels burgemeester Philippe Close en Philippe Itchert, directeur dienst Planning en Ontwikkeling Stad Brussel.

opkomst van telewerken en de ontwikkeling van coworking spaces dragen ook bij tot de bevordering van het concept.

Deze nieuwe organisatie leidt er collectief toe dat men minder afhankelijk wordt van de auto en dus minder last heeft van files, ongevallen en een slechte luchtkwaliteit in de wijken. Bovendien wordt het saamhorigheidsgevoel en de gemeenschapszin versterkt doordat de omgeving aantrekkelijker wordt. Door polycentrisch te worden zou de stad aan economische en sociale diversiteit winnen, waardoor de ongelijkheden afnemen en de toegang tot infrastructuur en diensten in wijken die momenteel worden verwaarloosd, wordt verbeterd.<sup>1</sup>

1. Bron: <https://collectivitesviabiles.org/articles/ville-des-15-minutes.aspx>, artikel verschenen in maart 2021



## ...EN HAAR LIMieten

Zoals elk concept stuit ook de *15-minutenstad* op een aantal struikelblokken. Allereerst is er de concretisering, wat noodzakelijkerwijs gepaard moet gaan met een gemeentelijke ruimtelijke ordening, waar het over het algemeen gemakkelijker is om uit te gaan van samenhangende activiteiten dan van woningen, die meestal verspreid liggen. Ook moet rekening worden gehouden met de regionale invloed van bepaalde activiteiten waarvoor een voldoende dichte woonomgeving nodig is om levensvatbaar te kunnen zijn (bijvoorbeeld bepaalde soorten winkels, gezondheidscentra, zwembaden, enz.). Bovendien is de nabijheid van de werkplek vaak een compromis tussen sociale organisatie en persoonlijke keuzes die van vele factoren afhangen, zoals het gezinsleven. De kans om een goede job te vinden ligt misschien hoger iets verder van huis, en de kans dat twee samenwonenden allebei een job vinden in de buurt van hun woonplaats is ook kleiner, terwijl veel jobs nog steeds niet van thuis uit kunnen worden gedaan.

Het is dus duidelijk dat het concept van de *15-minutenstad* geen universele wonderoplossing is die bruikbaar is voor

alle steden ter wereld. Hetzelfde recept is bijvoorbeeld niet altijd bruikbaar voor zowel steden in het Zuiden als op steden in Europa of Noord-Amerika. Het concept moet worden gezien als een broedplaats van ideeën om onze steden te herdenken voor de toekomst, waarbij beter rekening wordt gehouden met de klimatologische, sociale en economische uitdagingen van morgen. Er wordt eerder een verzameling ideeën aangedragen dan een wereldwijde toepassing van een grootschalig concept. In feite hebben de specialisten het bij het rechte eind, want het principe past ook op steden van tien, vijftien of zelfs twintig minuten, afhankelijk van de plek op aarde.

## EN BIJ ONS?

### Het tienminutenverhaal van de stad Brussel

Het Brussels Gewest heeft de ideeën in het buitenland niet afgewacht om het concept van de stad van de nabijheid te onderzoeken en aan te passen aan onze specifieke stedelijke context. Reeds in 2010 nam de gewestelijke administratie het concept op in haar ontwerp van Gewestelijk Plan voor

Duurzame Ontwikkeling (GewOP). Hoewel het plan aangenomen is geweest, is het concept van de stad van nabijheid om uiteenlopende redenen niet echt verder uitgewerkt. **Philippe Close**, burgemeester van de stad Brussel, heeft het idee echter opgepakt en opgenomen in zijn verkiezingsprogramma voor 2018 onder de naam 'Tienminutenstad': *'Ik vond het een zeer krachtig en bevattelijk concept voor de mensen. Als we zorgen voor voorzieningen in hun buurt, dan zouden zij zich er beter voelen, ze zouden er willen wonen en zouden er ambassadeurs voor worden [...] En aan welke voorzieningen denken we dan? Wel, aan basisvoorzieningen zoals crèches, scholen, een sportzaal, groen, openbaar vervoer, winkels en natuurlijk nog veel meer. Allemaal op tien minuten wandelafstand van thuis. Dat is herkenbaar en geeft de wijk een identiteit.'*

Philippe Close ziet de tienminutenstad als een middel om op systematische wijze te bepalen hoe een buurt ingericht moet worden: *'Een stad wordt over een periode van 15, 20 of 30 jaar opgebouwd, om te bepalen welke infrastructuur er moet komen. We moeten ze in kaart kunnen brengen, zodat we kunnen inschatten waar er kansen en tekortkomingen zijn [...] We hebben onze dienst ruimtelijke ordening uitgebouwd en hebben geografen in dienst genomen. Zij moeten een evolutief instrument ontwikkelen, want de stad is voortdurend in verandering.'*

### Een waardevolle IT-tool

De stad Brussel beschikte al enkele jaren over een geautomatiseerd cartografisch instrument (een GIS, of geografisch informatiesysteem) waarin een hele reeks gegevens zaten en dat voornamelijk door de administratie gebruikt werd. Het innovatieve idee was hier om dit instrument dynamisch te maken, niet alleen voor de administratie, maar ook voor de politieke instanties en het grote publiek.

**Philippe Itschert**, directeur van de dienst Planning en Ontwikkeling in de stad Brussel, legt uit: *'Terwijl Parijs, Portland, Melbourne en zelfs New York nog geen doeltreffend geautomatiseerd cartografisch instrument hebben, werken we hier in Brussel aan een online systeem via de website van de stad. Iedereen zal op zijn woon- of werkadres kunnen klikken en vervolgens gekleurde kaarten te zien krijgen die aangeven hoe tevreden men is over de doelstellingen van de tienminutenstad. Dat gebeurt op basis van vier thema's: samenleven, mobiliteit, lokale winkelvoorzieningen en alles wat met het milieu te maken heeft (toegang tot een containerpark, enz.). Deze vier thema's zijn gebaseerd op vijftien subthema's en vijftig variabelen.'*

[...] Deze kaart verschaft ook informatie over alle beschikbare voorzieningen op tien minuten wandelafstand: het aanbodmodel, de eerste fase die medio 2024 operationeel zal zijn. Vervolgens is het de bedoeling het verder aan te vullen met een vraagmodel, d.w.z. welke dekkingsdoelstelling de stad zich heeft gesteld, bijvoorbeeld op het vlak van scholen of sportvoorzieningen, toegang tot openbare infrastructuur, enz. [...] Ten slotte zal de derde fase erin bestaan de gebruikers van de kaart de mogelijkheid te geven deze voorzieningen of ruimtes online te reserveren'.

### Een tijdgebonden stadsplanning: de stad inrichten volgens het tijdstip van de dag

Naast een kaart en IT-tools wil de stad Brussel ook haar voorzieningen bundelen om het concept van de tienminutenstad te doen slagen. Heel wat gebouwen worden slechts ten dele gebruikt gedurende een dag of een week, waardoor ruimte in beslag wordt genomen die voor andere activiteiten of functies zou kunnen dienen. Dit idee, bekend als chrono-urbanisme, ligt ook de burgemeester na aan

het hart: 'een pand gebruiken voor andere functies, en dat betekent twee dingen: ten eerste moeten we bij het bouwen denken aan de omkeerbaarheid van het gebouw, wat betekent dat een kantoorgebouw moet kunnen worden omgebouwd tot woongebouw, een principe van duurzame ontwikkeling; en ten tweede moeten we de panden kunnen gebruiken voor andere activiteiten. We hebben het natuurlijk over speelplaatsen en sporthallen, maar we willen nog verder gaan. Ons nieuwe administratief centrum Brucity is bijvoorbeeld ontworpen met dit in het achterhoofd, en we hebben nagedacht over wat daar allemaal gemeenschappelijk zou kunnen gemaakt worden:

- Ten eerste weten we dat in Brussel het kwalificatieniveau voor een job hoger ligt dan in de andere twee gewesten, dus moeten we onze jongeren aanmoedigen om zo hard mogelijk te studeren. Maar we merken dat ze niet altijd de ruimte hebben om te studeren: bibliotheken zitten soms overvol en thuis hebben ze niet altijd genoeg plaats. Dus gaan we tijdens de blokperiodes 350 plaatsen vrijmaken

na de kantooruren en in het weekend, we gaan al onze zalen samenbrengen, ze hebben allemaal wifi, en we gaan een grote blokbibliotheek creëren, waardoor het gebouw ook een saamhorigheidsgevoel krijgt.

- Tweede idee: het bedrijfsrestaurant. We vonden het zonde dat al die ruimte enkel en alleen 's middags wordt gebruikt door het personeel om te eten, terwijl die ruimte een enorm potentieel heeft dankzij het dak en de ligging. We hebben de concessie dus toegekend aan een consortium dat mensen de mogelijkheid biedt om 's middags, 's avonds of in het weekend te komen eten in het restaurant van het administratief centrum, op een van de mooiste terrassen en daken van Brussel.
- Tot slot het derde project, de vergaderzalen en de gemeenteraadszaal. Veel mensen en verenigingen zijn op zoek naar vergaderruimtes. En die zijn er genoeg in Brucity, dus vanaf september gaan we ze openstellen voor algemene vergaderingen en conferenties, allemaal goed uitgeruste zalen met alle nodige aansluitingen'.



Dit concept van tijdsgebonden stadsplanning of chrono-urbanisme strekt zich ook uit tot andere voorzieningen. Wanneer een nieuwe school wordt gebouwd, wordt deze ontworpen met een sporthal die losstaat van het hoofdgebouw. Dit maakt het gemakkelijker om sportclubs of burgers die hun favoriete sport willen beoefenen, buiten de schooluren toegang te verlenen. Hetzelfde principe van mutualisering wordt toegepast op parkeerplaatsen van bedrijven of winkels, die ter beschikking kunnen worden gesteld van buurtbewoners waardoor openbare ruimte vrijgemaakt kan worden voor vrijetijds- en recreatieactiviteiten.

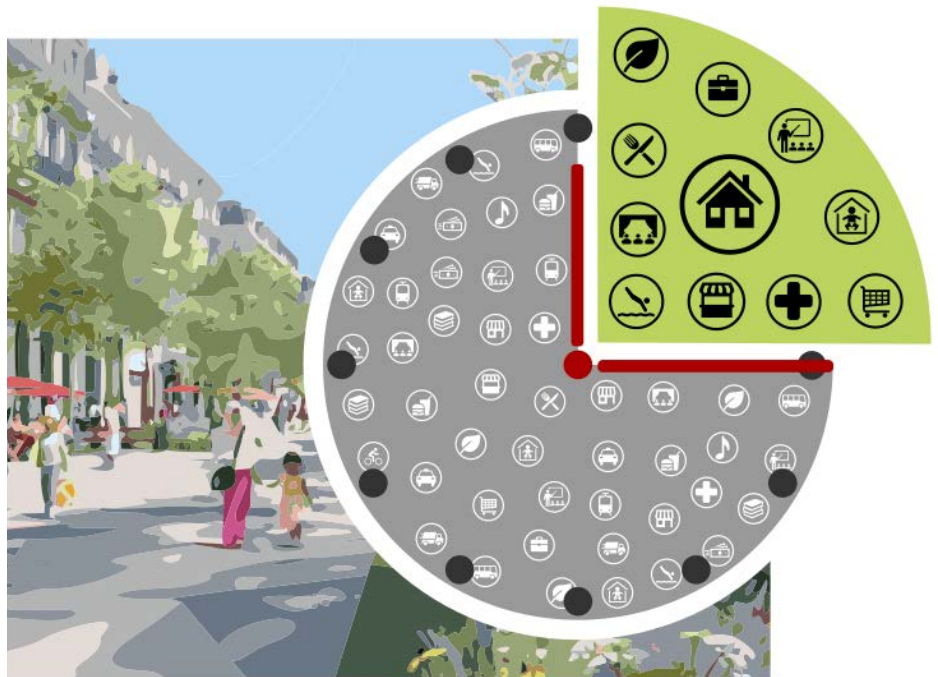
### Diensten die te voet, met de fiets en met het openbaar vervoer bereikbaar zijn

De *tienminutenstad* is dus een allesomvattend project voor een beter leven in de eigen stad. Of infrastructuur, gebouwen en openbare ruimten worden gedeeld, met daarbij informatie- en beheersinstrumenten die voor iedereen toegankelijk zijn, hangt natuurlijk af van het gebruiksgemak. Daarom is de schaal van verplaatsingen gebaseerd op het meest universele en eenvoudigste vervoermiddel, namelijk te voet. Te voet moet zijn rechtmatige plaats krijgen in een open, veilige en goed uitgeruste openbare ruimte. Ook fietsen moet worden aangemoedigd, omdat fietsen niet vervuילend en duurzaam is en lichaamsbeweging stimuleert. Openbaar vervoer is ook een integraal onderdeel van het concept van de tienminutenstad. Voor Philippe Close is 'de echte sleutel tot stedelijke ontwikkeling het openbaar vervoer. In Brussel hebben we het geluk te kunnen beschikken over een goed functionerend openbaar vervoerbedrijf dat duidelijk heeft begrepen dat het, naast zijn taak om bussen en trams te laten rijden, ook een rol heeft in de stadsontwikkeling. Een rol die ze ook speelt in haar grote infrastructuurprojecten'.

### Gemeenten moeten absoluut samenwerken

Mobiliteit moet dus een onderdeel zijn van het plan voor een stad met korte verplaatsingen, maar het moet ook een werkinstrument blijven en geen doel op zich. Vooral de voorzieningen en hun goede ligging zorgen voor de ontsluiting van de buurten, en niet de regels en voorschriften die mogelijk tot frustratie en afwijzing leiden.

Het is ook belangrijk om geen domino-effect te creëren en te vermijden dat naburige buurten er hinder van ondervinden. Philippe



Itschert zegt trouwens ook dat 'het belangrijk is met andere gemeenten samen te werken en bij de cartografie rekening te houden met de buurgemeenten. Aangezien er ook gewestgrenzen zijn, werken wij voor wijken als Haren en Mutsaard ook samen met Vlaanderen'.

De burgemeester staat overigens niet afkerig tegenover de ontwikkeling van het gebied rond Brussel: 'Een stad is voortdurend in beweging, ze ontwikkelt zich en dus ook het omringende achterland. Het is waar dat sommige inwoners en bedrijven de stad verlaten voor het achterland, maar anderen komen dan weer in hun plaats. Er zijn vandaag meer bedrijven in Brussel dan vroeger en de stad telt 55.000 inwoners meer dan 20 jaar geleden. Deze beweging houdt de stad levendig en zorgt voor een goede mix'.

### Aandacht voor de digitale kloof, verspreide loketten

Voor het welslagen van dit project was het ten slotte ook belangrijk om de technologische verschuiving met succes door te voeren en de mensen die gebukt gaan onder de digitale kloof niet in de kou te laten staan. Philippe Close is zich hiervan terdege bewust: 'Ja, de digitale kloof bestaat, maar de coronacrisis heeft ons in dit opzicht veel geholpen. Veel mensen, vooral ouderen, hebben een smartphone aangeschaft: het instrument waarmee je gemakkelijk in contact kunt blijven met dierbaren, maar ook en vooral verbinding kunt maken met allerlei zaken. Daarom hebben we zeventien buurthuizen geopend,

waar opleidingen werden georganiseerd over het gebruik van deze toestellen. Heel nuttig, niet alleen om gebruik te maken van de dienstverlening van de stad, maar bijvoorbeeld ook om toegang te krijgen tot bankdiensten of de applicatie *Itsme*'.

De Stad Brussel heeft er ook voor gezorgd dat er overal in de stad her en der loketten zijn. Samen met de buurthuizen leveren ook zij een belangrijke bijdrage aan de tienminutenstad. Elke buurt is natuurlijk anders en heeft dus zijn eigen specifieke kenmerken. Daarom is de dialoog met de buurtbewoners zo belangrijk, om de vinger aan de pols te kunnen houden. Je kunt het epicentrum niet op dezelfde manier behandelen als een buitenwijk in de tweede ring.

### BESLUIT

Uit het verhaal van de stad Brussel blijkt dat er in het Brussels Gewest andermaal innovatieve ideeën ontstaan. Het Gewest is meestal de drijvende kracht achter het belangrijke stadsbeleid voor de toekomst van de stad, maar de lokale besturen blijven volledig betrokken bij de uitwerking op lokaal niveau. Zij kennen het terrein en de specifieke kenmerken van elke buurt het best. Dankzij een goede samenwerking tussen deze verschillende instanties kan het Hoofdstedelijk Gewest zijn inwoners een leefomgeving op maat bieden.

> Sophie Jadin – projectleider voetgangersbrevet 1<sup>ste</sup> leerjaar – GoodPlanet Belgium

# HET VOETGANGERSBREVET, VOOR VEILIGE VERPLAATSINGEN VOOR DE KINDEREN UIT DE LAGERE SCHOOL!

Verkeersveiligheid begint wanneer kinderen zich te voet verplaatsen met hun ouders of klas. Het is dus belangrijk om de kinderen veilig op straat te leren gaan. Het voetgangersbrevet is een project ondersteund door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het streeft mee de ambitie na van het gewestelijk mobiliteitsplan om tegen 2030 “nul doden en nul zwaargewonden in het Brussels verkeer” te hebben.

## WAT IS HET VOETGANGERSBREVET?

Het project werd in 2013 opgezet door Brussel Mobiliteit, het BIVV (nu VIAS Institute) en de vzw GoodPlanet. Het kaderde in het gewestelijk mobiliteitsplan 2011-2020 en beantwoordde aan de strategische doelstellingen “kwetsbare weggebruikers beschermen” en “voorzichtig en anticiperend gedrag bevorderen en stimuleren”. De inhoud, instrumenten en methodologie van dit project werden na een testfase in 2015 door deze drie instanties goedgekeurd. Het is de bedoeling dat kinderen de nodige psychomotorische vaardigheden verwerven om veilig te voet over straat te gaan: in het eerste leerjaar, met het voetgangersbrevet Gele veter, leren kinderen hoe ze veilig op het trottoir moeten lopen en hoe ze een straat moeten oversteken aan de hand van 5 gulden regels. Sinds 2020 is er een voetgangersbrevet voor het 4e leerjaar, de Groene veter. Dat gaat verder en leert kinderen omgaan met complexere situaties, zoals het oversteken van een kruispunt of het lopen op een trottoir dat volledig versperd is (wegwerkzaamheden, afvalbakken, enz.).

## WAAROM EEN VOETGANGERSBREVET?

Kinderen zijn bijzonder kwetsbaar op straat, vooral als voetganger: in het Brussels Gewest is 78% van het aantal ernstig of dodelijk gewonde kinderen voetganger. Het is vaak een kwestie van zichtbaarheid, omdat automobilisten hen niet zien wanneer ze de weg willen oversteken. Kinderen leren veilig gedrag aan te nemen, en in het bijzonder het verschil te begrijpen tussen zien en gezien worden. Dat is een van de hefbomen om het aantal ongevallen met kinderen te verminderen en was een van de strategische doelstellingen van het Brussels Gewest voor 2011-2020. Het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan borduurt hierop voort met zijn “Vision Zero”. Bovendien is te voet gaan ook een vervoermiddel dat moet worden gepromoot vanuit gezondheids oogpunt, wat aansluit bij een andere strategische doelstelling: “Mobiliteitsvormen

stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren”. Kinderen die fysiek actief zijn geweest voordat ze naar school gingen, zijn alerter en klaar om te leren.

## DE GULDEN REGELS VOOR VERPLAATSINGEN TE VOET IN HET EERSTE LEERJAAR

### Op het trottoir:

- Ik neem voldoende afstand van de rijbaan, of ik nu alleen stap of vergezeld van een volwassene.
- Nadat ik met een volwassene omkeer, let ik erop dat ik opnieuw voldoende afstand neem van de rijbaan.
- Als een hindernis een deel van het trottoir verspert, loop ik errond terwijl ik ver van de rijbaan blijf.
- Bij een garage of oprit let ik op dat er geen auto's binnen- of buitenrijden.

### Om over te steken:

- Ik stop voor de rand van het trottoir.
- Ik kijk twee keer naar links en naar rechts en kijk of er geen auto's komen.
- Zijn er geen auto's, staan alle voertuigen stil, dan steek ik over.
- Ik steek rechtdoor over en ik loop niet.
- Bij het oversteken blijf ik naar links en naar rechts kijken.

## DE STAPPEN VAN HET VOETGANGERSBREVET

### Opleiding voor leerkrachten

De theorie in de klas en de praktijk op het terrein moeten door de leerkracht begeleid worden wil men effectief kunnen zijn. De eerste fase van het project is daarom een halve dag opleiding, waarin de leerkrachten meer leren over de realiteit van kinderen op straat: wat ze kunnen, niet kunnen en wat ze zien en niet zien. Tijdens deze cursus wordt een onderscheid gemaakt tussen verplaatsingen in groep en verplaatsingen alleen en krijgen de leerkrachten advies over beide soorten verplaatsingen. Daarnaast worden ervaringen en vragen uitgewisseld en wordt ieders rol in het project duidelijk.

### In de klas

De theorie wordt in de klas uitgelegd. Leerkrachten krijgen hierbij alle nodige materialen aangereikt: didactische brochures, posters, filmpjes, enz. Kinderen worden aangemoedigd om de gulden regels te

ontwikkelen aan de hand van een verhaal, observaties op straat, mime ...

### Praktische oefeningen

Een coach van GoodPlanet Belgium komt naar de klas om de leerkracht te helpen bij de praktische opleiding. Voor het eerste leerjaar beginnen de praktische oefeningen in een beveiligde omgeving: op de speelplaats wordt een zebrapad aangelegd en de leerlingen worden gevraagd om de gulden regels toe te passen aan de hand van verschillende simulaties. Voor leerlingen van het vierde leerjaar vinden de oefeningen direct op straat plaats: een wandeling in de buurt van de school wordt georganiseerd door een GoodPlanet-coach, zodat ze verschillende situaties kunnen zien, zoals het oversteken van een straat zonder zebrapad, lopen op een trottoir waar wegwerkzaamheden plaatsvinden of oversteken in de buurt van een bus- of tramhalte. Een tweede praktijksessie volgt een paar weken later, waarbij het eerste en het vierde leerjaar in de directe schoolomgeving oefenen. Het eerste leerjaar is altijd vergezeld van een volwassene, terwijl het vierde leerjaar leert om zelfstandig over straat te gaan.

### Betrekken van de (groot)ouders

Ouders zijn sterke rolmodellen voor hun kinderen en gaan dagelijks met hen mee. Tussen de praktische oefensessies en het voetgangersbrevet-examen, de laatste fase van het project, worden ouders uitgenodigd om met hun kinderen te oefenen. Een brochure voor ouders zet de gulden regels uiteen en geeft advies over mogelijke oefeningen met hun kinderen.

### Het voetgangersbrevet behalen

Een GoodPlanet-coach komt voor een derde keer naar de klas voor een evaluatiemoment. De kinderen lopen een korte afstand en laten zien wat ze van de gulden regels onthouden hebben en krijgen dan een brevet waarop staat hoe ver ze gevorderd zijn in hun leerproces. Het doel is om de kinderen en hun omgeving te laten zien welke vaardigheden ze hebben geleerd en aan welke ze nog moeten werken. Het leren van verkeersveiligheid is een continu proces en het brevet is een manier om te laten zien waar kinderen staan in hun leerproces en waar ze nog vooruitgang kunnen boeken. 

#### U wil meer weten of het voetgangersbrevet? U wil meedoen met het voetgangersbrevet?

Neem dan contact op met Sophie Jadin (schoolbrevet 1ste leerjaar) via [s.jadin@goodplanet.be](mailto:s.jadin@goodplanet.be) of Stéphanie Dupuis (Brevet 4<sup>e</sup> leerjaar) via [s.dupuis@goodplanet.be](mailto:s.dupuis@goodplanet.be) of neem een kijkje op de website van GoodPlanet, waar u het inschrijvingsformulier kunt vinden: Voetgangersbrevet – Gele veter – GoodPlanet Belgium.

U vindt een artikel over het voetgangersbrevet in de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 59: "Het voetgangersbrevet: naar een genderbewuste verkeersveiligheid"

<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-59#page=7>



> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit – Brulocalis

# FIETSSTRAAT WORDT FIETSZONE!

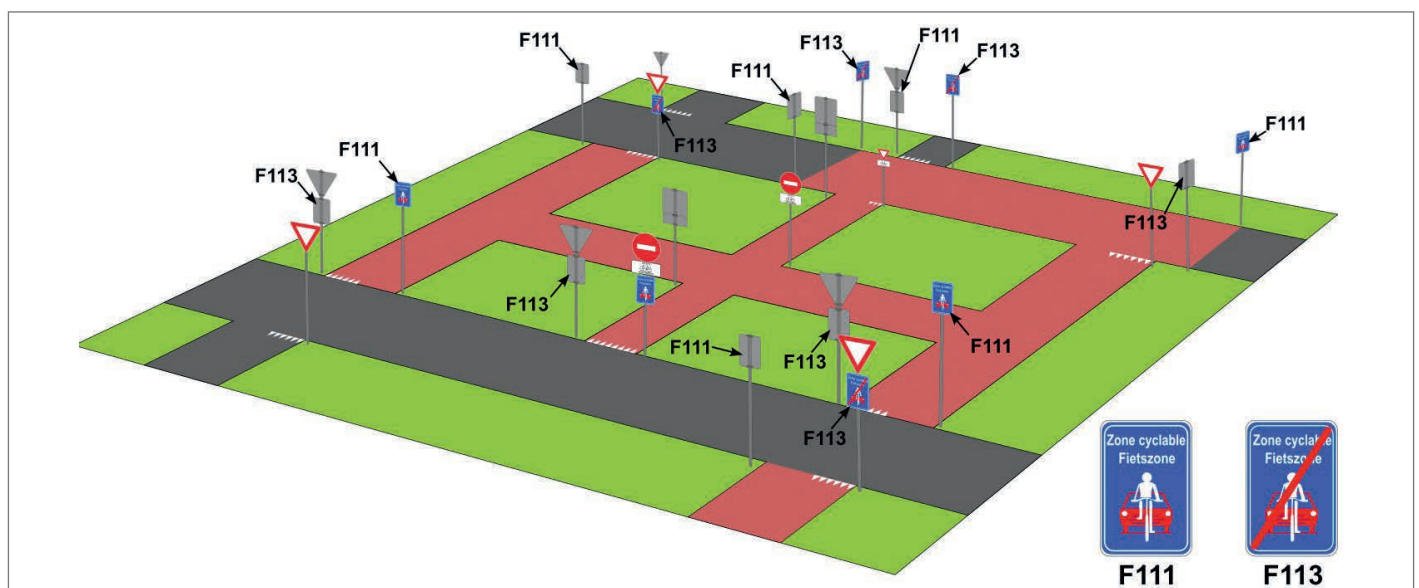
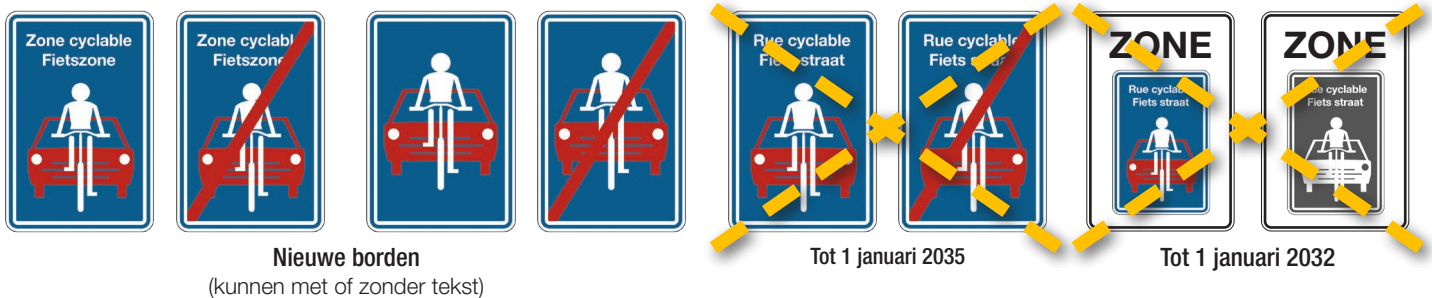
De term “fietsstraat” maakt sinds mei 2023 plaats voor de term “fietszone”. De fietszone geldt per definitie over één of meer openbare wegen van het nieuwe beginbord (F111) tot het nieuwe eindbord (F113). De borden F111 met een zonale geldigheid zijn dus overbodig geworden en werden uit de wegcode gehaald.

We raden aan om snel de nieuwe borden te plaatsen. Zo wordt men ze snel gewoon en voorkomt men verwarring over de reikwijdte van de maatregel in de openbare ruimte, ook al zullen de F111 en F113 verkeersborden naar verwachting nog een paar jaar blijven staan. Aangezien de vroegere fietsstraat automatisch eindigt bij het volgende kruispunt, kan de nieuwe regeling mensen doen denken dat de fietsstraat (of -zone) nooit stopt .... Vooral omdat het woord “straat” of “zone” niet verplicht is op de signalisatie ... Laten we deze verwarring de komende 10 jaar vermijden!

## Plaatsen van de signalisatie

De nieuwe borden volgen dezelfde logica als de zonale signalisatie. De fietszone geldt voor beide verkeersrichtingen, inclusief een beperkte eenrichtingsweg (BEV).

Er hoeft dus niet langer een bord geplaatst te worden aan het begin van elke straat, maar enkel aan het begin (toegang) en het einde van de zone. Aan de andere kant moeten opeenvolgende straten ook voorzien worden van begin- en eindborden, zodat mensen die uit die richting komen, weten dat ze een fietszone binnenrijden.



> Voorbeeld van een hele signalisatie



**Wet van 06.12.2022 wijz. wet 27.04.2018 op de politie van de spoorwegen, wat betreft de procedure voor het afschaffen van overwegen (Belgisch Staatsblad van 26 mei 2023). Inforum: 367190.**

Deze wet somt de principes op waarmee rekening moet worden gehouden bij beslissingen over het eventueel afschaffen van een overweg. Het betreft onder andere de verkeersveiligheid en de impact op mobiliteit. De gemeente op het grondgebied

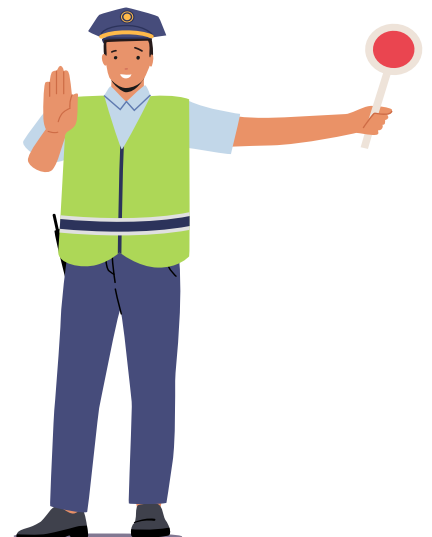
waarvan de overweg is gelegen, wordt om advies gevraagd en is ook gelast met de organisatie van een openbaar onderzoek over de voorgenomen afschaffing. Deze gemeente kan een beroep instellen tegen de beslissing van de infrastructuurbeheerder tot afschaffing

van een overweg bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. Art. 19 van de wet 27.04.2018 op de politie van de spoorwegen wordt gewijzigd. In dezelfde wet wordt een art. 19/1 ingevoegd.

**Koninklijk Besluit van 19.04.2023 wijz. KB 15.03.1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (Belgisch Staatsblad 22 mei 2023). Inforum: 366910.**

Dit besluit bepaalt de technische vereisten met betrekking tot de ombouw van een voertuig met een verbrandingsmotor naar een voertuig met een elektrische motor of waterstof-brandstofcelmotor ("retrofit") om de verkeersveiligheid te garanderen. Deze ombouw draagt ook bij aan de vergroening van het wagenpark en aan de doelstellingen om de uitstoot te verminderen. Worden gewijzigd: • KB 15.03.1968 houdende

algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (bijlage 26 en nieuw art. 77bis); • KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (bijlage 9 en nieuw art. 8bis).



**Ordonnantie van 17.03.2023 betr. het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (Belgisch Staatsblad 6 april 2023). Inforum: 365616.**

Deze ordonnantie stelt de 4 volgende procedures vast: 1) de beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten, 2) verkeersveiligheidsaudits betreffende deze projecten, 3) verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet en 4) verkeersveiligheidsinspecties. Zij heeft alleen betrekking op weginfrastructuur en heeft dus geen effect op de wegverkeerswetgeving. Deze ordonnantie voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2008/96/EG van 19.11.2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, zoals gewijzigd door de richtlijn 2019/1936 van 23.10.2019. Deze ordonnantie is niet van toepassing op de wegtunnels, maar de weggedeelten over bruggen en door tunnels die deel uitmaken van het netwerk, worden wel gedekt door deze ordonnantie. De ordonnantie van 19.05.2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt opgeheven (zie doc. nr. 257050).



**Inhoudstafel:**

- Hfst. 1: Algemeen;
- Hfst. 2: Onderwerp en toepassingsgebied;
- Hfst. 3: Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid van de infrastructuurprojecten;
- Hfst. 4: Verkeersveiligheidsaudits betreffende de infrastructuurprojecten;
- Hfst. 5: Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet;
- Hfst. 6: Periodieke verkeersveiligheidsinspecties;
- Hfst. 7: Vaststelling en kennisgeving van richtsnoeren;
- Hfst. 8: Gegevensbeheer via het opstellen van verslagen;
- Hfst. 9: Opheffings- en slotbepalingen.

Bijlage: Concordantietabel

**Ministeriële omzendbrief Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 1 februari 2023 betreffende het ministerieel besluit van 23 oktober 2018 tot vaststelling van de regels inzake de rijopleiding, en het rijexamen, de retributies en de beroepscommissie (Belgisch Staatsblad van 21 april 2023).**

De omzendbrief heeft als doel het verduidelijken en eenvormig maken van de interpretatie van het ministerieel besluit van 23 oktober 2018 tot vaststelling van de regels inzake de

rijopleiding, en het rijexamen, de retributies en de beroepscommissie wat betreft de vrijstellingen die worden toegekend krachtens

artikel 10. 2.4. voor de EHBO-opleiding voor gezondheidswerkers.



# ADRESBOEKJE:

## DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

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

## LAAT DIT NIET LIGGEN!

### GRATIS

Hebt u de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid niet persoonlijk ontvangen? Of zou een collega dit tijdschrift ook graag rechtstreeks ontvangen? Geen probleem! Surf naar de website van Brulocalis <https://brulocalis.brussels/nl/newsletters> en vul het online formulier in.

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

