

 **FOCUS**

Een nieuw gewestelijk
actieplan verkeersveiligheid

 **VOOR U GELEZEN**

"Brussel op vakantie", een
proeftuin voor tactische
stadsplanning in Brussel?

 **ONZE GEMEENTEN**

De voetganger in het hart van
de gemeenten: hefbomen
voor een gemeentelijk
voetgangersbeleid

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



**DOSSIER FOCUS :
VERKEERSVEILIGHEID**



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DIRECTIE :

Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:

Sophie Van Den Berghe, Nina Ramos,
Jean-Michel Reniers, Delphine Bauchau

REDACTIE :

C. Pelgrims, E. Ville, E. Herssens,
G. Grulois, H. C. Nguyen, I. Janssens,
M. Nicaise, N. Ramos, O. Van Damme,
P. Varloteaux, S. Van Den Berghe,
P. Vandewauwer

VERTALING:

Patrice Van Laethem

COVER FOTO :

© Shutterstock

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

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

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

Jean-michel.reniers@brulocalis.brussels

www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Sint-lazarusplein, 2 - 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

EEN NIEUW GEWESTELIJK ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID 4

VOOR U GELEZEN

“BRUSSEL OP VAKANTIE”, EEN PROEFTUIN VOOR TACTISCHE
STADSPLANNING IN BRUSSEL? 7

ONZE GEMEENTEN

DE VOETGANGER IN HET HART VAN DE GEMEENTEN:
HEFBOMEN VOOR EEN GEMEENTELIJK VOETGANGERSBELEID 10

ONDER DE LOEP

ZELFRIJDENDE BUSJES @ MIVB 14

NIEUWS VAN HET GEWEST

EEN GEGEVENSPLATFORM VOOR MOBILITEIT IN BRUSSEL 15

ONDER DE LOEP

DE EVALUATIE VAN DE AANLEG VAN WEGEN IN HET BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST 16

VOOR U GELEZEN

BE CYCLIST: HET EERSTE FEDERALE ACTIEPLAN TER
PROMOTIE VAN DE FIETS (2021-2024) 20

VOOR U GELEZEN

STUDIE: DE SPEEDPEDELEC IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
GEWEST. AANZET TOT BELEID EN CAMPAGNES 22

EDITORIAAL

BIJ HET AANBREKEN VAN DE LENTE STAAT MOBILITEIT NIET STIL EN IN BRUSSEL VLIEGEN DE MOBILITEITPROJECTEN IN HET ROND!

Het gewest en de gemeenten bekommeren zich over de veiligheid van ons allemaal. Daarom heeft het gewest zijn nieuwste actieplan voor verkeersveiligheid voorgesteld. Dat plan is het resultaat van een maandenlange reeks workshops en intensieve besprekingen met alle betrokken spelers. In dit nummer vindt u een artikel over het participatieve co-creatieproces van het plan en een overzicht van de nieuwste ambities en geplande acties die de hoofdstad tegen 2030 doden- en zwaargewondenvrij moeten maken.

U krijgt ook de resultaten te lezen van een studie van het team onderzoekers “LoUisE” van de ULB. Hun studie focust op de projecten en tijdelijke inrichtingen tijdens de zomer van 2021 ter gelegenheid van de tweede editie van de projectoproep “Brussel op vakantie”. U zal zien hoe burgers zich door dit soort projecten de openbare ruimte opnieuw kunnen toe-eigenen en het stadslandschap kunnen omvormen via tijdelijke voorzieningen waarmee de stad van morgen wordt vormgegeven.

Wij besteden ook aandacht aan te voet gaan aan de hand van een reeks aanbevelingen van de vereniging walk om binnen gemeenten te komen tot een voetgangersbeleid. Naast een kwaliteitsvolle en voor iedereen toegankelijke infrastructuur moet het voetgangersbeleid ook aandacht besteden aan de beleving en de praktijk van het te voet gaan. In dit artikel vindt u een aantal handvatten voor de uitwerking van dit beleid in uw gemeente, zodat u de voorschriften van het Good Move Plan in de praktijk kunt brengen.

Mobiliteit is voortdurend in beweging en kent vele innovaties. De nieuwe technologieën helpen bij de verdere uitbouw van mobiliteit als dienst. U komt meer te weten over de ontstaansgeschiedenis en de ervaring van de MIVB met het gebruik van zelfrijdende voertuigen voor het openbaar vervoer, alsook over het nieuwe gegevensplatform voor mobiliteit dat door Brussel Mobiliteit en het CIBG wordt aangestuurd.

Een kwaliteitsvolle mobiliteit betekent ook kwalitatieve stedelijke voorzieningen, en omdat je voor goede nieuwe voorzieningen de bestaande infrastructuur moet evalueren, biedt het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw u een artikel aan over de evaluatie van de bestaande wegeninfrastructuur sinds 2011.

U hebt het soms te druk met het bedenken van ideeën en het realiseren van uw projecten, zodat u niet altijd bij machte bent om al het mobiliteitnieuws te volgen? De Gids mobiliteit en verkeersveiligheid denkt aan u! Er staan twee samenvattende artikelen in over het federaal actieplan voor de promotie van de fiets (de “BE CYCLIST”) en de recent gepubliceerde studie over alle wetgevende en infrastructurele aspecten van speedpedelecs in het Brussels gewest.

Veel leesplezier!

De redactie

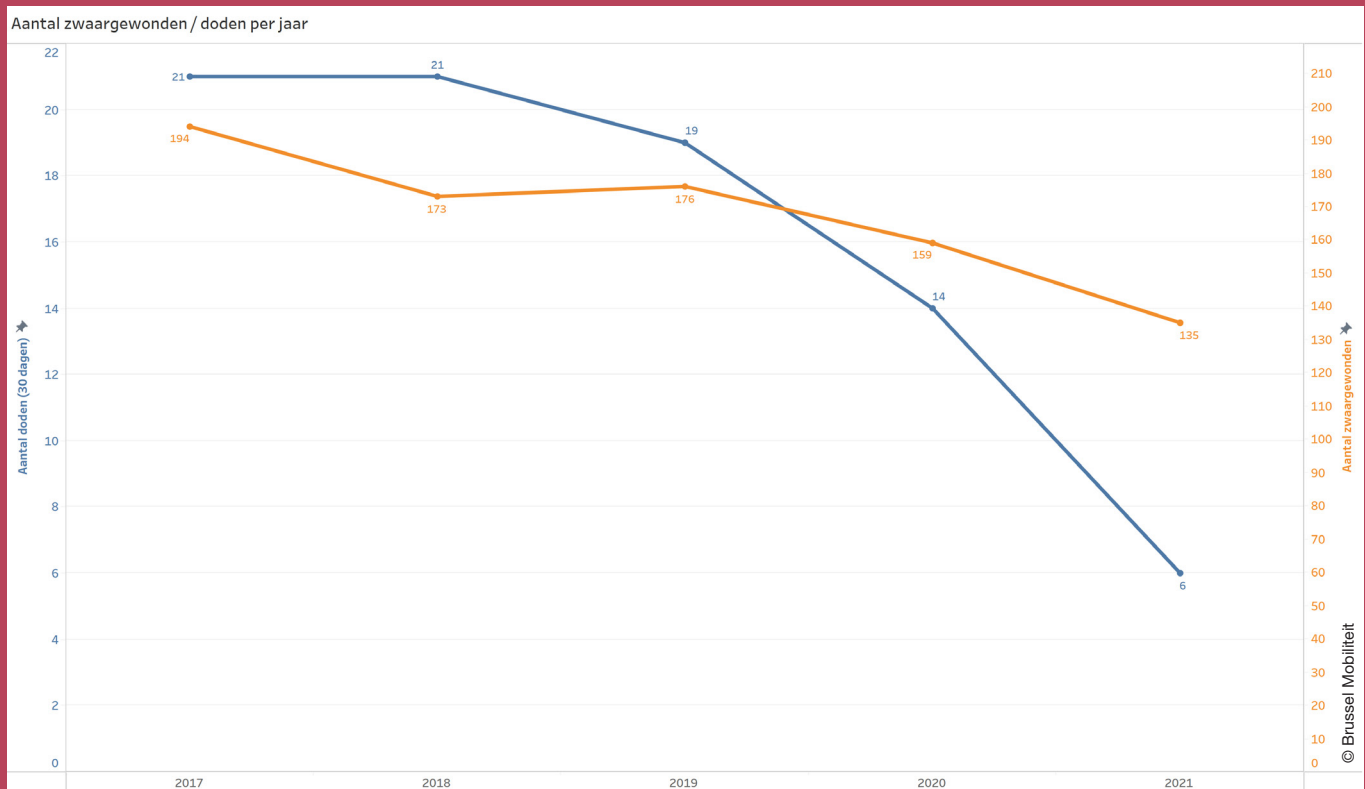


> Isabelle Janssens - Coördinator van de cel Verkeersveiligheid - Mobiliteit & Verkeersveiligheid Brussel Mobiliteit

EEN NIEUW GEWESTELIJK ACTIEPLAN VERKEERSVEILIGHEID

Het nieuwe actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 is op 16 december 2021 door de Brusselse regering goedgekeurd. Het plan bouwt voort op de ambitieuze doelstellingen van het vorige actieplan en herhaalt de "nuldoelstelling" (nul doden en nul zwaargewonden op de Brusselse wegen tegen 2030). Centraal in het plan staat een aanpak van gedeelde verantwoordelijkheid. Er mogen geen slachtoffers vallen en als de gebruikers ondanks alles toch fouten maken, moeten deze meegenomen worden en gebruikt worden om het systeem te verbeteren. Dit plan is het resultaat van een co-constructieproces.

STAND VAN ZAKEN OP HET VLAK VAN VERKEERSVEILIGHEID IN HET BHG



> Aantal zwaargewonden/doden per jaar

De eerste (nog niet definitieve) cijfers voor 2021 laten 6 dodelijke slachtoffers en 135 zwaargewonden zien. Dat het aantal doden en zwaargewonden sinds 2019 blijft dalen, is uiteraard deels het gevolg van de uitzonderlijke gezondheidscrisis, maar moet ook worden gezien als een gevolg van het gevoerde beleid voor veilige infrastructuur, strenge controles en sancties, sensibilisering en verkeersveiligheidseducatie in ons gewest, en eveneens als gevolg van de invoering van Stad 30.

Deze cijfers behelzen evenwel een verschillende realiteit: het aantal slachtoffers verschilt naargelang van de ernst van de aanrijding. Zo maken de inzittenden van auto's in alle zwaartegraden samen het grootste aantal slachtoffers uit, gevolgd door voetgangers, gebruikers van gemotoriseerde tweewielers en tenslotte fietsers. De situatie is echter anders als we ons beperken tot het aantal doden en zwaargewonden. In dit geval zijn het vooral voetgangers die het slachtoffer worden, gevolgd door auto-inzittenden, gemotoriseerde tweewielers en tenslotte fietsers.

EEN PARTICIPATIEF PLANNINGSPROCES

Actieplannen verkeersveiligheid werden in het BHG in het verleden altijd participatief uitgewerkt. Het nieuwe plan vormt bijgevolg geen uitzondering op onze regel dat zowel institutionele partners als het verenigingsleven moeten worden betrokken. Meer dan 200 verkeersveiligheidsprofessionals uit ons gewest waren gevraagd om verschillende dagen in subgroepen te werken rond acties in verband met infrastructuur, gedrag en governance.

Deze keer ging de participatie verder dan de verenigingen. Er kwam ook een burgertraject, "Het Andere Atelier" dat aangestuurd werd door meerdere mensen uit het verenigingsleven (Bral, Heroes for Zero en Café Filtré/Filtercafé). Doel was om de bekommernissen van de mensen in kaart te brengen op basis van hun dagelijkse ervaringen. Het traject van "Het Andere Atelier" resulteerde in een memorandum met 9 concrete aanbevelingen².

De outputs van deze twee parcours, dat met de "professionals" en dat met de burgers, hebben een eerste versie van het gewestelijke actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 gevoed. Deze versie werd vervolgens ter beoordeling voorgelegd aan alle aan het proces deelnemende organisaties alsook aan de leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.

De definitieve versie van dit plan is op 16 december jl. door de Brusselse regering goedgekeurd.

NAAR NUL DODEN EN ZWAARGEWONDEN IN BRUSSEL

In 2019 neemt de Brusselse regering in haar algemene beleidsverklaring een duidelijk standpunt in om het verkeersveiligheidsbeleid te laten evolueren naar "Vision Zero". De doelstelling nul doden en nul zwaargewonden komt aldus in het gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 Good Move te staan.

Verkeersveiligheidsplannen die uitgaan van het 'Vision Zero'-principe en die deels als inspiratiebron hebben gediend voor de maatregelen in dit actieplan, worden nu al uitgevoerd, bijvoorbeeld in Oslo en Helsinki, of krijgen binnenkort concreet vorm zoals in Londen. Die plannen werpen zichtbaar vruchten af. Dit doel mag niet worden gezien als een mooie slogan of een onbereikbaar ideaal, nee, het is wel degelijk mogelijk en haalbaar.

Tijdens de overlegondes in het kader van de workshops van de staten-generaal van de verkeersveiligheid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben alle partners nog eens herhaald dat deze doelstelling tegen 2030 absoluut nagestreefd en gehaald moet worden.

Het 'Vision Zero'-concept vertalen naar de doelstelling van nul doden en nul

zwaargewonden tegen 2030 in het gewest houdt in dat in Brussel het verkeer en de openbare ruimte veilig worden en blijven. Daarbij moet men zowel uitgaan van de kwetsbaarheid van mensen als van de fouten die ze onvermijdelijk maken en moet men werken aan een betere kennis, betere vaardigheden en betere gedragingen in het verkeer.

DE BASISPRINCIPES VAN DE DOELSTELLING "NUL DODEN EN NUL ZWAARGEWONDEN" IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Het niveau van geweld dat een menselijk lichaam aan kan is de basisparameter voor het bepalen van een aanvaardbaar risico en vormt derhalve een centraal element in dit nieuwe actieplan. Doden en ernstige verwondingen in het verkeer zijn niet onvermijdelijk, dus moet alles in het werk worden gesteld om ze te voorkomen. Het bestaande verkeerssysteem (gebruikers, infrastructuur, instellingen, enz.) moet voortdurend geëvalueerd en zo nodig bijgestuurd worden.

Fouten van gebruikers, los van of ze verantwoordelijk zijn voor de aanrijding of niet, mogen niet leiden tot de dood of ernstige verwondingen. Het systeem moet uitgaan van menselijke fouten, of het nu gaat om een fout gedrag, of om een fout als gevolg van een gebrek aan kennis van de verkeersregels of een gebrek aan vaardigheid of een doelbewuste verkeerde handeling.

Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid. Hoe groter de invloed van onze beslissingen op de veiligheid van anderen, hoe groter onze verantwoordelijkheid. Dit geldt voor de individuele burger, maar ook voor wetgevers, beleidsmakers, politie, rechtbanken, wegenbouwers, autofabrikanten, enz.

Aangezien de openbare ruimte zowel het toneel is van het lokale en economische leven als de drager van het verkeerssysteem, moeten deze functies harmonieus naast elkaar kunnen bestaan, in overeenstemming met het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling dat in 2018 door de regering is goedgekeurd.

Verkeersveiligheid is een gemeenschappelijk goed waartoe alle deelnemers aan het verkeerssysteem en het lokale leven kunnen/moeten bijdragen, **ieder op zijn eigen verantwoordelijkheidsniveau en binnen de grenzen van zijn mogelijkheden.**

DE OPBOUW VAN HET ACTIEPLAN 2021-2030

Er staan 30 acties in het plan, op basis van het werk samen met de institutionele partners en de burgers en op basis van de vastgelegde

1. Brondata: Federale Politie/DGR/DR1/BIPOLE. Analyse: Mobiliteit Brussel
2. Te vinden op <https://bral.brussels/n/artikel/beyond-vision-zero>

prioriteiten en uitdagingen. Ze zijn opgesplitst in taken en uitgebouwd rond 6 pijlers of thematische programma's.

SAFE SYSTEM omvat de elementen governance, voorwaarden voor succes, gegevensvergaring en terbeschikkingstelling van gegevens, toezicht op en evaluatie van het plan. De eerste 13 acties van het plan zijn gericht op deze gegevensvergaring, op de beschikbaarstelling van gegevens, op de opvolging van aanrijdingen en in belangrijke mate op de ondersteuning, zowel financieel als wat de personele middelen betreft, van de partners en met name van de gemeentelijke wegbeheerders.

SAFE SPEED verwijst naar acties met het oog op snelheidsbeheersing. Aangezien snelheid nog steeds zowel een oorzaak als een verzwarende factor is bij ongevallen, worden snelheidsgerelateerde acties voortgezet. Er wordt veel belang gehecht aan toezicht en gegevensvergaring, om de meetpunten goed te kunnen plaatsen, zowel op gewestwegen als op gemeentelijke wegen. Communicatie is ook van fundamenteel belang, aangezien zo ruchtbaarheid kan worden gegeven aan de effecten van snelheidscontroles.

SAFE STREET betreft acties voor goed beveiligde infrastructuur (ook in schoolomgevingen). Zonder noodzakelijkerwijs de "oorzaak" van de aanrijding te zijn, kan de infrastructuur ook bijdragen tot het beperken van de gevolgen van de aanrijding, op voorwaarde dat zij zo is ontworpen dat zij een menselijke fout niet 'bestraft' met de dood of een zwaar letsel.

De beheerders hebben de verantwoordelijkheid alles in het werk te stellen (middelenverbintenis) om te voorkomen dat hun infrastructuur een ernstige aanrijding veroorzaakt, of om de gevolgen van een eventuele aanrijding tot een minimum te beperken. Er is prioriteit gegeven aan ongevalgevoelige zones, aan het beveiligen van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, en kruispunten en schoolomgevingen.

SAFE BEHAVIOUR in een ingewikkelde omgeving kunnen gemakkelijk fouten worden gemaakt, vooral wanneer verschillende vervoerswijzen worden gebruikt en het verkeer op het eerste gezicht een ingewikkeld kluwen is. Bovendien gebruikt niemand steeds hetzelfde vervoermiddel. Hoe beter de kennis van de realiteit van de andere vervoerswijzen, hoe beter de beoordeling van risicovolle verkeerssituaties.

De acties maken deel uit van een levenslang leren (bv. het behalen van voetgangers- en fietsersbrevetten tijdens de kinderjaren, het verbeteren van de kennis van de verkeersregels om zijn rijbewijs te behalen of wanneer men een ander voertuig neemt - motor, fiets, step, enz. De acties zijn dus gericht op mensen, niet alleen op

hun gedrag in het verkeer, maar ook op hun rol als burger, gebruiker, ouder, bestuurder, enz.

SAFE VEHICLE omvat acties met betrekking tot voertuigen, in het bijzonder vrachtwagens, en hun gebruik. Bij ernstige verkeersongevallen zijn altijd voertuigen betrokken. En hoe groter, zwaarder en sneller het voertuig, hoe ernstiger de gevolgen. Gelukkig hebben ongevallen tussen actieve weggebruikers meestal zeer beperkte gevolgen.

SAFE CITY geeft een overzicht van de acties die reeds in Good Move vervat zijn en die rechtstreeks of onrechtstreeks bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen nul doden en zwaargewonden. Het gaat hierbij vooral om het programma "verkeersluwe wijken", waarmee in sommige gemeenten reeds gestart is. De eerste mazen werden al goedgekeurd, andere plannen worden nog volop bekeken en met weer andere wordt begin 2022 gestart.

> Meer info

Het verkeersveiligheidsplan staat online: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/verkeersveiligheidsplan>

> **Geoffrey Grulois, Claire Pelgrims, Elodie Ville en Pauline Varloteaux - LoUlsE- Laboratory on Landscape, Urbanism, Infrastructure and Ecologies Faculteit architectuur La Cambre-Horta, Université libre de Bruxelles**

“BRUSSEL OP VAKANTIE”, EEN PROEFTUIN VOOR TACTISCHE STADSPLANNING IN BRUSSEL?

Tactisch urbanisme is een manier om op lange termijn de publieke ruimte om te vormen. Het maatschappelijk middenveld en de bewoners gaan daarbij eenmalige ingrepen doen in die publieke ruimte. Zo worden bijvoorbeeld parkeerplaatsen bezet of straten afgesloten voor het verkeer voor recreatief gebruik. Daardoor gaan de bewoners de ruimte opnieuw inpalmen. De meeste tijdelijke voorzieningen tijdens de eerste en tweede editie van “Brussel op vakantie” volgen dat principe.

Aan de hand van een enquête in de zomer van 2021 hebben onderzoekers van het Laboratoire LoUlsE van de ULB geprobeerd inzicht te krijgen in de mechanismen die van deze projecten een succes hebben gemaakt. Hoe is het initiatief “Brussel op vakantie” kunnen uitgroeien tot een experiment waarbij de openbare ruimte anders gebruikt werd, nieuwe stedelijke structuren konden worden uitgetest en de Brusselaars nieuwe ontmoetingsplaatsen kregen? Maar ook, wat zeggen de ‘Brussel op vakantie’-projecten ons over de mogelijkheden van tactisch urbanisme als middel om richting te geven aan de stadsplanning en het mobiliteitsbeleid in Brussel?

INGREPEN VOLGEN VIER PRINCIPES

We hebben zestien projecten (op een totaal van 49 voor de editie 2021) grondig bekeken en gesproken met de initiatiefnemers. Daaruit konden we vier principes distilleren die als leidraad dienden voor de acties in het kader van “Brussel op vakantie”. Hieronder gaan we er kort op in.

EEN AUTOLUWE OPENBARE RUIMTE

De gesprekken met de projectleiders hebben in de eerste plaats aangetoond dat de publieke ruimte bij veel projecten van bewoners en verenigingen eerst autoluw moest worden gemaakt. Hoewel niet alle organisatoren van “Brussel op vakantie” het mobiliteitsplan “Good Move” goed kennen, dragen velen van hen er onrechtstreeks toe bij door mee te werken aan het “autoluw” en “gezellig” maken van de publieke ruimte. Doordat de sociaal-culturele verenigingen en de bewonerscomités, die tot dusver niet goed wisten wat het mobiliteitsplan “Good Move” inhield, bij het project betrokken worden, kunnen we de verenigingen en hun publiek beter sensibiliseren. Bovendien bieden de

projecten de gelegenheid om, zij het voor een beperkte periode, te zien en te ervaren wat een autoluwe stad is. Zo kunnen de burgers de doelstellingen van de overgang naar de duurzame mobiliteitsoplossingen van het Gewest, beter inschatten. De meest ambitieuze autoluwe projecten zijn de projecten waarbij een straat volledig wordt afgesloten (rue-CONNECT-straat, Leefzone Heizel) en aan de bewoners wordt teruggegeven. Op kleinere schaal voorzien andere projecten in een meer occasioneel gebruik van parkeerplaatsen voor bijvoorbeeld recreatieve activiteiten (Mobil’été Gray, Bûmparkparcours 1030, Cozy24m).

EEN UITEENLOPEND GEbruik

De meeste projecten sluiten direct of indirect aan bij de doelstelling om de openbare ruimte autoluw te maken. Uit de enquête is echter gebleken dat projecten voor autoluwe en gezellige openbare ruimten alleen kunnen slagen als er sprake is van een gevarieerd gebruik. Deze doelstelling moet dus samengaan met de doelstelling om de openbare ruimte autoluw te maken. De meeste projectleiders van “Brussel op vakantie” zijn het ook eens met de uitdaging om het gebruik te diversifiëren. Dankzij de vele verschillende gebruiksmogelijkheden en activiteiten die in het kader van de projectoproep werden uitgewerkt, kunnen de verschillende mogelijkheden worden uitgetest en kunnen de bewoners zien welke andere gebruiksmogelijkheden er voor de openbare ruimte bestaan wanneer deze niet langer alleen door de auto wordt ingepalmd. Het gaat bij de geteste nieuwe gebruiksmogelijkheden om recreatieve activiteiten (de meeste projecten), culturele activiteiten (rue-CONNECT-straat), culinaire activiteiten (Dreamkitchen on the Move), bouwactiviteiten (Gilbardises, Fair.e koppelt het aangenamen aan het nuttige), enz.

De gemeenschappelijke noemer bij deze diversificatie van gebruiksmogelijkheden is het idee dat de burger weer een rol gaat spelen in de openbare ruimte en bij de herbestemming van het gemeenschappelijke.

DE MENSEN MOBILISEREN

Het derde principe voor een geslaagd project is de betrokkenheid van het publiek bij de acties van “Brussel op vakantie”. Tijdens de gesprekken met de projectleiders werd vaak gewezen op het mobiliseren van het publiek, waaruit blijkt hoe belangrijk de participatie en het publieke draagvlak voor hun project voor hen zijn. De initiatiefnemers hebben verschillende manieren bedacht om de bewoners en gebruikers bij het project te betrekken. De aanpak hangt vooral af van het profiel van de projectleiders, gaande van buurtbewoners tot buurtverenigingen of vzw’s verspreid over verschillende plaatsen in het Gewest. De projecten die door buurtverenigingen worden opgezet, steunen op reeds bestaande lokale netwerken. De verenigingen waarvan de activiteiten zich over een groter gebied uitstrekken (Filter Café Filtré Atelier) lanceren onder de burgers projectoproepen zodat zij specifieke behoeften en verlangens kunnen opsporen. Door rechtstreeks op een vraag van een burger in te gaan, kan de participatie van de inwoners worden verzekerd.

HET PROCES BIJ HET PROJECT

Uit de gevoerde gesprekken is gebleken dat er grote verschillen bestaan in de manier waarop een project wordt opgezet en de eerste drie principes in praktijk gebracht worden. Er blijkt geen toverformule te bestaan, want alles hangt af van de context en de vaardigheden van de spelers. Het onder controle krijgen van de sociale en technische moeilijkheden waarmee de inrichting van

de openbare ruimte gepaard gaat, is een absolute voorwaarde voor een succesvol project. Geoefende verenigingen hebben het dus makkelijker om hun project uit te voeren, omdat zij deze moeilijkheden kennen en op de hoogte zijn van de bestaande administratieve procedures (aanvraag van tijdelijke bezetting, enz.).

EEN TYPOLOGIE VOOR TACTISCHE INGEPEN

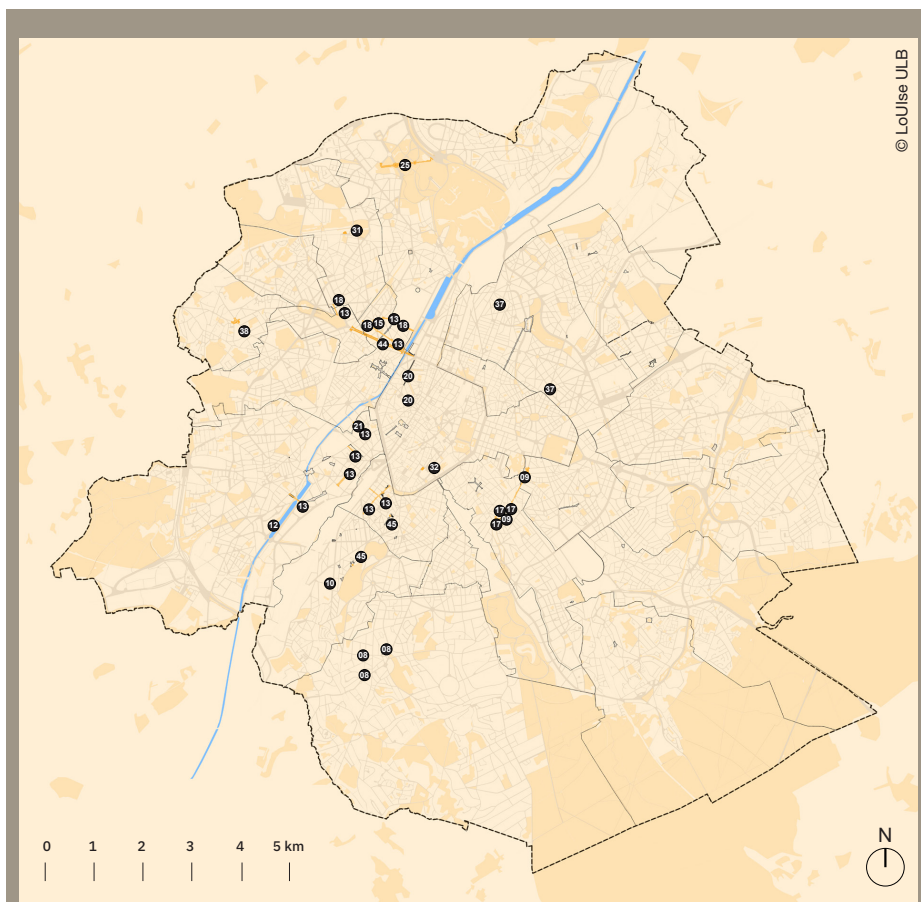
Dankzij de bevraging rond "Brussel op vakantie" 2021 konden ook vier sociaal-ruimtelijke typologieën van tijdelijke bezetting van de Brusselse openbare ruimte in kaart worden gebracht. De typologieën herzien de verschillende soorten tactische inrichtingen die we in het buitenland zien en die internationale standaarden zijn geworden, en vertalen ze naar de Brusselse situatie.

VERENIGINGEN NEMEN VOORPLEIN IN

Als eerste type zien we het 'parvis associatif' of zogenoemde 'associatieve voorplein'. Hierbij nemen de verenigingen de openbare ruimte in tegenover hun lokalen en organiseren er een project. Voorbeelden hiervan zijn Gilbardises (Liverpoolstraat) of Fair.e (Graystraat en Korte Malibranstraat), waarbij in de straat voor de lokalen van deze verenigingen voorzieningen en activiteiten georganiseerd worden. De verenigingen krijgen hierdoor zichtbaarheid en worden in de openbare ruimte verankerd. Met deze typologie kan het sociaal-culturele leven, dat zich doorgaans binnen afspeelt, buiten de muren treden en de dialoog aangaan met de buurt. Op zo'n soort 'verenigingsvoorplein', waarbij de openbare ruimte tijdelijk ingenomen wordt en autoluw wordt gemaakt, worden de mensen gemobiliseerd en is er een gevarieerd gebruik van de openbare ruimte.

DE AUTOLUWE STRAAT

De tweede typologie is die van de autoluwe straat. Hierbij wordt de openbare ruimte (vaak een straat) door de bewoners ingenomen en wordt de auto uit het straatbeeld geweerd om plaats te maken voor vormen van actieve mobiliteit en een verscheidenheid van gebruiksmogelijkheden. In het algemeen is de uitdaging hier om een verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden uit te werken zodat de bewoners zich deze openbare ruimte werkelijk opnieuw kunnen toe-eigenen. De ingreep moet zorgen voor nieuwe aantrekkelijke en



- | | | | |
|--|---|---|----------------------|
| 01. Ambiance à Saint-Gilles - s'amuser dans le quartier PAMK | 15. Le Square nous Appartement | 32. Marolle la plage, saison 2 | 47. Matong'art |
| 02. New Wibes To be Continu... | 16. L'îlot Méridien | 33. Fietsen kermesse 2021 | 48. Quartier MAXIMA |
| 03. Atelier Vélo mobile | 17. Fair.e de l'utile agréable | 34. « Fais ta Place » | 49. Wiels on W heels |
| 04. Watermael-Boitsfort part sur les chemins | 18. rue- CONNECT-straat | 35. la MJF mène la danse | |
| 05. Saint- Lambert par monts et par Voot | 19. la rue Willem aux Jeux | 36. Saintklet | |
| 06. En visite à Bruxelles | 20. Vazz-Y ! | 37. Bûmparkparcours 1030 | |
| 07. Bemel apaisé | 21. Gilbardises Rue de Liverpool | 38. Chill Zone | |
| 08. Uccle- Centre | 22. Bulles de quartier | 39. Union en fête ! | |
| 09. MOBIL'ÉTÉ GRAY | 23. Lieu Miraculeux Auderghem | 40. la Petite Île en vacance | |
| 10. A la conquête des âges des vallées de Forest | 24. Pôze Midi 2 | 41. Une ludothèque + des ateliers vélos pédagogiques itinérants | |
| 11. Cureghem Plage | 25. Zone de vie au Heysel | 42. Boondael en Vacances | |
| 12. ça pousse | 26. A l'arrêt | 43. Ossegem et Bockstael on wheels | |
| 13. DREAMKITCHEN on the MOVE | 27. Atelier Suspensions | 44. Bye bye Leopold Destination Simonis | |
| 14. Boulevard en Révision en santé | 28. L'école du vélo | 45. Cozy24m2, seconde édition | |
| | 29. Quartiers animés | 46. Korenbike Vollen Tuub | |
| | 30. Atelier vélo participatif Uccle- Centre | | |
| | 31. Gare à Jette | | |

> Overzicht van de 16 «Brussel op vakantie»-projecten (op een totaal van 49 voor de editie 2021) die in het kader van deze studie werden geanalyseerd

ludieke gebruiksmogelijkheden: strand, springkasteel, podium, enz. Voorbeelden hiervan zijn de projecten rue-CONNECT-straat in de Picardstraat en in Sint-Gillis. Terwijl bij het 'associatieve voorplein' de plaatselijke verenigingen een sleutelrol spelen, speelt in dit tweede geval de mobilisatie van de buurtbewoners een doorslaggevende rol in het succes van het project. Een dergelijke mobilisatie kan

worden bewerkstelligd door een plaatselijke buurtvereniging of door een vereniging die in een andere buurt gevestigd is (voorbeeld van Filter Café Filtré Atelier ten opzichte van de Picardstraat in Molenbeek of de Claesstraat in Sint-Gillis). In tegenstelling tot het 'associatieve voorplein' is de autoluwe openbare ruimte vaak uitgestrekter en uitgestrekt over een hele straat.



> Foto van het project rue-CONNECT-straat, Picardstraat (Elodie Ville)

HET MOBIELE PROJECT

De bevraging bracht een minder erkende typologie aan het licht: mobiele projecten. Met deze projecten wil men een praktijk van zachte mobiliteit of alternatief gebruik tot stand brengen die mensen de openbare ruimte op een andere manier laat beleven. Bijvoorbeeld Dreamkitchen on the Move en De leeftijd veroverd de valleien in Vorst. Deze mobiele projecten worden vaak op ad hoc-basis opgezet op plaatsen waar andere types projecten aan de gang zijn. Dit type vormt dan ook een interessante aanvulling op de autoluwe projecten. Dergelijke projecten kunnen het gebruik van deze ruimten namelijk stimuleren.

DE UITZONDERLIJKE PLAATS

De laatste typologie is die van de uitzonderlijke plaats. Deze typologie wordt aangewend wanneer er op de locatie aanvankelijk geen sociaal-cultureel leven is, zoals bijvoorbeeld bij het project Marolle het strand, seizoen 2. De plaatsen waar ingegrepen wordt, grenzen dus niet direct aan de bevoorrechte plaatsen van het gemeenschapsleven en de bewoning, in tegenstelling tot de typologie van het 'associatieve voorplein' of de autoluwe straat. Daarom is het hier minder vanzelfsprekend dat de plaats wordt geactiveerd en het publiek wordt gemobiliseerd. Het is derhalve voor het welslagen van het project van belang dat de ingreep voldoende sterk is en dat de locatie waar zij plaatsvindt over de nodige landschapskwaliteit beschikt om het publiek

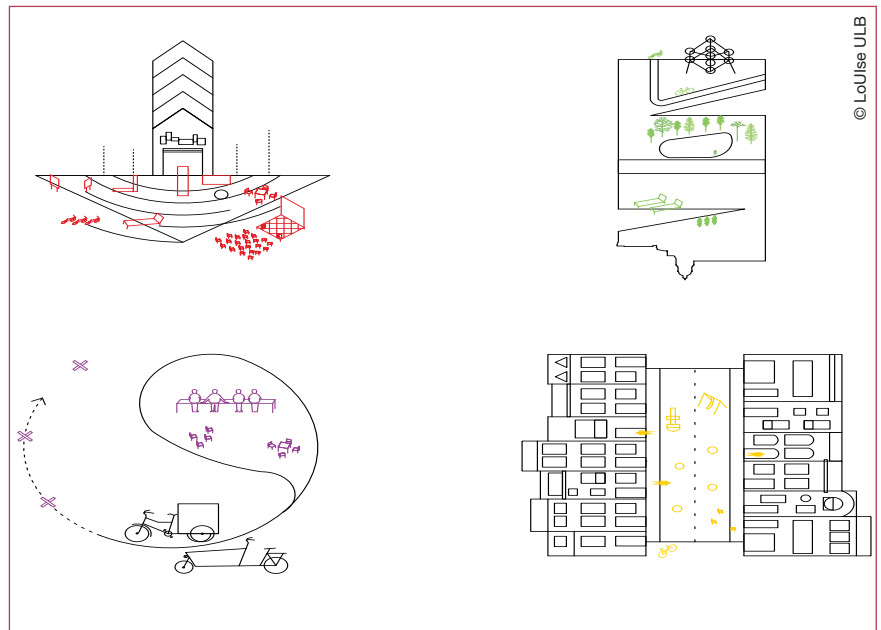
aan te trekken. Het project Marolle het strand, seizoen 2, dat van de uitzonderlijke ligging van de hellingen van het Justitiepaleis gebruik maakt, valt in deze categorie. Naast de landschappelijke kwaliteiten heeft het ook het voordeel dat het vlakbij het Poelaertplein ligt, dat een internationaal en grootstedelijk publiek aantrekt.

De projectleiders uit de eerste edities van "Brussel op vakantie" hebben bij het opzetten van hun projecten dan ook vier principes gehanteerd: het autoluwe maken van de ruimte, het diversifiëren van het gebruik, het mobiliseren van het publiek en het projectproces. Deze ingrepen hernemen internationale standaarden uit de tactische stedenbouw en worden vertaald naar de Brusselse context. Ze kunnen in vier specifieke typologieën onderverdeeld worden. De resultaten van deze studie leggen de nadruk op deze specifieke kenmerken en op de succesfactoren van de projecten. Zo kunnen ze mee richting geven aan de toekomstige tactische stedenbouwkundige acties in het Brussels Gewest om de doelstellingen van het mobiliteitsplan Good Move te behalen.

> Meer info

Grulois G., Ville, E., Varloteaux P., Pelgrims C., Academische studie "Bruxelles en vacances" 2021. Onderzoeksrapport voor Brussel Mobiliteit, Laboratoire LoUise, 2022.

<https://difusion.ulb.ac.be/vufind/Record/ULB-DIPOT:oai:dipot.ulb.ac.be:2013/339852/Holdings>



> De vier soorten tactische ingrepen die in de studie in kaart werden gebracht (van links naar rechts en van boven naar onder): het 'associatieve voorplein', de uitzonderlijke plaats, het mobiele project en de autoluwe straat

> **Emilie Herssens - Coördinator van het walk-platform**

DE VOETGANGER IN HET HART VAN DE GEMEENTEN: HEFBOMEN VOOR EEN GEMEENTELIJK VOETGANGERSBELEID

Bij de definitieve goedkeuring van het Good Move-plan op 25 maart 2021 heeft de Brusselse regering zich voorgenomen om het STOP-principe toe te passen in het mobiliteitsbeleid: dat beleid streeft ernaar “voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel, en dit volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto” (GewMP, 2021).

Voor het eerst staat er in een gewestelijk mobiliteitsplan net als de andere vervoerswijzen een voetgangersnetwerk, op basis van het netwerk dat met de gemeenten uitgetekend werd in de PAVE's (toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte), en geeft een plan zichtbaarheid aan de voetganger als vervoerswijze. Dit biedt perspectieven om tot een samenhangend voetgangersbeleid te komen.

Om te zorgen dat te voet gaan een aantrekkelijk, veilig, doeltreffend en toegankelijk alternatief is, is het belangrijk dat het voetgangersbeleid op lokaal niveau wordt aangepakt.

WAAROM IS HET VOETGANGERSBELEID EEN LOKAAL BELEID?

Voor de zeer korte verplaatsingen (voor afstanden tussen 0,1 en 3 km) is te voet gaan dominant in het Brussels gewest¹. Nabijheid rijmt op te voet gaan. Uit studies blijkt dat te voet gaan de voorkeur geniet en een steeds groter aandeel heeft in de 15-minutenstad.

Scholen, winkels, bedrijven, vrije tijd en recreatie, sociale diensten (zorg, bijstand, enz.) zijn allemaal redenen voor de dagelijkse verplaatsingen in de gemeente. En ze omvatten evenveel aanbod en diensten waarop de voetgangers een beroep doen: een boodschap doen, uit eten gaan, naar school gaan, iemand ophalen, familie/vrienden bezoeken, een vrijetijdsactiviteit beoefenen, werken...

De huidige infrastructuur omvat ook een aanzienlijk aantal gemeentelijke wegen in het voetgangersnetwerk. Op de kaart hieronder zien we meer dan 800 km trage wegen, evenals het WIJK-voetgangersnetwerk.

TOOLS VOOR DE UITVOERING VAN HET GEMEENTELIJK VOETGANGERSBELEID

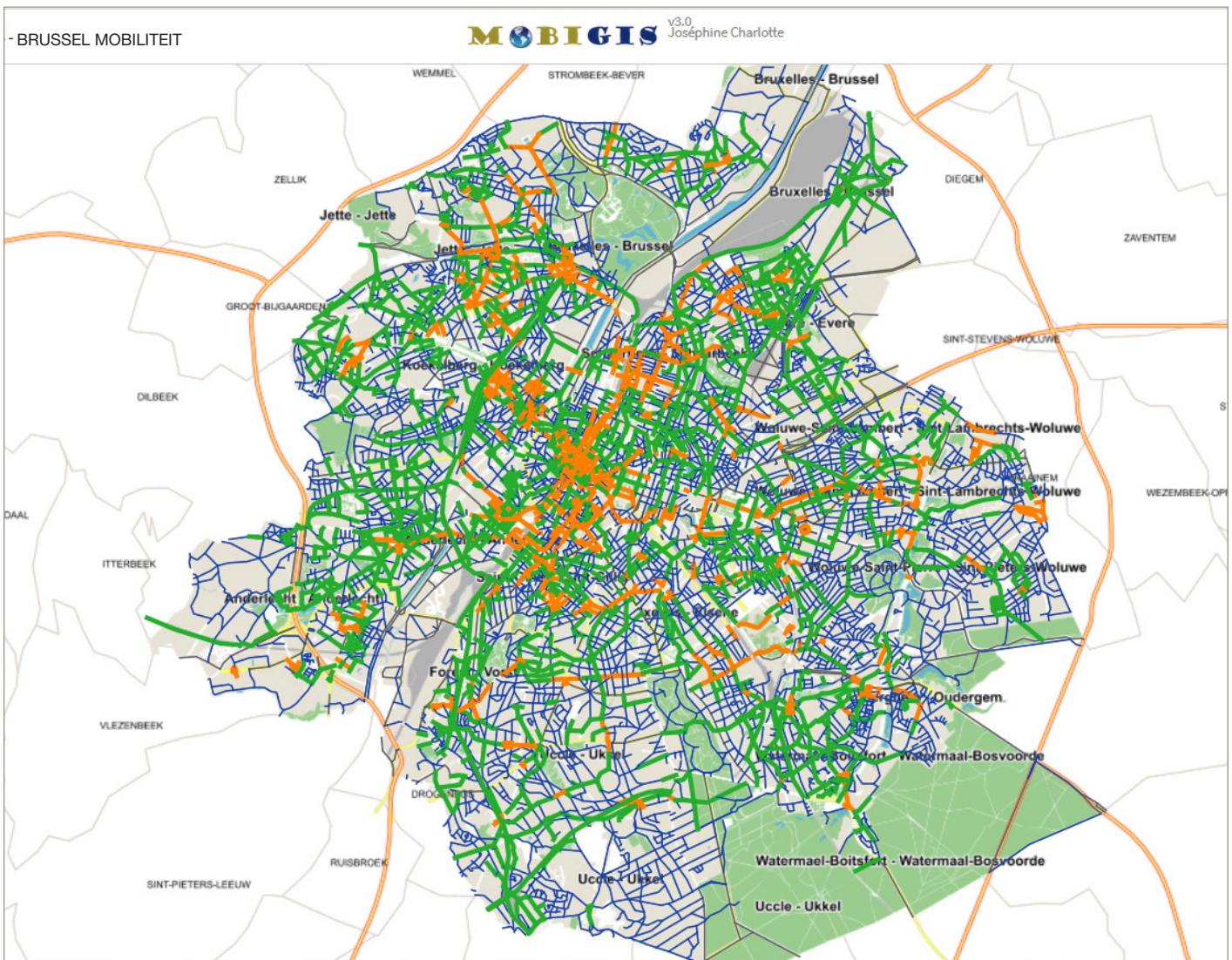
Denken we aan voetgangersbeleid, dan denken we aan voetpaden, de straten van de PLUS-, COMFORT- en WIJK-voetgangersnetwerken, oversteekplaatsen voor voetgangers en verkeerslichten, toegankelijkheid, en onderhoud van verhardingen.

Naast de infrastructuur gaat het bij het voetgangersbeleid ook om de ervaring en de praktijk van te voet gaan, waarbij andere zaken meespelen. Het voetpad, een rustige uitstraling van een wijk, de kwaliteit van het gebruik, de toegang tot de trekpleisters, enz. spelen allemaal een rol. Er zijn zoveel verschillende en complexe parameters die in een algemene visie gegoten moeten worden.

Dankzij het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 - Good Move (GewMP) beschikken de gemeenten over instrumenten en middelen waarmee een voetgangersvriendelijk beleid kan gevoerd worden. Voor walk is het gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP) een kans, omdat het een van de middelen is waarmee de voorschriften uit het plan Good Move uitgevoerd kunnen worden. Het GewMP bepaalt onder meer dat “de WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk (dat de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden vertegenwoordigen) zal aangevuld worden in het kader van de uitwerking van de GemMP's” (zie blz. 78).

walk stelt voor om de rol van voetganger aan te nemen in de 360°-mobiliteit van vandaag en haalt uit het GewMP de kansen voor een voetgangersvriendelijke stad. Een overzicht.

1. “Voor de zeer korte verplaatsingen (≤ 3 km) is te voet gaan dominant. (...) Wat betreft de zeer korte verplaatsingen blijkt dat voor afstanden kleiner of gelijk aan 1,25 km te voet gaan de dominante verplaatsingsvorm blijft (76,6%) (...) Ook voor afstanden tussen 1,25 en 3 km blijft te voet gaan de belangrijkste verplaatsingswijze”. Kenniscentrum van de mobiliteit – Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2014, pagina 33. 57,8% van de verplaatsingen binnen Brussel gebeurt te voet, blijkt uit gegevens van de MOBEL- en BELDAM-gezinsenquête. Kenniscentrum van de mobiliteit – Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 2014, pagina 88.



> Filter MWS voetgangers "voetgangersnetwerk "wijk" + voetgangers "gemeentelijk voetgangersnetwerk"

	Voorschriften	Op het terrein
Good Network	<p>Artikel 5: Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na. Het streeft ernaar voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel, en dit volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto.</p> <p>Artikel 22: Voetgangersvoorzieningen zijn toegankelijk, comfortabel, aangenaam, doorlopend en veilig, met name aan de oversteekplaatsen op de kruising met andere netwerken.</p> <p>Artikel 23: De voorkeur gaat naar de rechtstreekse en kortste voetgangerstrajecten om de wijken beter doordringbaar te maken voor voetgangers.</p> <p>Artikel 51: De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie kunnen aangepast worden in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.</p>	<p>walk stelt vandaag vast dat de rechtstreekse, praktische en coherente routes voor voetgangers moeilijk blijven. Wachten voor een rood licht op een drukke wandelroute, moeten omlopen terwijl men onmiddellijk kan oversteken, een doodlopend paadje, geconfronteerd worden met een afgesloten doorgang of betonblokken die de doorgang belemmeren... Stuk voor stuk voorbeelden van obstakels, ongemakken en remmingen.</p> <p>Er zijn een aantal manieren om tot een onderling verbonden, samenhangend, efficiënt, continu en wijvertakt voetgangersnetwerk te komen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de kaart van het voetgangersnetwerk in de wijk aanvullen met alle trage wegen en wandelroutes, wat tot de gemeentelijke verantwoordelijkheid behoort voor een goed voetgangersnetwerk; - een coherent voetgangersnetwerk uitdenken en plannen, met inbegrip van uitbreidingen of de aanleg van trage wegen, op basis van een visie voor de komende 12 jaar; - voetgangersoversteekplaatsen in kaart brengen om hun rol in de voetgangersdoorlaatbaarheid en in de samenhang met aantrekkingspunten in de buurt te bestuderen; - Verkeerslichten integreren in de strategie voor het voetgangersnetwerk en de doeltreffendheid van deze laatste bestuderen bij de opstelling van het verkeersplan.

	Voorschriften	Op het terrein
Good Service	<p>Artikel 7: De universele toegankelijkheid van de openbare ruimte, openbare gebouwen en het openbaar vervoer moet gewaarborgd zijn, evenals een reële gebruikskwaliteit van alle voetgangersvoorzieningen.</p> <p>Artikel 24: De handelingen en werken op de PLUS- en COMFORT-wegen bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM moeten garanderen.</p> <p>Artikel 25: De wegbekleding gebruikt tijdens werken op voetpaden en voetgangerszones van de wegen van het PLUS- en COMFORT-net moeten een minimaal comfort van acht op tien bieden na onderzoek door de wegbeheerder met de Meetstoel erkend door het OCW overeenkomstig het Handvest voor toegankelijke voetgangersbekledingen of een gelijkaardige installatie. Voor de andere wegen moet de gebruikte wegbekleding tijdens werken een comfortniveau van minimum zes op tien bieden na bovenvermeld onderzoek door de wegbeheerder.</p> <p>Artikel 26: De wegbeheerder zorgt voor een regelmatig onderhoud van de trage wegen, in toepassing van de "Gids voor de opwaardering van de trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".</p> <p>Artikel 48: Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden beveiligd om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden.</p>	<p>Voetgangers komen dagelijks in actie om problemen ter plaatse aan te kaarten, wegbeheerders te wijzen op de staat van de trottoirs en de toegankelijkheid van de openbare ruimte, en hun behoeften kenbaar te maken.</p> <p>Er zijn manieren om plannen te maken voor het onderhoud en de aanleg van kwaliteitsvolle openbare ruimten, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het in kaart brengen van de bovengrondse haltes die binnen 12 jaar toegankelijk moeten worden gemaakt, alsook van de toegangswegen tot multimodale knooppunten, met inbegrip van de toegankelijkheid van de knooppunten ervoor en erna (in samenwerking met de MVB); - een kaart van het voetgangersnetwerk samenstellen met de gebruikskwaliteit van de verschillende segmenten van voetpaden en openbare ruimten op basis van een test om te bepalen welke segmenten prioritair hersteld of onderhouden moeten worden; - een dynamische kaart opstellen van de mate waarin de verschillende segmenten van de trottoirs en voetgangerszones PBM-proof zijn op basis van de PAVE; - alle voetgangersoversteekplaatsen aan te wijzen en in kaart te brengen op basis van de lijst van gevallen die niet toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit en van de onveilige weggedeelten - een kaart opstellen van de onderhouds- en renovatiewerkzaamheden die de komende 12 jaar moeten worden uitgevoerd aan het voetgangersnetwerk, met inbegrip van de groene wegen.
Good Neighbourhood	<p>Het plan Good Move bepaalt dat "Het mobiliteitsbeleid zorgt voor een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte".</p>	<p>In de wijken dromen voetgangers van autoluwe en aangename ruimtes, van binnenwegen en van rust en stilte. Ter ondersteuning van de visie op de ontwikkeling van de openbare ruimte kan men op verschillende kaarten punten van verbetering aanbrengen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een kaart van voetgangerszones (pleinen, esplanades, winkels) en trekpleisters in de wijken, met vermelding van de zones waar het beter kan; - een kaart van problematische punten voor voetgangers (verkeersveiligheid, openbare veiligheid, weinig aantrekkingskracht, gebrek aan verlichting), inclusief een pakket voor verbeteringen; - een kaart van groene en natuurlijke gebieden en speelplaatsen, wandelpaden en voorstellen voor verbetering van de voetgangerstoegankelijkheid - een kaart van bestaande of binnen 12 jaar aan te leggen voetgangerszones, ontmoetingsplaatsen, pleinen en esplanades - een kaart van school- en speelstraten.
Good Partner en Good Knowledge		<p>Voetgangers zijn actief en verenigen zich rond het platform walk. Een vertegenwoordiging van voetgangers op gemeentelijk niveau kan een bron van kennis en een lokale partner voor samenwerking zijn.</p> <p>Er zijn een aantal ontwikkelingen die de voetgangersvriendelijke inspanningen en verwezenlijkingen van het GemMP consolideren en uitbreiden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gebruik maken van alle gemeentelijke adviesraden voor PBM's, senioren en wijkcomités om het voetgangersgedeelte van het GemMP te verfijnen (dit zijn gratis deskundigen); - een commissie voor actieve vervoerswijzen oprichten om projecten voor de ontwikkeling van de openbare ruimte te bespreken (voetgangers, PBM, fietsers); - voetgangers- en toegankelijkheidsverenigingen raadplegen voor adviezen, diagnoses of projectbesprekingen; - de jaarlijkse mobiliteitsevenementen te baat nemen om de organisatie van evenementen voor voetgangers te plannen (Slow Ways Weekend, Mobiliteitsweek, enz.): bewegwijzerde wandelingen, verkennende wandelingen, bezoeken ter plaatse, enz; - voor elke ontwikkeling van de openbare ruimte een studie van de voetgangersstromen en een telling van de voetgangers eisen om de voetgangersruimten te dimensioneren en het STOP-principe te integreren; - informatie voor voetgangers aanbieden via de gemeentelijke communicatiekanalen.

Het platform **walk** is een netwerk van actoren, kennis, instrumenten en diensten op het vlak van voetgangersbeleid. Het biedt ondersteunende diensten aan voor de uitvoering van het voetgangersbeleid van een gemeente. Van het ontwerpen van een infrastructuurplan voor voetgangers tot de uitvoering van een beleid inzake hinder voor voetgangers, via een visie op de leeffunctie van de openbare ruimte (speelterrinen, zitbanken, straatmeubilair, enz.) of een plan met voetgangersverbindingen, trage wegen, binnenwegen, toegang tot de leefkernen (winkels, groenzones en plaatselijke diensten, verkeersluwe verbindingswegen), ... De voetgangersfunctie als modaal aandeel wint aan betekenis.

> Meer info

[Komende bijeenkomst voor een gemeentelijk voetgangersbeleid:](#)

- [Werkgroep: te voet gaan in de gemeenten, georganiseerd door Brulocalis: datum volgt](#)

> Mathieu Nicaise - Senior Officer en Philippe Vandewauwer - Corporate Studies and Projects Manager – Strategy Business Transformation General Management - MIVB

ZELFRIJDENDE BUSJES @ MIVB

VAN HET PRILLE BEGIN ...

In november 2017 heeft de MIVB een colloquium georganiseerd onder de titel "Mobiliteit 4.0". Waarom "4.0"? Om de link te leggen tussen mobiliteit en de 4^e industriële revolutie; meer bepaald de impact van de digitalisering van de maatschappij op onze verplaatsingen. Men is toen breed beginnen nadenken over zelfrijdende voertuigen. En van het een kwam het ander, de ambitie groeide om ze uit te proberen in de context van een openbaarvervoerbedrijf.

Deze ambitie kreeg iets later vorm tijdens twee bijeenkomsten in 2018. De eerste ging over de interesse van enkele Brusselse actoren in een mogelijk experiment in de wijk van het Noordstation. De tweede bijeenkomst vond plaats tijdens een kort verblijf in de Parijse regio waar net een busje in gebruik was genomen door de collega's van de RATP op de site van het kasteel van Vincennes. Tegen deze R&D-achtergrond wil de MIVB zowel in België als in het buitenland haar contacten en uitwisselingen met soortgelijke bedrijven uitbreiden.

Gaandeweg werd een strategie uitgetekend en vanaf de zomer van 2019 kreeg een concreet project vorm in het Woluwepark.



> SAM-e in het Woluwepark. De volwassenen van morgen wachten op de mobiliteit van morgen?

Gedurende zo'n 3 maanden reden daar onze eerste twee busjes rond. Meteen de start van ons eerste seizoen: SAM-e¹ was geboren...

Met deze eerste test in een autovrije omgeving kon de MIVB haar personeel opleiden en het zelfrijdend rijstelsel in handen nemen. Het publiek kwam in groten getale op. Meer dan 5.000 klanten hebben de twee zelfrijdende busjes uitgeprobeerd (die alleen op vrijdag, zaterdag en zondagnamiddag zijn uitgereden). De reacties waren uitermate positief: 94 % van de 444 respondenten was positief over de bussen. Vervolgens werd voorzien om alles te verhuizen. Deze twee bussen hebben dan gedurende ongeveer 3 maanden, van midden november 2019 tot midden februari 2020, rondgereden op de Solvay-bedrijfssite in Neder-Over-Heembeek. De tweede test wilde vooral zien hoe groot de kloof nog was tussen de beschikbare technologie en de complexiteit van het stadsverkeer. Het probleem van de noodrem moest bijvoorbeeld opgelost worden – het busje rijdt "te" voorzichtig – of het probleem van de verkeerd geparkeerde voertuigen, die in de weg van het busje staan. Toch gingen we door met onze planning en hebben we al ons materiaal verhuisd naar het UVC Brugmann. Bedoeling was om verder te experimenteren en de basis te leggen voor een mogelijk 2^e seizoen tegen 2021. We stonden in de startblokken, klaar om uit te baten, tot, op 18 maart 2020 het leven om de gekende redenen stilviel...

... TOT NU

Het is niet eenvoudig om dergelijke experimenten uit te voeren in deze pandemische context: er is een minimum aan zichtbaarheid nodig, hetgeen onmogelijk werd gemaakt door de onvoorspelbare opeenvolgende "golven". Toen de MIVB in het voorjaar van 2021 een nieuwe aanbesteding heeft uitgeschreven, ditmaal met als doel het metrostation Houba-Brugmann via de openbare weg met het UVC te verbinden, ontstonden er planningsproblemen. En toen de offertes in de zomer van 2021 uiteindelijk binnenkwamen, bleken ze niet aan de eisen te voldoen. Daar waren twee redenen voor: de technische kenmerken en prestaties van de voorgestelde busjes waren sinds 2018 nauwelijks veranderd en de veiligheidsgaranties waren ontoereikend in de ogen van de MIVB, die daarom besloot de opdracht niet te gunnen. Concreet blijkt de technologische vooruitgang veel trager

te verlopen dan verwacht. Het schaarse product was ook nog niet tot volledige wasdom gekomen. Dit gebrek staat een echt mobiliteitsaanbod dat beantwoordt aan de kwaliteits- en veiligheidsnormen die in het openbaar vervoer worden gehanteerd, in de weg. Andere operatoren hebben dezelfde vaststelling gedaan en doen dat nog steeds: in België (TEC, De Lijn) en in het buitenland (Wiener Linien, enz.).

STOPPEN OF DOORGAAN?

Wil dat zeggen dat alles hier stopt? Neen, natuurlijk niet.

Werken aan zelfrijdende voertuigen is een evoluerend en multidimensioneel "O&O"-proces, waarover we vandaag geen duidelijke antwoorden of definitieve data kunnen geven. Het is evenwel zaak te streven naar technologische oplossingen voor de maatschappelijke problemen van onze tijd, en niet naar een versterking van het dominante model van autosolisme (eerst met assistentie en dan zelfrijdend) dat door de auto-industrie gepromoot wordt. Om in deze complexe materie vooruitgang te boeken moet men blijven samenwerken, leren en uittesten, in omstandigheden die alsmaar moeilijker worden en steeds beter de reële omstandigheden van het stadsverkeer weerspiegelen.

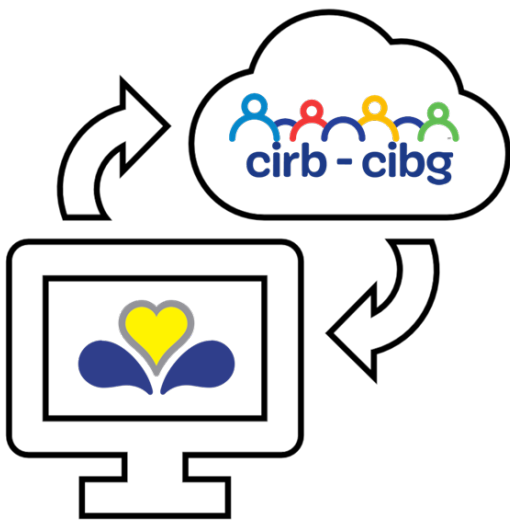
Ten slotte moet ook worden opgemerkt dat zelfrijdende voertuigen vaak zeer (te?) veel media-aandacht genereren, met artikelen die schommelen tussen "techno-enthousiasme" en voorbarig defaitisme. De MIVB volgt de ontwikkelingen op dit gebied dan ook op de voet, maar met een kritische en weloverwogen blik, steeds met de ambitie om haar plaatselijk aanbod te verbeteren. Het is inderdaad onbetwistbaar dat de zelfrijdende technologieën op middellange of lange termijn niet alleen een impact zullen hebben op het rijden, maar ook op het mobiliteitsbeleid in ruimere zin...

1. Smart Autonomous Mobility - electric

> **Huu Chuong Nguyen - Data scientist - Directie Organiserende Overheid van de Mobiliteit – Brussel Mobiliteit**

EEN GEGEVENSPLATFORM VOOR MOBILITEIT IN BRUSSEL

Sinds 2020 werkt Brussel Mobiliteit samen met het Centrum voor Informatica voor het Brussels Gewest (CIBG) aan een nieuw Brussels gegevensplatform, met de bedoeling een duurzame oplossing te vinden voor de opslag en verwerking van grote hoeveelheden gegevens. Dit bleek des te noodzakelijker toen er gegevens gegenereerd werden over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Brussel Mobiliteit, dat altijd nauw heeft samengewerkt met het CIBG, heeft met de oprichting van het platform de gelegenheid te baat genomen om een proefproject uit te werken. Aangezien er steeds meer mobiliteit bij de gegevensanalyse komt kijken, volgden andere casestudies die zich goed leenden voor de exploitatie van het platform.



- monitoring van deelvoertuigen (Villo, Poppy, Cambio, Dott, Voi, Lime, Bolteu, Poppy, Bird, Billy, Pony, Felyx, etc.).

In de toekomst zullen ook gegevens van ANPR¹-camera's en gsm's aan het platform worden toegevoegd en geanalyseerd. Dat gebeurt conform de AVG voor de bescherming van de persoonsgegevens. Het doel van deze analyses is in de eerste plaats een overzicht te geven van de huidige mobiliteit en haar ontwikkeling op te volgen, in het kader van de opvolging van het plan Good Move. Dankzij de analyses zullen ook voorspellende modellen kunnen worden gestoffeerd die de toekomstige ontwikkelingen moeten voorspellen en een antwoord moeten bieden op de uitdagingen eigen aan de toekomst van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Andere instanties van het gewest hebben hun omgeving al in het Brusselse gegevensplatform ondergebracht met de bedoeling de IT-middelen te bundelen en te optimaliseren. Dat zal leiden tot meer efficiëntie, schaalvoordelen en een betere samenwerking tussen de gewestelijke instanties.

In de praktijk is het Brussels dataplatform een geheel van IT-instrumenten voor het hosten en verwerken van grote databanken dankzij een passende architectuur en middelen. Dit platform maakt verschillende toepassingen mogelijk, zoals de verwerking van gegevensgestuurde processen. Het maakt gebruik van data science en kunstmatige intelligentie technieken om maximale informatie uit een database te halen. Het wordt momenteel gebruikt voor verscheidene casestudies, waaronder:

- het beheer van de kilometerheffing voor vrachtwagens door Viapass; het platform monitort en telt continu;
- analyse van de permanente fietstellingen;
- monitoring in real time van het verkeer in de tunnels;

1. Automatic Number Plate Recognition

> Olivier Van Damme - Onderzoeker - Afdeling Mobiliteit veiligheid en wegbeheer - Opzoekingscentrum voor de wegenbouw

DE EVALUATIE VAN DE AANLEG VAN WEGEN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw (OCW) verricht voor Brussel Mobiliteit al een tiental jaren onderzoek naar bepaalde nieuwe weginfrastructuurprojecten in het gewest. Dat is belangrijk om te kunnen nagaan of de inrichting aan de gestelde infrastructurele doelstellingen voldoet. Deze evaluatie geeft projectbeheerders en -ontwerpers ook een objectief zicht op de sterke en zwakke punten van de inrichting met het oog op nieuwe projecten in de toekomst. Hiervoor is een specifieke evaluatiemethode ontwikkeld die op elk gewestelijk en gemeentelijk project kan worden toegepast. In 2021 werden de sinds 2011 verrichte evaluaties doorgelicht om na te gaan in hoeverre dit instrument relevant is, wat de effecten ervan zijn op de betrokken infrastructuren en waar verbeteringen mogelijk zijn.

ACHTERGROND

Het langdurige en complexe proces dat met elke inrichting gepaard gaat, van de voorontwerpfase tot de oplevering van de bouwplaats, is goed ingeburgerd in de gewoonten en praktijken van het wegenontwerp en de wegenaanleg in België. Het daaropvolgend evaluatieproces daarentegen is niet zo bekend en wordt over het algemeen over het hoofd gezien. Wanneer een project eenmaal voltooid is, is het belangrijk te weten of het de infrastructuurdoelstellingen heeft behaald. Voorts is het ook belangrijk dat uit de uitgevoerde projecten zowel positieve als negatieve lessen kunnen getrokken worden. Zo kunnen later de aanbevolen maatregelen beter onderbouwd worden en kan men een objectief antwoord geven op de vele vragen van de actoren en gebruikers van de openbare ruimte.

Uitgaand van de vaststelling dat weinig weginfrastructuurprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden geëvalueerd, vroeg Brussel Mobiliteit in 2011 aan het OCW om een methodologisch evaluatieproces uit te werken dat voor alle weginfrastructuurprojecten kon gebruikt worden. De evaluatie moest binnen een redelijke termijn en dus tegen een redelijke kostprijs worden uitgevoerd aan de hand van meetbare indicatoren op het terrein. Ook al mogen de aspecten die rechtstreeks verband houden met de mobiliteit (verkeersstromen, reissnelheden, ongevallen, enz.) niet uit het oog worden verloren, het zijn toch vooral de specifieke elementen van de infrastructuur die geëvalueerd moeten worden. Concreet betekent dit bijvoorbeeld dat bij het openbaar vervoer de evaluatie zich moet toespitsen op de kwaliteit van de haltes (grootte, uitrusting, toestand van het wegdek) en niet zozeer op de gebruiksfrequentie of de reissnelheid op de verschillende lijnen.

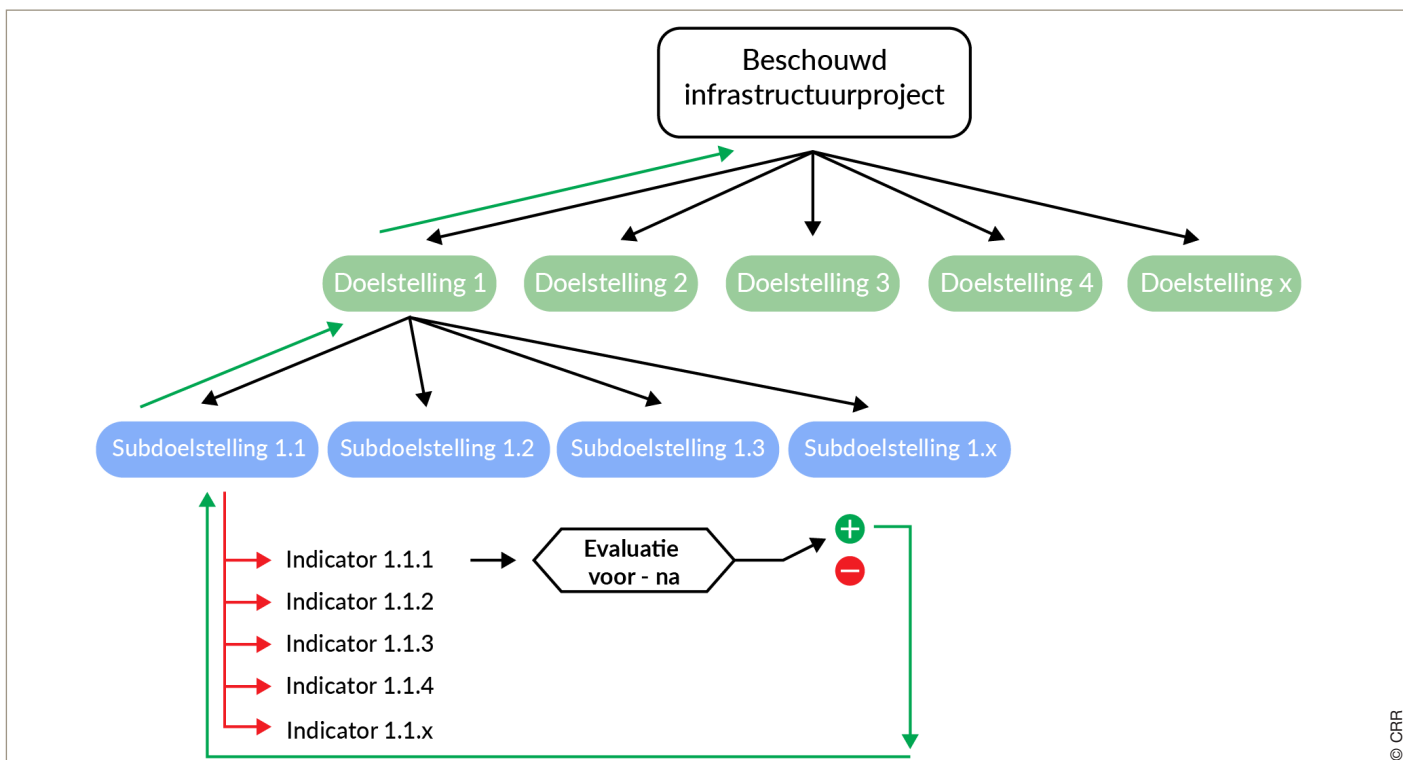
HOE MOET EEN NIEUWE INFRASTRUCTUUR WORDEN GEËVALUEERD?

In overleg met de Directie Projecten Wegen (ex-DPW - Directie Projecten en Werken) van Brussel Mobiliteit, heeft het OCW het evaluatieproces als volgt opgezet.

De procedure geldt voor alle nieuwe inrichtingsprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Alle projecten moeten **voor** en **na** de realisatie systematisch worden geëvalueerd **op basis van verschillende vooraf geformuleerde doelstellingen**.

Concreet spitst het evaluatieproces zich toe op **zes algemene doelstellingen** gekoppeld aan de verschillende vervoersmodi die alle nieuwe projecten van aanleg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten nastreven. Zo moet het stappen bijvoorbeeld gestimuleerd worden, of het gebruik van de fiets, of moet het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt worden en zorgen dat het vlotter kan rijden, enz. Er is ook aandacht voor de specifieke doelstellingen van de te beoordelen heraanleg, die meestal bepaald worden op het moment van de stedenbouwkundige aanvraag.

Deze doelstellingen worden geëvalueerd aan de hand van **14 subdoelstellingen** die uit de algemene doelstellingen volgen. Het gaat bijvoorbeeld om “de verbetering van het voetgangersverkeer op het huidige traject” en ook “op de oversteekplaatsen” (met deze twee subdoelstellingen kan men de doelstelling “aanmoedigen om te voet te gaan” evalueren), de verbetering van het comfort en de toegankelijkheid van de haltes van het openbaar vervoer, en de snelheidsbeperking voor het autoverkeer... Om deze subdoelstellingen te



© CRR

> Basisprincipe voor de evaluatie van infrastructuurwerken

evalueren, werden 64 indicatoren omschreven (bv. voetpaden, voetpaden met een vrije doorgang, lengte van fietsoversteekplaatsen, toegankelijkheid van de halte voor personen met beperkte mobiliteit, enz.). Deze indicatoren worden op twee aanvullende manieren geanalyseerd:

- het analyseren van kaarten en andere beschikbare gegevens betreffende de betrokken onderzochte zone;
- analyse ter plaatse om ontbrekende informatie (bv. de lichtsterkte) te verzamelen, maar ook om sommige verouderde kaartgegevens bij te werken.

De meeste van deze indicatoren kunnen **kwantitatief** worden geëvalueerd volgens precieze, gekwantificeerde normen en criteria die van toepassing zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bv. verlichtingsniveau (gem. Eh) van 20 lux op voetpaden, niveau van comfort van het voetgangersoppervlak vastgesteld in het handvest van de verhardingen voor voetgangers, enz.) Er worden verschillende tools gebruikt:

- lichtmeter;
- meetfiets;
- auscultatie stoel van het OCW;
- Autoturn© rijcurve software;
- ...

Tijdens de metingen ter plaatse wordt ook gebruik gemaakt van een tablet met GPS voor de invoer van gegevens, zodat alle verzamelde informatie met de geografische gegevens in een gegevensbank terechtkomt die de beheerder kan inkijken na de evaluatie.

Door de resultaten van de zes doelstellingen vóór en na de werkzaamheden met elkaar te vergelijken, kan uiteindelijk een volledige balans van het gehele inrichtingsproject in kwestie worden opgemaakt.

Jaarlijks wordt deze evaluatiemethode toegelicht en ingeoeft door toekomstige mobiliteitsadviseurs tijdens de CeMa-opleidingen. Doel is om dit evaluatietraject meer systematisch te laten verlopen bij beheerders van openbare ruimten. Indien u een gedetailleerde lijst wenst te ontvangen van de verschillende indicatoren, doelstellingen en subdoelstellingen en/of indien u meer uitleg wenst over de toepassing van dit proces op de schaal van een gewestelijk of gemeentelijk project, neem dan gerust rechtstreeks contact op met Olivier Van Damme van het OCW.



> Het onderzoek ter plaatse is een belangrijk onderdeel van de evaluatie

DE VERSCHILLENDE EVALUATIES DIE HET OCW SINDS 2011 HEEFT UITGEVOERD:

Sinds 2011 heeft het OCW gewerkt aan vijf grote herinrichtingsprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarvan er vier inmiddels afgerond zijn:

- 2011: Havenlaan vóór de werken (tot op heden zijn de werken nog niet uitgevoerd);
- 2012: Woestelaan vóór de werken;
- 2013: Waterlooosesteenweg (gedeelte Bascule-Churchill) vóór de werken;
- 2015: Waterlooosesteenweg (gedeelte Bascule-Churchill) na de werkzaamheden;

- 2016: Woestelaan na de werken;
- 2017: Dumonplein vóór de werken + Elsensesteenweg vóór de werken;
- 2018: Dumonplein na de werken;
- 2020: Elsensesteenweg na de werken.

Na afloop van elke evaluatie na de herinrichting formuleert het opzoekingscentrum niet alleen het algemene resultaat van de evaluatie, dat aan de hand van de berekende indicatoren wordt toegelicht en geobjectiveerd, maar ook een reeks aanbevelingen om tot een betere herinrichting te komen door de verschillende aangetroffen problemen op te lossen. Doelbewust zijn deze aanbevelingen beperkt tot haalbare aanpassingen,

Evaluatie voor de werken		Evaluatie na de werken
 <p>© CRR</p>	<p>Woestelaan</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Waterloosesteenweg</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Dumonplein</p>	 <p>© CRR</p>
 <p>© CRR</p>	<p>Elsensesteenweg</p>	 <p>© CRR</p>

aangezien bij een nieuwe heraanleg bijvoorbeeld het verbreden van trottoirs over de hele lengte of het opheffen van parkeerplaatsen niet of weinig realistisch zou zijn... De aanbevelingen steunen op bestaande goede praktijken op het vlak van inrichting van de openbare ruimte. Daarbij zijn deze aanbevelingen niet bindend. De beheerder is vrij om er al dan niet mee rekening te houden en hij bepaalt zelf of hij de voorgestelde aanpassingen doorvoert of niet.

DE BALANS VAN 10 JAAR EVALUATIES IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Op vraag van Brussel Mobiliteit heeft het OCW in 2021 een overzicht gemaakt van de evaluaties die sinds 2011 uitgevoerd zijn geweest. De gedane aanpassingen werden naast de gedane aanbevelingen gelegd en bekeken. Er werd ook een enquête gehouden bij de verschillende actoren die bij het evaluatieproces betrokken waren (de directie projecten wegen en de directie Mobiliteit en Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit, de gemeenten en de MIVB).

Uit de resultaten van deze evaluatie blijkt dat de kwaliteit van de infrastructuur van **2 van de 4 geëvalueerde inrichtingen sindsdien enigszins verbeterd** is doordat rekening gehouden werd met een aantal aanbevelingen dat na de evaluatie gedaan werd. De andere twee inrichtingen hebben echter nog geen noemenswaardige aanpassingen gekend. Binnen Brussel Mobiliteit blijft men ze aandachtig opvolgen.

Men overweegt om in **Mobigis een nieuwe layer** te steken voor de **evaluatie** zodat de vele actoren die bij de aanleg van infrastructuur betrokken zijn de evaluaties meer zouden kunnen inkijken. Via deze layer, waar alleen professionelen toegang toe hebben (via een toegangscode), kan de informatie op grotere schaal worden verspreid en tegelijk permanent toegankelijk worden gemaakt. De geëvalueerde zone wordt in kaart gebracht en via een specifieke link wordt toegang verleend tot de verschillende evaluatieverslagen. Deze layer zou ook andere evaluaties kunnen bevatten die door het OCW (bijv. evaluaties van de werking van het Dumonplein, de Elsensesteenweg, de Fraiteurbrug, enz.) en door andere instanties zijn uitgevoerd.

Over het nut en het belang van de evaluaties kan worden gezegd dat de mensen die in 2021 geraadpleegd werden, **het evaluatieproces zeer nuttig vinden**. Dit werk is voor hen een kans en geen verplichting. De evaluaties bieden een unieke mogelijkheid om na te gaan of de gestelde doelen zijn bereikt. Ook kunnen alle actoren het zojuist beëindigde project bespreken en daaruit lessen trekken voor toekomstige projecten.



> Voorbeeld van een probleem met de signalisatie dat opgelost werd in de Charles Woestelaan (rechts: 2016, links: 2021)

Op basis van deze vaststellingen heeft Brussel Mobiliteit gevraagd om de **evaluatie** van de nieuwe weginfrastructuren die op het gewestelijk grondgebied worden aangelegd, **voort te zetten** en **zelfs te intensiveren** met het oog om de openbare ruimte voor alle gebruikers te verbeteren/optimaliseren.

> Meer info

Van Damme Olivier : o.vandamme@brrc.be - T +32 10 23 65 13

> Nina Ramos – adviseur mobiliteit Brulocalis

BE CYCLIST: HET EERSTE FEDERALE ACTIEPLAN TER PROMOTIE VAN DE FIETS (2021-2024)

De federale regering lanceert haar fietsplan! Dat is nieuw. Tot dusver behoorden de fietsplannen tot het voorrecht van de gewesten. De gewestelijke fietspromotieplannen worden nu door dit plan verder aangevuld. Het plan activeert daarvoor verschillende federale hefboomen zoals belastingen, de wegcode en de spoorwegen.

Met het plan wil men het gebruik van de fiets promoten als een geldig en functioneel vervoermiddel voor iedereen (kinderen, volwassenen en senioren, mannen en vrouwen, werknemers, ervaren en beginnende fietsers). In totaal staan er 52 maatregelen in, uitgesplitst over drie belangrijke assen:



1. MAKKELIJKER OP DE FIETS

De maatregelen moeten het fietsen in de praktijk toegankelijker maken en zoveel mogelijk mensen in het zadel krijgen.

Bij de acties gaat het onder meer om de strijd tegen diefstal, met bijvoorbeeld de oprichting van een centraal fietsregister, maatregelen om de doorverkoop van gestolen fietsen een halt toe te roepen (volgens hetzelfde model als het platform mybike.brussels, maar dan op federaal niveau), het bijwerken van de leidraad [fietsdiefstal](#), enz.

De federale regering wil ook het woon-werkverkeer met de fiets aanmoedigen, door de woon-werkvergoeding te optimaliseren, door voor ambtenaren te bekijken of de fietsvergoeding kan gecombineerd worden met andere vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer of met een stuk te voet, door een netwerk van mobiliteitsmanagers binnen de overheidsdiensten op te richten, alsook door maatregelen te nemen om bij de geïntegreerde politie de toegang tot een elektrische fiets te vergemakkelijken.

Bovendien zal de verkeerswetgeving worden herzien om actieve vervoersmodi aan te moedigen. Er zullen contacten worden gelegd om een screening te organiseren. Doel is om te komen tot concrete voorstellen voor aanpassingen om het fietsverkeer in het hele land veiliger te maken.

2. VEILIGER EN COMFORTABELER OP DE FIETS

Deze as spitst zich toe op de verbetering van de fietsinfrastructuur en wil fietsen veiliger en comfortabeler maken.

In samenwerking met de NMBS zullen verschillende maatregelen worden genomen om de combinatie van fiets en trein aan te moedigen. Zo komen er in en rond de stations bijvoorbeeld meer beveiligde fietsenstallingen en een groter aanbod deelfietsen. Hoewel het geen federale bevoegdheid is, wil de regering met de bevoegde instanties samenwerken om de aanleg van fietsroutes langs de spoorlijnen

te vergemakkelijken en aan te moedigen, en zo het PLUS-fietsnetwerk met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te ontwikkelen.

Tijdens de staten-generaal van de verkeersveiligheid heeft de minister van Mobiliteit een balans kunnen opmaken van de verkeersveiligheid in België en nieuwe maatregelen kunnen voorstellen om te komen tot een verkeersveiligheidsplan, met daarin verschillende thema's die betrekking hebben op fietsen, zoals het delen van de weg, het herkennen van risicovol gedrag, de controle, en de ondersteuning en sensibilisering.

De tweede as, "Veiliger en comfortabeler op de fiets", wil onder meer de fiets een grotere plaats geven in renovatie- en bouwprojecten voor gebouwen die door de Regie der Gebouwen worden beheerd, maar ook verbeteringen in bestaande gebouwen aanbrengen. Binnen de overheidsdienst wordt ook een inventaris opgemaakt van de bestaande infrastructuur voor fietsers (douches, kleedkamers, reparatiemateriaal, plaatsen, oplaadpunten, enz.) om hier de behoeften zo goed mogelijk in kaart te brengen.

Daarnaast wordt ook nagegaan hoe de fietsenstallingen bij de Muntshouwborg en het Paleis voor Schone Kunsten in Brussel kunnen worden verbeterd.

3. IEDEREEN OP DE FIETS

Met deze derde as wil men de fiets als een vanzelfsprekende en normale optie gaan beschouwen, met name door in te werken op de collectieve verbeelding van de mobiliteit en het symbolische aspect ervan.

Er zal met de politie worden samengewerkt om het gebruik van de fiets voor de politiediensten op het terrein te vergemakkelijken en te ontwikkelen, maar ook via de oprichting van een fietsbrigade bij de luchtvaartpolitie op de nationale luchthaven.

Aandacht wordt onder andere besteed aan een gemakkelijker gebruik van de fiets door vrouwen. In dit verband zal onder meer een studiedag worden georganiseerd om te bepalen waar actie kan worden ondernomen, en komt er een projectoproep voor activiteiten om de verenigingen die de toegankelijkheid van de fiets voor vrouwen bevorderen, zichtbaar te maken (in de loop van 2022).

Op communicatievlak engageert de federale regering zich om meer te informeren rond de verzekeringplicht van bepaalde fietsen (elektrische fietsen), de wettelijke waarborg en de herstellingsplicht, om binnen Defensie het gebruik van de fiets te promoten en binnen Justitie een communicatiecampagne #Justbike op te starten.

Daarnaast integreert het plan het fietsen in de werkzaamheden van de minister van

Ontwikkelingssamenwerking en Grote Steden, via de uitwisseling van goede praktijken tussen grote steden en de organisatie van een bekendmakingscampagne (bv. op de wereldfietsdag).

Voorts staan naast deze drie assen nog verscheidene aanvullende maatregelen op het programma. Zo komt er federaal een fietscommissie die in overleg met de andere bevoegde beleidsniveaus een fietsbeleid moet helpen uittekenen, worden er studies opgestart om het Belgische fietsbeleid meer in goede banen te leiden (onder meer een studie over de circulariteit van het fietsen), wordt er binnen Fedasil een kaart van goede praktijken opgemaakt, worden er op nationaal niveau gedetailleerde statistieken opgesteld over het gebruik van de fiets en de tendensen daarin, enz.

Het plan wordt jaarlijks geëvalueerd in september en wordt indien nodig aangevuld met extra maatregelen. Maatregelen kunnen ook gewijzigd of uit het plan gehaald worden; in 2023 volgt, samen met de laatste evaluatie, een definitief evaluatieverslag.

Als u meer wilt weten over hoe de fietstoekomst er in België uit zal zien, doorblader dan het hele federale plan [BE CYCLIST](#).

> Sophie Van Den Berghe – adviseur mobiliteit Brulocalis

STUDIE: DE SPEEDPEDELEC IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST. AANZET TOT BELEID EN CAMPAGNES

De speedpedelec is een opkomende vervoersmodus met een snelle groei in België. Good Move wil onder andere meer speedpedelec'ers aantrekken. Maar daarvoor moeten onder meer de fietsroutes goed op elkaar aansluiten. En dat is in het Brussels gewest nog altijd niet het geval.

DE SPEEDPEDELEC IN DE WEGCODE

Speedpedelec: oftewel elk tweewielig voertuig met pedalen, met uitsluiting van de gemotoriseerde rijwielen, met een hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km/u, met volgende kenmerken:

- een maximale cilinderinhoud van 50 cm³ met een netto-maximumvermogen van maximaal 4kW voor een verbrandingsmotor, of
- een vermogen van maximaal 4kW bij elektrische aandrijving.

Sinds oktober 2016 is er een juridisch kader voor speedpedelecs in het verkeer. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen plaatsen waar de bestuurder van de speedpedelec **verplicht** op het fietspad moet rijden, plaatsen waar hij/zij **vrij kan kiezen** of hij/zij op het fietspad rijdt of niet en plaatsen waar het **verboden** is om met een speedpedelec op het fietspad te rijden. Dit leidt tot onoverzichtelijke en onveilige toestanden en tot onderbroken en potentieel gevaarlijke routes. Momenteel wordt de Wegcode (toelating op F17, F18) en de Code van de wegbeheerder aangepast om het gebruik van speedpedelecs te vergemakkelijken.

Zelfde verhaal voor de voorzieningen. Een apart fietspad voor speedpedelecs moet vaak breder zijn.

Al deze wetgevende en infrastructurele aspecten worden in deze studie in detail uitgewerkt en toegepast op de Brusselse context. De studie kwam er in opdracht van Brussel Mobiliteit en werd uitgevoerd door Pro Velo en TRIDEE.

Vandaag worden speedpedelecs vooral door mannen van 45 jaar gebruikt voor het woon-werkverkeer, met een afstand van gemiddeld 25 à 30 km. Deze studie bevat ook aanbevelingen voor communicatiecampagnes die aan de ene kant het gebruik van de speedpedelec willen stimuleren en aan de andere kant de risico's van ongevallen met speedpedelecs willen verminderen.

Gezien speedpedelecs vooralsnog betrekkelijk weinig bestuurd worden, bestaat er hier nog geen echt observatorium over. Niettemin kunnen uit de studie een aantal bevindingen worden gedistilleerd

die de basis kunnen vormen om in de toekomst de oprichting van zo'n observatorium te overwegen. Zowel vanuit het oogpunt van de mobiliteit als vanuit dat van de verkeersveiligheid moeten we over dit type vervoer nog meer kennis hebben.

In dit document vindt men ook de uitkomst terug van een vergelijkende studie van speedpedelecs. Er wordt een overzicht gegeven van de geldende wetgeving in de zeven landen die het verst staan op het gebied van fietsbeleid. Daarbij wordt dan de vergelijking gemaakt met België.

> Meer info

de studie staat online : <https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/2022-01/De%20speedpedelec%20in%20het%20Brussels%20Hoofdstedelijk%20Gewest.pdf>



ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
SAILLEZ Laurence	Van Lintstraat 6	1070 Anderlecht	02/526.21.52	lsaillez@anderlecht.irisnet.be
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	qstevenart@audergem.irisnet.be
MOREAU Philippe	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	pmoreau@berchem.brussels
SCHOLLAERT Jan	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	Jan.schollaert@brucity.be
DE BROUWER Hortense	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	hortense.debrouwer@etterbeek.brussels
MAERTENS Claude	Hoedemaekerssquare 10	1140 Evere	02/247.64.38	cmaertens@evere.irisnet.be
GREGOIRE Sarah	Brusselssteenweg 112	1190 Vorst	02/370.26.33	sgregoire@forest.brussels
LIBERT Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	plibert@ganshoren.irisnet.be
VERKINDERE Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	maud.verkindere@ixelles.brussels
Service Mobilité	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilité-mobiliteit@jette.irisnet.be
Service Mobilité	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobiliite@koekelberg.brussels
YACOUBI Ali	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.33	ayacoubi@molenbeek.irisnet.be
TULET Simon	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	stulet@sjtn.brussels
BLOCH Céline	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	cbloch@stgilles.brussels
GREGOIRE Amélie	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	agregoire@schaerbeek.irisnet.be
GABRIEL France	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	fgabriel@uccle.brussels
BRACKELAIRE Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	mbrackelaire@wb.irisnet.be
DENYS Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	f.denys@woluwe1200.be
EL AHMADI El Bachir	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.27	eelahmadi@woluwe1150.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.

