

**FOCUS**

Autodelen in Brussel:  
Stand van zaken en acties  
op niveau van de gemeente

**ACTUALITEIT**

Een nieuwe opleiding voor  
wegenwerkers over de  
toegankelijkheid van de  
openbare ruimte

**VOOR U GELEZEN**

Gids voor de verbetering  
van de schoolomgeving  
in het Brussels gewest

# GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID

DOSSIER FOCUS: AUTODELEN IN BRUSSEL



DRIEMAANDELIJKS NR. 65



**BRUSSEL MOBILITEIT**

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



**BRULOCALIS**

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DIRECTIE:  
Philippe Barette, Corinne François

COORDINATIE:  
Nina Ramos, Jean-Michel Reniers,  
Annabel Monneaux

REDACTIE:  
S. Ryvers, A. Renier, O. Van Damme,  
S. Van Den Berghe, J. Delzenne,  
P. Moreau.

VERTALING:  
Patrice Van Laethem

COVER FOTO:  
Autodelen.net

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

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

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

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

BRUSSEL MOBILITEIT

Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel  
Tel 0800 94 001

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

[mobiliteit.brussels](http://mobiliteit.brussels)

## INHOUD

### FOCUS

AUTODELEN IN BRUSSEL: STAND VAN ZAKEN EN ACTIES OP NIVEAU VAN  
DE GEMEENTE ..... 04

### ACTUALITEIT

SOLIDAIRE VELO – IEDEREEN EEN FIETS EN OP DE FIETS! ..... 07

### ACTUALITEIT

EEN NIEUWE OPLEIDING VOOR WEGENWERKERS OVER DE  
TOEGANKELIJKHEID VAN DE OPENBARE RUIMTE ..... 09

### VOOR U GELEZEN

GIDS VOOR DE VERBETERING VAN DE SCHOOLOMGEVING IN HET  
BRUSSELS GEWEST ..... 11

### NIEUWS VAN HET GEWEST

NIEUWKOMERS VERKEERSVEILIGHEID BIJBRENGEN ..... 13

### ONDER DE LOEP

REGELS ROND DE VERKEERSLICHTEN VOOR FIETSERS OP BUSSTROKEN EN  
BIJZONDERE OVERRIJDBARE BEDDINGEN ..... 15



## EDITORIAAL

Na een hopelijk mooie en voor u aangename en verkwikkende zomer, gaan we weer met z'n allen naar school en naar het werk. In september start het nieuwe schooljaar, maar in september is het ook de week van de mobiliteit, de auto-loze dag en gaat het leven weer zijn gewone gangetje ... Meteen de kans om nieuwe projecten op te starten en onszelf opnieuw uit te vinden.

Daarom ligt hier voor u een nummer boordevol inspiratie en aanbevelingen voor een jaar vol nieuwe mobiliteitsprojecten.

Waarom in uw gemeente of organisatie niet gaan autodelen? In een van onze artikelen vindt u een aantal handige tips & tricks om autodelen in uw omgeving te promoten, en ook een link naar een gids met beste praktijken voor gemeenten.

September is ook het moment om aan een nieuwe opleiding te beginnen, om je vaardigheden te ontwikkelen. Brussel Mobiliteit en Atingo bieden de wegenwerkers een opleiding aan over de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Lees er meer over en over de eerste ervaringen in het artikel van het Opzoekingscentrum voor de wegenbouw.

Al wie met schoolmobiliteit te maken heeft, krijgt nu van Perspective een handige gids over de schoolomgevingen ter beschikking! De Gids van de mobiliteit nam er al een kijkje in en lijst een aantal aanbevelingen en inspirerende voorbeelden op voor een veilige, aangename en toegankelijke schoolomgeving.

In dit nummer komt u ook meer te weten over het fietsproject Solidaire Velo van Brussel Mobiliteit en de verenigingen Cyclo en Pro Vélo, en over de resultaten van een "actieonderzoek" over de sensibilisering van nieuwkomers voor verkeersveiligheid.

Afsluiten doen we met een blik op de verkeersregels die je bij verkeerslichten als fietser moet volgen op busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen.

Veel leesplezier,

**De redactie**



> Suzanne Ryvers, Policy and project officer - Autodelen.net

# AUTODELEN IN BRUSSEL: STAND VAN ZAKEN EN ACTIES OP NIVEAU VAN DE GEMEENTE

Voor wie niet elke dag de auto nodig heeft, is autodelen een perfect alternatief. Waarom in een auto investeren als die toch 95% van de tijd stilstaat en kostbare ruimte inneemt? Veel Brusselaars lijken dit begrepen te hebben, elk jaar zijn er meer deelwagens en autodelers. In dit artikel bekijken we deze cijfers even van dichtbij én overlopen we enkele acties die gemeenten kunnen ondernemen om autodelen nog groter te maken.

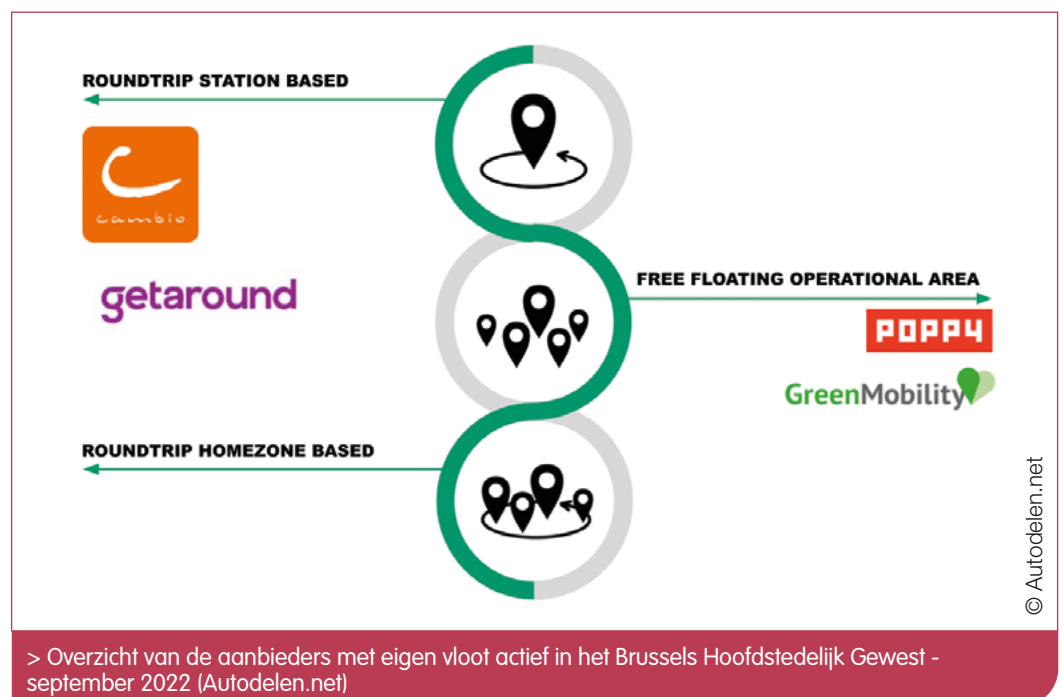
## VOORDELEN

Autodelen heeft tal van persoonlijke en maatschappelijke voordelen. Ten eerste kan je heel wat besparen door enkel te betalen voor een auto wanneer je deze ook echt gebruikt. Hoeveel je bespaart is makkelijk te berekenen op [www.savewithcarsharing.be](http://www.savewithcarsharing.be). Een heleboel zorgen zijn ook verleden tijd, denk maar aan het regelen van de verzekering, onderhoud, belastingen, parkeerkaart, enzovoort. Daarnaast weten we dat een deelwagen 7 tot wel 15 privéwagens kan vervangen, zeker in de stad. Een enorme winst dus op vlak van openbare ruimte, en meer potentieel voor groen, ontmoeting en speelruimte. Ten slotte is er de winst voor de luchtkwaliteit, het milieu en

het klimaat. Indien er minder wagens in omloop zijn, betekent dit ook een reductie van het aantal grondstoffen dat hiervoor nodig is. Daarnaast rijden autodelers minder wagens ook minder autokilometers en stoten zo dus minder CO<sub>2</sub> uit.

## AANTAL DEELWAGENS EN AUTODELERS

In het Brussels gewest zijn er verschillende types autodeelaanbieders actief, namelijk station based roundtrip aanbieders met vaste standplaatsen, free floating autodeelaanbieders en organisaties die particulier autodelen faciliteren (zie ook de afbeeldingen hieronder). Sommige aanbieders bieden verschillende soorten autodelen aan.





© Autodelen.net

> Overzicht van de organisaties die particulier autodelen faciliteren actief in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - september 2022 (Autodelen.net)

Autodelen.net maakt jaarlijks een rapport op met de cijfers rond autodelen. Wanneer we dan even inzoomen op het [laatste rapport van 2021](#), dan zien we ruim 63.000 autodelers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, ofwel ongeveer 8% van de Brusselse rijbewijsbezitters. In 2021 waren er bovendien 6% meer autodelers dan in 2020. Het aantal deelwagens steeg nog sterker met 26% t.o.v. het jaar voordien tot 1.340 deelwagens. De afgelopen maanden is de vloot bovendien nog verder uitgebreid. Nog indrukwekkender is de stijging van het aantal ritten. In 2021 werden er 430.817 ritten afgelegd, goed voor een stijging van 72% t.o.v. 2020. De strenge coronamaatregelen in 2020 zitten daar uiteraard wel voor iets tussen.

De roundtrip aanbieders bezitten eind 2021 het meeste deelwagens (705) en de free floating aanbieders kennen het grootste aantal leden (36.662). Particulier autodelen blijft vooralsnog redelijk beperkt<sup>1</sup>.

## AUTODEELKADER IN BRUSSEL

Autodelen is gereguleerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest via twee besluiten die het gebruik van parkeerplaatsen regelen. In het besluit van 21 maart 2013<sup>2</sup> worden de voorwaarden vastgelegd voor de roundtrip en free floating aanbieders om, wat betreft die eerste groep, vaste standplaatsen te krijgen en, wat betreft beide type aanbieders, een vrijstellingskaart te krijgen om te parkeren in heel het gewest. Daarnaast staat ook de rol van de wegbeheerder beschreven, die bijvoorbeeld instaat voor het onderhoud van de autodeelstandplaatsen en voor de reglementaire signalisatie. In het besluit van 13 juli 2017<sup>3</sup> staat ten slotte ook beschreven hoe particuliere autodelers een autodeelcertificaat kunnen krijgen en hoe

een particulier gedeelde wagen op die manier in meerdere gemeenten een vrijstellingskaart kan krijgen.

De Brusselse regering plant drie aanpassingen aan het besluit van 2013. Zo wordt de maximale gebruiksduur verlengd tot 14 dagen, zijn er geen beperkingen meer op de tarificatie en worden de ecoscore-drempelwaarden verduidelijkt na een aanpassing op Europees niveau. Deze aanpassingen treden wellicht in werking in het najaar van 2022, na een tweede lezing door de regering. Naar alle verwachting zullen er na deze aanpassingen nieuwe autodeelaanbieders de markt betreden.

## SLEUTELROL VOOR DE GEMEENTE

Gezien de talrijke maatschappelijke voordelen die autodelen biedt, is het slim om hier als gemeente voldoende aandacht aan te besteden. Dat kan door te werken op het kader, de vraag en het aanbod. We sommen hieronder enkele mogelijke acties op.

### Kader

Allereerst zijn flankerende maatregelen die het gebruik van alternatieven voor de privé-wagen stimuleren van belang. Goede fietsinfrastructuur dus, een aanbod van deel(bak)fietsen en het ontmoedigen van de privé-wagen door een strikt parkeerbeleid. Voorzie natuurlijk ook in duidelijk zichtbare en toegankelijke standplaatsen voor autodelen, liefst met de mogelijkheid om een laadpaal te installeren. Denk tenslotte ook aan woningbouwprojecten en zorg ervoor dat autodelen van de start bij (grote) projecten wordt geïntegreerd.

1. Voor het jaarrapport 2021 beschikten we niet over de gegevens van Getaround wat betreft hun peer-to-peer-aanbod door particulieren.
2. Het besluit van 21 maart 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen
3. Het besluit van 13 juli 2017 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende een regeling voor de erkenning van autodeelsystemen voor particulieren

## AUTODELERS EN DEELWAGENS IN BRUSSEL per vorm van autodelen

DECEMBER 2021



### AANTAL AUTODELERS



TOTAAL  
63.344



ROUNDTRIP autodelen  
**23.435**  
WAARVAN  
15.772  
ACTIEF IN 2021



PARTICULIER KOSTENDELEEND autodelen  
**3.357**  
WAARVAN  
478  
ACTIEF IN 2021



FREEFLOATING autodelen  
**36.552**  
WAARVAN  
17.854  
ACTIEF IN 2021

### AANTAL DEELWAGENS



TOTAAL  
1.340



ROUNDTRIP deelwagens  
**705**  
WAARVAN  
0  
ELEKTRISCH



PARTICULIER KOSTENDELEEND deelwagens  
**285**  
WAARVAN  
0  
ELEKTRISCH



FREEFLOATING deelwagens  
**350**  
WAARVAN  
50  
ELEKTRISCH

© Autodelen.net

- De gemeente Elsene geeft het goede voorbeeld en gebruikt zelf ook deelwagens voor haar dienstverplaatsingen.
- De gemeente Sint-Pieters-Woluwe biedt een premie aan inwoners die autodelen willen proberen. Dit verlaagt de drempel om autodelen te proberen.

#### Aanbod

Waak erover dat het autodeelaanbod goed verspreid is over de verschillende wijken in de gemeente en ga hierover in overleg met de aanbieders. Overweeg ook om als administratie zelf aan autodelen te doen voor dienstverplaatsingen, dit betekent wellicht een serieuze besparing op de gemeentelijke vloot. Ondersteun ten slotte het particulier autodelen door bijvoorbeeld inwoners via infomomenten aan te moedigen hun eigen wagen te delen.

#### NIEUWE GIDS VOOR GEMEENTEN

Bovenstaande voorbeelden van acties (en nog veel meer!) worden uitgebreid beschreven in de nieuwe gids die Autodelen.net maakte voor Brusselse gemeenten. Met een hele rist aan mogelijke acties én goede voorbeelden wil Autodelen.net met deze gids de gemeenten inspireren om autodelen nog beter te ondersteunen. De gids kan gedownload worden op

<https://www.autodelen.net/nl/toolkit/inspiratiegids-gemeenten-brussel/>

#### WEBINAR

Na de webinar van april 2022 plant Autodelen.net opnieuw een gratis webinar ism Brulocalis waarin dieper wordt ingegaan op de drempels rond autodelen. Meer details volgen.

> Overzicht van het aantal autodelers en deelwagens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest eind 2021 (Jaarrapport Autodelen.net)

#### Vraag

Communicatie is van cruciaal belang bij autodelen, zeker omdat het voor veel autobezitters best een grote aanpassing is. Zorg er in de eerste plaats voor dat autodelen geregeld vermeld en verduidelijkt wordt via de gemeentelijke kanalen, dat nieuwe standplaatsen via bewonersbrieven aangekondigd worden en dat al het gemeentepersoneel op de hoogte is van de voordelen en mogelijkheden. Je kan ook inwoners die ervaring hebben met autodelen inzetten als ambassadeurs tijdens infomomenten. Mond-aan-mondreclame werkt nog steeds het beste! En vergeet tenslotte niet te communiceren tijdens transitie momenten zoals de aanvraag van een nieuw rijbewijs, het onthaal voor nieuwe inwoners, het ondernemersloket, ...



> Audrey Renier, projectleider bij Cyclo voor Solidaire Velo

# SOLIDAIRE VELO – IEDEREEN EEN FIETS EN OP DE FIETS!

Dat er tijdens corona te weinig fietsen waren, toont goed aan dat er toen veel vraag naar fietsen was. Maar niet iedereen heeft er één. Daarom, ter ondersteuning van nieuwe fietsers in de straten van Brussel, heeft Brussel Mobiliteit, in samenwerking met Les ateliers de la rue Voot, CYCLO en Pro Vélo, een sociaal leasing systeem van tweedehandsfietsen op poten gezet.

## EEN GEZAMENLIJK PROJECT ALS GEVOLG VAN CORONA

**Solidaire Velo** stelt gratis tweedehandsfietsen ter beschikking van mensen die de fiets willen uitproberen.

Sinds 2021 worden elk jaar **400 fietsen** uitgedeeld. Fietsen moet voor iedereen toegankelijk kunnen zijn, en vooral voor de meest kansarme mensen die om financiële, culturele of sociale redenen niet over voldoende middelen beschikken voor de aanschaf van een nieuwe fiets.

De deelnemers mogen de fietsen een jaar lang gebruiken. Daarna kan elke deelnemer de fiets tegen een betaalbare prijs aankopen. Of hij/zij brengt hem terug als hij/zij hem niet gebruikt. Dan dient hij verder voor het project.

Dit project, een initiatief van Brussel Mobiliteit, wordt door drie Brusselse fietsverenigingen ondersteund: Les Ateliers de la rue Voot, CYCLO en Provélo.

Om de doelgroep te bereiken, werkt Solidaire Velo zeer nauw samen met verenigingen of groeperingen die met hun doelgroep een project rond fietsen willen opzetten. Solidaire Velo is bereid er tijd in te steken en fietsevenementen te organiseren om het gebruik van de fiets te stimuleren. Vandaag werken wij samen met niet minder dan **40 verenigingen** die actief zijn op uiteenlopende gebieden zoals alfabetisering, gezondheid, sociale cohesie, cultuur,

sociaal-professionele inschakeling, jeugdbijstand of emancipatie. De samenwerking met deze culturele en sociale partners is een essentieel onderdeel van het project. Om in contact te komen met ons doelpubliek is het immers van cruciaal belang te kunnen rekenen op partners die reeds nauwe en betrouwbare contacten hebben met mensen in armoede en die ons kunnen helpen om de complexe situaties waarin zij zich bevinden volledig te begrijpen.

## STAPSGEWIJS LEREN FIETSEN

Omdat we ons richten tot een volwassen publiek dat weinig ervaring heeft op een tweewieler en zich in het Brusselse verkeer moet begeven, hebben we voor deze nieuwe fietsers een **begeleidingstraject** uitgestippeld. Vooraleer hen gedurende een jaar een tweedehandsfiets te laten uitproberen, gaan wij samen met de partnervereniging na hoe fietsvaardig elke deelnemer is en verzamelen wij bepaalde informatie om de mensen een perfect aangepaste fiets te kunnen bezorgen. Wij organiseren ook verschillende fietsopleidingen, opleidingen rond de verkeersregels en opleidingen over hoe men zich het best in het verkeer begeeft en omgaat met de andere gebruikers van de openbare ruimte. Tot slot organiseren we ook een technische basisopleiding voor het onderhoud van de eigen fiets.

Dit jaar hebben we ook een **fiets-o-theek** samengesteld. Er staan 25 fietsen van verschillende afmetingen gratis ter beschikking van verenigingen die zelf fietslessen willen geven. Pro Vélo heeft ook 30



© Cyclo

> De fietsen staan klaar om opgehaald te worden bij de organisatie Vie Féminine



© Cyclo

> Bezoek van het atelier van CYCLO Bockstael

werknemers of vrijwilligers van verenigingen aangeleerd hoe ze groepen met startende fietsers kunnen begeleiden.

De fiets-o-theek is gevestigd op de terreinen van het slachthuis in Anderlecht in samenwerking met Cultureghem en Elastik vzw. De markthal van het slachthuis verschaft op regenachtige dagen beschutting voor de fietslessen. Doordat er tijdens de week bijna geen voertuigen rijden, kan men er ook in alle veiligheid starten met fietsen.

## ONVERWACHTTE EFFECTEN...

Na een jaar hebben we het nut van het project geëvalueerd. We hebben de partnerorganisaties en de mensen die een fiets gekregen hebben een vragenlijst gegeven en hebben met hen gesprekken gevoerd. Uit de antwoorden bleek dat de impact van het project Solidaire Velo in verschillende opzichten wat we hadden vooropgesteld, overtrof. Momenteel wordt bijna **75% van de ter beschikking gestelde fietsen door de deelnemers aangekocht**, de overige 25% wordt herverdeeld onder andere mensen of werd helaas gestolen. Een grote meerderheid van de deelnemers aan het project zegt tevreden te zijn, ook al wijzen zij nog op een aantal problemen met de maat van de frames in ons aanbod (de meeste fietsen zijn groot, terwijl deze mensen juist een kleiner frame nodig hebben om zich zeker op de fiets te voelen). Een ander obstakel hangt samen met de infrastructuur: er zijn nog steeds **te weinig fietsenstallingen** en als je geen garage of gang hebt die groot genoeg is om er je fiets te zetten, moet je fiets op straat blijven staan met het risico op beschadiging als gevolg van slecht weer en vandalisme. Ook het **onveiligheidsgevoel door op de rijweg te moeten rijden tussen de auto's** weerhoudt mensen er vaak van de fiets te gebruiken. De fiets wordt dan gezien als een vrijetijdsbesteding of een sport.

Het project laat mensen van fietsen proeven. Maar meer nog dan dat, lijkt het feit dat verenigingen en groepen worden ondersteund bij het leren fietsen en het rijden, dat aan hun grootte en niveau aangepaste tweedehands fietsen ter beschikking worden gesteld, en dat zij deel uitmaken van een beweging met vele verenigingen, bepaalde mensen meer **zelfstandig** te maken. Niet alleen op het vlak van fietsen en mobiliteit, maar ook in hun dagelijkse leven. Als volwassene leren fietsen geeft ook een gevoel van trots en geeft **zelfvertrouwen** om andere uitdagingen aan te gaan, zoals het leren van een nieuwe taal,

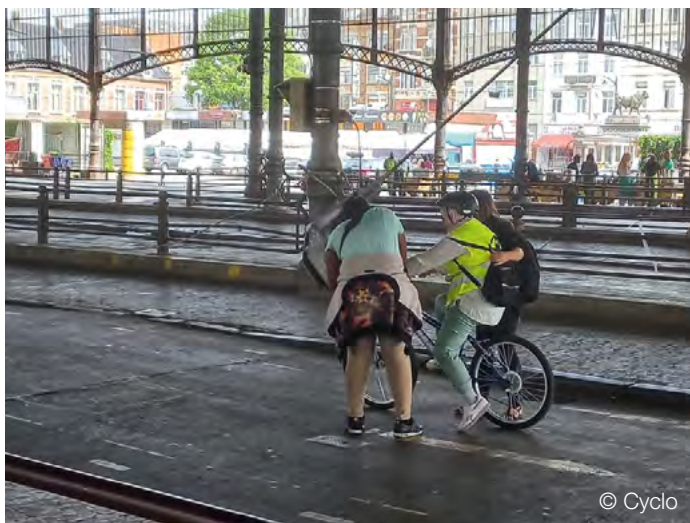
leren lezen, opnieuw contact maken met anderen en uit een isolement geraken, of opnieuw controle krijgen over hun gezondheid. Wij voeren momenteel met **SAW-B** een  **sociaal effectenonderzoek** uit om de volledige effecten beter in kaart te kunnen brengen.

## HET PROJECT VOORTZETTEN EN BESTENDIGEN

Gesterkt door deze mooie resultaten willen we dit project in 2023 en de volgende jaren graag voortzetten en zelfs verder uitbouwen ... Herstelde fietsen blijven uitdelen, het begeleidingstraject verbeteren, de partnerverenigingen meer en meer slagkracht geven en andere fiets-o-theken opzetten in het Brussels gewest.

Maar we staan voor veel **uitdagingen** ... We **krijgen** nog altijd zeer weinig fietsen waarmee geleerd kan worden met een bepaalde maat. Wij werken samen met twee Brusselse containerparken. Zij zoeken fietsen uit die opgeknapt kunnen worden. En we werken ook samen met de politie. Zij geven ons door wanneer er fietsen op de openbare weg achtergelaten worden. Maar wij zijn nog steeds op zoek naar fietsen (misschien die in uw garage?). Een andere serieuze uitdaging is het **vinden van een geschikte plaats waar men kan leren fietsen** en waar er een fiets-o-theek kan komen. Wij staan open voor elk voorstel tot samenwerking met openbare of gemeentelijke instanties of met verenigingen die een ruimte hebben en graag een fietsdynamiek op gang willen brengen. Last but not least zijn wij op zoek naar bijkomende **financiering** voor de fietsherstellingen en om meer tijd te kunnen besteden aan opleiding.

Mooie vooruitzichten voor 2023! 



© Cyclo

> Leren fietsen met het Instituut pour la Vie onder de markthal van het slachthuis van Anderlecht



> Olivier Van Damme, Divisie Mobiliteit Veiligheid & Wegenbeheer – Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw

# EEN NIEUWE OPLEIDING VOOR WEGENWERKERS OVER DE TOEGANKELIJKHEID VAN DE OPENBARE RUIMTE

Op vraag van het Maintain team van Brussel Mobiliteit heeft het OCW de krachten gebundeld met die van de vzw Atingo om een twintigtal arbeiders van de bedrijven Viabuild en A2 nv, die momenteel herstellingswerken uitvoeren aan voetpaden en de oversteekplaatsen op gewestwegen toegankelijk maken, op te leiden en te sensibiliseren. Deze opleidingen over de toegankelijkheid voor voetgangers vonden plaats in mei en juni 2022 en waren een primeur voor wegenbouwers. Een win-win opleiding voor de beheerder, de aannemer, de opleiders en ook voor alle voetgangers in de Brusselse openbare ruimte!

In het lange en ingewikkelde proces van het toegankelijk maken van de openbare ruimte is een sleutelrol weggelegd voor de wegenwerker, aangezien hij of zij degene is die de helling aanlegt voor een verlaagd trottoir, het wegdek aanlegt of de waarschuwingmarkeringen in het vloeroppervlak aanbrengt aan weerszijden van de voetgangersoversteekplaats. De kwaliteit en de zorgvuldigheid van de plaatsing kunnen van invloed zijn op de mate van toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Ook al beschikken de ploegen ter plaatse meestal over gedetailleerde plannen, toch moeten zij soms in de loop van de werkzaamheden bepaalde aanpassingen doen of bijsturen als gevolg van problemen die zich ter plaatse voordoen (b.v.: luik op podotactiele strook). Het is dan absoluut noodzakelijk dat deze aanpassingen uitgevoerd worden overeenkomstig de goede praktijken om naderhand eventuele problemen te vermijden.

Om de kwaliteit van de aan de gang zijnde herstellingswerken en de toegankelijkheid van de voetpaden op talrijke gewestwegen nog



te verbeteren, heeft het team Maintain van Brussel Mobiliteit daarom aan de bedrijven Viabuild en A2 nv die instaan voor deze werken, gevraagd een opleiding te volgen over de toegankelijkheid voor voetgangers. Deze opleiding werd verzorgd door het OCW, dat de krachten bundelde met de vzw Atingo. Er werd een theoretische en praktische opleiding van één dag aangeboden waarin ook rond handicap gesensibiliseerd werd.



van de openbare ruimte. De opleiding werd 's middags voortgezet met praktische oefeningen waarbij de werknemers in de praktijk konden brengen wat zij 's ochtends hadden geleerd, bij voorbeeld wat betreft de plaatsing van waarschuwingsmarkeringen in het vloeroppervlak.

Wegens de grote belangstelling en het grote enthousiasme van de deelnemers aan het einde van deze dag, is Brussel Mobiliteit van plan deze opleiding aan te bieden aan andere werknemers die op haar grondgebied werkzaam zijn. 

Concreet werd eerst een uiteenzetting gegeven over de belangrijkste principes en technische aspecten nodig voor een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen. Nadien werden alle werknemers aan het werk gezet. Concreet moesten ze in een rolstoel gaan zitten en werden ze geblinddoekt. Hierdoor kregen zij meer inzicht in de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit en de sleutelrol van de aannemer bij het toegankelijk maken



## > Meer info

Als u geïnteresseerd bent in dit soort opleidingen voor uw gemeentelijke of gewestelijke diensten of voor de aannemers die aan uw openbare ruimte werken, aarzel dan niet om contact op te nemen met Olivier Van Damme (o.vandamme@brrc.be) van het OCW of met Cédric Marlière (cedric.marliere@atingo.be) van Atingo vzw voor meer informatie.



> Sophie Van Den Berghe, mobiliteit adviseur - Brulocalis

# GIDS VOOR DE VERBETERING VAN DE SCHOOLOMGEVING IN HET BRUSSELS GEWEST

In juni 2022 heeft Perspective.brussels een gids gepubliceerd over de inrichting van de schoolomgeving. De gids is een inspirerend referentie-instrument voor een kwalitatieve schoolomgeving in het Brussels gewest. Hij bevat een reeks aanbevelingen voor verbeteringen, daarbij rekening houdend met de beperkingen die inherent zijn aan de omgeving, met de financiële middelen en met de prioriteiten van de school. De projecten variëren van kleine “quick-win”-maatregelen tot meer substantiële verbeteringen. Gemeenten kunnen hieruit inspiratie putten en “à la carte” maatregelen uitkiezen die het best bij elke situatie passen. Voor elk type inrichting worden er aandachtspunten meegegeven en ook checklists waarmee de kwaliteit van elke schoolomgeving kan geëvalueerd worden. Er is ook een hoofdstuk gewijd aan de uitvoering.



waardoor soms complexe en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. In de eerste plaats moet de omgeving voor en rond de school veilig zijn voor de leerlingen en hun ouders. Er worden verschillende opties aangereikt. In het Brussels gewest worden steeds meer schoolstraten ingericht. Maar zij kunnen eenmalig de verkeersveiligheid verbeteren wanneer de straat afgesloten is. Wanneer de straat opnieuw wordt opengesteld, verdwijnt deze winst alweer. Andere eenvoudige maatregelen zijn ook mogelijk zoals bijvoorbeeld het aanleggen van een voorplein door de parkeerplaatsen voor de ingang van de school te herschikken met enkele hekken of plantenbakken. De opvangzone wordt groter, waardoor er minder conflicten zijn met het verkeer. Verder kan een ontmoetingszone worden ingericht, maar die is minder geschikt voor lagere en middelbare scholen omdat kinderen zich daar veilig leren verplaatsen en dus een onderscheid moeten kunnen maken tussen de ruimte voor voertuigen en die voor voetgangers. De ideale situatie is een autovrije straat. De gids geeft verder een aantal aandachtspunten inzake de ligging van oversteekplaatsen voor voetgangers, leveringszones, een eventuele Kiss & Ride. Veiligheid rond de school kan ook buiten de straat gedacht worden, op het niveau van de hele buurt bv.

## EEN AANGENAME EN TOEGANKELIJKE SCHOOLOMGEVING

De openbare ruimte rond de school is een belangrijke sociale ontmoetingsplek voor leerlingen en hun ouders. Een aangename

schoolomgeving bevordert de interactie tussen al deze gebruikers. Bovendien moet de school toegankelijk blijven voor alle burgers en in het bijzonder voor personen met een beperkte mobiliteit. De schoolomgeving is erg druk wanneer de school begint en wanneer ze gedaan is, maar tijdens de rest van de dag kan de ruimte aangewend worden voor ontspanning of voor sociale contacten. Daarvoor zijn meerdere inrichtingen mogelijk. In de eerste plaats is er ruimte nodig (voorplein, plein, voetgangerszone). Deze ruimte kan dan op verschillende manieren worden ingericht: met banken, een luifel, spelletjes, multifunctioneel meubilair, enz. Deze verschillende voorzieningen komen een hele buurt ten goede. Ze kunnen in de straat van de school worden geplaatst en, beetje bij beetje, waarom niet, daarna ook in de aangrenzende straten. En ook niet vergeten om te zorgen voor toegankelijke trottoirs en fietsenstallingen.

## EEN GROENE EN GEZONDE SCHOOLOMGEVING

Nu de aarde opwarmt en de biodiversiteit in het geding is, is een groenere stad een prioriteit geworden. Dit heeft tal van voordelen, zowel voor het waterbeheer als voor de bodem. Naast het esthetische comfort zorgt de aanwezigheid van groen voor een rustgevend effect en verbetert het de luchtkwaliteit. Bovendien kan de inrichting van een groenere schoolomgeving het startpunt zijn om de hele buurt groener te maken. Er kan een aantal dingen worden opgezet met een didactische en educatieve aanpak: kleine moestuintjes, een ton om het

De aanbevelingen in de gids zijn gericht op vier belangrijke kwaliteitsdoelstellingen:

- een veilige schoolomgeving;
- een aangename en toegankelijke schoolomgeving;
- een groene en gezonde schoolomgeving;
- een herkenbare schoolomgeving.

## EEN VEILIGE SCHOOLOMGEVING

Schoolkinderen zijn kwetsbare weggebruikers. 's Morgens en 's avonds kunnen er veel mensen voor de schoolpoorten staan,



regenwater op te vangen, onderhoud van planten/tuintjes door de kinderen, plaatsing van informatiepanelen over het ecosysteem, enz. Initiatieven die de hele buurt ten goede komen.

## EEN HERKENBARE SCHOOLOMGEVING

Een herkenbare schoolomgeving is de beste manier om automobilisten op de aanwezigheid van leerlingen te attenderen. Soms ziet men elders totems of gekleurde barrières. Er was enige vraag naar uniformiteit bij de aanwijzing van Brusselse scholen. Gezien de diversiteit van de wijken en de soorten scholen is het echter moeilijk om iets duurs of te specifiek op te leggen. In de gids wordt voorgesteld hetzelfde kleurenpalet (rood en wit) en dezelfde vormen (kleine betonblokken en stalen staven die als speeltoestellen fungeren) te gebruiken, waarbij de scholen er hun eigen persoonlijke toets aan kunnen geven.

## DE UITVOERING

Tot slot wijdt de gids een hoofdstuk aan het hele herinrichtingsproces van een schoolomgeving. "Quick-wins" kunnen snel door de gemeente of de school worden doorgevoerd, hoewel het belangrijk is dat men van de gemeente toestemming krijgt indien het om een particulier initiatief of een initiatief van de school gaat. Voor grotere projecten wordt aangeraden een stuurgroep in het leven te roepen waarin ten minste de schooldirectie en een vertegenwoordiger van de gemeente zitten. Er moeten duidelijk omschreven doelstellingen en ambitieniveaus zijn. Ook moet worden aangegeven welke gebruikers geraadpleegd moeten worden. Vervolgens begint het participatieproces met de raadpleging van de buurt. Zodra het project in de uitvoeringsfase komt, is het altijd een goed idee om een testfase of een tijdelijke inrichting te voorzien, zodat de buurt geleidelijk aan de veranderingen kan wennen. Niet vergeten dat voor sommige aspecten van deze voorzieningen het Gewest ook subsidies geeft. 

Kijk deze gids zeker eens in. U kunt hem gratis downloaden op de site van Perspective.brussels ([https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp\\_guideecole\\_nl\\_web.pdf](https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/bbp_guideecole_nl_web.pdf)). Of u kunt hem aanvragen bij de dienst Scholen van perspective.brussels ([beecole-beschool@perspective.brussels](mailto:beecole-beschool@perspective.brussels)).

### > Meer info

- Studie over de luchtkwaliteit op de Brusselse speelplaatsen door vzw Les Chercheurs d'air (<https://www.leschercheursdair.be/wp-content/uploads/2022/02/Rapport-campagne-Les-chercheurs-dair.pdf>)
- Inventaris van de schoolstraten door vzw Les Chercheurs d'air (<https://www.leschercheursdair.be/2022/05/03/inventaire/>)
- Een voorbeeld van de «rues aux écoles» (schoolstraten) in Parijs (<https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197>)



- 1 Een ruim trottoir om leerlingen, ouders en voorbijgangers een plaats te bieden.
- 2 Meubilair om uit te rusten, te socialiseren of te spelen.
- 3 Fietsenstalling voor ouders en bezoekers.
- 4 Bomen en vegetatie voor een gezonde omgeving.
- 5 Meubilair om een fysieke barrière te vormen tussen het trottoir en de rijweg.
- 6 Rustige wegen met weinig of geen autoverkeer.
- 7 Elementen om de aanwezigheid van de school in de straat aan te geven.
- 8 Een uitstekend zicht op voorbijgangers en in het bijzonder op kleine kinderen.
- 9 Een systeem voor de recuperatie van het regenwater.

> Julie Delzenne, Projectmanager – Vias institute

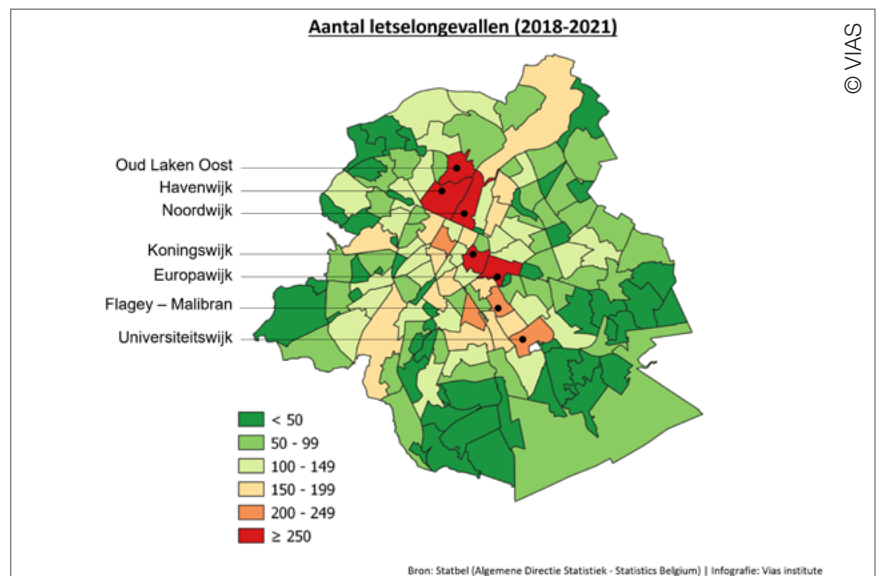
# NIEUWKOMERS VERKEERSVEILIGHEID BIJBRENGEN

Het Vias Institute heeft in opdracht van Brussel Mobiliteit “actie-onderzoek” verricht bij twee groepen mensen die de module burgerschap van een onthaalcursus voor nieuwkomers hebben gevolgd. Het proefproject had tot doel de meningen en ervaringen van de deelnemers in te zamelen, de behoeften van die mensen op het gebied van mobiliteit en verkeersveiligheid op een objectieve manier in kaart te brengen en op basis daarvan een sensibiliseringspakket uit te werken op maat.

Met meer dan een derde van zijn bevolking van buitenlandse nationaliteit is Brussel een internationale hoofdstad en gaststad voor mensen van allochtone afkomst<sup>1</sup>. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er ook een grote inkomensongelijkheid, waarbij sommige wijken zeer arm zijn en andere veel rijker. De wijken in het centrum (vijfhoek en eerste ring) worden over het algemeen gekenmerkt door een hoog migratieniveau, bv. in de wijken van de “arme halve maan” (Oud Laken, Noordwijk, Scheepvaartkwartier). In deze wijken is de onveiligheid op de weg vaak ook groter. Drie van de vijf meest ongevalsgevoelige wijken in het Brusselse gewest (>250 ongevallen met gewonden) situeerden zich tussen 2018 en 2021 in deze “arme halve maan”.

Een conclusie die noopt tot ingrijpen op het niveau van de verkeersinfrastructuur. Maar er moet ook een op maat gemaakte sensibiliseringsstrategie komen. Juist over dat laatste ging het in deze proefstudie. Meteen een grote uitdaging omdat de bewoners van de meest achtergestelde wijken, en a fortiori derdelanders die pas in België zijn aangekomen en vaak weinig of geen Frans of Nederlands spreken, grotendeels niet bereikt worden via de gebruikelijke promotie- en informatiekanaalen en -methoden op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid.

Er werd gezocht naar een structuur die zich richt tot een deel van de doelgroep waarbij het mobiliteits- of verkeersveiligheidsthema in het programma kon ingepast worden. Die werd gevonden in de vzw VIA<sup>2</sup>. Er werden twee pilotsessies georganiseerd voor nieuwkomers<sup>3</sup> die ingeschreven stonden voor een onthaaltraject. De eerste sessie vond plaats met een groep die Frans verstond en zich in de taal kon uitdrukken, en de tweede met een groep die Oost-Arabisch sprak. Deze laatste groep bestond hoofdzakelijk uit Syriërs, een bijzonder grote groep nieuwkomers in het Brussels gewest<sup>4</sup>. Door die aanpak kon worden nagegaan hoe de voorlichting en bewustmaking van een groep verloopt wanneer de uitwisselingen worden bemiddeld door een



lesgever-vertaler, in plaats van via rechtstreekse uitwisselingen in de Franstalige groep.

Er werd een drie uur durende sessie op maat uitgewerkt en gegeven in het Frans met als voornaamste doel te komen tot maximale interactie met de deelnemers. De les bestond uit vier delen en bood de deelnemers de gelegenheid hun ervaringen op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid in Brussel en in hun land van herkomst te bespreken en te vergelijken. De deelnemers trokken vervolgens in kleine groepjes de straat op, al dan niet vergezeld van een van de lesgevers. Zij kregen als taak ten minste één element van de openbare ruimte te vinden en te fotograferen dat voor hen een probleem vormde of waar zij vragen over hadden, steeds in het thema van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Al deze elementen werden daarna gebundeld en door de groep besproken. Tenslotte zijn de belangrijkste situaties op het gebied van de verkeersveiligheid het onderwerp geweest van een meer theoretische benadering van de Belgische regelgeving. De sessie werd afgesloten met een rondvraag.

1. In Vlaanderen is dat 9%, in Wallonië 10% van de bevolking. Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad (2020). Welzijnsbarometer 2020. Brussel: Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie (GGC).
2. De vzw VIA is een (Franstalig) onthaalbureau voor nieuwkomers (een bureau d'accueil pour primo-arrivants of BAPA) erkend door de Franse gemeenschapscommissie (COCOF) en ondersteund door de gemeenten Schaarbeek en Molenbeek.
3. Volgens de decreten van de Franse Gemeenschapscommissie is deze term ("primo-arrivants" in het Frans, hier vrij vertaald als "nieuwkomers") van toepassing op iedereen tussen 18 en 65 jaar die een verblijfsvergunning van meer dan drie maanden heeft en is ingeschreven in het vreemdelingenregister van een Brusselse gemeente.
4. In 2020 waren de Syriërs de elfde meest vertegenwoordigde nationaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zonder rekening te houden met asielzoekers of personen die internationale bescherming genieten). Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad (2020). Welzijnsbarometer 2020. Brussel: Gemeenschappelijke gemeenschapscommissie (GGC).



Deze studie omvatte gesprekken met 31 personen uit 13 verschillende landen. Toen zij in België aankwamen, hadden alle deelnemers die wij ontmoetten steun gekregen van hun gemeenschap of van familieleden die reeds in het land woonden. Meer dan twee derde van de deelnemers waren vrouwen, meestal moeders. Hoewel mobiliteit en verkeersveiligheid twee nauw verwante thema's zijn, deelden de deelnemers spontaan ervaringen met betrekking tot hun mobiliteit in plaats van hun veiligheid. Het autogebruik was zeer beperkt, fietsen kwam bijna niet voor, en hoewel te voet gaan zelden als zodanig werd vermeld, verplaatsten de meeste deelnemers zich te voet of met het openbaar vervoer.

Tijdens hun groepsessie gaven de deelnemers blijk van echt enthousiasme en belangstelling: enerzijds voelden zij zich volwaardige burgers doordat ze hun ervaringen en verwachtingen mochten delen; anderzijds konden zij leren of zaken met betrekking tot verkeersveiligheid beter begrijpen, hun mening geven of vragen stellen. Ondanks het beperkte aantal deelnemers toont dit proefproject dus aan dat de thema's mobiliteit en verkeersveiligheid wel degelijk kunnen worden opgenomen in een opleidingsmodule over mobiliteit in de ruime zin van het woord.

Op korte termijn kunnen we het dagelijks leven van nieuwkomers vergemakkelijken door na te gaan welke middelen er beschikbaar zijn op het gebied van mobiliteit en deze in te zetten. Niettemin is het van belang ervoor te zorgen dat de informatie toegankelijk is, aangezien een groot deel van de nieuwe bevolking niet over de vereiste talenkennis beschikt om de bestaande info te begrijpen. Daarom is het van essentieel belang de inhoud zo toegankelijk mogelijk te maken, hetzij via filmpjes zonder tekst met een universele boodschap, hetzij door middel van een "vertaling" in klare taal.

Op middellange termijn is het van belang deze ervaring met andere soortgelijke groepen te herhalen. Door samen te werken met andere

BAPA's zouden we deze eerste resultaten kunnen bestendigen, het concept kunnen verbeteren en, daarna, verspreiding op grotere schaal kunnen overwegen. BAPA's bieden gemakkelijk toegang tot een groot aantal mensen die anders niet goed worden bereikt. Zij zijn ook een belangrijke hefboom voor integratie. Door de thema's mobiliteit en verkeersveiligheid onderdeel te maken van het opvang- en integratieprogramma worden ze ook essentiële instrumenten voor integratie.

Het is belangrijk dat iedereen meer vaardigheden krijgt om zich gemakkelijk, autonoom en op eigen verantwoordelijkheid te verplaatsen, waarbij hij of zij rekening houdt met de eigen veiligheid en die van anderen, en dat eenieder in staat wordt gesteld met een minimum aan theoretische kennis voor zijn eigen veiligheid (bijvoorbeeld verkeersregels, anticiperend gedrag) gebruik te maken van de verschillende vervoersmodi en deze mobiliteitskeuzes te kunnen maken naar gelang van zijn behoeften, de levenscontext en de uitdagingen van de samenleving (op sociaal en milieugebied).

Kortom, door mobiliteit en verkeersveiligheid een vaste plaats te geven in het onthaal- en integratietraject, dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 1 juni 2022 verplicht is voor een bepaald aantal nieuwkomers, zou een groter aantal mensen dat nog niet bereikt is, kunnen worden geïnformeerd en gesensibiliseerd. Het materiaal en de opzet van de sessies die het Vias Institute op vraag van Brussel Mobiliteit in het kader van deze studie heeft uitgewerkt, kunnen gemakkelijk ingepast worden in het onthaal- en integratieproces en ook in bepaalde andere fasen van het proces, bijvoorbeeld in de lessen Frans. Bovendien zijn er mogelijkheden voor co-constructie met verschillende organisaties, bv. met openbaarvervoerbedrijven, fietsverenigingen en verenigingen die zich inzetten voor het vervoer van mensen met een beperkte mobiliteit, enz.

Deze proefstudie heeft aangetoond dat het door een aangepaste communicatie en bewustmaking mogelijk is bij moeilijker te bereiken of te overtuigen doelgroepen belangstelling en draagvlak op te wekken voor verkeersveiligheid en mobiliteit. 

### > Meer info:

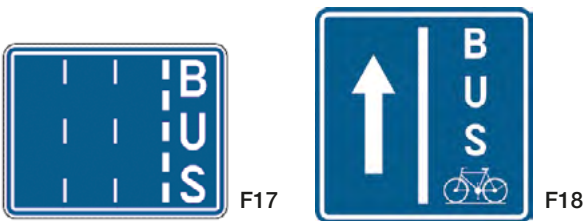
Volledig onderzoeksrapport op aanvraag te verkrijgen ([Julie.Delzenne@vias.be](mailto:Julie.Delzenne@vias.be))



> Philippe Moreau, mobiliteitsadviseur - Brulocalis

# REGELS ROND DE VERKEERSLICHTEN VOOR FIETSERS OP BUSSTROKEN EN BIJZONDERE OVERRIJDABARE BEDDINGEN

Brussel Mobiliteit heeft de voorbije jaren grote inspanningen geleverd om fietsers en dergelijke een veilige, vlotte en autoluwe infrastructuur aan te bieden. Naast de talrijke fietspaden en -straten zijn ook busstroken en specifieke zones voor het openbaar vervoer toegankelijk gemaakt voor de fiets. Het verkeer in deze zones, en vooral de verkeerslichten, is onderworpen aan bepaalde regels die alle bestuurders die er mogen rijden, moeten naleven.



In het geval van busstroken is de situatie betrekkelijk duidelijk, aangezien de busstrook deel uitmaakt van de rijbaan en het geldende verkeerslichtsysteem het gebruikelijke driekleurensysteem is, dat voor alle bestuurders geldt, of het nu om het openbaar vervoer gaat of niet.

Anderzijds worden de bijzondere overrijdbare bedding en de specifieke zones niet als een deel van de rijweg beschouwd, zodat er daar de speciale signalisatie moet komen die het verkeer regelt van voertuigen van geregelde openbare diensten voor openbaar vervoer.

In artikel 72.6 van de wegcode is bepaald dat de bestuurders die daar rijden die signalisatie moeten volgen. Fietsers dus ook. Ze moeten dit soort verkeerslichten dus ook respecteren wanneer zij op een bijzondere overrijdbare bedding rijden.



Momenteel mag men de signalisatie B22 et B23 niet toevoegen aan de lichten voor het openbaar vervoer omdat er in de wegcode staat dat deze signalisatie specifiek voor driekleurige verkeerslichten is. Men heeft evenwel gevraagd om de wegcode te wijzigen en de witte lichten erin op te nemen.



## > Wist u dat?

	Komt overeen met een rood licht
	Komt overeen met een oranje licht
	Komt overeen met een groen licht
	Men mag in de richting van het streepje blijven stappen

# ADRESBOEKJE :

## DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Mobiliteitsdienst	rue de veeweyde, 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:gstevenart@audergem.irisnet.be">gstevenart@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>
TULET Simon	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	<a href="mailto:stulet@sjtn.brussels">stulet@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 <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.

