

 **NIETS VAN HET GEWEEST**

Een nieuwe, meer
alomvattende
mobiliteitsordonnantie

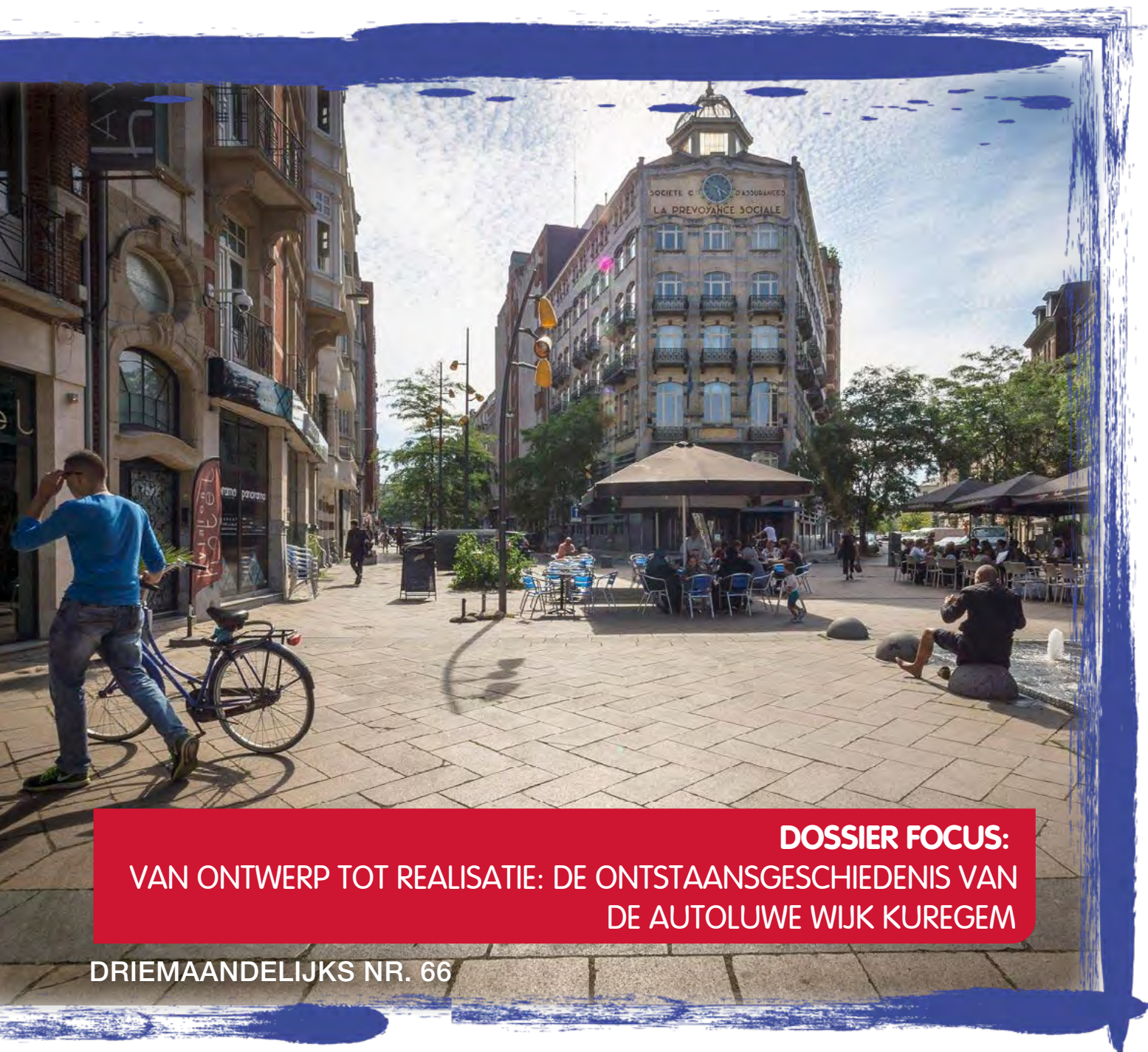
 **ACTUALITEIT**

De wegcode: nieuwe
verkeersregels in 2022

 **FOCUS**

Van ontwerp tot realisatie: de
ontstaansgeschiedenis van
de autoluwe wijk Kuregem

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID



DOSSIER FOCUS:

**VAN ONTWERP TOT REALISATIE: DE ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN
DE AUTOLUWE WIJK KUREGEM**

DRIEMAANDELIJKS NR. 66



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



BRULOCALIS

VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

DIRECTIE:
Philippe Barette, Corinne François

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

REDACTIE:
S. Deblomme, N. Ramos, J. Vandevoorde,
F. Mertz, M. Masuy, P. Moreau, S. van den
Berghe, J.-L. De Keyser, I. Paemen, G.
Moors.

VERTALING:
Patrice Van Laethem

COVER FOTO:
Brussel Mobiliteit

Deze publicatie is het resultaat van de
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

www.brulocalis.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT

Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel
Tel 0800 94 001

mobiliteit@gob.brussels

mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

VAN ONTWERP TOT REALISATIE: DE ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE
AUTOLUWE WIJK KUREGEM..... 04

NIEUWS VAN HET GEWEST

EEN NIEUWE, MEER ALOMVATTENDE MOBILITEITSORDONNANTIE
DIE REKENING HOUDT MET NIEUWSTE INZICHTEN ROND
MOBILITEITSPLANNING 08

NIEUWS VAN HET GEWEST

DE BELANGRIJKSTE TAKEN VAN DE DIENST PLANIFICATIE VAN BRUSSEL
MOBILITEIT 10

ACTUALITEIT

DE WEGCODE: NIEUWE VERKEERSREGELS IN 2022 12

ONDER DE LOEP

HET ERF, MEER DAN ENKEL EEN VERKEERSBORD 14

NIEUWS VAN HET GEWEST

DE NIEUWE CATALOGUS 2023 MET DE GEWESTELIJKE SUBSIDIES AAN
GEMEENTEN VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID IS ER! 16

NIEUWS VAN HET GEWEST

DE MOBILITEITSBAROMETER 18

ACTUALITEIT

NIEUWS OVER DE UITROL VAN OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE
VOERTUIGEN IN BRUSSEL..... 21

ACTUALITEIT

NA ABS, GPS EN ESP HEBBEN WE NU OOK ACC, LDWS, EBA
OF NOG ADAS! 22

2022 is voorbij, we zitten in 2023!

We blikken in deze Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid terug op wat vorig jaar verwezenlijkt is. We kijken ook vooruit naar de plannen voor dit jaar. Gezien de huidige gebeurtenissen konden we niet voorbijgaan aan de lokale mobiliteitscontracten. We hebben gesproken met Samantha Deblomme, de mobiliteitsadviseur die instaat voor de autoluwe maas in Kuregem. We gingen samen met haar terug naar het prille begin van het nieuwe circulatieplan en doorliepen het van de eerste schetsen tot aan de praktische invoering.

Brussel Mobiliteit zit niet stil: de diensten zijn hertekend en de opdrachten opnieuw afgebakend. In een artikel staan de opdrachten van de dienst planificatie en de contactpersonen per thema beschreven. Er is ook een nieuwe mobiliteitsbarometer die naar de algemene tevredenheid van de gebruikers moet peilen over het mobiliteitsaanbod in Brussel. De eerste resultaten staan in het specifieke artikel.

Ook de wetgeving staat niet stil: u komt alles te weten over de nieuwe 'mobiliteitsordonnantie' en over wat er zoal veranderd is in de wegcode. De Gids zoomt in op de erven. Niet alleen wordt stilgestaan bij hun belang om een wijk autoluw te maken, we kijken ook naar de vooropgestelde doelstellingen en de verplichte gebruiks- en inrichtingsregels om die te halen.

In dit nummer meten we ook de temperatuur van de uitrol van de laadpalen voor elektrische voertuigen en komen we meer te weten over de nieuwe rijhulptechnologieën.

Kortom, heel wat nieuwigheden, nieuws en weetjes om 2023 fris te kunnen instappen!

Veel leesplezier,

De redactie

> Samantha Deblomme, mobiliteitsadviseur – gemeentebestuur Anderlecht en Nina Ramos, mobiliteitsadviseur – Brulocalis

VAN ONTWERP TOT REALISATIE: DE ONTSTAANSGESCHIEDENIS VAN DE AUTOLUWE WIJK KUREGEM

Over het 'Good Move-plan' is er momenteel veel gedoe, in technische en politieke kringen, in de verenigingswereld, in de pers, maar ook op straat, op de terrassen van Brusselse cafés, bij etentjes met vrienden en in vele andere situaties. Het gewestplan en zijn paradepaardje of belangrijkste maatregel, de 'autoluwe wijk', ligt op ieders lippen... Daarom wilde de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid meer te weten komen over hoe het circulatieplan en de autoluwe maas tot stand zijn gekomen.

Naast de concrete verwezenlijking van het plan en alle gevolgen van dien, wilden we een blik werpen op wat er vooraf in de schaduw gebeurd is. We hadden een ontmoeting met Samantha Deblomme, mobiliteitsadviseur bij de gemeente Anderlecht, voor een terugblik en meer uitleg over hoe het plan tot stand is gekomen.

Samantha was de afgelopen 4 jaar mobiliteitsadviseur en werkte mee aan verschillende projecten zoals bv. het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GemMP). Ze volgde ook de heraanleg op van de Weyezstraat door de MIVB en volgt sinds de start in 2019 de studie van het Lokaal Mobiliteitscontract Kuregem onder leiding van Brussel Mobiliteit. In 2021 werd haar collega Achraf Ben Hssain de fulltime projectcoördinator. Zij neemt ons mee langs de verschillende stadia tussen aanvraag, diagnose en uitvoering van het project.

Nina Ramos : Hoe is het project gestart?

Samantha DEBLOMME: *Het project start in oktober 2019 wanneer Brussel Mobiliteit de projectoproep uitschrijft voor de lokale mobiliteitscontracten (LMC) die met het gewestplan ingang vonden¹. Brussel Mobiliteit had al een voorafgaande diagnose opgesteld waarbij heel Brussel in 63 mazen werd verdeeld. Dertig werden als prioritair bestempeld teneinde er te kunnen zorgen voor een betere infrastructuur en vlottere doorstroming voor de verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer².*

De gemeente Anderlecht zat al in de diagnostische fase van haar gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP), waarin ook verschillende mazen als prioritair waren aangemerkt.

Hoewel de Kuregemwijk het voorwerp is geweest van verschillende duurzame wijkcontracten, werden er hoofdzakelijk uiteenlopende en elkaar overlappende renovaties uitgevoerd waardoor de wijk moeilijk te overzien is voor de gebruikers en vanuit mobiliteitsoogpunt enigszins 'verlaten' aandoet. De

wijk Kuregem ligt in de eerste ring, grenzend aan de Vijfhoek, en wordt beschouwd als een woonwijk maar ook als een economische wijk met veel doorgaand verkeer. Het was dan ook een uitgelezen plek voor het LMC, en het was tijd om de plaatselijke mobiliteit opnieuw onder de loep te nemen, het transitverkeer te beperken en de openbare ruimte voor alle vervoermiddelen te verbeteren.

Wij hebben voor de oproep een initiële diagnose gemaakt van het gebied op basis van multimodale kwantitatieve en kwalitatieve gegevens rond het GemMP, de ZACA³, de knelpunten en structuurassen, de snelheidsgegevens, het parkeren, enz.

Uit deze eerste analyse hebben we een aantal problemen kunnen vaststellen met de maas, 'over het algemeen is de Kuregemwijk bijzonder dicht bevolkt, gezien het stadscentrum dichtbij is en er vele aantrekkingspolen zijn. In deze hoofdzakelijk residentiële wijk heeft de verkeersfunctie nochtans de bovenhand op de woonfunctie en geeft de openbare ruimte hoegenaamd geen beeld van een autoluwe wijk. De parkeerdruk is er bijzonder groot, de parkeerplaatsen domineren het straatbeeld.'

Komt daarbij dat er bij het Gewest op het gehele grondgebied van de maas of een deel daarvan een aantal herinrichtings- en heroplevingsprogramma's lopen. Dat was meteen een kans om een globale visie uit te werken en te zorgen voor samenhang binnen de maas.

De uitdagingen waren groot, de contouren van het gebied lagen vast, de gemeentelijke doelstellingen lagen in de lijn van die uit het gewestelijk mobiliteitsplan, de maas was een van de eerste die uitgekozen werd. De gemeenten Molenbeek en Anderlecht hebben de handen in elkaar geslagen voor de studie van het Lokaal Mobiliteitscontract Kuregem. Er werden drie studie bureaus aangesteld die zich met één aspect van het project moesten bezighouden: BRAT voor

1. De lokale mobiliteitscontracten worden in het Good Move-plan omschreven in fiche actie E.2 en fiche A.2 (zie kader)
2. Op basis van de multimodale verkeersspecialisatie en het aantal kilometers dat daar niet aan voldoet.
3. Kuregem en de 'maasranden' hebben 16 ongevalgevoelige zones (ZACA).

de mobiliteit, ARTER voor de openbare ruimte en 21 Solutions voor de participatie.

N.R.: Hoe ging het dan verder met het project eenmaal de maas uitgekozen werd?

S.D.: Eenmaal het project door het Gewest uitgekozen was, werden de werkzaamheden in **drie fasen** verdeeld: de **diagnose**⁴, het **uittekenen van verschillende scenario's** en het **uittekenen van het uitvoeringsprogramma**. Een technisch comité begeleidde stelselmatig de verschillende fasen en kwam regelmatig bijeen.

Het comité bestond uit een veertigtal partijen, waaronder een of meer vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en het kabinet van de minister, de desbetreffende gemeentelijke diensten, de politiezones, de MIVB, De Lijn, de DBDMH, Perspective, Leefmilieu Brussel, Urban, de BMA, enz.

Tussen oktober 2020 en juni 2022 kwam het begeleidingscomité zes keer bijeen. Alle bovengenoemde partijen kwamen samen.

N.R.: Hoe verliep het participatieproces tijdens de verschillende fasen van de uitwerking? Met welke moeilijkheden heb je te maken gehad?

S.D.: Het studie bureau 21 Solutions stond in voor de burgerparticipatie in het project. De dienst mobiliteit en de dienst participatie sloegen hiervoor de handen in elkaar.

De participatie verliep via een tweetrapsraket. Tijdens de diagnose hebben de mensen geholpen de situatie in de wijk en de belangrijkste problemen in kaart te brengen. We hebben een enquête online

gezet en kregen daarop heel wat respons. Tijdens deze eerste fase zijn we ook op het terrein gaan kijken voor meer kwalitatieve onderzoeken. Er werden 'vergadertafels' georganiseerd op straat op strategische plaatsen zoals het metrostation Clémenceau, het Raadsplein en de slachthuizen van Anderlecht...

Eens de diagnose definitief, hebben wij de inwoners opnieuw betrokken bij de besprekingen rond de verschillende mogelijke oplossingen voor de problemen die uit de diagnose naar voren waren gekomen. De burgers kregen de verschillende scenario's via verschillende online sessies en inspraakrondes ter plaatse (op straat)⁵ voorgelegd. Wij hebben ook alle direct of indirect betrokken stakeholders in Kuregem gesproken (onderwijs, buurthuizen, handelaars, verenigingen...).

Het plan werd aan de hand van de aanbevelingen bijgesteld en in februari 2022 goedgekeurd. Vervolgens hebben wij overal gebust om de mensen op de hoogte te brengen en ze uit te nodigen voor een van de informatiesessies in mei en juni.

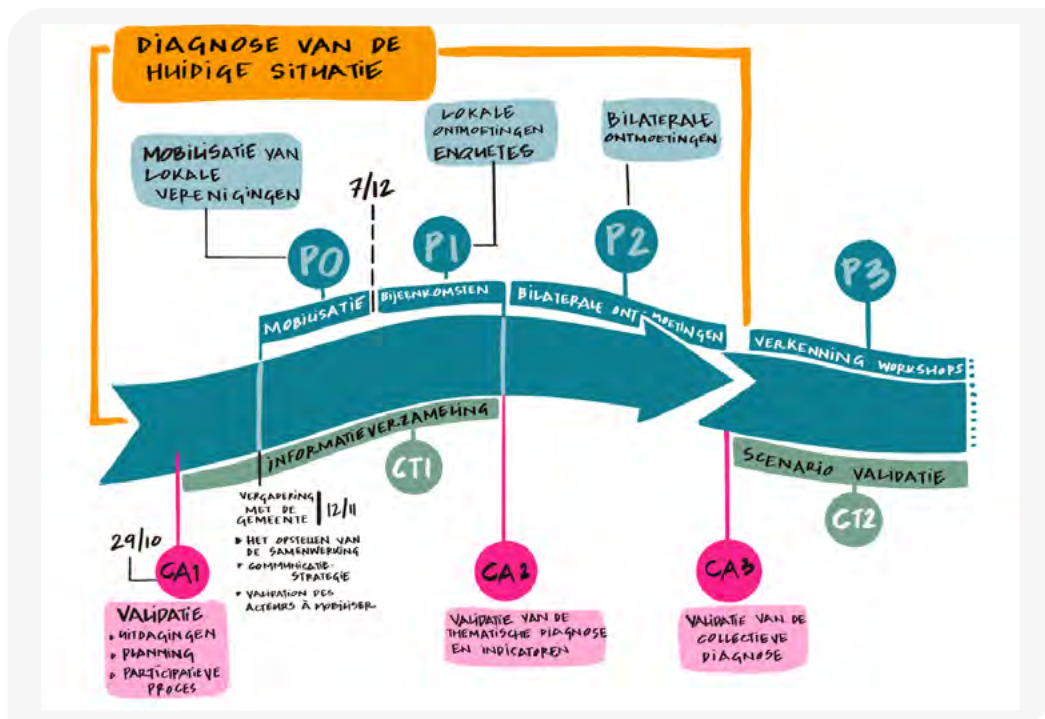
> Meer info:

Good Move-plan: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

Lokale mobiliteitscontracten: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move/good-neighbourhood>

Het lokaal mobiliteitscontract Kuregem: <https://www.anderlecht.be/nl/lokaal-mobiliteitscontract-kuregem>

De wijkdiagnose: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/LMC_Kuregem_GedeeldeDiagnose_2021_04_NL.pdf



4 De diagnose vind je online op de site van het gemeentebestuur van Anderlecht: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/LMC_Kuregem_GedeeldeDiagnose_2021_04_NL.pdf

5 Het verslag van deze burgerparticipatie vind je hier: https://www.anderlecht.be/sites/default/files/medias/Files/mobilite/CLM%20Cureghem_Maturation_Rencontres%20Juin_PV%20NL.pdf



De grootste moeilijkheid tijdens het gehele participatieproces was het bereiken van zoveel mogelijk verschillende doelgroepen. Vooral vrouwen en laaggeletterde mensen waren moeilijk te bereiken.

De feedback was over het algemeen constructief, waarbij verschillende aandachtspunten naar voren kwamen. Maar hierdoor hebben we vooruitgang kunnen boeken en de scenario's kunnen bijsturen. Iedereen was het erover eens dat de huidige situatie in de wijk slecht is (de gedeelde diagnose) en dat er iets moet gebeuren. De meningen liepen wel wat uiteen over wat dan precies.

Corona heeft een grote rol gespeeld in het inspraakproces. We moesten iedere week bijsturen naargelang de actualiteit en daarom gaven we de voorkeur aan straatbijeenkomsten en online enquêtes. Zo konden we innoveren en creatiever zijn in onze participatie.

N.R. Kunt u iets meer vertellen over de timing en de uitvoering?

S.D.: Na afloop van de diagnosefase (september 2020 - januari 2021), de voorstelling van de scenario's (juni 2021) en de definitieve bekrachtiging van het

circulatieplan door het college (begin 2022) konden we het plan beginnen implementeren (2022).

Het project raakte toen in een stroomversnelling. Het adviesbureau ARTER leverde ons een uitgebreid actieplan. Elke maatregel stond beschreven op een fiche, met een budgettering en de aanduiding van het actiegied waarop een filter, signalisatie, enz. moest komen. De dienst openbare werken zorgde vervolgens voor de uitwerking ter plaatse. De gemeente schreef de eerste openbare aanbestedingen voor markeringen, signalisatie en straatmeubilair uit in de maanden april-mei-juni 2022.

In die periode konden de diensten ook samen met de politie, de DBDMH en Net Brussel zien of de rijrichtingen aan de kruispunten haalbaar waren.

Er was een testfase van een jaar gepland en daarom is gekozen voor lichte en tijdelijke voorzieningen. Alle signalisatie kwam er op basis van een politierapport, en we hadden veel hulp van de verkeersdienst van de politiezone Zuid.

De gemeente ontving twee subsidies: een voor de financiering van de tijdelijke voorzieningen en

6 Telraam is een citizen science-methode. Buurtbewoners plaatsen kleine doosjes om tellingen uit te voeren (fietsers, voetgangers, auto's, vrachtwagens...). Het kastje wordt aan het raam gehangen en telt het aantal passages. De overheid, de onderzoekers en de burgers krijgen de tellingen onmiddellijk te zien, zie de website van Telraam: <https://telraam.net/nl/what-is-telraam>.

de tweede voor de aanwerving van een projectcoördinator, de andere voor de financiering van een projectoproep aan de buurtverenigingen voor de activering en herbestemming van de vrijgekomen openbare ruimte.

Een evaluatie was gepland voor de zomer van 2023, zodat men alle seizoenen kon meenemen in het verhaal. Het was de bedoeling het plan gedurende meerdere maanden te evalueren om betrouwbare gegevens te kunnen verzamelen en het plan te kunnen bijsturen aan de hand van de evaluatiegegevens en de feedback van de buurtbewoners. Tegelijkertijd was het de bedoeling een ontwerper in te huren om de bouwvergunning voor te bereiden en te consolideren wat goed werkte.

NR. Wat daarna met de evaluatie en verdere opvolging van het plan?

S.D.: Er kwam in mei 2022 een projectoproep voor de vzw's van de wijk voor evaluatieprojecten van het plan en de toe-eigening van de openbare ruimte. Er werden acht vzw's geselecteerd. Een vzw heeft de evaluatie via Telraam⁶ gedaan. In Kuregem werden dertig kastjes geplaatst om in de betrokken straten tellingen te doen. Een andere vzw stond in voor de kwalitatieve evaluatie via een enquête onder de buurtbewoners en gebruikers. Via haar Observatorium voor Mobiliteit heeft Brussel Mobiliteit de gegevens over vrachtwagens, GPS, enz. gemonitord, aangevuld met gegevens van de politie, de MIVB en De Lijn. Al deze kwantitatieve en kwalitatieve gegevens werden gebundeld en gaven ons een volledig beeld van de situatie. Zo kon eventueel bijgestuurd worden.

De andere projecten moesten voornamelijk de openbare ruimte activeren. Er kwamen speeltuigen, de mensen kozen stadsmeubilair uit gerecycleerd materiaal, er werden moestuinen aangelegd in containers, enz.

Er werd overal gebust om de mensen op de hoogte te houden, er werd via de pers gecommuniceerd en de minister kwam ook langs tijdens het activerings- en toe-eigeningsevenement op de kade van Kuregem in juli.

N.R. Wat waren de struikelblokken en welke lessen zijn uit de opgedane ervaring met de LMC getrokken?

S.D. Het project was niet makkelijk uit te leggen aan de buurtbewoners. De naam LMC is communicatief gezien niet echt sexy. De mensen kunnen zich bij de notie 'autoluwe wijk' al heel wat meer voorstellen. Die term werd uiteindelijk uitgekozen voor alle publieke

LOKAAL MOBILITEITSCONTRACT:

Actie E.2 van het Good Move-plan: 'Een partnerschap tussen het gewest en de gemeenten oprichten in de vorm van een lokaal mobiliteitscontract (zoals bepaald in het verordenend luik). Het gaat om een nieuw gewestelijk instrument ter ondersteuning van de uitvoering van maatregelen om het autoverkeer te verminderen, die delen van het grondgebied van een of meerdere gemeenten bestrijken, op de schaal van lokale straatnetten die worden begrensd door de grote structurerende verkeersassen. Het doel is om geleidelijk grote verkeersluwe buurten te creëren en garanties te bieden voor de kwaliteit en de veiligheid van de actieve wegen en het openbaar vervoer binnen de mazen.'

Fiche A.2 van het Good Move-plan, 'de ambitie is grote verkeersluwe zones zonder doorgaand verkeer te creëren in samenwerking met de gemeenten, waar de veiligheid, de kwaliteit, het gebruik en de toegankelijkheid van de openbare ruimte prioritair zijn, eerst ten voordele van de actieve modi, daarna van het openbaar vervoer.'

Wat is een 'maas'? Een perimeter waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden. De afbakening van de mazen is gebaseerd op de wegen Auto PLUS en Auto COMFORT van het Autonetwerk (Good Move-plan).

communicatie vanaf 2022. Het project werd door de inwoners en de pers echter al snel omgedoopt tot 'Good Move-plan', waardoor verwarring ontstond met het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Het project gaat ook gepaard met heel wat nieuwe gewoonten. Moeilijk te voorzien dus hoe de veranderingen er concreet in de praktijk zullen uitzien. Dat kan pas wanneer het plan daadwerkelijk ingang vindt en de buurtbewoners met de feitelijke situatie worden geconfronteerd.

Het circulatieplan als dusdanig blijft zeer theoretisch; alleen op het terrein kunnen wij de maatregelen fijnmazig bijsturen. Dat is bijvoorbeeld gebeurd toen we met Net Brussel en de politie ter plaatse gingen om de rijrichtingen uit te testen; alleen door tests uit te voeren kunnen we de situatie echt goed inschatten. De opdracht van het studie bureau dat het plan heeft opgesteld, had waarschijnlijk beter kunnen worden verlengd tijdens en na de uitvoering van het plan, want juist dan moest het meeste werk worden verzet om de maatregelen bij te stellen en te verfijnen en ze zo goed mogelijk op de reële situatie af te stemmen. Dit is onvermijdelijk, een circulatieplan kan niet alles voorzien, de praktische toetsing is essentieel.

Voor het beheer en de coördinatie van het project was voorzien in één voltijdse medewerker, maar al snel bleek een tweede persoon nodig om een dergelijk omvangrijke en complexe maas te realiseren. De coördinatie tussen de verschillende diensten, met de gemeente Molenbeek, met de politie en andere

externe actoren zoals scholen, vzw's, enz. moet in goede banen worden geleid.

De diagnose blijft dezelfde, maar in 2023 volgt een nieuwe overlegronde en worden de verschillende mogelijke opties opnieuw bekeken. Het plan wordt niet langer voorgesteld als een algemeen LMC, maar wordt opgedeeld in verschillende subwijken. De gemeente plant een nieuwe methode om de verschillende technische beperkingen en mogelijke keuzes per subwijk toe te lichten. Voor de buurtbewoners is dat gemakkelijker te lezen en te bevatten. Het idee is ook om buurtbewoners samen te brengen in buurtcomités of werkgroepen die als ambassadeurs voor andere bewoners kunnen fungeren en als schakel tussen de gemeente en de bewoners. 

> Joëlle Vandevoorde, attaché, Strategie & Programmering - Brussel Mobiliteit en
Fanny Mertz, attaché, Strategie & Programmering - Brussel Mobiliteit

EEN NIEUWE, MEER ALOMVATTENDE MOBILITEITSORDONNANTIE DIE REKENING HOUDT MET NIEUWSTE INZICHTEN ROND MOBILITEITSPLANNING

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, of nog de 'mobiliteitsordonnantie' moest volgend jaar 10 jaar worden. Dankzij die ordonnantie kwam er een wettelijk kader voor het gewestelijk mobiliteitsplan en dus een betere planning van de mobiliteitsacties. Bepaalde zaken van de ordonnantie moeten nu herzien en aangevuld worden. Ook om ze in nauwe samenwerking met de gemeenten operationeel te kunnen evalueren en concreet te kunnen uitvoeren.

Gezien er heel wat wijzigingen waren, is er gekozen voor een volledig nieuwe ordonnantie, die op 20 juli 2022 in eerste lezing door de regering is goedgekeurd. De hervorming is ingegeven door een driedelig doel: men wilde een **vereenvoudiging** (van de procedures voor de opmaak van de mobiliteitsplannen en hun inhoud), **harmonisatie** (versterking van de link en de samenhang tussen de plannen en de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in het Gewest) en ten slotte **moest er een regelgevend kader** komen voor verschillende elementen van de mobiliteit- en de verkeersveiligheidsplanning (de rol van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie moest omschreven worden, er moest een Observatorium komen...).

Tot de **belangrijke veranderingen** in de ordonnantie moeten worden gerekend: de hervorming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen (**GemMP**), ze worden nu **actieprogramma's, facultatieve en operationele varianten** van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (**GMP**) op **lokaal** niveau;

er komen tools die de **uitvoering** van het mobiliteitsbeleid en zijn **opvolging** op lokaal niveau faciliteren (evaluaties en partnerschapsmechanismen tussen het Gewest en de gemeenten / lokale mobiliteitscontracten (LMC); de **Gewestelijke Mobiliteitscommissie** krijgt een **wettelijke basis**; er komt een **mobiliteitsobservatorium** en een wettelijk kader voor de ad-hocverwerking van persoonsgegevens.

In september heeft het Gewest de basisprincipes en grote lijnen van de hervorming voorgelegd aan de overlegorganen (Gewestelijke Mobiliteitscommissie, Brupartners, Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, Raad voor het Leefmilieu) en aan de gemeentelijke stakeholders. Elk van hen, alsmede de gegevensbeschermingsautoriteit, werd gevraagd advies uit te brengen over de ordonnantie. Momenteel worden de opmerkingen en adviezen verwerkt, zodat een aangepaste tekst ter goedkeuring aan de regering in tweede lezing kan worden voorgelegd. De tekst zal vervolgens ter

toetsing worden voorgelegd aan de Raad van State, voordat hij een laatste keer wordt gewijzigd en voor definitieve goedkeuring naar het Parlement wordt gestuurd.

EVALUATIE VAN GOOD MOVE EN START VAN DE OPENBARE AANBESTEDING VOOR DE ONDERSTEUNING VAN DE SPELERS BIJ HET TOEZICHT OP DE UITVOERING VAN HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN GOOD MOVE (DOOR FANNY MERTZ EN JOËLLE VANDEVOORDE)

Aangezien het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) Good Move in mei 2021 in werking is getreden, is het nu tijd om het plan te gaan evalueren. De mobiliteitsordonnantie voorziet immers in een permanente evaluatie om de 30 maanden. Het eerste volledige evaluatieverslag wordt daarom eind 2023 verwacht. Bovendien staat de website van het Observatorium al online. Daar staan al heel wat informatie en gegevens op (<https://data.mobility.brussels/home/nl/>).

Brussel Mobiliteit wilde daarom het toezicht op de uitvoering van de acties door de verschillende Good Move-partners structureel regelen via een opdracht ondersteuning van bouwheer. Deze opdracht is net van start gegaan en houdt verschillende ondersteunende taken in van de verschillende partijen, waaronder de gemeenten, bij de evaluatie van het Good Move-plan.

Ten eerste is het de bedoeling bij de gemeenten de beschikbare informatie over de stand van de uitvoering van mobiliteits- en



GOOD KNOWLEDGE Mobiliteitsdiagnose in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Mei 2021

Waarom zijn er meer files in Brussel terwijl het aantal auto's op de weg lijkt te dalen?

Net zoals de meeste Europese grootsteden heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te kampen met verkeersopstoppingen. Dat betekent dat de gemiddelde tijd om een afstand met de auto af te leggen van dag tot dag en van uur tot uur sterk kan verschillen. Niettemin stellen we sinds enkele jaren een lichte daling vast van het aantal voertuigen op de weg op het gewestelijke grondgebied.

Wat zijn de gewestelijke doelstellingen op het vlak van mobiliteit?

Een groot deel van de doelstellingen van het Gewestelijke Mobiliteitsplan 2020-2030 - Good Move draait rond verkeersmatiging, en dit vooral in de woonwijken. Deze matiging moet er komen door het aantal verplaatsingen met de auto terug te dringen, dankzij de invoering van maatregelen die tot doel hebben enerzijds de verplaatsingsbehoefte te verminderen en de afgelegde afstanden te verkorten, en anderzijds de verschuiving naar andere

vervoermiddelen te stimuleren. De gewestelijke ambities zouden het aantal kilometers afgelegd door personenwagens tussen 2018 en 2030 naar schatting met 15% moeten doen dalen, en dit enkel op het gewestelijke grondgebied.

De transitie van het Gewest op het vlak van mobiliteit dankzij het gewijzigde verplaatsingsgedrag van de weggebruikers moet gepaard gaan met daadkrachtige acties van de Brusselse regering, zoals aangekondigd in het Good Move-plan. Sommige van deze acties gaan ten koste van de verplaatsingen met de auto, zonder dat dit een doelstelling op zich is. De vlotheid van verplaatsingen met de auto hangt immers niet alleen af van de infrastructuur, maar ook van het aantal voertuigen in het verkeer. Zo zullen de in het Good Move-plan vastgestelde doelstellingen wellicht pas bereikt worden na een overgangperiode waarin we nog steeds te kampen zullen hebben met verkeersopstoppingen. Deze overgangperiode zal aanhouden zolang de autoverplaatsingen de absorptiecapaciteit van het stedelijke wegennet overstijgen. Zodra het vervoersaanbod en de verplaatsingsvraag een duurzamer evenwicht gevonden zullen hebben, zouden de huidige verkeersopstoppingen moeten verminderen.

BRUSSEL MOBILITEIT VERPLICHT TOEGANG VERKEERSVEILIGHEID

Diagnose 1 Gewestelijke mobiliteitsplan 2020-2030

van de verschillende Good Move-focuspunten. Er waren bv. tal van projecten rond autoluwe wijken of straten i.h.k.v. Good Neighbourhood, er werden schoolstraten ingericht en er waren verschillende activiteiten rond Stad 30. Er werd ook stilgestaan bij de sterke punten en de moeilijkheden en struikelblokken van de verschillende acties.

Tijdens het tweede deel is gesproken over het werken met de tools voor het opvolgen van de gemeentelijke projecten. In de loop van de besprekingen kwam duidelijk een gemeenschappelijke vraag naar voren naar een versterkte samenwerking rond de toegang tot en de uitwisseling van gegevens en ondersteuning van gegevensverzameling.

Met de gunning van de opdracht kan nu een nieuwe fase ingegaan worden. Per gemeente worden meer gedetailleerde gegevens over de verschillende Good Move-acties verzameld. Hoewel dit stadium meer bilateraal georiënteerd zal zijn, heeft deze workshop eens te meer aangetoond dat er behoefte is aan uitwisseling tussen de gemeenten en het Gewest.



verkeersveiligheidsinitiatieven in te zamelen. Om het werk voor de gemeenten te beperken, worden ook de gegevens en de terreininventarisatie geregistreerd. Hierdoor kunnen de gemeentelijke gegevens meteen gebruikt worden, ongeacht het oorspronkelijke formaat. Met deze aanbesteding kunnen ook aanvullende ondersteuningsopdrachten worden verstrekt indien sommige gemeenten verder willen gaan in de programmering van mobiliteitsacties: via bijstand, advies of met voorstellen of door middel van overleg en workshops. Bovendien omvat de opdracht ook de mogelijkheid onder gemeenten om uitwisselingsworkshops te organiseren. Ten slotte heeft deze aanbesteding ook betrekking op de bijeenkomst van andere actoren die actief zijn bij de uitvoering van Good Move.

Uiteindelijk moet dit proces leiden tot meer uitwisseling tussen gemeenten en belanghebbenden via de evaluatie van de uitvoering van het plan, en dus tot een gezamenlijke evaluatie en aanbevelingen over de voortzetting en eventuele heroriëntering van de acties van het GMP in een volledig evaluatieverslag, dat 30 maanden na de definitieve goedkeuring van het GMP overeenkomstig de bepalingen van de mobiliteitsordonnantie wordt uitgevoerd.

Als eerste stap in dit proces organiseerden Brulocalis en Brussel Mobiliteit in oktober een workshop met de gemeenten voor de evaluatie van het Good Move-plan. Er waren achttien gemeenten aanwezig (vertegenwoordigd door één of meerdere CeMa's en door meerdere schepenen).

Tijdens het eerste gedeelte van de workshop werden de gemeentelijke activiteiten met de meeste impact voorgesteld. Allemaal acties in het kader



> **Mélanie Masuy, eerste attaché, dienst Planificatie - Brussel Mobiliteit**

DE BELANGRIJKSTE TAKEN VAN DE DIENST PLANIFICATIE VAN BRUSSEL MOBILITEIT

In 2018 en 2019 onderging Brussel Mobiliteit een interne reorganisatie. Onder meer de dienst Planificatie is daaruit voortgekomen.

De dienst bestaat sinds 1 oktober 2019 en heeft de meeste taken van de vroegere directie Strategie en de cel Verkeersveiligheid overgenomen. Hij staat in voor de opvolging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move en het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid en ontplooit hierrond een aantal acties. De dienst zorgt ook voor de omkadering en uitvoering van mobiliteitsdiensten en sensibiliseert voor een duurzame mobiliteit.

De dienst Planificatie, onder leiding van Kristof De Mesmaeker, bestaat uit twee directies, die op hun beurt in cellen onderverdeeld zijn.

Er wordt voortdurend gezocht naar een evenwicht tussen strategie en operationalisering, en tussen deskundigheid en transversaliteit.

DE DIRECTIE ORGANISERENDE AUTORITEIT VAN DE MOBILITEIT

Directeur:
Philippe Barette (pbarette@gob.brussels)

De cel **Strategie en Programmering** heeft in een eerste fase de uitwerking van Good Move aangestuurd. Nu begeleidt en evalueert ze de

uitvoering van het plan. De cel zorgt voor een coherente aanpak van het mobiliteitsbeleid op gewestelijk en zelfs grootstedelijk niveau, en overlegt daarvoor met de gewestelijke en gemeentelijke partijen en met de twee andere gewesten en de federale regering.

Zij verzamelt, analyseert en stelt regelmatig bijgewerkte gegevens beschikbaar via de website van het Observatorium Good Move (data.mobility.brussels). Zij verricht en levert input voor impactstudies of voor de uitwerking van bepaalde acties via analyses en modellering (audit van fietsroutes, uitbouw van het aanbod openbaar vervoer, analyse van het autogebruik en -bezit...). Zij organiseert de opleiding van mobiliteitsadviseurs (CEMA) en de Good Move-fora, waar de verdere evolutie van de mobiliteit in het gewest en de uitvoering van de 50 Good Move-acties worden geëvalueerd. Zij publiceert de maandelijkse nieuwsbrief Good Move en ... deze Gids voor de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid!

Contact: Annabel Monneaux
(amonneaux@gob.brussels)

De cel **Toezicht & Mobiliteitsdiensten** ondersteunt de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten voor personen en goederen en houdt toezicht op de activiteiten

van de mobiliteitsbedrijven. In het geval van de overheidsbedrijven stelt zij de beheerscontracten van de MIVB, parking.brussels en de Haven van Brussel op en volgt zij deze op. Qua particulier aanbod bereidt de cel het regelgevingskader voor operatoren voor en ondersteunt zij diensten als auto- en fietsdelen, parkeren en MaaS. De cel staat aan de wieg van het Cairgo Bike project, dat particulieren en bedrijven wil aanzetten om vaker bakfietsen te gebruiken. Zij werkt ook mee aan de invoering van het netwerk van oplaadpunten voor elektrische voertuigen, de lage-emissiezone en de kilometerheffing voor voertuigen.

Contact: Marianne Thys (mthys@gob.brussels)

DE DIRECTIE MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID

Directeur-Diensthoofd: Kristof De Mesmaeker (kdemesmaeker@gob.brussels)

Decel **Mobiliteitsstudies en partnerschappen** met gemeenten gebruikt haar expertise om op lokaal vlak onderzoek te doen naar en richting te geven aan inrichtingsplannen. Zij coördineert van bij de start en in nauwe samenwerking met de gemeenten de uitvoering van lokale mobiliteitscontracten. Het proces begint met een oproep tot het indienen van kandidaturen. Het team brengt conformiteitsadviezen uit over bouwaanvragen die verband houden met de openbare ruimte en gaat na of ze verenigbaar zijn met de thema's van het Good Move-plan. Het beheert subsidieaanvragen aan gemeenten voor uitrusting en infrastructuur ter bevordering van de actieve mobiliteit en de toegankelijkheid (banken, fietsmarkeringen, uitvoering van het PAVE...).

Contact: Bruno van Loveren
(bvanloveren@gob.brussels)

Decel **Mobility Management & Sensibilisering** moedigt een ander mobiliteitsgedrag aan om het gebruik en bezit van de eigen wagen terug te dringen ten voordele van het wandelen, de fiets (Bike For Brussels) en de gedeelde



© copyright Bruxelles Mobilis

> Good Move Forum



DE GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

De dienst Planificatie staat in voor de coördinatie en het secretariaat van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De GMC brengt de verschillende belanghebbenden en gebruikersverenigingen op het vlak van mobiliteit samen om (op vraag van de regering of op eigen initiatief) adviezen uit te brengen of aanbevelingen te formuleren. Zij komt ongeveer één keer per maand in plenaire zitting bijeen en heeft ook gespecialiseerde secties (personen met beperkte mobiliteit, actieve vervoerswijzen, goederen, fietsen).

Contact: Marianne Thys (mthys@gob.brussels)

Wij staan tot uw dienst, neem gerust contact met ons op!

mobiliteit (MaaS), om de levenskwaliteit in de stad te verbeteren. Met het oog op deze modal shift organiseert zij grote sensibiliseringscampagnes en concrete acties op het terrein voor de mensen. Ze bevordert een duurzaam mobiliteitsgedrag via verplaatsingsplannen zoals scholen (bv. via plannen voor schoolverplaatsingen), bedrijven (via mobiliteitsmanagers) en bepaalde organisatoren van evenementen. De cel ondersteunt sensibiliserings- en educatieve initiatieven van vzw's voor een duurzame mobiliteit en initiatieven voor de activering van de openbare ruimte via de projectoproep **Brussel op vakantie**. Ten slotte steunt de cel gemeentelijke projecten in het kader van het onderdeel **Duurzame mobiliteit** van de projectoproep.

Contact: Christine Heine (chheine@gob.brussels)

De cel **Verkeersveiligheid** coördineert de uitvoering van het Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid. Zij staat in voor de veiligheid van de verkeersinfrastructuur en brengt in dit verband advies uit over inrichtingsplannen, voert verkeersveiligheidsaudits uit en brengt ongevalgevoelige zones (ZACA) in kaart. Zij organiseert ook sensibiliseringscampagnes (over verslaving, overdreven snelheid, enz.), voorlichtingscampagnes over verkeersveiligheid (voetgangers- en fietsersbrevet) en werkt samen met de politiezones rond de controles en de sancties, bv. rond de uitrol van automatische controleapparaten. Zij beheert subsidiedossiers voor de financiering van verkeersveiligheidsacties van gemeenten, politiezones en vzw's. Daarbij ondersteunt ze haar partners in het streven naar nul doden en zwaargewonden. Ook de wegcode en de code van de wegbeheerder worden door de cel opgevolgd.

Contact: Isabelle Janssens (ijanssens@gob.brussels)



> Philippe Moreau, mobiliteitsadviseur – Brulocalis

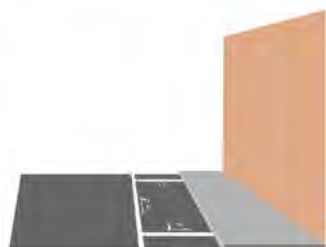
DE WEGCODE: NIEUWE VERKEERSREGELS IN 2022

Het einde van het jaar komt eraan. Tijd om de balans op te maken van de vele nieuwe verkeersregels. Sommige wijzigingen gaan over zeer concrete en specifieke artikelen, andere over zeer courante regels die de dagelijkse mobiliteit en de verkeersveiligheid regelen. Wij focussen op deze laatste maatregelen.

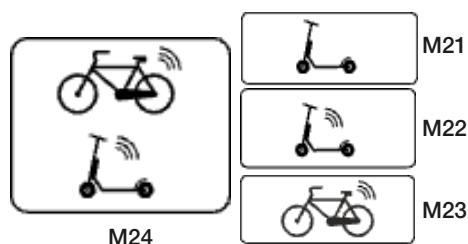


VOORTBEWEGINGSTOESTELLEN:

- Vanaf juni is de regelgeving voor dit soort voertuigen aangescherpt:
 - gebruikers van gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde voortbewegingstoestellen waarmee sneller dan stapvoets wordt gereden, worden gelijkgesteld met fietsers en moeten dus, naar gelang van het geval, op de weg of op het fietspad rijden
 - de maximumsnelheid van gemotoriseerde voertuigen is per definitie beperkt tot 25 km per uur (bv. voor elektrische steps)
 - Men mag er niet mee op het trottoir rijden en geen passagiers meenemen
 - De minimumleeftijd is voortaan 16 jaar.



- Wat het stilstaan en parkeren van deze voortbewegingstoestellen betreft, ze moeten in de regel buiten de rijbaan en buiten de parkeerplaatsen, afgebakend door een brede, doorlopende witte lijn, worden geparkeerd en wel zodanig dat ze het verkeer van andere gebruikers niet hinderen of in gevaar brengen. Zij mogen echter wel een parkeervak innemen als er specifieke signalisatie of markeringen (of parkeerbeugels) is aangebracht. De wet voorziet in nieuwe onderborden bij de verkeersborden voor voortbewegingstoestellen (M21), deelvoortbewegingstoestellen (M22), deelfietsen (M23) en deelfoortbewegingstoestellen (M24) voor het parkeren. Deze onderborden geven aan waar deze toestellen mogen staan.



- Nieuw is dat deze parkeerplaatsen voor fietsen en steps niet langer uitsluitend met verticale borden hoeven te worden aangegeven. De voorbehouden parkeerplaatsen kunnen met grondmarkeringen worden afgebakend. De wet voorziet in twee nieuwe mogelijkheden voor de voortbewegingstoestellen:

- gemarkeerde parkeerplaatsen gecombineerd met parkeerbeugels.
- gemarkeerde parkeerplaatsen gecombineerd met het M-symbool van het betrokken voertuig (voortbewegingstoestellen, fietsen of tweewielige bromfietsen, al dan niet gedeeld).

De wegbeheerder heeft nog een derde mogelijkheid, namelijk de combinatie van verticale signalisatie en wegmarkering.

- Parkeerborden met zonale geldigheid voor deelvoortbewegingstoestellen zijn nu ook wettelijk vastgelegd.

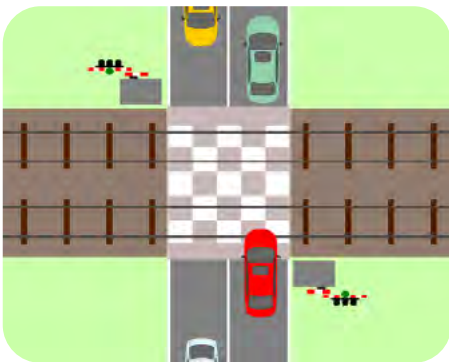


STILSTAAN EN PARKEREN:

- Tanken of de batterij opladen van een elektrisch of hybride elektrisch voertuig wordt nu beschouwd als parkeren. Dit scheidt duidelijkheid over het begrip opladen van een voertuig.
- Het opschrift op het onderbord 'elektrisch voertuig' is vervangen en geldt nu ook voor hybride voertuigen en bepaalt dat als het voertuig

op een plaats staat met een oplaadpunt, het daarop moet zijn aangesloten.

- Het woord 'parkeerzone' is waar nodig vervangen door 'parkeerstrook'. Dit voorkomt verwarring over het gebruik van het woord 'zone' in de wegcode.
- Het toepassingsgebied van de dambordmarkeringen wordt uitgebreid tot spoorwegovergangen. Op die manier kan de aandacht van de weggebruikers worden gevestigd op de aanwezigheid en de afbakening van een overweg



FIETSERS EN DAARMEE GELIJKGESTELDE WEGGEBRUIKERS:

- Speed pedelecs mogen voortaan op de delen van de openbare weg aangegeven door signalering D9. Voorts wordt het toepassingsgebied van de signalering B22 en B23 (rechts afslaan of rechtdoor rijden, ook wanneer het verkeerslicht op oranje of rood staat) uitgebreid tot speed pedelecs en kan deze signalering worden gecombineerd met de speciale verkeerslichten voor voertuigen van het openbaar vervoer.



- Wanneer de maximumsnelheid 50 km/u of minder bedraagt, kunnen bestuurders van ligfietsen en velomobielen met een breedte van maximaal één meter kiezen tussen het fietspad, het gedeelte van de openbare weg dat met het bord D10 wordt aangeduid of de rijbaan. Bovendien schrijft de wegcode voor dat velomobielen permanent voorzien moeten zijn van een

gele of oranje reflecterende strip aan beide zijden. Hierdoor zijn ze beter zichtbaar in het verkeer, vooral in het donker.

- Het gebruik van bijkomende zijdelingse gele of oranje signalisatiemiddelen voor rijwielen wordt toegelaten.



SIGNALISATIE:

- Het onderbord bij de C23 (toegangsverbod vrachtwagens) heeft vanaf nu betrekking op de MTM (en niet langer het reële gewicht van de vrachtwagen). Dat maakt de handhaving een stuk eenvoudiger.



- De borden voor het verbod op cruise control (C48) en het einde van dat verbod (C49) verdwijnen.



- Nieuw verkeersbord A50 waarschuwt voor file. Deze afbeelding werd al gebruikt op dynamische borden op autosnelwegen.



F113

- Een nieuw verkeersbord (E9) laat toe om op eenzelfde parkeerplaats het parkeren afwisselend in de tijd voor te behouden voor verschillende categorieën van voertuigen.



- De F113 (einde fietsstraat) is terug van weggeweest. Het begin van een fietsstraat wordt altijd aangegeven door een F111 bord en het einde door het eerste kruispunt. Het bord F113 moet daarom worden gebruikt voor het aanduiden van het einde van een fietsstraat vóór het volgende kruispunt.

VERKEER:

- Het concept van een middenrijbaan en de bijbehorende verkeersregels vinden ingang. De middenrijbaan is het deel van de openbare weg afgebakend door twee evenwijdige witte onderbroken strepen aan weerszijden van de rijbaan die bestaan uit telkens twee paar korte trekken. Aan de buitenkant van de middenrijbaan ligt de 'zijdelingse strook'. Fietsers, de bestuurders van rijwielen, bromfietsen klasse A, speed pedelecs, niet ingespannen trekdiere, last- of rijdieren of vee mogen gebruik maken van die zijdelingse strook.
- De structuur van artikel 42 van de wegcode, dat de plaats van voetgangers op de openbare weg bepaalt, wordt gewijzigd. Er wordt nu een hiërarchie ingebouwd voor de plaats van de voetganger.

Dit zijn de belangrijkste nieuwe verkeersregels in 2022... Binnenkort volgen er nog meer, want de wegcode wordt momenteel verder hervormd. Meer info over de andere, meer specifieke wijzigingen die doorgevoerd werden, vindt u in de volledige tekst van de wegcode <https://www.wegcode.be/nl/regelgeving>. De nieuwe regels gaan vooral over het schoolvervoer, het dragen van de veiligheidsgordel, het verbod op het gebruik van elektronische apparatuur tijdens het rijden en twee nieuwe categorieën prioritaire voertuigen.

> Sophie van den Berghe – mobiliteitsadviseur - Brulocalis

HET ERF, MEER DAN ENKEL EEN VERKEERSBORD

Een van de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move is om wijken autolouwer te maken en meer plaats te geven aan actieve vervoersmodi, bv. aan voetgangers en fietsers. Daarvoor zijn een aantal maatregelen in uitvoering, waaronder de steeds populairder wordende 'erven'. In veel gevallen beperkt men zich echter tot het ophangen van een verkeersbord. Een erf is echter veel meer dan dat! Hieronder sommen we nog eens de regels op voor het gebruik en de inrichting van een effectieve en veilige erf.

WAT IS EEN ERF?

In het erf is, in tegenstelling tot een voetgangerszone, het verkeer te allen tijde toegestaan, maar gelden er specifieke regels, bijvoorbeeld voor de omgangsvormen, de voorrangregels, de snelheid en het parkeren.

De bedoeling is dat alle modi zo harmonieus mogelijk naast elkaar bestaan en dat de veiligheid van alle gebruikers wordt gewaarborgd.

Het begrip werd in 1978 omschreven (ministeriële omzendbrief van 23 juni 1978) en bleef beperkt tot plaatsen waar de woonfunctie overweegt, het 'woonerf'. In 2003 voegde men 'het erf' toe aan de wegcode. De principes en de signalisatie zijn dezelfde, maar naast de woonfunctie komen in een erf nog andere activiteiten voor: ambacht, handel, toerisme, onderwijs en recreatie.

Het erf wordt afgebakend door de f12a-borden (begin erf) en de f12b-borden (einde erf). De verkeersregels staan in artikel 22bis van de wegcode.



EEN GESCHIKTE LOCATIE KIEZEN VOOR EEN ERF

Vooraleer een erf in te richten, moet je eerst nagaan of de bestaande situatie zo'n erf toelaten en vervolgens moet je het erf in de best mogelijke omstandigheden inrichten.

De juiste locatie voor een erf kiezen:

- Tijdens de spits mag er niet teveel verkeersdruk zijn.

- Als er in een straat momenteel veel doorgaand verkeer is, kan de herinrichting tot erf alleen maar in aanmerking komen als dit gepaard gaat met een volledig nieuw circulatieplan en een omleiding van het verkeer.

- Men richt een erf in omdat er veel voetgangers zijn, om een plek aantrekkelijker te maken voor actieve vervoersmodi of vanwege de lokale eigenheid van de plek.

DE JUISTE INRICHTING

In een erf moeten voetgangers zich continu en zonder enige onderbreking van de looplijn kunnen verplaatsen en moeten voertuigen continu, maar traag kunnen rijden. Bij het woonerf komt daar nog een tweede punt bij, namelijk dat men op straat dingen moet kunnen doen, bv. kinderen moeten er kunnen spelen.

De voetgangers krijgen hier daarom voorrang en mag het verkeer niet sneller rijden dan 20 km/u. Het is niet nodig te voorzien in specifieke voorzieningen voor fietsers.

De omzendbrief van 2013 over erven beschrijft de richtlijnen voor een goed ontwerp van een erf:

- **De goede herkenning van de zone verzekeren:** Hoewel elk begin en einde moet worden afgebakend met de respectievelijke signalisatie F12a 'woonerf/erf' en F12b 'einde woonerf/erf', moet in een oogopslag het specifieke karakter van het erf duidelijk zijn. Het begin en einde van een erf moeten als zodanig opvallen door de inrichting, bijvoorbeeld door het effect van een **toegangspoort** in te bouwen. Dat kan bijvoorbeeld door een niveauverschil en/of een verschil in het wegdek aan te brengen.
- **De snelheid verminderen:** Verkeersremmende elementen zoals straatmeubilair, beplanting, passende verlichting, versmallingen, niet-lineair

ARTIKEL 22BIS. VERKEER IN WOONERVEN EN IN DE ERVEN

Binnen de woonerven en de erven:

1° mogen de voetgangers de ganse breedte van de openbare weg gebruiken: spelen zijn er eveneens toegelaten;

2° mogen de bestuurders de voetgangers niet in gevaar brengen en ze niet hinderen; zo nodig moeten zij stoppen. Zij moeten bovendien dubbel voorzichtig zijn ten aanzien van kinderen. De voetgangers mogen het verkeer niet nodeloos belemmeren;

3° is de snelheid beperkt tot 20 km per uur;

4° a) is het parkeren verboden, behalve :

- op de plaatsen die afgebakend zijn door wegmarkeringen of door een wegbedekking in een andere kleur en waar de letter P aangebracht is;
- op plaatsen waar een verkeersbord het toelaat.

b) mogen de stilstaande of geparkeerde voertuigen rechts of links ten opzichte van hun rijrichting opgesteld worden.



> Schaerbeek, goed zichtbare en afgebakende speeltuin met hekken

parkeren, enz. aanbrengen om het aantal rechte stukken te verminderen en ervoor te zorgen dat de maximumsnelheid niet wordt overschreden (20 km/u).

- **Een goede leesbaarheid en een gemengd gebruik van de ruimte verzekeren:** de voetgangers en bestuurders kunnen er de **volledige breedte van de openbare weg gebruiken**, de klassieke afbakening van rijbaan en trottoir is niet opportuun. Ideaal is een gelijkvloerse inrichting. Soms is een verkeersvrije zone ook nuttig, bv. een wandelzone voor de handeldzaken. Verhoogde busperrons kunnen ook voorzien worden.

Je kan het traject dat bestuurders moeten volgen, uitstippelen met behulp van parkeerplaatsen, straatmeubilair, enz.

Er is wel een uitzondering wanneer er geen voorzieningen zijn getroffen en bijvoorbeeld het trottoir veel te smal is voor een vlotte doorstroming voor de voetgangers. Het bord mag dan zonder verdere aanpassingen worden geplaatst.

- **Rekening houden met blinden en slechtzienden:** Deze mensen kunnen hun oriëntatie verliezen bij een inrichting zonder duidelijke afbakening van rijweg en trottoir. **Daarom moeten er obstakelvrije natuurlijke gidslijnen** komen. Langs de gevels moet een vrij pad van 1,5 m zonder obstakels worden voorzien om de toegankelijkheid te garanderen.



> Erf in Delft

- **Lineair parkeren vermijden:** door aan één of beide zijden lineair te parkeren wordt, zelfs onbewust, de ruimte tussen de vervoermiddelen gescheiden. Deze configuratie moet dus worden vermeden. Voorts moet eraan worden herinnerd dat parkeren in een erf verboden is, tenzij daarvoor uitdrukkelijk toestemming is verleend. Parkeerplaatsen worden afgebakend door ze af te lijnen met witte verf of door een ander wegdek te gebruiken en de letter 'P' wordt op de grond geschilderd. Verticale signalisatie (E9) is derhalve niet nodig.

- **Aangepaste openbare verlichting:** de verlichting moet bijdragen tot de leesbaarheid van de zone als één geheel en mag de rijruimte niet in een bepaalde richting sturen.

EERST OVERLEGGEN

De bewoners van het geplande erf moeten de kans krijgen hun wensen kenbaar te maken en concreet meewerken wil de ingreep kans op slagen hebben. Hun medewerking is nodig, maar ze moeten ook weten dat het erf er voor hen en door hen komt. Het is ook aangewezen de verschillende gebruikers op de hoogte te brengen van de nieuwe verkeerssituatie. Als een openbaar vervoermaatschappij betrokken partij is, moet het bij de voorafgaande studies worden betrokken. De hulpdiensten moeten ook op de hoogte gehouden worden.

EVALUATIE

Om ervoor te zorgen dat het erf goed loopt, wordt na één jaar (of eerder indien nodig) een evaluatie gestuurd naar Brussel Mobiliteit (Directie Strategie). Bij deze evaluatie wordt vooral gekeken of de snelheidsbeperkingen nageleefd worden, het niet-scheiden van het verkeer en de naleving van de parkeervoorschriften. Na deze evaluatie kunnen er eventueel corrigerende maatregelen genomen worden.



> Hier wordt beurtelings geparkeerd



> Louvain-la-Neuve, licht niveauverschil als 'toegangspoor'

> Meer info:

Gewestelijke omzendbrief over de woonerven en de erven van 9 september 2013

Oude brochure BIVV (nu VIAS)

AANVULLEND REGLEMENT NODIG

Administratief moet de inrichting van een erf, zoals elke signalisatie/markering die een verplichting of verbod invoert of opheft, het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement. Deze reglementen moeten door de gemeenteraad of het college worden goedgekeurd en aan de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer worden bezorgd (en in esign worden ingevoerd). Nadat de commissie haar advies heeft uitgebracht, wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan de bevoegde minister van Mobiliteit. De maatregel kan dan in werking treden.

Het aanvullend reglement moet vergezeld gaan van de grondplannen en van de detailplannen (bv. de parkeerplaatsen) van de inrichtingen.



> Sophie van den Berghe, mobiliteitsadviseur – Brulocalis

DE NIEUWE CATALOGUS 2023 MET DE GEWESTELIJKE SUBSIDIES AAN GEMEENTEN VOOR MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID IS ER!

Zoals inmiddels gebruikelijk is, wordt in november de nieuwe catalogus van gewestelijke subsidies aan gemeenten voor mobiliteit en verkeersveiligheid bekendgemaakt. Er zijn geen grote veranderingen, maar wel een paar nieuwe dingen.

Net als in 2022 bestaat de [catalogus](#) uit drie afzonderlijke componenten:

- Subsidies voor uitrusting en infrastructuur;
- Investeringsubsidies voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op gemeentewegen;
- En subsidies voor de uitvoering van 'duurzame mobiliteitsprojecten' (projecten voor fietsers en voetgangers, bakfietsen, schoolmobiliteit,...).

Hoewel ze allemaal gaan over mobiliteit en verkeersveiligheid, lopen de procedures en de soorten subsidies telkens uiteen.

BALANS VAN DE OPROEP 2022

Uitrusting en infrastructuur

In 2022 werden 36 projecten van 14 Brusselse gemeenten goedgekeurd. Er werd een totaalbedrag van 3.927.226,82 euro uitgekeerd.

De PAVE-projecten vertegenwoordigen 76% van het totale bedrag en de projecten rond fietsparkeren 15% van het totale bedrag. Het agentschap Parking.brussels is ook betrokken bij de aanleg van beveiligde fietsenstallingen (plaatsing en financiering van 45 fietsboxen). Bij het hierboven vermelde totale toegekende bedrag is hiermee nog geen rekening gehouden.

Verkeersveiligheid

In 2022 hebben maar liefst 16 gemeenten een subsidieaanvraag ingediend voor in totaal 92 projecten om 'de verkeersveiligheid op de gemeentewegen te verbeteren', namelijk de gemeenten Anderlecht, Sint-Agatha-Berchem, Stad Brussel, Etterbeek, Evere, Ganshoren, Elsene, Jette, Koekelberg, Sint-Jans-Molenbeek, Schaarbeek, Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node, Ukkel, Watermaal-Bosvoorde en Sint-Lambrechts-Woluwe.

Na onderzoek van alle dossiers door de administratie Brussel Mobiliteit werden uiteindelijk 74 projecten, verspreid over deze 16 gemeenten, gesubsidieerd voor een totaalbedrag van +/- 4.640.000 euro.

Voetgangersoversteekplaatsen veiliger maken stond als doelstelling deze keer op één, gevolgd door veilige schoolomgevingen en de snelheidsbeperking in het kader van de Stad 30. Ondanks het feit dat een project verschillende doelstellingen kan nastreven. Projecten voor het oplossen van zogenaamde 'ongevalgevoelige zones' en voor het permanent maken van schoolstraten waren er dit jaar minder.

Het succes van de editie 2022 laat zien hoe belangrijk het is om gemeenten te blijven helpen om hun infrastructuur te verbeteren. Dit is in overeenstemming met de ambitieuze doelstellingen van het Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030, en meer bepaald met het programma Safe Street.

Duurzame mobiliteit

In 2022 werden 47 projecten goedgekeurd voor een totaalbedrag van 690.000 euro voor 15 Brusselse gemeenten. Projecten rond schoolmobiliteit vertegenwoordigen bijna 40% van het totale bedrag. De gemeentelijke fietslogistiekprojecten waren ook zeer succesvol, evenals de meer terugkerende acties om het fietsen meer onder de aandacht te brengen. Sensibilisering om meer te voet gaan was nieuw dit jaar, maar is door de gemeenten nog niet ten volle benut.

Twee innovatieve projecten werden goedgekeurd: één in Oudergem, dat de strijd aanbindt tegen het isolement van ouderen door hen uitstapjes per fietstaxi aan te bieden, en het andere in Brussel-Stad, dat tot doel heeft scholen bij hun fietsprojecten te ondersteunen door een vloot fietsen te exploiteren die hun ter beschikking wordt gesteld.

> Meer info:

de subsidiecatalogus vind je op site van [Brulocalis](https://brulocalis.brussels/nl/subsidies/synoptische-tabellen).
<https://brulocalis.brussels/nl/subsidies/synoptische-tabellen>

NIEUW IN DE OPROEP VAN 2023

Subsidies voor infrastructuur en uitrusting

Dit jaar zal het Gewest, naast de subsidies van 2022, ook steun verlenen voor de aanleg van dropzones. 10% van het geld voor fietsenrekken moet naar rekken voor bakfietsen gaan. Ook bij de beveiligde stallingen moet rekening worden gehouden met grotere fietsen, bijvoorbeeld door voldoende manoeuvreerruimte over te laten. Ook moeten er elektrische oplaadpunten komen.

In 2023 is er geld voor de aanleg van aparte fietspaden en de aanleg van trage wegen, stegjes en shortcuts voor voetgangers.

Voor bepaalde soorten voorzieningen liggen er plafonds vast: 40.000 euro voor de aanleg van onbeveiligde fietsenstallingen, 40.000 euro voor beveiligde stallingen, 25.000 euro voor dropzones en 25.000 euro voor straatmeubilair. Er is geen plafond voor fietsstraten, fietsmarkeringen en aparte fietspaden. De financiering zal echter over de verschillende kandidaat-gemeenten worden verdeeld op basis van de beschikbare financiële middelen.

Subsidies voor infrastructuur en uitrusting

Dit jaar zal het Gewest, naast de subsidies van 2022, ook steun verlenen voor de aanleg van dropzones. 10% van het geld voor fietsenrekken moet naar rekken voor bakfietsen gaan. Ook bij de beveiligde stallingen moet rekening worden gehouden met grotere fietsen, bijvoorbeeld door voldoende manoeuvreerruimte over te laten. Ook moeten er elektrische oplaadpunten komen.

In 2023 is er geld voor de aanleg van aparte fietspaden en de aanleg van trage wegen, stegjes en shortcuts voor voetgangers.

Voor bepaalde soorten voorzieningen liggen er plafonds vast: 40.000 euro voor de aanleg van onbeveiligde fietsenstallingen, 40.000 euro voor beveiligde stallingen, 25.000 euro voor dropzones en 25.000 euro voor straatmeubilair. Er is geen plafond voor fietsstraten, fietsmarkeringen en aparte fietspaden. De financiering zal echter over de verschillende kandidaat-gemeenten worden verdeeld op basis van de beschikbare financiële middelen.

Investeringsubsidies voor de verbetering van de verkeersveiligheid

De belangrijkste vernieuwing van het onderdeel duurzame mobiliteit betreft de uitbreiding van het project 'opportuniteiten bij bouwplaatsen'. Het principe was namelijk om gebruik te maken van een grootschalige bouwplaats van minstens een maand om de inwoners te sensibiliseren om andere verplaatsingsmogelijkheden te

gebruiken. In 2023 wordt die sensibilisering niet langer alleen gekoppeld aan bouwplaatsen, maar aan elke verandering. Zo is de komst van nieuwe inwoners in een gemeente een gelegenheid om nieuwe vervoersgewoonten aan te nemen.

Dit jaar krijgen de gemeenten en het Gewest ook de kans om de sensibiliseringscampagne 'be bright, use a light' voor fietsers opnieuw te bekijken.

De projecten moeten dit jaar sneller binnen zijn. Aanvragen voor 'infrastructuur- en verkeersveiligheidsprojecten' moeten op 1 februari binnen zijn. Projecten voor duurzame mobiliteit kunnen worden ingediend op de eerste maandag van de maand tussen januari en juni.



Regionale
ondersteuning
van gemeentelijke
mobiliteits- en
verkeers-
veiligheidsacties
2023

> Jean Luc De Keyzer, attaché, dienst Planificatie – Brussel Mobiliteit

DE MOBILITEITSBAROMETER

Zoals voorzien in het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move heeft Brussel Mobiliteit een nieuwe mobiliteitsbarometer gelanceerd om de tevredenheid van de gebruikers over het Brusselse vervoersaanbod te meten.

Om van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een stad te maken waar het goed leven is en waar men zich gemakkelijk kan verplaatsen terwijl de hinder (zowel voor de gebruikers als voor het milieu) beperkt blijft, voorziet het Gewestelijk Mobiliteitsplan in een reeks strategische acties, verzameld in focuspunten. De strategische acties in verband met het thema 'Good Knowledge' zijn meer bepaald bedoeld om het effect van de verschillende maatregelen op het gedrag en de tevredenheid van de gebruikers te evalueren. De tevredenheidsbarometer van de gebruikers over het mobiliteitsaanbod, waarvoor de gegevensinzameling in oktober 2021 van start is gegaan, maakt deel uit van deze aanpak. Dankzij deze enquête kon ook een inschatting worden gemaakt van het draagvlak voor de gedragingen die tegen 2030 vooropgesteld worden.

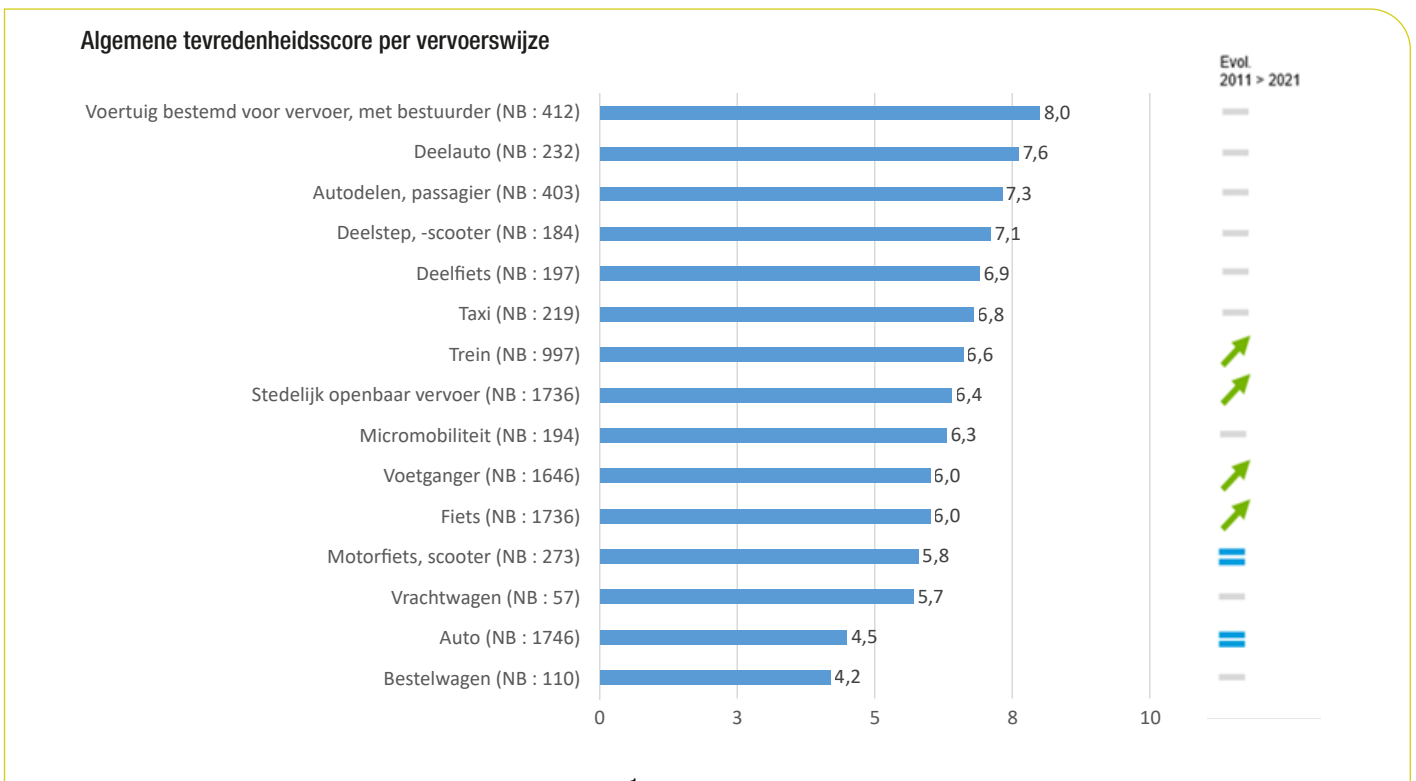
INZAMELMETHODE

Gezien de gezondheidssituatie toen bij de start van het project, en om zo efficiënt mogelijk te zijn, werd de enquête gelanceerd als een drietalige, zelf in te vullen online vragenlijst van 10 minuten. De doelgroep bestond uit Brusselaars en niet-Brusselaars van 16 jaar en ouder die zich in de afgelopen 6 maanden meer dan één keer in het BHG hadden verplaatst. Ook werden quota voor 15 vervoersmodi bepaald. De uitnodiging om de enquête te beantwoorden werd per e-mail verstuurd naar mensen die het GDPR-beleid hadden aanvaard. De werving gebeurde via een panel, een digitale communicatiecampagne en een postercampagne in de administratieve gebouwen van de 19 Brusselse gemeenten zodat een zo breed mogelijk publiek kon bereikt worden.

Bij de inzameling, die goed een maand duurde (24/09/2021 - 31/10/2021), kon na

kwaliteitscontrole een steekproef van 5416 volledige antwoorden worden getrokken, waaronder 4204 Brusselaars, d.w.z. 77,6% van de totale steekproef. De steekproef werd aangepast volgens de woonplaats (Brusselaars vs. pendelaars) op basis van een reeks sociaal-demografische criteria.

Elke respondent beoordeelde een reeks tevredenheidsitems voor twee verschillende vervoersmodi. De items hielden verband met de City Vision-thema's van Good Move (kostprijs voor vervoer, reistijd, reisfrequentie, gevoel van veiligheid in het verkeer, enz.). Deze waren grotendeels vergelijkbaar tussen de vervoersmodi, maar niet identiek. Bij het laatste item kon de respondent zijn of haar algemene tevredenheid over de geëvalueerde modus beoordelen. Door middel van een eenvoudige lineaire regressie tussen elk item (verklarende variabele) en de algemene tevredenheid (te verklaren variabele) kon het belang van de verschillende tevredenheidsitems worden



Opmerking: de tevredenheidsitems zijn anders naargelang de vervoersmodus. - Geen gegevens voorhanden voor vergelijking 2011-2021

berekend. Om de resultaten van de barometer zo goed mogelijk te kunnen samenvatten, werden alleen de sterke punten (hoge tevredenheid en belang) en de voor verbetering vatbare zwakke punten (lage tevredenheid en hoog belang) becommentarieerd.

GROTE VRAAG NAAR DEELMOBILITEIT

Met een algemene tevredenheid van 6,8 tot 8 op 10 staan vormen van deelmobiliteit (auto met chauffeur, deelauto, carpoolen als

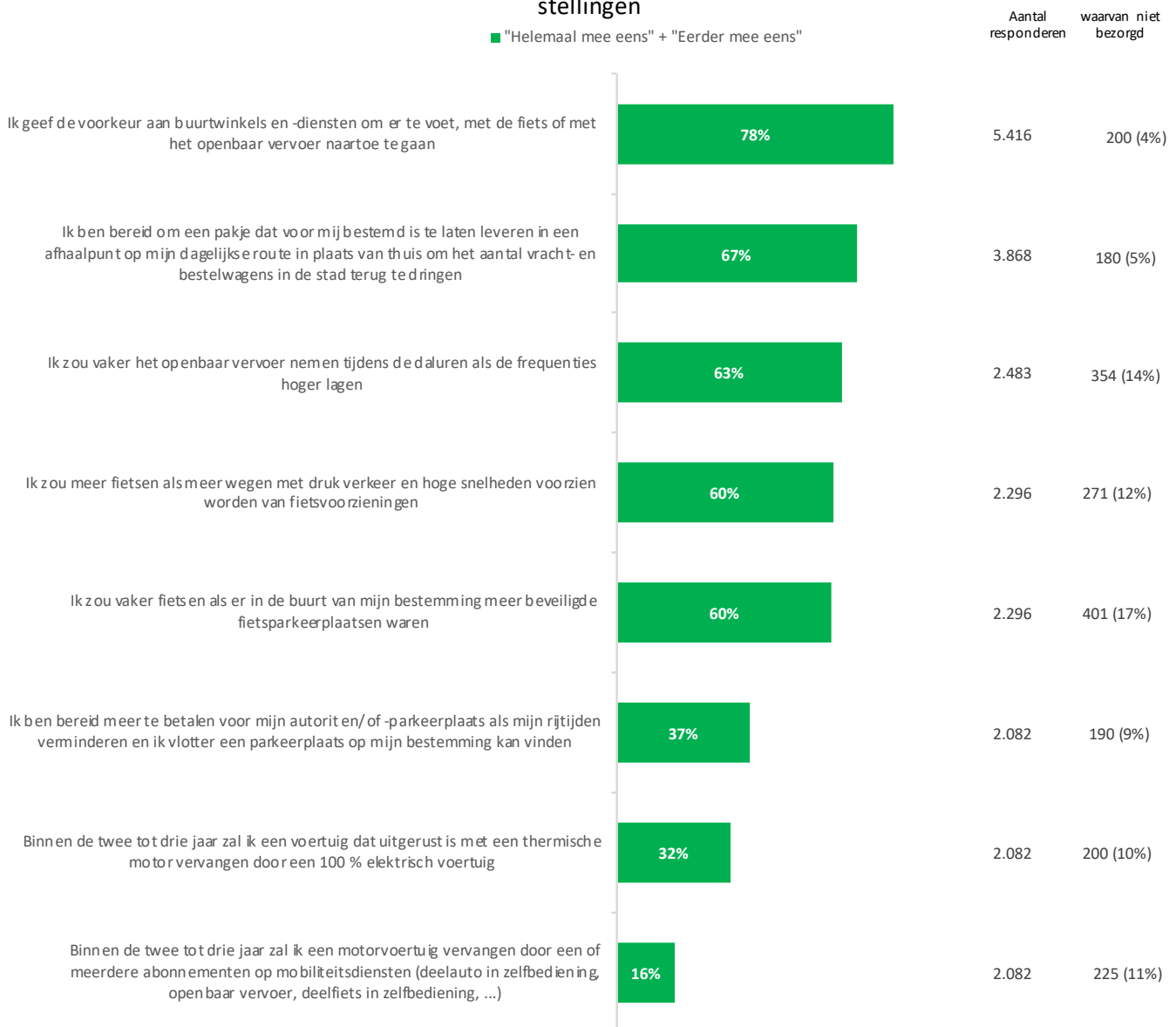
passagier, gedeelde micromobiliteit en taxi) op kop.

De punten die als 'sterk' worden gezien, hebben doorgaans te maken met de reistijd buiten de spits bij voertuigen die vaak in de file staan (auto met chauffeur, deelauto, taxi) of in het algemeen bij voertuigen die er minder in staan (gedeelde micromobiliteit). Er werd ook gewezen op het gemak waarmee voertuigen kunnen gereserveerd worden. Ook de kosten van het gebruik van de deelauto werden als sterk aangemerkt.

Wat de te verbeterpunten betreft, werd gewezen op de files tijdens de spitsuren voor de voertuigen die de files niet kunnen vermijden en op het onveiligheidsgevoel, alsmede op de kwaliteit of het gebrek aan infrastructuur voor de zogenaamde 'actieve' gedeelde vervoersmodi (micromobiliteit in ruime zin).

Deze vervoersmodi werden niet beoordeeld in de laatste Barometer van 2011. Omdat het gewestelijk mobiliteitsplan wil dat mensen de mobiliteitsdiensten intensiever gaan gebruiken zodat men voor al zijn verplaatsingen minder snel geneigd is naar de eigen auto terug te

Verdeling van de antwoorden met betrekking tot de instemming met de voorgelegde stellingen



Opmerking: elke vraag is alleen gesteld aan degenen die de modus niet (of heel weinig) gebruiken

grijpen, is het bemoedigend te zien dat wie deze diensten gebruikt, ook tevreden is.

HET OPENBAAR VERVOER DOET HET GOED

Voor het stedelijk openbaar vervoer (MIVB, TEC, DeLijn) zijn de sterke punten de regelmaat tijdens de spits, het gemak waarmee je voor eenzelfde rit van het ene transportmiddel op het ander kunt overstappen en het veiligheidsgevoel als het gaat over de kans op ongevallen. De belangrijkste zwakte is het gevoel van onveiligheid 's nachts. Vooral bij vrouwen en jongeren tussen 16 en 34 jaar vindt men dat terug.

Voor de trein zijn de sterke punten de reistijd, de kwaliteit van de voertuigen en de dienstfrequentie tijdens de spits. De zwakke punten houden verband met de communicatie tussen gebruikers en dienstverleners (mogelijkheid om feedback te geven of problemen te melden, alsook gebrek aan informatie en ongemak door dienstonderbrekingen).

Voor beide vervoersmodi lijkt de algemene tevredenheid (trein: 6,6/10; OV: 6,4/10) te zijn toegenomen in vergelijking met de vorige mobiliteitsbarometer, die in 2011 volgens een andere methode werd uitgevoerd.

INDIVIDUELE 'ACTIEVE' VERVOERSMODI GAAN VOORUIT

De sterke punten van fietsen en te voet gaan zijn de reistijd, de lage gebruikskosten in vergelijking met andere vervoersmodi en het gunstig gezondheidseffect. Bovendien is het gemakkelijk om tijdens de rit op een ander transportmiddel over te stappen.

Het probleem ligt op het gebied van de verkeersveiligheid (design/toestand van de wegen en het gevoel van onveiligheid als het gaat over het risico op ongevallen). Deze problemen kwamen vooral naar voren bij mensen die de trottoirs gebruiken en een handicap hebben.

Het gebrek aan informatie en ongemak in verband met verstoringen kwam naar voren als een zwak punt dat voor verbetering vatbaar is. Het onveiligheidsgevoel 's nachts en de angst om aangerand te worden, wordt ook belicht door mensen die te voet gaan, en meer bepaald door vrouwen.

De algemene tevredenheid lijkt te zijn toegenomen ten opzichte van 2011 voor zowel fietsen (6/10) als te voet gaan (6/10) (andere inzamelmethode in 2011 t.o.v. 2021).

DE EIGEN AUTO BLIJFT STEKEN

Volgens de enquête zijn de sterke punten van de auto en de bestelwagen de reistijd buiten de spits en het veiligheidsgevoel als het gaat over het risico op ongevallen. Motorfietsen (of scooters) onderscheiden zich door hun gunstige reistijden (tijdens de spits of buiten de spits) en een gevoel van veiligheid als het gaat over het risico op fysieke of verbale agressie.

Zaken rond verkeersveiligheid (wegontwerp en de staat van de weg, zich veilig voelen voor het risico van ongevallen) worden vooral door motor- (of scooter-) rijders benadrukt. Deze respondenten wijzen ook op het gebrek aan informatie en het ongemak in verband met verstoringen als zwakke punten die aangepakt moeten worden.

De algemene tevredenheid van auto- (4,5/10) en motorgebruikers (5,8/10) lijkt te stagneren ten opzichte van de Barometer 2011 (andere verzamelmethode in 2011 t.o.v. 2021).

DRAAGVLAK VOOR DE PLANNEN VAN GOOD MOVE

Bij de enquête wilde Brussel Mobiliteit ook nagaan in welke mate de mensen achter de doelstellingen van het plan staan. Mensen die weinig of geen vooropgesteld gedrag vertoonden, kregen daarbij een aantal stellingen voorgeschoteld.

Uit de resultaten blijkt dat meer dan twee derde van de geselecteerde respondenten bereid is om eerder dicht bij huis te winkelen of diensten te gebruiken en om zijn of haar pakjes bij een afhaalpunt te laten bezorgen in plaats van thuis. Meer dan 60% van de geselecteerde respondenten is ook bereid om vaker een beroep te doen op alternatieven voor de auto als er een beter aanbod komt (frequentie van het openbaar vervoer, fietsvoorzieningen, fietstallingen). Er is echter veel minder draagvlak (37%) voor een verbeterd –maar duurder voor de gebruikers- aanbod voor de auto (reistijd en parkeren). Een derde van de geselecteerde respondenten (32%) is van plan om in de komende twee tot drie jaar een voertuig met verbrandingsmotor om te ruilen voor een 100% elektrisch voertuig. Ten slotte is 16% van de geselecteerde respondenten bereid om binnen twee à drie jaar zijn of haar auto in te ruilen voor een abonnement op verschillende mobiliteitsdiensten (abonnement openbaar vervoer, carpooling, enz.).

BESLUIT

Het is geen verrassing **dat voor de algemene tevredenheid over de verschillende**

vervoersmodi het vooral de reistijden en de veiligheid (als sterke of zwakke punten) zijn die naar voren komen als de voornaamste verklarende factor. Om de ambitieuze modal shift-doelstellingen te halen, moeten Brussel Mobiliteit en haar partners blijven inzetten op betere alternatieven voor de auto, vooral wat betreft deze twee aspecten.

Uit deze barometer bleek ook de **grote algemene tevredenheid over alternatieven voor de auto en meer bepaald over deelmobiliteit.** Toch ziet een grote meerderheid van de mensen die weinig of geen gebruik maken van deze alternatieven, zijn eigen auto nog niet meteen inruilen voor een abonnement op gedeelde mobiliteitsdiensten. Het is aan ons, de overheid, om deze diensten geloofwaardig en aantrekkelijk te maken, ook voor mensen die afgelegen wonen. Aan argumenten om nieuwe gebruikers te overtuigen geen gebrek. De volgende editie van de mobiliteitsbarometer (2024) zal uitwijzen of de (gedeeltelijke) uitvoering van het plan al vruchten heeft afgeworpen voor de verbeterpunten die in 2021 naar voren kwamen, dus nog even geduld!



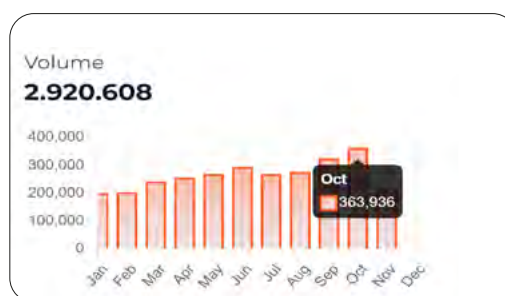
> Inge Paemen, attaché, Interne en Communicatiecel - Brussel Mobiliteit en
Gregory Moors, attaché, Organiserende Autoriteit van de Mobiliteit - Brussel Mobiliteit


NIEUWS OVER DE UITROL VAN OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE VOERTUIGEN IN BRUSSEL

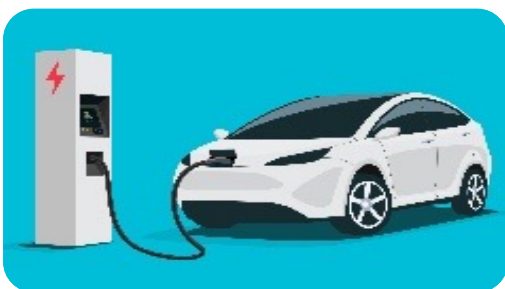
Brussel moet meer opgelucht kunnen ademen. De transitie naar een meer duurzame mobiliteit is een van de essentiële hefboomen voor een properdere lucht in de stad. Daarom moeten onze verplaatsingen minder uitstoot veroorzaken. We moeten minder verplaatsingen maken, andere transportmiddelen gebruiken, maar ook kiezen voor een energiezuiniger elektrisch voertuig.

[Electrify.brussels](https://www.electrify.brussels) is het beleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de invoering van oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Er komen er altijd maar meer, blijkt uit de gebruikscijfers. Het gebruik verdubbelt elk jaar sinds 2018.

Om de overstap naar elektrische voertuigen te versnellen, blijft het Gewest het netwerk van oplaadpunten uitbreiden. Vandaag zijn er al meer **dan 2.000 oplaadpunten** in Brussel en tegen 2035 zullen er 22.000 zijn. De meer dan 800 publieke oplaadpunten zijn 24 op 24 en 7 op 7 beschikbaar, terwijl de semi-publieke oplaadpunten bereikbaar zijn tijdens de openingstijden van de parking, de supermarkt of het tankstation waar ze mee verbonden zijn. **Het is de bedoeling dat elke inwoner van Brussel tegen 2024 binnen een straal van 150 meter een oplaadpunt kan vinden.**



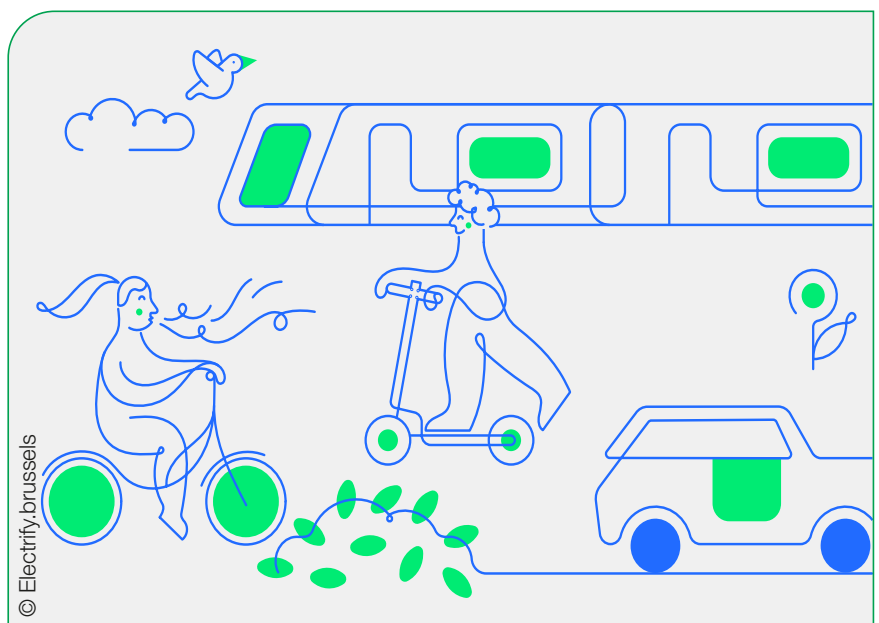
Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanaf 2035) naar elektrische motoren moet hiermee nog een versnelling hoger kunnen schakelen. 



IN DE PRAKTIJK:

De oplaadpunten die in het kader van de concessie 'Charge.Brussels', die door Brussel Mobiliteit in goede banen wordt geleid, voorzien waren, zijn nu geïnstalleerd. De oplaadpunten worden tot eind 2028 door TotalEnergies uitgeroofd.

Sibelga coördineert nu de concessies voor de installatie van nieuwe oplaadpunten in het BHG. In dit verband is een tweede uitbater (EnergyDrive) al nieuwe oplaadpunten aan het plaatsen. **Binnenkort zal Sibelga nieuwe loten toewijzen.** De transitie van verbrandingsmotoren (volledig verboden in het



> Philippe Moreau, adviseur mobiliteit – Brulocalis

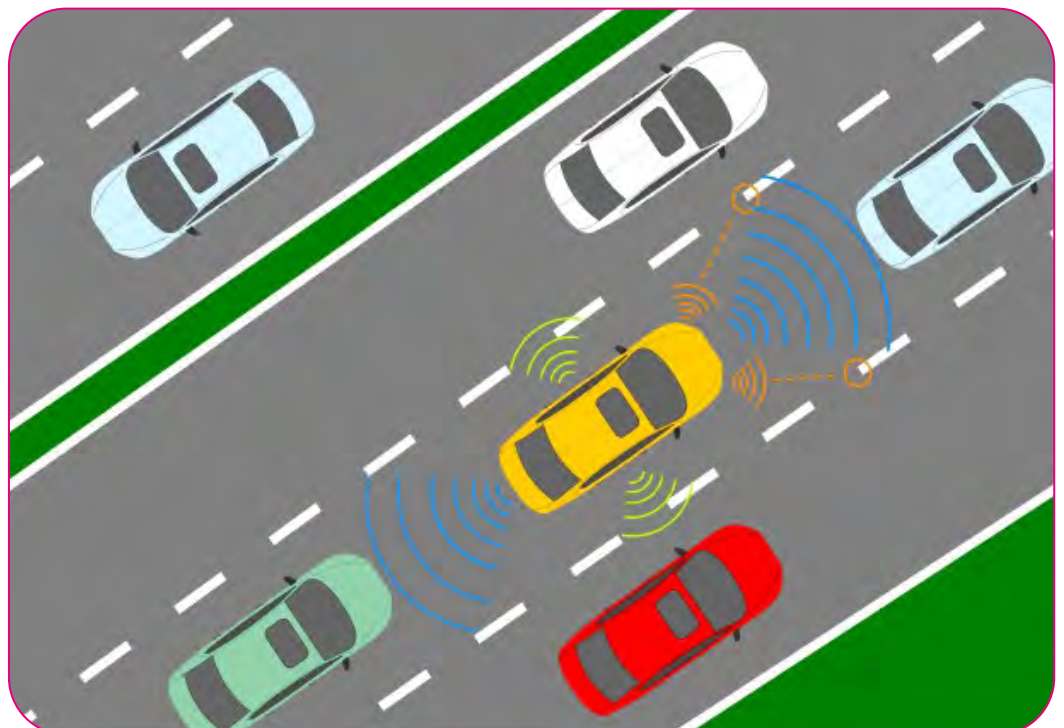
NA ABS, GPS EN ESP HEBBEN WE NU OOK ACC, LDWS, EBA OF NOG ADAS!

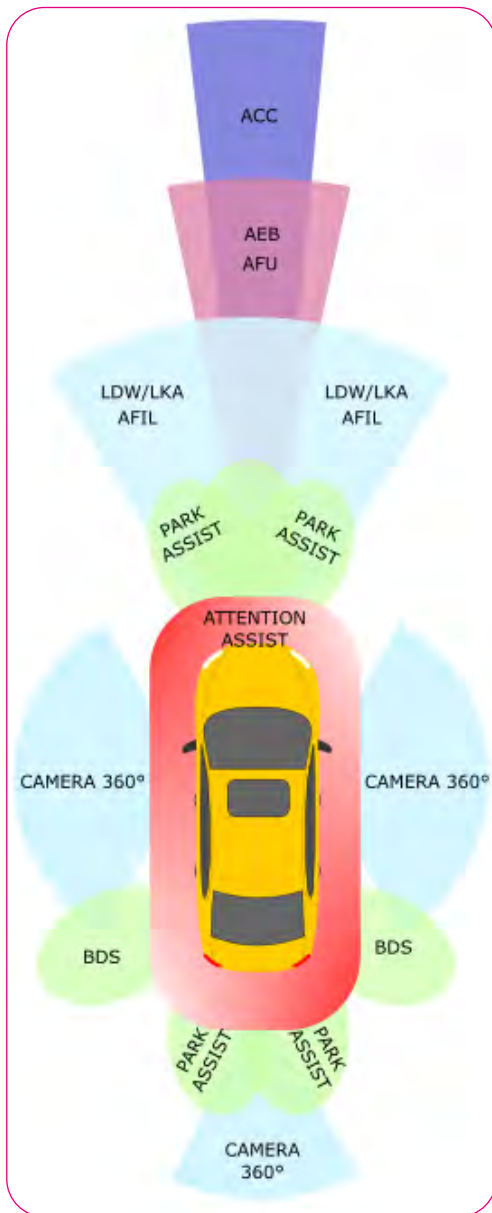
Wat een gebrabbel! Waar gaat dit over? De eerste drie kent u waarschijnlijk al, de volgende afkortingen zijn nieuwer. Het gaat in feite om nieuwe rijhulptechnologieën voor auto's die door de fabrikanten steeds vaker standaard of als optie op de markt gebracht worden.

Dankzij de camera's en diverse sensoren op het voertuig krijgt de bestuurder een melding wanneer er zich een gevaarlijke situatie voordoet. De bestuurder kan dan onmiddellijk reageren en een ongeval vermijden. In sommige gevallen corrigeert de technologie zelf het traject van het voertuig zonder op een reactie van de bestuurder te wachten. Deze preventieve systemen betekenen dus een echte vooruitgang om het aantal ongevallen en dus ook het aantal slachtoffers te kunnen terugdringen.

Hier een uitgebreid overzicht:

1. **ABS – (Anti Blocking System):** remassistentie om het blokkeren van wielen, en dus slippen, te beperken bij hard remmen.
2. **GPS (Global Positioning System):** voertuignavigatie en geolocatie assistent. Behalve de route naar de bestemming kan een GPS ook informatie geven over de snelheid van het voertuig, de maximumsnelheid op het betreffende traject en andere praktische informatie.
3. **ESP (Electronic Stability Program):** voertuigstabiliteitscontrole, die de grip van de wielen in bochten meet en afzonderlijk op de remmen van de verschillende wielen van het voertuig inwerkt om de wegligging te verbeteren;
4. **Park Assist:** Een systeem waarmee door middel van radarsensoren en eventueel camera's de afstand tot andere voertuigen kan worden nagegaan bij het parkeren. In de meest moderne versies is het voertuig zelfs in staat om zelf te parkeren.
5. **AEB (Autonomous Emergency Braking):** automatische noodrem om een aanrijding met voetgangers, fietsers of andere voertuigen te voorkomen.
6. **LDW (Lane Departure Warning):** via een geluidsignaal of trillingen van het stuur word je gewaarschuwd wanneer je zonder je richtingaanwijzers te gebruiken van je rijstrook afwijkt.
7. **LKA (Lane Keep Assist):** gelijkaardig aan LDW maar stuurt zelf de rijrichting van het voertuig bij.





8. **Attention Assist:** LDW-gerelateerde detectie van het aandachtsniveau van de bestuurder. Hoofd- en oogbewegingen worden gecontroleerd en de bestuurder wordt gewaarschuwd om er zijn aandacht weer bij te houden of aangepast om even te stoppen.
9. **ACC (Adaptive Cruise Control):** evolutieve cruise control, waarmee de snelheid van het voertuig kan worden geprogrammeerd en aangepast aan de snelheid van voorliggers of andere obstakels op de weg.
10. **EBA: Emergency Brake Assist.** De natuurlijke neiging van de bestuurder om het rempedaal niet hard genoeg in te drukken, zelfs in noodgevallen, wordt hierbij gecompenseerd.
11. **LDWS:** waarschuwt de bestuurder wanneer hij/zij onbedoeld een doorlopende of onderbroken lijn overschrijdt (zonder zijn/haar

richtingaanwijzers aan te zetten) door een trilling in zijn/haar stoel aan de kant waar de lijn wordt overschreden.

12. **BSD (Blind Spot Detection):** maakt het via verschillende sensoren mogelijk om elk voertuig, voorwerp of persoon in de dode hoek van het voertuig te detecteren.
13. **ALL (Adaptive LED Lights):** adaptieve koplampen die 's nachts meedraaien met de stuurbewegingen van het voertuig. Bochten worden hierdoor beter verlicht, en ook de lichtstraal kan aangepast en gedimd worden om de tegenliggers niet te verblinden.
14. **ISA (Intelligent Speed Adaption):** verkeersbordherkenning die de snelheid van het voertuig vergelijkt met de toegelaten snelheid.

Sinds 6 juli 2022 zijn sommige van deze ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) door de Europese wetgeving verplicht gemaakt voor alle nieuwe automodellen. In 2024 wordt deze maatregel uitgebreid tot alle nieuwe voertuigen:

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN VERKEERSVEILIGHEID

(Europese Commissie – Persbericht – Brussel 6 juli 2022)

De nieuwe maatregelen ter invoering van veiligheidsvoorzieningen om de bestuurder te helpen, zijn onder meer:

- **voor alle wegvoertuigen** (d.w.z. auto's, bestelwagens, vrachtwagens en bussen): intelligente snelheidsondersteuning, achteruitrijdetectie met camera of sensoren, waarschuwing bij vermoeidheid van de bestuurder of afleiding, gegevensrecorders voor incidenten een noodstopsignaal;
- **voor auto's en bestelwagens:** aanvullende functies zoals rijstrookassistentie en geautomatiseerde remsystemen;
- **voor bussen en vrachtwagens:** technologieën voor een betere herkenning van mogelijke dode hoeken, waarschuwingen ter voorkoming van botsingen met voetgangers of fietsers en controlesystemen voor de bandenspanning.

De voorschriften zijn vanaf vandaag van toepassing op nieuwe voertuigtypen en vanaf 7 juli 2024 op alle nieuwe voertuigen. Sommige nieuwe maatregelen zullen tegen 2029 worden uitgebreid naar verschillende soorten wegvoertuigen 📍

ADRESBOEKJE:

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	E-MAIL
Mobiliteitsdienst	Veeweydestraat, 100	1070 Anderlecht	02/436.66.52	mobilite@anderlecht.brussels
STEVENART Quentin	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	gstevenart@auderghem.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.74	mobility@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
Mobiliteitsdienst	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	mobilite-mobiliteit@jette.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Vanhuffel plein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.30	mobilite@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
Mobiliteitsdienst	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.03.91	mobilite@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 <https://brulocalis.brussels/nl/newsletters> en vul het online formulier in.

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

