

 **FOCUS**

Brusselaar neemt andere reispatronen aan

 **NIEUWS VAN HET GEWEST**

Strategische visie op de uitbouw van mobiliteitshubs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

 **ONDER DE LOEP**

Hoog tijd om komaf te maken met de dode hoek

GIDS VAN DE MOBILITEIT EN DE VERKEERSVEILIGHEID

FOCUS:
BRUSSELAAR NEEMT
ANDERE REISPATRONEN AAN

DRIEMAANDELIJKS NR. 69



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:
Korneel Debaene, David Timothé Buen
Abad, Lebrun Kevin, Roberta Gagliardi,
Fabian Massart, Suzanne Reyvers, Sophie
Jadin, Philippe Moreau, Majdouline
Benachem

VERTALING:
Patrice Van Laethem, Logos Languages

COVER FOTO:
Shutterstock

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

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

BRUSSEL MOBILITEIT
Sint-Lazarusplein 2, 1035 Brussel
Tel 0800 94 001
mobiliteit@gob.brussels
mobiliteit.brussels

INHOUD

FOCUS

NIEUW ONDERZOEK TOONT EVOLUERENDE REISPATRONEN
VAN DE BRUSSELAARS: INZICHTEN UIT HET ONDERZOEK
VERPLAATSINGSGEDRAG (OVG) 04

NIEUWS VAN HET GEWEST

STRATEGISCHE VISIE OP DE UITBOUW VAN MOBILITEITSHUBS IN HET
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST 08

ACTUALITEIT

HET SPOORGEbruik IN BRUSSEL BEVORDEREN: HOE? 11

NIEUWS VAN HET GEWEST

HERAANLEG VAN HET KONINGINNEPLEIN &
OMGEVING: EEN VOORBEELD VAN INCLUSIEVE BURGERPARTICIPATIE 13

ACTUALITEIT

URBACT, NETWERKEN VAN STEDEN VOOR
DUURZAME STADSONTWIKKELING IN EUROPA 15

ACTUALITEIT

INCLUSIVE GREEN DEAL AUTODELEN: AUTODELEN IN BRUSSEL GROTER,
DUURZAMER EN INCLUSIEVER MAKEN 18

ACTUALITEIT

DE SAM PASS, EEN MOBILITEITSPROJECT VOOR LEERLINGEN V
AN HET 1^E EN 2^E LEERJAAR SECUNDAIR ONDERWIJS 19

ONDER DE LOEP

HOOG TIJD OM KOMAF TE MAKEN MET DE DODE HOEK 20

ACTUALITEIT

NIEUWE REGELGEVING VOOR TAXI'S 24

VERKEERSWETGEVING

VERKEERSWETGEVING JULI-AUGUSTUS 26

Nu de zomer stilaan ten einde loopt en langzaam maar zeker plaatsmaakt voor de herfst, is er weer een nieuwe *Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid*. September staat weliswaar in het teken van het begin van het schooljaar en het einde van de zomervakantie, maar het is ook een belangrijke mobiliteitsmaand! De Europese mobiliteitsweek vindt namelijk plaats tussen 16 en 22 september.

Het concept ontstond meer dan twintig jaar geleden onder impuls van Europees commissaris Margot Wallström. Het wil de mensen aanzetten om de auto aan de kant te laten staan en zich op een andere manier te verplaatsen, zoals met de fiets, te voet of met het openbaar vervoer. Ook wil het de Europese steden en gemeenten aansporen om in te zetten op de alternatieve vervoersmiddelen en te investeren in de nodige infrastructuur om zo de vervuiling terug te dringen. Dit jaar was de mobiliteitsweek met als thema “Save Energy” opnieuw een groot succes. Meer dan 3.000 steden in 44 landen namen deel, waaronder ook een aantal buiten Europa zoals bijvoorbeeld in Japan en Peru.

In België nemen alle steden deel aan deze specifieke week. Sommige steden voeren sensibiliseringscampagnes, andere organiseren evenementen of uitdagingen. In Brussel hebben we weer met plezier kunnen genieten van de autoloze dag, de 23^e editie al. De autoloze dag is een beproefd evenement voor alle inwoners van Brussel en voor de mensen die de stad komen bezoeken en willen komen genieten van de talloze activiteiten die er dan georganiseerd worden.

Met mobiliteit in de schijnwerpers in Brussel heeft de MIVB van de gelegenheid gebruik gemaakt om haar nieuwe applicatie “Floya” te lanceren. Floya richt zich tot particulieren en bundelt op één enkele plek alle alternatieve mobiliteitsmiddelen die in het Gewest voorhanden zijn. Het doel van deze Brusselse MaaS is om de verplaatsingen te voet, per fiets, step, bus, tram, metro, trein, deelauto en taxi te faciliteren en zo een degelijk alternatief aan te bieden voor de eigen wagen. Met de applicatie kunnen gebruikers al deze vormen van vervoer via één programma plannen en boeken, waardoor intermodaliteit en milieuvriendelijkere vervoerswijzen worden aangemoedigd.

De manier waarop stadsbewoners de stad beleven, wordt weerspiegeld in hun manier waarop ze zich verplaatsen. Er ontstaan nieuwe gewoonten, er worden innovatieve technologieën ontwikkeld en mensen worden milieubewuster. Mobiliteit is voortdurend in beweging en daarom is het onze plicht, als professionals in het vakgebied, om op de hoogte te blijven van de laatste evoluties en onze praktijk verder te ontwikkelen voor de Brusselaars.

In dit nummer van de *Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid* vindt u een aantal artikelen over actuele onderwerpen zoals de nieuwe taxireglementering, het Europese URBACT-netwerkproject en de aantrekkelijkheid van het spoor in Brussel, maar ook verschillende diepgaande analyses over verschillende thema's (zoals de heraanleg van het Koninginneplein en omgeving, de dodehoekproblematiek, mobiliteitshubs, ...). We hopen dat u met deze artikelen geïnformeerd, geïntrigeerd en geïnspireerd wordt in uw dagdagelijkse praktijk.

Veel leesplezier!

De redactie

¹ Meer info over MaaS, zie het dossier van de Gids van de mobiliteit en verkeersveiligheid nr. 64 (<https://brulocalis.brussels/nl/publicaties/gids-van-de-mobiliteit-en-de-verkeersveiligheid-nr-64>)

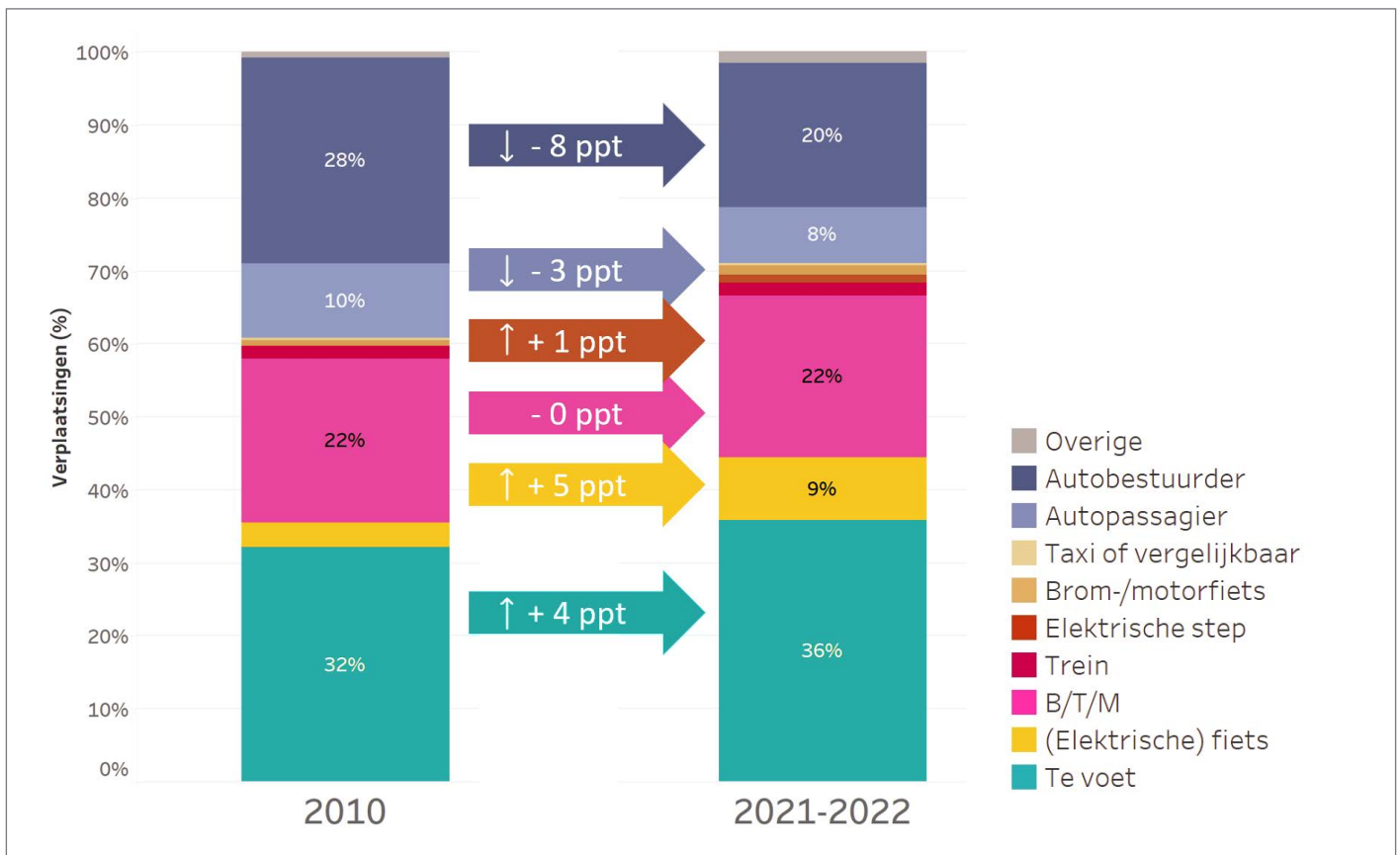


> Korneel Debaene, Attaché - Organiserende overheid van de mobiliteit - Brussel Mobiliteit

NIEUW ONDERZOEK TOONT EVOLUERENDE REISPATRONEN VAN DE BRUSSELAARS: INZICHTEN UIT HET ONDERZOEK VERPLAATSIINGSGEDRAG (OVG)

Een recent grootschalig onderzoek uitgevoerd door Brussel Mobiliteit heeft significante veranderingen in de voorkeuren en gewoonten op het gebied van mobiliteit onder de inwoners van Brussel aangetoond. De opvallendste bevinding is een modal shift weg van de auto naar voornamelijk te voet en fiets, terwijl het openbaar vervoer sterk blijft en de opkomst van (gedeelde) micromobiliteit bevestigd wordt.

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), dat gedurende één jaar liep van oktober 2021 tot oktober 2022, heeft diepgaand inzicht verschaft in het dagelijkse reisgedrag van de Brusselse bevolking en de voortdurend veranderende mobiliteit van de stad. Bij een steekproef van 2685 willekeurig gekozen individuen vanaf 6 jaar oud werden uitgebreide gegevens over dagelijkse reispatronen verzameld: deelnemers werden gevraagd om een verplaatsingsdagboek bij te houden, waarin gedurende 24u voor elke verplaatsing informatie werd bijgehouden, zoals het doel van de verplaatsing, de gebruikte vervoerswijzen, afgelegde afstanden en meer. Een verplaatsingsdagboek is essentieel om de zogenaamde modal split te kunnen berekenen, dit is de globale percentages "marktaandeel" van de verschillende vervoerswijzen. Dit verplaatsingsdagboek vormt dan ook de ruggengraat van het onderzoek, en wordt aangevuld met twee vragenlijsten over de kenmerken van de respondent en zijn gezin, het bezit van voertuigen en abonnementen en dergelijke meer.



> Modal split in 2021-2022 in vergelijking met 2010

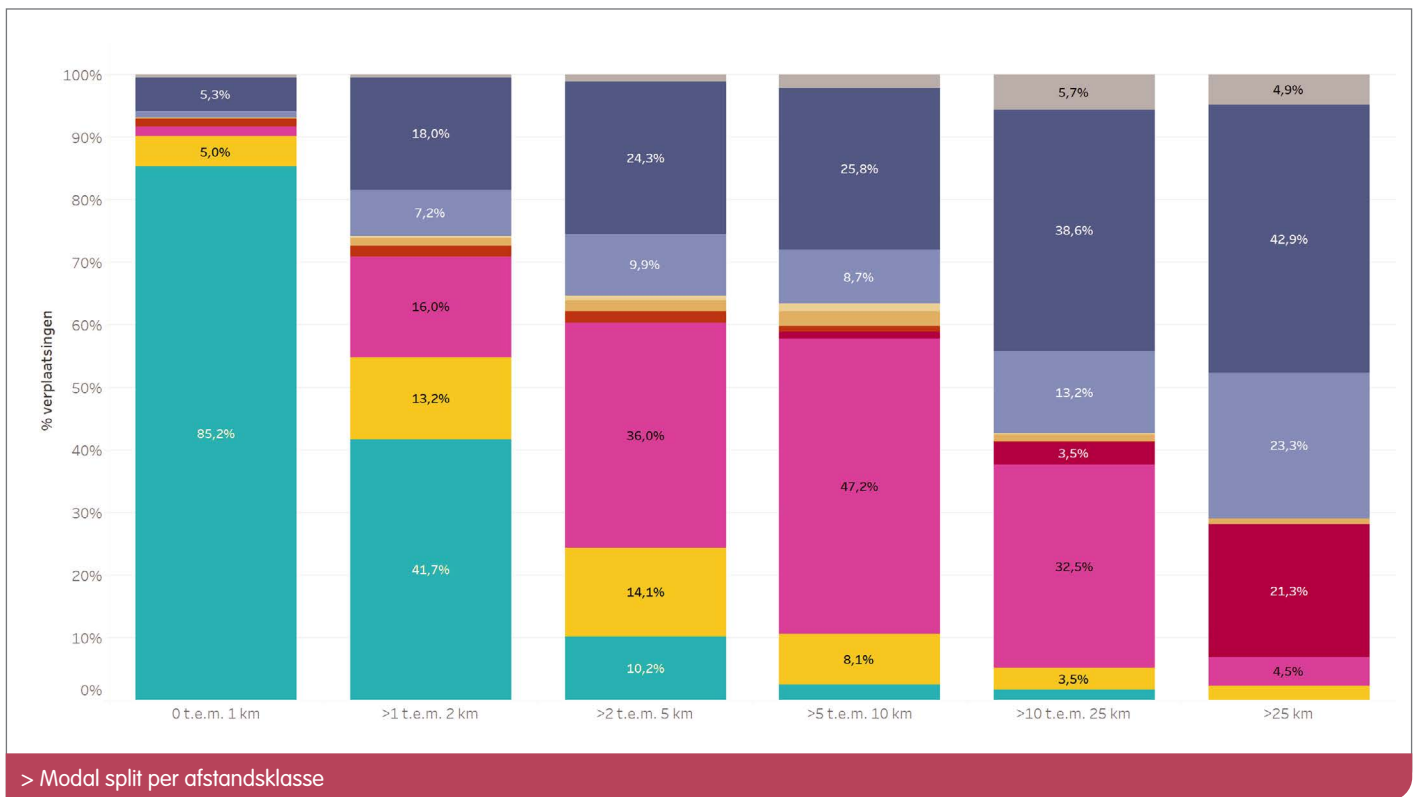
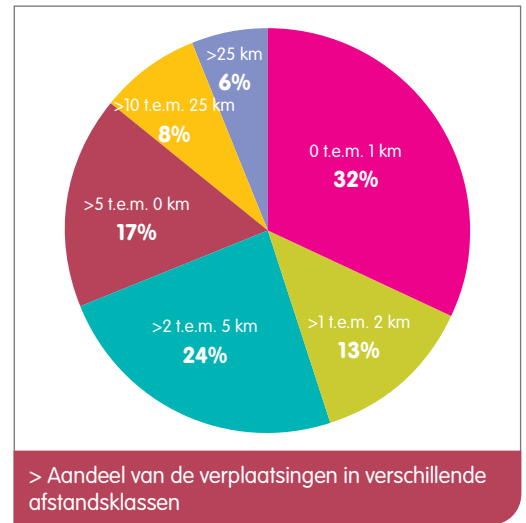
Zeer opmerkelijk is het feit dat zo'n hoog en groeiend aandeel van onze dagelijkse verplaatsingen te voet zijn. Daarnaast springt de aanzienlijke toename van fiets als vervoersmiddel in het oog, waarbij nu 9% van alle ritten per fiets wordt afgelegd. In vergelijking met het vorige vergelijkbare onderzoek, genaamd Beldam en uitgevoerd in 2010, bedroeg het modale aandeel van fietsen destijds slechts 3,5%. Nochtans is het bezit van fietsen niet significant gestegen sinds 2010 – 47% van de gezinnen bezit momenteel minstens 1 fiets. Er is wel een partiële omslag waarbij ondertussen 11% van de gezinnen een elektrische fiets bezit, maar globaal genomen lijkt de stijging van het fietsgebruik dus eerder toe te schrijven aan verbeterde fietsinfrastructuur, succesvolle sensibiliseringscampagnes en een verhoogde veiligheid.

Daar tegenover staat de auto die veel minder gebruikt wordt dan vroeger. Voor de vermindering van het autogebruik zijn meerdere redenen. Ten eerste constateren we sinds jaren een dalende trend van het autobezit, waarbij momenteel slechts 46% van de Brusselse gezinnen een auto bezit. Anderzijds gebruiken zelfs gezinnen met een auto hun auto minder dan vroeger – het modale aandeel van de auto bij personen met een auto in het gezin is momenteel 41%, waar dit vroeger 52% was.




Brusselse huishoudens kiezen dus steeds vaker voor alternatieve vervoerswijzen, wat resulteert in een lager modaal aandeel van auto's. Dit wijst op een beweging naar een meer duurzame en multimodale benadering van mobiliteit. Deelsystemen lijken hier ook niet meer uit weg te denken, met 5% van de Brusselse gezinnen die een abonnement/registratie voor autodelen heeft, en wel 8% van de Brusselaars een registratie voor een deelstep-applicatie heeft (vs 5% die een eigen elektrische step bezit). Het gebruik van de elektrische step heeft zich gevestigd op een modaal aandeel van 1,2%, reeds equivalent aan bromfietsen/motors vandaag, en ongeveer het niveau van de fiets 20 jaar geleden.

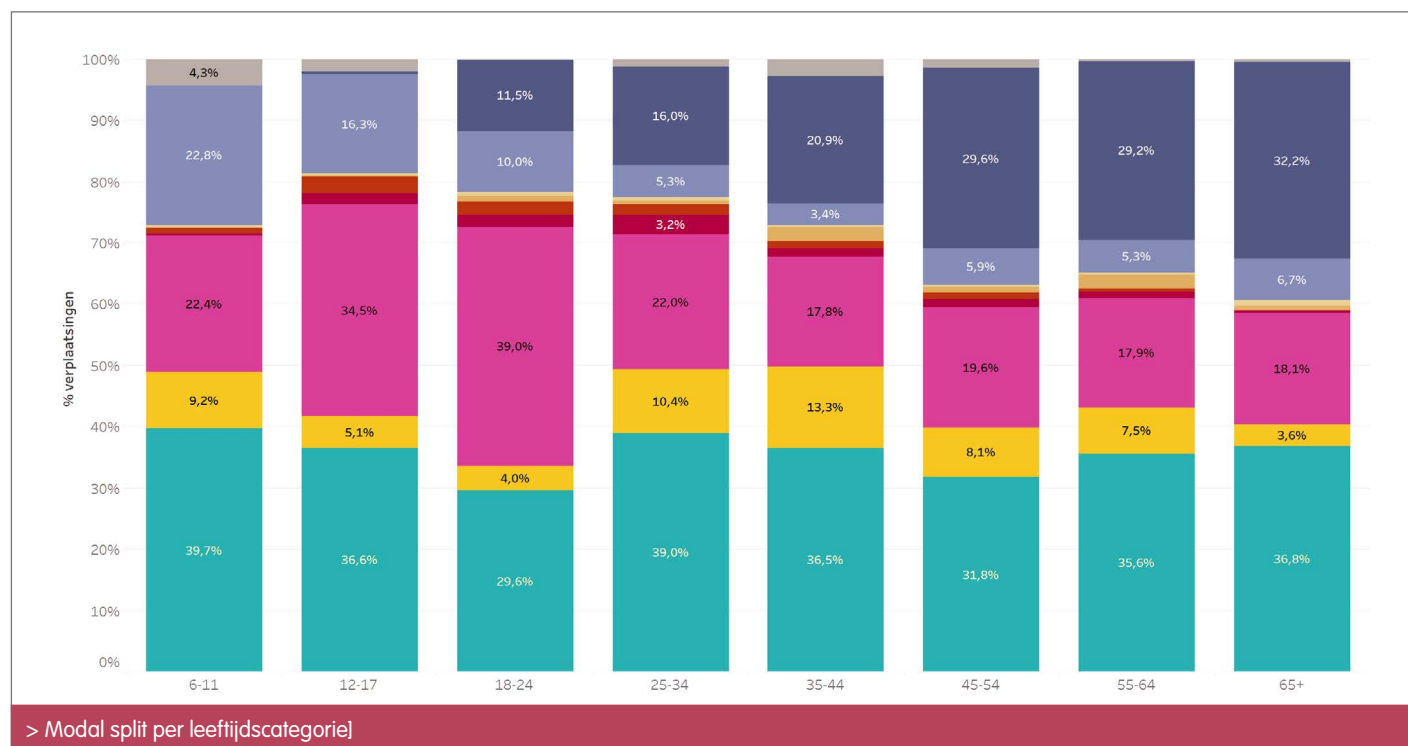
Een ander fascinerend aspect van de OVG-resultaten is de gemiddelde afstand die per verplaatsing wordt afgelegd. Het OVG toont aan dat zeer veel van onze dagelijkse verplaatsingen erg kort is. Wel 1/3e van alle verplaatsingen zijn niet langer dan 1 km, en tot 86% van alle verplaatsingen blijven binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor deze interne verplaatsingen is de gemiddelde afstand 3,3 km, wat de sterk lokale aard van dagelijkse verplaatsingen binnen de stad benadrukt.



Het spreekt vanzelf dat de afstand van een verplaatsing een grote invloed heeft op het gekozen vervoersmiddel. Zo is 85% van de verplaatsingen onder de 1 km te voet, komt de fiets in de buurt van 15% tussen 1-5 km, en is het openbaar vervoer de eerste keuze tussen de 2-10 km met 41%. Vanaf 2 km wint de auto aan belang, en vanaf 10 km is auto nog zeer dominant met 58%. De trein is nauwelijks aanwezig in de kortere afstanden, en vormt voor intra-brusselse verplaatsingen een enorm onderbenut potentieel in vergelijking met het modaal aandeel van bus/tram/metro én in vergelijking met de verplaatsingen vanaf 25 km waar trein een modaal aandeel van meer dan 20% bereikt.

Er zijn uiteraard nog veel andere factoren die de keuze van vervoersmiddel beïnvloeden. Om er nog eentje uit te lichten kunnen we kijken naar de modal split per leeftijdscategorie. Het valt op dat alle leeftijdsgroepen, inclusief 65+, veel stappen. Daarenboven wordt best wat gefietst tot de voorlaatste leeftijdscategorie. Fietsen hebben nog een enorm potentieel bij de jongere generaties, die momenteel overtuigd voor het openbaar vervoer kiezen. De auto tenslotte blijft beperkt onder jongeren én jonge volwassenen, met slechts vanaf 45 jaar een aandeel van meer dan 25%.

Wat de toekomst brengt? Eén ding is zeker, dat is dat de opvolging van dichtbij verzekerd wordt - de volgende editie van het OVG is al in uitvoering en gebeurt sinds september 2023 op continue wijze en zal jaarlijkse updates kunnen bieden over de veranderende dynamiek van de mobiliteit in Brussel. Het OVG wordt zo een essentieel instrument om de dynamische wereld van Brusselse stedelijke mobiliteit te begrijpen en erop te anticiperen. 



> Meer info

Voor meer cijfers kan u terecht op het good move observatorium <https://data.mobility.brussels/home/nl/observatorium/verplaatsingsgedrag/> waar de rapporten alsook samenvatting van het OVG beschikbaar zijn.

> David Timothé Buen Abad, Attaché – Organiserende autoriteit van de mobiliteit – Brussel Mobiliteit

STRATEGISCHE VISIE OP DE UITBOUW VAN MOBILITEITSHUBS IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

EVOLUEREN NAAR EEN MOBILITEIT ALS DIENST

Vandaag de dag kenmerkt deelmobiliteit zich door een gefragmenteerd en vaak weinig transparant aanbod en door een groot aantal operatoren die uiteenlopende manieren hanteren om toegang te krijgen tot de dienst en deze te gebruiken. Dit versnipperde landschap is niet bevorderlijk voor het vertrouwen van de gebruikers en het draagvlak voor gedeelde mobiliteitsoplossingen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) wil daarom inzetten op deelmobiliteit en evolueren naar een dienstenmodel (Mobility as a Service - MaaS) waarbij gebruikers toegang hebben tot een waaier van geïntegreerde diensten aangepast aan al hun behoeften. Zo moeten ze voor heel wat mensen de eigen wagen kunnen vervangen.

Deze ambitie wordt vertaald in het actieplan "Good Service" van het [gewestelijke mobiliteitsplan Good Move](#). Hierin wordt niet alleen het belang onderstreept van een coherent en relevant aanbod van gedeelde mobiliteit, maar ook van een vlotte toegang tot dat aanbod.

Het Good Move Plan wil hiervoor mobiliteitshubs uitbouwen (actiefiche C.11). De bedoeling is een netwerk van mobiliteitshubs op te zetten waar de gedeelde mobiliteitsdiensten en het openbaar vervoer elkaar beter aanvullen. Op die manier wil men mensen in het BHG aanmoedigen om de eigen auto geleidelijk te laten staan. Het is ook de bedoeling om deze mobiliteitshubs op te zetten in wijkkernen waar andere stedelijke functies bestaan (winkels, culturele voorzieningen, scholen, enz.).

Deze fysieke integratie van mobiliteitsdiensten gaat hand in hand met de ontwikkeling van een MaaS-applicatie (actiefiche C.1). De MaaS-applicatie is een digitale tool waarmee gebruikers via één enkele interface toegang krijgen tot het totaal aanbod van verschillende operatoren en gebruik kunnen maken van uniforme informatie- en betaalmethodes. Mobiliteitshubs kunnen daarom worden

gezien als een omzetting van de MaaS-toepassing naar de fysieke wereld.

De digitale en fysieke integratie van gedeelde mobiliteitsdiensten wordt als cruciaal beschouwd voor de ontwikkeling van een MaaS-ecosysteem in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie met name het rapport *Developing innovative mobility solutions in the Brussels-Capital Region*, van het International Transport Forum en gefinancierd door de Europese Commissie in het kader van het steunprogramma voor structurele hervormingen van DG Reform). In die optiek heeft het [Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht](#) zich tot doel gesteld om de ontplooiing van dit MaaS-ecosysteem te versnellen en tegen 2025 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 20 mobiliteitshubs op te richten.

DE EERSTE KAAP IS GEROND: ER IS EEN STRATEGISCHE VISIE OP DE ONTWIKKELING VAN MOBILITEITSHUBS

In dit kader heeft Brussel Mobiliteit tussen november 2022 en april 2023 een eerste studie uitgevoerd met de bedoeling te komen tot een ontwikkelingsstrategie voor de mobiliteitshubs in het BHG.

Het doel van de studie was driedelig:

- een operationele strategie uitstippelen en een eerste aanzet geven voor de implementatie van mobiliteitshubs in het BHG (definitie, typologie, in kaart brengen van relevante diensten, enz.);
- de bestuursprincipes omschrijven voor de verschillende betrokken partijen bij de verschillende aspecten van de implementatie;
- een operationeel netwerk van 20 mobiliteitshubs voorleggen, op te zetten in 2023 en 2024.

De studie werd uitgevoerd door een consortium bestaande uit The New Drive, Mobipunt vzw en M'pact vzw. Ze is online te

vinden op de website van het Good Move Observatorium.

Met de goedkeuring van een strategische visie op de ontwikkeling van mobiliteitshubs heeft het BHG een essentiële eerste stap gezet naar de ontwikkeling van een netwerk van mobiliteitshubs op haar grondgebied.

WAT VALT ER TE LEREN VAN DEZE STRATEGISCHE VISIE?


Het belangrijkste pluspunt van de strategische visie is dat er een analysekader en -instrumenten worden aangereikt eigen aan het BHG.

Voor wat betreft het analysekader heeft het BHG de definitie van een mobiliteitshub van het Smart Mobility Living Lab London overgenomen. Een mobiliteitshub wordt daar omschreven als: "At their core Mobility Hubs are a mix of co-located transport options, usually focused around the interface between mass public transport and "last mile" mobility solutions. These inter-modal transfer stations are then supported by information resources and associated services, such as bike servicing and coffee shops - with the exact make-up depending on scale and local context". De essentiële elementen van deze definitie, zoals de integratie van mobiliteitshubs in het bestaande openbaar vervoernetwerk, informatiebronnen en bijbehorende diensten, en het belang van lokale schaal en context, hebben als leidraad gediend bij de uitwerking van de verschillende analyse-instrumenten.


Wat de analyse-instrumenten betreft, wordt in de strategische visie eerst een typologie van mobiliteitshubs gegeven afgestemd op het BHG. Deze typologie maakt onderscheid tussen vijf typen hubs, gaande van buurthubs tot interregionale hubs. De definitie van het type waartoe een bepaalde locatie behoort, hangt af van drie parameters: het aanbod van openbaar vervoer, het wervingsgebied van de desbetreffende locatie en de ligging van de locatie op het openbaar vervoer- en fietsnetwerk. Voor elk type hub zijn er eisen gesteld aan de mobiliteitsinfrastructuur, de faciliterende infrastructuur, de leesbaarheid en


Naam per type	actieve modi, deelmobiliteit & bushaltes met lage frequentie				
	Type 1 <i>Buurthubs</i>	Type 2 <i>Wijkhubs</i>	Type 3 <i>Interwijk hubs</i>	Type 4 <i>Intraregionale hubs</i>	Type 5 <i>Interregionale hubs</i>
Aanbod OV	geen OV OF bushalte (met lage frequentie)	tramhalte (1 lijn) OF bushalte (1 lijn) (met normale frequentie)	BMT halte (> 1 lijn) OF metrohalte (1 lijn) (met beperkt gebruik) OF S5-S2 stations*	metrohaltes (doorgaans) OF S1- M2 stations* OF P&R (met beperkt aanbod)	M1-L stations* OF P&R (doorgaans)
Vraag wervingsgebied van de hub	binnen wijk	binnen gemeente	tussen gemeenten (volgens OV lijn)	binnen heel BHG	tussen gewesten & internationaal
Locatie (OV X fiets) multimodale wegen specialisatie	geen/OV wijk X fiets wijk	OV wijk X fiets comfort	OV comfort X fiets plus	OV plus X gewestelijke fietsroutes	OV plus X gewestelijke fietsroutes
Aantal ~	<100	<100	>100	<100	+/- 10
Beschrijving locatie per type of niet limitatieve locatielijst	openbare ruimtes zonder OV OF bushaltes met lage frequentie	haltes met slechts 1 OV lijn	haltes met minstens 2 OV lijnen (tram, bus en/of metro) OF metrohaltes OF S5-S2 stations* & LIK (inter)wijk centra	meeste metrohaltes, kleine P&R, Station Schaarbeek, Station Jette, Station Bordet, Station Boondaal, ...	grote P&R, Station B-Noord, Station B-Centraal, Station B-Zuid, Station Luxemburg, Station Schuman, Station Etterbeek, ...


*station categorisering van NMBS op basis van reizigers per week met types: S (<10 000), M (10 000 – 65 000) en L (>65 000) met subtypes S en M 1-5



Samen België schöner maken







SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

> Typologie mobiliteitshubs in het BHG

de toegankelijkheid. Deze typologie vormt dus een raster voor de analyse van het Brussels Gewest. Ze maakt het ook mogelijk om de relatie tussen de verschillende types hubs te beschrijven. Ten slotte is het een middel om ervoor te zorgen dat de juiste infrastructuur op de juiste plaats wordt voorzien. Een tweede innovatief analyse-instrument dat als onderdeel van de strategische visie is ontwikkeld, is het “vlindermodel”. Dit model beschrijft de huidige situatie van een specifieke locatie en de beoogde ontwikkelingen op basis van het type hub waartoe de betreffende locatie behoort. Het model gebruikt meerdere parameters met betrekking tot de ruimtelijke context, de positie van de locatie in het mobiliteitsnetwerk, mobiliteitsgerelateerde infrastructuur en andere infrastructuur waarbij je vlot en aangenaam van de ene modus naar de andere kunt overstappen. Het model genereert een illustratie die beknopt relevante informatie geeft over de huidige en verwachte situatie in een specifiek geval. Met behulp

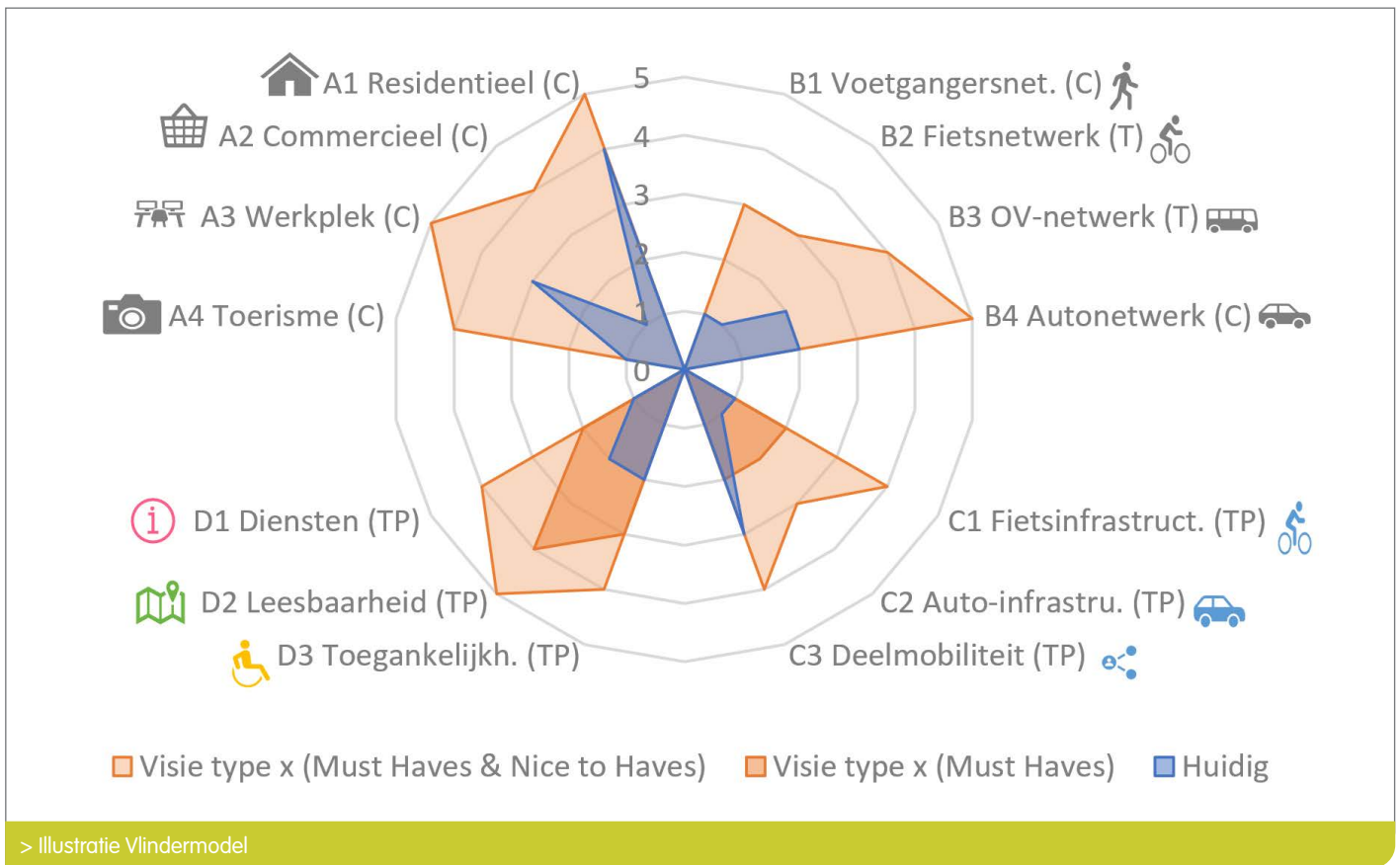
van dit analyse-instrument kan snel worden geïllustreerd op welke punten actie moet worden ondernomen om ervoor te zorgen dat een locatie die als potentieel mobiliteitshub wordt beschouwd, kan voldoen aan de eisen voor het type hub waartoe het behoort.

Het tweede voordeel van de strategische studie was dat ze een discussiekader bood dat een brede vertegenwoordiging van Brusselse belanghebbenden samenbracht om de implementatie van de doelstelling van 20 mobiliteitshubs van het Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht te bespreken. Op basis van de vele raadplegingen werd besloten om deze implementatiedoelstelling te beschouwen als een kans om tests op ware schaal uit te voeren met het oog op de latere ontwikkeling van een doordacht en volwassen netwerk van mobiliteitshubs. Dit betekent dat de eerste 20 mobiliteitshubs die in 2024 zullen worden geïnstalleerd, pilotcases zullen zijn die de mogelijkheid


zullen bieden om onder andere de relevantie van de typologie en de dienstvereisten die bij elk type mobiliteitshub horen, de netwerklogica, gegevensuitwisselingen, governancemechanismen, de impact van mobiliteitshubs op het gebruik van gedeelde mobiliteitsdiensten en de impact van gedeelde mobiliteitsdiensten met betrekking tot de modal shift-doelstelling uit het Good Move Plan, uit te testen.

20 potentiële locaties voor pilotmobiliteitshubs werden geselecteerd en in het kader van de strategische visiestudie met behulp van de hierboven beschreven instrumenten grondiger geanalyseerd.

We mogen echter niet vergeten dat deze lijst in de loop van de volgende maanden nog zal evolueren, afhankelijk van verschillende parameters en de voortgang van het project. De huidige lijst heeft al een aantal wijzigingen ondergaan ten opzichte van de oorspronkelijk bestudeerde locaties.



Momenteel zijn dit de 20 locaties waar een casestudy geïnstalleerd wordt: Hallepoort, Albert, Spiegel, Rochefort, COOVI, Roodebeek, Peterbos, station Etterbeek, Kraainem, station Berchem, Klein Eiland, station Jette, Raadsplein, Sint-Denijs, Sint-Guido, station Haren-Zuid, Keymplein, Graaf van Vlaanderen, Goede lucht, Aartshertogenplein, enz.

pilootfase meer in detail voor te stellen en aanvragen voor te bereiden om de nodige akkoorden te verkrijgen voor de installatie van pilootmobiliteitshubs op gemeentelijke wegen. 

WAT ZIJN DE VOLGENDE STAPPEN?

Brussel Mobiliteit wil nu een studie lanceren over het ontwerp van mobiliteitshubs en de praktische implementatie van 20 pilootmobiliteitshubs, waarvoor onlangs een lastenboek werd gepubliceerd, ondersteunen en opvolgen. Deze opdracht omvat ook een evaluatie van de proeffase. De deadline voor het indienen van offertes is 11 september 2023. De duur van de opdracht is voorzien op 24 maanden vanaf oktober 2023.

Tegelijkertijd heeft Brussel Mobiliteit al contact opgenomen met de technische diensten van de gemeenten die betrokken zijn bij de installatie van een of meer pilootmobiliteitshubs, om de

> Meer info

- Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 64, Focus MaaS, <https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2022-08/momo-64-nl.pdf>
- Meer aandacht voor MaaS, Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid nr. 67, <https://brulocalis.brussels/sites/default/files/2023-03/MOMO-67-NL.pdf>
- Actualiteit, Vlindermodel van het Gewest voor de analyse van mobility hubs, <https://brulocalis.brussels/nl/tools/modellen/vlindermodel-van-het-gewest-voor-de-analyse-van-mobility-hubs>

> Kevin Lebrun, attaché bij de Organiserende overheid van de mobiliteit, Brussel Mobiliteit

HET SPOORGEBRUIK IN BRUSSEL BEVORDEREN: HOE?

Het Brusselse mobiliteitsbeleid moet ervoor zorgen dat pendelaars van binnen en buiten het Gewest zich efficiënt kunnen verplaatsen, terwijl de levenskwaliteit in de stad erop vooruitgaat. Om dat doel te realiseren, rekent het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vooral op de uitbreiding van het openbaar vervoersnet, waarvan de trein- en metrodiensten de basis vormen.

Met het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move) wil het Gewest het spoorwegaanbod verder ontwikkelen maar ook omvormen zodat het beter past in het plan van een meer polycentrische stad. Een stad waarin men heel eenvoudig de trein kan nemen voor verplaatsingen binnen de stad of van en naar de stadsrand.

NOG ALTIJD VEEL MOGELIJKHEDEN

De verplaatsingsgewoonten kunnen bijvoorbeeld meer inzicht geven in deze mogelijkheden. Zo is uit een analyse van de bedrijfsvervoerplannen (BVP's) van Brusselse ondernemingen (gegevens van 2011 en van 2017) gebleken dat de trein amper gebruikt wordt voor de kortste afstanden en eveneens beperkt gebruikt wordt voor afstandscategorieën die nochtans geassocieerd worden met voorstedelijke spoordiensten. Zodra men zich buiten de actieradius van het openbaar stadsvervoer bevindt, wordt de auto genomen. Daarbij komen nog de verwachte bevolkingsgroei, zowel in het Gewest als in de dichte rand, en de gewenste ontwikkeling van strategische

gebieden met een goede treinverbinding, die dit gebruikspotentieel in de toekomst nog zullen vergroten.

Om in te spelen op het toenemende treingebruik in Brussel, omvat het Gewestelijk Mobiliteitsplan een aantal algemene doelstellingen. Over deze doelstellingen werd een strategische nota opgemaakt, die de Gewestregering op 24 maart 2022 goedgekeurd heeft en die de Brusselse uitdagingen en prioriteiten op het vlak van spoordiensten en treinstations specificceert. De NMBS zal op haar beurt dit jaar een nieuw vervoersplan opmaken voor een periode van drie jaar. Naar aanleiding daarvan zouden bepaalde gewestelijke doelstellingen, vooral met betrekking tot het vervoersaanbod en de treinstations, besproken kunnen worden.

DIVERSE REDENEN VOOR HET BEVORDEREN VAN VERPLAATSINGEN MET DE TREIN

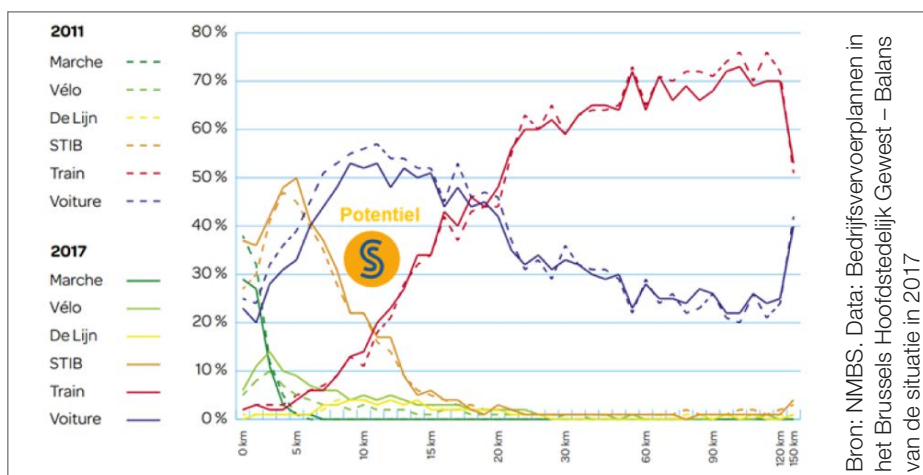
Om dit potentieel te kunnen benutten, zou het Gewest in de eerste plaats willen dat er

meer S-treinen (voorstedelijke verbindingen) rijden. De bedoeling is om tot een aantrekkelijk dienstenaanbod te komen voor verplaatsingen in de stad. Diensten waarvoor de gebruikers niet per se de dienstregeling hoeven te raadplegen voordat ze de trein nemen. Deze maatregel moet echter gepaard gaan met een uitbreiding van de dienstregeling van de treinen, vooral 's avonds, zodat de trein een betrouwbare optie wordt voor veelvuldigere maar ook meer gevarieerde verplaatsingen dan enkel woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen.

De minimale doelstelling voor het Gewest is dat voor de verschillende S-lijnen vanuit de belangrijkste stations de laatste trein na 00u30 vertrekt, zowel op weekdays als in het weekend. Zo kan een positieve spiraal op gang komen, want dan kan het treingebruik op deze tijdstippen gestimuleerd worden, zowel door de overheid als door evenementenplanners.

Het treinaanbod kan echter niet voor alle treinlijnen tegelijk verhoogd worden. Het Gewest is van mening dat sommige lijnen prioritair zijn:

- Voor lijn S4 zou het aantal treinen verdubbeld worden op weekdays (naar twee treinen per uur en per richting) en zouden ook treinen in het weekend ingelegd worden. In Brussel verbindt deze lijn onder andere Jette met de Europese Wijk. De latente vraag is naar verwachting groot, de reistijden zijn onklopbaar en de treinverbinding is complementair met het aanbod van de MIVB.
- Ook lijn S7, die voornamelijk op spoorlijn 26 rijdt, in het oosten van het Gewest, zou prioritair uitgebreid worden. Daardoor zullen pendelaars zich beter kunnen verplaatsen op de ringroute. Ook zullen er meer aansluitingen mogelijk zijn met de belangrijkste radiaallijnen van de MIVB, waaronder metrolijn 5 van Delta naar Merode.



> Modale verdeling volgens de pendelafstand voor bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



> Het station als centrale plaats in een wijk, Keulen.

- Tot slot wil het Brussels Gewest lijn S10 (ringroute West via spoorlijn 28) reorganiseren om de inwoners in het westen van het Gewest te verbinden met de werkgelegenheidspolen van Schaarbeek en Vilvoorde.

Al die veranderingen zullen de tijdrumtelijke concentratie van het aanbod in Brussel verkleinen. Die heeft immers als gevolg dat vele stations en haltes onderbenut worden, maar brengt ook regelmatigheidsproblemen met zich mee, wat onmiddellijk een impact heeft op het hele dienstenaanbod.

STATIONS EN HALTES ALS KWALITEITSVOLLE CENTRALE PLAATSEN


Naast de uitbreiding van het dienstenaanbod wordt ook gevraagd om, in samenwerking met het Gewest, sommige stations en haltes te veranderen in echte centrale plaatsen in de wijk. Het doel is om de mogelijkheden voor intermodale verplaatsingen uit te breiden door de stations en de omliggende openbare ruimte op te waarderen, waarbij de kwaliteit van de diensten, de universele toegankelijkheid op het vlak van comfort en de duidelijkheid van de routes gewaarborgd blijven. De uitdaging om treinstations mooi te integreren in het stadsweefsel geldt vooral voor de kleine haltes waar alleen S-treinen stoppen. Vele lokale

stations zijn immers nog altijd onbekend bij de bewoners, werknemers en bezoekers van de betrokken wijken.

Voor het Gewest is het dus zaak om:

- de prioriteit te geven aan investeringen die het verzorgingsgebied van de stations aanzienlijk vergroten (zoals het creëren van nieuwe ingangen), en om fysieke inrichtingen systematisch vergezeld te laten gaan van voldoende publiciteit;
- bij de heraanleg van stations ervoor te zorgen dat voetgangers, personen met beperkte mobiliteit en fietsers de stationsomgeving snel, comfortabel en veilig kunnen oversteken. Dit houdt in dat stedelijke barrières verwijderd worden.

Tot slot biedt ook de mogelijke intermodaliteit met fietsen en met vormen van micromobiliteit heel wat potentieel, zowel in de treinen als in de treinstations. Daarom wil het Gewest dat de NMBS een ambitieuze fietsstrategie uitstippelt om de capaciteit voor het meenemen van fietsen op de trein te verdubbelen tegen 2025. In de Brusselse stations moeten ook fietspunten komen om de doelstellingen van het Masterplan Fietsparkeren te halen. Het Gewest is van zijn kant bereid om de nodige cofinancieringsmechanismen op te zetten om de doelstelling van het delen van parkeergelegenheid voor fietsen te realiseren.

Naast dit overzicht hebben de Brusselse doelstellingen ook betrekking op andere aspecten zoals tariefintegratie, de opzet van gezamenlijke en/of meer gerichte promotiecampagnes, de ontwikkeling van MaaS en het delen van gegevens. Al deze doelstellingen vereisen in de eerste plaats een goede samenwerking tussen het Gewest en de spoorwegsector. Gelukkig groeit die samenwerking met de jaren. 

NIEUW VERVOERSPLAN VOOR DE NMBS

Tijdens het schrijven van dit artikel moest het nieuwe vervoersplan van de NMBS voor de periode van december 2023 tot december 2026 nog goedgekeurd worden. Het ontwerpplan biedt een glimp van de ambitieuze veranderingen in het aanbod, die rekening houden met een aantal Brusselse prioriteiten, zoals de aanzienlijke uitbreiding van de dienstregeling op vrijdag- en zaterdagavond, de verhoging van het aantal treinen op verschillende prioritaire lijnen en een ambitieus investerings- en toegankelijkheidsprogramma voor de treinstations. Wordt vervolgd!

> **Roberta GAGLIARDI –Attaché – Cel Mobiliteit en Verkeersveiligheid - Brussel Mobiliteit**

HERAANLEG VAN HET KONINGINNEPLEIN & OMGEVING: EEN VOORBEELD VAN INCLUSIEVE BURGERPARTICIPATIE

In maart van dit jaar diende Brussel Mobiliteit een vergunningsaanvraag in voor de heraanleg van het Koninginneplein en de directe omgeving. Het project heeft betrekking op het hele plein en de straten eromheen. Het doel is om dit onderbenutte plein nieuw leven in te blazen en de veiligheid en het comfort voor actieve gebruikers en reizigers van het openbaar vervoer te verbeteren. Voordat de vergunning werd aangevraagd, vond er een uitgebreid en inclusief inspraakproces plaats.

INSPRAAK VAN DE BEVOLKING

Het adviesbureau ERU kreeg de opdracht om de inspraak te organiseren. ERU heeft expertise in sensibilisering en verkennende trajecten. De burgerparticipatie werd met de steun van OSMOS in twee fasen georganiseerd.

De eerste fase van diagnose, informatie en sensibilisering had tot doel de actoren van de wijk te mobiliseren en synergieën te creëren tussen de gebruikers van het plein (verenigingen, bewoners, winkeliers, studenten, enz.). Dat gebeurde al in de ontwerpfasen van het project. Men wilde op die manier een gemeenschappelijke diagnose opmaken.

In de tweede fase werden de buurtbewoners bevestigd op basis van de eerste scenario's van het project. Het doel was om de bewoners te betrekken bij de ideeën en het ontwerp. Via de workshops werden de deelnemers collectief eigenaar van het stadsproject en ontstond er een maatschappelijke dynamiek waarbij inzicht werd verkregen in de problemen van de locatie en de zaken waarmee in het project rekening moest worden gehouden.

DE METHODOLOGIE

Om de mensen te bereiken was het belangrijk om via tussenpersonen te gaan, zoals AYAD, Cultures & EllesAsbl, Ella vzw, Maison Couleur Femmes, Vie Féminine, de scholen,

de kerkfabriek, de RenovaS-antenne en culturele podia zoals het Huis der Kunsten en de Hallen van Schaarbeek.

Qua methodologie gaf men de voorkeur om met verschillende homogene doelgroepen te overleggen. Zo kon elk van de profielen zonder angst betrokken worden, konden mensen zich vrij uiten en konden er van bij het begin conflicten worden vermeden. Er werd een panel samengesteld met verschillende representatieve profielen: bewoners; vrouwen en kinderen (bewoners of schoolgebruikers); studenten (inclusief Nederlandstaligen); winkeliers en reizigers openbaar vervoer.

Tijdens het proces werden heel wat verschillende acties ondernomen: informatiestands, straatinterviews onder winkeliers, enquêtes, langdurige gesprekken, workshops en wandelingen voor vrouwen.

FOCUS OP GENDERMAINSTREAMING

Van bij het begin wilde men werken aan de inrichting van de openbare ruimte vanuit een genderperspectief. In het kader van het project ter bestrijding van ongewenst gedrag op straat, dat door het stedelijk preventieprogramma van Schaarbeek werd ontwikkeld, werd het eerste contact gelegd met de vzw GARANCE, in samenwerking met de gemeente Schaarbeek en de vzw RenovaS.

Een van de middelen die hiervoor ingezet werden, is de exploratieve wandeling voor vrouwen. Hierbij wordt de openbare ruimte opnieuw collectief in gebruik genomen en worden vrouwen en meisjes betrokken bij de burgerparticipatie. Vrouwen kunnen hiermee niet alleen ruimtes die ze vermijden opnieuw in gebruik nemen, maar ook hun ervaringen en gevoelens delen en hun verwachtingen, behoeften en wensen ten aanzien van deze ruimtes omzetten. Er werden twee wandelingen georganiseerd.

Uit de oriënterende wandelingen bleek bijvoorbeeld dat vrouwen zich vooral te voet verplaatsten en dat er behoefte was aan veiligere en comfortabelere voetpaden. Ook bleek dat het plein vooral door mannen werd gebruikt. Voor vrouwen leek het plein niet erg toegankelijk vanwege de onveiligheidsproblemen (vechtpartijen, alcoholmisbruik). Er werd ook gewezen op problemen met de leefomgeving. Er was bijvoorbeeld nood aan betere verlichting, groenere en aangename ruimtes in het midden van het plein waar de kinderen konden spelen, meer aangename zitbanken, enkele spelletjes en een properdere omgeving. Door al deze tekortkomingen voelden vrouwen zich op het Koninginneplein buitengesloten en kreeg de transitfunctie de overhand op de verblijfsfunctie.

RESULTATEN

Tijdens dit inspraakproces konden alle meningen worden geobjectiveerd en



© Brussel Mobiliteit

verwerkt in het project. Het plan voorziet in een veiliger, aangenamer plein, een ontmoetingsplaats waar in combinatie met speelse elementen en uitnodigend meubilair nieuwe, harmonieuze beplanting zal worden aangebracht. De trottoirs worden verbreed en van de weg gescheiden door lage beplanting, en oversteekplaatsen worden veiliger en beter leesbaar. Bovendien zullen de bestaande haltes van het openbaar vervoer op en rond het plein gegroepeerd worden in de Koningsstraat om de zichtbaarheid en toegankelijkheid te verbeteren. Er worden ook fietspaden aangelegd langs de Koningsstraat. In combinatie met de fietsvoorzieningen in de Koninklijke Sinte-Mariastraat zullen de meeste parkeerplaatsen op het plein verdwijnen. Als alternatief kunnen er parkeerplaatsen van openbare instellingen gebruikt worden. Tot slot

zullen de beplante zones de ruimtes gezelliger en aangenamer maken en meer schaduw bieden voor de woonruimtes. Ze zullen ook zorgen voor meer en betere verbindingen met de groene ruimtes van de wijk, namelijk het Koningin-Groenpark en de tuin van het Huis der Kunsten. In totaal zullen er zes nieuwe hoge bomen en ongeveer 800 m² extra vegetatie worden geplant in bredere plantputten. De openbare verlichting wordt vernieuwd. Er komen hoogefficiënte LED-lampen die een warm wit licht uitstralen en de lichtpunten worden opnieuw verdeeld. De koninklijke Sint-Mariakerk, een geklasseerd gebouw, wordt opgefleurd met een reeks sobere elementen van hoge kwaliteit, sfeervolle verlichting die in 2008 speciaal voor de kerk werd ontworpen en nieuwe lage beplanting in de tuinen. 

> Fabian Massart, nationaal aanspreekpunt voor URBACT

URBACT, NETWERKEN VAN STEDEN VOOR DUURZAME STADSONTWIKKELING IN EUROPA

Sinds 2002 bevordert het URBACT-programma de samenwerking en de uitwisseling van ideeën tussen Europese steden. Het doel van dit programma is om lokale actoren beter in staat te stellen om een duurzaam, participatief en geïntegreerd beleid uit te stippelen en uit te voeren. URBACT, dat in België al een goede basis heeft, wil nu nieuwe steden en gemeenten aantrekken om zijn draagkracht te vergroten.

EEN INSTRUMENT IN HET KADER VAN HET COHESIEBELEID VAN DE EU

URBACT acht het noodzakelijk dat steden een sleutelrol vervullen in het sociale, economische en milieubeleid van Europa. Het wil daarom in de eerste plaats het cohesiebeleid van de EU doeltreffender maken, vooral door de vijfde doelstelling van het beleid te ondersteunen, namelijk *“Europa dichterbij de burgers door de duurzame en geïntegreerde ontwikkeling van alle soorten gebieden te bevorderen”*.

URBACT verbindt zich er dus toe om overheden in elk van de lidstaten te voorzien van competenties, zodat ze van geïntegreerde duurzame ontwikkeling het kompas van hun stedelijk beleid kunnen maken.

Het URBACT-programma wordt gefinancierd door het EFRO en maakt deel uit van het bredere Europese cohesiebeleid. Het draagt bij aan de partnerschappen van de Stedelijke Agenda voor de EU en aan de vernieuwing van het Handvest van Leipzig. URBACT werkt ook samen met andere programma's en organisaties, met name het European Urban Initiative, ESPON, INTERACT, INTERREG EUROPE, Horizon Europe, de Raad van Europese Gemeenten en Regio's en het Comité van de Regio's.

EEN BEPROEFDE METHODE

De steden bevinden zich midden in de uitdagingen die we in de 21e eeuw als samenleving moeten aangaan. De aanpassing aan de klimaatverandering, sociale rechtvaardigheid, digitalisering ...

het zijn maar enkele van de grote problemen waarmee alle Europese steden geconfronteerd worden.

Via geïntegreerde duurzame ontwikkeling kan er met al deze uitdagingen rekening worden gehouden en kunnen steden aangemoedigd worden om hun bestuursstructuren te herzien en op inclusievere modellen over te schakelen.

Voor een lokale overheid kan het heel omslachtig zijn om een overzicht van de actiemogelijkheden te hebben en/of om in contact te treden met andere steden die al aan geïntegreerde duurzame ontwikkeling doen. Op dat vlak kan URBACT het verschil maken.

URBACT wil steden de mogelijkheid bieden om in een netwerk samen te werken door van elkaars ervaringen te leren, hier lessen uit te



© URBACT

> In 2019 werd in Brussel het Sustainable Urban Development 'City Lab' georganiseerd.



> Terreinbezoek tijdens het URBACT City Festival in Parijs in 2022

Om deze principes te kunnen toepassen heeft URBACT een aantal vrij toegankelijke tools ontwikkeld: de URBACT-toolbox <https://urbact.eu/toolbox-home>. URBACT stelt ook knowledge hubs ter beschikking. Hier kan je onmiddellijk bruikbare informatie vinden over een aantal thema's, bv. over mobiliteit (<https://urbact.eu/knowledge-hub/mobility>), gendergelijkheid (<https://urbact.eu/knowledge-hub/gender-equal-cities>) of digitalisering (<https://urbact.eu/knowledge-hub/digital-transition>).

trekken en goede praktijkvoorbeelden vast te stellen om het stadsbeleid te verbeteren.

De URBACT-methode is gebaseerd op drie principes:

- **Integratie:** een geïntegreerde benadering van duurzame stadsontwikkeling die een totaalaanpak bevordert door rekening te houden met de fysieke, economische en sociale aspecten van stadsontwikkeling.
- **Participatie:** een participatieve benadering op basis van sterke partnerschappen tussen de overheidsinstellingen, de privésector, de kennisinstellingen en het maatschappelijk middenveld (met inbegrip van de burgers). Participatie wordt beschouwd als de hoeksteen van de lokale democratie en van een efficiënt stadsontwikkelingsbeleid.
- **Actieleren:** een gestructureerde en gefaciliteerde benadering om kennis te verwerven door als partners samen te werken, en om concrete problemen op te lossen door acties op maat uit te denken.

THEMATISCHE NETWERKEN

De URBACT-principes worden uitgedragen via thematische netwerken. Elk netwerk bestaat uit EU-steden die over een specifiek thema ideeën willen uitwisselen op een welbepaald moment en die een geïntegreerd lokaal beleid willen uitstippelen met de hulp van hun collega's, lokale actoren en experts van URBACT. De steden kunnen zich aansluiten bij verschillende soorten URBACT-netwerken door te reageren op de oproepen voor het indienen van voorstellen voor de oprichting van netwerken.

Elk netwerk behandelt een onderwerp dat verband houdt met stadsontwikkeling. Het kan bijvoorbeeld gaan om mobiliteit, sociale inclusie en cultuur maar ook ondernemerschap, publieke ruimten en digitalisering. Sinds 2002 werden in heel Europa meer dan 1000 steden en meer dan 150 netwerken opgericht. Het nieuwe URBACT IV-programma, dat in 2023 van start ging, zou moeten leiden tot de oprichting van tientallen nieuwe netwerken.

MOOIE VERTEGENWOORDIGING VAN BELGIË

Hoewel het URBACT-programma vooral gedragen wordt door Zuid-Europese landen, in het bijzonder Italië, Spanje en Portugal, nemen de Belgische steden al jarenlang actief deel aan de URBACT-netwerken. Tijdens het vorige URBACT III-programma was België met 21 partnersteden en 4 leidende steden het elfde best vertegenwoordigde land van de dertig landen die bij URBACT betrokken zijn.

Enkele van de netwerken die door Belgische steden geleid werden, waren ROOF van de stad Gent, dat met innoverende huisvestingsoplossingen komaf wilde maken met dakloosheid, en Sub>urban van de stad Antwerpen, dat de strijd aanging met stedelijke wildgroei door stadsranden te veranderen in aantrekkelijkere gebieden van betere kwaliteit. Brussel was al meermaals partner van URBACT. Onlangs nam het gewest via Brussel Mobiliteit deel aan Freight TAILS, een netwerk dat focuste op het vinden van aangepaste en innoverende logistieke oplossingen voor beter vrachtvervoer in de stad. Het actieplan dat Brussel in het



> Artikel over de ervaring van de stad Luik met het URBACT-netwerk Biocanteens#2 in het magazine Imagine Demain le monde nr. 153

kader van dit netwerk opmaakte, is online beschikbaar op https://archive.urbact.eu/sites/default/files/brussels_freight_tails_iap_english_summary.pdf.

Hoewel Vlaanderen tijdens het laatste programma meer vertegenwoordigd was dan Wallonië en Brussel (14 deelnames tegenover respectievelijk 7 en 3 deelnames), zijn er ook steeds meer Waalse en Brusselse steden en gemeenten actief betrokken. Overigens werden naar aanleiding van de eerste oproep tot het indienen van voorstellen voor het nieuwe URBACT IV-programma vijf Belgische

steden geselecteerd, namelijk Fleurus, Roeselare, Hannuit, Luik en Genk (<https://urbact.eu/Belgique/nouveaux-apn-2023>).

VOLGENDE OPROEP VOOR HET INDIENEN VAN VOORSTELLEN

Weinig administratie, hoge succesratio, begeleiding op maat ... URBACT wordt vaak beschouwd als een ideale eerste ervaring en een springplank naar andere Europese programma's. Deelnemen aan een thematisch netwerk betekent in de eerste

plaats een duwtje in de rug krijgen voor projecten die men lokaal wil ontwikkelen en naar een hoger niveau wil tillen. Zo geeft het programma toegang tot vernieuwende ideeën en partnerschappen en meer zichtbaarheid voor de verkozenen.

URBACT wil zijn gemeenschap verder uitbreiden. Alle steden worden dan ook verzocht om te reageren op de oproep voor het indienen van voorstellen met het oog op meer samenwerking op Europees niveau. Gewoonlijk wordt er één oproep per jaar gelanceerd. De volgende oproep begin 2024 heeft als doel om de best practices naar aanleiding van het "Urban Innovative Actions"-programma te volgen.

> Meer info

Wenst u meer informatie om uw kandidaatstelling voor te bereiden? Neem dan contact op met het nationale aanspreekpunt (fabian.massart@uliege.be), volg de laatste nieuwtjes op de Belgische pagina van de website van URBACT (<https://urbact.eu/belgique>) en schrijf u in voor de nieuwsbrief (<https://ulq.us15.list-manage.com/subscribe?u=c3c6ea6f23947ba7bbcef9617&id=3b1bd94567>).



> De aanspreekpunten van alle deelnemende landen tijdens een bijeenkomst in Brno

> Suzanne Reyvers, Policy and Project Officer bij Autodelen.net

INCLUSIVE GREEN DEAL AUTODELEN: AUTODELEN IN BRUSSEL GROTER, DUURZAMER EN INCLUSIEVER MAKEN

Autodelen heeft vele voordelen: het is goedkoop, duurzaam, gemakkelijk, zorgt voor minder auto's op straat en minder luchtvervuiling. En ondanks dat het gebruik sterk stijgt in Brussel, valt er nog veel potentieel te rapen. Zeker als we weten dat de huidige gebruikers vooral komen uit de categorie hoogopgeleiden met een hoog inkomen. In dit artikel overlopen we de stand van zaken wat betreft autodelen in Brussel en lichten we een tipje van de sluier over de nieuwe Brusselse Inclusive Green Deal Carsharing.

STAND VAN ZAKEN IN BRUSSEL

Jaar na jaar stijgt het aantal gebruikers en het aantal deelwagens in Brussel. Uit het jaarrapport 2022 van Autodelen.net¹ leren we dat het aantal actieve gebruikers steeg tot 50.000 in 2022, een stijging van 48% tov 2021. Het Brussels Gewest telde eind 2022 ook 1579 deelwagens, een stijging van zo'n 30% tegenover het jaar ervoor. Slechts 2% van deze deelwagens zijn elektrisch aangedreven. Naar schatting doet zo'n 6,3% van de Brusselaars met een rijbewijs aan autodelen, wat al een mooi aantal is, al blijft het een kleine minderheid. Er zijn dus nog een heleboel Brusselaars die de voordelen van autodelen kunnen ontdekken.

De volgende aanbieders bieden op dit moment deelwagens aan in het Brussels Gewest: cambio (round trip), Cozywheels (particulier round trip autodelen), Dégage (particulier round trip autodelen), Getaround (round trip), Miles (free floating) en Poppy (free floating).

IMPACT OP AUTOBEZIT

Autodelen.net deed ook een onderzoek naar de impact van autodelen op het autobezit in Vlaanderen. Dat onderzoek leert ons dat, in Vlaanderen, een deelwagen tussen de 3 en 10 privéwagens kan vervangen. We durven ervan uit te gaan dat dit in de stedelijke context van Brussel nog hoger zal liggen. Hoe meer autodelers er zijn, hoe meer ruimte er dus vrijkomt voor actieve vervoersmodi, voor ontmoetings- en speelruimte. Daarnaast geven 35% van de autodelers in het onderzoek ook aan dat ze sinds ze zijn gestart met autodelen minder vaak met de auto rijden, 31% geeft aan dat ze meer fietsen. Er is minder veranderd aan het gebruik van het openbaar vervoer, 75% zegt even vaak de trein, tram of bus te gebruiken, 16% gebruikt het meer sinds ze zijn gestart met autodelen. Hoe meer autodelers er zijn, hoe minder autokilometers er dus gereden zullen worden. Goed nieuws voor het klimaat en voor onze longen.

1. <https://www.autodelen.net/nl/nieuws/impactrapport/>

INSPIRATIE VOOR GEMEENTEN

Als gemeente kan je op drie pijlers inzetten om autodelen te stimuleren, nl. het aanbod, het beleid en de communicatie om de vraag op te wekken. Uitgebreide info, tips en best practices zijn verzameld in de inspiratiegids voor Brussels gemeenten: <https://www.autodelen.net/nl/toolkit/inspiratiegids-gemeenten-brussel/>. Ben je geïnteresseerd om ook een pakket met voorbeeldteksten over autodelen te ontvangen voor je gemeentelijke kanalen? Stuur dan een mail naar info@autodelen.net.

EEN GREEN DEAL?

We raden gemeenten ook aan om ondertekenaar te worden van de nieuwe Inclusive Green Deal Carsharing. Deze Green Deal, ondersteund door Brussel Leefmilieu en Brussel Mobiliteit, wil autodelen in Brussel groter, duurzamer en inclusiever maken door partners uit verschillende sectoren (publiek, privé en middenveld) samen te brengen gedurende drie jaar. De Green Deal zal officieel ondertekend worden op de conferentie over gedeelde mobiliteit Shared Mobility Rocks op 6 februari in Brussel. Geïnteresseerd om hier meer over te weten? Stuur een mailtje naar info@autodelen.net of cvanderstichelen@leefmilieu.brussels.be. 

> Sophie Jadin, projectmanager – GoodPlanet Belgium

DE SAM PASS, EEN MOBILITEITSPROJECT VOOR LEERLINGEN VAN HET 1^E EN 2^E LEERJAAR SECUNDAIR ONDERWIJS

De middelbare school begint vaak met meer zelfstandige verplaatsingen. De leerlingen van de eerste graad hebben nochtans niet altijd een grondige kennis van verkeersveiligheid. De SAM Pass, een project van de vzw GoodPlanet gesteund door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, draagt bij tot de doelstelling van het gewestelijk mobiliteitsplan “nul doden en zwaargewonden in het verkeer tegen 2030 in het gewest” en brengt leerlingen kennis bij over verkeersveiligheid bij actieve vervoermiddelen.

WAT IS DE SAM PASS?

Het Secure and Active Mobility Passeport is een project van Brussel Mobiliteit en de vzw GoodPlanet België dat sinds 2021 loopt. Het doel is om tieners van het eerste en tweede middelbaar bewust te maken van hun plaats in het verkeer als voetganger, fietser en/of gebruiker van het openbaar vervoer. Via leuke uitdagingen en een hindernissenparcours op de speelplaats leren de leerlingen meer over verkeersveiligheid.

WAAROM DE SAM PASS?

Kinderen zijn bijzonder kwetsbaar in het verkeer. Rond de leeftijd van 12 jaar is er een piek in het aantal ongevallen: jonge tieners zijn zelfstandiger, maar hebben niet altijd de nodige vaardigheden om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen. Terwijl er in het lager onderwijs heel wat projecten bestaan om kinderen te leren hoe ze zich goed moeten voortbewegen in het verkeer (bijvoorbeeld het Voetgangersbrevet), is er niets voor het middelbaar onderwijs. De SAM Pass helpt (semi-)actieve verplaatsingen aan te moedigen - te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer - en geeft leerlingen tegelijkertijd de mogelijkheid om zich veilig op straat voort te bewegen. Het project beantwoordt dus aan twee doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan van het Brussels Gewest: “Vision Zero” en de promotie van “mobiliteitspraktijken die de fysieke en mentale gezondheid bevorderen”.

DE STAPPEN VAN DE SAM PASS

In de klas

Leerkrachten die hun klas voor het project opgeven, worden uitgenodigd om met behulp van materialen die door GoodPlanet



© GoodPlanet Belgium

worden verstrekt, een kaart te maken met de woningen van de klasgenoten en om de leerlingen te onderwerpen aan een quiz over verkeersveiligheid.

Experiment in een beveiligde omgeving

Een GoodPlanet-coach komt naar de klas voor een theoretisch gedeelte. Dat gebeurt op basis van de verkeersveiligheidsquiz en met instructiefilmpjes. Daarna kunnen de leerlingen een actieve modus (fiets of niet-elektrische step) uitproberen op de speelplaats, op een hindernissenparcours.

Uitdagingen op straat

De activiteit gaat verder met de GoodPlanet-coach: de leerlingen voeren in groepjes onder begeleiding van een volwassene opdrachten uit rond verkeersveiligheid en actieve vervoersmiddelen in de buurt van de school. Ze worden bijvoorbeeld gevraagd om een foto te maken van een goed uitgeruste fiets en een slecht uitgeruste fiets, of om een kort filmpje te maken om te illustreren waarom de tram altijd voorrang heeft.

Zelfstandig doorgaan met de uitdagingen

Leerlingen krijgen een lijst met uitdagingen die ze elke dag gedurende ongeveer twee weken alleen of in groepjes tijdens hun verplaatsingen moeten volbrengen. Ze kunnen nadenken over de infrastructuur rond hun school, een foto van zichzelf maken zoals de Beatles op een zebepad of de omgangsregels in het openbaar vervoer oefenen.

AFSLUITING VAN HET PROJECT

De GoodPlanet-coach komt terug naar de klas om de vooruitgang van de leerlingen op het gebied van theoretische kennis over verkeersveiligheid te beoordelen en om de uitdagingen die ze hebben volbracht te bespreken. Als de klas goed heeft gepresteerd, kan ze zelfs een prijs winnen! 

> Meer info

Je kan contact opnemen met Sophie Jadin op s.jadin@goodplanet.be of ga naar de website van GoodPlanet: <https://www.goodplanet.be/nl/de-sam-pass-secure-active-mobility/>. Daar vind je het inschrijvingsformulier.

> Philippe Moreau – adviseur mobiliteit – Brulocalis

HOOG TIJD OM KOMAF TE MAKEN MET DE DODE HOEK

Nu de zomervakantie goed en wel voorbij is, en we met z'n allen weer veel vaker onderweg zijn, willen we het hier hebben over een type ongeval dat nog al te vaak voorkomt in Brussel: de dodehoekongevallen. Met de dode hoek bedoelen we het gebied rond een voertuig waarop de chauffeur geen rechtstreeks zicht heeft. Niet door de raampjes en ruiten van het voertuig, en niet met de verschillende achteruitkijkspiegels. De slachtoffers van deze ongevallen zijn meestal voetgangers en fietsers, en door de onevenwichtige machtsverhoudingen zijn dit soort ongevallen vaak bijzonder ernstig en soms zelfs dodelijk.

Zoals hierboven aangehaald, is de dode hoek dus de zone rond het voertuig die de chauffeur niet rechtstreeks kan waarnemen. Bij auto's en kleine bestelwagens bevindt de dode hoek zich voornamelijk ter hoogte van de achteruitkijkspiegels en de deurstijlen. Bij vrachtwagens en bussen zijn er, omwille van hun imposantere afmetingen, veel meer dode hoeken en hebben bestuurders een veel slechter zicht op wat er zich rond hun voertuig afspeelt (foto 1?). Slechte zichtbaarheid is echter niet het enige probleem voor chauffeurs. Vaak moeten zij met heel veel zaken tegelijk rekening houden, en soms raken zij afgeleid tijdens het rijden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat studies aantonen dat de meeste dodehoekongevallen het gevolg zijn van een menselijke fout. Uit deze studies blijkt ook dat in meer dan de helft van de onderzochte gevallen de zwakke weggebruiker duidelijk zichtbaar was vóór de chauffeur zijn manoeuvre uitvoerde. Een andere interessante vaststelling van de onderzoekers had te maken met het tijdstip waarop de meeste ongevallen plaatsvinden. In tegenstelling tot wat men zou denken, vinden de meeste incidenten niet plaats wanneer het donker is, maar wel overdag tussen 7u en 17u, met een piek tussen 13u en 14u, en meestal ook bij droog weer.

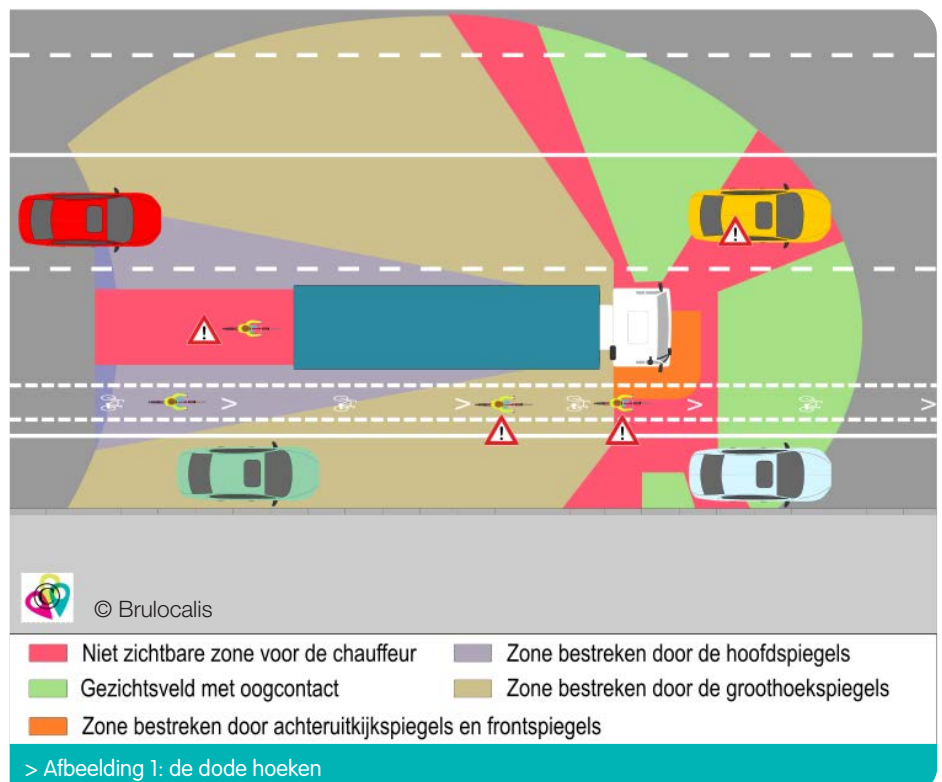
Wat de leeftijd van de slachtoffers betreft, zijn de meeste voetgangers ouder dan 60 jaar, terwijl fietsers gewoonlijk jonger zijn dan 25 jaar. De gevolgen van deze ongevallen in de bebouwde kom zijn bijzonder ernstig voor zwakke weggebruikers. Een recente studie van het Vias Institute toont aan dat in bijna drie op de vijf gevallen de afloop fataal is voor de kwetsbare weggebruiker. En in de andere gevallen (dus twee op de vijf) was er sprake van een ongeval met zwaargewonden. Dit is vaak het gevolg van een verkeerde inschatting

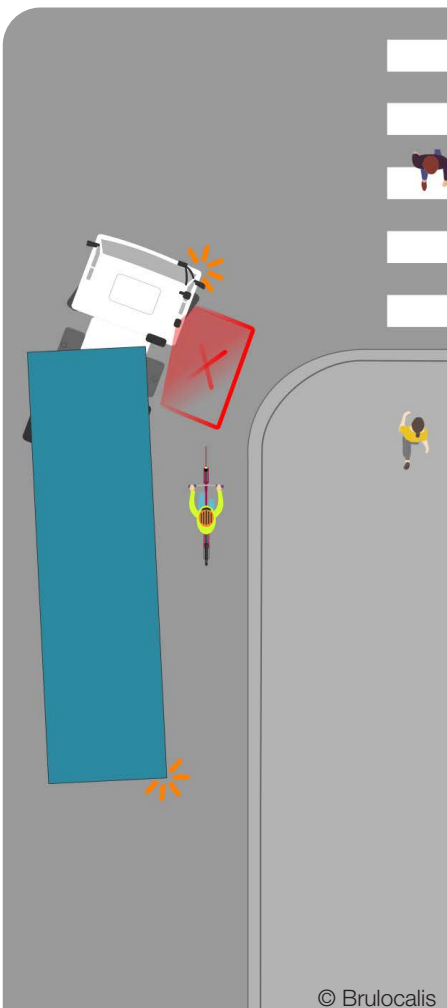
van het gevaar, of omdat de chauffeur van het zware voertuig de intenties van de zwakke weggebruiker fout inschat.

Om het risico op dit soort ongevallen te verkleinen, analyseren we een aantal mogelijke oplossingen: de regelgeving, de voertuigen, de gebruikers en de infrastructuur.

Volgens artikel 43 van het KB van 15 maart 1968 moeten vrachtwagens in België

verplicht over een bepaald aantal spiegels beschikken (breedtespiegels, trottoirspiegels, vooruitkijkspiegels) om een beter zicht te hebben op de onmiddellijke omgeving rond het voertuig. Het wordt echter afgeraden om te veel spiegels te gebruiken. Spiegels hebben immers hun beperkingen en kunnen contraproductief zijn wanneer de bestuurder al te veel visuele informatie moet verwerken. We stippen hier aan dat men





> Afbeelding 2: Blindspot illuminator

van en rond voertuigen aanzienlijk verbeterd hebben, zowel bij auto's als bij vrachtwagens (zie nr. 66 van de Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid). Er worden voortdurend nieuwe detectiesystemen ontwikkeld. In Denemarken heeft een bedrijf een systeem ontwikkeld (de Blindspot illuminator) (foto 2?) dat de dode hoeken van een voertuig op de grond projecteert met rode lampen. Zo zien fietsers meteen waar de dode hoeken zich bevinden, en kunnen er ongevallen vermeden worden. In Engeland werd onderzoek gedaan naar de directe en indirecte zichtbaarheid rond de 19 vrachtwagenmodellen die het vaakst rondrijden op de baan. De resultaten variëren enorm en tonen aan dat vrachtwagens waarin de chauffeur lager zit (dus dichterbij het wegdek), beter scoren op het vlak van zichtbaarheid rond het voertuig. Ook het aantal ruiten in de cabine en het ontwerp daarvan hebben een grote invloed op de dode hoeken. Veel vrachtwagens zijn ontworpen voor langeafstandsritten, en dan is het juist nuttig om als chauffeur hoger te zitten in de cabine om goed in de verte te kunnen kijken wanneer men rijdt aan hogere snelheden. Wanneer men echter rijdt in een stedelijke omgeving, is het niet nodig om goed in de verte te kunnen zien. Een rijpositie dichterbij het wegdek en de andere weggebruikers is dan juist beter. Net Brussel vond dit ook belangrijk, en heeft vrachtwagens aangekocht met een lagere rijpositie voor de chauffeur. En ook in Brussel is de MIVB zelf begonnen met de ontwikkeling van een systeem dat werkt met een oranje knipperlicht. Zo kunnen andere weggebruikers gemakkelijk en duidelijk zien waar er zich een dode hoek rond het voertuig bevindt. Zij weten dan dat ze best niet in deze zone komen, of er niet te lang in blijven hangen. Constructeurs van vrachtwagens kennen het probleem van de dode hoek natuurlijk ook maar al te goed. Zij werken al jaren aan de ontwikkeling van steeds geavanceerdere systemen om andere weggebruikers te detecteren met behulp van camera's en verschillende sensoren. Helaas zijn al deze nieuwe technologieën relatief duur en duurt het vele jaren voordat deze investering in een vrachtwagen zich terugverdient. Dat is meteen ook de reden waarom er nog maar weinig vrachtwagens op onze wegen uitgerust zijn met deze systemen, en we dus nog een paar jaar zullen moeten wachten vooraleer we ze in de meeste vrachtwagens zullen terugvinden.

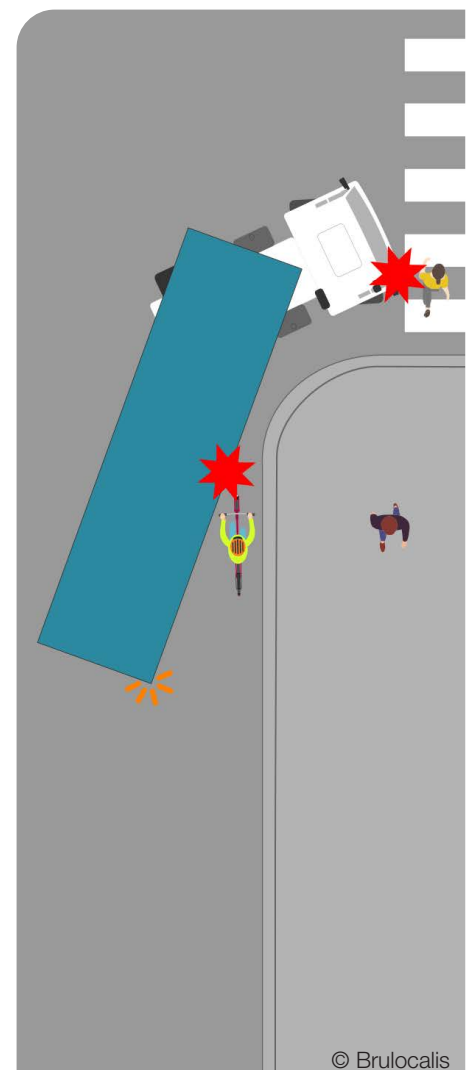
spiegels kan vervangen door camera's, die dan weer gecombineerd kunnen worden met andere elektronische detectiesystemen. Europa speelt ook een belangrijke rol; zij nemen verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren met behulp van technologische oplossingen. En Frankrijk verplicht dat vrachtwagens die op Frans grondgebied rondrijden, uitgerust worden met stickers die de zwakke weggebruikers waarschuwen voor de dodehoekzones van vrachtwagens. Het internationale karakter van het wegverkeer heeft gemaakt dat we deze Franse stickers nu terugvinden op de meeste Europese vrachtwagens.

Wat de voertuigen betreft, zijn er verschillende technologische ontwikkelingen die de veiligheid

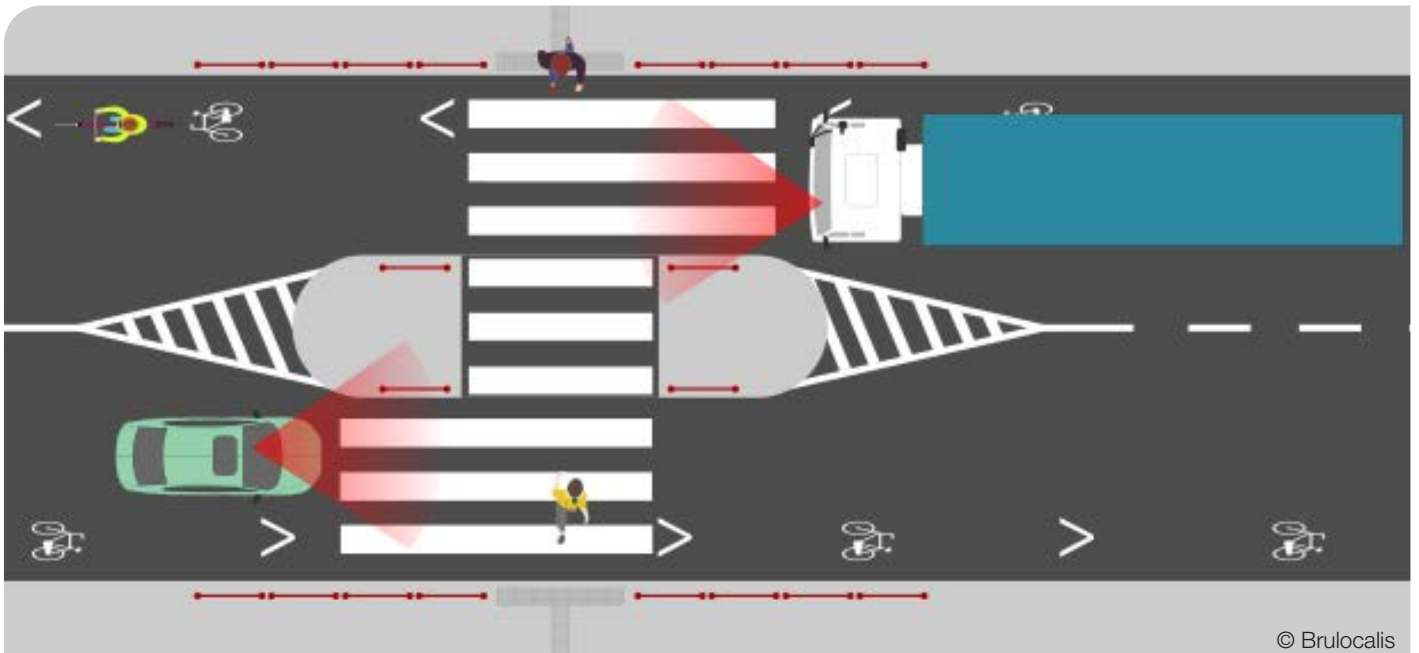
Het gedrag van weggebruikers is natuurlijk ook essentieel om dodehoekongevallen te voorkomen. Bewustmaking speelt een belangrijke rol om hen te wijzen op een aantal punten (foto 3?). Voor zwakke weggebruikers is het essentieel om oogcontact te maken

met bestuurders om er zeker van te zijn dat zij gezien worden. Vrachtwagenchauffeurs moeten er dan weer voor zorgen dat hun spiegels schoon zijn en goed zijn afgesteld. Vrachtwagenchauffeurs moeten bovendien ook goed opgeleid zijn over dode hoeken, en weten welke risico's zwakke weggebruikers lopen. Chauffeurs moeten ook perfect weten welke zones rond het voertuig zij niet kunnen waarnemen, en getraind zijn in de juiste kijktechnieken. Als de vrachtwagen uitgerust is met een rijhulpsysteem, is het essentieel dat de chauffeur dit hulpmiddel goed kan gebruiken. Ook daar is opleiding dus essentieel.

Tot slot speelt ook de weginfrastructuur, en dus de wegbeheerder, een belangrijke rol. Het risico op ongevallen kan immers



> Afbeelding 3: risicogebieden voor de kwetsbare weggebruiker



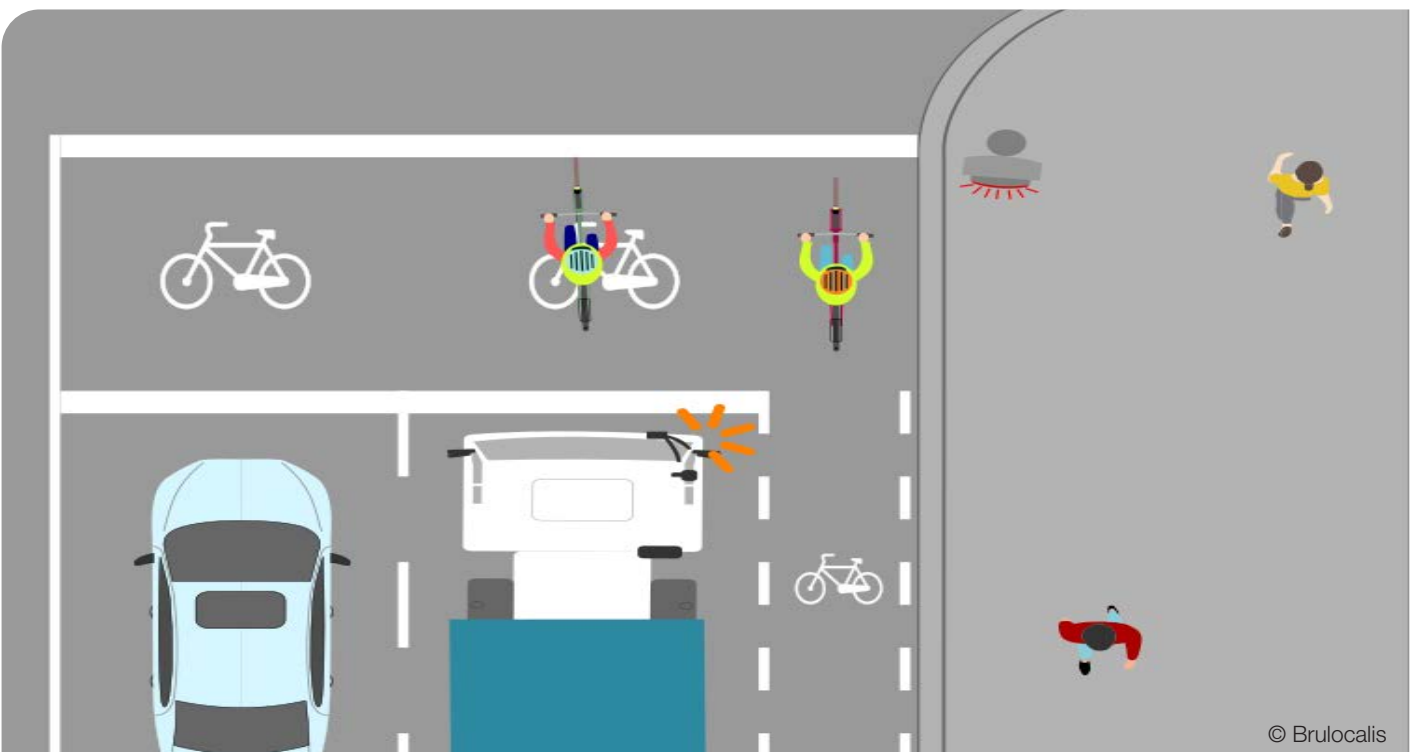
© Brulocalis

> Afbeelding 4: inrichting van een oversteekplaats voor voetgangers.

significants worden verkleind wanneer de rijbaan op de juiste manier ingericht is. Een breder zebrapad is een eerste voorbeeld. Het voorkomt dat voetgangers te dicht bij de vrachtwagen oversteken, en zo in de dode hoek van het voertuig terecht komen (foto 4?). Het integraal groen verkeerslicht is een ander

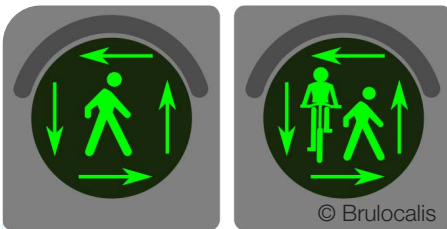
voorbeeld. Het geeft zwakke weggebruikers de toelating om in alle richtingen oversteken, en beschermt hen zo beter tegen het gemotoriseerde verkeer. Deze oplossing, die uit Nederland komt overgewaaid, voorkomt "klassieke" dodehoekongevallen (vrachtwagen die naar rechts afslaat en een

voetganger of fietser raakt). Door voetgangers of fietsers enkele seconden eerder groen licht te geven, hebben zij een kleine voorsprong op het gemotoriseerde verkeer. Ze begeven zich immers een paar tellen vroeger op het kruispunt, en dit verhoogt natuurlijk ook hun zichtbaarheid (foto 5?). Ook het wegtracé



© Brulocalis

> Afbeelding 5: een fietsopstelvak.



> Afbeelding 6

speelt een belangrijke rol. Er moet voor worden gezorgd dat het gemotoriseerde verkeer en de kwetsbare weggebruikers zo weinig mogelijk met elkaar in contact komen. Dit kan gebeuren door fietspaden van de rijbaan af te scheiden wanneer er een kruispunt genaderd wordt, of door ervoor te zorgen dat fietspaden niet juist aan de buitenrand van een rotonde lopen. Een laatste voorbeeld van goede planning zijn de opstelvakken voor fietsers. Zij kunnen zich aan

rode lichten vóór het gemotoriseerd verkeer opstellen, en zijn duidelijk zichtbaar wanneer het licht dan op groen springt (foto 6?).

Volgens de statistieken van STATBEL lijkt het aantal dodehoekongevallen de laatste tien jaar te zijn afgenomen. Elk zwaar ongeval is er echter één te veel, en de enorme technologische vooruitgang alleen zal zeker niet volstaan om het probleem op te lossen. En hoewel een betere weginfrastructuur ongetwijfeld helpt om het aantal ongevallen te verminderen, is het vooral door sensibilisering en opleiding dat we goede resultaten zullen bereiken. De meeste ongelukken worden immers veroorzaakt door menselijke fouten, en dus moeten we vooral inzetten op bewustmaking bij vrachtwagenchauffeurs, autobestuurders, fietsers en voetgangers. We moeten meer aandacht besteden aan de dode hoek tijdens de rijopleiding, en we moeten

chauffeurs aanleren hoe zij optimaal gebruik maken van de detectiesystemen aan boord van hun voertuig. Vrachtwagenchauffeurs moeten ook voortdurend en regelmatig bijgeschoold worden, waarbij er vooral aandacht moet gaan naar de dodehoekproblematiek en het juiste gebruik van de technologieën in het voertuig. Tot slot moet men ook op school meer aandacht besteden aan het verkeersreglement voor voetgangers en fietsers. Kinderen moeten van jongs af aan leren welke situaties gevaarlijk zijn. Zij moeten weten hoe zij moeten reageren in een bepaalde situatie, en deze kennis moet regelmatig opgefrist worden tijdens hun volledige schoolloopbaan. Door in te zetten op deze vier zaken, zouden de cijfers moeten blijven dalen. En hopelijk behoren dodehoekongevallen dan definitief tot het verleden. 📍

> Meer info

Gezondheid.be: Hoe kan je een dodehoekongeval vermijden? <https://www.gezondheid.be/artikel/fietsen/hoe-vermijd-je-een-dodehoekongeval-4750>

Waaals Agentschap voor Verkeersveiligheid: Veilig rijden.

Les 1: Hoe vermijd ik dode hoeken?

<https://www.youtube.com/watch?v=MTqL0GUA2xQ>

Les 2: Hoe rijd ik met de fiets op een rond punt?

<https://www.youtube.com/watch?v=ApojJHrYzVE>

GRACQ: Raph Ancel – De Hoek des Doods

<https://www.youtube.com/watch?v=A6fmFn0WcjU>

<https://www.youtube.com/watch?v=EeUmNtUHVVE>

> Bronnen:

Vias Institute (2022) Briefing "Dodehoekongevallen". Brussel, België, Vias Institute, www.vias.be/briefing
Auteur: Baptiste Willocq

> **Communicatiedienst Brussel Mobiliteit (verwerkt door Majdouline Benachem – Attaché – Brussel Mobiliteit)**

NIEUWE REGELGEVING VOOR TAXI'S

Sinds 21 oktober 2022 is in Brussel de nieuwe regelgeving voor taxi's van kracht. De hervorming zorgt onder andere voor een eengemaakte sector, reguleert reserveringsplatforms en wijzigt de voorwaarden om het beroep van taxichauffeur te mogen uitoefenen. Dit artikel geeft de lezer inzicht in enkele van de veranderingen die in de sector zijn doorgevoerd en geeft ook directe toegang tot de omzendbrief van de hervorming.

Dankzij deze hervorming wordt de dienstverlening aan de gebruikers verbeterd. Het aantal voertuigen is aangepast en het traject om taxichauffeur te worden is, net als de administratie, vereenvoudigd. Een andere nieuwigheid betreft de reserveringsplatforms (tussenpersonen). Zij moeten voortaan aan een aantal voorwaarden voldoen om te worden erkend. Tot slot zijn de tarieven herzien en voor de gebruiker duidelijker gemaakt.

EEN EENGEMAAKTE SECTOR ...

De nieuwe ordonnantie zorgt voor een eengemaakte taxisector. Zo is er nu een gemeenschappelijk basisstatuut **voor standplaatstaxi's** (klassieke taxi's) en **straattaxi's** (voorheen limousines/VVC).

Het maximaal aantal standplaatstaxi's en het aantal straattaxi's liggen vast en worden als volgt verdeeld:

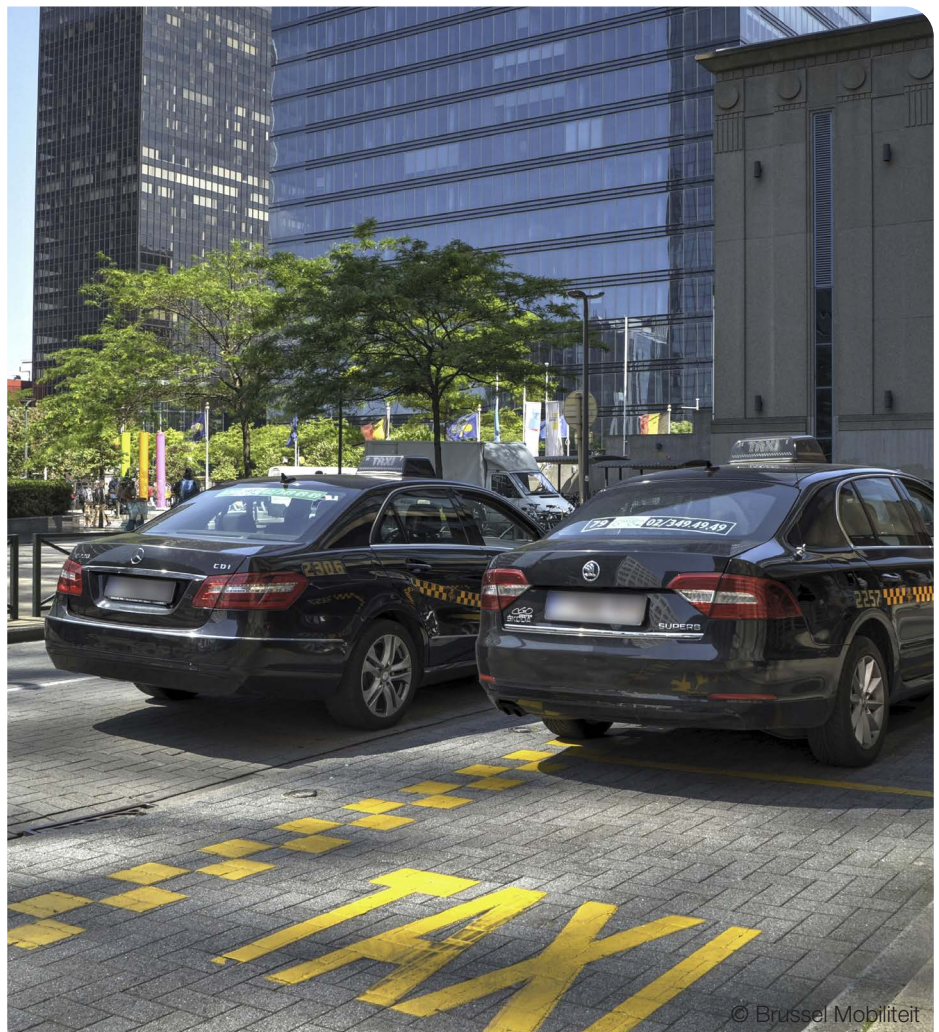
Standplaatstaxi's (maximaal 1.425 taxi's):

- Gewone standplaatstaxi's: maximaal 1.110 taxi's
- PBM-taxi's: minimaal 150 taxi's
- Elektrische nuluitstoot standplaatstaxi's: minimaal 140 taxi's
- Waterstof nuluitstoot standplaatstaxi's: minimaal 25 taxi's

Straattaxi's (maximaal 1.825 taxi's)

- Gewone straattaxi's: maximaal 1.700 taxi's
- PBM-straattaxi's: minimaal 50 taxi's
- Elektrische nuluitstoot straattaxi's: minimaal 50 taxi's
- Waterstof nuluitstoot straattaxi's: minimaal 25 taxi's
- Straattaxi's categorie grote luxe: maximaal 85 taxi's

Er zullen minimaal 200 zogenaamde **PBM-taxivergunningen** worden afgegeven, wat overeenkomt met een potentiële toename



> Standplaatstaxi's

van het aanbod van 100 uitgeruste voertuigen voor PBM.

De operatoren krijgen een incentive om over te schakelen naar nuluitstoottaxi's, met een minimum van 190 voertuigen (140 elektrische voertuigen en 50 waterstofvoertuigen) om de transitie naar nuluitstoot in de taxisector te

versnellen. Deze voertuigen moeten in 2025 emissievrij zijn.

... EN ADMINISTRATIEVE VERANDERINGEN!

De arbitrage van de numerus clausus wordt vanaf 2025 elke twee jaar geëvalueerd.


Bovendien kunnen **taxichauffeurs** zich voortaan aansluiten bij het (de) goedgekeurde platform(en) van hun keuze.

Het opleidingstraject werd vereenvoudigd om het tekort aan chauffeurs en de kwaliteits- en veiligheidseisen van het beroep aan te pakken. VVC-bestuurders die kunnen aantonen dat ze ervaring hebben in een van de drie gewesten (minstens twee jaar van de vijf jaar voorafgaand aan 21/10/2022) zullen een getuigschrift van vakbekwaamheid kunnen behalen.

Voor niet-VVC- of VVC-bestuurders die niet voldoen aan de ervaringseis van twee jaar, is de procedure voor het verkrijgen van een vakbekwaamheidsattest ook vereenvoudigd (sommige stappen hoeven nu niet meer).

De **tarieven** zijn aangepast aan de marktomstandigheden. Het **administratief beheer** werd voor de uitbaters, chauffeurs en reserveringstussenpersonen gestroomlijnd. Voortaan gebeurt de communicatie met Brussel Mobiliteit uitsluitend elektronisch.

Zo moeten chauffeurs en uitbaters zich niet meer verplaatsen en vermijdt men dat er post verloren gaat. De **geldigheidsduur van de vergunningen** – voorheen 7 jaar voor taxi's en 5 jaar voor VVC's – werd **gelijkgetrokken en gebracht op 7 jaar**, hernieuwbaar, voor zowel straattaxi's als standplaatstaxi's.

Tussenpersonen voor reserveringen moeten een **vergunning** krijgen voor hun diensten. Deze vergunning is 7 jaar geldig en kan worden verlengd. Om deze vergunning te verkrijgen, moet de tussenpersoon een maatschappelijke zetel of een vestiging hebben die ingeschreven is bij de Kruispuntbank van Ondernemingen, mag hij geen sociale schulden hebben en moet hij voldoen aan de betrouwbaarheidsvoorwaarden van de ordonnantie. 

Je vindt de omzendbrief over de hervorming op de website van Brussel Mobiliteit.



© Brussel Mobiliteit

> PBM-taxivergunningen

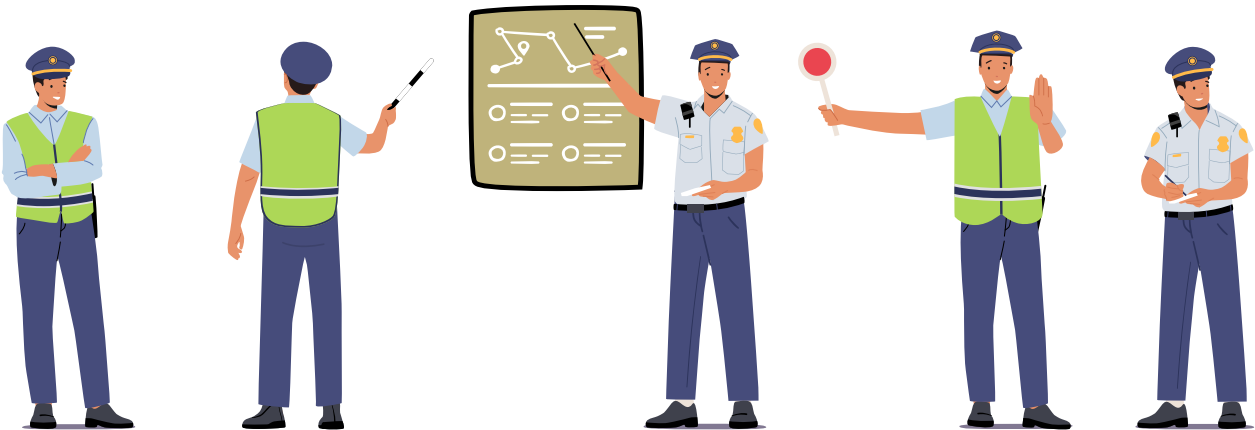
STRAATTAXI'S MOGEN NIET OP DE BUSSTROKEN RIJDEN

De taxihervorming bepaalt dat alleen **standplaatstaxi's** taxi's zijn in de zin van de Wegcode (artikel 4, § 5 van de ordonnantie van 9 juni 2022 betreffende taxidiensten).

Bijgevolg **mogen alleen standplaatstaxi's op de busstroken** (aangeduid met het bord F17) en bepaalde speciale oversteekplaatsen (aangeduid met het bord F18) rijden.

Bijgevolg is het ten strengste verboden voor bestuurders van **straattaxi's om de exclusieve doorgang te gebruiken**, zelfs als hun voertuig een nummerplaat heeft die begint met "TX".

Deze bestuurders worden strafrechtelijk gestraft volgens de bepalingen van de Wegcode en administratiefrechtelijk volgens het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 6 oktober 2022 betreffende taxidiensten.



Koninklijk Besluit van 16.04.2023 betr. het rijbewijs vereist voor door waterstof of met een elektrische motor aangedreven bestelwagens (Belgisch Staatsblad van 21 augustus 2023). Inforum: 369138.

Dit besluit voorziet in een proefproject van drie jaar waarbij bestuurders van voertuigen van de categorie C1, aangedreven door waterstof of met een elektrische motor en met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 4250 kg, gebruikt voor vrachtvervoer, kunnen besturen met een rijbewijs B onder bepaalde voorwaarden.

Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2006/126/EG van 20.12.2006 betreffende het rijbewijs.

De toelating voorzien door dit besluit geldt slechts voor bestuurders die in dienst zijn van of werken voor een in België gevestigde vennootschap waarvan het voorwerp in verband staat met het vervoer van goederen over de weg en logistiek en die deelneemt aan het proefproject.

Deze bedrijven moeten voor de duur van hun deelname aan het proefproject de gegevens meedelen die vereist zijn om de impact van het proefproject op de verkeersveiligheid en het leefmilieu te beoordelen. Deze gegevens dienen geanonimiseerd te zijn.

Dit besluit wijkt af van het KB 23.03.1998 betreffende het rijbewijs.

Koninklijk Besluit van 16.07.2023 wijz. KB 22.10.2017 betr. het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 en houdende de omzetting van het Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/1436 van 31.08.2021 wijz. Richtlijn 2008/68/EG betr. het vervoer van gevaarlijke goederen over land teneinde bepaalde nationale afwijkingen toe te staan en houdende de omzetting van gedelegeerde Richtlijn (EU) 2022/2407 van 20.09.2022 tot aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang (Belgisch Staatsblad van 25 augustus 2023). Inforum: 369322.

Dit besluit past het KB 22.10.2017 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7 (radioactieve stoffen) aan om verwijzingen toe te voegen naar de Europese richtlijnen en besluiten (2018/1846 en 2020/1833) die het omzet.

Dit besluit zet het Uitvoeringsbesluit (EU) 2021/1436 van 31.08.2021 tot wijziging van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land teneinde bepaalde nationale afwijkingen toe te staan en de gedelegeerde richtlijn (EU) 2022/2407 van

de commissie van 20.09.2022 tot aanpassing van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang om, voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen van de klasse 7.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 29.06.2023 wijz. MB 11.10.1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens (Belgisch Staatsblad van 2 augustus 2023). Inforum: 368838.

Naar aanleiding van de heraanleg van de Wayerstraat in Anderlecht werd beslist om de fietsers toe te laten op de bijzondere overrijdbare bedding waar een tramspoor is gelegen. Hiervoor moest de Code van de Wegbeheerder echter worden aangepast.

Er werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om een paar andere wijzigingen in de code van de wegbeheerder in te voeren bij wijze van Quick win. Maar door snel te schakelen zijn er ook wat slordigheden in de teksten geslopen, bijvoorbeeld het aanpassen van de plaatsingsvoorwaarden van het bord A14 dat

vergeten werd. Maar zoals gezegd, dit besluit is een Quick win, in afwachting van de totale herziening van de plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

De wijzigingen betreffen de standaardisatie van de begrippen "massa", de mogelijkheid voor de fietsers om gebruik te maken van een

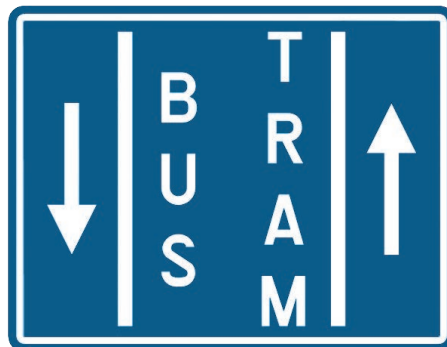
Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

bijzondere overrijdbare bedding voorbehouden voor voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer evenals de aanpassing van de terminologie inzake snelheden.

Een onderbord van het type Vlla van bijlage 2 van de Code voor de wegbeheerder (+2 t), aangebracht onder het verkeersbord C23 (verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen en slepen ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen), beperkt het verbod tot de bestuurders van voertuigen waarvan de maximale toegelaten massa (voorheen "massa in beladen") toestand hoger is dan het aangeduide.



Het verkeersbord F18 (aanduiding van een bijzondere overrijdbare bedding, voorbehouden voor voertuigen van geregelde openbare diensten voor gemeenschappelijk vervoer) mag slechts aangevuld worden met het symbool van een fiets op voorwaarde dat de fietsers in dezelfde richting rijden als de voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer en dat de bijzondere overrijdbare bedding niet in het midden van de rijbaan ligt als hij door tramvoertuigen gebruikt wordt.



De verkeersdrempels, aangelegd binnen de plaatsen waarop de maximale toegelaten snelheid gelijk is aan of minder dan 30 km/u (voorheen "binnen de zones afgebakend door de verkeersborden F4a en F4b" (begin en einde van zone 30)) moeten evenwel niet gesignaleerd worden.



Art. 9.4, 12.5bis en 12.18 van het MB 11.10.1976 waarbij de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald (Reglement voor de wegbeheerder) worden gewijzigd.

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 08.06.2023 tot uitvoering van de ordonnantie van 17.03.2023 betr. het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (Belgisch Staatsblad 17 juli 2023). Inforum: 368327.

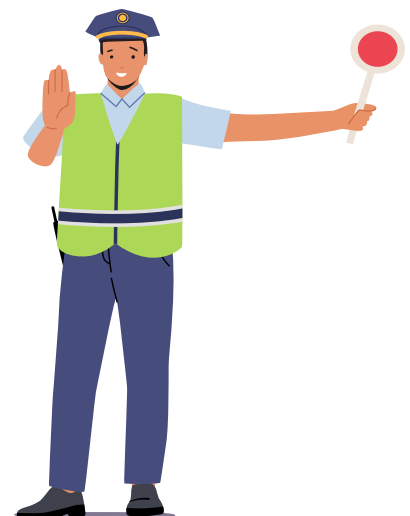
Dit besluit bepaalt de bevoegde organen en de richtsnoeren inzake de procedures vastgesteld in het kader van het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (ordonnantie van 17.03.2023). Het betreft onder andere de verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet die onder meer van toepassing is op de gemeentewegen. Het verslag over een dodelijk ongeval, met de eventuele aanbevelingen die erin vervat zijn, wordt bezorgd aan de burgemeester van de gemeente waar het ongeval zich heeft voorgedaan als het gaat om een door een gemeente beheerde infrastructuur. Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2008/96/EG van 19.11.2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur.

De bepalingen van Hfst. 5 van dit besluit inzake verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet zijn van toepassing op de gewestwegen en gemeentewegen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Inhoudstafel:

- Hfst. 1 - Definities;
- Hfst. 2. - Toepassingsgebied;

- Hfst. 3. - Beoordeling van de effecten op de verkeersveiligheid;
- Hfst. 4. - Verkeersveiligheidsaudits van de infrastructuurprojecten;
- Hfst. 5. - Verkeersveiligheidsbeoordeling van het wegennet;
- Hfst. 6. - Periodieke verkeersveiligheidsinspecties;
- Hfst. 7. - Gerichte inspecties;
- Hfst. 8. - Opstellen van verslagen over dodelijke ongevallen;
- Hfst. 9. - Opheffingsbepaling:
 - Het BBHR 13.06.2013 houdende uitvoering van de ordonnantie van 19.05.2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (zie doc. nr. 275050);
 - Het MB 13.06.2013 betreffende de richtlijnen voor de toepassing van de procedures voor het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur en van de strategische oriëntatienota's (zie doc. nr. 274865).
- Hfst. 10. - Slotbepaling

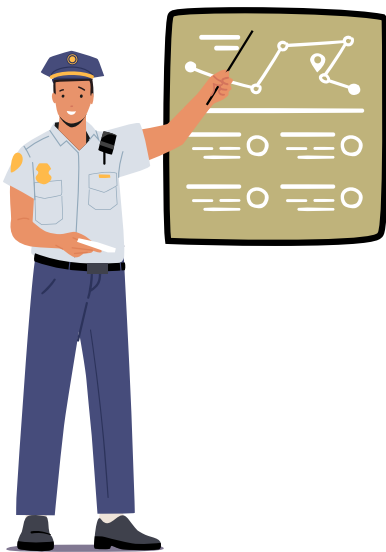


Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13.07.2023 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29.11.2018 betr. het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto (Belgisch Staatsblad 6 september 2023). Inforum: 369589.

Dit besluit past de reglementering in verband met de gedeelde tweewielers (in vrije vloot gedeelde steps, loopfietsen, fietsen en scooters) aan. Het betreft onder meer een regulering van de toegang tot de markt voor een beperking van de globale omvang van de vloot, de bepaling van maximumsnelheden voor de voertuigen, de inschrijving van een duidelijke definitie van hinderlijk en gevaarlijk parkeren als maatstaf voor de controles en sancties, de bepaling van duidelijke regels die gedeelde tweewielers bij het parkeren zullen moeten naleven en de vastlegging van een jaarlijkse retributie voor het gebruik van de openbare ruimte.

Dit besluit voert de ordonnantie van 29.11.2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto uit.



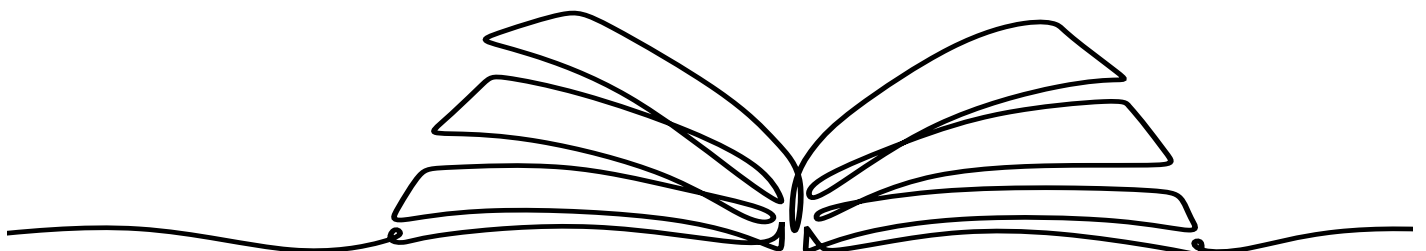
Inhoudstafel:

- Hfst. 1: Algemene bepalingen;
- Hfst. 2: De vergunning voor vrije vloot fietsdelen:
 - Afd. 1: Aantal vergunningen, aantal voertuigen en procedure;
 - Afd. 2: Oproep tot kandidaatstelling;
 - Afd. 3: Evaluatie van de operatoren.
- Hfst. 3: Exploitatatievoorwaarden:
 - Afd. 1: Algemeen;
 - Afd. 2: Technische voorschriften voor de voertuigen;
 - Afd. 3: Geografische dekking;
 - Afd. 4: Snelheid van de voertuigen;
 - Afd. 5: Parkeren van de voertuigen;
 - Afd. 6: Verslaggeving en delen van gegevens;
 - Afd. 7: Verplaatsing en verwijdering van voertuigen
- Hfst. 4: Retributies:
 - Afd. 1: Gemeenschappelijke bepalingen met betrekking tot retributies;
 - Afd. 2: Retributie met betrekking tot het gebruik van het openbaar domein;
 - Afd. 3: Retributie met betrekking tot het verplaatsen en verwijderen van voertuigen.
- Hfst. 5: Overtredingen en sancties:



- Afd. 1: Vaststelling van de overtredingen;
- Afd. 2: Opschorting en intrekking van de vergunning;
- Afd. 3: Administratieve boetes.
- Hfst. 6: Overgangsbepaling;
- Hfst. 7: Slotbepalingen.

Het BBHR 17.01.2019 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29.11.2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto wordt opgeheven (zie doc. nr. 326971).



Avec la collaboration d'Erik Caelen (Cage bv) et Inforum

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	qstevenart@audergem.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
Mobiliteitsdienst	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	mobilite@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
GROULARD Nicolas	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/852.94.27	ngroulard@ucclle.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.

