

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

Gender Mobility

DRIEMAANDELIJKS NR 44 | LENTE 2016 | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Specialisatie van Brusselse wegen
- Interview Bianca Debaets, met focus op verkeersveiligheid
- Openbare ruimte en gender

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Duurzame stedelijke logistiek 'zero emissie'
- Het Brussels openbaar vervoer en gender
- Toolbox Mobiliteit: inrichting van een ontmoetingszone

- EDITORIAAL.....	03
- NAAR DUURZAME STEDELIJKE LOGISTIEK 'ZERO EMISSIE'	04
- BRUSSELSE WEGEN SPECIALISEREN	06
- HET GEWESTELIJK BELEID INZAKE VERKEERSVEILIGHEID ONDER DE LOEP.....	08
- GENDER EN OPENBARE RUIMTE: INCLUSIEF DENKEN	11
- VERPLAATSINGEN VAN VROUWEN IN DE OPENBARE RUIMTE VERSUS ONVEILIGHEIDSGEVOEL.....	16
- HET BRUSSELS VERVOER VERDIENT EEN GENDERKLIC.....	20
- ONTMOETINGSZONE INGERICHT DANKZIJ DE TOOLBOX MOBILITEIT.....	24

DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)



DIRECTIE : Philippe Barette - Corinne François
 REDACTIE: Julie Bérard - Philippe Delvaux - Freya De Muynck - Marie Gilow - Virginie Tumelaire
 Inge Van Der Stighelen - Joëlle Vandervoorde
 VERTALING : Liesbeth Vankелеcom - An Baeyens - Hugues Moiny - Annelies Verbiest
 COORDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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@avcb-vsgb.be - www.vsgb.be

BRUSSEL MOBILITEIT
 Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/94.001 - mobiliteit@gob.brussels - www.mobielbrussel.irisnet.be





Ik wou het editoriaal artikel van deze Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid vandaag schrijven. Het is dinsdag 22 maart 2016, iets over 9u30. Mijn kantoor ligt op 200 meter van metrostation Maalbeek, waar mijn collega's en ik dagelijks de metro nemen. Een twintigtal mensen zijn er enkele minuten geleden om het leven gekomen door een aanslag. Tientallen anderen zijn gewond, waaronder enkele ernstig. Terroristen hebben hard toegeslagen in onze hoofdstad. Zij hebben bewust het druk gebruikte openbaar vervoer tijdens de ochtendspits als doelwit gekozen, om zo veel mogelijk slachtoffers te maken. Even voordien werd ook onze nationale luchthaven getroffen door een gruwelijke daad van een bende fanatiekelingen, die een tiental onschuldige reizigers van het leven beroofde.

Vreemd toeval: dit tijdschrift belicht in verschillende artikels het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimte en in het openbaar vervoer, voornamelijk bekeken vanuit de invalshoek van gender. Er was ook gekozen om de resultaten van de studie over de specialisatie van de wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te presenteren en staatssecretaris voor Mobiliteit Bianca Debaets werd gevraagd haar beleid omtrent verkeersveiligheid voor te stellen.

Droefenis overmant me.

Op bladzijde 20 zie ik de foto van een vrouw in de Brusselse metro, in gedachten verzonken ... wat me doet schrijven dat ik niets meer te zeggen heb ...

Jean-Michel RENIERS

“ OP WEG NAAR DUURZAME ZERO EMISSIE STEDELIJKE LOGISTIEK ”

Steeds meer steden worden geconfronteerd met toenemende verkeer. Naast congestie zorgt het gemotoriseerd transport ook voor een afname van de leefbaarheid in de stad en vormt het een afremming voor de lokale ondernemingen. Een van de grote verantwoordelijken voor de dichtgeslibde steden is de stedelijke logistiek.



Uit Europees onderzoek¹ bleek dat 20 tot 30 % van de totale uitstoot in de Europese steden toe te schrijven is aan het goederentransport. De Europese Commissie erkent dit probleem en streeft naar een stedelijke logistiek die bijna zero % uitstoot tegen 2030 in de Europese steden.

Een van de verklaringen voor het hoge aantal logistieke verplaatsingen is de e-commerce, een sector die sterk opkomt en de komende jaren nog meer aan belang zal winnen. De logistieke sector speelt in op de vraag naar “e-tailing” via het aanbod van spoedlevering en flexibele ontvangst- en retourtijden, wat tal van extra voertuigbewegingen met zich meebrengt.

FIETSKOERIERS: EEN OPLOSSING VOOR DE STEDELIJKE LOGISTIEK?

Een van de mogelijke oplossingen om de enorme druk van het logistieke verkeer te tackelen, is de levering door fietskoeriers. Bij één op de twee logistieke trajecten kan overgeschakeld worden op levering per (bak)fiets.

Fietskoeriers bieden heel wat voordelen ten opzichte van de traditionele manier van leveren: ze zijn zeer flexibel, ze gaan veel sneller vooruit in het drukke verkeer, ze bieden competitieve prijzen aan en nemen veel minder plaats in. Vooral voor de ‘first en last mile’ is het inzetten van fietskoeriers economisch zeer voordelig. Daarenboven zijn ze energiezuinig

en milieuvriendelijk, en hebben ze door- gaans een hip en duurzaam imago. Een volwaardig alternatief dus voor de tradi- tionele manier van goederen afleveren.

Niet alleen goederen leveren is mogelijk per fiets: fietskoeriers kunnen ook inge- zet worden voor andere diensten, zoals het rondbrengen van drukwerk of post.

In het buitenland zijn fietskoeriers reeds een vertrouwd fenomeen, maar ook in België zien we fietskoeriers in steeds meer steden: in o.a. Gent, Antwerpen, Brussel zijn fietskoeriers actief, maar ook in kleinere steden zoals Bergen of Sint-Niklaas.

CYCLELOGISTICS: BOTTOM- UP ANTWOORD OP DE STEDELIJKE LOGISTIEK

Het Europese project Cyclelogistics Ahead streeft naar emissieloze ste- delijke logistiek via het ondersteunen van fietskoeriers. De afgelopen jaren zijn er tal van goede maatregelen en concepten bedacht, die helaas minder vaak in de praktijk omgezet werden. Daarom wil het Cyclelogistics-project via een reeks concrete maatrege- len de bestaande stedelijke logistiek transformeren in een meer duurzame, energiezuinige en milieuvriendelijke logistiek door het stimuleren van meer fietskoeriers.



De groep die het project de komende drie jaar in goede banen zal leiden, bestaat uit een interessante mix van fietskoerier- bedrijven, partnersteden en adviserende partners op het vlak van mobiliteit, logis- tiek en ICT. Voor België nemen het stu- diebureau Traject Mobility Management, het Vlaams Instituut voor de Logistiek, de stad Mechelen en CityDelivery.eu deel aan het project.

De stad Mechelen zal de Vlaamse test- case zijn in dit Europese verhaal, door

het implementeren van verschillende maatregelen die een klimaat moeten creëren voor fietskoeriers en het opzet- ten van een logistiek overlegplatform in de stad. De andere partners zullen de stad bijstaan met advies over mobiliteit, logistiek en ICT.

INFO

www.cyclelogistics.eu

Freya DE MUYNCK, Traject
fdm@traject.be – 09 242 32 80



© Cyclelogistics Ahead



“ BRUSSELSE WEGEN SPECIALISEREN ”

CONTEXT EN DOEL VAN DE STUDIE

De aanzet tot de hiërarchie van de wegen werd gegeven door het eerste Gewestelijk Ontwikkelingsplan (1995) en het Mobiliteitsplan Iris 1 (1997). Sindsdien werd ze lichtjes aangepast in het kader van het plan Iris 2 (2010), maar het blijft een monomodale hiërarchie die uitsluitend gebaseerd is op het autonetwerk.

Naast deze specialisatie gewijd aan het autoverkeer bestaan er netwerken die eigen zijn aan elke verplaatsingswijze en die diezelfde assen gebruiken:

openbaar vervoer (vertonen ook een zekere hiërarchie), fietsnetwerken (het fiets-GEN, Gewestelijke Fietsroutes GFR), netwerken of wijken waar veel voetgangers circuleren, ... Als we de verschillende netwerken in elkaar verweven, verschijnen er conflicten wegens de beperkte beschikbare openbare ruimte en wegbreedte.

Het doel van de studie van de (multi-modale) specialisatie van de wegen is derhalve een specialisering uit te werken van de netwerken die een beter beheer van de ruimte voor verplaatsingen mogelijk maken, een betere globale coherentie tussen de verschillende

netwerken en verplaatsingswijzen, en een betere doorstroming van elk ervan. Er moeten keuzes gemaakt worden en prioriteiten gesteld om te beantwoorden aan de uitdaging van een modale verschuiving naar openbaar vervoer en actieve verplaatsingswijzen.

De verschillende transportnetwerken moeten elkaar harmonieus aanvullen om te beantwoorden aan de behoeften op het vlak van verplaatsingen, zowel van personen als van goederen.

Het doel is enerzijds een doeltreffend en snel structurerend vervoernet te ontwikkelen en anderzijds een concept



van 'trage stad' te introduceren in de 'levenswijken', waarbij korte afstanden bevorderd worden. Deze 'levenswijken' moeten opgebouwd worden rond reeds bestaande vervoersystemen om investeringen van het verleden te rentabiliseren en toekomstige projecten te optimaliseren.

De geleidelijke toepassing van de multimodale specialisatie van de wegen is slechts een schakel van het algemeen mobiliteitsbeleid. Het spreekt voor zich dat ze gekoppeld moet worden aan andere maatregelen met het oog op de inperking van het autoverkeer. Het doel is tevens het doeltreffend versterken van het aanbod aan openbaar vervoer (frequentie, regelmaat, capaciteit, bediening) en het streven naar optimale veilige omstandigheden voor voetgangers en fietsers. De maatregelen moeten ook aansluiten bij het parkeerbeleid en initiatieven rond tarifiering.

FASEN EN VORDERING VAN DE STUDIE

De studie werd toevertrouwd aan het studiebureau Timenco (bvba) en werd begin 2014 aangevat. Ze is gebaseerd op verschillende contacten, ateliers en overleg met de verschillende actoren die actief zijn op het vlak van mobiliteit en openbare ruimte: begeleidingscomité (kabinet Smet, Brussel Mobiliteit, Brussel Stedelijke Ontwikkeling BSO,

Leefmilieu Brussel, MIVB, VSGB), gemeentelijke mobiliteitsadviseurs (Cema), MIVB, fietsmanager, BSO (DEP & DU), ...

Eerst werd een stand van zaken opge maakt van de bestaande netwerken en werden die in elkaar verweven. Vervolgens werden de netwerken grondig geanalyseerd en de problemen geïventariseerd die het gevolg zijn van de combinatie van verschillende functies en verplaatsingswijzen. De methodologie van specialisatie van de wegen en priorisering werd opgesteld.

De tweede fase – nagenoeg afgerond – was gewijd aan de aanpassing en de herdefiniëring van de verschillende netwerken in 3 werkingsniveaus, de verweving in elkaar en het voorstellen van oplossingen om de overblijvende problemen na de verweving van de netwerken en functies in de beschikbare ruimte op te lossen. Er werden ook prioriteitsregels uitgewerkt tussen wijzen en/of niveaus. Er werden ook tests uitgevoerd om de voorgestelde specialisering van de wegen te toetsen aan de realiteit op het terrein (nog aan de gang).

Op basis daarvan zal in de derde en de vierde fase van de studie een toolbox opgesteld worden met maatregelen, inrichtingen, richtlijnen en acties ter verbetering van de performance van de verschillende netwerken. Een

kwaliteitsmatrix waarmee de standaard- en minimumafmetingen vastgelegd worden en ook de principes voor het delen van de straat, zal er ook in opgenomen worden, rekening houdend met de resultaten van de studie.

Tot slot zou deze nieuwe specialisatie van de wegen, door haar visie op middellange en lange termijn, dienen als referentiegedis bij elk project voor de inrichting van wegen en moet het zowel in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) als in het gewestelijk mobiliteitsplan verwerkt worden.

Zo zullen de in het GPDO voorgestelde concepten en acties voor elk van de netwerken preciezer en operationeel uitgewerkt worden in het gewestelijk mobiliteitsplan, in de loop van de komende twee jaar.

VOLGENDE FASEN

De studie zou begin 2016 afgerond worden.

De volgende fasen zijn:

- voorlegging van de studie aan de kabinetten van de Brusselse ministers
- afronding van de tests met het multimodale model Musti, netwerken, de toolbox, ...
- laatste uitwisselingen en voorstelling aan de gemeentelijke mobiliteitsadviseurs (Cema)
- afwerking en validering van de laatste elementen van de studie (Brussel Mobiliteit, laatste begeleidingscomité)
- voorstelling van de studie aan de gemeentelijke verkozenen (eerste trimester 2016)

INFO

Joëlle VANDERVOORDE
Brussel Mobiliteit – Directie Beleid
jvandervoorde@gob.brussels
Tel : 022041952

“ HET GEWESTELIJK BELEID INZAKE VERKEERSVEILIGHEID ONDER DE LOEP ”

De VSGB praatte met staatssecretaris Bianca Debaets, die heel wat bevoegdheden heeft waarrond de gemeenten en hun Vereniging werkzaam zijn. Een gelegenheid om een stand van zaken op te maken van het gewestelijk beleid, met name inzake verkeersveiligheid.



Bianca Debaets

Wat houdt het gewestelijk beleid inzake verkeersveiligheid in en welke prioriteiten stelt u als minister?

Bianca Debaets : De strategische en operationele doelstellingen draaien rond twee pijlers:

- Enerzijds de doelstellingen die vastgelegd werden in het verkeersveiligheidsplan 2011-2020 en de

aanverwante acties die permanent moeten voortlopen. Doel is de halvering van het aantal doden en zwaargewonden tegen 2020.

Het verkeersveiligheidsplan voor 2011-2020 is te vinden op www.brusselmobiliteit.irisnet.be

- Anderzijds werden nieuwe bevoegdheden overgeheveld naar de Gewesten in het kader van de zesde staatshervorming en moeten die uitgevoerd worden, rekening houdend met de eigenheid van de Brusselse context.

Het verkeersveiligheidsbeleid is opgebouwd rond de klassieke “3E”: engineering, education en enforcement.

Ik wil even de aandacht vestigen op de tweede pijler: de huidige rijopleiding moet hervormd worden om ze beter aan te passen aan de stedelijke context. De kwaliteit moet verbeterd worden door de sector te professionaliseren. Dat moet uiteraard in overleg met de sector van de autorij scholen en met de andere

gewesten. Ik heb overigens een interregionaal akkoord ondertekend met mijn Vlaamse en Waalse homologen.

Tot slot moet het concept “rijbewijs op school” geëvalueerd worden om na te gaan of dit model aangepast is aan de Brusselse context. We stellen immers vast dat Brusselse jongeren later hun rijopleiding aanvatten dan in de andere gewesten.”

RIJBEWIJS OP SCHOOL ... IN VLAANDEREN

In 2007 voerde Vlaanderen de mogelijkheid in om leerlingen van 17 jaar op school te laten kennismaken met het verkeersreglement. Zo kunnen Vlaamse jongeren snel hun rijexamen afleggen. De Franse Gemeenschap overwoog om te volgen, maar deed het bij gebrek aan middelen uiteindelijk niet.

Info : www.rijbewijsopschool.be



Welke grote projecten inzake verkeersveiligheid staan er op stapel voor het Brussels Gewest?

Bianca Debaets : Ik denk aan drie projecten. Ten eerste moet de test voor risico-inschatting een essentieel onderdeel worden van de rijopleiding. Het wordt reeds gebruikt, maar zal bijgestuurd worden voor verschillende doelgroepen. Het is één van de voornaamste aspecten van de hervorming van het rijbewijs. Vervolgens is er de trajectcontrole, waarbij de snelheid niet op een bepaalde plaats gemeten wordt, maar tussen twee punten, en dan de gemiddelde snelheid berekend wordt, wat fairder is.

Tot slot zal de herschrijving van de code van de wegbeheerder het mogelijk maken de reglementen aan te passen die preciseren hoe signalisatieborden geplaatst moeten worden. Die 'werf' zal in 2016 van start gaan. Eén van de uitdagingen van de hervorming van de code van de wegbeheerder is bijvoorbeeld de aanpassing aan de stad, waar de ruimte beperkt is, van een systeem dat tot nu toe op federaal niveau uitgewerkt werd, dat daar geen rekening mee hield en dus grote borden oplegde, wat niet geschikt is voor onze wegen. We zouden een gegevensbank moeten maken van de signalisatie, wat het beheer van de borden zou vergemakkelijken.



Welke rol kunnen de gemeenten spelen in de verbetering van de verkeersveiligheid?

Bianca Debaets : Ik denk aan een reeks mogelijkheden. Zo moedig ik de gemeenten aan om verkeersveiligheidsacties zo goed mogelijk in hun mobiliteitsplannen op te nemen.

Andere acties zijn niet specifiek het domein van de gemeenten alleen, maar zij kunnen er wel baat bij halen. De oprichting van een adviesorgaan dat bevoegd is om advies en knowhow te leveren aan het Gewest inzake verkeersveiligheid, lijkt mij een andere mogelijke piste. Dat orgaan zou ook op eigen initiatief adviezen kunnen leveren. In de praktijk zie ik het als een subcommissie binnen de gewestelijke commissie mobiliteit of de Raadgevende Commissie voor het Wegverkeer (RCWV).

INTERGEWESTELIJKE SAMENWERKING VOOR VERKEERSVEILIGHEID

De zesde staatshervorming regionaliseerde de verkeersveiligheid. In dat kader zijn overleg en coördinatie – bij voorkeur permanent – noodzakelijk tussen de drie Gewesten.

Op initiatief van staatssecretaris Bianca Debaets werd er in juni interministerieel overleg in het leven geroepen met haar homologen Ben Weyts en Maxime Prévot. Daarbij wordt ingegaan op:

- > structureel overleg: minstens één keer per jaar zullen de regionale ministers vergaderen over de uitdagingen inzake verkeersveiligheid. Er kunnen ook specifieke werkgroepen opgericht worden.
- > rijbewijs en rijexamen herorganiseren: onder andere om er andere bevoegdheden aan toe te voegen, zoals zuinig rijden en risico-inschatting.
- > sensibiliseringscampagnes: volgens een gezamenlijk opgestelde kalender, of via een gemeenschappelijke campagne (weliswaar met gewestelijke accenten)
- > informaticatoepassingen: de gewestministers bepalen samen de behoeften en op basis van hun analyse beslissen zij of een interministeriële samenwerking de gegevensuitwisseling zou optimaliseren.



Tot slot is er de verbetering van de vorming van politieagenten op het vlak van de verkeersveiligheid, zowel voor het basisniveau als qua bijscholing.

Het Gewest wil van het grootste deel van het grondgebied zone 30 maken. Wat houdt dat in en hoe ver staan we vandaag? En hoe wordt het dossier technisch aangepakt, want het ligt op een raakvlak tussen uw bevoegdheden inzake verkeersveiligheid en die van Pascal Smet inzake mobiliteit en openbare werken?

Bianca Debaets : De beslissing van de omzetting van de lokale wegen in zones 30 werd al enkele jaren geleden genomen, na de hiërarchisering van het wegennet door het gewestelijk vervoersplan Iris 2, dat als doel had de stad leefbaarder te maken.

Het Gewestplan Iris 2 is te vinden op www.brusselmobiliteit.irisnet.be

Tegelijk blijkt uit verschillende studies dat de daling van de snelheid de verkeersveiligheid bevordert, omdat bestuurders andere weggebruikers tijdig opmerken. En als er toch een

Variabele borden 'zone 30' in schoolomgevingen

Staatssecretaris Bianca Debaets heeft beslist om binnenkort op gewestwegen 'intelligente' zones 30 in te richten – met variabele borden – in schoolomgevingen. Deze zones 30 zullen enkel actief zijn bij de start en het einde van de schooldag.

De komende maanden zal er een inventaris opgemaakt worden van de plaatsen waar de nieuwe intelligente zones 30 ingericht kunnen worden. De eerste variabele borden zullen in de tweede helft van het jaar 2016 geplaatst worden.

ongeval gebeurt, zijn de gevolgen vaak minder erg.

Ik zou er ook op willen wijzen dat de inrichting van lokale wegen als zone 30 de bevoegdheid is van hun beheerders, die meestal de gemeenten zijn.

Welke campagnes rond verkeersveiligheid zijn er voor de toekomst gepland? Welke voorkeur hebt u voor de invalshoek van de boodschap: angst, humor, trash, ...?

Bianca Debaets: De volgende campagnes zullen gericht zijn op overdreven snelheid en risico's op afleiding voor bestuurders. Zoals ik reeds stelde, zullen we de BOB-operatie voor de strijd tegen alcohol aan het stuur voortzetten. Net zoals de operatie 'boekentas', gericht tot ouders, kinderen en leerkrachten, met tips voor een veilig traject naar school.

Doorgaans wordt er een humoristische invalshoek gekozen. Een Nederlandse studie heeft overigens aangetoond dat trash-campagnes een te kort effect hebben op de mensen, die zich bovendien niet erkennen in de voorgestelde situaties.

Interview door
Philippe DELVAUX
Vereniging van de Stad en de
Gemeenten van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



“ GENDER EN OPENBARE RUIJITE: INCLUSIEF DENKEN ”

De inrichting van inclusieve openbare ruimten is een zeer complexe verantwoordelijkheid die de territoriale overheden toekomt. Het lijkt geen twijfel dat achter elk project een streven schuilt om openbare ruimten voor iedereen te creëren. Verschillende groepen van gebruikers worden echter nog altijd geconfronteerd met grote struikelblokken, die een impact hebben op hun leven in de stad, en willen dan ook dat de overheid meer rekening houdt met hun behoeften. En wat als de integratie van de genderdimensie de beleidsmakers en -uitvoerders nu eens een nieuwe kans bood naar een inclusieve aanpak? Die politieke keuze nam Wenen al in de jaren 1990, waarna ook andere steden zoals Berlijn en Malmö met succes volgden.

GENDER MAINSTREAMING EN STEDELIJK BELEID

De transversale strategie van gender mainstreaming¹ (GM) werd in het Brussels Gewest verplicht gemaakt door de ordonantie van 29 maart 2012 houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoewel deze verplichting niet voor de gemeenten geldt, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest GM wel toepassen in zijn bevoegdheid van de plaatselijke besturen. Brussel Plaatselijke Besturen stimuleert, begeleidt en ondersteunt de Brusselse gemeenten² in het kader van hun denkprocessen en

acties rond GM en hulpmiddelen voor GM. Daarnaast hebben zeven gemeenten³ in het BHG het **Charter voor gelijkheid tussen mannen en vrouwen op lokaal vlak** van de Raad van de Europese Gemeenten en Regio's (REGR) ondertekend. Op die

1/ De geïntegreerde aanpak van gender of 'gender mainstreaming' is «het (re) organiseren, verbeteren, ontwikkelen en evalueren van beleidsprocessen op zo'n manier dat het perspectief van gendergelijkheid wordt geïntegreerd in alle beleidsdomeinen en op alle beleidsniveaus door de actoren die normaal dat beleid maken» (Raad van Europa, 1998). Het is dus een transversale strategie, die betrekking heeft op alle bevoegdheidsdomeinen en die als doel heeft te voorkomen dat een overheidsbeleid ongelijkheden tussen mannen en vrouwen creëert of versterkt. Deze strategie gaat gepaard met instrumenten zoals genderstatistiek en gender budgetting.

2/ Anderlecht, Brussel, Etterbeek, Elsene, Koekelberg, Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek en Ukkel nemen deel aan proefprojecten rond GM en/of gender budgetting.

3/ Tot op heden hebben slechts elf Belgische gemeenten het Charter ondertekend, waarvan zeven Brusselse gemeenten: Anderlecht, Ath, de Stad Brussel, Etterbeek, Evere, Gesves, Hannuit, de provincie Luik, Sint-Joost-ten-Node, Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe.



manier verbinden zij zich ertoe om een gemeentelijk actieplan uit te stippelen en toe te passen met het oog op de gelijkheid m/v. Dit actieplan moet betrekking hebben op elke functie van de ondertekenaar: democratische vertegenwoordiger van de lokale gemeenschap, leverancier en opdrachtgever van diensten, planner en regulator en ten slotte werkgever.

EEN GENDERGEVOELIGE STADSPLANNING

In Europa is Wenen een echte pionier op het vlak van GM. In de jaren 1980 begon men er al grondig na te denken en zich duurzaam te engageren voor gendergelijkheid. In de loop van de jaren 1990 werden verscheidene proefprojecten generaliseerd. Op het vlak van inrichting van de openbare ruimte innoveerde Wenen vooral met de aanleg van gendergevoelige parken.

Het uitgangspunt was een sociologisch onderzoek⁴ (1996/1997) over het bezoek van jongeren aan openbare parken in Wenen. Uit het onderzoek bleek dat er in het algemeen meer jongens dan meisjes naar de Weense parken kwamen. In de tienerjaren werd dit verschil nog groter, want terwijl tienerjongens meer aanwezig waren in parken, bleven tienermeisjes net meer en meer weg uit parken. In het kader van een proefproject werden twee parken opnieuw aangelegd met als doel de verdeling tussen jongens en meisjes onder de gebruikers weer in evenwicht te brengen. Die genderaanpak werd duidelijk onderstreept in de aanbestedingen en de kandidaatbureaus moesten 'gender-responsive' voorprojecten indienen.

De behoeften van meisjes werden grondig geanalyseerd om bij de aanleg van de parken verder te kunnen kijken dan de traditionele ruimtelijke verdeling. Er werd gemengde sportinfrastructuur geïnstalleerd. Bij de aanleg werd ook rekening gehouden met het onveiligheidsgevoel van meisjes, vooral 's avonds, en de principes van de Women's Safety Audit van

Metrac (Toronto) werden toegepast⁵ (openbare verlichting, zichtbaarheid, ...). Uit de evaluatie van beide parken bleek dat het beoogde doel bereikt was: het bezoek aan parken door vrouwen en meisjes steeg aanzienlijk en het publiek was globaal meer tevreden over de twee parken. In Wenen werden nadien ook andere openbare parken opnieuw aangelegd volgens de genderaanpak, gezien het succes van de eerste twee parken.

Andere steden hebben zich laten inspireren door de positieve ervaring van de stad Wenen. Zo werd in de voorstad Rosengard in Malmö een vroeger parkeerterrein herbestemd tot een recreatieterrein voor jongeren, waarbij er vooral veel aandacht ging naar de mening van meisjes. Door een proces van actieve participatie werden de jonge buurtbewoners betrokken bij de besluitvorming in elke fase van het project. Zo heeft men uiteindelijk kunnen voorkomen dat er een recreatieterrein aangelegd zou worden met inrichtingen die vooral voor jongens bedoeld zijn (skatepark, veld voor balsport, ...) maar waardoor meisjes zich niet welkom voelen als gebruiksters. De inwoners werden ook geraadpleegd in het kader van de toe-eigening van de ruimte. Uiteindelijk werd een polyfunctionele ruimte gecreëerd en de bevolking die ervan gebruikmaakt, is nu zeer gemengd. Ten slotte werd het participatiesysteem behouden: de buurtbewoners hebben samen een vereniging opgericht die actief blijft in het medebeslissingsproces, ook voor het beheer en de organisatie van evenementen.

SUCCESSFACTOREN

De projecten rond openbare ruimten zoals die in Wenen en Malmö sloten aan op een globale politieke visie voor

4/ Benard, C. & Schlaffer, E. (1997). "Verspielte Chancen? Mädchen in den öffentlichen Raum!" Wien: MA57 Frauenbüro der Stadt Wien.

5/ Metrac ontwikkelde de methode van de Women's Safety Audit. In België heeft de vereniging Garantie zich geïnspireerd op de methode (zie einde van het artikel, bij de nuttige links).

6/ Het project is genomen in de lijst met goede praktijkvoorbeelden van het Observatorium van het Europees Charter voor gelijkheid tussen mannen en vrouwen op lokaal vlak : www.charter-equality.eu/exemple-de-bonnes-pratiques/urban-planning-on-girls-conditions.html?lang=fr&ref_id=166

gendergelijkheid op gemeentelijk niveau. De mandatarissen hebben een plan voor gender mainstreaming en gelijkheid m/v goedgekeurd en de instrumenten voor GM worden door het bestuur gebruikt ('gender budgeting' en genderstatistieken). Met betrekking tot de bevoegdheid van stadsontwikkeling en ruimtelijke ordening vormt de toepassing van GM in het kader van openbare aanbestedingen en evaluatieprocedures een efficiënt middel om de terreinwerkers en de kandidaat-bureaus te sensibiliseren. Het helpt ook in de strijd tegen stereotiepe genderopvattingen in politieke beslissingen en in beroepspraktijken. Bij de start van het project werd voor de integratie van de genderspecifieke analyse - vooral bij de identificatie van de behoeften - bewust een interdisciplinaire aanpak (stedenbouw, architectuur, genderstudies, geografie, sociologie, antropologie, ...) gehanteerd, wat leidt tot vruchtbare samenwerking tussen verkozenen, terreinwerkers en onderzoekers.

Bovendien wordt er dankzij genderstudies en de bijdrage van feministische wetenschappers meer belang gehecht aan de evenwichtige deelname van vrouwen/meisjes en mannen/jongens aan alle fasen van het project (ook de besluitvorming) volgens een bottom-up benadering. Sinds de jaren 1980 is uit het enorme corpus van onderzoeken inzake gender, geografie en stedenbouw namelijk gebleken dat men de plaats van



vrouwen in de openbare ruimte alleen maar kan bestuderen door ook de deelname van vrouwen aan de openbare sfeer te onderzoeken. Gezien deze laatste problematiek is het belangrijk om de machtsverhoudingen te bekijken vanuit een genderoogpunt: «wie neemt de beslissingen», «voor wie» en «wie haalt hier voordeel uit» zijn de kernvragen die men zich moet stellen opdat vrouwen en mannen als gelijken in de stad zouden kunnen leven.

Een andere bijdrage van het moderne feministische onderzoek is de invoering van de intersectionele analyse. Met het concept intersectionaliteit (K. Crenshaw, 1989) kunnen complexe interacties tussen het geslacht en andere identiteitskenmerken (zoals het zogenaamde ras, klasse, seksuele voorkeur, ...) geanalyseerd worden en kan bestudeerd worden hoe deze interacties het empowermentproces van vrouwen aan banden leggen of net stimuleren. Via een intersectionele analyse kan





er dus meer inzicht gekregen worden in de vrouwelijke bevolkingsgroep met al zijn complexe verscheidenheden (blanke vrouwen uit bevoorrechte klassen, kansarme vrouwen, vrouwelijke migranten, gehandicapte vrouwen, ... zonder uit het oog te verliezen dat een vrouw uiteraard tot meerdere subgroepen tegelijk kan behoren).

Ten slotte is het belangrijk te wijzen op de cruciale rol van vrouwenverenigingen tijdens de ontwikkeling van het project: zowel als raadgeefsters over genderkwesties dan als tussenpersonen tussen de vrouwelijke doelgroep (vooral vrouwen uit zogenaamde kansengroepen) en de andere stakeholders.

EEN GENDERGERICHTE STADSWERKING

De integratie van de genderdimensie in de stadsplanning moet dus beschouwd worden als een innoverend instrument dat nieuwe mogelijkheden voor inclusiviteit biedt. Maar al te vaak wordt het opgevat als een instrument dat tot het particularisme behoort, waardoor het project niet algemeen toegankelijk kan zijn. Gezien het succes van de projecten in het buitenland mag het echter duidelijk zijn dat uitgaan van een welbepaalde invalshoek (in dit geval die van de vrouwen) de reikwijdte van het project niet beperkt maar net groter maakt. Maar de terughoudendheid is nog altijd groot.

Toch wordt de universalistische aanpak elke dag op de proef gesteld, en de verstrengeling met de huidige vormen van overheersing (economisch, cultureel, etnisch, ...) wordt alsmaar duidelijker. Zo bewijzen de eisen van de groepen die de rechten van mindervaliden verdedigen, dat de schaduw van de Modulor nog altijd boven het industriële design, de architectuur en de stedenbouw⁷ hangt, ondanks de ISO-toegankelijkheidsnormen. Het probleem van de gettovorming onderstreept het sociale aspect van de ruimtelijke verdelingen in de stad. De maatregelen tegen bedelarij, vooral in de

toeristische en winkelwijken van sommige steden, doen de vraag rijzen naar de (on)wettige aanwezigheid en wijzen op het stedelijk conflict tussen de gebruikswaarde en de marktwaarde van de openbare ruimte.

We stellen dus vast dat verscheidene groepen van gebruikers niet voluit kunnen deelnemen aan het stadsleven wegens de toegankelijkheid of legitimiteit in de openbare ruimte. Deze twee soorten beperkingen hebben een impact op een meerderheidsgroep, namelijk de vrouwen, die iets meer dan de helft van de Brusselse bevolking⁸ vertegenwoordigen en die tot verschillende sociale groepen in de maatschappij behoren.

TOEGANKELIJKHEID EN LEGITIMITEIT

Het probleem van de toegankelijkheid belangt in de eerste plaats mindervaliden aan, maar ook vrouwen. Ook vandaag nog staan zij voornamelijk in voor de huishoudelijke taken en de zorg voor mensen⁹. De openbare ruimte heeft het echter moeilijk om rekening te houden met kwetsbaarheid, wat de verplaatsingen van vrouwen aanzienlijk inperkt.

De ruimte die de vrouwen ervaren en de symbolische ruimte van de stad doen ook de vraag rijzen naar de legitimiteit van vrouwen in de openbare ruimte. Tekort aan openbare toiletten, lastig gevallen worden in het openbaar, zich onveilig voelen 's avonds gekoppeld aan de sociale aanmaning tot respect ... het zorgt er allemaal voor dat vrouwen zich niet welkom voelen in de openbare ruimte. De openbare

7/ De mening van architecte Wendy Davis over de Modulor: "The thing that's stuck with me was Le Corbusier's idea that everyone should work to a human scale, which you can't really argue with – but the figure he used to show how this worked was 6 feet tall! Generally speaking women are smaller, and then what about children?" in Rustin, S. (5/12/2014). "If women built cities, what would our urban landscape look like?", The Guardian.

8/ In het Brussels Gewest bestaat de bevolking volgens het BISA uit 572.471 mannen (49 %) en 602.472 vrouwen (51 %). (Bron: BISA, cijfers op 1/1/2015).

9/ Bv. volgens het Instituut voor de gelijkheid van vrouwen en mannen (2009) voeren vrouwen die voltijds werken en kleine kinderen hebben wekelijks 7 uur meer huishoudelijke taken uit en zijn zij 3 uur meer bezig met de verzorging en de opvoeding van de kinderen dan mannen die voltijds werken en kleine kinderen hebben.

sportinfrastructuur die zowat overal in Brussel tot stand kwam dankzij de wijkcontracten, houden geen rekening met de behoeften van meisjes, terwijl de wijkcontracten net beschouwd worden als een model van burgerparticipatie. Bovendien percipiëren vrouwen de symbolische ruimte van de stad ook als mannelijk (namen van straten en pleinen of standbeelden van beroemde personen).

DE BEHOEFTE VAN VROUWEN

De reproductieve rol van vrouwen en hun positie in de maatschappij hebben een grote invloed op de kijk van vrouwen op de stad. Algemeen blijkt uit het corpus van de onderzoeken naar genderspecifieke behoeften dat vrouwen gevoelig zijn voor de volgende elementen: brede trottoirs met lage trottoirbanden en een gelijkmatig en niet-glad oppervlak; de netheid op de straten en voetpaden, vooral belangrijk voor de hygiëne van de kinderen; intergenerationele openbare ruimten aangepast zowel aan jonge kinderen als aan ouderen; schaduwrijke recreatieterrains met een zachte vloerbedekking en goed geplaatste zitbanken; propere openbare toiletten; een goede verkeersveiligheid zodat kinderen en mindervaliden zonder risico de straat kunnen oversteken; een goede leesbaarheid van de ruimte dankzij signalisaties die ook duidelijk zijn voor kinderen en/of analfabeten¹⁰; een goede omgevingsveiligheid die de gebruikers een veilig gevoel geeft; een goede verlichting; zitbanken om even te kunnen uitrusten, die goed geplaatst zijn in de winter en schaduwrijk zijn in de zomer; een ononderbroken geheel van openbare ruimten. Hoewel deze bekommernissen op het eerste gezicht universeel lijken, zijn de betekenis en het belang ervan voor het dagelijkse leven van vrouwen wel degelijk genderspecifiek.

UITDAGINGEN

Tegemoetkomen aan de behoeften van vrouwen moet verder kunnen gaan dan de strikte tevredenstelling van de gebruikers als we de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen uit de wereld willen helpen. De bedoeling is om een model van een stad uit te denken waar mannen en vrouwen op egalitaire wijze deelnemen aan het stadsleven. Om deze ambitieuze doelstelling te realiseren, moeten de openbare autoriteiten een duurzame en onverschrokken visie uitwerken voor de gelijkheid m/v. De verantwoordelijken van het wetenschaps-, onderzoeks- en innovatiebeleid moeten op hun beurt de institutionalisering van genderstudies in universiteiten versterken en 'gender responsiveness' aanmoedigen in het kader van innovatie en onderzoek, vooral op het vlak van stedenbouw, architectuur en design. Dat is nodig om de genderdimensie te kunnen integreren in projecten die verder gaan dan de stedelijke nabijheid. In dat opzicht heeft Wenen nog maar eens de weg bereid: de ambitie van het GM-plan van de stad en de positieve resultaten van de vele proefprojecten hebben geleid

NUTTIGE LINKS

- HET OBSERVATORIUM VAN HET CHARTER VOOR GELIJKHEID TUSSEN MANNEN EN VROUWEN OP LOKAAL VLAK VAN DE REGR
www.charter-equality.eu: promoot het charter en ziet toe op de toepassing ervan. Op de website van het Observatorium zijn heel wat mooie praktijkvoorbeelden uit Europa terug te vinden, onderverdeeld per actieterrain.
- GENRE ET ESPACES PUBLICS (3/2015, Amazone vzw): volledig verslag (fr) + brochure (fr/nl).
- Zie ook het artikel van de vzw Amazone dat in 2011 verscheen in het magazine La Chronique van de Ligue des Droits de l'Homme: «Des villes à la mesure des femmes», in La Chronique nr. 145, Dossier «Vivre ensemble».
- MANUAL FOR GENDER MAINSTREAMING IN URBAN PLANNING AND URBAN DEVELOPMENT (Wenen, 2013):
www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf
- OPENBARE RUIMTE, GENDER EN ONVEILIGHEIDSGEVOEL (2012, Garance vzw):
www.garance.be/docs/12EspacepublicgenreNL.pdf
- GENDER MAINSTREAMING MADE EASY (Wenen, 2011):
www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/pdf/gender-mainstreaming-made-easy.pdf
- GENDER MAINSTREAMING IN URBAN DEVELOPMENT (Berlijn, 2011):
www.stadtentwicklung.berlin.de/soziale_stadt/gender_mainstreaming/download/gender_englisch.pdf

tot de uitstippeling van plannen op het vlak van openbare verlichting, verkeer, huisvesting, parken en groene ruimten volgens de principes van GM. Wenen heeft dus bewezen dat men de gendergelijkheid alleen maar kan vergroten wanneer de hele stad gendergevoelig gemaakt wordt.

Virginie TUMELAIRE
Amazone vzw
Kruispunt gendergelijkheid
Tel : 02 229 38 30
v.tumelaire@amazone.be

10/ Denk aan de pictogrammen van Lance Wyman voor de metro in Mexico.



“ VERPLAATSINGEN VAN VROUWEN IN DE OPENBARE RUIMTE VERSUS ONVEILIGHEIDSGEVOEL ”

*In 2012 bracht Sofie Peeters met haar documentaire *Femme de la rue* duidelijk aan het licht hoezeer ‘vrouw zijn’ een stigma kan betekenen voor stadsbewoonsters tijdens hun dagelijkse verplaatsingen. In haar film krijgen we te zien dat vrouwen op straat lastiggevalen worden – met blikken, opmerkingen, zelfs seksistische beledigingen – en hoe dat weegt op hun dagelijks leven. De documentaire weekte een mediastorm los, waaruit bleek dat haar getuigenis geen losstaand geval is, maar een ervaring die in Brussel voor velen maar al te herkenbaar is. Sofie Peeters toonde niet alleen dat vrouwen lastiggevalen worden op straat, maar legde ook de vinger op een zere plek die lang onzichtbaar gebleven is in het Brusselse stadsbeleid: het onveiligheidsgevoel dat vrouwen ervaren in de openbare ruimte.*



Dat fenomeen moet ook in het mobiliteitsbeleid aangepakt worden. Uit sociologische stadsstudies blijkt immers dat de verplaatsingen van vrouwen door dat onveiligheidsgevoel meer beknót worden dan die van mannen. Zo vestigde een Franse enquête uit 2011, waarin gepeild werd naar het onveiligheidsgevoel in de regio Île-de-France, de aandacht op de kloof tussen mannen en vrouwen met betrekking tot het onveiligheidsgevoel in de verschillende vervoerswijzen. Volgens deze enquête zou 43,4 % van de vrouwen bang zijn in de metro, tegenover 19,1 % van de mannen¹. Uit andere studies is ook gebleken dat vrouwen zichzelf uit angst een hele reeks mobiliteitsbeperkingen opleggen². In Brussel daarentegen is er in stadsstudies voorlopig nog maar weinig aandacht besteed aan de potentieel beperkende impact van angst op de verplaatsingen van vrouwen.

De studie³ waaruit ik hieronder enkele kernideeën wil aankaarten, gaat precies over dat verband tussen het onveiligheidsgevoel in de openbare ruimte en de verplaatsingen van vrouwen: welke strategieën wenden vrouwen aan om

met dat gevoel om te gaan? Welke middelen zetten ze in? In welke mate kunnen – mannelijke en vrouwelijke – identiteitsaspecten een verklaring bieden voor het onveiligheidsgevoel dat vooral bij vrouwen leeft? Welke rol speelt de fysieke omgeving bij het ontstaan van een onveilig gevoel? De studie is gebaseerd op een kwalitatieve enquête (aan de hand van interviews) bij tien vrouwen die in Brussel wonen en er zich verplaatsen. De diversiteit van de profielen van de bevraagde vrouwen (leeftijd, afkomst, woonplaats) weerspiegelt het streven van de onderzoekers om in de eerste plaats een verkennende studie uit te voeren, zonder daarbij de exhaustiviteit of de representativiteit van de steekproef voorop te stellen. Ze willen de verschillende manieren tonen waarop het onveiligheidsgevoel tot uiting komt in de voorstellingen, de strategieën en het discours van vrouwen. In tegenstelling tot vragenlijsten met meerkeuzeantwoorden, bieden enquêtes via interviews de personen in kwestie de kans om hun verhaal te doen: ze kunnen hun antwoorden motiveren en hun uitspraken nuanceren. Deze enquêtemethode leek bijzonder geschikt om een gevoelig thema,



zoals angst, aan te snijden en de mechanismen te doorgronden die aan de basis liggen van het gedrag van vrouwen.

In de studie wordt eerst aandacht geschonken aan de mobiliteitsgewoonten die door een onveiligheidsgevoel beïnvloed worden. In welke mate veranderen, wijzigen of ervaren vrouwen hun verplaatsingen wanneer ze zich onveilig voelen? De duidelijkste beperking bestaat erin de verplaatsing niet te doen. Angst 'verlamt' en leidt bij vrouwen tot zelfcensuur in de openbare ruimte. Sommige vrouwen komen niet meer buiten op bepaalde tijdstippen (na 20 uur, in het donker, ...), vermijden bepaalde plaatsen (Brussel-Zuid, Anneessens, ...) of gaan niet weg zonder begeleiding, wat hun autonomie aanzienlijk aan banden legt. Als ze een verplaatsing toch overwegen, bereiden ze het traject vaak voor en staan ze stil bij eventuele aanpassingen aan de reisweg. Alvorens te vertrekken, raadplegen sommigen bijvoorbeeld Google Streetview om de straten die ze

1/ Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France en Heurtel, Enquête victimation & sentiment d'insécurité en Île-de-France de 2011, p. 28.

2/ Bv. Lieber, Genre, Violences et Espaces Publics. La vulnérabilité des femmes en question.

3/ Deze studie komt uit een masterproef in het kader van een aanvullende master Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening aan de ULB (academiejaar 2013-2014).



een omgeving die ze als vijandig ervaren, proberen ze zich eraan te onttrekken door zich onbereikbaar op te stellen: ze gaan sneller stappen, nemen een vastberaden blik en houding aan, vermijden oogcontact of doen alsof ze druk bezig zijn met hun gsm. Deze strategieën zijn hoofdzakelijk bedoeld om elke vorm van contact – dat ze vooral als voetganger vrezen – te ontwijken.



Pas door de organisatorische inspanning van sommige vrouwen en de centrale plaats van de vervoerswijze in overweging te nemen, zien we heel duidelijk de ongelijkheden tussen vrouwen om de beperkingen te overwinnen die ze zich uit angst opgelegd hebben. Ze beschikken immers niet allemaal over dezelfde middelen om aan het onveiligheidsgevoel het hoofd te bieden: ze hebben niet allemaal een auto ter beschikking, kunnen zich niet allemaal een taxi veroorloven of hebben misschien niet allemaal de cognitieve vaardigheden verworven om nuttige inlichtingen in te winnen. Afhankelijk van hun materiële middelen of opleidingsniveau passen stadsbewoners zich aan hun eigen omstandigheden aan. Het onveiligheidsgevoel onder vrouwen en de rol die het speelt bij hun verplaatsingen, wijst op een soort 'intersectionaliteit' of onderling verweven machtsverhoudingen (met betrekking tot gender, maar ook klasse, etniciteit, ...) die samen de sociale situatie van een individu vormgeven.

door moeten, grondig onder de loep te nemen en een alternatief te plannen om onveilige plekken te ontwijken. Anderen doen omwegen om een ondergrondse doorgang te vermijden of uit te komen bij een welbepaalde metrohalte in plaats van een andere. Een nog subtielere aanpassing: van straatkant veranderen om te anticiperen op een mogelijk onaangename situatie. Zo rijden voor deze vrouwen mentaal 'onzichtbare muren', een uitdrukking die geograaf Guy Di Méo gebruikt om de zelfcensuurmechanismen te benoemen die de toegang van vrouwen tot de openbare ruimte beperken⁴.

Ook het vervoermiddel is een strategische keuze. Voor vrouwen die over een auto beschikken, is dat het veiligste vervoermiddel. Wanneer een vrouw die geen

auto heeft, met iemand mag meerijden, kan zij dankzij dat tijdelijke vervoer eens 'uit de band springen', aldus een van de bevraagde vrouwen: uitjes die zij zich anders zouden onzegggen, komen nu binnen handbereik. Vrouwelijke fietsers ervaren de fiets als een 'uitweg': je kunt je snel verplaatsen en vlug de openbare ruimte ontvluchten. De bus lijkt voor sommigen geruststellend, omdat ze in de buurt van de chauffeur kunnen gaan zitten. Verplaatsingen met de metro (vooral wegens het ondergrondse karakter) of te voet worden veruit als het onveiligst beschouwd. Bij een verplaatsing te voet word je namelijk als het ware volledig in de omgeving ondergedompeld. Zo verandert een voetganger in een bijzonder gevoelige 'multisensoriële receptor'⁵. Willen of niet, als vrouwen zich toch te voet moeten verplaatsen in

Hoe kunnen we die angst, die stress verklaren die zich meester maakt over vrouwen wanneer ze zich in de openbare ruimte verplaatsen? Op welke redenering is die gebaseerd? Als antwoord op die vraag wijden de bevraagde vrouwen vooral uit over twee ideeën die de twee kanten van angst belichten: de perceptie van een externe dreiging enerzijds en het interne gevoel van machteloosheid anderzijds. De externe dreiging heeft een bijzonder

4/ Di Méo, *Les murs invisibles*.

5/ Piombini, "Contexte spatial des ambiances urbaines et usage des lieux".

kenmerk dat het sekseaspect van het onveiligheidsgevoel onder vrouwen onderstreept: mannelijkheid. Vrouwen zijn bang van mannen, terwijl de aanwezigheid van vrouwen als geruststellend ervaren wordt. Volgens Kenneth E. Ferraro⁶ is de angst voor aanranding zo alomtegenwoordig dat die angst als een soort schaduw over alle aspecten van het leven van vrouwen hangt. Dat verklaart grotendeels de angst die vrouwen hebben voor de andere sekse, aangezien alleen mannen dat misdrijf kunnen begaan. Het staat nochtans vast dat geweld tegen vrouwen vooral in de privé sfeer voorkomt. Het lijkt dus wel dat de collectieve sociale verbeelding, waarin de stad als gevarenzone naar voren komt, zwaar weegt op de ervaringen van vrouwen. De perceptie van bedreigingen in de openbare ruimte is echter niet ongegrond. Dat vrouwen op straat lastiggevalen worden, herinnert hen er voortdurend aan dat ze door een deel van de bevolking tot lustobject gereduceerd worden. Mannen die er niet voor terugdeinzen om de fysieke verschijning van een voorbijgangster van commentaar te voorzien, die zich opdringerig gedragen tegenover een vrouw in de metro zonder de geringste aanleiding, en wiens 'complimenten' gaandeweg in beledigingen veranderen als ze niet het verhoopte succes hebben, oefenen dagelijks macht uit over vrouwen. Hun aansprekingen, die verder gaan dan gewoon een onaangename ontmoeting, hebben immers repercussies. Vrouwen gaan er de openbare ruimte als een vreemde plaats door



zien en zijn bijgevolg minder geneigd om deel te nemen aan het openbare leven, aldus Jill Radford⁷.

Tegenover de externe dreiging overwegen vrouwen niet spontaan zelfverdediging als reactie. Uit de ontwikkelingsstrategieën, het zoeken naar gezelschap en de beperkingen die ze zichzelf opleggen, blijkt in welke mate stadsbewoners niet-agressie en kwetsbaarheid – die als typisch vrouwelijk bestempeld worden – verinnerlijkt hebben. De sociale 'codering' van een lichaam als 'vrouwelijk' brengt in onze maatschappij namelijk een kwetsbaarheid teweeg die vrouwen eigen zou zijn⁸. Dat is een idee dat de aanvaarding van de slachtofferrol nog bevordert. In dat aspect van de vrouwelijke identiteit, waardoor vrouwen en meisjes zichzelf als zwak gaan zien en denken nood te hebben aan bescherming – van een man, welteverstaan – ziet Pierre Bourdieu de centrale verklaring voor de 'afgedwongen erkenning' van de 'mannelijke dominantie': symbolisch geweld dat voelbaar wordt in communicatie over genderidentiteit⁹.

Aangezien het onzekerheidsgevoel nauw samenhangt met de stedelijke context, is de openbare ruimte niet neutraal. Met onze ruimtelijke ordening kunnen we het onzekerheidsgevoel aanwakkeren of net temperen, door meer rekening te houden met de ervaringen van vrouwen. Om het met de woorden van Jacqueline Coutras te zeggen: «een

plek moet veiligheid uitstralen door de fysieke inrichting ervan, door de personen die men er zou kunnen ontmoeten en door het denkbeeldige dat die plek in zich draagt.»¹⁰

Brusselse en Belgische feministische verenigingen hebben niet nagelaten om te beklemtonen dat de ongelijkheden tussen mannen en vrouwen in de ruimtelijke ordening van de openbare ruimte aangepakt moeten worden. Zo publiceerde de vereniging Garance een brochure met tal van voorstellen om de openbare ruimte gezelliger te maken¹¹. Een interuniversitair onderzoeksproject over seksisme in de openbare ruimte moet binnenkort preciezere informatie opleveren over de situatie in Franstalig België¹². Daar kunnen dan allerlei initiatieven uit voortvloeien om de strijd tegen dit fenomeen aan te gaan. Stedelijk beleid waarin aandacht besteed wordt aan genderkwesties, kan er zo toe bijdragen dat de openbare ruimte evenwichtiger gedeeld wordt. Dat beleid kan echter geenszins dienen als vervanging voor een grondige denkoefening over de seksistische structuren die de machtsverhoudingen tussen mannen en vrouwen in stand houden. Om gendergelijkheid mogelijk te maken, blijven bewustmaking, sensibilisering en opvoeding onontbeerlijk.

Marie GILOW

marie.gilow@googlemail.com

6/ Ferraro, *Fear of Crime : Interpreting Victimization Risk*.

7/ Radford, "Policing Male Violence - Policing Women".

8/ Law, "Beyond Women and Transport: Towards New Geographies of Gender and Daily Mobility."

9/ Bourdieu, *La domination masculine*.

10/ Coutras, *Crise urbaine et espaces sexués*, p. 101.

11/ Chaumont en Zeilinger, "Openbare ruimte, gender en onveiligheidsgevoel".

12/ Het gaat om een verkennend onderzoek waarbij doctoraatsstudenten en docenten van de Université Libre de Bruxelles, de Université de Liège (CEDEM) en de Université de Mons samenwerken om het gebrek aan kennis over deze kwestie aan te pakken.

“HET BRUSSELS VERVOER VERDIENT EEN GENDERKLIC,”



Wil men een degelijk stedelijk vervoer realiseren, dan schenkt men best aandacht aan de noden van de verschillende gebruikersgroepen. Jong en oud, fit of juist beperkt, autochtoon of van vreemde origine, ... eenieder moet gelijke toegang hebben tot de hele waaier aan vervoersmogelijkheden. Ook het hanteren van een genderperspectief, m.a.w. oog hebben voor de andere mobiliteitsgewoonten van mannen en vrouwen bij stedelijk beleid en planning, is geen overbodige luxe.

Onderzoek wijst immers uit dat verplaatsingspatronen van mannen en vrouwen wel degelijk verschillen: het gender van personen heeft een impact op de manier waarop personen zich verplaatsen en op de keuze van de gebruikte transportmiddelen. Inzetten op genderegelijkheid werkt bovendien niet alleen emancipatorisch, maar komt ook de duurzaamheid ten goede. Uit cijfers van de personeelsbezetting bij de MIVB blijkt dat er op Brussels niveau nog een hele weg af te leggen is vooraleer men van een genderevenwicht in de vervoerssector kan spreken. Het loont daarom de moeite om even een blik te werpen op goede voorbeelden uit het buitenland. En wil je de uitdaging concreet aanpakken, dan kan je met bestaande checklists aan de slag¹.

VROUWEN ANDERS OP WEG DAN MANNEN?

Vrouwen leggen andere trajecten af dan mannen. Mannen verplaatsen zich veelal van punt tot punt, bijvoorbeeld van thuis naar het werk of van het werk naar de sportclub, terwijl vrouwen binnen één en hetzelfde traject meerdere locaties aandoen. Zij gaan van thuis naar de kinderkribbe, maar ondertussen nog vlug even langs de bank en de winkel voor een boodschap alvorens naar het werk te gaan ... De afgelegde weg van vrouwen krijgt zo de vorm van een veelhoek en wordt gekenmerkt door 'trip chaining'. Vrouwen leggen ook vaker kortere afstanden af dan mannen. Schots en Duits onderzoek linken dit onderscheid aan de verschillende arbeidssituatie van vrouwen en mannen: vrouwen werken dichterbij huis, hebben vaker een

deeltijdse baan en worden minder goed betaald waardoor verre verplaatsingen minder lonen. Maar ook de gezinssamenstelling beïnvloedt de mobiliteitspatronen, blijkt uit een Nederlandse studie³. In gezinnen met jonge kinderen hebben moeders gemiddeld een kleinere actieradius dan vaders en zowel moeders als vaders doen er gemiddeld meer verplaatsingen per dag dan gezinnen zonder kinderen. Vlaams onderzoek⁴ toont dan weer dat mannen en vrouwen zich verplaatsen om dezelfde redenen: om te werken, te winkelen, zich te ontspannen of te sporten en om deel te nemen aan culturele activiteiten. Maar de hoeveelheid tijd die men aan deze verschillende activiteiten spendeert, varieert per geslacht. Mannen verplaatsen zich voornamelijk in het kader van hun werk, ontspanning/sport en cultuur. Vrouwen besteden meer tijd aan verplaatsingen om te winkelen of om andere mensen te begeleiden. En vrouwen verplaatsen zich meer in daluren en minder na het donker.

WIE GEBRUIKT WELKE TRANSPORTMIDDELEN EN WAAROM GEBRUIKEN VROUWEN (EN MANNEN) HET OPENBAAR VERVOER NIET?

Het is duidelijk dat in alle EU-lidstaten vrouwen meer beroep doen op transportmiddelen die minder energie vragen en minder vervuילend zijn. Zo maken vrouwen meer gebruik van het openbaar vervoer en gaan zij meer te voet. Europees onderzoek toont aan dat het vervoersmiddel dat men gebruikt, samenhangt met een aantal factoren: de leeftijd (personen tussen de 25 en

54 zijn forse autogebruikers), de locatie (minder autogebruik in de steden dan op het platteland), de gezinssamenstelling (grotere huishoudens en gezinnen met kinderen gebruiken elke dag de auto), beroeps categorie (managers gebruiken hun auto het meest, werklozen het minst) en het inkomen (begoede mensen gebruiken de auto intenser)⁵.

1/ Dit artikel is gebaseerd op een Informatieopdracht die het Amazone Documentatiecentrum Genderbeleid, Middaglijnstraat 10, 1210 Brussel, uitvoerde in het kader van een project met vele facetten op vraag van voormalig minister Brussels minister van Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en Gemeentelijke Informatica en Haven van Brussel Brigitte Grouwels. Resultaat waren twee studies en twee handige brochures, die de voedingsbodem vormden voor een rondetafelgesprek en focusgroepen rond "gender en mobiliteit" en "gender en openbare ruimte" maar toegespitst op de situatie van Sint-Joosten-Node. Het interactieve deel van het project kreeg daarnaast een artistieke en symbolische component. De kunstenaar Nora Theys maakte vier portretten van vrouwelijke inwoners van Sint-Joost. Deze nemen nu een prominente plaats in het metrostation Madou in. Download de verkennende literatuuroverzichten, bestel de brochures of lees de artikelen via onze website amazone.be. Wil je bijkomende informatie? Contacteer lvanderstighelen@amazone.be, tel. 02 229 38 02.

2/ (2011) Gender equality initiatives in transportation policy: a review of the literature / Yael Hasson and Marianna Polevoy, [S.l.]: Heinrich Böll Stiftung, 15 p., Web 27-11-2015, http://fil.boell.org/sites/default/files/gender_and_transportation_-_english_1.pdf

3/ (2013) Gezinnen onderweg: dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin / Marjolijn van der Klis (red.), Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, 92 p., Web 27-11-2015, <http://www.scp.nl/dsresource?objectid=33527&type=org>

4/ (2009) Civitas mobilis : gender issues final report / Annemie Van Uytven, [Leuven]: Civitas mobilis, 31 p., Web 27-11-2015, <http://www.civitas.eu/sites/default/files/civitas20mobilis-20final20gender20report.pdf>

5/ (2011) Future of transport: analytical report / European Commission, Brussels: European Commission, 67 p., (Eurobarometer; 312), Web 27-11-2015, http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf



Vrouwen zijn de grootste gebruiker van het openbaar vervoer en toch mijden ze het soms. Er zouden hindernissen bestaan op vier vlakken.

- Ten eerste zijn er de fysieke hindernissen. Vrouwen verplaatsen zich vaak met kleine kinderen en buggy's, met boodschappen of in gezelschap van oudere familieleden. En trams of bussen zijn niet altijd aangepast aan deze specifieke behoeften: ze hebben soms hoge treden, er is weinig plaats om koetsen of bagage te stallen en zitjes of gordels voor kinderen ontbreken.
- Daarnaast bepaalt het veiligheidsgevoel in grote mate of vrouwen al dan niet gebruik maken van het openbaar vervoer: 43% vrouwen, tegenover 38% mannen, geeft veiligheidsredenen op als reden om het openbaar vervoer te mijden⁶.
- Voor vrouwen die zich frequent verplaatsen, zouden kosten een derde en doorslaggevend factor zijn om geen gebruik te maken van het openbaar vervoer. Week- of maandtickets zijn over het algemeen geschikter voor personen die voltijds werken, maar veel vrouwen hebben een deeltijdse job.
- En ten slotte kan het af te leggen traject een reden zijn om metro en tram of bus te mijden. Vrouwen combineren vaak verschillende lijnen en stappen over op verschillende vervoersmodi. Toegankelijke en betrouwbare informatie in

verschillende vormen en talen over de vertrektijden, de frequentie, het traject, de routes, de verbindingen en de veiligheid durft wel eens te ontbreken.

GENDER MAINSTREAMING EN DE BRUSSELSE SITUATIE

Juist omdat verplaatsingspatronen genderspecifiek zijn, worden er in de literatuur⁷ verschillende argumenten aangehaald die ervoor pleiten een genderaspect in het vervoer te brengen. Zo maakt men gewag van het *rechtvaardigheidsargument* (vrouwen hebben evenveel recht als mannen om op een gelijkwaardige manier deel te nemen aan het openbaar vervoer), maar ook het *resources argument* (alle voorhanden talent moet benut) en het *interesse argument* (de specifieke noden van verschillende groepen van vrouwen moeten in rekening gebracht worden) doen opgeld. Het duurzaamheidsargument werd hierboven al vermeld en specifiek voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest komt daar nog de wettelijke verplichting bij. De Ordonnantie Gender Mainstreaming (OGM)⁸, die in 2012 werd ingevoerd, verplicht immers om op alle beleidsdomeinen rekening te houden met de verschillende impact van de regelgeving op mannen en vrouwen, ook bij de organisatie van het vervoer. En deze ordonnantie impliceert nogal wat. Als gevolg van de OGM moeten er gendergevoelige data verzameld worden, moeten maatregelen de emancipatie effect rapportage doorstaan en wordt er een gender monitoring van het beleid verwacht. Bij de evaluatie mag een genderaudit niet

ontbreken en in de besluitvormingsorganen bestaat er best een genderevenwicht. Ook het principe van gender budgeting moet gerespecteerd.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is dus op de goede weg en in het Gewest zien we initiatieven die getuigen van aandacht voor genderverschillen. Recent nog riep de jonge Adviesraad voor de Gelijkheid van Mannen en Vrouwen⁹ de werkgroep 'Gender en mobiliteit' in het leven en in 2012 verleende de MIVB actieve steun aan de sensibiliseringscampagne "Handen af! Stop seksisme!" van de vzw 'Handen af'. Zes maanden lang reed een tram van lijn 4 met de slogan "De weg naar mijn hart loopt niet langs mijn billen" door Brussel. En wie herinnert zich niet de internationale conferenties "Dynamic cities need women" en "Vrouwen bouwen aan Brussel", die in 2007 en 2008 werden georganiseerd door toenmalig Minister Brigitte Grouwels in samenwerking met het vrouwenmiddenveld. Ook Brusselse onderzoeken (Beldam-studie¹⁰) en enquêtes (Tevredenheidsbarometer¹¹) houden in hun methodologie rekening met de grotere vrouwelijke gebruikersgroep. Toch kan men nauwelijks spreken van een doorgedreven aandacht voor seksespecifieke noden. Cijfers uit een Brusselse Parlementaire zitting van 25 juni 2015¹² leren ons dat er nog veel werk aan de winkel is. Bij de NMBS bestaat 9% van het personeel uit vrouwen: 6% daarvan is bestuurder van een voertuig en 2% arbeider. Bij de staf noteren we iets betere cijfers: 17% is vrouw en 24% maakt deel uit van het kaderpersoneel. Onder de taxi-chauffeurs in het Brussels Gewest tellen we slechts 14 vrouwen tegenover 2234 mannen.

6/ Ibidem

7/ (2007) Transgen: gender mainstreaming European transport research and policies: building the knowledge base and mapping good practices / Hilda Römer Christensen... [et al.], Copenhagen: University of Copenhagen, 146 p., Web 27-11-2015, <http://koensforskning.soc.ku.dk/projekter/transgen/eu-rapport-transgen.pdf>

8/ (2012) Ordonnantie houdende de integratie van de genderdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Web 27-11-2015, http://www.egalitedeschancesbruxelles.irisnet.be/wp-content/uploads/2010/10/Ordonnantie-gendermainstreaming-BS_130412.pdf

9/ www.adviesraad-gelijke-kansen.irisnet.be/

10/ www.beldam.be

11/ https://www.stib-mivb.be/satisfaction_tevredenheid.html?l=nl

12/ (2015) A-110/5-2014/2015, Brussels Hoofdstedelijk Parlement, Gewone zitting 25 juni 2015, Web 27-11-2015, <http://weblex.irisnet.be/data/crb/doc/2014-15/126590/images.pdf>



EN ALS WE ONS EENS LIETEN INSPIREREN DOOR HET BUITENLAND?

Gender mainstreaming in de organisatie van het stedelijk vervoer is geen eendagsvliege en gelukkig zijn er op dit moment al meerdere interessante initiatieven te vinden in (en buiten) Europa. Het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld is exemplarisch in het opstellen van actieplannen, het ontwikkelen van gendergevoelige statistieken en het organiseren van genderaudits. In Zweden zorgen de steden Kalmar en Malmö voor een dienstverlening op vrouwenmaat door het inlassen van 'nattstops', haltes tussen twee stopplaatsen, waar vrouwen op vraag 's nachts kunnen uitstappen. In London biedt de maatschappij "London lady chauffeurs" een gespecialiseerde dienst aan vrouwen die enkel door een vrouwelijke taxichauffeur vervoerd willen worden. In de Italiaanse stad Bolzano kunnen vrouwen thuisraken met een «roze taxi» en zijn er de «roze parkings», voorbehouden aan vrouwen.

Het zijn vlot toegankelijke en goed verlichte parkeerplaatsen die dicht bij de uitgang van de parkeergarages liggen. In Duitsland publiceerde het 'departement voor stedelijke ontwikkeling' een handboek 'Gender mainstreaming in stedelijke ontwikkeling'. Dit handboek bevat een aantal criteria en richtlijnen voor een gelijke en veilige toegang tot het openbaar vervoer voor vrouwen en mannen. Zo moeten haltes dicht bij openbare plaatsen of gebouwen geplaatst worden om de sociale controle te verhogen en ze moeten goed verlicht zijn. Stedelijke faciliteiten, zoals ziekenhuizen, scholen, crèches enz., moeten goed bereikbaar zijn. En er moet een radiaal en lineair netwerk opgebouwd worden om zowel het hart van de stad als de omliggende voorsteden vlot bereikbaar te maken.

Of en hoe deze voorbeelden het navolgen waard zijn, moet casus per casus bekeken worden, want elke situatie is specifiek. Europese onderzoeken analyseerden alvast wat een initiatief tot een "goede praktijk" maakt: sommige (Civitas-rapport¹³) distilleerden sleutelementen die contextonafhankelijk zijn, andere (Trangen-rapport¹⁴) willen een initiatief op het terrein van mobiliteit enkel als een goede praktijk bestempelen als het de burgers betreft bij de besluitvorming, aandacht geeft aan de diversiteit binnen de doelgroep en gebruik maakt van netwerken om kennis rond een bepaalde problematiek op te bouwen. Bovendien moet er ook expliciet naar inzicht gezocht zijn en moet dit inzicht vorm gekregen hebben binnen het initiatief.

Wil je concreet aan de slag, dan kan je best gebruik maken van speciaal ontworpen

checklist, toolkits en brochures. Wij zelf waren onder de indruk van de minutieuze uitwerking van het "Gender Equality Scheme 2007-2010"¹⁵, het actieplan van de Londense vervoersmaatschappij Transport for London (TfL), dat tot stand kwam in uitvoering van de "Gender Equality Duty", de wetgevende maatregel die TfL verplichtte tot gender mainstreaming van het openbaar vervoer. Nuttige voorbeelden zijn de Schotse "Women and transport: guidance and checklist"¹⁶ en de "Women and public transport gender audit checklist" uit de studie "The role of women in the green economy: the issue of mobility"¹⁷ van het Europees Parlement. Dichter bij huis ontdekten wij haalbare ideeën in de brochures "Stad/dorp op stiletto's"¹⁸, die werden ontwikkeld door "Vrouw en Maatschappij" naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen in 2012. U vindt een waaier aan interessante bronnen in de bijlage van het literatuuroverzicht van het Amazone Documentatiecentrum Genderbeleid, op de website amazone.be.

Er is werk aan de winkel. De Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan in deze misschien ondersteunend optreden. Vertaal, vereenvoudig en pas hoger genoemde instrumenten toe op de Brusselse situatie en doe hun gebruik algemeen ingang vinden. Niet alleen vrouwen, alle Brusselaars zullen ermee gebaat zijn.

Inge VAN DER STIGHELEN
 Amazone vzw
 Kruispunt gendergelijkheid
 Tel : 02 229 38 02
 i.vanderstighelen@amazone.be

13/ (2014) CIVITAS Policy Note: Gender equality and mobility: mind the gap! / Civitas Wiki Consortium, [Luxembourg: European Commission], 48 p., Web 27-11-2015, http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an2_m_web.pdf

14/ Zie Voetnoot VII

15/ (2007) Gender equality scheme 2007-2010 / Transport for London, London: TfL, 92 p., Web 27-11-2015, <https://www.tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/gender-equality-scheme-2007-2010.pdf>

16/ (S.d.) Women and Transport: guidance and checklist / Scottish Executive, [S.l.]: Learn to let go, 19 p., ISBN 0 7559 0327 7, Web 27 november 2015, www.scotland.gov.uk/Resource/Doc/46746/0026936.pdf

17/ (2014) The role of women in the green economy. The issue of mobility / European Parliament. Directorate General for Internal Policies. Policy department C: Citizens' Rights and Constitutional Affairs. Gender Equality, Brussels: European Parliament, 79 p., Web 27-11-2015, www.trt.it/documenti/PT_12_-_Gender_mobility.pdf

18/ (2012) Stad/dorp op stiletto's / Els Van Hoof [et al.], Brussel: CD&V-Werkgroep Vrouw en Maatschappij, 45 p. + brochure, 12 p.



“ ONTMOETINGSZONE INGERICHT DANKZIJ TOOLBOX MOBILITEIT ”

Na drie jaar samenwerking tussen de inwoners, de gemeente Elsene, Brussel Mobiliteit en Beliris kwam de “Toolbox Mobiliteit” tot stand, met de steun van studiebureau “21 Solutions”. Op 4 oktober 2015 waren alle betrokkenen op post voor de inhuldiging van de nieuwe inrichting van de Herdersstraat en de Keienveldstraat als woonerf.

Wat eraan voor afging

Op 17 april 2012 vertrouwden Brussel Mobiliteit en staatssecretaris Bruno De Lille aan het studiebureau “21 Solutions” de begeleiding toe van 6 groepen met Brusselaars die geselecteerd werden in het kader van de projectoproep Toolbox Mobiliteit.

Het studiebureau “21 Solutions” is gespecialiseerd in de totstandbrenging en de begeleiding van participatieve processen

met het oog op de transitie naar een ecologischere en duurzamere stad.

In het kader van het project Toolbox Mobiliteit begeleidde Julie Bérard als mobility-coach 3 jaar lang het buurtcomité XL_Noord (en nog 5 andere wijken uit het Brussels Gewest) bij de uitwerking van hun project. Het doel was de terugschroefing van het doorgaand verkeer en de verbetering van het levenskader in de wijk. Julie en haar team speelden de rol

van tussenpersoon, facilitator en schakel tussen het wijkcomité en de inwoners en de handelaars, maar ook de vele technische en financiële actoren op het vlak van mobiliteit in het Brussels Gewest.

Het project verliep in verschillende fasen, te beginnen met overleg tussen de gemeente en het Gewest voor de technische en landschappelijke aspecten van het project, alsook Beliris voor de financiering.

Vervolgens werd een diagnose opge-
maakt, die aan de bewoners en de hande-
laars voorgelegd werd op een wijkverga-
dering. Die hebben getekend, gepraat en
gedroomd over hun straat van morgen.
In gezamenlijk overleg zijn zij tot een ont-
werp van woonerf gekomen.

*« Iedereen rond de tafel krijgen
- ondanks de verschillende
interesses en belangen -
bevorderde de dialoog, de
luisterbereidheid en het respect
voor de behoeften van allen bij
de opbouw van dit project.»*

Nathalie Gilson, Elsense Schepen
van stedenbouw.

Vervolgens vonden er nog twee wijkver-
gaderingen plaats om de overlegcom-
missie voor te bereiden. Daarna werden
de definitieve plannen voorgelegd, nadat
de stedenbouwkundige vergunning ver-
kregen werd in februari 2015, en tot slot
werd een praktische gids verdeeld van
het leven in de wijk gedurende de werken
(april tot september 2015). Bomen en
plantenbakken, om wildparkeren te ver-
hinderen, werden geleverd in november,
het ideale moment om gevuld te worden.

*« Handelaars, hoteliers en
omwonenden zijn samen tot
een inrichting gekomen die
de levenskwaliteit verbetert
en het verkeer in goede banen
leiden. Die verdeling blijkt een
goede manier om de openbare
ruimte te valoriseren en
tegelijk aan ieders behoeften
te beantwoorden: handelaars,
hoteliers en omwonenden. »*

Nathalie Gilson, Elsense Schepen
van stedenbouw.

Door de inrichting als woonerf kan de
weg door iedereen gebruikt worden:
automobilisten, voetgangers, fietsers, ...
De gebruikelijke hiërarchie tussen weg-
gebruikers is er nu omgekeerd. De voet-
gangers hebben voorrang, daarna komen
de fietsers en pas daarna de auto's. Die
mogen trouwens maximaal 20 km/uur
rijden. Kinderen mogen er spelen op de
openbare weg, de wegbedekking is iden-
tiek over de hele zone zodat voetgangers
en automobilisten er samen kunnen
bewegen en de hele beschikbare ruimte
gebruiken. Parkeren is in dat geval niet
toegestaan.

Wij woonden in een grauwe onaange-
name straat, met druk verkeer, zowel
overdag als 's nachts, in een straat van
nauwelijks vier meter breed!

*« Na drie jaar intense samen-
werking tussen alle betrokke-
nen en dankzij de steun van
de mobiliteitscoach hebben
we vandaag een mooi resul-
taat. Dankzij dit project ken-
nen de nieuwe inwoners van
onze straten het wijkcomité. Er
kwam mooie sociale cohesie tot
stand en er komen wellicht nog
andere projecten voor de wijk. »*

buurtcomité XL_Noord.

Wij feliciteren alle betrokkenen bij dit
project voor hun luisterbereidheid,
wederzijds respect voor elkaars behoe-
ften, in functie van hun activiteit of hun
rol in de wijk. Dat was de ambitie van
het project: de mens opnieuw een plaats
geven in de stad door duurzame ver-
plaatsingswijzen te bevorderen. Door de
dynamiek van welzijn en gezellig samen-
leven te bevorderen, burgerzin en oog
voor biodiversiteit.



Info over de Toolbox Mobiliteit :

<https://toolboxmobilite.irisnet.be/?lang=nl>
www.21solutions.eu/de-toolbox-mobiliteit-in-uw-buurt/?lang=nl

Julie BÉRARD
21 Solutions
21 Solutions.eu
+32 2 502 99 93
info@21solutions.eu

*« De Toolbox Mobiliteit is een instru-
ment dat de bewoners aanzette om
overleg te plegen om samen na te den-
ken over de toekomst van hun straten
en de gemeentelijke overheid daar-
bij te betrekken. Het leven in de wijk
wordt aangenamer, inwoners komen
in contact met elkaar en leren elkaar
beter kennen. Bekijk de "voor & na" en
je zal het verschil zien. »*

Bruno De Lille (op facebook), Brussels
Parlements lid

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Noel Charlotte	Van Lintstraat, 6	1070 Anderlecht	02/558.09.27	02/520.20.91	cnoel@anderlecht.brussels
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@audergem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Dandoy Marianne	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Cathy Libois	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 62 22	02/245 50 80	evere222@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Bruselsteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Pauline Journieux	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536 03 91	02/536.02.02	pjournieux@stgilles.irisnet.be
Sophie Commerce	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	scommerce@stjosse.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Cloetens Johan	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02/773.06.11	02/773.18.19	jcloetens@woluwe1150.irisnet.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 de VSGB <http://www.avcb-vsgeb.be/nl/Publications/moniteur-de-la-mobilite.html> en vul het online formulier in.

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

