



# GEWESTELIJKE ONDERSTEUNING VOOR DE GEMEENTELIJKE MOBILITEITS- EN VERKEERSVEILIG- HEIDSACTIES

2024



BRUSSEL MOBILITEIT  
BRUXELLES MOBILITÉ

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

INLEIDING .....	5
HOOFDSTUK 1: SUBSIDIES “UITRUSTING EN INFRASTRUCTUUR” .....	7
1. Uitrusting.....	7
1.1. BEVEILIGDE EN ONBEVEILIGDE FIETSENSTALLINGEN .....	7
1.1.1. Niet-beveiligd fietsparkeren .....	7
1.1.2. Beveiligd fietsparkeren .....	8
1.2. DROPZONES.....	11
1.3. STADSMEUBILAIR VOOR VOETGANGERS EN VOOR FIETSERS .....	12
2. Fietsinfrastructuur .....	14
2.1. FIETSZONES.....	14
2.2. FIETSMARKERINGEN .....	15
2.3 AANLEG VAN APARTE FIETSPADEN .....	16
3. Voetgangersinfrastructuur .....	17
3.1. UITVOERING VAN HET TOEGANKELIJKHEIDSPLAN VOOR DE WEG EN DE OPENBARE RUIMTE (PAVE) .....	17
3.2. OMGEVING HALTES OPENBAAR VERVOER .....	19
3.3 AANLEG VAN TRAGE RIJSTROKEN/WANDELPADEN/BINNENWEGEN VOOR VOETGANGERS.....	22
4. Veerkracht van de openbare ruimte .....	23
5. “SPEELBARE” publieke ruimte .....	27
HOOFDSTUK 2: SUBSIDIES VOOR “INVESTERINGEN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID OP DE GEMEENTEWEGEN” .....	29
1. Fiche 1: Kleine heraanlegingswerken beveiligingsinstallaties die niet aan een stedenbouwkundige vergunning zijn onderworpen .....	29
2. Fiche 2: Schoolstraten en -wijken (infrastructurele maatregelen) .....	33
HOOFDSTUK 3: UITVOERING VAN DE DUURZAME MOBILITEITSPROJECTEN.....	36
Algemeen kader van de oproep .....	36
1. DOELSTELLINGEN VAN DE PROJECTOPROEP.....	37
2. DEELNEMINGSVOORWAARDEN .....	38
3. SOORTEN PROJECTEN.....	39
4. RICHTSNOEREN VOOR HET OPZETTEN VAN PROJECTEN .....	39
5. SELECTIEPROCEDURE .....	40
6. JURY .....	40
7. SELECTIECRITERIA.....	40
8. METHODOLOGISCHE HULP VOOR DE GEMEENTEN .....	40
9. EVALUATIE VAN DE PROJECTEN .....	41
10. BUDGET EN UITGAVEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR DE GEWESTELIJKE SUBSIDIE IN HET KADER VAN DEZE PROJECTOPROEP.....	41
11. UITBETALING VAN DE SUBSIDIE.....	42
DEEL A: De stad beleven (50.000 €) .....	43
A.1: ACTIES TIJDENS DE WMOB.....	43
A.2. AANMOEDIGEN OM ZICH TE VOET OF MET DE FIETS TE VERPLAATSEN.....	45
A.3. OPPORTUNITEITEN BIJ VERANDERINGEN .....	48

Deel B: Actieve schoolmobiliteit (50.000 €) .....	50
Deel C: Innoverende projecten .....	54
DEEL D: Cyclo-logistiek in de gemeenten (bakfietsen) (25.000€) .....	56
DEEL E: Toe-eigening van de openbare ruimte (het vroegere Living).....	58
HOOFDSTUK 4 : « Autoluwe Wijken » 2023-2028 .....	61
Inleiding .....	61
1. Het LMC : waarom en met welke ambitie ?.....	62
2. Verloop van een LMC.....	63
3. Deelnemingsvoorwaarden en selectiecriteria .....	64
4. FASE 1 : multimodale mobiliteitsstudie en participatie .....	66
5. FASE 2 : ontwikkeling van het programma van de maatregelen.....	68
6. FASE 3 : uitvoering van de maatregelen .....	69
7. FASE 4 : permanente evaluatie .....	70
HOOFDSTUK 5 : financiering van een gemeentelijke coördinator verkeersveiligheid .....	72
Introductie .....	72
Doel van de subsidie .....	73
<b>Bijlagen: Proceduren en aanvraagformulieren</b>	
1. Subsidies “Uitrusting en infrastructuur” .....	76
1.1. Procedure en planning van de subsidies “Uitrusting en infrastructuur” .....	76
1.2. . Aanvraagformulier - subsidies “uitrusting en infrastructuur” .....	77
2. Subsidies « voor investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen » 78	
2.1. Procedure en planning van subsidies voor “verkeersveiligheid” .....	78
2.2. Aanvraagformulier – Subsidies voor “investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen” .....	79
3. Uitvoering van “duurzame mobiliteitsprojecten” .....	81
3.1. Procedure en planning – uitvoering van duurzame mobiliteitsprojecten .....	81
3.2. Aanvraagformulier – uitvoering van duurzame mobiliteitsprojecten.....	82
ALGEMEEN AANVRAAGFORMULIER.....	82
PROJECTFORMULIER A.1: ACTIES TIJDENS DE WMOB.....	83
PROJECTFORMULIER A.2: AANMOEDIGEN OM ZICH TE VOET OF MET DE FIETS TE VERPLAATSEN .....	86
PROJECTFORMULIER A.3: OPPORTUNITEITEN BIJ VERANDERINGEN .....	89

<i>PROJECTFORMULIER B: PROJECT ROND ACTIEVE SCHOOLMOBILITEIT</i> .....	92
<i>PROJECTFORMULIER C: INNOVEREND PROJECT</i> .....	97
<i>PROJECTFORMULIER D: CYCLO-LOGISTIEK IN DE GEMEENTE</i> .....	100
<i>PROJECTFORMULIER E: TOE-EIGENING VAN DE OPENBARE RUIMTE</i> .....	102
<i>EVALUATIEFORMULIER</i> .....	105
4. Subsidies « Autoluwe Wijken » .....	106
4.1. Procedure en planning van subsidies voor « Autoluwe Wijken » .....	106
4.2. Aanvraagformulier – Subsidies voor « Autoluwe Wijken » .....	107
5. Subsidies verkeersveiligheidscoördinator .....	109
5.1. Procedure en planning van de subsidies .....	109
5.2. Candidatureformulier .....	110

## INLEIDING

Mobiliteit en veiligheid hebben een rechtstreekse invloed op de kwaliteit van ons leven. Ze structureren ook de stedelijke inrichting en de ruimte, ze hebben een impact op de kwaliteit van het milieu, ze bepalen onze toegang tot alle functies en bieden ons de mogelijkheid om al onze activiteiten uit te oefenen. Het mobiliteits- en het verkeerveiligheidsbeleid zijn daarom van essentieel belang. Heel wat actoren worden bij hun praktische uitvoering betrokken, waaronder de gemeenten.

De gewestelijke plannen voor mobiliteit “Good Move” 2020-2030 en voor verkeerveiligheid “Vision Zero nul doden en zwaargewonden” bevatten een visie en steile ambities om de toegankelijkheid en verkeerveiligheid van het Gewest te verbeteren, zonder dat dit de aantrekkelijkheid voor de bewoners, de bezoekers en de ondernemingen nadelig beïnvloedt. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt immers geconfronteerd met een hele reeks uitdagingen op het vlak van de levenskwaliteit in de stad. Het moet dan ook de concrete kansen aangrijpen om zijn mobiliteitssysteem grondig te vernieuwen.

Een nauwere samenwerking tussen de 19 gemeenten en het Gewest is een van de pijlers waarop deze visie rust. De invoering van structurele samenwerkingsmechanismen met de gemeenten met het oog op een betere mobiliteit en verkeerveiligheid is overigens een van de prioriteiten van het “Good Move-plan” en van het gewestelijk actieplan voor verkeerveiligheid.

Zo werkte het Gewest een hele reeks mechanismen voor financiële ondersteuning van de gemeenten uit, om hen te stimuleren om in de richting van een steeds duurzamere en steeds veiligere mobiliteit te werken.

### **Samenwerking tussen de gemeenten en het Gewest**

Het Gewest ondersteunt de gemeenten en de acties die ze ondernemen om hun mobiliteits- en verkeerveiligheidsbeleid in de praktijk om te zetten. Die ondersteuning wordt in de vorm van subsidies aangeboden. De samenwerking tussen de gemeente en het Gewest die daaruit voortvloeit, is voor alle betrokkenen een goede zaak: de gemeente, de inwoners en de gebruikers en bevordert ook de samenhang van het mobiliteits- en verkeerveiligheidsbeleid op het gewestelijke grondgebied.

### **Wat betekent dit concreet?**

Het Gewest engageert zich ten opzichte van de geïnteresseerde gemeenten. In dit register vinden ze alle gewestelijke ondersteuningsmechanismen voor de gemeenten op het vlak van mobiliteit en verkeerveiligheid voor 2024. Ze worden ondergebracht in drie delen:

- de subsidies voor uitrusting en infrastructuur (hoofdstuk 1);
- de investeringssubsidies voor de verbetering van de verkeerveiligheid op gemeentewegen (hoofdstuk 2);
- de subsidies voor de uitvoering van duurzame mobiliteitsprojecten (hoofdstuk 3);
- subsidies voor de verwezenlijking van “autoluwe wijken” (hoofdstuk 4);
- en de subsidies voor een gemeentelijke coördinator verkeerveiligheid (hoofdstuk 5).

Deze worden in het document beschreven door middel van verklarende fiches die het bereik en de bijbehorende procedures van de mechanismen gedetailleerd beschrijven. Met behulp van deze informatie kunnen gemeenten met kennis van zaken:

- de formulieren volgens de vermelde modaliteiten invullen (zie bijlagen).;
- de samenstelling van de in te dienen dossiers volgens de vermelde modaliteiten voorbereiden.

Elke gemeente krijgt per kerende de bevestiging of haar dossier in aanmerking komt voor financiële steun door het Gewest. Merk op dat bij de uiteindelijke beslissing over de toekenning van de subsidies onder meer rekening zal worden gehouden met het aantal gemeenten die geïnteresseerd zijn in elk mechanisme, het aantal ingediende projecten en het beschikbare budget.

## HOOFDSTUK 1: SUBSIDIES “UITRUSTING EN INFRASTRUCTUUR”

### 1. Uitrusting

#### 1.1. BEVEILIGDE EN ONBEVEILIGDE FIETSENSTALLINGEN



Good Move voorziet om het fietsgebruik tegen 2025 te verdubbelen, waardoor de nood aan fietsenstallingen ook zal toenemen. Het “Masterplan Fietsparkeren”, dat op 4 februari 2021 werd goedgekeurd, maakt een overzicht van de noden en stelt concrete oplossingen voor. Het gaat erom meer beveiligde stallingen aan intermodale punten te voorzien, maar ook om het aanbod voor de gezinnen te verbeteren. De gemeenten blijven verantwoordelijk om fietsboxen en omgekeerde U’s te plaatsen, met de steun van het Gewest of van Parking.Brussels. Lokalen ter beschikking

stellen om fietsen te stallen in de wijken is ook een interessante oplossing om tegemoet te komen aan de noden van de fietsers, zeker nu er steeds meer nieuwe soorten fietsen, zoals bakfietsen, gebruikt worden.

##### 1.1.1. Niet-beveiligd fietsparkeren

De subsidie heeft betrekking op de inrichting van (niet-)overdekte, niet-beveiligde fietsenstallingen op de openbare weg (bijvoorbeeld: omgekeerde U-bogen, U-bogen met specifieke uitrustingen voor bakfietsen, enz.).

De subsidie kan ook betrekking hebben op de gecombineerde aanleg van een dropzone en onbeveiligde fietsenstallingen op de openbare weg.

##### Aanbevelingen

- De omgekeerde U-bogen uitrusten met een dubbele balk om fietsdiefstal te voorkomen (+ een bijkomende horizontale balk (die max. 30 cm boven de grond uitsteekt) toevoegen aan de eerste en laatste boog van een doorlopende reeks, opdat slechtzienden deze bogen beter opmerken).
- U-bogen plaatsen met specifieke uitrustingen voor bakfietsen. Er moet worden opgemerkt dat laatstgenoemde op de weg moeten worden geplaatst wegens hun grootte (en omdat ze niet voldoen aan de PBM-normen). De kop van de fietsboog moet minstens 3m van de voetgangersoversteekplaats worden geplaatst, anders kan deze het zicht belemmeren. (Zie normenkaarten).
- De handelscentra, scholen, cultuurcentra... meer uitrusten met een (multimodaal) niet-beveiligd parkeeraanbod vormt een pluspunt om klanten te kunnen ontvangen.

### Vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- Een exact locatieplan van de beoogde plaatsen opstellen;
- Het plan indienen bij Brussel Mobiliteit;
- Minimum 10% van het aantal aangevraagde fietsbogen voorzien voor bakfietsen;
- De aanbevelingen van het vademecum (bak)fietsparkeervoorzieningen opvolgen bij de keuze voor en de installatie van deze installatie van deze voorzieningen, alsook die van de handleiding voor de uitvoering van dropzones en van de normenkaarten uitgegeven door Brussel Mobiliteit (verkrijgbaar op aanvraag);
- De bogen en/of de dropzone+bogen moeten in het algemeen in de plaats komen van een ruimte die voorheen werd voorbehouden voor wagens (een parkeerplaats bijvoorbeeld), tenzij deze ruimte niet (meer) beschikbaar is (een voetgangerszone bijvoorbeeld). Er moet een vrije doorgang van 2,5 m zijn voor voetgangers. Iedere uitzondering moet beknopt worden gemotiveerd;
- De bogen kunnen op een private plaats (en dus buiten de openbare weg) worden geplaatst, op voorwaarde dat ze 7 op 7, 24 op 24 publiek gebruikt kunnen worden;
- De installatie van de uitrustingen voor haar rekening nemen;
- De foto's van de verwezenlijkte inrichtingen ter controle meedelen voor de indiening van de schuldvordering;
- Informatie en communicatie verspreiden omtrent dit project. In het bijzonder communiceren over de fietsparkeervoorzieningen in de gemeentelijke nieuwsbrief, op de gemeentelijke website, in de lokale media, enz. Vermelden dat dit alles werd verwezenlijkt met de steun van Brussel Mobiliteit.

### Steun van Brussel Mobiliteit

- Financiering van de installatie van niet-beveiligde fietsparkeervoorzieningen of dropzone+niet-beveiligde fietsparkeervoorzieningen (cfr. vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen), onder voorbehoud van een overeenkomst betreffende de mogelijkheden en de keuze van de fietsinfrastructuur, op basis van het plan dat door de gemeente werd opgesteld en door Brussel Mobiliteit werd gevalideerd;
- Voor de indiening van de schuldvordering door de gemeente controleert Brussel Mobiliteit de conformiteit van de volgens de plannen verwezenlijkte inrichtingen op grond van de meegedeelde foto's;  
Betaling van de subsidie op basis van de bij Brussel Mobiliteit ingediende facturen.

De financieringen zullen worden verdeeld tussen de verschillende aanvragende gemeenten in functie van de beschikbare budgetten.

#### 1.1.2. Beveiligd fietsparkeren

Er zijn verschillende mogelijkheden om het fietsparkeeraanbod te verhogen, namelijk:

- Overdekt en beveiligd fietsparkeren langs de openbare weg (fietsboxen of stallingen met een grotere capaciteit);
- Fietsstallingen in gebouwen (fietslokalen in wijken, transformatie van parkeerplaatsen, enz.);
- ...

### *Aanbevelingen*

- Voor de binneninrichting van de fietsbox zal voor een “verbeterde wielklem” met aanhechtingssysteem voor kader worden gekozen;
- De gemeente wordt aangemoedigd om deel te nemen aan de aankoopcentrale van het parkeeragentschap.

### *Vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen om veilig langs de openbare weg te kunnen fietsparkeren:*

- Het beheer van de fietsboxen en andere beveiligde fietsparkeervoorzieningen (inclusief de bestaande parkeervoorzieningen) toevertrouwen aan het Agentschap, dat Cycloparking ontwikkelt (een beheerplatform voor alle soorten fietsparkeerplaatsen in het Gewest) voor de gemeenten die dit nog niet hebben gedaan;
- De fietsboxen moeten in de plaats komen van een ruimte die voorheen werd voorbehouden voor wagens (een parkeerplaats bijvoorbeeld), tenzij deze ruimte niet (meer) beschikbaar is (een voetgangerszone bijvoorbeeld). Er moet een vrije doorgang van 2,5m zijn voor voetgangers. Iedere uitzondering moet beknopt worden gemotiveerd;
- Een plan opstellen dat de locaties aangeeft van de parkeerplaatsen en uitrustingen voor fietsparkings die de gemeente op haar grondgebied wenst te verwezenlijken;
- Kiezen voor een toegangscontrolesysteem dat compatibel is met het beheer op het Cycloparking-platform;
- Het plan aan Brussel Mobiliteit en parking.brussels voorleggen;
- De aanbevelingen van het vademecum voor fietsparkeervoorzieningen in acht nemen bij de keuze en de installatie van deze uitrustingen;
- Erop toezien dat de beveiligde fietsparkeerplaatsen van het type fietsbox de zichtbaarheid niet belemmeren voor en na een voetgangersoversteekplaats (5 m) of van verkeerslichten (20 m);
- De box in de lengterichting van de weg (d.w.z. opening van de box parallel aan de as van de weg) plaatsen en zorgen voor de nodige verkeersvrije manoeuvreerruimte voor de fietsen aan de ingang/uitgang van de box (2m) - moet met paaltjes beveiligd worden; De fietsboxen moeten in dezelfde richting als het verkeer opengaan; het openen van de box moet gemakkelijk en veilig zijn (vermijd heggen, straatmeubilair of andere obstakels die het openen van de box bemoeilijken);
- Een box moet zich op minstens 1,5 m van de ingang van een garage bevinden (inclusief de beschermende paal).
- De box mag niet op een afgelegen plaats staan (sociale controle);
- Op basis van dezelfde criteria kunnen ook boxen voor bakfietsen gesubsidieerd worden;
- De installatie van de uitrustingen verwezenlijken;
- De foto's van de verwezenlijkte inrichtingen ter controle meedelen voor de indiening van de schuldvordering;
- De gemeente verspreidt informatie en communiceert hierover. Concreet zal de gemeente het nieuwe stadsmeubilair aankondigen in het gemeentelijk infoblad, op haar website, in de lokale media, enz. Vermelden dat dit alles werd verwezenlijkt met de steun van Brussel Mobiliteit.

### *Vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen om veilig in gebouwen te kunnen fietsparkeren:*

- Gebruik van ruimtes waarvan de gemeente, het OCMW of een gemeentelijke huisvestingsmaatschappij eigenaar is, of gebruik van ruimtes van een andere overheidsinstelling of private organisatie waarmee een overeenkomst (van lange duur) werd afgesloten;
- De ruimtes moeten makkelijk toegankelijk zijn vanop de weg en moeten afgesloten zijn;
- Een toegangscontrolesysteem gebruiken dat compatibel is met het cycloparking.brussels-platform;
- Deze ruimtes mogen idealiter geen toegang verlenen tot eventuele privéruimtes en woningen in het gebouw in kwestie;
- De minimale aanbevolen oppervlakte bedraagt 20 m<sup>2</sup> (behalve voor een garagebox); Het beheer van het fietslokaal toevertrouwen aan parking.brussels, en de plaatsen op het cycloparking.brussels-platform aanbieden.
- De lokalen moeten groot genoeg zijn om de nodige manoeuvres mogelijk te maken (zie het vademecum fietsparkeervoorzieningen van Brussel Mobiliteit), met ruime fietsenstallingen en oplaadpunten.

### Steun

#### **1. Van Brussel Mobiliteit:**

- Financiering van de installatie van beveiligde parkeerplaatsen (cfr. vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen), middels een akkoord met betrekking tot de opportuniteiten en de keuze van de fietsinfrastructuur op basis van het plan dat door de gemeente werd opgesteld en door het Gewest en het agentschap werd gevalideerd;
- Financiering van de installatie van de beveiligde fietsparkeerplaatsen buiten de openbare weg (cf. voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen);
- Voor de indiening van de schuldvordering door de gemeente controleert Brussel Mobiliteit de conformiteit van de volgens de plannen verwezenlijkte inrichtingen op grond van de meegedeelde foto's;
- Betaling van de subsidie op basis van de facturen die de gemeente bij het Gewest indient voor een totaalbedrag van 40.000 euro.

De financiering zal, afhankelijk van de beschikbare budgetten, worden gespreid over de verschillende gemeenten die een aanvraag hebben ingediend.

#### **2. Van het gewestelijke parkeeragentschap:**

- Financiering van de installatie van maximaal twee beveiligde parkeerplaatsen in plaats van een parkeerplaats langs de openbare weg, middels een akkoord met betrekking tot de opportuniteiten en de keuze van de fietsinfrastructuur op basis van het plan dat door de gemeente werd opgesteld en door het Gewest en het agentschap werd gevalideerd;
- Volledige financiële ondersteuning door parking.brussels voor de op het cycloparking.brussels-platform aanwezige gemeenten;
- Terbeschikkingstelling van een aankoopcentrale en coördinatie van de uitvoering;

- Begeleiding van de gemeenten bij de installatie van de beveiligde fietsparkeerplaatsen in gebouwen;
- Identificatie van de prioritaire interventiezones via de “heat map” op het cycloparking.brussels-platform.

### 1.2. DROPZONES

*In dropzones kunnen gebruikers van gedeelde steppen en fietsen het gehuurde voertuig parkeren zonder het voetgangersverkeer en andere weggebruikers te hinderen.*

*Vanaf 1 januari 2024 wordt het hele gewest een gereguleerde zone, d.w.z. dat parkeren in dropzones verplicht wordt. We moeten dus zorgen voor genoeg dropzones zodat gedeelde mobiliteit kan plaatsvinden zonder storende overlast. Bovendien zal het regeringsbesluit het aantal exploitanten en voertuigen aan banden leggen.*

#### Verplichte voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen

- De geplande locaties nauwkeurig op een kaart aanduiden;
- De keuze van de locatie moet toegelicht worden: volgens de gids moeten er op gemeentelijke wegen om de 300 meter dropzones worden ingericht. In zones waar veel materieel wordt afgezet en opgehaald, kunnen extra dropzones gerechtvaardigd zijn;
- De kaart voorleggen aan Brussel Mobiliteit;
- De aanbevelingen van de gids voor de uitvoering van dropzones volgen; [GDZ \(Brussel Mobiliteit\)](#)
- In het algemeen moeten dropzones op een plaats komen die vroeger voor de auto's voorzien waren (bv. een parkeerplaats, inclusief parkeren binnen 5 meter van voetgangersoversteekplaatsen), tenzij de plaats niet beschikbaar is (bv. een voetgangerszone). Er moet een vrije doorgang van 2,5m zijn voor voetgangers. Uitzonderingen moeten kort worden gemotiveerd;
- De bestaande fietsbogen mogen niet gebruikt worden als dropzone: de zone moet ingericht worden en er moeten meer fietsbogen geplaatst worden;
- Informatie en communicatie over het project verspreiden. Communiceer specifiek over de ontwikkeling van dropzones in het gemeentelijk infoblad, op de gemeentelijke website, in de plaatselijke media, enz. De steun van Brussel Mobiliteit moet vermeld worden;
- De exacte locatie van de dropzone (in geolokaliseerd formaat voor en vooral **na** de voltooiing) doorgeven aan Brussel Mobiliteit en de operatoren. Zo kan de dropzone opgenomen worden in de gewestelijke interface met de operatoren en vervolgens geactiveerd worden;

#### Steun van Brussel Mobiliteit

- financiering van de aanleg van dropzones langs gemeentewegen (cfr. verplichte voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen), onder voorbehoud van overeenstemming over de mogelijkheden en de keuze van de infrastructuur, op basis van het door de gemeente opgestelde en door Brussel Mobiliteit gevalideerde plan;
- vóór de indiening van de schuldvordering door de gemeente valideert Brussel Mobiliteit de conformiteit van de uitgevoerde voorzieningen met de plannen op basis van de ingediende foto's;

- betaling van de subsidie op basis van de bij Brussel Mobiliteit ingediende facturen voor een maximumbedrag van 25.000 euro.

De financiële middelen worden onder de aanvragende gemeenten verdeeld volgens het beschikbare bedrag.

### 1.3. STADSMEUBILAIR VOOR VOETGANGERS EN VOOR FIETSERS



Het strategisch voetgangersplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het GO10 voorzien beide in een openbare ruimte waarin je kan stappen, maar ook kan pauzeren, gaan zitten en niets doen. Daartoe zijn zitbanken onmisbaar.

Rustpunten om de +/- 250 meter zijn uiterst belangrijk voor personen die wegens hun leeftijd, handicap en/of lichamelijke toestand hun verplaatsingen van tijd tot tijd moeten kunnen onderbreken. In dat opzicht moeten er genoeg rustpunten aanwezig zijn in de openbare ruimte en voornamelijk op de plaatsen met de meeste voetgangers (structurerend

voetgangersnetwerk Plus of Comfort, pleinen, parken).

#### Aanbevelingen

Om te zorgen voor een optimaal gebruik voor iedereen (ook voor PBM's) moeten de geplaatste zitbanken aan de volgende voorwaarden voldoen (regels uit het cahier voetgangerstoegankelijkheid):

- de bank is gelijkvloers toegankelijk;
- de zithoogte van de bank is minimaal 45 cm hoog;
- de zitting is zo weinig mogelijk uitgehold;
- de bank moet aan één kant of beide kanten een armsteun (om zich op te duwen) hebben
- de bank heeft een rugleuning;
- naast de bank is er een vrije, toegankelijke ruimte van 90 x 150 cm beschikbaar voor rolstoelen. De plek en zijn toegang moeten toegankelijk zijn.

Verschillende soorten stadsmeubilair kunnen bijdragen tot een leukere fietservaring. Andere voorstellen van creatief stadsmeubilair die de fietsers gelukkig kunnen maken, zijn welkom en worden per geval beoordeeld.

Een *drinkfontein* voor fietsers is een geweldige attentie voor fietsers én wandelaars, bij voorkeur te plaatsen aan kruispunten waar de fietser even moet wachten, in de nabijheid van fietsinfrastructuur, op pleinen of op toeristische routes.



Op bepaalde (drukke) routes is een *fietstelpaal* een belangrijk communicatiemiddel voor fietsers én burgers. Niet alleen zorgt een telpaal voor nuttige informatie voor beleidsmakers, ze laat ook zien aan niet-fietsende burgers dat er meer fietsers zijn dan ze denken en dat ze hier rekening mee moeten houden. Een telpaal staat bij voorkeur op een vaste plaats, maar een verplaatsbare paal kan ook helpen om metingen te doen om toekomstige beleidskeuzes te maken of verdedigen.

### Vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- Een plattegrond maken met de precieze plaatsen waar de zitbanken zullen worden opgesteld;
- Een plattegrond maken met de plaatsen waar straatmeubilair voor fietsers kan worden geplaatst;
- Op al het stadsmeubilair voor fietsers moet het logo van 'Bike for Brussels' komen;
- De keuze van het meubilair moet in overeenstemming zijn met de geldende regelgeving en de vademecums van Brussel Mobiliteit, in het bijzonder het vademecum voor voetgangerstoegankelijkheid;
- Het plan (de plannen) ter goedkeuring aan het Gewest voorleggen;
- De informatie en de communicatie over dit project verspreiden. Concreet gesteld communiceren over het nieuwe stadsmeubilair in het gemeentelijke informatieblad, op de website van de gemeente, in de plaatselijke media, enz.. Vermelden dat dit alles werd verwezenlijkt met de steun van Brussel Mobiliteit;
- De exacte locatie van nieuw en bestaand fietsmeubilair doorgeven aan BM voor toevoeging aan de gewestelijke kaart;
- Alle gegevens van de fietstellers aan de gewestelijke overheid bezorgen, opdat die gegevens rechtstreeks beschikbaar zijn in de Datahub.

### Steun van het Gewest:

- Financiering van het stadsmeubilair voor fietsers en voetgangers dat aan de bovenvermelde voorwaarden voldoet voor een maximumbedrag van 25.000 euro.

## 2. Fietsinfrastructuur

Deze fiche gaat over fietsszones, fietsmarkeringen en de aanleg van aparte fietspaden.

### 2.1. FIETSZONES

Een fietszone is een straat of verschillende straten waar het fietsverkeer voorrang heeft. In de fietszone gelden specifieke gedragsregels ten aanzien van fietsers. Motorvoertuigen zijn er toegestaan maar mogen de fietsers niet inhalen. De snelheid mag in een fietszone nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur. Een fietszone wordt aangegeven met een verkeersbord dat het begin en een verkeersbord dat het einde ervan aanduidt.

In fietszones mogen fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen.



#### Vereiste voorwaarden die de gemeente moet naleven

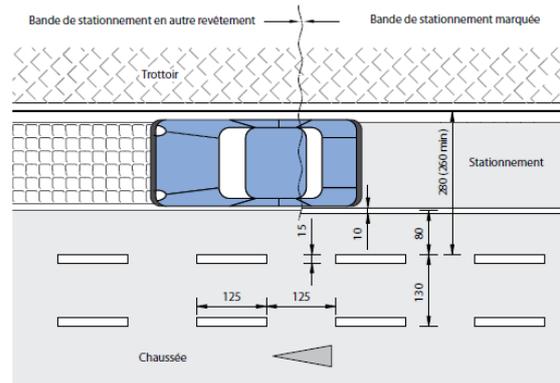
- De gemeente stelt een plan op met de mogelijke straten die tot een fietszone kunnen omgevormd worden en zal daarbij rekening houden met de hiërarchie van de wegen en met het geldende snelheidsregime, en eventueel met poorteffecten. In eerste instantie worden er wegen gekozen die op het Gewestelijk Plus of Comfort Fietsrouten netwerk liggen;
- Op de wegen die in aanmerking komen, mogen er tijdens het spitsuur niet meer dan 200 particuliere voertuigen (PVE) rijden (staven met telling);
- De wegen die in aanmerking komen, moeten een groot fietspotentieel hebben (de aantrekkelijkheid, het potentieel, de echte behoefte aantonen). Moet geargumenteed worden in de aanvraag. Ook fietstellingen moeten erin;
- De voorgestelde infrastructuur moet concreet meegaan met de nieuwe circulatie met een expliciete en continue materialisatie (voorbeeld: okergele bestrating, poorteffect, meerdere beeldmerken langs de hele desbetreffende weg);
- Het project uitwerken conform de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek”;
- Het project uitwerken in overeenstemming met het fietsstraatvademecum;
- De gemeente maakt dit over aan het Gewest;
- De gemeente verspreidt informatie en communiceert omtrent de nieuwe regelgeving. Concreet zal de gemeente de fietsstraten aankondigen in het gemeentelijk infoblad, op haar website, in de lokale media, enz. Vermelden dat dit alles werd verwezenlijkt met de steun van Brussel Mobiliteit.

#### Steun van het Gewest:

- Het Gewest financiert de borden, hun plaatsing, het okergeel asfalt en de wegmarkering en eventuele paaltjes in het kader van de inrichting van de fietszones, in die straten waarover een akkoord bestaat met het Gewest. Op basis van het plan dat de gemeente voorlegt aan het Gewest, en het hiervoor beraamde budget, zal het Gewest, in functie van de beschikbare budgetten, de prioriteiten bepalen.

## 2.2. FIETSMARKERINGEN

Veel wegen in de gemeente kunnen op vrij korte termijn fietsvriendelijker worden door het aanbrengen van wegmarkeringen voor fietsers. Deze markeringen maken de straat leesbaarder, vertragen het verkeer en dragen bij tot een veiliger weginrichting. Markeringen worden tot zevenmaal meer gezien dan verticale signalisatie.



Wanneer de breedte dit toelaat, kunnen gemarkeerde fietspaden worden aangebracht.

Voor straten met beperkt éénrichtingsverkeer wordt aangeraden om, wanneer er voldoende plaats is, enkel begin en einde te voorzien met markering en om een continue markering te reserveren voor heel smalle of steile straten.

Aangezien uit een analyse van fietsongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijkt dat er vaak ongevallen gebeuren doordat automobilisten hun deur openen zonder te kijken of er fietsers langs achter komen, is het bovendien aan te raden om doorlopende sergeantstrepen in de rijrichting aan te brengen.

Ook bij straten met een sterke helling kan een specifieke markering het fietsen aangenamer maken, zelfs al is er niet meteen een probleem qua doorstroming of veiligheid voor de fietser.

Markeringen moeten leesbaar en duidelijk zijn als men wil dat deze door iedere weggebruiker begrepen en gerespecteerd worden. Hiervoor is een correct en regelmatig onderhoud nodig. Ook onderhoud kan via deze subsidieregeling worden voorzien, met inbegrip van het onderhoud van Gewestelijke Fietsroutes, waarbij voorrang gegeven wordt aan fietsroutes die meer dan 10 jaar geleden werden ingericht.

### Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- Markeringen voor fietspaden komen alleen in aanmerking als ze deel uitmaken van een breder project;
- Enkel de wegen die deel uitmaken van het fietsnetwerk Plus of Comfort komen in aanmerking;
- De gemeente stelt een plan op van de straten waarvan zij het opportuun acht fietsmarkeringen aan te brengen en zal bij de opmaak van de plannen het gewestelijk fietsvademeccum en de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek" volgen;
- In het geval van het onderhoud van een Plus of Comfort fietsnetwerk de plannen bijwerken volgens de nieuwe normen (bv. de dubbele sergeantstreep);
- De gemeente maakt dit over aan het Gewest voor goedkeuring;
- De gemeente verspreidt informatie en communiceert omtrent de nieuwe markeringen. Concreet zal de gemeente deze aankondigen in het gemeentelijk infoblad, op haar website, in de lokale media, enz. Vermelden dat dit alles werd verwezenlijkt met de steun van Brussel Mobiliteit.

### Steun van het Gewest

- Het Gewest financiert de wegmarkeringen die conform het fietsvademeccum worden uitgevoerd. Op basis van het plan dat de gemeente voorlegt aan het Gewest, en het hiervoor geraamde budget, zal het Gewest, in functie van de beschikbare budgetten, de prioriteiten bepalen.

### 2.3 AANLEG VAN APARTE FIETSPADEN

De fietser moet op de openbare weg zijn eigen, vrij en veilig plekje hebben voor zijn verplaatsingen. Een apart fietspad verhoogt het veiligheidsgevoel en het comfort voor (onervaren) fietsers. Uit de resultaten van een onderzoek in Portland blijkt dat slechts 7% van de bevolking toegewijde fietsers zijn en dat 60% er interesse in heeft, maar zich niet helemaal op zijn gemak voelt bij het fietsen. Het fietsbeleid moet deze twijfelende fietsers overtuigen om te (blijven) fietsen. Voor fietsers zijn aan de ene kant aparte fietspaden op hoofdwegen en aan de andere kant woonerven, erven of fietsstraten op buurtwegen het meest comfortabel.

Om de juiste fietsvoorziening op de juiste plaats te kiezen, is de kwalificatie van de weg in het autonetwerk en in het fietsnetwerk doorslaggevend. Naast de verkeersintensiteit is vooral de snelheid van het gemotoriseerde verkeer bepalend voor de vraag of er een aparte, fysiek of visueel, fietsvoorziening moet komen of eerder of er een mengvorm moet komen.

### Voorwaarden die de gemeente moet naleven

- Er moet een plan zijn van de straten waarvoor een afzonderlijk fietspad kan worden aangelegd, overeenkomstig het vademecum van het Gewest en de gids “De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek”;
- De mogelijke fietsstraten moeten een aanzienlijk fietspotentieel hebben (aantrekkelijkheid, potentieel, reële behoefte moeten aangetoond worden). In de aanvraag moeten een motivering en fietstellingen zitten. De motivering is gebaseerd op de multimodale specialisatiekaarten voor wegen en/of andere planningsdocumenten, bijvoorbeeld op gemeentelijk niveau (CCI, enz.) Eventuele uitzonderingen moeten worden gemotiveerd.
- Het plan moet nauwkeurig (en gedimensioneerd) aan het Gewest worden voorgelegd. De aard van de ingrepen en de gekozen oppervlakken moeten aangegeven worden;
- De aanleg van het gescheiden fietspad mag niet ten koste gaan van de plaats voor voetgangers;
- Informatie en communicatie over deze voorschriften verspreiden. Concreet, geef info over de aparte fietspaden in het gemeentelijk infoblad, op de gemeentelijke website, in de plaatselijke media, enz. De steun van Brussel Mobiliteit moet vermeld worden.
- Indien voor het project een bouwvergunning nodig is, moet deze bij de indiening van de aanvraag reeds zijn verkregen.

### Steun van het Gewest

- In het kader van de aanleg van de aparte fietspaden, en na akkoord van het Gewest over de keuze van de wegen, financiert het Gewest de aankoop van materiaal en de bijhorende kosten voor de inrichting en aanleg. Het Gewest bepaalt op grond van het plan en het budget dat door

de gemeente worden voorgesteld, de prioriteiten naargelang van de beschikbare financiële middelen.

### 3. Voetgangersinfrastructuur

#### 3.1. UITVOERING VAN HET TOEGANKELIJKHEIDSPAN VOOR DE WEG EN DE OPENBARE RUIMTE (PAVE)



Het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap beoogt personen met een handicap dezelfde kansen te geven om ten volle deel te nemen aan alle aspecten van het openbare leven. Door de goedkeuring ervan verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe maatregelen te nemen om obstakels en drempels voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte weg te nemen. Deze toegankelijkheid vormt immers een absolute voorwaarde om burgers met een handicap in staat te stellen om met gelijke kansen

deel te nemen aan het economische, sociale, culturele en recreatieve leven. De gemeenten kunnen op dat vlak een grote rol spelen door ervoor te zorgen dat onderhoudswerken en nieuwe inrichtingen op hun grondgebied alle gebruikers de mogelijkheid bieden zich vlot en in alle veiligheid in de openbare ruimte te verplaatsen.

Dankzij het toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) kan voor elke gemeente een voetgangersnetwerk worden gedefinieerd dat over drie niveaus is verdeeld (hoofdwandelroute, wandelroute, basisnetwerk); het bevat een diagnose van alle pijnpunten in de voetgangersruimtes (trottoirs, pleinen, oversteekplaatsen, enz.) m.b.t. de geldende regels van de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid.

Het is daardoor dus makkelijker voor de gemeenten om de prioriteiten te bepalen en bepaalde aanbevelingen van het PAVE uit te voeren om de toegankelijkheid van de weg te verbeteren en zo de verplaatsing van personen met beperkte mobiliteit (personen met een handicap, ouders met kinderwagens, leveranciers, enz.) te vergemakkelijken.

Alle pijnpunten in het PAVE komen in het kader van deze subsidie in aanmerking, met name:

- De paaltjes, palen, bushaltes, enz. zichtbaarheid geven;
- Ter hoogte van de bestaande oversteekplaatsen de trottoirbanden verlagen tot op wegniveau (trottoirbanden niveau 0) en de gebruikelijke podotactiele uitrusting aanbrengen (veiligheidstegels en blindengeleidestegels);
- Nieuwe oversteekplaatsen aanleggen die voorzien zijn van noppentegels en blindengeleidestegels. In dat verband moeten de principes van verkeersveiligheid worden nageleefd (insprong van 5 meter, creatie van trottoiruitstulpingen, enz.).
- De hoogtes van de uitrustingen aanpassen (paaltjes met een hoogte onder de 100 cm; cf. de bollen op de grond, enz.);

- Obstakels verplaatsen (paaltjes, palen, enz.) om te zorgen voor een reglementaire doorgang of om de natuurlijke gidslijn voor slechtziende personen te vrijwaren;
- De trappen met leuning en/ of noppentegels boven en onder aan de trappen uitrusten;
- De routes voor slechtziende personen vergemakkelijken door blindengeleidetegels toe te voegen waar dat nodig blijkt;
- De kwaliteit van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap verbeteren (breedte, lengte, markering, enz.) en/ of de toegang tot het trottoir of nieuwe toegangen creëren;
- De kwaliteit van de wegbekleding (via onderhoud of herinrichting), van de trottoirs of de oversteekplaatsen verbeteren;
- De helling van de trottoirs verminderen tot maximaal 2%;
- De trottoirs verbreden wanneer de breedte tekortschiet;
- De roosters vervangen om te zorgen voor openingen van ten hoogste 2 cm breedte of in diameter.

Alle projecten moeten worden uitgewerkt vanuit het standpunt van de voorschriften van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move, en werkelijk extra comfort bieden voor de actieve modi.

Alle ingrepen moeten worden uitgevoerd volgens de regels uit de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid. Ze moeten ook rekening houden met de principes van verkeersveiligheid die vervat zijn in het actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 van het BHG. Als voor dit project tot slot een stedenbouwkundige vergunning is vereist, moet die al zijn toegekend op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.

### Verplichte voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen

- Alle projecten die het PAVE willen naleven, moeten minstens het volgende naleven: het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move", de GSV, het handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen, de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek" en de verschillende vademecums die door het Gewest werden gepubliceerd.
- Ingrijpen op het voetgangersnetwerk Plus of Comfort of op één van de voetgangersboulevards uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move".
- Voorrang moet worden gegeven aan maatregelen op de hoofd- of verbindingswegen voor voetgangers. Ingrijpen in het basisnet wordt alleen overwogen als de gemeente besluit een welomschreven pijnpunt op al haar wegen te verhelpen (bijv. al haar paaltjes op de drie soorten voetgangersroutes tegenover elkaar zetten);
- Indien voor het project een bouwvergunning vereist is, moet deze op het moment van indiening van de aanvraag reeds verkregen zijn.
- In eerste instantie de verschillende gemeentelijke adviesraden binnen de gemeente (senioren, gehandicapten, enz.) informeren;
- Informatie en communicatie over de geplande acties verspreiden in het gemeentelijk infoblad, op de gemeentelijke website, in de plaatselijke media, enz. De steun van Brussel Mobiliteit moet vermeld worden.

### Voor elk project moet het volgende worden aangeleverd

- De locatieplannen en een fotoreportage van de huidige situatie;

- Exacte inrichtingsplannen (met maten) waardoor de aard van de gekozen interventies en bekledingen kunnen worden geïdentificeerd;
- Een beschrijving van het project, de doelstellingen, alsook het geraamde budget van de interventie (inclusief btw) uitgesplitst per post;
- Voor de subsidies waarvan het geraamde bedrag meer dan € 30.000 (incl. btw) bedraagt, wordt rekening gehouden met de dimensie “gelijkheid van kansen” via het (de) project(en) dat (die) moet(en) worden gesubsidieerd. Hiervoor dient men rekening te houden met de impact van het (de) project(en) ten opzichte van de 5 volgende criteria: gender, handicap, etniciteit, seksuele geaardheid/identiteit/genderexpressie, herkomst en sociale situatie. Alle antwoorden op die vragen vindt u bij Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/nl/FAQ/>).

### Steun van het Gewest:

- Financiering van toegankelijkheidsacties die uitgevoerd worden conform de verschillende voorschriften in de voorwaarden (zowel de aankoop van materiaal als de bijhorende kosten voor de aanleg en plaatsing). Op basis van de acties en het voorgesteld budget door de gemeente, zal het Gewest prioriteiten vastleggen op basis van de beschikbare financiële middelen.

### 3.2. OMGEVING HALTES OPENBAAR VERVOER

Om de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk te stroomlijnen, willen we PAVE-subsidies voortaan prioritair voorbehouden voor geplande ingrepen rond haltes voor het openbaar vervoer. We weten namelijk hoe belangrijk de wisselwerking is tussen voetgangers en openbaar vervoer. Een meerderheid van de voetgangers is immers ook gebruiker van het openbaar vervoer en omgekeerd verplaatsen alle gebruikers van het openbaar vervoer zich op een of ander moment te voet. Het prioriteren van de omgevingen van haltes versterkt ook het Strategisch toegankelijkheidsplan van de MIVB en vormt meer bepaald een verlengstuk van het engagement van het Gewest om jaarlijks tussen de 60 en 70 bovengrondse haltes toegankelijk te maken.

De (omgeving van) haltes wordt als volgt omschreven: trottoirs die naar de halte leiden vanaf de kruispunten naar en weg van de halte, inclusief die kruispunten. Trottoirs aan de overkant kunnen ook in de subsidieaanvraag worden opgenomen.

Illustratie van een halte(omgeving):



We geven prioriteit aan de volgende haltes:

- De MIVB-haltes in de bijgevoegde lijst. Dit zijn recent heraangelegd haltes (2018-21), waar enkele bijzondere gevallen er uitgehaald werden: toegankelijke haltes in het kader van interventie van gewestelijke herontwikkelingsprojecten die op korte en middellange termijn moeten gebeuren, alleenstaande haltes op gewestwegen. Deze lijst van haltes kan ook geraadpleegd worden op Mobigis onder de titel "Haltes sub PAVE" onder het tabblad Voetgangers;
- De haltes van De Lijn of TEC, in het geval het niet om gemengde haltes gaat met de MIVB;

Een gemeente kan ook een subsidieaanvraag indienen voor een andere halte die niet in de lijst staat om te anticiperen op een heraanleg op korte termijn van de halte zelf of als de halte voldoet aan de toegankelijkheidsnormen als gevolg van een heraanleg van vóór 2018.

Brussel-Mobiliteit kan gemeenten die dat wensen ondersteuning bieden van een gespecialiseerd ontwerp bureau om hen te helpen bij het opzetten van het project of de subsidieaanvraag.

Wel komen alle aanvragen om de toegankelijkheid van het voetgangersnetwerk te verbeteren in aanmerking.

Alle pijnpunten in het PAVE komen in het kader van deze subsidie in aanmerking, met name:

- De paaltjes, palen, bushaltes, enz. zichtbaarheid geven;
- Ter hoogte van de bestaande oversteekplaatsen de trottoirbanden verlagen tot op wegniveau (trottoirbanden niveau 0) en de gebruikelijke podotactiele uitrusting aanbrengen (veiligheidstegels en blindengeleidetegels);
- Nieuwe oversteekplaatsen aanleggen die voorzien zijn van noppentegels en blindengeleidetegels. In dat verband moeten de principes van verkeersveiligheid worden nageleefd (insprong van 5 meter, creatie van trottoiruitstulpingen, enz.);
- De hoogtes van de uitrustingen aanpassen (paaltjes met een hoogte onder de 100 cm; cf. de bollen op de grond, enz.);
- Obstakels verplaatsen (paaltjes, palen, enz.) om te zorgen voor een reglementaire doorgang of om de natuurlijke gidslijn voor slechtziende personen te vrijwaren;
- De trappen met leuning en/ of noppentegels boven en onder aan de trappen uitrusten;
- De routes voor slechtziende personen vergemakkelijken door blindengeleidetegels toe te voegen waar dat nodig blijkt;
- De kwaliteit van de parkeerplaatsen voor personen met een handicap verbeteren (breedte, lengte, markering, enz.) en/ of de toegang tot het trottoir of nieuwe toegangen creëren;
- De kwaliteit van de wegbekleding (via onderhoud of herinrichting), van de trottoirs of de oversteekplaatsen verbeteren;
- De helling van de trottoirs verminderen tot maximaal 2%;
- De trottoirs verbreden wanneer de breedte tekortschiet;
- De roosters vervangen om te zorgen voor openingen van ten hoogste 2 cm breedte of in diameter.

Alle projecten moeten worden uitgewerkt vanuit het standpunt van de voorschriften van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move, en werkelijk extra comfort bieden voor de actieve modi.

Alle ingrepen moeten worden uitgevoerd volgens de regels uit de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid. Ze moeten ook rekening houden met de principes van verkeersveiligheid die vervat zijn in het actieplan verkeersveiligheid 2011-2020 van het BHG. Als voor dit project tot slot een stedenbouwkundige vergunning is vereist, moet die al zijn toegekend op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.

### Verplichte voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen

- Alle projecten die het PAVE willen naleven, moeten minstens het volgende naleven: het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move", de GSV, het handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen, de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek" en de verschillende vademecums die door het Gewest werden gepubliceerd.
- Ingrijpen op het voetgangersnetwerk Plus of Comfort of op één van de voetgangersboulevards uit het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move".
- Indien voor het project een bouwvergunning nodig is, moet deze al verkregen zijn op het moment van indiening van de aanvraag
- De gemeente verspreidt de informatie en zorgt voor de communicatie over de geplande acties via het gemeentelijke informatieblad, haar website, de plaatselijke media. De steun van Brussel Mobiliteit moet overal vermeld worden.

### Voor elk project moet het volgende worden aangeleverd:

- De locatieplannen en een fotoreportage van de huidige situatie;
- Exacte inrichtingsplannen (met maten) waardoor de aard van de gekozen interventies en bekledingen kunnen worden geïdentificeerd;
- Een beschrijving van het project, de doelstellingen, alsook het geraamde budget van de interventie (inclusief btw) uitgesplitst per post;
- Voor de subsidies waarvan het geraamde bedrag meer dan € 30.000 (incl. btw) bedraagt, wordt rekening gehouden met de dimensie "gelijkheid van kansen" via het (de) project(en) dat (die) moet(en) worden gesubsidieerd. Hiervoor dient men rekening te houden met de impact van het (de) project(en) ten opzichte van de 5 volgende criteria: gender, handicap, etniciteit, seksuele geaardheid/identiteit/genderexpressie, herkomst en sociale situatie. Alle antwoorden op die vragen vindt u bij Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/nl/FAQ/>).

### Steun van het Gewest

- Financiering van toegankelijkheidsacties die uitgevoerd worden conform de verschillende voorschriften in de voorwaarden (zowel de aankoop van materiaal als de bijhorende kosten voor de aanleg en plaatsing). Op basis van de acties en het voorgesteld budget door de gemeente, zal het Gewest prioriteiten vastleggen op basis van de beschikbare financiële middelen.

### 3.3 AANLEG VAN TRAGE RIJSTROKEN/WANDELPADEN/BINNENWEGEN VOOR VOETGANGERS.

Te voet gaan betekent verder gaan - en sneller. In Brussel kunnen voetgangers genieten van 600 km wandelpaden, wegen en binnenwegen die niet toegankelijk zijn voor auto's. Je zou kunnen zeggen dat het luxe voetgangersroutes zijn. De voetpaden, steegjes en binnenwegen hebben inderdaad veel voordelen. Je kunt veilig en comfortabel stappen, weg van het lawaai van het vervuilende wegverkeer.

Alle pijnpunten in het PAVE komen in het kader van deze subsidie in aanmerking, met name:

- De paaltjes, palen, bushaltes, enz. zichtbaarheid geven;
- Ter hoogte van de bestaande oversteekplaatsen de trottoirbanden verlagen tot op wegniveau (trottoirbanden niveau 0) en de gebruikelijke podotactiele uitrusting aanbrengen (veiligheidstegels en blindengeleidetegels);
- De hoogtes van de uitrustingen aanpassen (paaltjes met een hoogte onder de 100cm; cf. de bollen op de grond, enz.);
- Obstakels verplaatsen (paaltjes, palen, enz.) om te zorgen voor een reglementaire doorgang of om de natuurlijke gidslijn voor slechtziende personen te vrijwaren;
- De trappen met leuning en/ of noppentegels boven en onder aan de trappen uitrusten;
- De routes voor slechtziende personen vergemakkelijken door blindengeleidetegels toe te voegen waar dat nodig blijkt;
- De kwaliteit van de wegbekleding (via onderhoud of herinrichting), van de trottoirs of de oversteekplaatsen verbeteren;
- De helling van de trottoirs verminderen tot maximaal 2%;
- De trottoirs verbreden wanneer de breedte tekortschiet;
- De roosters vervangen om te zorgen voor openingen van ten hoogste 2 cm breedte of in diameter.

Alle projecten moeten worden uitgewerkt vanuit het standpunt van de voorschriften van het Gewestelijke Mobiliteitsplan Good Move, en werkelijk extra comfort bieden voor de actieve modi.

Alle ingrepen moeten worden uitgevoerd volgens de regels uit de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid. Als voor dit project tot slot een stedenbouwkundige vergunning is vereist, moet die al zijn toegekend op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.

#### Verplichte voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen

- Alle projecten die het PAVE willen naleven, moeten minstens het volgende naleven: het Gewestelijk Mobiliteitsplan "Good Move", de GSV, het handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen, de gids "De juiste fietsinfrastructuur op de juiste plek" en de verschillende vademecums die door het Gewest werden gepubliceerd.
- indien voor het project een bouwvergunning nodig is, moet deze al verkregen zijn op het moment van indiening van de aanvraag

- In eerste instantie de verschillende gemeentelijke adviesraden binnen de gemeente (senioren, gehandicapten, enz.) informeren;
- Informatie en communicatie over de geplande acties verspreiden in het gemeentelijk infoblad, op de gemeentelijke website, in de plaatselijke media, enz. De steun van Brussel Mobiliteit moet vermeld worden.

### Voor elk project moet het volgende worden aangeleverd

- De locatieplannen en een fotoreportage van de huidige situatie;
- Exacte inrichtingsplannen (met maten) waardoor de aard van de gekozen interventies en bekledingen kunnen worden geïdentificeerd;
- Een beschrijving van het project, de doelstellingen, alsook het geraamde budget van de interventie (inclusief btw) uitgesplitst per post;
- Voor de subsidies waarvan het geraamde bedrag meer dan € 30.000 (incl. btw) bedraagt, wordt rekening gehouden met de dimensie “gelijkheid van kansen” via het (de) project(en) dat (die) moet(en) worden gesubsidieerd. Hiervoor dient men rekening te houden met de impact van het (de) project(en) ten opzichte van de 5 volgende criteria: gender, handicap, etniciteit, seksuele geaardheid/identiteit/genderexpressie, herkomst en sociale situatie. Alle antwoorden op die vragen vindt u bij Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/nl/FAQ/>).

### Steun van het Gewest

- Financiering van toegankelijkheidsacties die uitgevoerd worden conform de verschillende voorschriften in de voorwaarden (zowel de aankoop van materiaal als de bijhorende kosten voor de aanleg en plaatsing). Op basis van de acties en het voorgesteld budget door de gemeente, zal het Gewest prioriteiten vastleggen op basis van de beschikbare financiële middelen.

## 4. Veerkracht van de openbare ruimte

Toegang tot de natuur voor alle Brusselaars ... Onze openbare ruimtes bieden heel wat mogelijkheden. Zo verbeteren deze ruimtes de levenskwaliteit in de stad, maar zetten ze ook de veerkracht van de stad kracht bij in de strijd tegen droogtes en hittegolven, zware stormen en overstromingen, het verlies van biodiversiteit en de verarming van de bodem.



Om hier het hoofd aan te bieden en de toegang van Brusselaars tot de natuur te verbeteren, zoals wordt beoogd in het Natuurplan, kunnen het Gewest en de gemeenten samen een weerbaarheidsstrategie invoeren, door 'nature based solutions' te gebruiken. Dit zijn

natuurgebaseerde oplossingen, die beantwoorden aan de doelstellingen van verschillende gewestelijke plannen (natuurplan, waterbeheerplan, lucht-klimaat-energieplan, enz.). Nature Based-oplossingen zijn zeer effectief in de strijd tegen stedelijke hitte-eilanden, en zorgen voor een daling van de luchttemperatuur (verdamping en evapotranspiratie), maar zijn vooral goed om schaduw te maken (het opvangen van de straling). De schaduw van een boom is de belangrijkste en meest effectieve manier om dit effect te bereiken. Het beste is om de aanplanting van bomen of struiken te combineren met andere aanplantingen (begroeiingen, groene daken ...) en om zoveel mogelijk water toe te voegen (blauw netwerk, waterpartijen ...).

Het Gewest promoot dus aanplantingen in de openbare ruimte, t.t.z. een aanzienlijke en duurzame toename van het aantal aangeplante oppervlakten. Er kan ook bijzondere aandacht worden geschonken aan een geïntegreerd regenwaterbeheer (GRB).

### De volgende projecten worden ondersteund

- Transformatie van de gemineraliseerde oppervlakten in beplante zones om het groene netwerk te versterken en te verbinden, strijd tegen hitte-eilanden en kiezen voor het doorlaten van regenwater:
  - verwijdering van de straatstenen en zones met dolomiet;
  - uitbreiding van de boomperken;
  - verwijdering van asfalt op parkeerplaatsen;
  - invoering van geïntegreerd regenwaterbeheer: kielgoten, doorlatende bekkens, regentuinen;
  - aanleg van 'parkstraten', 'pocket parks', 'parklets', 'tiny forests', 'voortuintjes', 'groene gevels', kleine borderbeplantingen enz.
- Transformatie van zones die momenteel op een 'klassieke' wijze worden beheerd (aangelegde zones, plantenborders, enz.) in zones met een uiteenlopend ecologisch beheer, om het ecologische netwerk te versterken en te verbinden; het ecologisch beheer bestaat uit gedifferentieerd onderhoud met het oog op de ecologische doelstellingen, bijvoorbeeld door laat maaien (ingezaaide of spontane weiden), het behoud van (semi-)vrijstaande niet-gesnoeide hagen, het behoud van dood hout, het natuurlijke beheer en beheer van plantenplagen zonder pesticiden, de diversificatie van soorten, enz.
- Een verbetering van de groeiomstandigheden van bomen en beplante zones (uitbreiding van boomputten, verwijdering van obstakels voor regenwaterinfiltratie, mulchen en bodembedekkers, vervanging van arme en bepakte grond door een stofzuigertruck voor grond om de wortels te behouden...)
- Bij de keuze van planten rekening houden met de biodiversiteit (diversificatie van de omgevingen, inheemse planten, honingbijvriendelijke planten, spreiding van de bloei, het verlaten van eenjarige en tweejaarlijkse planten, enz. ...) en diversificatie van lagen;
- Verwijdering of vermindering van hindernissen voor dieren (padden, oversteekplaatsen voor wilde dieren, ecotunnels, eekhoornbruggen, enz.)
- De groene ruimte aangenamer maken (sociale meerwaarde m.b.t. de groene ruimtes, ontmoetingsruimte, banken...).

De gemeenteprojecten die inzetten op de geïntegreerde ontwikkeling van de natuur en een duurzaam regenwaterbeheer worden aangemoedigd met het oog op redelijke aanplantingen in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Sommige demineralisatie-acties kunnen zonder vergunning plaatsvinden met respect voor het besluit inzake vergunningsvrijstellingen en de nieuwe omzendbrief. In dit opzicht blijft het belangrijk te anticiperen op eventuele toekomstige renovatiewerken aan de wegen in kwestie vooraleer er nieuwe aan te planten zones kunnen worden gelokaliseerd.

De projecten mogen niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers/fietsers en/of de toegankelijkheid en de verkeersveiligheid. Ze moeten in overeenstemming zijn met de GSV en de vademecums van Brussel Mobiliteit (en meer bepaald het Vademecum voetgangerstoegankelijkheid).

### Voor elk project moet het volgende worden aangeleverd

- Locatieplannen en foto's van de bestaande situatie;
- De locatie van het project in het groene en/of ecologische netwerk van Brussel (zie [www.geodata.environnement.brussels](http://www.geodata.environnement.brussels));
- Nauwkeurige (en gedimensioneerde) plattegronden (met, indien van toepassing, technische snedes) om de aard van de ingrepen en de gekozen beplantingen en wegbekleding in kaart te brengen (met indien mogelijk een vergelijkende berekening van het BAF+);
- Een beschrijving van het project, de doelstellingen ervan en het geraamde budget voor de actie;
- een ecologisch beheersplan voor de groene ruimten langs de wegen: afbakening van de beheerseenheden en het niveau van onderhoud, water geven, zacht snoeien van bomen en heggen indien nodig, aanvulling van mulchen, vervanging of niet van dode planten volgens de ontwikkeling van de begroeiing ...)
- De voorziene burgerlijke betrokkenheid.

### Aangemoedigde goede praktijken

- Projecten die inzetten op biodiversiteit, ecologisch beheer, op duurzaamheid en met een geïntegreerd waterbeheer krijgen voorrang;
- Projecten met fruitbeplantingen (klimop, bomen, struiken), op voorwaarde dat de comptabiliteit met de openbare weg wordt bekeken.
- Er moet van bij de uitwerking van het project rekening worden gehouden met het toekomstige onderhoud van de beplantingen, met name verstevigingswerken en afwerkingen (leibedrating, water geven tijdens herstelperioden, enz.) en de aanpassing van soorten aan microklimatologische, bodem- en hydrologische omstandigheden (met name droogtetolerantie en/of wateroverlasttolerantie).
- Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de kwaliteit en het volume van de te beplanten bodems;
- Het moet om projecten met een educatief luik gaan.

### Vereiste voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- Projecten moeten op openbare weg verwezenlijkt worden of zijn gelinkt aan de openbare weg. Het ontwateren en herbegroeiën van dichtbevolkte en sterk gemineraliseerde buurten, inclusief die gelegen in gebieden met een tekort aan groene ruimten en/of in stedelijke hitte-eilandgebieden, is een pluspunt.

- De projecten mogen niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers/fietsers en/of de toegankelijkheid en de verkeersveiligheid (bv. de wederzijdse zichtbaarheid). Zij moeten voldoen aan de GSV en de vademecums van Brussel Mobiliteit (en meer bepaald het Vademecum voetgangerstoegankelijkheid).
- Als het project onderworpen is aan een bouwvergunning, moet deze al verkregen zijn op het moment dat de aanvraag wordt ingediend;
- Projecten anticiperen op mogelijke toekomstige openbare wegrenovaties
- Projecten kunnen ook eventueel projecten uit andere oproepen versterken (van Leefmilieu Brussel bijvoorbeeld, in het thema Stad-Natuur van de oproep Klimaatactie, die met name haalbaarheidsstudies en co-ontwerpfasen via burgerparticipatie kan financieren, en kan bijdragen aan de investeringskosten tijdens de fase van de werken) als dit een echte meerwaarde oplevert. Vermeld of dit het geval is.
- De plantensoorten zijn aangepast aan de omgeving waar ze ingeplant worden en in het bijzonder aan de hydrologische omstandigheden. Geen invasieve uitheemse plantensoorten, de soorten op de lijst van Leefmilieu Brussel moeten minstens 50% van de aangeplante soorten vertegenwoordigen, of 100% in de centrale zones en de ontwikkelingszones van het Brusselse ecologische netwerk (exclusief bomen langs de openbare weg).

Om deze projecten uit te voeren, biedt Leefmilieu Brussel verschillende tools aan.

### Steun van het Gewest

- Financiering van lokale projecten met het oog op groene inrichtingen. Op basis van het door de gemeente voorgestelde plan en budget zal het Gewest de prioriteiten bepalen al naargelang de beschikbare budgetten.

## 5. “SPEELBARE” publieke ruimte



In een stad is de speldimensie van fundamenteel belang. De stijging van het aantal jongeren en kinderen en de groeiende druk op de openbare ruimte maken een gemeenschappelijke strategie met betrekking tot het voor gezinnen bestemde aanbod onontbeerlijk. De ‘speel’-notie is niet systematisch gebonden aan de aanwezigheid van specifieke, hiertoe voorziene uitrustingen. Er moeten ook creatieve en alternatieve oplossingen verkend worden om “speelbare” open ruimten te maken en het aantal informele speelzones te vermenigvuldigen.

De openbare ruimten moeten meerdere functies kunnen combineren en deze afwisselend vervullen. Een ruimte die ontworpen werd met in aanmerkingneming van de Speelnetwerkgedachte, opent mogelijkheden voor een gebruik ervan door kinderen en jongeren die verder gaan dan haar primaire functie en zet tevens aan tot intergenerationele en interculturele ontmoetingen.

Het spelaspect draagt echter rechtstreeks bij tot de structurering van de kinderruimte: zo kan een bank, al naargelang het spel, in een voetbaldoel veranderen of als een schip in een storm beschouwd worden; of kan een strandkei als hockeypuck fungeren of als de maaltijd van een pop. Wat het traditionele en open spel karakteriseert, is het ontbreken van een vooraf georganiseerde ruimte. En het is het spel zelf, dat de ruimte in dat geval zal organiseren.

### De ondersteunde projecten bestaan uit

- Het creëren van formele speelplekken dankzij de installatie van speelelementen in openbare ruimtes (pleinen en wegen) die vandaag weinig gebruikt worden, gebruikt worden om te parkeren, van slechte kwaliteit zijn of gebrek hebben aan gebruiksmogelijkheden.

- Het creëren van informele speelplekken in de openbare ruimte (pleinen en wegen) waardoor het kind zich de speelruimte met een zekere autonomie kan eigen maken;

De projecten mogen niet ten koste gaan van de ruimte voor voetgangers/fietsers en/of de toegankelijkheid en de verkeersveiligheid. Zij moeten voldoen aan de GSV en de vademecums van Brussel Mobiliteit (en meer bepaald het Cahier van de voetgangerstoegankelijkheid).

### Voor elk project moet worden verstrekt

- Verzorgen van locatieplannen en een fotoreportage van de bestaande situatie;
- De locatie van het project in het speelnetwerk;
- Geef nauwkeurige plannen (en afmetingen) van het project (met technische secties indien van toepassing) om de aard van de gekozen interventies, installaties en ondergrond te identificeren;
- Beschrijf het project, de ambitie, de doelstellingen en het geraamde budget voor de interventie;
- Zorg voor burgerbetrokkenheid, vooral kinderen betrekken;
- Als het project onderworpen is aan een bouwvergunning, moet deze al verkregen zijn op het moment dat de aanvraag wordt ingediend.

### Steun van het Gewest

- Financiering van kleine formele en informele speelweefselprojecten. Op basis van het plan en het budget voorgesteld door de gemeente, zal het Gewest de prioriteiten bepalen in functie van de beschikbare budgetten.

## HOOFDSTUK 2: SUBSIDIES VOOR “INVESTERINGEN TER VERBETERING VAN DE VERKEERSVEILIGHEID OP DE GEMEENTEWEGEN”

### 1. Fiche 1: Kleine heraanleggingswerken beveiligingsinstallaties die niet aan een stedenbouwkundige vergunning zijn onderworpen

Deze projectoproep maakt deel uit van het actieplan voor verkeersveiligheid 2021-2030, dat vol voor nul verkeersdoden en zwaargewonden gaat tegen 2030. Door een deel van de middelen van het Regionaal Fonds voor de Verkeersveiligheid toe te wijzen, moedigt hij de gemeenten aan om op hun grondgebied de acties uit te voeren die in het programma Safe Street zijn samengebracht en die de **gemeentewegen** veiliger moeten maken.

De oproep heeft dus betrekking op alle kleine heraanleggingswerken (**die niet onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning**) die een antwoord willen bieden op de verschillende uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid: snelheidsbeperking en -controle in de Stad 30, het beheer van de risico's om de maximumsnelheid van 50 km/u te behouden op sommige wegen, veiligheid in schoolomgevingen, veiligheid van voetgangers- en fietsoversteekplaatsen, kruispunten en het oplossen van gebieden met een concentratie aan ongevallen (zaca).

Alleen onderhoudswerkzaamheden, zonder dat die deel uitmaken van een project waarbij bovengenoemde problemen aangepakt worden, komen niet in aanmerking voor deze oproep (bv. herstelling van kuilen in de weg).

#### **Voorwaarden die de gemeente moet naleven**

**Het (de) project(en) waaruit het door de gemeente ingediende dossier bestaat, kan (kunnen) elk van de bovengenoemde kwesties (en hieronder beschreven) afzonderlijk of in combinatie behandelen.**

**Wat de "snelheid" betreft**, heeft de oproep betrekking op de aanleg van infrastructuur (met inbegrip van signalisatie en markering) die moet aanzetten tot een gematigde en aangepaste verkeerssnelheid. In het algemeen is dat 30 km/u en ook binnen de mazen die specifiek zijn voorzien in het "Good Move" plan. Dit kan omvatten:

- De invoering van vertragende systemen (vluchtheuvels, versmalling van het wegdek, enz.), alsook de eventuele inrichtingen die nodig zijn voor hun goede uitvoering. Worden in het bijzonder beoogd de omkaderingen met Berlijnse kussens die als doel hebben het risico op aanrijdingen met fietsers te voorkomen bij het openen van de portieren;
- De levering en plaatsing van **preventief controlemateriaal** op uitsluitend gemeentewegen dat bestemd is om de snelheid naar 30 km/u te helpen terug te schroeven en de verankering ervan, zonder enige belemmering van voetgangers (cf. Cahier voetgangerstoegankelijkheid) of van de zichtbaarheid van weggebruikers onderling of van andere signalisatie.;

- De levering en plaatsing op uitsluitend gemeentewegen van **palen waarop een camera kan worden aangesloten** voor snelheidscontroles, die alleen aangekocht kunnen worden door lokale besturen die zich aangesloten hebben bij de aankoopcentrale van BM. De plaatsing zal gebeuren zonder enige belemmering van voetgangers (cf. Cahier voetgangerstoegankelijkheid) of van de zichtbaarheid van weggebruikers onderling of van andere signalisatie:
  - De homologering, het onderhoud en het regelmatig in de oorspronkelijke staat herstellen van de site of van de palen is niet subsidieerbaar en valt dus ten laste van de gemeente;
  - Het overleg en de redactie van het regelgevende protocol tussen alle partners vallen ten laste van de wegbeheerder;
- de **controlecamera's** die de gemeenten via de aankoopcentrale van BM kunnen aanschaffen. Alleen deze camera's komen in aanmerking voor subsidie. Zo blijven alle camera's compatibel voor de controlepunten. Elk verzoek om uitrusting voor rechtshandhaving is slechts ontvankelijk met:
  - het gunstige advies van de desbetreffende politiezone;
  - de objectivering van snelheidsgegevens en het aantonen dat men eerder al overgegaan is tot mobiele of semi-vaste controles;
  - een verklaring waarom het niet mogelijk is bestaande infrastructurele maatregelen te nemen die beter aansluiten bij de subsidie.

Er moet ook worden opgemerkt dat:

- De overlegprocedure met de betrokken partners (politiezones, openbaar ministerie) en de opmaak en opvolging van de nodige intentieverklaring vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.
- Het onderhoud, herstellingen en de periodieke controles zijn ten laste van de gemeente.
- Aangezien het om repressieve camera's gaat, worden ze door de politie gebruikt.
- Alle andere kosten dan de levering, het onderhoud in het bijzonder, de herstellingen en de periodieke keuringen worden niet gesubsidieerd en vallen ten laste van de gemeente.

Voor alle preventieve controleapparatuur, de flitspalen en de controlecamera's verbindt de gemeente zich er ook toe Brussel Mobiliteit de exacte locatie van deze radars mee te delen voor cartografische doeleinden en de door deze radars verzamelde snelheidsgegevens met ons te delen.

**Met betrekking tot de "schoolomgevingen" en de "voetgangers- en fietsersoversteekplaatsen"** wordt in de oproep verwezen naar de infrastructuurwerken ter bescherming van kwetsbare weggebruikers, vooral voetgangers, en fietsers en stepgebruikers, om te zorgen voor:

- goede wederzijdse zichtbaarheid tussen de gebruikers op kruispunten en met name ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen;
- versterking van de openbare verlichting ter hoogte van voetgangersoversteekplaatsen en kruispunten;
- het versterken van de zichtbaarheid en het beveiligen van schoolomgevingen;
- het beperken van conflicten op door verkeerslichten beheerde kruispunten;

- de bruikbaarheid en toegankelijkheid van paden (voetgangers en fietsers), de invoering van adequate begeleiding en routes voor personen met beperkte mobiliteit, enz.;
- het beveiligen van voetgangersoversteekplaatsen door ervoor te zorgen dat de infrastructuur zo volledig mogelijk in overeenstemming is met de voorschriften (in voorkomend geval door een combinatie van verbrede voetpaden en voetpadoren, het opschuiven van parkeerzones, het toegankelijk maken, de plaatsing van fietsbogen, enz.).
- de snelheidsbeheersing bij het naderen of ter hoogte van zebrapaden (en/of oversteekplaatsen voor fietsers), met name rond scholen, binnen het algemene kader van risicobeheersing met betrekking tot het onderhoud van bepaalde 50 km/u-wegen, enz.
- de plaatsing van de verkeersborden B22 en B23 waardoor fietsers rechtdoor mogen rijden en rechtsaf mogen afslaan.

**Voor de "zaca"** (zones met een concentratie aan ongevallen), heeft de oproep beveiligingsmaatregelen op het oog voor de desbetreffende zone die geïdentificeerd werd:

- op Mobigis – “security” (<https://data-mobility.brussels/mobigis/>) in het kader van de gewestelijke studie, en bedoeld om alle gebruikers veiligheid te bieden.

**Ongeacht het type project en het (de) onderwerp(en) waarop het (ze) betrekking heeft (hebben), moet het voldoen aan de geldende wet- en regelgeving van het Gewest** (GSV, verkeersreglement, reglement van de wegbeheerder, regionale vademecums met inbegrip van de gids over de toegankelijkheid voor voetgangers).

**Voor elk project moeten volgende documenten aangeleverd worden:**

- Locatieplannen en een fotografisch verslag van de situatie<sup>1</sup>;
- Nauwkeurige (en **gedimensioneerde**) plattegronden en snedes om de aard van de ingrepen en de gekozen wegbekleding in kaart te brengen;
- Een beschrijving van het project, de doelstellingen ervan en het geraamde budget voor de actie (incl. btw)<sup>2</sup>;
- Eventuele akkoorden/adviezen van de betrokken spelers in het geval:
  - Het project zich uitstrekt over 2 (of meer) gemeenten: de instemming van de desbetreffende gemeente(s);
  - De projecten een invloed hebben op het openbaar vervoer: het advies van de MIVB en/of de andere betrokken operatoren;
  - Het project zich uitstrekt over gewestwegen en gemeentewegen: instemming van de wegbeheerder. In dit specifieke geval staat de verkeersveiligheidscel in voor de presentatie van de betrokken projecten op de maandelijkse vergadering van de directeurs van Brussel Mobiliteit.
- In voorkomend geval, alle noodzakelijke voorwaarden in het kader van de aanvraag voor repressieve controleapparatuur en opgenomen onder de uitdaging “snelheid”;

---

<sup>1</sup> Te noteren valt dat voor de administratieve en financiële opvolging van een toegekende subsidie gevraagd zal worden om een fotoverslag ter beschikking te stellen wanneer het project voorbij is, zodat Brussel Mobiliteit zich ervan kan vergewissen dat het project verlopen is conform de voorgestelde plannen en het tweede deel van de middelen kan vrijgeven.

<sup>2</sup> Moet ook op het formulier ingevuld worden.

- Voor de subsidies waarvan het geraamde bedrag meer dan € 30.000 (incl. btw) bedraagt, wordt rekening gehouden met de dimensie “gelijkheid van kansen” via het (de) project(en) dat (die) moet(en) worden gesubsidieerd. Hiervoor dient men rekening te houden met de impact van het (de) project(en) ten opzichte van de 5 volgende criteria: gender, handicap, etniciteit, seksuele geaardheid/identiteit/genderexpressie, herkomst en sociale situatie. Alle antwoorden op die vragen vindt u bij Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/nl/FAQ/>).

De analyse van de dossiers zal worden voorgelegd aan de expertise van de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit en zal gebaseerd zijn op de volgende criteria:

- De volledigheid van het dossier en de tijdige indiening ervan;
- De omvang en de aard van het/de project(en), exclusief iedere procedure voor een stedenbouwkundige vergunning (reden voor niet-aanvaarding);
- De kwaliteit van de projecten gelinkt aan:
  - De nagestreefde verkeersveiligheidsdoelstellingen, met betrekking tot het Actieplan voor de verkeersveiligheid 2021-2030 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met betrekking tot Good Move;
  - De conformiteit van de voorgestelde werken met de geldende wetgeving en regionale regelgeving (GSV, het verkeersreglement en de verschillende regionale vademecums) (reden voor niet-toelaatbaarheid indien de niet-naleving niet kan worden opgelost binnen het specifieke kader van dit verzoek).

De contactpersoon en het rekeningnummer dat in geval van toekenning van subsidies in de administratieve documenten moet worden vermeld, zullen eveneens in het dossier worden vermeld<sup>3</sup>.

### Tussenkomen van het Gewest

- In het kader van de huidige projectoproep zal het Gewest 100% van de uitvoering van het project (levering en installatie<sup>4</sup>) financieren;
- Afhankelijk van de bovenstaande criteria, het beschikbare budget voor de oproep, het aantal ingediende projecten dat kan worden aanvaard en de budgettaire omvang ervan, kan het Gewest beslissen welke projecten het als de meest kwalitatieve beschouwt;
- Het Gewest stelt zijn deskundigheid op het gebied van "verkeersveiligheid" ter beschikking vóór de indiening van de aanvraag (aanvragen). Deze expertise moet vooraf aangevraagd worden via [Infra\\_SR@sprb.brussels](mailto:Infra_SR@sprb.brussels).
- In het kader van een globaal verkeersveiligheidsbeleid is het goed denkbaar dat een gemeente voor dezelfde school (of groep scholen) een dossier met de titel "kleine veiligheidsmaatregelen die niet onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning" en een dossier met de titel "schoolstraat" (zoals beschreven in fiche 2) zou kunnen invoeren. Deze moeten echter in afzonderlijke dossiers worden behandeld.

---

<sup>3</sup> Moet ook op het formulier ingevuld worden.

<sup>4</sup> Onder “levering en installatie” verstaat men alle noodzakelijke werkzaamheden voor de goede uitvoering van de werf, binnen het zeer precieze kader van de oproep.

## 2. Fiche 2: Schoolstraten en -wijken (infrastructurele maatregelen)

Naast het bevorderen van de veiligheid van de schoolomgeving door kleine verbeteringen door te voeren (zie fiche 1), wil het Gewest ook de duurzame ontwikkeling van schoolstraten en schoolwijken ondersteunen.

Een schoolwijk refereert aan een verkeersplan dat bedoeld is om de verkeersdrukke rond scholen, en dus in verschillende straten, te verminderen.

Het Gewest is namelijk van mening dat schoolstraten en -wijken kunnen bijdragen tot een vermindering van de autodrukke rond de scholen aan het begin en het einde van de schooldag en zo tot een vermindering van de conflictsituaties tussen voertuigen en kwetsbare weggebruikers. Deze acties vallen onder actie 20 van het gewestelijke actieplan verkeersveiligheid, waarin als doelstelling staat dat de school in het hart van de wijk moet komen te staan.

Een schoolstraat is een straat aan de ingang van een school, die bij het begin en/of het einde van de schooldag tijdelijk wordt afgesloten voor inrijdend gemotoriseerd verkeer. Je kan de straat op dat moment alleen in te voet of met de fiets of de speedpedelec. Geen enkele auto of brommer mag de straat inrijden. Tenzij anders aangegeven, is het echter toegestaan om de straat met een gemotoriseerd voertuig uit te rijden aan lage snelheid en mits voorrang te verlenen aan voetgangers en fietsers.



Een testfietsstraat – dit systeem kan i.h.k.v. deze subsidies niet ondersteund worden

Een uitzondering op deze beperking van de toegang is uiteraard voorzien voor prioritaire voertuigen in de urgentie van hun opdracht en voor alle voertuigen met een afwijking.

**Een schoolwijk bestaat uit een aantal straten en biedt de mogelijkheid om de toegang te beperken tot bepaalde gebruikers (buurtbewoners, enz.) of voor een bepaalde tijd, of beide. Dankzij dit concept kan de schoolfunctie in het middelpunt van het wijkleven worden geplaatst (APVV actie 20).**

### Voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen, voor elk schoolstraatproject

Aangezien het om een investeringssubsidie gaat, kunnen de door de gemeente ingediende projecten alleen worden uitgevoerd in de vorm van in de grond verankerde afsluitingen, eventueel aangevuld met een reglementaire signalisatie (of zelfs markeringen), een oriënterende of sensibiliserende markering. In die zin is het van essentieel belang er goed werd nagedacht over de locatie ervan. Een test- en evaluatiefase, voorafgaand aan de indiening van de aanvraag, is daarom noodzakelijk.

Meer specifiek moet tijdens de testfase gelet worden op:

- De evaluatie van de juiste omvang van de schoolstraat/schoolwijk, de mogelijke uren van afsluiting en de principes/mechanismen voor het beheer van het systeem op vlak van het openen en afsluiten van de straat of de wijk;
- De beoordeling van de mogelijke effecten op de mobiliteit, toegankelijkheid en verkeersveiligheid en, indien van toepassing, de oplossingen op de eventuele negatieve gevolgen op deze aspecten;
- In voorkomend geval, de noodzakelijke bijsturingen teneinde een mogelijke negatieve impact weg te werken;
- De resultaten van deze evaluaties moeten in een verslag worden opgenomen.

### Voor elk project moet het volgende aangeleverd worden

- Een plannetje en een fotoverslag van de huidige situatie<sup>5</sup>;
- Het bovengenoemde evaluatieverslag;
- Een beschrijving van de gekozen infrastructuur-elementen en hun verankeringsmethode of manier van werken;
- Een omgevingsplattegrond en een nauwkeurig inplantingsplan en -snede van de voorgestelde infrastructuur-elementen. De installatie ervan moet voldoen aan de voorschriften van de GSV en de Gids over de toegankelijkheid voor voetgangers;
- Een beschrijving van het project (exacte plaats, aard van het project, vooropgestelde doelstellingen en een geraamde globale en gedetailleerde budgettering (incl. btw)<sup>6</sup>;
- Eventuele akkoorden/adviezen van de betrokken spelers in het geval:
  - Het project zich uitstrekt over 2 (of meer) gemeenten: de instemming van de desbetreffende gemeente(s);
  - De projecten een invloed hebben op het openbaar vervoer: het advies van de MIVB en/of de andere betrokken operatoren;
- Voor de subsidies waarvan het geraamde bedrag meer dan € 30.000 (incl. btw) bedraagt, wordt rekening gehouden met de dimensie “gelijkheid van kansen” via het (de) project(en) dat (die) moet(en) worden gesubsidieerd. Hiervoor dient men rekening te houden met de impact van het (de) project(en) ten opzichte van de 5 volgende criteria: gender, handicap, etniciteit, seksuele geaardheid/identiteit/genderexpressie, herkomst en sociale situatie. Alle antwoorden op die vragen vindt u bij Equal.brussels (<http://test.equal.brussels/nl/FAQ/>).

De analyse van de projecten zal worden voorgelegd aan de expertise van de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit en zal gebaseerd zijn op de volgende criteria:

- De volledigheid van het dossier en de tijdige indiening ervan;
- De nagestreefde verkeersveiligheidsdoelstellingen, met betrekking tot het Actieplan voor de verkeersveiligheid 2011-2020 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met betrekking tot Good Move;
- De conformiteit van de voorgestelde werken met de geldende wetgeving en gewestelijke regelgeving (GSV, het verkeersreglement en de verschillende regionale vademecums) (reden voor

---

<sup>5</sup> Te noteren valt dat voor de administratieve en financiële opvolging van een toegekende subsidie gevraagd zal worden om een fotoverslag ter beschikking te stellen wanneer het project voorbij is, zodat Brussel Mobiliteit zich ervan kan vergewissen dat het project verlopen is conform de voorgestelde plannen en het tweede deel van de middelen kan vrijgeven.

<sup>6</sup> Moet ook op het formulier ingevuld worden.

niet-toelaatbaarheid indien de niet-naleving niet kan worden opgelost binnen het specifieke kader van dit verzoek);

- In het geval van schoolstraat/schoolwijkprojecten naast gewestwegen zal als onderdeel van de selectieprocedure door Brussel Mobiliteit bekeken worden welke impact het project op de mobiliteit en de verkeersveiligheid heeft. Brussel Mobiliteit behoudt zich het recht voor om de ingediende projecten niet te selecteren op basis van de resultaten van deze analyse;
- De betrokkenheid van de betrokken school (of scholen) op vlak van mobiliteit en haar (hun) inschrijving in een SVP-aanpak kan, in voorkomend geval, ook een selectie criterium vormen tijdens de analyse die door Brussel Mobiliteit wordt uitgevoerd.

De contactpersoon en het rekeningnummer dat in geval van toekenning van subsidies in de administratieve documenten moet worden vermeld, zullen eveneens in het dossier worden vermeld.

### Tussenkomst van het Gewest

- In het kader van deze projectoproep financiert het Gewest voor 100% de levering en installatie van in de grond verankerd straatmeubilair en ad hoc verkeersborden (en eventuele markeringen), inrichtingen die de toegang beperken of reguleren in de tijd en naargelang de gebruiker;
- Afhankelijk van de bovenstaande criteria, het beschikbare budget voor de oproep, het aantal ingediende projecten dat kan worden aanvaard en de budgettaire omvang ervan, zal het Gewest uiteindelijk beslissen welke projecten zij het meest kwalitatief hoogstaand achten;
- Het Gewest stelt zijn deskundigheid op het gebied van "verkeersveiligheid" ter beschikking vóór de indiening van de aanvraag (aanvragen). Deze expertise moet vooraf aangevraagd worden via [Infra\\_SR@sprb.brussels](mailto:Infra_SR@sprb.brussels);
- In het kader van een globaal verkeersveiligheidsbeleid is het goed mogelijk dat een gemeente voor dezelfde school (of groep scholen) een dossier "schoolstraat" en een dossier "kleine veiligheidsmaatregelen die niet onderworpen zijn aan een stedenbouwkundige vergunning" indient. Deze moeten echter in afzonderlijke dossiers worden behandeld.
-

## HOOFDSTUK 3: UITVOERING VAN DE DUURZAME MOBILITEITSPROJECTEN

### Algemeen kader van de oproep

Brusselaars hechten veel belang aan een goede levenskwaliteit. Uit de opiniepeilingen naar aanleiding van de autoluze zondag blijkt dat de Brusselaars een autoluwe (of zelfs autovrije) stad willen waar het autoverkeer geïntegreerd is in de openbare ruimte. Door een harmonieuze integratie van de verschillende functies in de openbare ruimte (verkeer, sociale contacten, ontmoeting, ...) kunnen de burgers volop genieten van het Gewest, hun gemeente, hun wijk of gewoonweg van hun straat.

Het tweede hoofdthema van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) wil een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving garanderen door bij te dragen aan het behoud van alle bevolkingscategorieën in de stad en aan de aantrekkelijkheid van de stad. De geleidelijke verschuiving van de mobiliteit naar actieve verplaatsingsmiddelen is een grote stap voorwaarts ten opzichte van het vorige decennium. De verwachte algemene bevolkingsgroei voor het Brussels Gewest gaat bovendien gepaard met een stijging van de vraag naar verplaatsingen, een verdichting van het stadsweefsel en een mogelijk verlies van zowel publieke als private plaatsen waar men tot rust kan komen. Autoluwe zones dienen dus te worden beschouwd als een aspect van de levenskwaliteit in de stad.

De vermindering van het autoverkeer, de herdefiniëring van de plaats van de auto in de stad van morgen en de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte zijn doelstellingen die werden vastgelegd in het GPDO en het operationele uitvloeisel 'mobiliteit' in het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move'. Om deze uitdagingen tot een goed einde te brengen, sluit de gewestelijke mobiliteitsvisie, zoals die is vastgelegd in Good Move, aan op de volgende doelstellingen:

- de levenskwaliteit in de wijken aanzienlijk verbeteren en de burgers alle diensten in een beperkte perimeter aanbieden in het kader van een dichtbevolkte, gemengde en multipolaire stad;
- een kwaliteitsvolle openbare ruimte creëren op basis van het principe van de buurtstad, waarbij de voorkeur gaat naar natuurlijke routes voor de actieve verplaatsingswijzen, het openstellen van de wijken voor deze verplaatsingswijzen en de verkleining van de impact van verkeer en parkeermogelijkheden op de openbare ruimte.

Mobiliteit is een maatschappelijke uitdaging die zich moet uiten in concrete acties en beleidsmaatregelen. Door hun vele bevoegdheden en voorbeeldrol en doordat ze dicht bij de burger staan, vervullen de lokale besturen hierbij een sleutelrol. Voor het Brussels Gewest zijn de gemeenten de prioritaire partners om het mobiliteitsbeleid op lokaal niveau uit te voeren.

De onderlinge afstemming tussen de gewestelijke en gemeentelijke dynamiek komt deels tot uiting in de projectoproepen die de lokale besturen methodologische en financiële ondersteuning bieden om te innoveren en concrete acties uit te voeren die in lijn liggen met het gewestelijk beleid en waarvan het actieterrein zich op lokaal niveau bevindt. Deze afstemming is gericht op complementariteit en mutualisering, en niet op rivaliteit en concurrentie tussen actieniveaus. In 2024 worden verschillende thematieken aan de lokale besturen voorgesteld voor de uitwerking van projecten van zeer uiteenlopende omvang, gaande van sensibiliseringsacties en participatieve projecten tot het uittesten

van grote herinrichtingen. Het hoofddoel van het Brussels Gewest is om innovatie te stimuleren in de projecten en initiatieven die de Brusselse lokale besturen voorstellen en uitvoeren. Het einddoel, de verbetering van de levenskwaliteit, moet duidelijk naar voren komen.

### 1. DOELSTELLINGEN VAN DE PROJECTOPROEP

Het doel van deze oproep is om de gemeenten aan te moedigen om mobiliteitsprojecten uit te werken en te promoten die mensen samenbrengen en die in lijn liggen met verschillende gewestelijke prioriteiten.

Voor 2024 hebben de ondersteunde acties te maken met de gewestelijke prioriteiten die met name in het gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move" zijn vastgelegd:

#### Mobiliteit en openbare ruimte

- Toe-eigening van de openbare ruimte: het uittesten van een herinrichting of van een infrastructuur in een min of meer begreind gebied, bij voorkeur verboden voor auto's, gedurende een periode van ten minste één week. Een ruimte bestemd voor gemotoriseerd verkeer tijdelijk op een andere manier in gebruik nemen.
- Bewustmaking Week van de Mobiliteit: organisatie tijdens de Week van de Mobiliteit (16-22 september) van een bewustmakingsactiviteit rond duurzame mobiliteit. Deze activiteit zal plaatsvinden tijdens de week van de mobiliteit, met uitzondering van de autoloze zondag.
- Opportunities bij veranderingen: grote wegenwerken of nieuwe inwoners in de gemeente kunnen een kans zijn om de mobiliteitsgewoonten van mensen te veranderen. Laten we van die gelegenheid gebruikmaken om mensen te overtuigen om zich op een andere manier te verplaatsen.

#### Actieve verplaatsingsmodi

- Cyclo-logistiek in de gemeente: bewustmaking en bevordering van het gebruik van bakfietsen door gemeenten en burgers voor korte afstanden.
- Aanmoedigen om zich te voet of met de fiets te verplaatsten:
  - o Organisatie van specifieke dagen ter promotie van het fietsen bij een bepaald doelpubliek in de gemeente.
  - o Organisatie van een Bike Repair Day.
  - o Het Gewest wil de gemeenten blijven betrekken bij acties om in de donkerste periode van het jaar **fietsers aan te moedigen** te blijven fietsen. Het Gewest zou hiervoor op het eind van het jaar een gemeenschappelijk dank/aanmoedigingsmoment willen organiseren<sup>7</sup>.
  - o Mensen aanmoedigen om zich te voet te verplaatsen: Al te vaak vergeten we dat men zich uitstekend te voet kan verplaatsen, en te voet gaan het dus verdient om aangemoedigd te worden. En dit niet alleen omdat er zo minder auto's op de weg zijn, maar ook omdat stappen simpelweg heel gezond is.

---

<sup>7</sup> De actie "be bright" werd in 2023 herzien. Voor 2024 wacht men de evaluatie van de actie van 2023 af.

### Actieve schoolmobiliteit

Het Brussels Gewest wil rond scholen minder autoverkeer en de leerlingen, hun ouders en hun leerkrachten stimuleren om zich actief en duurzaam te verplaatsen. Ook verplaatsingen in het kader van schoolactiviteiten komen hiervoor in aanmerking. Het Brussels Gewest biedt voor twee soorten activiteiten financiële ondersteuning: begeleide ritten per fiets of te voet en de aanwezigheid van begeleiders voor het afsluiten van schoolstraten.

### Innoverende projecten

Het Brussels Gewest ondersteunt de gemeenten in de uitvoering van een innoverend idee.

## 2. DEELNEMINGSVOORWAARDEN

- De projectoproep is toegankelijk voor de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- De oproep richt zich niet rechtstreeks tot gemeentescholen, burgergroepen of bedrijven, ook al kunnen de acties voor hen bedoeld zijn.
- Iedere overheid kan meerdere projecten indienen die verband houden met een of meerdere doelstellingen van de oproep.
- **Ieder dossier moet de mobiliteitsdoelstellingen van de gemeentelijke overheid verduidelijken en het verband met het (de) voorgestelde project(en) leggen (zie algemeen deelnameformulier dat verplicht moet worden ingevuld – zie bijlagen).**
- **Meerdere gemeentelijke overheden kunnen een gemeenschappelijk project en/of aan elkaar gekoppelde projecten indienen. Iedere partner dient voor eigen rekening het kandidaatdossier in, dat gevalideerd is door zijn bevoegde overheid en waarbij een budgettaire verdeling voor zijn deel van het budget gevoegd is.**
- De voorgestelde initiatieven moeten plaatsvinden op het grondgebied van de gemeente (of gemeenten in geval van een gemeenschappelijk project) die het project indient (indienen).
- De voorgestelde projecten moeten goedgekeurd zijn door het college van burgemeester en schepenen.
- De projecten/evenementen mogen niet worden gebruikt voor commerciële of reclamedoeleinden.
- De gadgets (fluohesjes, snap-wraps, fietskaarten, ...) en andere communicatiedragers die het Brussels Gewest de gemeenten aanbiedt, mogen in geen geval worden verkocht.
- De gemeenten verbinden zich er desgevallend toe het nodige contact op te nemen met hun politiezone, de hulpdiensten, de betrokken diensten van Brussel Mobiliteit<sup>8</sup> en de openbare vervoersmaatschappijen (MIVB<sup>9</sup>/De Lijn/TEC) om alle nodige vergunningen te verkrijgen of hen eenvoudigweg in te lichten over de organisatie van de actie en eventuele bereikbaarheidsproblemen in de zone.
- Het project mag niet enkel een communicatiecampagne betreffen.
- De gemeenten en scholen die over hun initiatief communiceren, moeten “met de steun van Brussel Mobiliteit” vermelden. Dat kan via een speciaal logo.

<sup>8</sup> Zeker als bij het project een gewestweg wordt ingenomen.

<sup>9</sup> De bevoegde dienst bij de MIVB is de dienst ‘geplande verstoringen van het verkeer’. Die moet minstens vijf weken voor het evenement op de hoogte worden gebracht, zodat de gepaste omleidingen kunnen worden uitgestippeld.

### 3. SOORTEN PROJECTEN

Naargelang de thema's en doelstellingen kunnen de verwachte projecten betrekking hebben op:

- de organisatie van activiteiten om de bevolking/het gemeentepersoneel te sensibiliseren;
- het testen van inrichtingen of infrastructuur;
- het verstrekken van opleidingen in het gebruik van de fiets aan een doelgroep;
- het sensibiliseren en stimuleren van het gebruik van zachte verplaatsingswijzen voor korte afstanden;
- het sensibiliseren en stimuleren van het gebruik van zachte verplaatsingswijzen in schoolomgevingen;
- ieder ander innoverend project dat voldoet aan de doelstellingen in punt 1 en dat in lijn ligt met het gewestelijk plan 'Good Move'.
- De valorisatie van een mobiliteitsproject door alle voordelen van het project voor de levenskwaliteit, de autoluwe wijken, de sociale banden, de veiligheid, het welzijn, enz. aan te tonen en te versterken (door bv. de herwonnen ruimte in te richten, enz.)

### 4. RICHTSNOEREN VOOR HET OPZETTEN VAN PROJECTEN

De projectdefinities moeten gebeuren o.b.v. deze richtsnoeren:

#### Samenhang

Ieder project is uitgedacht in overeenstemming met de mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente en van Good Move om de samenhang tussen de gemeentelijke en gewestelijke mobiliteitsvisie en de praktische uitvoering te bevorderen.

#### Inclusie

De projecten zijn gericht op alle doelgroepen en houden rekening met de maatschappelijke en multiculturele specificiteiten van de stad, en vooral met arme doelgroepen, gezinnen, jongeren, senioren, gehandicapten, nieuwkomers, ...

#### Voorbeeldigheid

Bij de uitvoering van de projecten wordt de voorbeeldrol van de overheid bekrachtigd.

#### Partnerschap

Het project betreft zoveel mogelijk actoren op alle niveaus door op lokaal niveau samen te werken met bijvoorbeeld verenigingen of handelszaken in de gemeente.

#### Burgerparticipatie

Het project wordt zoveel mogelijk uitgedacht en/of uitgevoerd met de participatie van de burgers door de toepassing van processen die burgerlijke initiatieven stimuleren en valoriseren.

#### Innovatie

De projecten moeten zoveel mogelijk nieuwe ideeën, werkwijzen, vernieuwende inrichtingen of tests stimuleren.

### 5. SELECTIEPROCEDURE

- analyse van de ontvankelijkheid van de projecten (formulieren correct ingevuld en ondertekend, voldoende kwaliteit van de informatie in het dossier om de inhoud van het project te kunnen analyseren);
- analyse van de inhoud van het dossier op basis van de selectiecriteria;
- bijeenkomst van een jury om de projecten te beoordelen en te selecteren.

### 6. JURY

De jury bestaat uit:

- experts van Brussel Mobiliteit voor ieder thema;
- een kabinetsmedewerker van de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid;
- vertegenwoordigers van Brulocalis;
- eventueel externe experts.

### 7. SELECTIECRITERIA

- afstemming van het project op de doelstellingen die beschreven staan in punt 1 en die uitvoerig worden toegelicht in de thematische bijlagen;
- naleving van de richtsnoeren in punt 4;
- operationele geloofwaardigheid van het project;
- verwachte omvang van de resultaten rekening houdend met de lokale context.

### 8. METHODOLOGISCHE HULP VOOR DE GEMEENTEN

Brussel Mobiliteit en Brulocalis zetten de methodologische ondersteuning van de gemeenten voort.

#### Vóór de indiening van de projecten

Brussel Mobiliteit en Brulocalis blijven ter beschikking staan van de deelnemende gemeenten. Op verzoek kunnen de gemeenten hulp krijgen bij de ontwikkeling van het project en de samenstelling van het kandidaatsdossier.

#### Tijdens de uitvoering van de projecten

Minstens één keer per jaar wordt er voor elk thema een uitwisselingsvergadering georganiseerd. Deelname aan deze vergaderingen is verplicht voor de projectontwikkelaars.

Een begeleidingscomité bestaande uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit en Brulocalis komt, op verzoek van een van de partijen, zo vaak samen als dat nodig is voor het goede verloop van de projecten.

### 9. EVALUATIE VAN DE PROJECTEN

Alle deelnemende gemeenten verbinden zich ertoe na het project een evaluatieformulier (als bijlage) in te vullen.

De gemeente verbindt zich ertoe om, op vraag van het Gewest of Brulocalis, haar project(en) te presenteren om haar ervaring te delen met de andere gemeenten, in het bijzonder wanneer het om een innovatief project gaat.

### 10. BUDGET EN UITGAVEN DIE IN AANMERKING KOMEN VOOR DE GEWESTELIJKE SUBSIDIE IN HET KADER VAN DEZE PROJECTOPROEP

De projectoproep bestaat uit vijf delen:

- Deel A: De stad beleven
- Deel B: Actieve schoolmobiliteit
- Deel C: Innoverende projecten
- Deel D: cyclo-logistiek in de gemeente
- Deel E: Toe-eigening van de openbare ruimte

Voor Deel A 'De stad beleven' beschikken de gemeenten over een **totale subsidie van maximaal 50.000 euro**<sup>10</sup>. Dit bedrag wordt verdeeld over de verschillende projecten die ze willen voorstellen naargelang hun lokale prioriteiten. Ze kunnen meerdere projecten van hetzelfde type voorstellen en bepalen welk budget ze eraan willen besteden. Een gemeente kan dus bijvoorbeeld één project voor een bedrag van 50.000 euro voorstellen, of meerdere projecten waarvan het totaalbedrag de 50.000 euro niet overschrijdt. De projecten in deel A moeten in de loop van 2024 plaatsvinden.

Voor deel B 'Actieve schoolmobiliteit' beschikken de gemeenten over een **totale subsidie van maximaal 50.000 euro**. Dit bedrag wordt verdeeld over de verschillende projecten die ze willen voorstellen naargelang hun lokale prioriteiten. Deze projecten moeten plaatsvinden gedurende de schooljaren 2023-24 en 2024-25.

Voor Deel C 'Innoverende projecten' wordt de toegekende subsidie voor een innoverend project per geval bekeken afhankelijk van de beschikbare budgetten. Het project mag lopen over de tijd die nodig is voor een goede uitvoering.

Voor deel D 'Cyclo-logistiek in de gemeenten (bakfietsen)' beschikken de gemeenten over een **totale subsidie van maximaal 25.000 euro**. Het project mag over twee jaar lopen.

Voor Deel E – Toe-eigening van de openbare ruimte - zal de toegekende subsidie voor een project voor het opnieuw toe-eigenen van de openbare ruimte van geval tot geval worden beoordeeld op basis van de beschikbare financiële middelen. Het project kan zich uitstrekken over de periode die nodig is om het succesvol te kunnen implementeren.

---

<sup>10</sup> Gemeenten die het budget voor Deel A 'De stad beleven' overschrijden, kunnen een aanvraag indienen en daarbij de complementariteit en het potentieel van hun projecten motiveren. De jury neemt alle projecten in overweging binnen de grenzen van de beschikbare financiering.

Gesubsidieerde kosten moeten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- Ze moeten tot stand gekomen zijn tijdens de subsidieperiode.
- Ze moeten daadwerkelijk gemaakt zijn door de begunstigde van de subsidie.
- Ze moeten opgenomen zijn in de boekhouding en identificeerbaar en controleerbaar zijn.

De soorten toegestane uitgaven verschillen volgens de doelstellingen van het thema. Ze worden verduidelijkt in de specifieke hoofdstukken.

Uitgaven die **niet in aanmerking komen** voor alle soorten projecten zijn:

- gemeentelijke lonen waaronder dat van de projectcoördinator;
- aankoop van voeding (over het algemeen komen deze kosten niet in aanmerking, behalve indien de uitzondering met reden omkleed wordt, of voor de projecten Fietsdagen);
- kosten die reeds gedekt zijn door een andere financiering;
- een tombola en goodies (over het algemeen niet in aanmerking, behalve bij gemotiveerde uitzondering)

### **11. UITBETALING VAN DE SUBSIDIE**

De subsidie wordt aan de gemeenten uitbetaald via een besluit voor elk van de delen (ministerieel besluit of regeringsbesluit afhankelijk van het bedrag). De gemeenten zullen Brussel Mobiliteit de nodige bewijsstukken moeten voorleggen voor de uitgaven die verband houden met de uitvoering van de in het kandidaatsdossier aangekondigde activiteiten.

## DEEL A: De stad beleven (50.000 €)

Hoewel het maximumbedrag beperkt is tot 50.000 euro, kunnen gemeenten die dat bedrag voor deel A “de stad beleven” overschrijden, een aanvraag indienen mits zij de complementariteit en het potentieel van hun projecten aantonen. De jury zal binnen het beschikbaar budgettair kader alle projecten in aanmerking nemen.

### A.1: ACTIES TIJDENS DE WMOB

#### Doelstellingen

De Week van de Mobiliteit (WMOB) en de Autoloze zondag zijn ieder jaar hét moment bij uitstek om rond actieve mobiliteit te sensibiliseren, om hefboomen voor gedragsverandering te activeren en om diverse gemeentelijke actieve mobiliteitsinitiatieven onder de aandacht te brengen. De Autoloze zondag staat al vele jaren op zichzelf, en dat terwijl gemeenten tijdens de Week van de Mobiliteit (WMOB) moeite hebben om concrete acties te ontwikkelen om de mensen te sensibiliseren en te informeren. Het Gewest wil de Week aanwenden om mensen aan te zetten tot een meer duurzame mobiliteit in hun dagelijks leven (op het werk, bij de vrijetijdsactiviteiten, op school, voor hun verplaatsingen van en naar de activiteiten van hun kinderen, enz.) en tot een gedragsverandering, om hen nieuwe verplaatsingsmiddelen te laten uittesten, maar ook om hen te tonen wat de gemeente op dit vlak doet, om nieuwe inrichtingen onder de aandacht te brengen of uit te testen, enz. De Week is ook de gelegenheid om met de bewoners in overleg te gaan over mogelijke oplossingen voor mobiliteitsproblemen in bepaalde buurten (vermindering van het transitverkeer of de verkeersdruk, verbetering van de verkeersveiligheid of leefomgeving, enz.), maar ook om burgers te informeren over lokale projecten en om nieuwe uitwisselingen te stimuleren.

Het doel van het project *Acties tijdens de WMOB* is om deze Week aan te wenden om, bij voorkeur op een creatieve en innovatieve manier, een boodschap over te brengen en alternatieven voor de auto aan te bieden. Deze acties moeten plaatsvinden tijdens de WMOB (16-22 september 2024), behalve op Autoloze zondag. Voor de rest... laat de nieuwe ideeën maar komen!

#### Selectiecriteria

De projecten die in aanmerking komen voor ondersteuning moeten beantwoorden aan verschillende basiscriteria. De projecten moeten naast beantwoorden aan de algemene selectiecriteria van de projectoproep (zie punt 2. *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4. *Richtlijn voor het ontwerp van projecten*, 9. *Evaluatie van de projecten*), ook de volgende voorwaarden invullen:

- Het project moet mensen samenbrengen en in beweging brengen en kaderen in het opzet van duurzame mobiliteit en minder auto. Het project moet bij de mensen een echte gedragsverandering nastreven en de mensen aanzetten om meer actieve en duurzame verplaatsingsmiddelen te gebruiken.
- Het project vindt plaats tijdens de Week van de Mobiliteit 2024 maar niet op Autoloze zondag.
- Creatieve en innoverende projecten hebben een streepje voor.
- De gemeenten betrekken hun inwoners en de plaatselijke verenigingen bij het project. Het project moet lokale actoren mobiliseren die al dan niet actief zijn op het vlak van mobiliteit (verenigingen, scholen, buurthuizen, jeugthuizen, culturele centra, bedrijven, diverse groeperingen, lokale ambachtelijke handel, enz.). Daartoe wordt de gemeente aangemoedigd om de samenwerking te bevorderen tussen de verschillende gemeente- en eventueel gewestdiensten (mobiliteit,

middenstand, preventie, cultuur, ...).

De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.

### **Begeleiding en communicatie**

De geselecteerde gemeenten kunnen gebruikmaken van het communicatiemateriaal dat in het kader van de Week van de Mobiliteit wordt aangemaakt.

De geselecteerde projecten worden extra in de verf gezet op de website van de Week van de Mobiliteit. Hiervoor voegen de gemeenten bij hun kandidaatsdossier een samenvattende tekst van een vijftiental regels met betrekking tot hun project.

### **Budget en tegemoetkoming van het Gewest**

De gewestelijke ondersteuning is louter financieel en neemt de vorm aan van een subsidie aan de gemeente.

Uitgaven die in aanmerking komen:

- Voor de opmaak, productie en verspreiding van communicatiemateriaal (flyers, affiches, ...);
- Voor de ontwikkeling van digitale communicatietoepassingen (webpagina, sociale media, ...);
- Voor de externe dienstverleners (in onderaanneming, enz.) bij het project;
- Onder voorbehoud van goedkeuring kunnen ook de kosten voor voeding die rechtstreeks met het evenement verband houden (vb. een duurzame snack tijdens een schoolse activiteit) ingebracht worden bij een specifieke activiteit die in samenwerking met de scholen en/of bedrijven in de gemeente georganiseerd wordt;
- Acties die burgerparticipatie nastreven bij de projectontwikkeling;
- Tijdelijke inrichtingen.

### **Informatie**

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Christine Heine  
e-mail: [chheine@sprb.brussels](mailto:chheine@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.23

Mevrouw Sofie Walschap  
e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)  
tel: 02.204.19.93

#### **Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe  
e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)  
tel: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos  
e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)  
tel: 02.238.51.66

### A.2. AANMOEDIGEN OM ZICH TE VOET OF MET DE FIETS TE VERPLAATSEN

#### Doelstellingen

Meer aandacht voor fietsen en lopen is essentieel om de modal shift in Brussel te verwezenlijken en de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest, zoals vooropgesteld in Good Move, te bereiken.

Het begin van het schooljaar en de Week van de Mobiliteit in september zijn belangrijke momenten om mensen te herinneren aan het nut van fietsen en lopen. Het Gewest wil de gemeenten de mogelijkheid geven om ook tijdens andere gelegenheden **promodagen voor fietsen en wandelen** te organiseren voor een specifiek doelpubliek in de gemeente.

#### Promoten van de fiets:

- **Fietsdagen:** Een dergelijke dag kan bijvoorbeeld worden gebruikt om een nieuwe fietsvoorziening aan de bewoners van een wijk te tonen of om hen nieuwe maatregelen te tonen voor een actieve mobiliteit. Dat kan bv. in de vorm van een georganiseerde uitstap, een rally, een begeleide fietstocht voor scholen of medewerkers van een bedrijf. De bedoeling kan ook om mensen in het verkeer te leren rijden. Een "fietsmarkt" met stands van vertegenwoordigers van fietsverenigingen en activiteiten om het fietsen te promoten (ter beschikking stellen van fietsen, bike pimping, slow bike contest, enz.) op een strategische plaats in de gemeente is ook mogelijk. De aan populariteit winnende Vollenbikes zijn een goed voorbeeld van dagen die fietsen in de kijker zetten.
- In 2024 zal het Gewest de gemeenten blijven betrekken bij zijn acties om **fietsers aan te moedigen** om, zelfs in de herfst en in de winter, te blijven fietsen en te hameren op de **noodzaak van goede verlichting en een fiets in orde** om zich veilig in het verkeer te kunnen begeven. Het Gewest wil in dit verband tevens een gemeenschappelijk dankmoment in het leven roepen om fietsers te bedanken<sup>11</sup>.
- Het Gewest wil de gemeenten aanmoedigen om zelf een **Bike Repair Day** te organiseren wanneer zij het willen. Een dag om je fiets in orde te brengen, idealiter na de winter. Het principe is om een gratis fietsonderhoudsdienst aan te bieden die alleen de wisselstukken aanrekent. Rond dit evenement kunnen activiteiten ter bevordering van de fiets worden georganiseerd.
- De opleiding van personeel om een **fietspool** op te richten of uit te breiden is ook een manier om het fietsen te bevorderen. Daarbij kunnen bijvoorbeeld verschillende activiteiten van de gemeente of van scholen ondersteund worden.
- In het kader van het actieplan tegen **fietsendiefstal** heeft het Gewest zich voorgenomen de inspanningen op te voeren om het risico op diefstal te verminderen. De gemeenten zijn een belangrijke partner in het onderdeel "Educatie" van het actieplan. Het Gewest wil de gemeenten dan ook aanmoedigen om ontmoetingen met de burgers te organiseren om de belangrijkste boodschappen over fietsbescherming te verspreiden (aankoop van het juiste slot, registratie op mybike.brussels, ...). De gemeenten worden uitgenodigd om, in samenwerking met lokale partners, evenementen over dit onderwerp te organiseren of dit aspect op te nemen in andere evenementen (zoals Bike Repair of lokale evenementen waar veel fietsers op afkomen, enz.)

#### Promoten om te voet te gaan

Wandelen is de kern van duurzame mobiliteit. We zijn allemaal "wandelaars". We wandelen naar de bushalte of naar de plaatselijke supermarkt. We wandelen zelfs als we onze fiets parkeren.

---

<sup>11</sup> De actie "be bright" kreeg in 2023 een nieuwe formule. Na de evaluatie kan de formule eventueel opnieuw worden gebruikt of aangepast. Meer informatie tegen eind 2023.

Zo kan bijvoorbeeld een bewustmakingscampagne worden georganiseerd om de aandacht te vestigen op de voordelen van wandelen voor de lichamelijke en geestelijke gezondheid. Er zouden projecten kunnen zijn in samenwerking met plaatselijke handelaars om mensen aan te moedigen om korte verplaatsingen te voet af te leggen, of om vaker te winkelen in winkels die te voet bereikbaar zijn. Ook bewustmakingsacties om te vermijden dat er al te veel hindernissen op trottoirs worden geplaatst die een vlotte doorgang van voetgangers belemmeren (zoals reclameborden, borden met menu's, andere voorwerpen die daar geplaatst worden door handelaars, enz.) zijn een optie. Of we kunnen de mensen tonen welke wegen het meest geschikt zijn om te wandelen, enz.

### Deelnemingsvoorwaarden

De projecten moeten aan enkele basiscriteria voldoen om financiële steun te krijgen. Naast de criteria die vermeld staan in het algemene kader van de oproep (zie punt 2 - *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4 - *Richtsnoeren voor het ontwerp van de projecten, 9. Evaluatie van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden beantwoorden:

- De berichtgeving over de *fiets- of wandeldag* of de *fiets- of wandelactiviteit* moet een luik 'denkoefening/bewustmaking over duurzame mobiliteit in het algemeen en fietsen en te voet gaan in het bijzonder' bevatten en binnen de gewestelijke logica van vermindering van de autoverkeersdruk passen.
- Het tijdstip en de duur van de *dag(en)* moeten in het deelnameformulier worden gepreciseerd. Het project mag tijdens gelijk welke periode van het jaar, op gelijk welke dag van de week, gedurende een of meerdere dagen en in een al dan niet beperkte zone plaatsvinden.
- De volgende evenementen kunnen niet worden beschouwd als een *dag ter promotie van het fietsen en wandelen*: commerciële en sportevenementen of -acties.
- De *fiets- of wandeldag* moet niet noodzakelijk vergezeld gaan van dure activiteiten of animatie. Het evenement kan eenvoudigweg worden beschouwd als een gelegenheid om de burgers bewust te maken van het gebruik van de fiets en om te voet te gaan.
- De gemeente kan meerdere projecten indienen.
- Het Gewest moedigt de gemeenten die een activiteit ter promotie van de fiets willen organiseren, aan dat in samenwerking met de fietsersverenigingen te doen.

**De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.**

### Budget en tegemoetkoming van het Gewest

De steun van het Brussels Gewest is louter financieel en neemt de vorm aan van een subsidie aan de gemeente.

De subsidie dekt de volgende kosten:

- het ontwerp, de productie en de verdeling van informatiedragers (flyers, affiches, ...);
- de ontwikkeling van digitale informatietools (website, strategie voor sociale media, ...);
- de prestaties van externe dienstverleners (onderaannemers, ...) die vereist zijn bij de organisatie van het project;
- onder voorbehoud van goedkeuring: kosten voor voeding die rechtstreeks verband houden met het evenement (bv. duurzame snacks tijdens een schoolrace) kunnen in rekening worden

gebracht in het kader van een specifieke activiteit die wordt georganiseerd in samenwerking met de scholen, bedrijven en/of handelszaken in de gemeente;

- de opleiding van de leden van de binnen de gemeente opgerichte fietspool;
- de opleiding voor het fietsbrevet in de scholen van de gemeente, tot een maximum van vier extra klassen in vergelijking met de huidige situatie (schooljaar 2023-2024).
- De actie moet plaatsvinden in de loop van 2024.

### *Informatie*

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Sofie Walschap

e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)

tel.: 02.204.19.93

#### **Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe

e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)

tel.: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos

e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)

tel: 02.238.51.66

### A.3. OPPORTUNITEITEN BIJ VERANDERINGEN

#### Doelstellingen

Het Gewest streeft ernaar om in samenwerking met de gemeenten grote kalme zones te creëren met weinig transitverkeer. In deze zones wordt voorrang gegeven aan de veiligheid, de kwaliteit, het gebruik en de toegankelijkheid van de openbare ruimte. In de eerste plaats zal er worden ingezet op de actieve verplaatsingsmodi en vervolgens op het openbaar vervoer (volgens het STOP-principe<sup>12</sup>).

Om deze doelstellingen te bereiken, past het Gewest een algemene aanpak toe die focust op informatie, opleiding, overtuiging, initiatie en begeleiding. Op die manier worden de meeste ambities op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid ondersteund en wordt er ingezet op concrete experimenten en toe-eigening van de openbare ruimte samen met de burgers.

Waarom zouden we wegenwerken of de komst van nieuwe inwoners in de buurt niet aangrijpen om burgers aan te moedigen te experimenteren met andere vervoersmodi? Mensen die in de buurt van wegenwerken wonen, kunnen vaak moeilijk het eigen voertuig gebruiken (geen parking, een onbereikbare woning, enz.). De nieuwe inwoners hebben nog geen slechte gewoontes aangenomen. Dit is dan ook een gelegenheid om hen de kans te geven andere oplossingen uit te proberen, zoals de fiets, gedeelde mobiliteit, openbaar vervoer, te voet gaan, enz.

Een dergelijk project kan opgebouwd worden rond wegwerkzaamheden van een zekere omvang of ingepast worden in het gemeentelijk onthaalbeleid voor nieuwe inwoners. Zo zou men bijvoorbeeld de desbetreffende omwonenden in kaart kunnen brengen, hen samenbrengen, hen informeren en hen ondersteunen door hen toegang te geven tot andere mobiliteitsoplossingen die gratis of voordelig geprijsd zijn. Wegwerkzaamheden zijn ook een gelegenheid om de buurtbewoners samen te brengen rond het mobiliteitsprobleem, om hen samen te laten nadenken over andere mobiliteitsoplossingen en over hoe we de publieke ruimte kunnen herinrichten. En bij de nieuwe inwoners kunnen de verschillende vervoersmogelijkheden rond de nieuwe woning onder de aandacht gebracht worden en kan men hen van meet af aan "goede gewoonten" aanleren.

#### Voorwaarden voor deelname

Projecten die voor financiële steun in aanmerking komen, moeten aan een aantal basiscriteria voldoen. Naast de voorwaarden die in het algemene kader van de oproep worden vernoemd (zie punt 2 – *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4 – *Richtsoeren voor het ontwerp van de projecten*, 9. *Evaluatie van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De projecten *Opportunities bij verandering* moeten in hun communicatie een component hebben die het bewustzijn van mensen aanwakkert, en hen doet nadenken over het gebruik van de openbare ruimte en duurzame mobiliteit. De gewestelijke logica van vermindering van de autodruk moet gevolgd worden.
- De wegwerkzaamheden moeten gepland zijn voor 2024 en moeten een duurtijd hebben van ten minste 1 maand.

<sup>12</sup> Stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagens.

- Er is begeleiding vóór en tijdens de wegwerkzaamheden. Op het einde van de werken moet er een opvolging en een evaluatie plaatsvinden om de impact van het project op de modal shift te meten.
- De bouwplaats kan zich op een gemeentelijke of gewestelijke weg bevinden.
- De sensibilisering van nieuwe inwoners moet in 2024 gebeuren.
- Een gemeente kan desgewenst meerdere projecten indienen.

De jury die de verschillende projectvoorstellen zal onderzoeken, zal bij haar selectie bijzondere aandacht besteden aan de naleving van deze voorwaarden.

### **Budget en tussenkomst van het Gewest**

De steun van het Gewest is financieel. Het wordt verstrekt aan de gemeente in de vorm van een subsidie. Deze subsidie is bestemd voor:

- de diensten van personen of organisaties buiten de gemeente (onderaannemers, plaatselijke verenigingen, buurtbewoners, enz.) die meewerken aan de organisatie van het project,
- het ontwerpen, produceren en verspreiden van communicatiemateriaal (flyers, affiches, enz.),
- de uitwerking van de online communicatie (webpagina, sociale media, enz.),
- Toegang tot mobiliteitsdiensten voor de betrokken inwoners, het uitlenen van alternatieve vervoermiddelen (fiets, step, enz.)

### **Informatie**

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Sofie Walschap  
e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.93

#### **Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe  
e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos  
e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.66

## Deel B: Actieve schoolmobiliteit (50.000 €)

### Doelstellingen

Het woon-schoolverkeer maakt een groot deel uit van de mobiliteitsdruk in Brussel. Het Gewest wil de autodruk rond scholen verminderen en de leerlingen, hun ouders en hun leerkrachten stimuleren om zich actief en duurzaam te verplaatsen. Ook verplaatsingen in het kader van schoolactiviteiten komen hiervoor in aanmerking.

Om dit mogelijk te maken, wil het Brussels Gewest de gemeenten ondersteunen bij het organiseren of begeleiden van activiteiten rond actieve en duurzame mobiliteit in Brusselse kleuter-, lagere en middelbare scholen tijdens de schooljaren 2023-2024 en 2024-2025.

Iedere gemeente kan zelf bepalen hoe ze wil bijdragen aan deze modale verschuiving. Het Brussels Gewest biedt voor twee soorten activiteiten financiële ondersteuning:

- begeleide rijen per fiets of te voet;
- de aanwezigheid van begeleiders voor het afsluiten van schoolstraten.

Het Brussels Gewest wil gemeenten ondersteunen die deze activiteiten autonoom willen uitvoeren, in nauwe samenwerking met de scholen.

**Begeleide rijen** kunnen te voet of met de fiets worden georganiseerd, ofwel tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingspunt) en de school, ofwel in het kader van schooluitstappen; ofwel voor naschoolse activiteiten. Begeleide rijen zijn in het kader van schooluitstappen een ideaal alternatief voor de verplaatsingen per bus naar bijvoorbeeld het zwembad of de bibliotheek.

Een **schoolstraat** moet gedurende bepaalde uren van de dag worden afgesloten. Vaak wordt dit (in eerste instantie) gedaan door een fysiek obstakel op de rijweg te plaatsen. Dit obstakel moet worden geplaatst bij de start van de schoolstraat en nadien worden weggenomen. Tijdens de afsluiting blijft best een persoon aanwezig bij het obstakel. De schoolstraat mijdt verkeer voor de schoolpoort op de drukste momenten en kan ouders aanmoedigen om hun verplaatsingsgewoonten te herbekijken.

### Deelnemingsvoorwaarden

De projecten moeten aan enkele basiscriteria voldoen om financiële steun te krijgen. Naast de criteria die vermeld staan in het algemene kader van de oproep (zie punt 2 - *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4 - *Richtlijn voor het ontwerp van de projecten*, 9. *Evaluatie van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden beantwoorden:

- Deze projectoproep is gericht tot de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in samenwerking met **alle kleuter-, lagere en middelbare scholen**. De scholen en gemeenten werken samen om een begeleide rij of schoolstraat te organiseren.
- De gemeente beschrijft welke ondersteunende projecten voor scholen ze wil organiseren.
- **De gemeente zal het project dragen en de verantwoordelijkheid opnemen voor de uitwerking** met alle lokale actoren, met inbegrip van de scholen, de politiezones en het betrokken gemeentelijke of andere personeel (met inbegrip van PWA-personeel).

- De gemeente stelt een beleidsverantwoordelijke en een administratieve verantwoordelijke/dragers van het project aan binnen de gemeente. Er moet in de school ook een projectleider worden aangesteld die het project binnen de school in goede banen leidt en fungeert als contactpersoon voor de ouders.
- Het is een **transversaal project rond samenwerking tussen verschillende gemeentediensten** (mobiliteit, onderwijs, gemeenschapswachten, preventie, buitenschoolse kinderopvang, ...). De gemeente verbindt zich ertoe om, indien nodig, coördinatievergaderingen te organiseren, met onder meer de politiek verantwoordelijke voor het project, de administratief verantwoordelijke en de vertegenwoordigers van de andere betrokken gemeentediensten en de deelnemende scholen.
- De gemeente zal de nodige verzekeringen afsluiten om de verantwoordelijkheid van de deelnemers aan het project te dekken (begeleiders en leerlingen).
- De gemeente verbindt zich ertoe om een project op te zetten, ofwel 's morgens en/of 's namiddags tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingsplaats) en de school, ofwel in het kader van schooluitstappen. De gemeente lanceert het project bij voorkeur tijdens de Week van de Mobiliteit 2021, maar het kan ook op elk moment tijdens het schooljaar 2023-2024 of 2024-2025 worden opgestart.
- De projecten worden **indien mogelijk zonder onderbreking tijdens de winterperiode georganiseerd**.
- De gemeente zorgt ervoor dat aan elk project minstens één school deelneemt (zonder verschillende projecten in dezelfde school op te starten).
- De gemeente en de betrokken school/scholen concretiseren hun initiatief in een engagementsverklaring (zie bijlage).
- Het project beoogt de inzet van de lokale actoren: politiezones, ouderverenigingen, wijkcomité, buurtbewoners, verenigingen, PWA-personeel, ...
- Projecten waarbij verschillende scholen en/of verschillende onderwijsniveaus betrokken zijn, vormen een meerwaarde. De gemeente tracht samen te werken met naburige scholen (bijvoorbeeld Nederlandstalige en Franstalige scholen die dicht bij elkaar in de buurt liggen).
- De gemeente raadpleegt de politieke zone waartoe ze behoort voor de verkeersveiligheidsaspecten die verbonden zijn aan het project en verzorgt de contacten met de politieke zone (onder andere voor het vastleggen van het traject, de keuze van de route, eventuele afbakening).
- De gemeente ziet erop toe dat het personeel dat de rijen of de schoolstraat begeleidt, over de vereiste basisvaardigheden beschikt.
- Indien in het kader van een subsidieaanvraag voor infrastructuur de organisatie van een schoolstraat niet werd goedgekeurd door het Brussels Gewest (negatieve impact op de verkeersveiligheid, op de omliggende gewestwegen, ...), kan de gemeente geen subsidie vragen om de begeleiding van de schoolstraat te financieren.
- De subsidie kan worden gebruikt in het kader van de testfase van een schoolstraat.

Gemeenten kunnen contact opnemen met Brulocalis voor meer informatie over de opleidingen voor begeleiders van de rijen (meestal gegeven door de politiezones). Deze opleidingen willen ervoor zorgen dat de begeleiders van de rijen hun werk zo goed en zo veilig mogelijk doen.

**De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.**

### *Budget en steun van het Gewest*

De steun van het Brussels Gewest is louter financieel. Het Brussels Gewest kent een maximumbedrag van **50.000 euro** toe via een uniek subsidiebesluit voor alle projecten van het deel 'actieve schoolmobiliteit' die zijn geselecteerd voor de gemeente.

De subsidie dekt de volgende kosten:

- kosten van de begeleiders op het terrein (PWA-personeel, gemeenschapswachten, opvoeders, ouders, gepensioneerden, studenten, ...);
- aanvullende verzekeringen;
- het ontwerp, de productie en de verdeling van informatiedragers (flyers, affiches, cd's, dvd's, ...);
- de ontwikkeling van digitale informatietools (website, strategie voor sociale media, ...).
- de communicatiekosten en kosten voor voeding voor de organisatie van een feestelijk evenement ter gelegenheid van de lancering van het project;
- diverse uitrustingen (uitgezonderd de uitrustingen die aangeleverd worden door Brussel Mobiliteit);
- de diensten van een externe dienstverlener (samenwerking met een vereniging);
- werkingskosten;
- de aankoop van het nodige materiaal en eventueel van fietsen (ook bakfietsen) voor de organisatie van de rij of schoolstraat en voor de werking en het onderhoud ervan.

Niet-subsidiabele uitgaven:

- de personeelskosten van de coördinator (voor rekening van de gemeente);
- kosten die reeds gedekt zijn door een andere financiering;
- de kosten van de infrastructuur voor de organisatie van een schoolstraat. Voor deze subsidies zie de ['subsidies voor investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de gemeentewegen van het Brussels Gewest'](#).

Voor een betere gewestelijke coherentie op het gebied van communicatie krijgen de geselecteerde scholen op verzoek vanwege Brussel Mobiliteit:

- fluo-hesjes voor de kinderen die deelnemen aan de fietsers- of voetgangersrijen en voor de begeleiders;
- helmen voor de kinderen die deelnemen aan de fietsersrijen.

-Andere communicatieproducten kunnen worden ontwikkeld na overleg op de startvergadering van de geselecteerde projecten.

*Informatie*

**Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Sofie Walschap  
e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.93

**Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe  
e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.76

**Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Christine Heine  
e-mail : [chheine@sprb.brussels](mailto:chheine@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.23

Mevrouw Nina Ramos  
e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.66

## Deel C: Innoverende projecten

### *Doelstellingen*

Iedere gemeente heeft haar eigen specificiteit. Tijdens de voorbereiding van het gewestelijk plan Good Move werd van de gelegenheid gebruikgemaakt om te luisteren naar de mening van de burgers, gemeenten en verenigingen. Dit deel van de projectoproep wil gemeenten de kans geven om tot actie over te gaan. De bedoeling van de projectoproep is om concrete en nieuwe **innoverende** initiatieven te stimuleren die het gebruik van actieve verplaatsingswijzen bevorderen.

Daarvoor wil het Gewest nieuwe, innoverende, creatieve en duurzame gemeentelijke projecten ondersteunen, projecten met een grote impact, die gericht zijn op de ontwikkeling van actieve verplaatsingsmodi en de modale verschuiving.

Het doel is om de creativiteit te stimuleren en om ervoor te zorgen dat projecten die een echte impact op de mobiliteit kunnen hebben, concreet kunnen worden uitgewerkt met de financiële steun van het Brussels Gewest.

### *Deelnemingsvoorwaarden*

De projecten moeten aan enkele basiscriteria voldoen om financiële steun te krijgen. Naast de criteria die vermeld staan in het algemene kader van de oproep (zie punt 2 - *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4 - *Richtnoeren voor het ontwerp van de projecten*, 9. *Evaluatie van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden beantwoorden:

- Het project moet aansluiten op de gewestelijke logica van vermindering van de autoverkeersdruk.
- De gemeente geeft zeer duidelijk aan in welke actie van het Good Move-plan de voorgestelde activiteit kadert.
- De financiering mag niet worden gebruikt voor een project dat winstbejag als doel heeft.
- Projecten die binnen de gemeenten al bestaan, komen niet in aanmerking behalve indien ze omstandig gemotiveerd worden en door de jury goedgekeurd worden. De bedoeling is om nieuwe projecten te bevorderen. Het project moet een reële gedragsverandering naar het gebruik van actieve verplaatsingswijzen beogen.
- Het project moet duurzaam zijn en mag niet beperkt zijn tot één enkele actie zonder gevolg.
- Creativiteit en innovatie zijn belangrijke criteria.
- De voorgestelde initiatieven moeten plaatsvinden op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- De financiering mag in geen enkel geval de personeelskosten dekken.
- Het evenement mag niet worden gebruikt worden voor commerciële of reclaimedoeleinden.

**De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.**

### *Budget en steun van het Gewest*

De steun van het Gewest is louter financieel en neemt de vorm aan van een subsidie aan de gemeente. Het project kan de tijd bestrijken die nodig is voor een goede uitvoering. Bij de indiening moet echter vermeld worden hoeveel tijd er nodig is.

De subsidie dekt de volgende kosten:

- het ontwerp, de productie en de verdeling van informatiedragers (flyers, affiches, ...);
- de ontwikkeling van digitale informatietools (website, strategie voor sociale media, ...).
- de prestaties van dienstverleners buiten de gemeente (onderaannemers, ...) die vereist zijn bij de organisatie van het project;
- onder voorbehoud van goedkeuring: kosten voor voeding die rechtstreeks verband houden met het evenement (bv. duurzame snacks tijdens een schoolrace) kunnen in rekening worden gebracht in het kader van een specifieke activiteit die wordt georganiseerd in samenwerking met de scholen en/of bedrijven in de gemeente.

### *Informatie*

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Sofie Walschap

e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)

tel.: 02.204.19.93

#### **Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe

e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)

tel.: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos

e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)

tel.: 02.238.51.66

## DEEL D: Cyclo-logistiek in de gemeenten (bakfietsen) (25.000€)

### Doelstellingen

Een van de hoofdprincipes van de gewestelijke visie die met name ontwikkeld is in Good Move, is gebaseerd op het promoten van de fiets voor korte en middellange afstanden. Good Move wil trouwens de levering van goederen in het Gewest waarborgen en tegelijk de daarmee gepaard gaande overlast beperken. Zo moet het stadsdistributiebeleid gericht zijn op een efficiëntere logistiek, waarbij gebruik wordt gemaakt van milieuvriendelijkere voertuigen die beter aangepast zijn aan de logistieke ketens in de stad, en op een betere benutting van de capaciteit van de voertuigen. Ook op dat gebied moet de fiets een veel belangrijkere rol vervullen dan nu het geval is. Volgens een studie<sup>13</sup> die door de Europese Commissie werd gefinancierd, zou naar schatting 51% van de gemotoriseerde trajecten voor goederentransport in steden met de fiets kunnen worden afgelegd. 31% van die trajecten zijn commerciële trajecten afgelegd door bedrijven en 69% zijn privétrajecten afgelegd door burgers. Dit potentieel schuilt grotendeels in de korte trajecten die worden afgelegd binnen een gemeente of tussen twee buurgemeenten.

De gemeenten zijn bevoorrechte partners om de fietslogistiek te ontwikkelen:

- Enerzijds genereren de gemeentebesturen veel verplaatsingen die met de fiets kunnen worden afgelegd: reiniging van straten, onderhoud van parken en tuinen, postvervoer, verplaatsingen tussen diensten, onderhoud van gebouwen, schoolkantines, levering van OCMW-maaltijden, ...
- Anderzijds is de gemeente de overheid die het dichtst bij de burgers, handelaars en kmo's staat. Zij is het best in staat om hun behoeften te begrijpen en ze aan te moedigen om bakfietsen te gebruiken voor hun activiteiten: buurtleveringen, diensten aan personen, vervoer van boodschappen en kinderen, enz.

Daarom zet het Gewest de gemeenten aan de bakfiets te gebruiken als verplaatsingsmiddel en als transportmiddel voor de levering en het vervoer van goederen.

De projecten kunnen uiteenlopende vormen aannemen, zoals:

- de aankoop van een of meerdere bakfietsen voor de leveringen of verplaatsingen van een gemeente;
- de organisatie van een verhuursysteem voor bakfietsen voor burgers die dit verplaatsingsmiddel zouden willen uittesten;
- het aansporen van handelaars om bakfietsen uit te testen voor leveringen over korte afstanden;
- de organisatie van een deelsysteem voor bakfietsen;
- de voorziening van parkeerplaatsen voor bakfietsen;
- enz.

Het Gewest verzoekt de gemeenten om innoverende projecten in te dienen.

### Deelnemingsvoorwaarden

De projecten moeten aan enkele basiscriteria voldoen om financiële steun te krijgen. Naast de criteria die vermeld staan in het algemene kader van de oproep (zie punt 2 - *Deelnemingsvoorwaarden* en punt 4 - *Richtsnoeren voor het ontwerp van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden beantwoorden:

---

<sup>13</sup> Cycle Logistics Baseline Study 2014, [www.cyclelogistics.eu](http://www.cyclelogistics.eu)

- De berichtgeving over het project moet een luik 'denkcoëfening/bewustmaking over duurzame mobiliteit in het algemeen en over het gebruik van de bakfiets in het bijzonder' bevatten en binnen de gewestelijke logica van vermindering van de autoverkeersdruk passen.
- Het tijdstip en de duur van het project moeten in het deelnameformulier worden gepreciseerd. Het project mag over maximaal twee jaar lopen.
- Meerdere gemeenten mogen samenwerken aan eenzelfde project.

Wanneer een bakfiets wordt aangekocht maken de gemeenten een retroplanning op voor het project (openbare aanbesteding, bestek, fietsaankoop).

De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.

### **Budget en steun van het Gewest**

De steun van het Gewest is louter financieel en neemt de vorm aan van een subsidie aan de gemeente.

De subsidie dekt de volgende kosten:

- de aankoop van bakfietsen. Opgelet. Is de bakfiets bedoeld om de schoolrijen per fiets beter te doen werken, moet die onder deel B "Schoolmobiliteit" staan;
- het ontwerp, de productie en de verdeling van informatiedragers (flyers, affiches, ...);
- de ontwikkeling van digitale informatietools (website, strategie voor sociale media, ...);
- externe dienstverleners (vooral als er opleidingen worden verstrekt aan de gebruikers).

### **Informatie**

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Sofie Walschap  
e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.93

#### **Brussel Mobiliteit**

Mevrouw Charlotte De Broux  
e-mail: [cdebrouw@sprb.brussels](mailto:cdebrouw@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.93

#### **Brulocalis**

Mevrouw Sophie van den Berghe  
e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos  
e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.66

## DEEL E: Toe-eigening van de openbare ruimte (het vroegere Living)

### Doelstellingen

Het Brussels Gewest wil **de gemeenten aanmoedigen om na te denken over de verschillende functies van de openbare ruimte en de plaats van mobiliteit**. Daartoe wil het

- de gemeentelijke initiatieven ondersteunen die gericht zijn op het uittesten van de herinrichting van al dan niet beperkte zones alvorens die definitief in te voeren, en die aansluiten op het streven naar samenwerking met de gemeenten, zoals vooropgesteld in de voorbereiding van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Be Good Move'.
- nieuwe gemeentelijke initiatieven ondersteunen die tijdelijk de ruimte innemen die normaal ingenomen wordt door motorvoertuigen, om die voor een bepaalde tijd "terug te geven" aan de mensen.
- De valorisatie van een inrichting via de verbetering van de levenskwaliteit (stadsmeubilair, spelen, groen)

In een **heringerichte perimeter met het oog op duurzame, actieve en geïntegreerde mobiliteit** kunnen de bewoners het plezier herontdekken om opnieuw zonder zorgen hun kinderen buiten te laten spelen, een straatfeest te organiseren met burens of te onthaasten bij een ongestoorde wandeling. Het is ook een buitenkans om plaatselijke verenigingen te mobiliseren rond gemeenschappelijke projecten met als doel zich in samenwerking de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen en een debat op te zetten over de lokale mobiliteit van morgen.

Een project gericht op het zich opnieuw toe-eigenen van de openbare ruimte biedt de gelegenheid om innovatie te bevorderen, nieuwe gebruiksdoeleinden van de ruimte of eventueel nieuwe mobiliteitsdiensten op lokaal niveau grootschalig uit te testen maar ook om buurtbewoners, publieke actoren, bedrijven, ontwerpers of gewone gebruikers samen te brengen.

Deze projectoproep kan bijvoorbeeld worden benut om:

- inrichtingsscenario's uit te proberen teneinde het beste scenario te selecteren met het oog op een uitvoering op middellange termijn;
- de bruikbaarheid of niet van een innoverend idee aan te tonen, waarbij dat idee afkomstig kan zijn van buurtbewoners, handelaars, wijk- of gebruikersverenigingen, overheidsinstanties, ...;
- te communiceren door het potentieel van een openbare ruimte onder de aandacht te brengen en door het terrein voor te bereiden op een aansluiting van de lokale actoren bij een nieuw project;
- de buurtbewoners te raadplegen teneinde de contouren van een project op langere termijn uit te tekenen en om in dat kader actoren samen te brengen die doorgaans niet deelnemen aan publieke debatten;
- de mentaliteit te doen evolueren door de openbare ruimte voor een project anders te benaderen;
- tijdelijk een ruimte bestemd voor de auto een andere invulling te geven: het inrichten van een speelstraat, het tijdelijk gebruiken van een parkeerplaats voor iets anders, tijdens de zomer een straat afsluiten voor het verkeer, ...

Deze projecten zijn een gelegenheid om te communiceren, te informeren en denkoefeningen op gang te brengen over een bepaald mobiliteitsproject of alternatieve verplaatsingswijzen.

### Deelnemingsvoorwaarden

De projecten moeten aan enkele basiscriteria voldoen om financiële steun te krijgen. Naast de criteria die vermeld staan in het algemene kader van de oproep (zie punt 2 - *Deelnemingsvoorwaarden* en

punt 4 - *Richtsnoeren voor het ontwerp van de projecten, 9. Evaluatie van de projecten*), moeten de projecten ook aan de volgende voorwaarden beantwoorden:

- De communicatie over de *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten moet een luik 'denkoefening/bewustmaking over duurzame mobiliteit' bevatten en binnen de gewestelijke logica van vermindering van de autoverkeersdruk passen.
- Het tijdstip en de duur van het *Toe-eigening van de openbare ruimte*-project moeten in het deelnameformulier worden gepreciseerd. Het project kan in gelijk welke periode van het jaar worden uitgevoerd. Het project duurt minstens één week.
- Een gemeente kan desgewenst meerdere projecten indienen.
- Het project dient plaats te vinden binnen een begrensde zone, zoals beschreven in het deelnameformulier. Gezien het aspect van het testen van een nieuwe (her)inrichting mogen de projecten niet twee keer op dezelfde locatie plaatsvinden, tenzij er een goed onderbouwde rechtvaardiging wordt verstrekt ten aanzien van de bovengenoemde doelstellingen.
- De volgende evenementen kunnen niet worden beschouwd als een *Toe-eigening van de openbare ruimte*-project: commerciële, culturele of sportevenementen (braderieën, rommelmarkten, jaarmarkten, de 20 km van Brussel, ...), zelfs als deze evenementen een beperking van het verkeer of een volledig verbod vereisen.
- *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten hoeven niet noodzakelijk vergezeld te zijn van dure activiteiten of animatie. Ze kunnen eenvoudigweg worden beschouwd als een gelegenheid om de straat tijdelijk terug te geven aan de bewoners en aan de partners van de wijk (scholen, rusthuizen, ...) om een herontdekking van de openbare ruimte te bevorderen.
- Bij *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten moet het autogebruik strikt beperkt (en bij voorkeur volledig verboden) zijn binnen een duidelijk afgebakende perimeter.
- *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten moeten de verschillende functies van de openbare ruimte bestuderen en een mobiliteitsaspect omvatten. Binnen dit strikte kader mogen de gemeenten een geheel eigen invulling geven aan hun autovrije perimeter en aan de activiteiten die ter gelegenheid ervan zouden worden georganiseerd, al naargelang hun lokale doelstellingen en prioriteiten op het vlak van mobiliteit.
- *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten mogen de inrichting van de tijdelijke openbare ruimte eventueel combineren met een innoverend dienstenaanbod op het vlak van mobiliteit.
- Met het oog op de versterking van de burgerparticipatie zal een deel van het budget (zie verder) worden aangewend voor de ondersteuning van activiteiten die worden georganiseerd door lokale verenigingen of buurtbewoners. In dat opzicht raadt het Brussels Gewest de gemeenten ten zeerste aan gebruik te maken van burgerlijke projectoproepen om het denkproces op te starten voordat *Toe-eigening van de openbare ruimte*-projecten worden opgezet.
- Of het nu om een tijdelijk gebruik of om een proefinrichting gaat, het project moet bijzondere aandacht geven aan een verbetering van de levenskwaliteit bv. via aantrekkelijk stadsmeubilair, spelen, een rustpunt, een ontmoetingsplek, beplanting... De plek moet uitnodigend zijn voor de mensen.
- Het innovatief karakter van een project heeft een streepje voor bij de selectie.

De jury die de ingediende projecten beoordeelt, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan deze voorwaarden.

### **Budget en financiële steun van het Brussels Gewest**

Het Brussels Gewest geeft financiële ondersteuning. Die steun neemt de vorm aan van een subsidie aan de gemeente. De subsidie dekt de volgende kosten:

- de prestaties van personen of organisaties van buiten de gemeente (onderaannemers, lokale verenigingen, buurtbewoners, ...) die vereist zijn bij de organisatie van het project *Toe-eigening van de openbare ruimte Brussels*, waarbij minstens 20% van het budget naar de ondersteuning van initiatieven van lokale verenigingen of buurtbewoners gaat. Indien deze initiatieven op vrijwillige basis zouden plaatsvinden, dienen de gemeenten ze te vermelden en ermee rekening te houden in hun budgettaire verdeling van de 20%<sup>14</sup>, ongeacht of ze die initiatieven vergoeden.
- het ontwerp, de productie en de verdeling van informatiedragers (flyers, affiches, ...);
- de ontwikkeling van digitale informatietools (website, strategie voor sociale media, ...);
- de inrichting (het meubilair, markeringen, billboards, ...) voor een gezelligere en aantrekkelijkere plek.

### Informatie

#### Brussel Mobiliteit

Mevrouw Sofie Walschap  
e-mail: [swalschap@sprb.brussels](mailto:swalschap@sprb.brussels)  
tel.: 02.204.19.93

#### Brulocalis

Mevrouw Sophie van den Berghe  
e-mail: [sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels](mailto:sophie.vandenbergh@brulocalis.brussels)  
tel.: 02.238.51.76

Mevrouw Nina Ramos  
e-mail: [nina.ramos@brulocalis.brussels](mailto:nina.ramos@brulocalis.brussels)  
tel: 02.238.51.66

---

<sup>14</sup> De vergoeding van vrijwilligerswerk is in België vastgelegd op 40,67 euro per dag per persoon (<https://vrijwilligerswerk.be/wetgeving/kostenvergoedingen>). Dit bedrag kan worden gebruikt om vrijwilligerswerk te vergoeden.

**HOOFDSTUK 4 : « Autoluwe Wijken » 2023-2028**Inleiding

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move wil een antwoord bieden op de uitdagingen op het gebied van duurzame ontwikkeling in ons Gewest. Het stelt een transversale visie voor die op een samenhangende manier antwoord biedt op de uitdagingen. Het biedt antwoorden die de uitdagingen op het vlak van milieu, veiligheid en gezondheid en levenskwaliteit zo goed mogelijk verzoenen met de sociale, economische en budgettaire kwesties. Het plan werd in maart 2020 in 2e lezing goedgekeurd en trad in mei 2021 in werking.

Om deze doelstellingen te verwezenlijken, heeft het Gewestelijk Mobiliteitsplan een nieuw instrument voor samenwerking tussen het Gewest en de Gemeenten ingevoerd, het Lokaal Mobiliteitscontract. Het is één van de 50 acties uit Good Move. Het idee van dit contract is ontstaan tijdens de ontwikkelingsfase van het GMP. Hoewel het gewestelijk mobiliteitsbeleid al lang het principe van een hiërarchie van wegen en de bescherming van lokale wegen tegen overmatig autoverkeer omvat, toont de evaluatie van de voorgaande mobiliteitsplannen dat de concrete uitvoering nog te wensen overlaat. De structurele samenwerking tussen het Gewest en de Gemeenten is erop gericht om van visie tot realiteit te komen, in overeenstemming met de specifieke kenmerken van de Brusselse wijken en om te komen tot "autoluwe wijken" in het hele Gewest. De eerste ervaring kwam er in 2019 met de autoluwe wijk Fernand Cocq, die vandaag een groot succes is.

Vanaf 2020 is een eerste reeks van 10 lokale mobiliteitscontracten geselecteerd na een oproep tot het indienen van kandidaturen. Zeven ervan zijn nog steeds in uitvoering, in verschillende stadia van vooruitgang, plus de Vijfhoek, waarvoor de Stad een ander proces heeft gevolgd, dat volledig in overeenstemming is met de aanpak en doelstellingen voor het creëren van autoluwe wijken.

De eerste realisaties vonden plaats in de zomer van 2022. Er zijn opmerkelijke successen, met name voor de eerste twee fasen in Schaarbeek en Elsene en voor de uitvoering in de Vijfhoek. Het is echter ook belangrijk rekening te houden met zowel de steun als de tegenstand die men ondervond, wat in het geval van drie LMC's tot terugtrekking of stopzetting heeft geleid.

In andere steden wordt ook vastgesteld dat de naleving van het plan en veranderingen in de verplaatsingsgewoonten pas minstens 12 maanden na de uitvoering plaatsvinden. Het succes van het project hangt samen met het hele proces rond de uitrol van de autoluwe wijk, maar ook met de politieke steun in de tijd, vanaf de eerste fasen van de participatie tot enkele maanden of zelfs jaren na de uitvoering.

Een evaluatie van de tot dusver uitgevoerde realisaties heeft geleid tot belangrijke wijzigingen van het systeem. Sommige aanpassingen zijn reeds geïntegreerd in de huidige LMC-procedures. De huidige oproep tot het indienen van projecten, die gericht is op de selectie van de volgende Lokale Mobiliteitscontracten, die vanaf 2023 van start gaan, bevat aanvullende aanpassingen. Hoe dan ook, de aanpak zal dynamisch en flexibel blijven en het komt erop aan om samen met de kandidaat-gemeenten te blijven werken aan de methoden voor het autoluwe maken van de wijken, wat voor ons allen een centrale doelstelling blijft, ten uitvoer te leggen.

## 1. Het LMC : waarom en met welke ambitie ?

Het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC) is een instrument voorpartnerschappen tussen het Gewest en de gemeenten dat in het leven is geroepen door het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030<sup>15</sup>. De regeling heeft een aantal belangrijke doelstellingen, die kunnen worden samengevat als "het verkeersluw maken van de wijken":

1. Verbeteren van de plaatselijke openbare ruimte door meer ruimte te geven aan veiligheid, comfort, verblijfsfuncties, kenmerken van verschillende doelgroepen (waaronder kinderen), buurtactiviteiten, vegetatie en duurzaam regenwaterbeheer;
2. Verbeteren van de verkeersomstandigheden voor voetgangers, fietsers (comfort, veiligheid) en het openbaar vervoer (efficiëntie) en daardoor de aantrekkelijkheid ervan vergroten;
3. Verbeteren van de levenskwaliteit van de Brusselaars door de overlast van het autoverkeer te verminderen: lawaai, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid.

Op lokale wegen, waar de ruimte beperkt is, houdt het bereiken van deze doelstellingen in dat de door het verkeer ingenomen ruimte en prioritair door het transitverkeer ten behoeve komt van de actieve vervoerswijzen, het openbaar vervoer en verblijfs- en recreatieve functies. De wijziging van de bestaande circulatieschema's is derhalve een centrale maatregel van de regeling en dit is hoofdzakelijk de bevoegdheid van de gemeenten. Het is in veel gevallen ook een essentiële voorwaarde voor een ambitieuze herinrichting van de openbare ruimte.

Deze doelstellingen maken deel uit van de algemene visie voor het Gewest die is ontwikkeld in het plan Good Move, dat van Brussel een duurzame, groene, veerkrachtige, gebruiksvriendelijke en menselijke stad wil maken. Concreet gaat het erom de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, de leefomgeving van alle Brusselaars te verbeteren en het Gewest beter bestand te maken tegen de extreme weersverschijnselen ten gevolge van de opwarming van de aarde en de spanningen op de energiemarkt. Het Good Move-plan streeft naar een geleidelijke vermindering van het verkeer met ongeveer 25% tussen 2020 en 2030.

Het LMC-instrument maakt het mogelijk te werken op de schaal van wijken, om te streven naar samenhang en complementariteit van de maatregelen. De technische term uit Good Move voor de autoluwe wijken waarop de LMC's zich richten, is "mazen". De mazen worden begrensd door de PLUS- en COMFORT-wegen van het autonetwerk van de multimodale wegenspecialisatie<sup>16</sup>. Een maas kan zich dus uitstrekken over het grondgebied van verschillende gemeenten. De ervaring opgedaan in de vorige reeks autoluwe wijken leert ons dat het ook interessant kan zijn om op kleinere schaal te werken of in verschillende tijdsfasen.

Opmerking: in de volgende tekst moet "de gemeente" worden opgevat als "de gemeenten" in het geval van een LMC dat door 2 of meer gemeenten wordt gedragen.

<sup>15</sup> GMP aangenomen door de BHR op 5 maart 2020; met uitzondering van de reglementaire kaarten van de MWS die op 12 juli 2021 werden aangenomen.

LMC: zie de artikelen 4 tot en met 8 van de bijzondere reglementaire voorschriften.

<sup>16</sup> GMP aangenomen door de BHR op 5 maart 2020; met uitzondering van de reglementaire kaarten van de MWS die op 12 juli 2021 werden aangenomen.

## 2. Verloop van een LMC

Het lokaal mobiliteitscontract (LMC) is een proces waarbij de gemeente zich op vrijwillige basis verbindt door te reageren op de oproep tot projecten die door het Gewest wordt gelanceerd. Bij de eerste oproep (oktober 2019) werden 10 dossiers geselecteerd, die over een periode van 2 jaar van start gingen. Van 2023 tot en met 2028 loopt de oproep tot kandidaatstelling het hele jaar, met drie indieningsdatums en een maximum van 5 gekozen projecten per jaar<sup>17</sup>. De inhoud van het kandidatuur dossier wordt beschreven in punt 3.

De in aanmerking genomen projecten worden onderworpen aan een proces in 4 fasen:

1. Uitvoering van een multimodale mobiliteitsstudie;
2. Het definiëren van een actieprogramma en de modaliteiten voor de financiering en uitvoering ervan;
3. De uitvoering van de maatregelen;
4. Het uitvoeren van een permanente evaluatie.

De multimodale mobiliteitsstudie heeft tot doel 1° een inventaris op te maken en te zorgen voor een goed inzicht in de realiteit van de wijk en de werking ervan; 2° de maatregelen te bepalen die het best de doelstellingen kunnen bereiken op het gebied van aantrekkelijkheid van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer, kwaliteit van de openbare ruimte, vermindering van de overlast (verkeersmaatregelen, herinrichting van de openbare ruimte, vergroening, enz.) Deze studie wordt geleid door Brussel Mobiliteit in nauwe samenwerking met de gemeente. De studie wordt voor 100% gefinancierd door het Gewest. Ze omvat een participatieve component. Meer details in punt 4.

Na goedkeuring van de conclusies van de studie door het Gemeentecollege en onder voorbehoud van een gunstig advies van het Gewest, bereiken de gemeente en het Gewest overeenstemming over een actieprogramma, de financiering ervan en het tijdschema voor de uitvoering. Voor elke autoluwe wijk is een budget van ongeveer

€4.000.000 beschikbaar in de vorm van gewestelijke subsidies, dat kan variëren afhankelijk van het soort project en eventuele aanvullende budgetten (Avanti-budget, PAVE-budget, enz.). Het gaat om een partnerschap, dus de gemeente wordt uitgenodigd om een aanvullende bijdrage leveren uit haar eigen begroting. Zie punt 5.

Het actieprogramma bevat maatregelen die beantwoorden aan de drie in punt 1 genoemde doelstellingen. Dit actieprogramma moet ervoor zorgen dat de technische maatregelen voor het beheer van het autoverkeer zich rechtstreeks vertalen in een meerwaarde in termen van comfort, veiligheid en efficiëntie voor andere vervoerswijzen en in termen van algemene verbetering van de leefomgeving: woonruimten, vergroening van de openbare ruimte, opwaardering van plaatselijke centra, enz. Wanneer de uitvoering een overgangsfase impliceert, zal ook aan deze aspecten bijzondere aandacht worden besteed.

---

<sup>17</sup> Afhankelijk van de menselijke en financiële middelen waarover Brussel Mobiliteit beschikt en de evolutie van het lopende proces van de autoluwe wijken, kan dit cijfer variëren.

De uitvoering van het actieprogramma (zie punt 6) omvat:

- ingrepen die de uitvoering (onmiddellijk of gefaseerd) van het nieuwe verkeersplan mogelijk maken: borden, markeringen, overgangsregelingen, ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is.
- ingrepen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning nodig is: herinrichting van de openbare ruimte die mogelijk wordt gemaakt door het nieuwe verkeersplan, regularisatie van tijdelijke inrichtingen;

Het is de bedoeling het grootste deel van het programma binnen vijf jaar na de goedkeuring van de studie af te ronden.

De uitvoering van maatregelen die meteen worden uitgevoerd zal gepaard gaan met een brede informatiefase voor de buurtbewoners. Voor bepaalde aspecten van de communicatie of de activering van de openbare ruimte is het essentieel om samen te werken met lokale actoren.

Zodra het project wordt uitgevoerd, wordt de permanente evaluatie verdergezet. Kleine wijzigingen zijn mogelijk in geval van echt problematische situaties vlak na de uitvoering van het plan, maar in het algemeen moet er tijd worden uitgetrokken om het plan te testen (zes tot twaalf maanden) voordat grote wijzigingen in het plan worden voorgesteld. De burgers kunnen ook actief betrokken worden bij deze evaluatie (zie punt 7).

De overgangsmaatregelen en de evaluatie zullen het mogelijk maken de nieuwe gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte te testen en in voorkomend geval te bevestigen, en zullen aldus worden meegenomen in de ingrepen waarvoor een stedenbouwkundige vergunning vereist is. Voor de definitieve herinrichtingsprojecten zal ook een participatief luik worden voorzien. Het is de bedoeling dat het grootste deel van herinrichtingsprogramma voor de openbare ruimte binnen vijf jaar na de goedkeuring van de studie wordt uitgevoerd.

### 3. Deelnemingsvoorwaarden en selectiecriteria

#### *Perimeter*

Een LMC bestrijkt bij voorkeur een hele maas, zoals voorgesteld in Good Move. Wanneer een maas in meerdere gemeenten ligt, hoopt men dat de betrokken gemeenten een gezamenlijk dossier indienen en dat de gemeenten samen een samenwerkingsmethode voorstellen. Voor 2 aangrenzende mazen kan één LMC worden gebruikt wanneer ten minste één van de 2 mazen klein is (zonder evenwel de automatische COMFORT- of PLUS-status ter discussie te stellen van de weg die de mazen begrenst).

Het LMC kan een deel van een maas bestrijken wanneer de maas in meer dan één gemeente ligt en niet alle betrokken gemeenten aan het proces wensen deel te nemen. In dat geval behoudt mevrouw

de Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid zich het recht voor om te beslissen over de geschiktheid van de voorgestelde perimeter.

Het structurerend autonetwerk van het GMP (AUTO PLUS- en AUTO COMFORT-wegen) verdeelt het grondgebied van het Gewest in 84 mazen. De 49 mazen of delen van mazen die voor deze oproep in aanmerking komen, staan vermeld in bijlage 1. De niet opgenomen mazen zijn die waar reeds een autoluwe wijk bestaat, of mazen met weinig of geen bevolking.

De in het GMP vastgestelde mazen geven de gewenste visie weer; het denken moet zoveel mogelijk op deze schaal worden gehouden om de samenhang van de maatregelen te waarborgen. De mazen vertegenwoordigen echter vaak zeer uitgebreide, of zelfs te uitgebreide perimeters. Vaak zal een fijnere en meer operationele verdeling nodig zijn, met name om de organisatie van het participatieproces te vergemakkelijken, de fasering van de uitvoering te organiseren en rekening te houden met de absorptiecapaciteit van de wegen aan de rand van de perimeter.

Deze fijnere indeling wordt per geval voor elke maas vastgesteld; zij kan worden voorgesteld in het kandidatuur dossier of worden vastgesteld tijdens de studiefase.

### *Nombre de dossiers de candidature par commune*

Een gemeente kan, alleen of in partnerschap met andere gemeenten, meerdere dossiers indienen. Er moet evenwel rekening mee worden gehouden dat een LMC een aanzienlijke investering in menselijke middelen vergt van de gemeente, die in staat moet zijn betrokken te worden bij de studiefase, de uitvoeringsfase voor het gedeelte op gemeentelijke wegen op zich te nemen en het project gedurende het hele proces politiek te ondersteunen.

### *Selectie van de projecten*

De kandidaturen zijn **ontvankelijk** wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. het aanvraagdossier volledig is met betrekking tot de in deze oproep tot het indienen van aanvragen gevraagde elementen (cfr bijlagen);
2. de betrokken perimeter komt overeen met een of meer van de 49 mazen of delen van mazen die zijn aangegeven op de kaart van de [in aanmerking komende mazen](#).

Wanneer de gekozen perimeter niet overeenstemt met een volledige maas, zoals bepaald in Good Move, behoudt mevrouw de Minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid zich het recht voor zich uit te spreken over de ontvankelijkheid van de kandidatuur.

De projecten worden **in aanmerking genomen** wanneer aan de volgende voorwaarden is voldaan:

1. De belangrijkste problemen worden duidelijk en nauwkeurig beschreven om een goed algemeen zicht te krijgen op de realiteit op het terrein (punt 2 van het kandidatuurdossier in bijlage).
2. De belangrijkste motivatie en het ambitieniveau en de doelstellingen die de gemeente met het LMC wenst te bereiken (punt 4 van het kandidatuurdossier in bijlage) zijn in samenhang met de filosofie en de acties van het Good Move-plan.

Concreet moeten de motivatie en de visie van de gemeente voldoen aan de volgende drie doelstellingen door het terugdringen van transitverkeer :

- Verbeteren van de verkeersomstandigheden voor voetgangers, fietsers (comfort, veiligheid) en het openbaar vervoer (efficiëntie) en daardoor de aantrekkelijkheid ervan vergroten;
- Verbeteren van de plaatselijke openbare ruimte door meer ruimte te geven aan buurtactiviteiten, aan vegetatie en aan duurzaam regenwaterbeheer;
- Verbeteren van de levenskwaliteit van de Brusselaars door de overlast van het autoverkeer te verminderen: lawaai, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid.

#### 4. FASE 1 : multimodale mobiliteitsstudie en participatie

De multimodale mobiliteitsstudie wordt geleid door Brussel Mobiliteit, in nauwe samenwerking met de gemeente, voor 100% gefinancierd door het Gewest en uitgevoerd door studie bureaus die gespecialiseerd zijn in mobiliteit en participatie. Deze studie werd op compacte manier ontworpen, met een operationele focus.

Brussel Mobiliteit ziet toe op de coördinatie van alle lopende autoluwe wijktrajecten.

Op verzoek van de gemeente wordt in deze fase de HR-subsidie geactiveerd die aan het LMC is gekoppeld.

De mobiliteitsstudie houdt rekening met de wegen die aan de perimeter grenzen. Ze omvat een technische component en een participatieve component, die in drie fasen zijn verdeeld:

- De diagnose;
- De identificatie van de nagestreefde voordelen;
- De definitie van maatregelen om deze voordelen te bereiken.

Bij het participatieproces worden omwonenden en andere lokale actoren (verenigingen, scholen, winkels, sportcentra, cultuurhuizen, ziekenhuizen, enz.) betrokken, zowel in de diagnostische fase als tijdens de ontwikkeling en uitvoering van het nieuwe circulatieschema. Dit proces probeert een maximum aantal personen te bereiken, en tracht de realiteit en de behoeften van een zo divers en representatief mogelijk wijkpubliek weer te geven. Diversificatie van de informatiekkanalen zal een belangrijk aspect zijn om dit doel te bereiken.

De praktische modaliteiten van dit participatieproces worden per geval met de betrokken gemeente vastgesteld. Elk participatief proces voorziet in een duidelijk en uniform opstart en conclusiemoment, waarbij enerzijds het kader en de doelstellingen en anderzijds de keuzes van de implementatie op proef voor iedereen duidelijk zijn. De resultaten van het participatieve proces zullen worden verwerkt in het eindrapport van de studie. In voorkomend geval zal het eindverslag ook rechtvaardigen dat geen rekening wordt gehouden met sommige van deze resultaten.

Politieke betrokkenheid van de lokale autoriteiten bij het proces is essentieel. De evaluatie van de vorige reeks toont dat het effectief belangrijk is op het terrein aanwezig te zijn om te weten wat er leeft en om de doelstelling van een autoluwe wijk duidelijk te maken. In haar kandidatuur dossier zet de gemeente de wensen en richtlijnen voor dit participatieproces uiteen.

De studie wordt omkaderd door een stuurcomité en een begeleidingscomité.

Het stuurcomité zorgt voor de regelmatige opvolging en validering van de studie en bestaat uit vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit, de MIVB indien nodig, de technische diensten van de gemeente, het kabinet van mevrouw de Minister van Mobiliteit en Openbare Werken en vertegenwoordigers van het College. Er wordt sterk op aangedrongen dat elk deel van de gemeentelijke meerderheid in de stuurcomité vertegenwoordigd is, en niet alleen de bevoegdheid mobiliteit en/of openbare werken.

Het stuurcomité komt zo vaak als nodig bijeen en wordt ondersteund door voorafgaande werkvergaderingen. De tijdslijn voor de studiefase is flexibel en past zich aan aan het noodzakelijk tempo om tot een scenario te komen dat gedragen wordt door de gemeentelijke meerderheid. Het blijft niettemin belangrijk dat men in lijn blijft met de algemene doelstellingen uit Good Move.

Het begeleidingscomité valideert de belangrijkste fasen van het project en bestaat uit ten minste één vertegenwoordiger van elk van de volgende entiteiten:

- Brussel Mobiliteit;
- Mevrouw de minister belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid;
- de diensten mobiliteit en openbare werken van de betrokken gemeente(n);
- het college van de betrokken gemeente(n);
- MIVB + TEC en De Lijn, indien van toepassing;
- URBAN;
- Leefmilieu Brussel;
- DBDMH;
- Net Brussel indien nodig

Het eindverslag van de studie belicht de verwachte voordelen op het gebied van actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer, alsmede op het gebied van de openbare ruimte en de vermindering van de verkeersoverlast.

Het bevat een algemene presentatie van het nieuwe circulatieschema, waardoor het toekomstige functioneren van de wijk kan worden gevisualiseerd vanuit het oogpunt van de verschillende vervoerswijzen. Het eindverslag bevat ook een gedetailleerde beschrijving van alle voorziene maatregelen, waaronder die aan de rand van de Maas, en licht de beweegredenen voor elk daarvan toe.

De validering van het nieuwe circulatieschema door het College en het advies van Brussel Mobiliteit over de conformiteit ervan met het Good Move-plan in termen van ambitie, zijn de voorwaarden voor de overgang naar fase 2

## 5. FASE 2 : ontwikkeling van het programma van de maatregelen

Het programma van de maatregelen wordt gezamenlijk vastgesteld door de gemeente, het Gewest en andere mogelijke partners. Dit programma is het voorwerp van een akkoord door elk van de verschillende partners over de wijze van financiering en uitvoering en over het tijdschema voor de uitvoering. Dit programma omvat:

- interventies op korte termijn: infrastructurele ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning nodig is; overgangsinterventies (test), die later door een SV moeten worden geregulariseerd;
- communicatieprojecten, alsmede de activering en het gebruik van de door de LMC-maatregelen vrijgekomen openbare ruimte, enz;
- infrastructurele ingrepen op langere termijn: regularisatie van tijdelijke ingrepen, herinrichtingen van gevel tot gevel;

In het programma van de maatregelen wordt bijvoorbeeld in detail beschreven wat de bijdrage van het **Gewest** in de kosten van de interventies die in fase 2 van een LMC moeten worden uitgevoerd is:

- het Gewest realiseert:
  - tijdelijke en permanente interventies op gewestwegen binnen de maas;
  - specifieke interventies ter ondersteuning van het circulatieschema op gewestwegen rond de maas;
- het Gewest subsidieert (behalve in bijzondere gevallen) alle of een deel van de werkzaamheden aan gemeentelijke wegen.

Daarbovenop wordt in het programma van de maatregelen bijvoorbeeld in detail beschreven dat de **gemeente** belast is met het bouwheerschap van de door het Gewest gesubsidieerde werkzaamheden en met de financiering en uitvoering van de werkzaamheden aan gemeentelijke wegen die niet worden gesubsidieerd.

Op verzoek van de gemeente subsidieert het Gewest ook de versterking van de gemeentelijke diensten op het vlak van personeel voor de ontwikkeling, uitvoering en opvolging van het Lokaal Mobiliteitscontract, tot maximaal 2 VTE's over 2 jaar of 1 VTE over 4 jaar, voor een vast bedrag van €65.000/VTE per jaar, geïndexeerd.

**De totale gewestelijke subsidies bedragen ongeveer €4 miljoen per LMC**, een bedrag dat kan variëren naargelang het type project en eventuele bijkomende budgetten die aan het project verbonden zijn (AVANTI, PAVE-budget, etc.). De gemeente kan uiteraard een aanvullende bijdrage leveren uit haar eigen begroting

## 6. FASE 3 : uitvoering van de maatregelen

De uitvoering, die in fasen kan verlopen, wordt voorafgegaan door een brede informatiecampagne waarbij het plaatselijke verenigingsleven zal worden betrokken, zodat de bewoners en gebruikers van de perimeter zich bewust worden van de maatregelen die hun dagelijks leven kunnen beïnvloeden. Brussel Mobiliteit kan helpen met het verspreiden van informatie.

Brussel Mobiliteit is verantwoordelijk voor de uitvoering van de werkzaamheden aan de gewestwegen met haar eigen budget en verbindt zich ertoe haar uitvoeringsschema af te stemmen op dat van de gemeente.

Een groot deel van de werkzaamheden zal worden uitgevoerd op gemeentelijke wegen. Deze fase vergt dus aanzienlijke middelen en inzet van de gemeente, zowel bij de voorbereiding als bij de uitvoering:

- coördinatie van de verschillende betrokken diensten;
- informatie aan de burgers over de ingevoerde wijzigingen
- uitvoering van de maatregelen;
- indien nodig, organisatie van tijdelijk gebruik van de openbare ruimte
- aanwezigheid van stewards op plaatsen waar veranderingen worden doorgevoerd
- ...

Brussel Mobiliteit biedt ook ondersteuning voor:

- de productie van informatie- en communicatiemateriaal;
- de ontwikkeling van schetsen, bewegwijzeringsplannen en markeringen;
- het aanleggen van SV-dossiers voor de duurzaamheid van de inrichtingen.

Brussel Mobiliteit, het ontwerp bureau en de gemeente(s) zullen zorgen voor de coördinatie tussen de uitvoeringsfase(n) en de bouwwerven van de verschillende interventies in de perimeter (met inbegrip van alle andere projecten die een impact kunnen hebben op de perimeter).

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de kwaliteit van de inrichtingen, ook al zijn deze tijdelijk. Uit de evaluatie van de huidige reeks autoluwe wijken blijkt immers dat een tijdelijk inrichting van de ruimte de buurtbewoners in staat moet stellen onmiddellijk te kunnen genieten van de vrijgekomen ruimte.

Dit kan bijvoorbeeld door de plaatsing van bloembakken, bankjes, speel- en sportelementen, een artistieke installatie, enz. Elke plaats moet goed doordacht zijn om de bewoners in staat te stellen zich er goed te voelen en zich de vrijgekomen ruimte toe te eigenen, in afwachting van een definitief herinrichtingsproject.

De activering van deze vrijgekomen ruimte kan ook gebeuren via een participatief luik, door een beroep te doen op verenigingen, buurtcomités, burgers, enz. De gemeente kan hiertoe een specifieke projectoproep organiseren of deze lokale actoren uitnodigen om subsidies aan te vragen in het kader

van de projectoproep "Brussel op vakantie" om synergie tussen de verschillende projecten tot stand te brengen.

## 7. FASE 4 : permanente evaluatie

Zodra het project wordt uitgevoerd, begint de permanente evaluatie. Aanbevolen wordt een operationeel opvolgingscomité op te richten om de situatie op het terrein van heel dichtbij en proactief te volgen. In dit opvolgingscomité vinden we de verschillende gemeentelijke diensten, de politie, de DBDMH, de MIVB, Brussel Mobiliteit, enz. Kleine wijzigingen zijn mogelijk in geval van echt problematische situaties vlak na de uitvoering van het plan, maar in het algemeen moet er tijd worden uitgetrokken om het plan te testen (zes tot twaalf maanden) voordat grote wijzigingen in het plan worden voorgesteld.

De evaluatie moet het mogelijk maken te meten hoe de wijk evolueert naar een autoluwe wijk en of de doelstellingen die vastgelegd zijn tijdens de studiefase worden bereikt.

- Verbeteren van de plaatselijke openbare ruimte door meer ruimte te geven aan veiligheid, comfort, verblijfsfuncties, kenmerken van verschillende doelgroepen (waaronder kinderen), buurtactiviteiten, vegetatie en duurzaam regenwaterbeheer;
- Verbeteren van de verkeersomstandigheden voor voetgangers, fietsers (comfort, veiligheid) en het openbaar vervoer (efficiëntie) en daardoor de aantrekkelijkheid ervan vergroten;
- Verbeteren van de levenskwaliteit van de Brusselaars door de overlast van het autoverkeer te verminderen: lawaai, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid.

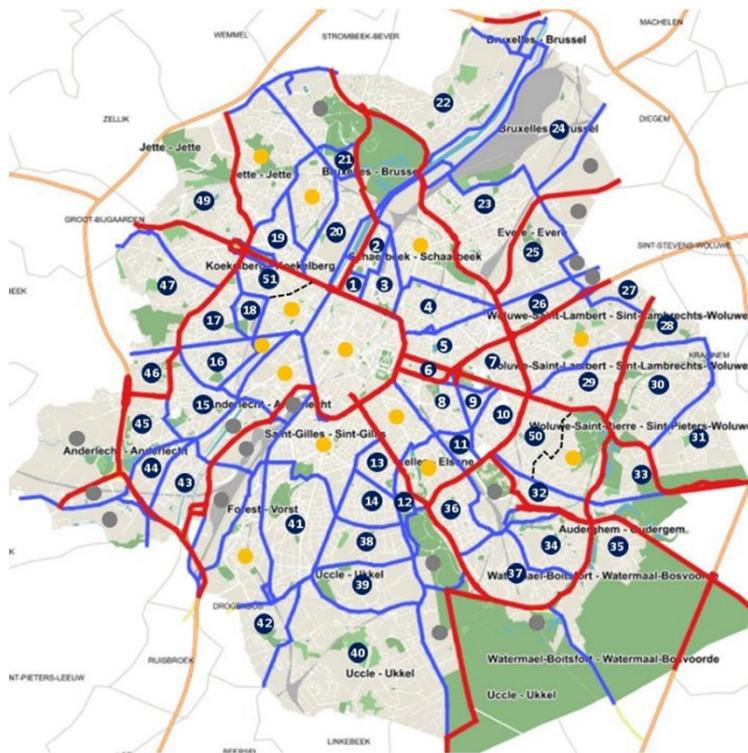
Meerdere becijferde indicatoren kunnen onderzocht worden voor deze analyse. De evaluatie omvat een kwalitatieve component, die per geval voor elke maas wordt vastgesteld.

Voorbeelden:

- Aantal voetgangers en fietsers
- Vlotheid van het openbaar vervoer, aantal passagiers, ...
- voor het autoverkeer: routeverschuivingen, reistijden, snelheden
- Geluidsoverlast, luchtkwaliteit
- werking en toe-eigening van ruimten
- Bevraging bij handelaars en hun klanten...
- Bevraging bij scholen, kinderdagverblijven, etc.
- ...

Tussen 6 en 12 maanden na de uitvoering van alle maatregelen wordt een evaluatieverslag opgesteld, rekening houdend met de lokale context, in samenwerking met de gemeente, de politiezone en de verschillende gewestelijke administraties, die hun gegevens en analysemiddelen ter beschikking stellen. Het verslag wordt gepubliceerd via de communicatiekanalen van de gemeente en van Brussel Mobiliteit.

Kaart van de in aanmerking komende mazen



- 49 Mailles éligibles/In aanmerking komende mazen
- Mailles avec projet réalisé ou en cours/Mazen met voltooid of lopend project
- Autres/Ander

## HOOFDSTUK 5 : financiering van een gemeentelijke coördinator verkeersveiligheid

Werkingsubsidies voor de gemeenten in het kader van het actieplan verkeersveiligheid 2021-2030 - doelstelling nul dodelijke of zwaargewonde slachtoffers.

### Introductie

Het gewestelijke actieplan verkeersveiligheid heeft als doelstelling nul dodelijke of zwaargewonde slachtoffers tegen 2030. Daartoe werd een Safe System-programma opgezet. Alle partners die betrokken zijn bij verkeersveiligheid moeten, elk op hun niveau, meewerken aan een verbetering van het globale systeem. De gemeenten zijn een centrale speler in het gewestelijke verkeersveiligheidsbeleid. Het gaat er dus enerzijds om dat de gemeenten acties op het getouw zetten die ze aansturen en anderzijds acties opvolgen waarin (of waarvoor) zij partner zijn.

Deze projectoproep maakt actie 13 van het SAFE SYSTEM-programma concreet, dat een permanente steun regelt voor de partners van het Safe System. Deze financiering komt bovenop de reeds bestaande oproepen voor de gemeenten op het gebied van veiligheid, infrastructuur, mobiliteit en modal shift.

De acties die door de gemeenten worden aangestuurd:

<https://verkeersveiligheid.mobiliteit.brussels/>

<https://securiteroutiere.mobilite.brussels/>

**Actie 1:** De gemeenten ontwikkelen een actieplan voor verkeersveiligheid op basis van het Good Move-plan en het gewestelijke actieplan voor verkeersveiligheid, en voeren dit uit

**Actie 2:** De uitvoering van het gewestelijke actieplan wordt regelmatig getoetst aan de vastgestelde indicatoren **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 13:** Het Gewest regelt via het gewestelijk verkeersveiligheidsfonds permanente financiële steun voor de gemeenten en politiezones. Het Gewest geeft de gemeenten de mogelijkheid aan te sluiten bij opdrachten via een aankoopcentrale (studies, werken (levering-installatie)) **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 14:** De snelheid op de gewest- en gemeentewegen wordt meer gecontroleerd **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 15:** Een strikt en homogeen sanctiebeleid voeren in alle politiezones

**Actie 17:** De inventaris van de ongevalgevoelige zones wordt om de twee jaar geüpdatet; de zones worden bestudeerd en gepland en hun oplossing vormt het voorwerp van regelmatige opvolging en communicatie **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 18:** Stad 30, de wegen met 30km/u verder geloofwaardig maken en de wegen met 50 of 70 km/u veiliger maken **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 19:** Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers en kruispunten veiliger maken (naar voren gekomen in de workshop) **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 20:** De schoolomgevingen zijn op veilige wijze bereikbaar, maken deel uit van de schoolroutes en worden geleidelijk geïntegreerd in hun buurt (naar voren gekomen in de workshop) **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 28:** De voorbeeldrol van Brussel Mobiliteit versterken, door voor overheidsvlotten de aankoop te bevorderen van voertuigen die zijn uitgerust of ingericht om de verkeersveiligheid van de andere weggebruikers te bevorderen.

**Actie 29:** De voorwaarden creëren die nodig zijn met het oog op het gebruik van het systeem ISA (Intelligent Speed Assistance) **PRIORITAIRE ACTIE**

**Actie 30:** Vooruitzichten op micromobiliteit, waarbij de burgers worden betrokken, om de nieuwe risico's op het vlak van verkeersveiligheid te voorkomen en erop te anticiperen.

Gelet op de omvang van de uitdaging en het aantal te implementeren en op te volgen acties, en ook gelet op de feedback van de gemeenten bij de uitwerking van het plan, werd aan de acties van het Safe System ook een ondersteuning van de gemeentebesturen toegevoegd. Die komt op verschillende manieren tot uiting. Het is de bedoeling de volledige procedure, vanaf de vaststelling tot de verwezenlijking, in fine te vergemakkelijken voor de gemeenten.

- De uitwerking en het delen van de door Brussel Mobiliteit (BM) uitgevoerde diagnoses (ongevalgevoelige zones, ongevalgevoelige oversteekplaatsen voor voetgangers, overdreven snelheden, ...). Deze diagnoses kunnen vervolgens worden gebruikt om de plaatsen te bepalen waar men moet ingrijpen en om de jaarlijkse/meerjarige programmering uit te werken.
- Voor het veiliger maken van deze plaatsen kunnen investeringssubsidies worden aangevraagd.
- Bijkomende hulp van het type opdrachtcentrale moet in de toekomst nog worden uitgewerkt.
- Het actieplan voorziet ook in de aanwerving van een **verkeersveiligheidscoördinator** per gemeente om het gemeentelijke actieplan verkeersveiligheid uit te werken en de hele procedure op te volgen op gemeentelijk niveau.

### Doel van de subsidie

Brussel Mobiliteit schrijft dus een projectoproep uit voor de financiering van een **verkeersveiligheidscoördinator** per gemeente om het verkeersveiligheidsbeleid op te volgen. Deze functie kan aan de slag gaan voor een eerste periode van twee jaar. Het gaat om een extra persoon, voor 100% gefinancierd door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

### ***Beschrijving van de opdrachten van de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator***

- Het gemeentelijke actieplan verkeersveiligheid uitwerken en coördineren in samenwerking met alle betrokken gemeentelijke diensten, de politiezones en Brussel Mobiliteit;
- De planning opstellen en de door de gemeente uitgevoerde acties opvolgen;
- De indicatoren opvolgen waarin elke actie voorziet, en ervoor zorgen dat ze worden overgemaakt aan de dienst planning van BM;
- De interne programmatie/planning van de verschillende acties opvolgen;
- De doelstellingen opnemen in de strategische en begrotingsprogrammatie
- Voor de verschillende projecten samenwerken met de verschillende betrokken gemeentelijke diensten, zorgen voor transversaliteit van de verschillende acties tussen de

gemeentelijke diensten waarop de acties impact hebben (mobiliteit, openbare werken, stedenbouw, openbaar onderwijs), de politiezones, enz.;

- Deelnemen aan de basisopleiding verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit (40 uur);
- Deelnemen aan ontmoetingen met de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinatoren;
- Een specialisatie in de taken van een van de actieprogramma's van het plan (Safe System, Speed, Streets, Behaviour) is mogelijk, maar maximaal voor de helft van de arbeidstijd. De andere helft moet worden besteed aan de andere reeds opgelijste taken.

### ***Minimumprofiel***

- Niveau A of B
- Beroepservaring van twee of drie jaar is een troef
- Basiskennis van het gewestelijke actieplan verkeersveiligheid 2021-2030
- Nederlands- of Franstalig; een goede kennis van de andere taal is een troef;
- Ervaring in projectbeheer en in de gemeentelijke/gewestelijke Brusselse werking is een troef
- Ervaring in een van de gebieden van de verkeersveiligheid (infrastructuur, bewustmaking/opvoeding, controle en sancties) is een troef.

### ***Financiering***

- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest financiert in het kader van de subsidieoproep 2024 een coördinator van niveau A of B, voor een periode van drie jaar vanaf de datum waarop de subsidie wordt goedgekeurd;
- Het maximumbedrag van de subsidie is 195.000 euro voor de drie jaar en per gemeente
- De subsidie wordt vereffend in drie schijven.

De gemeente moet zich er ook toe verbinden de nodige middelen ter beschikking te stellen voor de ontwikkeling van een actieplan voor verkeersveiligheid en de uitvoering van de daarin omschreven acties.

### ***Om de kosten te rechtvaardigen, moeten de volgende documenten worden bezorgd***

1. Het contract van de persoon
2. De loonfiches van de persoon
3. Bewijzen dat het loon werd betaald
4. Een verklaring op eer, ondertekend door de burgemeester, die bewijst dat de persoon exclusief gewerkt heeft aan het gesubsidieerde project (typedocument bij ons)
5. Een verklaring op eer van het betrokken personeelslid dat het aantal uren/maand bewijst dat hij (exclusief) aan het gesubsidieerde project gewerkt heeft.
6. Een tabel met de berekening van alle kosten die in overweging moeten worden genomen bij de rechtvaardiging van de subsidie.

## **BIJLAGEN:**

# **Procedures en aanvraagformulieren**

(in word invullen)

## 1. Subsidies “Uitrusting en infrastructuur”

### 1.1. Procedure en planning van de subsidies “Uitrusting en infrastructuur”

- Samenstelling van het (de) dossier(s) door de gemeente;
- Het aanvraagformulier voor subsidies “uitrustingen en infrastructuur” moet via e-mail aan het Gewest worden bezorgd. Bij deze e-mail moet het (de) volledige dossier(s) zitten, alsook een zo nauwkeurig mogelijke begrotingsraming. Het bestuur stuurt binnen de 10 werkdagen een ontvangstbevestiging van het (de) dossier(s);
- Na analyse zal het Gewest via e-mail een antwoord opsturen over de ontvankelijkheid van de projecten en de eventuele te voorziene aanpassingen;
- Voor de subsidies waarvan het bedrag meer dan € 30.000 bedraagt, moet(en) het (de) ontwerp(en) van overeenkomst naar de gemeente worden gestuurd met het oog op een goedkeuring door het College;
- Het (De) ondertekende ontwerp(en) van overeenkomst moet(en) in pdf-formaat worden teruggestuurd met het oog op ondertekening door de minister;
- Administratieve opvolging.

Donderdag 16 november 2023	De gemeenten ontvangen deze oproep tot het indienen van subsidieaanvragen
Dinsdag 1 februari 2024, 12 uur	Verzending van het aanvraagformulier voor de subsidies voor infrastructuur en uitrustingen en de door de gemeente opgestelde plannen (per mail)
Februari – april 2024	De dossiers worden door de administratie bestudeerd
April-mei 2024	Bezorging van het officiële bericht van het Gewest aan de gemeenten (i.v.m. de vraag of hun projecten al dan niet in aanmerking komen) + verzending van de overeenkomsten ter ondertekening
Eind mei-eind juni 2024	Ontvangst door de administratie van de <b>elektronisch</b> ondertekende overeenkomsten
Juli 2024	De dossiers worden voorgelegd aan de regering en start van de administratieve opvolging

#### Nuttige contacten

BIJ BRUSSEL MOBILITEIT

VAN LOVEREN Bruno [vanloveren@gob.brussels](mailto:vanloveren@gob.brussels) 02/204.10.18

MAERTENS Aurelie [maertens@gob.brussels](mailto:maertens@gob.brussels) 02/204.24.86

EN BIJ HET GEWESTELIJK PARKEERAGENTSCHAP

Voor vragen over beveiligd fietsparkeren, de aankoopcentrale en Cycloparking: RAYMOND Charlotte [craymond@parking.brussels](mailto:craymond@parking.brussels)

## 1.2. . Aanvraagformulier - subsidies “uitrusting en infrastructuur”

FORMULIER **per mail** TERUG TE STUREN VOOR 1 FEBRUARI 2023, samen met het (de) dossier(s) (zie details in de fiches):

Aan het kabinet van minister Elke Van den Brandt: KAWAN Jade <a href="mailto:JKAWAN@gov.brussels">JKAWAN@gov.brussels</a>	Aan Brussel Mobiliteit: <a href="mailto:kdemesmaeker@gob.brussels">kdemesmaeker@gob.brussels</a> <a href="mailto:bvanloveren@gob.brussels">bvanloveren@gob.brussels</a> <a href="mailto:amaertens@gob.brussels">amaertens@gob.brussels</a> <a href="mailto:infra_EMPC@gob.brussels">infra_EMPC@gob.brussels</a>
--	---

**Gemeente:**

**Burgemeester of verantwoordelijke schepen:**

Naam: \_\_\_\_\_ Voornaam: \_\_\_\_\_  
 Bevoegdheid: \_\_\_\_\_  
 Adres: \_\_\_\_\_  
 Tel.: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_

**Contactpersoon in de gemeente:**

Naam: \_\_\_\_\_ Voornaam: \_\_\_\_\_  
 Dienst/ functie: \_\_\_\_\_  
 Adres: \_\_\_\_\_  
 Tel.: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_

**Rekeningnummer van het gemeentebestuur waarop de eventuele subsidie(s) gestort worden**

(indien er verschillende zijn, gelieve dit dan zo op te geven) **IBAN:**

Duid de mechanismen aan waarvoor u interesse heeft:

1. Uitrusting

- Niet-beveiligde fietsenstalling
- Beveiligde fietsenstallingen langs de openbare weg
- Beveiligde fietsenstalling in een gebouw
- Dropzones
- Stadsmeubilair voor voetganger en voor fietsers

2. Infrastructuur

Fiets – infrastructuur

- Fietsstraten
- Fietsmarkeringen
- Aparte, gescheiden fietspaden

Voetganger – infrastructuur

- Uitvoeren van PAVE (Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte)
- Omgeving haltes openbaar vervoer
- Uitvoering trage rijstroken/wandelpaden/binnenwegen voor voetgangers
- Veerkracht van de openbare ruimte
- “Speelse” publieke ruimte

Naam: \_\_\_\_\_

Handtekening: \_\_\_\_\_

## 2. Subsidies « voor investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen »

### 2.1. Procedure en planning van subsidies voor “verkeersveiligheid”

Wij wijzen erop dat **dat dit hoofdstuk 2 dient als oproep** voor deze subsidies.

Donderdag 16 november 2023	Ontvangst door de gemeenten van deze subsidieoproep
Dinsdag 1 februari 2024, 12u	<p>Ontvangst van de dossiers per e-mail (contactpersonen: <a href="mailto:Infra_SR@sprb.brussels">Infra_SR@sprb.brussels</a> – <a href="mailto:mcorier@sprb.brussels">mcorier@sprb.brussels</a>)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenstelling van het (de) dossier(s) door de gemeente zoals beschreven in elk van de fiches;</li> <li>• Terugsturen per e-mail van het aanvraagformulier voor subsidies voor « investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen », naar behoren ingevuld, en vergezeld van het (de) volledige dossier(s) voor analyse en selectie (grafische documenten in pdf-formaat).</li> </ul> <p>Binnen 10 werkdagen na ontvangst van het (de) dossier(s) stuurt de administratie een ontvangstbevestiging</p>
Februari – april 2024	Onderzoek van de dossiers door de administratie, eventuele uitwisselingen met het oog op kwalitatieve verbetering van de projecten of aanvullende informatie - Selectiejury en beslissing
Maandag 17 april 2024	Informatie over de selectie voor de toekenning van de subsidie. Op verzoek van de gemeente, eventuele verduidelijkingen over het besluit om de subsidie niet toe te kennen
Tussen 17 april en 17 mei 2024	Verzenden door de administratie van de ontwerpovereenkomsten ter ondertekening naar de Burgemeesters en gemeentesecretarissen
Einde mei – begin juli 2024	<p>Versturen door de gemeenten van de ondertekende ontwerpovereenkomsten (per e-mail naar <a href="mailto:mcorier@sprb.brussels">mcorier@sprb.brussels</a>).</p> <p>Ter herinnering: de ontwerpovereenkomsten <b>mogen niet worden gedateerd</b> omdat ze in deze fase nog niet zijn goedgekeurd door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</p> <p>Zodra de subsidie door de Regering is goedgekeurd en de documenten door minister Elke Van den Brandt zijn ondertekend, zal Brussel Mobiliteit de kennisgeving met de bijlagen per e-mail naar de gemeenten sturen</p>

#### Nuttige contacten

Voor alle zaken met betrekking tot eventuele ondersteuning/onderzoek op het gebied van "verkeersveiligheid" tijdens de uitwerking van inrichtingsplannen, voorafgaand aan de indiening van het dossier of de dossier(s), en voor alle aangelegenheden die verband houden met de selectieprocedure: [Infra\\_SR@sprb.brussels](mailto:Infra_SR@sprb.brussels) Voor alles wat de administratieve opvolging van de dossier(s) betreft: Malicia Scories [mcorier@sprb.brussels](mailto:mcorier@sprb.brussels)

## 2.2. Aanvraagformulier – Subsidies voor “investeringen ter verbetering van de verkeersveiligheid op gemeentewegen”

INVULLEN VAN ELEKTRONISCH FORMULIER bijgevoegd bij de catalogus (de voorziene velden invullen) en het TERUGSTUREN bij het indienen van het (de) dossier(s) (zie details in de fiches) vóór 1 FEBRUARI 2024:

Per mail <a href="mailto:Infra_SR@sprb.brussels">Infra_SR@sprb.brussels</a>	<a href="mailto:m Scorier@sprb.brussels">m Scorier@sprb.brussels</a>
naar:	

**Gemeente:** Choisissez une commune

**Burgemeester:**

Naam: Voer tekst in

Voor naam: Voer tekst in

Bevoegdheid: Voer tekst in

Adres: Voer tekst in

Tel: Voer tekst in

Fax: Voer tekst in

E-mail: Voer tekst in

**Gemeentesecretaris**

Naam: Voer tekst in

Voor naam: Voer tekst in

Bevoegdheid: Voer tekst in

Adres: Voer tekst in

Tel: Voer tekst in

Fax: Voer tekst in

E-mail: Voer tekst in

**Contactpersoon bij het gemeentebestuur, te vermelden in het ontwerp**

Naam: Voer tekst in

Voor naam: Voer tekst in

Bevoegdheid: Voer tekst in

Adres: Voer tekst in

Tel: Voer tekst in

Fax: Voer tekst in

E-mail: Voer tekst in

**Bankrekeningnummer(s) van de gemeentelijke overheid waarop de eventuele subsidie(s) zullen worden overgemaakt (indien er verschillende rekeningnummers zijn voor de verschillende projecten, gelieve dit dan te vermelden)**

IBAN : Voer tekst in

Vink de mechanismen aan waarvoor u een subsidie aanvraagt:

- KLEINE WERKEN OP VLAK VAN VEILIGHEID WAARVOOR GEEN BOUWVERGUNNING VEREIST IS
- SCHOOLSTRATEN EN SCHOOLWIJKEN

Plaats	Aard van het project	beschrijving/doelstellingen van het project	Raming €
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte

	Choisissez un élément.		
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte
Entrez texte	Choisissez un élément. Choisissez un élément. Choisissez un élément.	Entrez texte	Entrez texte

Naam: Voer tekst in  
Handtekening:

### 3. Uitvoering van “duurzame mobiliteitsprojecten”

#### 3.1. Procedure en planning – uitvoering van duurzame mobiliteitsprojecten

De kandidaatsdossiers moeten op de data hieronder naar Brulocalis worden verstuurd via de formulieren hieronder (algemeen aanvraagformulier + aanvraagformulier per project), samen met het budgettaire overzicht. De dossiers moeten goedgekeurd zijn door het college.

FASE	DATUM	ONDERWERP	Mailen naar
Indiening van het algemeen aanvraagformulier	<b>1 februari</b>	Het algemene formulier (in bijlage) moet een korte beschrijving en begroting bevatten van alle projecten die in 2024 ingediend gaan worden. De exacte details en begroting moeten deel uitmaken van de projectformulieren die in maart worden ingediend.	Brulocalis Sophie van den Berghe en Nina Ramos <a href="mailto:mob@brulocalis.brussels">mob@brulocalis.brussels</a> tel.: 02.238.51.67 of 02.238 51 66
Indiening van de projectformulieren	<b>18 maart 27 mei</b>	Per project moet er één formulier (zie modellen hieronder) volledig worden ingevuld.	Brulocalis Sophie van den Berghe en Nina Ramos <a href="mailto:mob@brulocalis.brussels">mob@brulocalis.brussels</a> tel.: 02.238.51.67 of 02.238 51 66
Bijeenkomst van de jury en antwoord betreffende de ontvankelijkheid van de projecten	Een jury komt samen binnen 10 werkdagen na de ontvangstdatum van de dossiers (behalve tijdens vakantieperiodes).	De gemeente kan door de jury worden opgeroepen om haar project(en) tijdens een zitting te komen verdedigen. Brulocalis zal hiervoor contact met de gemeente opnemen.	
Aanvaarding of weigering van het project		Na de bijeenkomst van de jury wordt binnen 3 werkdagen een mail verstuurd om de gemeente op de hoogte te stellen van de aanvaarding of weigering van haar project.  <b>Deze mail geldt als officiële goedkeuring voor de toekenning van de subsidie.</b>	
Ministerieel besluit	Ten laatste september 2024	Het ministerieel besluit is uniek voor elke gemeente en wordt de gemeente ten laatste in september 2024 bezorgd.	Sofie Walschap <a href="mailto:swalschap@sprb.brussels">swalschap@sprb.brussels</a> tel.: 02.204.19.93
Bewijsstukken	Moeten uiterlijk op 30 april 2025 worden verstuurd (voor de projecten de stad beleven (over één jaar lopen))		
Evaluatie	Eind 2024 (behalve indien het project over meerdere jaren loopt)	Verzending van het evaluatieformulier van het/de project(en)	Via mail versturen naar Brulocalis <a href="mailto:mob@brulocalis.brussels">mob@brulocalis.brussels</a>

## 3.2. Aanvraagformulier – uitvoering van duurzame mobiliteitsprojecten

### **ALGEMEEN AANVRAAGFORMULIER**

Dit formulier moet verplicht worden ingevuld, zelfs indien bepaalde projectformulieren onvolledig zijn om redenen die verband houden met de aard van het project (bv. wanneer onder de burgers een oproep is gelanceerd om de aard van een openbare ruimte toe-eigenings-project te bepalen).

#### **1. Naam van de gemeente**

#### **2. Mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente**

*(In enkele regels de doelstellingen beschrijven die de gemeente zich heeft gesteld in het kader van haar mobiliteitsbeleid. Voeg de relevante acties van het Good Move-plan toe voor de vermelde doelstellingen)*

#### **3. Projecten waarvoor de gemeente een dossier wil indienen en raming van het totale budget**

*(De verschillende projecten opsommen, evenals het gevraagde bedrag (of een raming als het bedrag nog niet gekend is. Doe dat in overleg met andere gemeentediensten).*

#### **4. Algemene beschrijving van ieder project met verduidelijking van het verband van het project met de gemeentelijke mobiliteitsdoelstellingen**

*(Samenvatting in een vijftiental regels per project)*

*PROJECTFORMULIER A.1: ACTIES TIJDENS DE WMOB*

**A. Gegevens van de gemeente**

**1. Naam van de gemeente**

**2. Verantwoordelijke schepen**

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

**3. Contactpersoon bij het bestuur**

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het evenement

### 2. Algemene beschrijving van het project

*(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Tip: een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.*

### 3. Wat wordt er met het project beoogd? (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).

*(leg uit welk mobiliteitsproject uw gemeente door middel van het evenement in de verf zet en de link met het streven van het Gewest om koning auto te onttronen)*

### 4. Data, duur en plaats van het evenement

*(met inbegrip van de data van een eventuele peiling van de bevolking)*

### 5. Beschrijving van de activiteiten

*(Beschrijf duidelijk alle activiteiten die in het kader van het project uitgewerkt worden)*

### 6. Samenwerking met lokale verenigingen/de buurtbewoners

*(Leg uit welke activiteiten specifiek door lokale verenigingen of buurtbewoners worden uitgewerkt.)*

### 7. Andere betrokken lokale partners (horeca, buurtwinkels, vzw's, enz.)

### 8. Betrokken gemeentediensten

### 9. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeenteblad, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)*

## C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt

*(Gedetailleerd en uitgesplitst budget)*



*PROJECTFORMULIER A.2: AANMOEDIGEN OM ZICH TE VOET OF MET DE FIETS TE VERPLAATSEN*

A. Gegevens van de gemeente

1. Naam van de gemeente

2. Verantwoordelijke schepen

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

3. Contactpersoon bij het bestuur

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer voor dit project (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het evenement

### 2. Type project

- Fietsdag
- Wandeldag
- Bike Repair Day
- Actie in de winter
- Fietspool

### 3. Algemene beschrijving van het project

*(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Tip: een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.*

### 4. Beoogde doelstelling(en) van het project (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).

*(Verduidelijk de doelstelling van uw project, alsook welk mobiliteitsproject uw gemeente naar voren brengt via dit evenement en hoe het verband houdt met het streven van het Gewest naar minder auto's.)*

### 5. Data en duur van het evenement

### 6. Locatie van het evenement

### 7. Beschrijving van de activiteiten

*(Verduidelijk welke activiteiten worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.)*

8. Doelgroep

9. Betrokken lokale partners<sup>18</sup>

10. Betrokken gemeentediensten

11. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)*

C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt

*(Gedetailleerd budget)*

---

<sup>18</sup> Als uw gemeente een 'Be bright'-actie wenst te organiseren, is samenwerking met de lokale afdelingen van de Fietzersbond en Gracq noodzakelijk. **Neem gerust contact op met [swalschap@gob.brussels](mailto:swalschap@gob.brussels) voor de gegevens van de verantwoordelijken.**

*PROJECTFORMULIER A.3: OPPORTUNITEITEN BIJ VERANDERINGEN*

A. Gegevens van de gemeente

1. Naam van de gemeente

2. Verantwoordelijke schepen

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

3. Contactpersoon bij het bestuur

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer voor dit project (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het project

#### 1.2. Type project

- Opportuniteit bij een bouwplaats
- Opportuniteit bij de komst van nieuwe inwoners

### 2. Algemene beschrijving van het project

*(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Tip: een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.*

### 3. Beoogde doelstelling(en) van het project (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).

*(Verduidelijk de doelstelling van uw project, alsook welk mobiliteitsproject uw gemeente naar voren brengt via dit evenement en hoe het verband houdt met het streven van het Gewest naar minder auto's.)*

### 4. Data en duur van de bouwplaats (indien van toepassing)

### 5. Plaats van de bouwplaats (indien van toepassing)

### 6. Beschrijving van de activiteiten

*(Verduidelijk welke activiteiten, indien dit het geval is, worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.)*

### 7. Doelgroep

### 8. Betrokken lokale partners

### 9. Betrokken gemeentediensten

### 10. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)*

**C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt**

*(Gedetailleerd budget)*

*PROJECTFORMULIER B: PROJECT ROND ACTIEVE SCHOOLMOBILITEIT*

**A. Identificatie van de gemeente, scholen en partners**

**1. Naam van de gemeente**

**2. Verantwoordelijke schepen**

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

**3. Contactpersoon bij het bestuur**

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer voor dit project (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

**4. Andere schepenen en gemeentediensten die bij het project betrokken zijn:**

**5. Betrokken scholen** *(indien meerdere scholen betrokken zijn, gelieve voor elke school de gegevens in te vullen)*

Naam en nummer:

Net:

Vestigingsplaats waarop het project betrekking heeft (indien van toepassing):

Straat:

Postcode/plaats:

Tel. (vaste lijn):

Website:

Aantal klassen:

Aantal leerlingen:

Directie

Naam en voornaam:

E-mail:

Tel.:

Projectleider binnen de school:

Naam en voornaam:

Functie in de school:

E-mail:

Tel.:

**6. Betrokken lokale partners:**

Begeleiders (PWA-personeel, gemeenschapswachten, opvoeders, oudervereniging, ...):

Politiezone:

Externe deskundige:

Andere:

## B. Beschrijving van het project

1. **Type project** (indien de projecten verband houden met elkaar, mogen meerdere vakjes worden aangevinkt):
  - Schoolstraat
  - Begeleide rijen
    - fiets
    - te voet
  
2. **Naam van het project**
  
3. **Algemene beschrijving van het project**  
 (Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Beschrijf de samenwerking met andere lokale actoren (politiezones, verenigingen, inwoners, oudercomité, ...). Preciseer hoe de begeleiding van de rijen/schoolstraat wordt georganiseerd, enz. Verduidelijk welke activiteiten, indien dit het geval is, worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.
  
4. **Beoogde doelstelling(en) van het project (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).**  
 (Verduidelijk de doelstelling van uw project, alsook welk mobiliteitsproject uw gemeente naar voren brengt via dit evenement en hoe het verband houdt met het streven van het Gewest naar minder auto's.)
  
5. **Heeft de school reeds dergelijke acties ondernomen? Zo ja, verduidelijk? Kreeg zij eerder al een subsidie van het Brussels Gewest? Zo ja, sinds wanneer?**
  
6. **Als het om rijen gaat, gelieve te beschrijven welk soort rijen worden overwogen (rijen tussen woonplaats en school, tussen school en woonplaats, tussen school en buitenschoolse activiteit, tussen school en schoolactiviteit, ...), alsook het aantal rijen, het aantal betrokken leerlingen en de frequentie.**
  
7. **In geval van een schoolstraat, werd deze al uitgetest? Zo ja, gelieve de resultaten te beschrijven.**
  
8. **Als het om een schoolstraat gaat, bent u dan van plan om een subsidie aan te vragen voor de infrastructuur?**
  
9. **Beschrijf de planning en het precieze tijdschema van de activiteiten (timing op het vlak van communicatie, tijdschema van de test (in geval van een schoolstraat), start van de**

*activiteiten, ...)*

### **10. Verzekering**

*(Hoe worden de deelnemers aan het project (leerlingen en begeleiders) verzekerd?)*

### **11. Duurzaamheid**

*(Hoe ziet u het project op langere termijn?)*

### **12. Communicatie over uw actie**

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, wijkvergaderingen, ...)*

## **C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt**

*(Gedetailleerd budget)*

**Engagementsverklaring van de school**

Ik bevestig dat ik kennis heb genomen van de inhoud en het doel van het project en verbind me ertoe al het nodige te doen voor het goede verloop van het hele project (met name de mobilisering van leerlingen, ouders en leerkrachten).

Datum en handtekening van de directie en de projectleider binnen de school, voorafgegaan door de vermelding 'Gelezen en goedgekeurd'

Schouddirectie	Projectleider binnen de school
----------------	--------------------------------

*PROJECTFORMULIER C: INNOVEREND PROJECT*

A. Gegevens van de gemeente

1. Naam van de gemeente

2. Verantwoordelijke schepen

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

3. Contactpersoon bij het bestuur

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer voor dit project (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het project

### 2. Algemene beschrijving van het project

*(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Tip: een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.*

### 3. Beoogde doelstelling(en) van het project

*(Verduidelijk de doelstelling van uw project, alsook welk mobiliteitsproject uw gemeente naar voren brengt via dit evenement en hoe het verband houdt met het streven van het Gewest naar minder auto's.)*

### 4. In welk opzicht is het project innovierend?

### 5. Data en duur van het project

### 6. Locatie van het evenement

### 7. Beschrijving van de activiteiten

*(Verduidelijk welke activiteiten, indien dit het geval is, worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.)*

### 8. Doelgroep

### 9. Betrokken lokale partners

### 10. Betrokken gemeentediensten

## 11. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)*

## C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt

*(Gedetailleerd budget)*

*PROJECTFORMULIER D: CYCLO-LOGISTIEK IN DE GEMEENTE*

**A. Gegevens van de gemeente**

**1. Naam van de gemeente**

**2. Verantwoordelijke schepen**

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

**3. Contactpersoon bij het bestuur**

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer voor dit project (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het project

### 2. Algemene beschrijving van het project

(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) **Tip:** een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.

### 3. Beoogde doelstelling(en) van het project (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).

(Verduidelijk de doelstelling van uw project, alsook welk mobiliteitsproject uw gemeente naar voren brengt via dit evenement en hoe het verband houdt met het streven van het Gewest naar minder auto's.)

### 4. Data en duur van het evenement + retroplanning

(stel een retroplanning op voor het project en hou daarbij rekening met de tijd die je nodig hebt voor een bestek, de openbare aanbesteding, de gunning en de aankoop)

### 5. Plaats van het evenement

### 6. Beschrijving van de activiteiten

(Verduidelijk welke activiteiten, indien dit het geval is, worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.)

### 7. Doelgroep

### 8. Betrokken lokale partners

### 9. Betrokken gemeentediensten

### 10. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)

## C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt

(Gedetailleerd budget)

*PROJECTFORMULIER E: TOE-EIGENING VAN DE OPENBARE RUIMTE*

A. Gegevens van de gemeente

1. Naam van de gemeente

2. Verantwoordelijke schepen

Naam:

Voornaam:

Bevoegdheid:

Adres:

Tel.:

E-mail:

3. Contactpersoon bij het bestuur

Naam:

Voornaam:

Dienst/functie:

Adres:

Tel.:

E-mail:

Rekeningnummer (IBAN): BE

Ondernemingsnummer:

## B. Beschrijving van het project

### 1. Naam van het evenement

### 2. Algemene beschrijving van het project

*(Samenvatting van het project in een vijftiental regels. U mag een uitvoerigere beschrijving van het project bijvoegen als bijlage.) Tip: een samenvatting maken is niet eenvoudig. Deze moet kort, gestructureerd en 'to the point' zijn. Ze moet een handig hulpmiddel vormen voor de interne en externe communicatie over uw initiatief.*

### 3. Beoogde doelstelling(en) van het project (als het project het jaar daarvoor al uitgevoerd is, beschrijf dan wat eruit geleerd is en welke verbeteringen er nu in de nieuwe editie, aangebracht zijn).

- a.** Leg uit wat u met het project beoogt (een test voor echt vóór een geplande inrichting, test voor raadpleging met het oog op een mogelijke toekomstige inrichting, tijdelijke inrichting, enz.).
- b.** En verduidelijk welk mobiliteitsproject uw gemeente via dit evenement in de verf zet en wat de link is met het gewestelijk opzet om koning auto te onttronen.

### 4. Data en duur van het evenement

*(Inclusief de data van een eventuele peiling van de bevolking)*

### 5. Locatie van het evenement en praktische beschrijving van de voorziene test of inrichting

*(Welke praktische wijzigingen worden in de openbare ruimte aangebracht?)*

### 6. Beschrijving van de activiteiten en/of van de geplande inrichtingen

*(Verduidelijk welke activiteiten worden georganiseerd ter ondersteuning van het project.)*

### 7. Samenwerking met lokale verenigingen/buurtbewoners

*(Leg uit welke activiteiten specifiek worden georganiseerd door lokale verenigingen of buurtbewoners (lokale verenigingen eigenen zich een nieuwe toe-eigenings-project toe door ze zoveel mogelijk bij het project te betrekken zodat ze het project deels kunnen dragen).)*

8. Andere betrokken lokale partners (horeca, buurtwinkels, vzw's, ...)

9. Betrokken gemeentediensten

10. Bekendmaking van uw actie en ruchtbaarheid in de media

*(Verduidelijk hoe uw gemeente ruchtbaarheid wil geven aan het voorgestelde evenement: gemeentebladen, flyers, website, affiches, borden, sociale media, plaatselijke partnerschappen, ...)*

C. Gevraagd budget en deel dat de gemeente op zich neemt

*(Gedetailleerd budget – geef een gedetailleerd overzicht van het budget per activiteit en bestem minstens 20% van het budget voor de organisatie van activiteiten door lokale verenigingen/buurtbewoners/scholen, ... Indien deze initiatieven op vrijwillige basis zouden plaatsvinden, dienen de gemeenten ze te vermelden en ermee rekening te houden in hun budgettaire verdeling van de 20%<sup>19</sup>, ongeacht of ze die initiatieven vergoeden.)*

---

<sup>19</sup> De vergoeding van vrijwilligerswerk is in België vastgelegd op 40,67 euro per dag per persoon (<https://vrijwilligerswerk.be/wetgeving/kostenvergoedingen>). Dit bedrag kan worden gebruikt om het vrijwilligerswerk te vergoeden.

**EVALUATIEFORMULIER**

(dit evaluatieformulier moet voor elk gefinancierd project op het einde van het jaar ingevuld worden en opgestuurd worden naar [mob@brulocalis.brussels](mailto:mob@brulocalis.brussels). Indien een project niet is doorgegaan, zegt u waarom niet)

1. Naam van de gemeente

2. Naam van het project

3. Evaluatie van het project

*(Beschrijf in een paar regels hoe uw project is verlopen (zowel de positieve dingen als de ondervonden moeilijkheden). Voldeed het aan wat beoogd werd? Voldeed de graad van participatie aan uw verwachtingen? Heeft u het project kunnen uitvoeren in de vooropgestelde tijd? Als je het opnieuw zou moeten doen, wat zou je dan verbeteren? enz.*

*Voeg er eventueel foto's bij)*

4. Zijn er zaken in de projectoproep die je graag anders had gezien? Indien ja, geef nadere toelichting.

## 4. Subsidies « Autoluwe Wijken »

4.1. Procedure en planning van subsidies voor « Autoluwe Wijken »

Dinsdag 16 november 2023	Ontvangst door de gemeenten van deze subsidieoproep
<p>3 mikdatums :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 maart;</li> <li>• 15 juni;</li> <li>• 15 oktober.</li> </ul>	<p>Van 2023 tot en met 2028 zullen de kandidaatstellingen beoordeeld en goedgekeurd worden door Brussel Mobiliteit op 3 mikdatums per jaar.</p> <p>De gemeenten die ingaan op de projectoproep kunnen hun kandidaatstellingsdossier (1 dossier per maas of deel van maas) indienen op het volgende mailadres: <a href="mailto:LMC@gob.brussels">LMC@gob.brussels</a></p> <p>Op elke datum zal Brussel Mobiliteit de binnengekomen dossiers analyseren en een selectie voor eindbeslissing voorleggen aan de minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid.</p>
In de eerstvolgende weken na indiening van de dossiers	<p>De dossiers die de minister selecteert op basis van het voorstel door Brussel Mobiliteit zullen in de eerstvolgende weken aan de regering worden voorgelegd. De studies worden zo snel mogelijk na deze goedkeuring opgestart.</p> <p>Naargelang de evolutie van de lopende processen van de autoluwe wijken en afhankelijk van de financiële middelen die de minister bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid ter beschikking stelt, kan het aantal geselecteerde dossiers per jaar variëren. Een streefcijfer is vijf per jaar, zoals voorzien door Good Move.</p>

## 4.2. Aanvraagformulier – Subsidies voor « Autoluwe Wijken »

Indien nodig kan Brussel Mobiliteit de gemeente helpen bij het opstellen van het aanvraagdossier. Wat de inhoud van het dossier betreft, gaat het er niet om een diagnose in behoorlijke vorm te stellen (dat is het onderwerp van fase 1 van de studie). Het is derhalve niet nodig om systematisch cijfers te verstrekken ter ondersteuning van de bevindingen. Het belangrijkste is dat het dossier de elementen bevat die nodig zijn om enerzijds de problemen die de gemeente in het kader van het LMC **wenst aan te pakken te begrijpen en anderzijds om haar ambitieniveau voor het autoluw maken te kennen.**

Het kandidatuurdossier bestaat uit een A4-document van maximaal 20 bladzijden (inclusief kaarten), dat de volgende informatie bevat:

1. de perimeter waarvoor de gemeente<sup>20</sup> een lokaal mobiliteitscontract wil opstellen. Wanneer deze perimeter niet overeenkomt met een van de 49 mazen die zijn opgenomen in het [kaart van de in aanmerking komende mazen](#), moet de gemeente de keuze van de perimeter motiveren.
2. de belangrijkste door de gemeente vastgestelde problemen in de perimeter met betrekking tot de volgende 3 punten:
  - a. De kwaliteit van de netwerken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer<sup>21</sup> (voorbeelden: te smalle trottoirs, te lange oversteekplaatsen, door het verkeer belemmerde fietsroutes, door files geplaagde bus- of tramlijnen, inconsistenties met de multimodale wegenspecialisatie zoals gedefinieerd door Good Move, veiligheidsproblemen, enz.)
  - b. De algemene kwaliteit en het potentieel van de openbare ruimte (met name in de lokale identiteitskernen en in de nabijheid van de belangrijkste voorzieningen en vervoersknooppunten: kruispunten in een zee van asfalt, pleinen omgeven door verkeersstromen, restruimtes, functies voor ontspanning en recreatie, gebrek aan groene ruimte, eventueel overstromingsproblemen,...)
  - c. Algemene verkeersdruk (voorbeelden: te veel verkeer (transitverkeer) voor wijkwegen, onveiligheid op de weg, enz.)

**Opmerking: de wegen, weggedeelten en openbare ruimten waarop de punten 1, 2, 3 en 4 betrekking hebben, moeten indicatief in kaart worden gebracht.**

3. in voorkomend geval, het verband met gewestelijke programma's die in de hele perimeter of in een deel daarvan lopen  
(voorbeelden: duurzame wijkcontract, contract voor stadsvernieuwing, as- of huizenblokcontract, herinrichtingsprojecten van de gemeente, het Gewest, MIVB, Vivaqua, enz.)
4. de ambities en doelstellingen van de gemeente met betrekking tot de verbetering van de verkeersomstandigheden voor actieve vervoerswijzen en openbaar vervoer, de herinrichting van de openbare ruimte, de vermindering van overlast van transitverkeer, enz.

<sup>20</sup> De gemeenten, wanneer de kandidatuur door meer dan één gemeente gezamenlijk wordt ingediend.

<sup>21</sup> In de zin van de MWS - zie de kaarten.

5. de menselijke middelen die intern beschikbaar zijn om de verschillende fasen van het LMC uit te voeren en, in voorkomend geval, de beschrijving van de gewenste HR-subsidie:
  - a. Aantal VTE die momenteel beschikbaar zijn en voor welke duur<sup>22</sup>
  - b. De planning van de gewenste HR-subsidie als het dossier in aanmerking wordt genomen: vanaf de studiefase of vanaf de uitvoeringsfase en de profielen (bijvoorbeeld 2 VTE voor 2 jaar of 1 VTE voor 4 jaar)
  - c. De methode voor samenwerking met alle betrokken gemeentelijke diensten tijdens het gehele proces
  
6. een zo gedetailleerd mogelijke beschrijving van het gewenste participatieproces, zodat er zoveel mogelijk rekening mee kan worden gehouden bij het bepalen van de opdracht van de dienstverlener die belast is met de multimodale mobiliteitsstudie<sup>23</sup>.
  
7. het besluit van het College tot certificering:
  - a. van de kennisname van het door de diensten opgestelde kandidatuurdossier;
  - b. van het besluit om te reageren op deze oproep tot het indienen van projecten en, indien geselecteerd, zich te verbinden tot het LMC-proces voor de gekozen perimeter.

**Opmerking: Wanneer de perimeter zich over meerdere gemeenten uitstrekt, moet de kandidatuur van alle betrokken gemeenten komen en moet elk van de gemeenten het besluit van het in 7 genoemde College doorgeven.**

---

<sup>22</sup> Binnen de in punt 2 genoemde grenzen. Verloop van een LMC.

<sup>23</sup> Indien het dossier wordt geselecteerd

## 5. Subsidies verkeersveiligheidscoördinator

### 5.1. Procedure en planning van de subsidies

Dinsdag november 2023	16	Ontvangst door de gemeenten van deze subsidieoproep
30 juni 2024		De volledige aanvraag moet gemaïld worden naar: Isabelle Janssens <a href="mailto:ijanssens@gob.brussels">ijanssens@gob.brussels</a> en Malicia Scories <a href="mailto:mscories@gob.brussels">mscorier@gob.brussels</a>

## 5.2. Candidatureformulier

Vooraleer de subsidieaanvraag voor de functie van gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator in te dienen, moet de gemeente een dossier indienen met daarin uitgelegd:

- Hoe de transversale rol van de verkeersveiligheidscoördinator zal worden verzekerd binnen de gemeentelijke diensten;
- Welke visie, welke planningswijze en welke budgettaire planning zal worden uitgewerkt om de prioritaire acties van de gemeente uit te voeren;
- Wat de hiërarchische lijn zal zijn van de gemeentelijke verkeersveiligheidscoördinator.

De gemeente moet zich er ook toe verbinden de nodige middelen ter beschikking te stellen voor de ontwikkeling van een actieplan voor verkeersveiligheid en de uitvoering van de daarin omschreven acties.