

	Fietsstraten / GemFR / markeringen	Fietsparking	Stadsmeubilair voor fietsers	Zitbanken	Uitvoering van de PAVE	Verlichting Dumonplein	Totaal
Anderlecht	236.069,97						236.069,97 €
Oudergem		18.547,97	10.000,00				28.547,97 €
Sint-Agatha- Berchem							0,00 €
Brussel		29.845,40					29.845,40 €
Etterbeek							0,00 €
Evere			10.000,00				10.000,00 €
Vorst	€ 250.000,00	26.005,60	9.608,00				285.613,60 €
Ganshoren		15.352,48	4.502,65				19.855,13 €
Elsene	24.000,00	19.190,60		10.000,00			53.190,60 €
Jette		17.858,08	9.997,02				27.855,10 €
Koekelberg		7.475,84		709,67			8.185,51 €
Sint-Gillis	10.430,42	10.400,01	2.235,05				23.065,48 €
St-Joost-ten- Node					15.509,27		15.509,27 €
Schaarbeek	5.330,05	23.333,24	6.292,00		364.670,00		399.625,29 €
Ukkel		24.821,94					24.821,94 €
Watermael- Bosvoorde	3.750,00						3.750,00 €
Sint- Lambrecht- Woluwe	47.190,00	12.514,65		10.000,00			69.704,65 €
Sint-Pieters- Woluwe	7.407,89	22.278,52	6.839,53			€ 209.784,25	246.310,19 €
Totaal	584.178,33 €	227.624,33 €	59.474,25 €	20.709,67€	380.179,27 €	209.784,25 €	1.481.950,10 €

GEWESTELIJKE ONDERSTEUNING VAN DE GEMEENTELIJKE MOBILITEITSACTIES 2017



INLEIDING

Mobiliteit heeft een directe impact op onze levenskwaliteit. Ze geeft vorm aan de openbare ruimte en de stadsinrichting, ze beïnvloedt de kwaliteit van het leefmilieu, ze bepaalt onze toegang tot alle functies en de uitoefening van alle activiteiten. Het mobiliteitsbeleid wordt dus steeds belangrijker. Tal van actoren werken mee aan de uitvoering ervan, waaronder jullie, de gemeenten.

Het IRIS 2-plan, dat op 9 september 2010 door de gewestregering werd goedgekeurd, wil onze hoofdstad beter toegankelijk maken voor alle vervoersmodi, en in het bijzonder voor de actieve modi (stappen en fietsen) en voor het openbaar vervoer. Een beter toegankelijke hoofdstad vormt niet alleen een garantie voor economisch en sociaal dynamisme, maar garandeert ook een betere levenskwaliteit voor de inwoners van het gewest. De globale doelstelling van het plan is het autoverkeer met 20% te verminderen tegen 2018 ten opzichte van 2001.

De versterking van de samenwerking tussen de gemeenten en het gewest is een voorwaarde om deze doelstelling te behalen. Het gewest heeft daarom meerdere mechanismen voor de gemeenten uitgewerkt om hen te stimuleren zich in te zetten voor een steeds duurzamere mobiliteit.

De samenwerking tussen de gemeenten en het gewest

Het gewest ondersteunt de gemeenten en de acties die zij ondernemen om hun mobiliteitsbeleid uit te voeren. Dit gebeurt in de vorm van subsidies. De samenwerking gemeente-gewest die eruit voortkomt, komt iedereen ten goede: de gemeente, haar inwoners, haar gebruikers,... Bovendien is deze samenwerking bevorderlijk voor de samenhang van het mobiliteitsbeleid op het volledige gewestelijke grondgebied.

In de praktijk

Het gewest biedt steun aan de gemeenten die dat wensen. Met het document "Gewestelijke ondersteuning van de gemeentelijke mobiliteitsacties: Verklaring van belangstelling ter attentie van de Brusselse gemeenten" dat u hieronder aantreft, kunt u uw interesse voor een of ander steunmechanisme voor 2017 te kennen geven. Dit document dient teruggestuurd te worden zoals bepaald in het formulier. Het formulier wordt gevolgd door fiches die de draagwijdte van elk mechanisme preciseren en die u toelaten het formulier met kennis van zaken in te vullen.

Vervolgens zal elke gemeente per kerende post een brief ontvangen waarin bevestigd wordt welke elementen het gewest voor zijn rekening kan nemen, rekening houdend met het aantal gemeenten die belangstelling hebben voor elk mechanisme, en met het beschikbaar budget. In samenspraak met de gemeenten zal het gewest zich engageren door middel van subsidies al naar gelang de situatie.

Voor bepaalde acties (Mobiliteitsdorpen, autoloze perimeter/fietsdag, begeleide rijen) worden er later welbepaalde projectoproepen gedaan.

Wij danken u alvast van ganser harte voor uw waardevolle medewerking.

GEWESTELIJKE ONDERSTEUNING VAN DE GEMEENTELIJKE MOBILITEITSACTIES
VERKLARING VAN BELANGSTELLING TER ATTENTIE VAN DE BRUSSELSE GEMEENTEN

FORMULIER TERUG TE STUREN VOOR 16 JANUARI 2017:

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:

IBAN:

Duid de mechanismen aan waarvoor u interesse heeft:

1. Fiets - uitrusting
 - Beveiligde (fietsboxen) of onbeveiligde fietsenstallingen (fietsenrek in de vorm van een omgekeerde U) (80%-60% met een maximum van € 30.000)
 - Stadsmeubilair voor fietsers (max. € 10.000)
2. Fiets – infrastructuur
 - Fietsstraten
 - Gemeentelijke Fietsroutes
 - Fietsmarkeringen
3. Voetganger – uitrusting
 - Banken (max. € 10.000)
4. Voetganger – infrastructuur
 - Uitvoeren van PAVE (Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte)
5. Sensibilisering (selectie van projecten in het kader van een jury)
 - Mobiliteitsdorp tijdens de Week van de Mobiliteit in september (max. € 12.000)
 - Autovrije perimeters / fietsdagen (max. € 10.000)
 - Begeleide rijen te voet of met de fiets (max. € 15.000)

Naam:

Handtekening:

GEWESTELIJKE ONDERSTEUNING VAN DE GEMEENTELIJKE MOBILITEITSACTIES

VERKLARING VAN BELANGSTELLING TER ATTENTIE VAN DE BRUSSELSE GEMEENTEN

CONTACTGEGEVENS

Formulier terug te sturen naar:

1ste exemplaar: Per post Kabinet van Minister Pascal Smet Zenith Building Koning Albert II laan 37 – 12 ^{de} verd 1030 Brussel	2de exemplaar: Per post De heer Philippe Barette, Directeur GOB – Brussel Mobiliteit Directie Beleid CCN - Vooruitgangstraat 80 bus 1 1035 Brussel
Of per mail mvanwijnendaele@gov.brussels	Of per mail pbarette@gob.brussels

NUTTIGE CONTACTEN BIJ BRUSSEL MOBILITEIT

- Voor vragen van administratieve aard:
Mélanie Masuy – 02/204.10.06 – mmasuy@gob.brussels
- Voor projecten over de uitvoering van het fietsplan:
Frederik Depoortere – 02/204.21.59 – fdepoortere@gob.brussels
- Voor vragen over voetgangers :
Gregory Moors – 02/204.19.31 – gmoors@gob.brussels
- Voor de acties over de Week van de Mobiliteit :
Christine Heine – 02/204.19.23 – chheine@gob.brussels
- Voor de acties ‘autovrije perimeters / fietsdagen’ en begeleide rijen:
Sofie Walschap – 02/204.19.93 – swalschap@gob.brussels

NUTTIGE CONTACTEN BIJ HET GEWESTELIJK PARKEERAGENTSCHAP

Voor vragen over beveiligde fietsenstallingen, de aankoopcentrale en Cycloparking:
Geoffrey Usé – 02/563.39.51 – guse@parking.brussels

PLANNING

- 16/1/2017: formulier terugsturen naar het gewest voor informatie
- 1/3/2017: gedetailleerde plannen opsturen naar het gewest
- 20/4/2017: officieel advies van het gewest aan de gemeenten
- 15/8/2017: einddatum om de bestelbonnen op te sturen
- 30/9/2017: opsturen besluiten naar het kabinet van de minister

FICHE 1. FIETSUITRUSTING

1.1 FIETSENSTALLINGEN EN FIETSBOXEN

Om de fiets effectief te kunnen gebruiken als verplaatsingsmiddel is het nodig fietsenstallingen in te richten. Het IRIS-2 plan voorziet in casu in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen, zowel beveiligde als onbeveiligde, zowel aan multimodale knooppunten als in residentiële buurten.



Er is ook een Gewestelijk Fietsparkeerplan in de maak, dat deel uitmaakt van het nieuwe Gewestelijke Parkeerbeleidsplan, en dat als doel heeft het fietsparkeerbeleid te verbeteren.

In navolging van het Fietsplan 2010-2015 wordt de ondersteuning van het fietsbeleid in de gemeenten vooropgesteld door middel van de bijakten verbonden aan het raamconvenant inzake mobiliteit tussen het gewest en de gemeenten. Het is in dit kader dat het gewest de gemeenten ondersteunt in hun fietsparkeerbeleid. Bovendien werken het Gewestelijk Parkeeragentschap (hierna “parkeeragentschap”) werken nauw samen om het aantal fietsparkeerplaatsen in de

gemeenten te vergroten.

Er zijn verschillende mogelijkheden:

- Plaatsing van onbewaakte stallingen op de openbare weg (bv. omgekeerde U's...),
- Plaatsing van overdekte maar onbewaakte fietsenstallingen op de openbare weg,
- Plaatsing van overdekte en beveiligde fietsenstallingen op de openbare weg (fietsboxen),
- Plaatsing van fietsparkeerplaatsen in gebouwen,
- ...

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente stelt een overzichtsplan op van de stallingen die zij op haar grondgebied wenst te realiseren en van de locaties ervan, en maakt dit plan over aan het gewest, dat daarna overlegt met het parkeeragentschap.
- De gemeente zal de aanbevelingen van het vademecum voor fietsparkeervoorzieningen in acht nemen bij de keuze en de uitvoering. Voor de binneninrichting van de fietsbox zal voor een 'verbeterde wielklem' met aanhechtingssysteem voor kader worden gekozen.
- De gemeente neemt een deel* van de kost van de infrastructuur ten laste en voert de plaatsing uit.
- De gemeente wordt aangemoedigd om kan het beheer van fietsboxen en eventueel andere beveiligde fietsenstallingen ook toevertrouwen aan het parkeeragentschap dat Cycloparking ontwikkelt, een beheersplatform voor alle parkeermogelijkheden binnen het gewest.
- Wanneer de gemeente het beheer niet toevertrouwd aan het parkeeragentschap, mag de huurprijs per plaats in een fietsbox niet hoger zijn dan 60 euro, het maximumbedrag dat door het parkeeragentschap wordt bepaald.
- De gemeente wordt aangemoedigd om deel te nemen aan de aankoopcentrale van het parkeersagentschap.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert een deel* van de installatie van **beveiligde** fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest en het parkeeragentschap, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- Het gewest financiert 80% van de installatie van **onbeveiligde** fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- De betaling van de subsidie gebeurt op basis van de facturen die de gemeente bij het gewest indient met een maximumbedrag van 30.000 euro en volgens de verdeling die hieronder beschreven wordt.
- Het gewest stelt de expertise van de technici en specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, voor de locatie en de keuze van de soort fietsenstalling.

Bijdrage van het parkeeragentschap:

- Het parkeeragentschap financiert een deel* van de installatie van beveiligde fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest en het parkeeragentschap, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- De betaling gebeurt rechtstreeks via de aankoopcentrale.
- Het parkeeragentschap stelt een aankoopcentrale ter beschikking van de gemeenten en coördineert Cycloparking, een beheersplatform voor alle parkeermogelijkheden binnen het gewest dat door vzw Cyclo beheerd wordt.
- Het gewest stelt de expertise van de technici en specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, voor de locatie en de keuze van de soort fietsenstalling.

* Verdeling van de kosten tussen het gewest, het parkeeragentschap en de gemeenten:

Beveiligde fietsenstallingen	
1. Gemeenten die het beheer van hun parking overgedragen hebben aan het parkeeragentschap	Financiering aan 100% . In functie van de beschikbare budgetten bij het parkeeragentschap, ofwel 100% door het parkeeragentschap, ofwel 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door het parkeeragentschap.
2. Gemeenten die deelnemen aan Cycloparking	In functie van de beschikbare budgetten bij het parkeeragentschap, ofwel 100% door het parkeeragentschap, ofwel 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door de gemeente.
3. Gemeenten die parking niet hebben overgedragen en niet deelnemen aan Cycloparking	Financiering van 60% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 40% door de gemeente.
Onbewaakte fietsenstallingen	
	Financiering van 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door de gemeente.

1.2. STADSMEBILAIR VOOR FIETTERS



Kleine attenties maken het verschil en tonen aan dat uw gemeente haar fietsers graag ziet. Deze fiche slaat op alle types stadsmeubilair die kunnen bijdragen tot een leukere fietservaring. Andere voorstellen van creatief stadsmeubilair die de fietsers gelukkig kunnen maken, zijn welkom en worden per geval beoordeeld.

Voornamelijk kan dit dan door middel van een publieke *fietspomp* of een *fietsenstalling* met geïntegreerde pomp. Die zijn welkom op plekken waar veel fietsers parkeren.

Ook een *publieke reparatiezuil*, bij voorkeur op een plaats met een goede sociale controle, is welkom.

De *voetsteun voor fietsers* maakt het stoppen aan kruispunten met lichten een stuk aangenamer, bijvoorbeeld voor wie hoog zit op de fiets, of wie kinderen vervoert en niet makkelijk van het zadel afkan. Ook hier kan een stalling in worden geïntegreerd, of een steun voor voetgangers aan de andere zijde.

De *drinkfontein* voor fietsers is gewoon 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 belangrijke communicatiemiddel naar fietsers én burgers toe. 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.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente stelt een plan op van de plekken waar zij het opportuun acht fietsmeubilair aan te brengen en maakt dit over aan het gewest.
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...
- De gemeente maakt de verzamelde gegevens van de telpalen over aan de gewestelijke administratie.

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert het stadsmeubilair voor fietsers dat aan de hierboven beschreven voorwaarden voldoet. Dit is beperkt tot een maximumbedrag van 10.000 euro.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking.

FICHE 2. FIETSINFRASTRUCTUUR

In deze fiche komen fietsstraten, gemeentelijke fietsroutes, fietsmarkeringen en hun onderhoud aan bod.

2.1 FIETSSTRATEN

De wet die het concept 'fietsstraat' introduceert in het Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975, hierna de Wegcode genoemd, trad in werking op 13 februari 2012.



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

In fietsstraten 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.

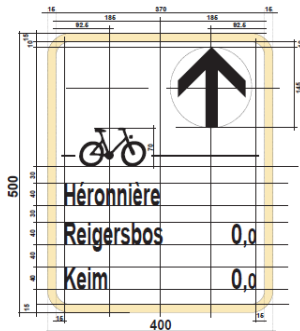
Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de straten waarvan zij het opportuun acht er fietsstraten van te maken en maakt dit over aan het gewest.
- De gemeente zal bij de keuze van de straten rekening houden met de hiërarchie van de wegen en met het geldende snelheidsregime, en eventueel met poorteffecten. In eerste instantie worden straten gekozen die op het Gewestelijk of Gemeentelijk Fietsrouten netwerk liggen.
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de borden, de plaatsing en de wegmarkering in het kader van de inrichting van de fietsstraten, 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name voor het bepalen van de locatie van de fietsstraten.

2.2 GEMEENTELIJKE FIETSRUTES



Het gewest heeft het Gewestelijke Fietsrouten netwerk (GFR) grotendeels bewegwijzerd. Deze routes volgen meestal lokale straten en vormen een netwerk over het hele gewest van veilige, comfortabele en snelle utilitaire routes.

Dit netwerk kan worden vervolledigd met een aantal Gemeentelijke Fietsroutes (GemFR); een aantal werd reeds aangegeven op de gewestelijke fietskaart. Deze gemeentelijke routes verdichten het gewestelijke netwerk en zorgen ervoor dat het netwerk ook op lokaal niveau gedekt wordt.

De routes lopen langs rustige straten waar een zone 30 geldt, of op fietspaden wanneer een deel van de route langs een belangrijkere as loopt.

De route wordt bewegwijzerd met een specifieke signalisatie en bijkomend wordt een ondersteunende wegmarkering aangebracht.

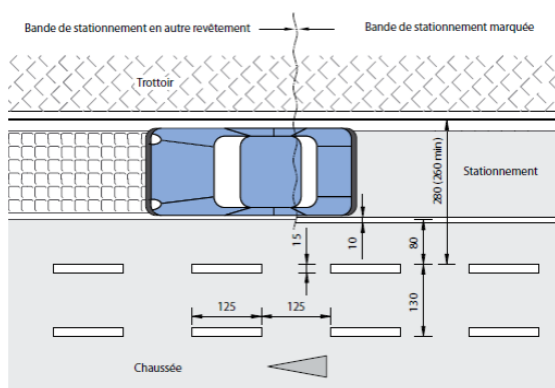
Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR) die zij wenst in te richten en maakt dit over aan het gewest.
- De gemeente zal deze routes opstellen in samenspraak met de plaatselijke gebruikers. De GemFR moeten het gewestelijke fietsrouten netwerk verder verdichten.
- De gemeente volgt voor de bewegwijzering het charter voor bewegwijzering opgesteld door het gewest. Bijkomend wordt de route op de weg aangeduid met ondersteunende markering van logo's en dubbele sergeantstrepen.
- De gemeente verspreidt informatie en communiceert omtrent de nieuwe routes. Concreet zal de gemeente de fietsroutes aankondigen in het gemeentelijk infoblad, op haar website, in de lokale media...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de borden, de plaatsing en de wegmarkering in het kader van de inrichting van de fietsroutes. 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name om de voorgestelde routes te valideren.

2.3 FIETSMARKERINGEN



Veel straten 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 zeven maal meer gezien dan verticale signalisatie.

Wanneer de breedte dit toelaat, kunnen gemarkeerde fietspaden worden aangebracht, in andere gevallen kan ook een suggestiestrook bijdragen tot een veiliger fietsomgeving door de fietser een plaats te geven in het verkeer.

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:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de straten waarvan zij het opportuun acht fietsmarkeringen aan te brengen of te onderhouden en maakt dit over aan het gewest voor goedkeuring.
- De gemeente zal bij de opmaak van de plannen het gewestelijk Vademecum volgen, of in het geval van het onderhoud van een GFR de bestaande plannen opvragen die het gewest opmaakte. In sommige gevallen zullen deze plannen moeten worden geüpdatet volgens de nieuwe normen (bv. de dubbele sergeantstreep).
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de wegmarkeringen die conform het fietsvademecum 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name voor het verfijnen van de markeringsplannen.

FICHE 3. ZITBANKEN



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 van het PAVE, pleinen, parken). Iedereen kan van die zitbanken gebruik

maken om even te gaan zitten, niets te doen en van de stad te genieten.

Voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- De gemeente legt de exacte plaats waar de zitbanken geplaatst zullen worden voor goedkeuring aan het gewest voor, na raadpleging van de ouderen en/of PBM's om te bepalen waar de vraag het grootste is.
- 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 ruimte van 90 x 150 cm beschikbaar om een rolstoel te stallen
- De gemeente informeert over de plaatsing van nieuwe banken via het gemeentelijke infoblad, op haar website, in de lokale media...

Tegemoetkoming van het gewest:

- Het bedrag van de uitgaven is beperkt tot € 10.000 per gemeente. Dit bedrag omvat de aankoop van banken met of zonder plaatsing (in het geval dat de gemeentearbeiders de banken plaatsen). Het bedrag wordt toegekend op basis van het plan dat de gemeente opgesteld heeft en dat het gewest goedkeurt.
- Het gewest stelt de expertise van specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking voor met name de lokalisatie van de banken.

FICHE 4. 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 leven. Door zijn goedkeuring verbindt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zich ertoe maatregelen te nemen om obstakels en drempels inzake 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) kon voor elke gemeente een voetgangersnetwerk worden gedefinieerd dat over drie niveaus is verdeeld (hoofdwandelroute, wandelroute, basisnetwerk) en het bevat een diagnose van alle pijnpunten in de voetgangersruimtes (trottoirs, pleinen, oversteekplaatsen...) m.b.t. de geldende regels van de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid.

Het is voortaan 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, ouderen met kinderwagens, leveranciers...) te vergemakkelijken.

Voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- De gemeente moet een PAVE hebben opgesteld.
- De gemeente grijpt prioritair in op haar (hoofd)wandelroutes. Een ingreep op het basisnetwerk is uitsluitend gepland wanneer de gemeente beslist een welomlijnd pijnpunt op al haar wegen aan te pakken (bv. alle paaltjes op de drie soorten wandelroutes zichtbaar maken).
- Alle pijnpunten die in het PAVE worden vastgesteld kunnen in het kader van deze subsidie in aanmerking komen, met name:
 - De paaltjes, palen, bushaltes, ... 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...).
 - De hoogtes van de uitrustingen aanpassen (paaltjes met een hoogte onder de 80 cm; cf. de bollen op de grond, ...)
 - Obstakels verplaatsen (paaltjes, palen, ...) 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 wegen 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,...) 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 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.
 - De gemeente verspreidt de informatie en zorgt voor de communicatie over de geplande acties via het gemeentelijke informatieblad, haar website, de lokale media en zal daarbij in de eerste plaats de in de gemeente actieve raden informeren (senioren, personen met een handicap, ...)

Tegemoetkoming van het gewest:

- Het gewest stelt de expertise van specialisten van het gewestelijke bestuur ter beschikking voor met name de acties van de gemeente op het gebied van het toegankelijk maken van ruimtes.
- Het gewest financiert de acties voor het toegankelijk maken van ruimtes die in overeenstemming met de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid worden uitgevoerd (zowel de aankoop van materiaal als de inrichtings- en plaatsingskosten die verband houden met de gevoerde acties). Op basis van de acties en het voorgestelde budget van de gemeenten zal het gewest de prioriteiten bepalen op grond van de beschikbare budgetten.

FICHE 5. SENSIBLISERING VOOR DUURZAME MOBILITEIT

5.1 MOBILITEITSDORP



In het kader van de Autoloze Zondag, steunt het gewest de gemeenten bij de inrichting van "Mijn dorp in de stad", gezellige en rustige zones die herkenbaar zijn aan de aanleg van een grasperk met recreatieve, culturele, ludieke of burgeractiviteiten (spelletjes, gezamenlijke maaltijden, workshops, vrije expressie, concerten, etc.).

"Mijn dorp in de stad" moet ook een ruimte voor informatie en sensibilisering rond "mobiliteit" zijn. De gemeente is er aanwezig om de banden tussen het gemeentebestuur en de burgers te versterken. Samenwerking met de lokale actoren die vooral rond mobiliteit actief zijn, is gewenst (stands, voorstelling lokale initiatieven, enz.). Om het mobiliteitsluik van het

dorp te versterken, moedigt het gewest de gemeenten aan om tijdens de Week van de Mobiliteit nieuwe inrichtingen uit te testen: een nieuwe zone 30, een nieuwe eenrichtingsstraat, een nieuwe inrichting van een kruispunt, nieuwe leveringszones, ... Deze testen moeten voor de gemeenten als instrument dienen, bijvoorbeeld om de burgers te informeren over bepaalde lokale mobiliteitsprojecten uit het gemeentelijk mobiliteitsplan, om overleg te starten met inwoners om oplossingen te zoeken voor mobiliteitsproblemen in bepaalde wijken (transitverkeer, verkeersveiligheid, leefomgeving ...). De Week van de Mobiliteit is een ideaal moment om de communicatie over deze projecten te versterken.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

Het project moet mensen samenbrengen en in beweging brengen. Daartoe moet:

- het voorstel gebaseerd zijn op een echt lokaal mobiliteitsproject van de gemeente (uitgevoerd, in uitvoering of in voorbereiding/bespreking/test) en moet de locatie van het dorp hier zo goed mogelijk mee samenhangen;
- de gemeente de burgers en de plaatselijke verenigingen betrekken bij dit lokale mobiliteitsproject, dat de centrale as van het "dorp" vormt.

De jury die de projecten zal beoordelen, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan die twee aspecten.

Bijdrage van het gewest:

Het gewest:

- kent een subsidie toe van maximaal 12.000 euro per project;
- stelt de volgende zaken ter beschikking van de gemeenten : het logo van het evenement "Mijn dorp in de stad" en de bestanden van de eentalige en tweetalige affiches (in PDF-vorm; de actualisering en het drukken ervan zijn ten laste van de deelnemende gemeente), spandoeken voor de dranghekkens (in beperkte hoeveelheden te verkrijgen, op aanvraag bij Brulocalis (VSGB)).
- De gemeenten die op de projectoproep ingaan, kunnen methodologische steun genieten aan de hand van een follow-up-vergadering met Brussel Mobiliteit en Brulocalis (VSGB).

Uitgaven die in aanmerking komen:

- diverse uitrustingen (borden, hesjes, kaarten, snapwraps...);
- dragers voor informatieverspreiding of sensibilisering (cd/dvd, folder,...);
- gehuurd materiaal in het kader van de activiteit (tijdelijk gebruik van fysieke inrichtingen in samenspraak met de politiezone, tenten,...);
- externe prestaties;
- graszoden.

Uitgaven die niet in aanmerking komen:

- personeelkosten en gemeentelijke lonen;
- aankoop van voedsel (over het algemeen komen deze kosten niet in aanmerking, behalve indien de uitzondering gemotiveerd wordt);
- kosten die reeds gedekt worden door een andere financiering.

5.5 AUTOVRIJE PERIMETERS / FIETSDAGEN

Alle peilingen wijzen uit dat de Brusselaars de Autoloze Zondag op prijs stellen en dat een groot deel van hen zelfs voorstander is om verschillende autoloze dagen per jaar te organiseren.



Een dergelijk autovrij moment is een unieke gelegenheid om volop te genieten van z'n gewest, gemeente, wijk of straat. In een zone die volledig voor het autoverkeer afgesloten is, hervinden de inwoners het plezier om met de kinderen te spelen, een maaltijd te delen met burens of ongestoord rond te kuieren. Het is ook een goede gelegenheid om de lokale verenigingen te mobiliseren rond gemeenschappelijke projecten in de openbare ruimte en om een debat op gang te brengen over de lokale mobiliteit van morgen.

Daarom wil het gewest de gemeenten aanmoedigen om *autovrije perimeters* af te bakenen op hun grondgebied, in al dan niet beperkte zones, of om een *fietsdag* te organiseren.

De *autovrije perimeters* die voor financiële ondersteuning in aanmerking komen, moeten aan enkele basiscriteria beantwoorden. Uiteraard is het eerste daarvan de zeer strikte beperking van het autogebruik binnen een afgebakende zone (beter is nog het autogebruik volledig te verbieden). Bovendien moeten de projecten de mobiliteitsdimensie centraal stellen. Binnen dat precieze kader zijn de gemeenten volledig vrij in de organisatie van hun *autovrije perimeter* en de daarbij horende activiteiten volgens hun doelstellingen en plaatselijke prioriteiten. Dit autoloze moment zou bijvoorbeeld benut kunnen worden als informatiemoment over een bepaald mobiliteitsproject of alternatieve verplaatsingswijzen, tests rond herinrichtingen, een ontspannings- en speelruimte voor de kinderen...

Ook het organiseren van een dag om de fiets te promoten voor een specifiek publiek in de gemeente wordt aangemoedigd. Zo'n *fietsdag* laat toe om een nieuwe fietsinrichting bekend te maken bij de inwoners van een specifieke wijk, maar kan ook een fietsuitstap, een rally en geleid bezoek voor de scholen of de werknemers van bedrijven. Een "fietsmarkt" met vertegenwoordigers van de fietsverenigingen en activiteiten om de fiets te promoten (loopfietsen, bike pimping, slow bike contest,...) op een strategische plaats in de gemeente is ook mogelijk.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

De *autovrije perimeter* of een *fietsdag* moet in zijn communicatie een onderdeel reflectie/sensibilisering voor duurzame mobiliteit opnemen en moet kaderen in de gewestelijke logica van beperking van de druk van het autoverkeer.

Beschrijving van een *autovrije perimeter* of een *fietsdag*:

- De perimeters of fietsdagen mogen in eender welke periode van het jaar, op eender welke weekdag gedurende een periode van één of meerdere dagen, opeenvolgend of niet, in een vrij beperkte zone georganiseerd worden;
- Het project moet niet noodzakelijk gepaard gaan met dure activiteiten en animatie. Ze kunnen gewoon beschouwd worden als gelegenheden om de straat een tijdje terug te geven aan de mensen, om hen te sensibiliseren voor hun plaats in de openbare ruimte.

Mogen niet beschouwd worden als *autovrije perimeters* of *fietsdagen*:

Commerciële, sportieve of culturele evenementen (bv. braderie, brocante, jaarmarkt, 20 km van Brussel), ook al wordt het verkeer dan beperkt of verboden.

Bijdrage van het gewest:

De steun van het gewest is uitsluitend financieel en bestaat uit een subsidie aan de gemeente van max € 10.000. De subsidie dekt:

- Het ontwerp, de productie en de verdeling van communicatiemateriaal (folders, affiches...).
- De ontwikkeling van elektronische informatiedragers (webpagina, sociale netwerken...).
- De levering van diensten in het kader van de organisatie van de *autovrije perimeter* of een *fietsdag*.
- Kosten voor voeding dat een direct verband houdt met het evenement (bv. een duurzame versnapering tijdens een rally tussen scholen) kunnen, onder voorbehoud van goedkeuring, aanvaard worden voor een specifieke activiteit die georganiseerd wordt in samenwerking met de scholen en/of bedrijven in de gemeente.

De subsidie mag in geen enkel geval de kosten van het werk van gemeentepersoneel dekken.

FICHE 6. BEGELEIDE RIJEN PER FIETS OF TE VOET

Dit project heeft als doel om de gemeente in staat te stellen om begeleide rijen, te voet of per fiets, te organiseren gedurende het schooljaar 2016-2017 of 2017-2018.

Begeleide rijen sluiten aan bij de intentie van de overheid om verplaatsingen te voet en per fiets te stimuleren, in overeenstemming met het IRIS 2-plan, het Fiets- en het Voetgangersplan van het gewest.

Het doel is om tijdens het schooljaar 2016-2017 of 2017-2018 in de Brusselse basisscholen begeleide rijen te organiseren te voet of met de fiets, ofwel tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingspunt) en de school, ofwel in het kader van uitstappen van de school; of naar naschoolse activiteiten, waarbij het proces op autonome wijze beheerd zal worden door de gemeenten en de diensten uitgevoerd zullen worden door de school. Het project beoogt een modale verschuiving, en is in het kader van de schoolse uitstappen een ideaal alternatief voor de verplaatsingen per bus naar bijvoorbeeld het zwembad of de bibliotheek.



Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente ontwerpt het project/de projecten, fungeert als dragende kracht en is verantwoordelijk voor de verwezenlijking van de projecten in samenwerking met alle lokale actoren, waaronder het eigen personeel (inclusief de PWA's), de scholen en de politie.
- De gemeente verbindt zich ertoe om een project op te zetten, hetzij 's morgens en/of 's namiddags tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingsplaats) en de school, hetzij in het kader van schoolse uitstappen. De gemeente lanceert het project bij voorkeur tijdens de Week van de Mobiliteit 2017, maar het kan ook op elk moment van het schooljaar 2016-2017 of 2017-2018 opgestart worden.
- De begeleide ritten worden indien mogelijk zonder onderbreking tijdens de winterperiode georganiseerd.
- De gemeente zal de nodige verzekeringen afsluiten om de verantwoordelijkheid van de deelnemers aan het project te dekken (de begeleiders en leerlingen).
- De gemeente zorgt ervoor dat er aan elk project minstens één school deelneemt (zonder verschillende projecten in eenzelfde school op te starten).
- De gemeente ziet erop toe een project op te zetten met scholen uit verschillende netten.
- De gemeente tracht om een samenwerking tussen naburige scholen te verwezenlijken (bijvoorbeeld Nederlandstalige en Franstalige scholen die dicht bij elkaar in de buurt liggen).
- De gemeente en de betrokken school/scholen concretiseren hun initiatief in een charter.
- Het project moet een beroep doen op lokale actoren die werkzaam zijn in dit domein, in de gemeente of elders, bijvoorbeeld PWA-personeel.
- Het betreft een samenwerking tussen verschillende gemeentediensten. De diensten mobiliteit, preventie, openbaar onderwijs, buitenschoolse activiteiten, agenda 21... zouden kunnen betrokken worden bij het project.
- De gemeente stelt een beleidsverantwoordelijke en een administratieve verantwoordelijke/dragers van het project aan binnen de gemeente.
- De gemeente raadpleegt de politiezone waartoe ze behoort voor de verkeersveiligheidsaspecten die verbonden zijn aan het project en verzorgt de contacten met de politiezone (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 begeleidt, beschikt over de nodige basisvaardigheden die hiervoor vereist zijn.

De politiezone geeft, in samenwerking met Brulocalis (VSGB), een vorming aan de begeleiders van de begeleide rijen. Deze vorming beoogt de begeleiders van de rijen in staat te stellen hun werk zo goed en zo veilig mogelijk te volbrengen.

Bijdrage van het gewest:

Het gewest:

- is lid van het begeleidingscomité en belegt en coördineert de vergaderingen ervan;
- beheert de financiële aspecten en verzorgt de contacten met het kabinet van de minister van Mobiliteit;
- levert de fluohesjes en/of helmen voor de kinderen van de deelnemende scholen;
- levert de kaart met aanduiding van de woonplaats van de leerlingen aan de geselecteerde scholen die deze wensen te verkrijgen;
- staat in voor de contacten met de pers;
- kent een subsidie toe van maximaal 15.000 € per project;
- vertrouwt de administratieve en praktische opvolging van het project toe aan Brulocalis (VSGB).

In aanmerking komende kosten – niet-limitatieve lijst:

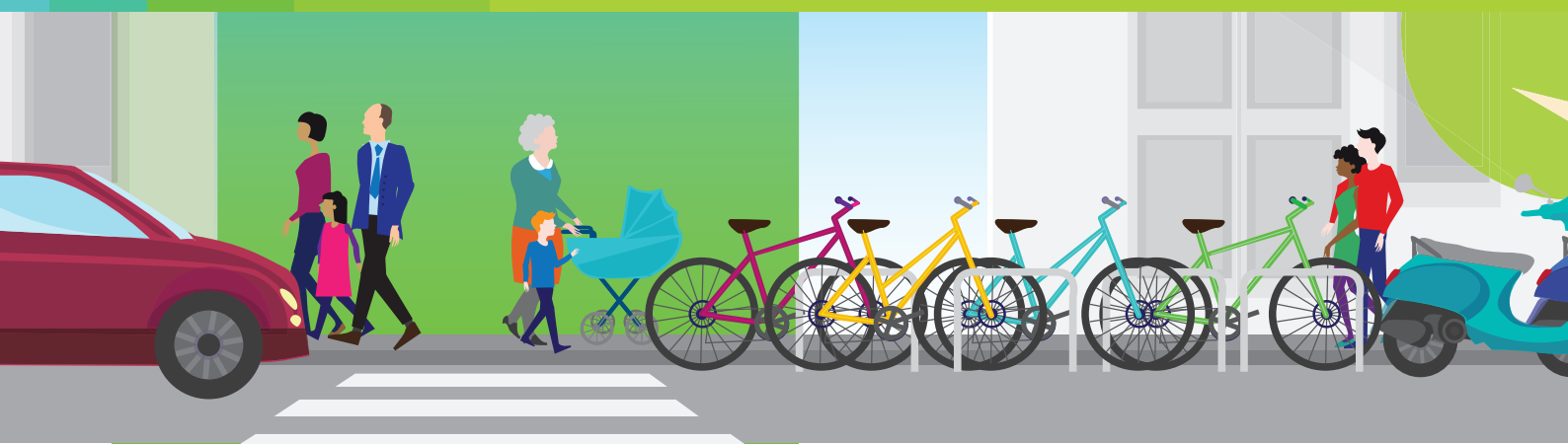
- Diverse voorzieningen;
- Materiaal bestemd voor het verspreiden van informatie of voor sensibilisering (CD, DVD, leaflet, ...);
- Aanvullende verzekeringen;
- Personeelskosten voor de begeleiders op het terrein;
- De diensten van een externe dienstverlener (samenwerking met een vzw);
- De communicatiekosten en kosten voor voeding voor de organisatie van een feestelijk evenement ter gelegenheid van de lancering van het project;
- Functioneringskosten;
- Aankoop van materiaal dat nodig is om de begeleide rij op te starten en goed te laten verlopen.

Niet in aanmerking komende kosten:

- De personeelskosten van de coördinator zullen voor rekening zijn van de gemeente;
- De kosten die reeds gedekt worden door een andere financiering.



GEWESTELIJKE ONDERSTEUNING VAN DE GEMEENTELIJKE MOBILITEITSACTIES 2018



INLEIDING

Mobiliteit heeft een directe impact op onze levenskwaliteit. Ze geeft vorm aan de openbare ruimte en de stadsinrichting, ze beïnvloedt de kwaliteit van het leefmilieu, ze bepaalt onze toegang tot alle functies en de uitoefening van alle activiteiten. Het mobiliteitsbeleid wordt dus steeds belangrijker. Tal van actoren werken mee aan de uitvoering ervan, waaronder jullie, de gemeenten.

Het IRIS 2-plan, dat op 9 september 2010 door de gewestregering werd goedgekeurd, wil onze hoofdstad beter toegankelijk maken voor alle vervoersmodi, en in het bijzonder voor de actieve modi (stappen en fietsen) en voor het openbaar vervoer. Een beter toegankelijke hoofdstad vormt niet alleen een garantie voor economisch en sociaal dynamisme, maar garandeert ook een betere levenskwaliteit voor de inwoners van het gewest. De globale doelstelling van het plan is het autoverkeer met 20% te verminderen tegen 2018 ten opzichte van 2001.

De versterking van de samenwerking tussen de gemeenten en het gewest is een voorwaarde om deze doelstelling te behalen. Het gewest heeft daarom meerdere mechanismen voor de gemeenten uitgewerkt om hen te stimuleren zich in te zetten voor een steeds duurzamere mobiliteit.

De samenwerking tussen de gemeenten en het gewest staat bovendien ook centraal bij het opstellen van het nieuwe Gewestelijke Mobiliteitsplan "Good Move".

De samenwerking tussen de gemeenten en het gewest

Het gewest ondersteunt de gemeenten en de acties die zij ondernemen om hun mobiliteitsbeleid uit te voeren. Dit gebeurt in de vorm van subsidies. De samenwerking gemeente-gewest die eruit voortkomt, komt iedereen ten goede: de gemeente, haar inwoners, haar gebruikers,... Bovendien is deze samenwerking bevorderlijk voor de samenhang van het mobiliteitsbeleid op het volledige gewestelijke grondgebied.

In de praktijk

Het gewest biedt steun aan de gemeenten die dat wensen. Met het document "Gewestelijke ondersteuning van de gemeentelijke mobiliteitsacties: Verklaring van belangstelling ter attentie van de Brusselse gemeenten" dat u hierna aantreft, kunt u uw interesse voor een of ander steunmechanisme voor 2018 te kennen geven. Dit document dient teruggestuurd te worden zoals bepaald in het formulier. Het formulier wordt gevolgd door fiches die de draagwijdte van elk mechanisme preciseren en die u toelaten het formulier met kennis van zaken in te vullen.

Vervolgens zal elke gemeente per kerende post een brief ontvangen waarin bevestigd wordt welke elementen het gewest voor zijn rekening kan nemen, rekening houdend met het aantal gemeenten die belangstelling hebben voor elk mechanisme, en met het beschikbaar budget. In samenspraak met de gemeenten zal het gewest zich engageren door middel van subsidies al naar gelang de situatie.

Voor bepaalde acties (Mobiliteitsdorpen, living Brussels/fietsdag, begeleide rijen) worden er later welbepaalde projectoproepen gedaan.

Wij danken u alvast van ganser harte voor uw waardevolle medewerking.

FORMULIER TERUG TE STUREN VOOR 12 JANUARI 2018:

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:

Duid de mechanismen aan waarvoor u interesse heeft:

1. Fiets - uitrusting
 - Beveiligde (fietsboxen) of onbeveiligde fietsenstallingen (fietsenrek in de vorm van een omgekeerde U) (80%-60% met een maximum van € 30.000)
 - Stadsmeubilair voor fietsers (max. € 10.000)
2. Fiets – infrastructuur
 - Fietsstraten
 - Gemeentelijke Fietsroutes
 - Fietsmarkeringen
3. Voetganger – uitrusting
 - Banken (max. € 10.000)
4. Voetganger – infrastructuur
 - Uitvoeren van PAVE (Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte)
5. Sensibilisering (selectie van projecten in het kader van een jury)
 - Mobiliteitsdorp tijdens de Week van de Mobiliteit in september (max. € 12.000 / € 15.000)
 - Autovrije perimeters / fietsdagen (max. € 10.000)
 - Begeleide rijen te voet of met de fiets (max. € 15.000)

Rekeningnummer van het gemeentebestuur waarop de eventuele subsidie(s) gestort worden (indien er verschillende zijn, gelieve dit dan zo op te geven):

IBAN:

Naam:

Handtekening:

CONTACTGEGEVENS

Formulier terug te sturen naar:

<u>1ste exemplaar:</u> Per mail mvanwijnendaele@gov.brussels	<u>2de exemplaar:</u> Per mail pbarette@gob.brussels
--	--

NUTTIGE CONTACTEN BIJ BRUSSEL MOBILITEIT

- Voor vragen van administratieve aard:
Sofie Walschap – 02/204.19.93 – swalschap@gob.brussels
- Voor projecten over de uitvoering van het fietsplan:
Frederik Depoortere – 02/204.21.59 – fdepoortere@gob.brussels
- Voor vragen over voetgangers :
Gregory Moors – 02/204.19.31 – gmoors@gob.brussels
- Voor de acties over de Week van de Mobiliteit :
Christine Heine – 02/204.19.23 – chheine@gob.brussels
- Voor de acties 'living Brussels / fietsdagen' en begeleide rijen:
Sofie Walschap – 02/204.19.93 – swalschap@gob.brussels

NUTTIGE CONTACTEN BIJ HET GEWESTELIJK PARKEERAGENTSCHAP

Voor vragen over beveiligde fietsenstallingen, de aankoopcentrale en Cycloparking:
Geoffrey Usé – 02/563.39.51 – guse@parking.brussels

PLANNING

- 12/1/2018: formulier terugsturen naar het gewest voor informatie
- 1/3/2018: gedetailleerde plannen opsturen naar het gewest
- 20/4/2018: officieel advies van het gewest aan de gemeenten
- 15/8/2018: einddatum om de bestelbonnen op te sturen (kopie aan amaertens@sprb.brussels)
- 30/9/2018: einddatum voor het opsturen van de besluiten naar het kabinet van de minister

FICHE 1. FIETSUITRUSTING

1.1 FIETSENSTALLINGEN EN FIETSBOXEN

Om de fiets effectief te kunnen gebruiken als verplaatsingsmiddel is het nodig fietsenstallingen in te richten. Het IRIS-2 plan voorziet in casu in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen, zowel beveiligde als onbeveiligde, zowel aan multimodale knooppunten als in residentiële buurten.



Er is ook een Gewestelijk Fietsparkeerplan in de maak, dat deel uitmaakt van het nieuwe Gewestelijke Parkeerbeleidsplan, en dat als doel heeft het fietsparkeerbeleid te verbeteren.

In navolging van het Fietsplan 2010-2015 wordt de ondersteuning van het fietsbeleid in de gemeenten vooropgesteld door middel van de bijakten verbonden aan het raamconvenant inzake mobiliteit tussen het gewest en de gemeenten. Het is in dit kader dat het gewest de gemeenten ondersteunt in hun fietsparkeerbeleid. Bovendien werken het Gewestelijk Parkeeragentschap (hierna “parkeeragentschap”) werken nauw samen om het aantal fietsparkeerplaatsen in de

gemeenten te vergroten.

Er zijn verschillende mogelijkheden:

- Plaatsing van onbewaakte stallingen op de openbare weg (bv. omgekeerde U's...),
- Plaatsing van overdekte maar onbewaakte fietsenstallingen op de openbare weg,
- Plaatsing van overdekte en beveiligde fietsenstallingen op de openbare weg (fietsboxen),
- Plaatsing van fietsparkeerplaatsen in gebouwen,
- ...

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente stelt een overzichtsplan op van de stallingen die zij op haar grondgebied wenst te realiseren en van de locaties ervan, en maakt dit plan over aan het gewest, dat daarna overlegt met het parkeeragentschap.
- De gemeente zal de aanbevelingen van het vademecum voor fietsparkeervoorzieningen in acht nemen bij de keuze en de uitvoering. Voor de binneninrichting van de fietsbox zal voor een 'verbeterde wielklem' met aanhechtingssysteem voor kader worden gekozen.
- De gemeente neemt een deel* van de kost van de infrastructuur ten laste en voert de plaatsing uit.
- De gemeente wordt aangemoedigd om kan het beheer van fietsboxen en eventueel andere beveiligde fietsenstallingen ook toevertrouwen aan het parkeeragentschap dat Cycloparking ontwikkelt, een beheersplatform voor alle parkeermogelijkheden binnen het gewest.
- Wanneer de gemeente het beheer niet toevertrouwd aan het parkeeragentschap, mag de huurprijs per plaats in een fietsbox niet hoger zijn dan 60 euro, het maximumbedrag dat door het parkeeragentschap wordt bepaald.
- De gemeente wordt aangemoedigd om deel te nemen aan de aankoopcentrale van het parkeersagentschap.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert een deel* van de installatie van **beveiligde** fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest en het parkeeragentschap, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- Het gewest financiert 80% van de installatie van **onbeveiligde** fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- De betaling van de subsidie gebeurt op basis van de facturen die de gemeente bij het gewest indient met een maximumbedrag van 30.000 euro en volgens de verdeling die hieronder beschreven wordt.
- Het gewest stelt de expertise van de technici en specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, voor de locatie en de keuze van de soort fietsenstalling.

Bijdrage van het parkeeragentschap:

- Het parkeeragentschap financiert een deel* van de installatie van beveiligde fietsenstallingen, in die straten waarover een akkoord bestaat met het gewest en het parkeeragentschap, op basis van een plan dat de gemeente voorlegt.
- De betaling gebeurt rechtstreeks via de aankoopcentrale.
- Het parkeeragentschap stelt een aankoopcentrale ter beschikking van de gemeenten en coördineert Cycloparking, een beheersplatform voor alle parkeermogelijkheden binnen het gewest dat door vzw Cyclo beheerd wordt.
- Het parkeeragentschap stelt de expertise van de technici en specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, voor de locatie en de keuze van de soort fietsenstalling.

* Verdeling van de kosten tussen het gewest, het parkeeragentschap en de gemeenten:

Beveiligde fietsenstallingen	
1. Gemeenten die het beheer van hun parking overgedragen hebben aan het parkeeragentschap	Financiering aan 100% . In functie van de beschikbare budgetten bij het parkeeragentschap, ofwel 100% door het parkeeragentschap, ofwel 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door het parkeeragentschap.
2. Gemeenten die deelnemen aan Cycloparking	In functie van de beschikbare budgetten bij het parkeeragentschap, ofwel 100% door het parkeeragentschap, ofwel 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door de gemeente.
3. Gemeenten die parking niet hebben overgedragen en niet deelnemen aan Cycloparking	Financiering van 60% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 40% door de gemeente.
Onbewaakte fietsenstallingen	
	Financiering van 80% door het gewest (via een subsidiebesluit) en 20% door de gemeente.

1.2. STADSMEBILAIR VOOR FIETTERS



Kleine attenties maken het verschil en tonen aan dat uw gemeente haar fietsers graag ziet. Deze fiche slaat op alle types stadsmeubilair die kunnen bijdragen tot een leukere fietservaring. Andere voorstellen van creatief stadsmeubilair die de fietsers gelukkig kunnen maken, zijn welkom en worden per geval beoordeeld.

Voornamelijk kan dit dan door middel van een publieke *fietspomp* of een *fietsenstalling* met geïntegreerde pomp. Die zijn welkom op plekken waar veel fietsers parkeren.

Ook een *publieke reparatiezuil*, bij voorkeur op een plaats met een goede sociale controle, is welkom.

De *voetsteun voor fietsers* maakt het stoppen aan kruispunten met lichten een stuk aangenamer, bijvoorbeeld voor wie hoog zit op de fiets, of wie kinderen vervoert en niet makkelijk van het zadel afkan. Ook hier kan een stalling in worden geïntegreerd, of een steun voor voetgangers aan de andere zijde.

De *drinkfontein* voor fietsers is gewoon 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 belangrijke communicatiemiddel naar fietsers én burgers toe. 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.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente stelt een plan op van de plekken waar zij het opportuun acht fietsmeubilair aan te brengen en maakt dit over aan het gewest.
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...
- De gemeente maakt de verzamelde gegevens van de telpalen over aan de gewestelijke administratie.

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert het stadsmeubilair voor fietsers dat aan de hierboven beschreven voorwaarden voldoet. Dit is beperkt tot een maximumbedrag van 10.000 euro.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking.

FICHE 2. FIETSINFRASTRUCTUUR

In deze fiche komen fietsstraten, gemeentelijke fietsroutes, fietsmarkeringen en hun onderhoud aan bod.

2.1 FIETSSTRATEN

De wet die het concept 'fietsstraat' introduceert in het Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg van 1 december 1975, hierna de Wegcode genoemd, trad in werking op 13 februari 2012.



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

In fietsstraten 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.

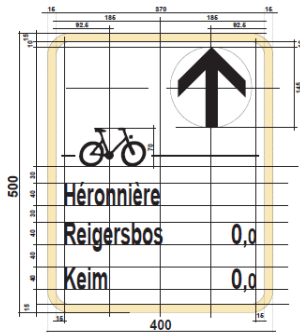
Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de straten waarvan zij het opportuun acht er fietsstraten van te maken en maakt dit over aan het gewest.
- De gemeente zal bij de keuze van de straten rekening houden met de hiërarchie van de wegen en met het geldende snelheidsregime, en eventueel met poorteffecten. In eerste instantie worden straten gekozen die op het Gewestelijk of Gemeentelijk Fietsrouten netwerk liggen.
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de borden, de plaatsing en de wegmarkering in het kader van de inrichting van de fietsstraten, 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name voor het bepalen van de locatie van de fietsstraten.

2.2 GEMEENTELIJKE FIETSRUTES



Het gewest heeft het Gewestelijke Fietsrouten netwerk (GFR) grotendeels bewegwijzerd. Deze routes volgen meestal lokale straten en vormen een netwerk over het hele gewest van veilige, comfortabele en snelle utilitaire routes.

Dit netwerk kan worden vervolledigd met een aantal Gemeentelijke Fietsroutes (GemFR); een aantal werd reeds aangegeven op de gewestelijke fietskaart. Deze gemeentelijke routes verdichten het gewestelijke netwerk en zorgen ervoor dat het netwerk ook op lokaal niveau gedekt wordt.

De routes lopen langs rustige straten waar een zone 30 geldt, of op fietspaden wanneer een deel van de route langs een belangrijkere as loopt.

De route wordt bewegwijzerd met een specifieke signalisatie en bijkomend wordt een ondersteunende wegmarkering aangebracht.

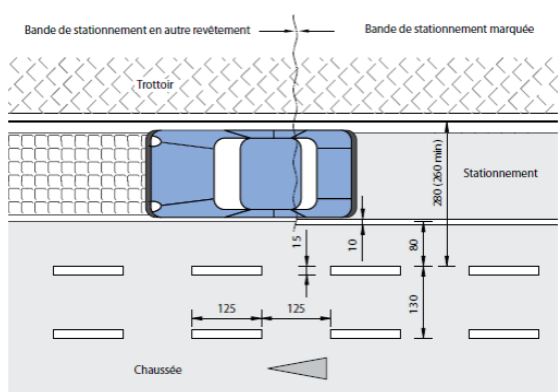
Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de gemeentelijke fietsroutes (GemFR) die zij wenst in te richten en maakt dit over aan het gewest.
- De gemeente zal deze routes opstellen in samenspraak met de plaatselijke gebruikers. De GemFR moeten het gewestelijke fietsrouten netwerk verder verdichten en plekken die bezoekers aantrekken bedienen.
- De gemeente volgt voor de bewegwijzering het charter voor bewegwijzering opgesteld door het gewest. Bijkomend wordt de route op de weg aangeduid met ondersteunende markering van logo's en dubbele sergeantstrepen.
- De gemeente verspreidt informatie en communiceert omtrent de nieuwe routes. Concreet zal de gemeente de fietsroutes aankondigen in het gemeentelijk infoblad, op haar website, in de lokale media...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de borden, de plaatsing en de wegmarkering in het kader van de inrichting van de fietsroutes. 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name om de voorgestelde routes te valideren.

2.3 FIETSMARKERINGEN



Veel straten 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 zeven maal meer gezien dan verticale signalisatie.

Wanneer de breedte dit toelaat, kunnen gemarkeerde fietspaden worden aangebracht, in andere gevallen kan ook een suggestiestrook bijdragen tot een veiliger fietsomgeving door de fietser een plaats te geven in het verkeer.

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:

- De gemeente heeft een BYPAD-audit laten uitvoeren van haar fietsbeleid.
- De gemeente stelt een plan op van de straten waarvan zij het opportuun acht fietsmarkeringen aan te brengen of te onderhouden en maakt dit over aan het gewest voor goedkeuring.
- De gemeente zal bij de opmaak van de plannen het gewestelijk fietsvademecum volgen, of in het geval van het onderhoud van een GFR de bestaande plannen opvragen die het gewest opmaakte. In sommige gevallen zullen deze plannen moeten worden geüpdatet volgens de nieuwe normen (bv. de dubbele sergeantstreep).
- Voor het opstellen van dit plan zal de gemeente ook de lokale fietsverenigingen raadplegen.
- 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...

Bijdrage van het gewest:

- Het gewest financiert de wegmarkeringen die conform het fietsvademecum 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.
- Het gewest stelt de expertise van de specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking, met name voor het verfijnen van de markeringsplannen.

FICHE 3. ZITBANKEN



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 van het PAVE, pleinen, parken). Iedereen kan van die zitbanken gebruik

maken om even te gaan zitten, niets te doen en van de stad te genieten.

Voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- De gemeente legt de exacte plaats waar de zitbanken geplaatst zullen worden ter goedkeuring aan het gewest voor, na raadpleging van de ouderen en/of PBM's om te bepalen waar de vraag het grootste is.
- 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 ruimte van 90 x 150 cm beschikbaar om een rolstoel te stallen
- De gemeente informeert over de plaatsing van nieuwe banken via het gemeentelijke infoblad, op haar website, in de lokale media...

Tegemoetkoming van het gewest:

- Het bedrag van de uitgaven is beperkt tot € 10.000 per gemeente. Dit bedrag omvat de aankoop van banken met of zonder plaatsing (in het geval dat de gemeentearbeiders de banken plaatsen). Het bedrag wordt toegekend op basis van het plan dat de gemeente opgesteld heeft en dat het gewest goedkeurt.
- Het gewest stelt de expertise van specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking voor met name de lokalisatie en het model van de banken.

FICHE 4. UITVOERING VAN HET TOEGANKELIJKHEIDSPLAN 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...) m.b.t. de geldende regels van de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid.

Het is voortaan 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 kindwagens, leveranciers...) te vergemakkelijken.

Voorwaarden waaraan de gemeente moet voldoen:

- De gemeente moet een PAVE hebben opgesteld.
- De gemeente grijpt prioritair in op haar (hoofd)wandelroutes. Een ingreep op het basisnetwerk is uitsluitend gepland wanneer de gemeente beslist een welomlijnd pijnpunt op al haar wegen aan te pakken (bv. alle paaltjes op de drie soorten wandelroutes zichtbaar maken).
- Alle pijnpunten die in het PAVE worden vastgesteld kunnen in het kader van deze subsidie in aanmerking komen, met name:
 - De paaltjes, palen, bushaltes, ... 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...).
 - De hoogtes van de uitrustingen aanpassen (paaltjes met een hoogte onder de 80 cm; cf. de bollen op de grond, ...)
 - Obstakels verplaatsen (paaltjes, palen, ...) 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 wegen 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,...) 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 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.
 - De gemeente verspreidt de informatie en zorgt voor de communicatie over de geplande acties via het gemeentelijke informatieblad, haar website, de lokale media en zal daarbij in de eerste plaats de raden (senioren, personen met een handicap, ...) die in de gemeente actief zijn informeren.

Tegemoetkoming van het gewest:

- Het gewest stelt de expertise van specialisten van de gewestelijke administratie ter beschikking voor met name de acties van de gemeente op het gebied van het toegankelijk maken van ruimtes.
- Het gewest financiert de acties voor het toegankelijk maken van ruimtes die in overeenstemming met de GSV en het Cahier voetgangerstoegankelijkheid worden uitgevoerd (zowel de aankoop van materiaal als de inrichtings- en plaatsingskosten die verband houden met de gevoerde acties). Op basis van de acties en het voorgestelde budget van de gemeenten zal het gewest de prioriteiten bepalen op grond van de beschikbare budgetten.

5.1 MOBILITEITSDORP



In het kader van de Autoloze Zondag en de Week van de Mobiliteit, steunt het gewest de gemeenten bij de inrichting van "Mijn dorp in de stad", gezellige en rustige zones die herkenbaar zijn aan de aanleg van een grasperk met recreatieve, culturele, ludieke of burgeractiviteiten (spelletjes, gezamenlijke maaltijden, workshops, vrije expressie, concerten, etc.).

"Mijn dorp in de stad" moet ook een ruimte voor informatie en sensibilisering rond "mobiliteit" zijn. De gemeente is er aanwezig om de banden tussen het gemeentebestuur en de burgers te versterken. Samenwerking met de lokale actoren die vooral rond mobiliteit actief zijn, is noodzakelijk (stands, voorstelling

lokale initiatieven, enz.). Om het mobiliteitsluik van het dorp te versterken, moedigt het gewest de gemeenten aan om nieuwe inrichtingen uit te testen: een nieuwe zone 30, een nieuwe eenrichtingsstraat, een nieuwe inrichting van een kruispunt, nieuwe leveringszones, ... Deze testen moeten voor de gemeenten als instrument dienen, bijvoorbeeld om de burgers te informeren over bepaalde lokale mobiliteitsprojecten uit het gemeentelijk mobiliteitsplan, om overleg te starten met inwoners om oplossingen te zoeken voor mobiliteitsproblemen in bepaalde wijken (transitverkeer, verkeersveiligheid, leefomgeving ...). De Week van de Mobiliteit is een ideaal moment om de communicatie over deze projecten te versterken.

Gemeenten die hun project "Mijn Dorp in de stad" langer willen laten duren, kunnen deze rustige zone voor of na de Autoloze Zondag blijven aanbieden aan hun burgers.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

Het project moet mensen samenbrengen en in beweging brengen. Daartoe moet:

- het voorstel gebaseerd zijn op een echt lokaal mobiliteits- of openbare ruimteproject van de gemeente (uitgevoerd, in uitvoering of in voorbereiding/bespreking/test) en moet de locatie van het dorp hier zo goed mogelijk mee samenhangen;
- de gemeente de burgers en de plaatselijke verenigingen betrekken bij dit lokale mobiliteitsproject, dat de centrale as van het "dorp" vormt.

De jury die de projecten zal beoordelen, zal bij de selectie bijzondere aandacht schenken aan die twee aspecten.

Bijdrage van het gewest:

Het gewest:

- kent een subsidie toe van maximaal 12.000 euro per project dat slechts op de Autoloze Zondag plaatsvindt en maximaal 15.000 euro voor een verlengd project;
- stelt de volgende zaken ter beschikking van de gemeenten : het logo van het evenement "Mijn dorp in de stad" en de bestanden van de eentalige en tweetalige affiches (in PDF-vorm; de actualisering en het drukken ervan zijn ten laste van de deelnemende gemeente), spandoeken voor de dranghekkens (in beperkte hoeveelheden te verkrijgen, op aanvraag bij Brulocalis (VSGB)).
- De gemeenten die op de projectoproep ingaan, kunnen methodologische steun genieten aan de hand van een follow-up-vergadering met Brussel Mobiliteit en Brulocalis (VSGB).

Uitgaven die in aanmerking komen:

- diverse uitrustingen (borden, hesjes, kaarten, snapwraps...);
- dragers voor informatieverspreiding of sensibilisering (cd/dvd, folder,...);
- gehuurd materiaal in het kader van de activiteit (tijdelijk gebruik van fysieke inrichtingen in samenspraak met de politiezone, tenten,...);
- externe prestaties;
- graszoden.

Een deel van deze uitgaven is begrensd.

Uitgaven die niet in aanmerking komen:

- personeelkosten en gemeentelijke lonen;
- aankoop van voedsel (over het algemeen komen deze kosten niet in aanmerking, behalve indien de uitzondering gemotiveerd wordt);
- kosten die reeds gedekt worden door een andere financiering.

5.5 LIVING BRUSSELS / FIETSDAGEN

Alle peilingen wijzen uit dat de Brusselaars de Autoloze Zondag op prijs stellen en dat een groot deel van hen zelfs voorstander is om verschillende autoloze dagen per jaar te organiseren.



Een dergelijk autovrij moment is een unieke gelegenheid om volop te genieten van z'n gewest, gemeente, wijk of straat. In een zone die volledig voor het autoverkeer afgesloten is, hervinden de inwoners het plezier om met de kinderen te spelen, een maaltijd te delen met burens of ongestoord rond te kuieren. Het is ook een goede gelegenheid om de lokale verenigingen te mobiliseren rond gemeenschappelijke projecten in de openbare ruimte en om een debat op gang te brengen over de lokale mobiliteit van morgen.

Daarom wil het gewest de gemeenten aanmoedigen om autovrije perimeters *Living Brussels* af te bakenen op hun grondgebied, in al dan niet beperkte zones, of om een *fietsdag* te organiseren.

De projecten *Living Brussels* die voor financiële ondersteuning in aanmerking komen, moeten aan enkele basiscriteria beantwoorden. Uiteraard is het eerste daarvan de zeer strikte beperking van het autogebruik binnen een afgebakende zone (beter is nog het autogebruik volledig te verbieden). Bovendien moeten de projecten de mobiliteits- of openbare ruimtedimensie centraal stellen. Binnen dat precieze kader zijn de gemeenten volledig vrij in de organisatie van hun *Living Brussels* en de daarbij horende activiteiten volgens hun doelstellingen en plaatselijke prioriteiten. Dit autoloze moment zou bijvoorbeeld benut kunnen worden als informatiemoment over een bepaald mobiliteitsproject of alternatieve verplaatsingswijzen, tests rond herinrichtingen, een ontspannings- en speelruimte voor de kinderen...

Ook het organiseren van een dag om de fiets te promoten voor een specifiek publiek in de gemeente wordt aangemoedigd. Zo'n *fietsdag* laat toe om een nieuwe fietsinrichting bekend te maken bij de inwoners van een specifieke wijk, maar kan ook een fietsuitstap, een rally en geleid bezoek voor de scholen of de werknemers van bedrijven. Een "fietsmarkt" met vertegenwoordigers van de fietsverenigingen en activiteiten om de fiets te promoten (loopfietsen, bike pimping, slow bike contest,...) op een strategische plaats in de gemeente is ook mogelijk.

Daarenboven wenst het gewest haar actie 'Be bright, use a light' verder uitbreiden en de gemeenten daarbij betrekken.

Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

Het project *Living Brussels* of een *fietsdag* moet in zijn communicatie een onderdeel reflectie/sensibilisering voor duurzame mobiliteit en het gebruik van de openbare ruimte opnemen en moet kaderen in de gewestelijke logica van beperking van de druk van het autoverkeer.

Beschrijving van een *Living Brussels* of een *fietsdag*:

- De perimeters of fietsdagen mogen in eender welke periode van het jaar, op eender welke weekdag gedurende een periode van één of meerdere dagen, opeenvolgend of niet, in een vrij beperkte zone georganiseerd worden;
- Het project moet niet noodzakelijk gepaard gaan met dure activiteiten en animatie. Ze kunnen gewoon beschouwd worden als gelegenheden om de straat een tijdje terug te geven aan de mensen, om hen te sensibiliseren voor hun plaats in de openbare ruimte.

Mogen niet beschouwd worden als *Living Brussels* of *fietsdagen*:

Commerciële, sportieve of culturele evenementen (bv. braderie, brocante, jaarmarkt, 20 km van Brussel), ook al wordt het verkeer dan beperkt of verboden.

Bijdrage van het gewest:

De steun van het gewest is uitsluitend financieel en bestaat uit een subsidie aan de gemeente van max € 10.000. De subsidie dekt:

- Het ontwerp, de productie en de verdeling van communicatiemateriaal (folders, affiches...).
- De ontwikkeling van elektronische informatiedragers (webpagina, sociale netwerken...).
- De levering van diensten in het kader van de organisatie van de *Living Brussels* of een *fietsdag*.

De subsidie mag in geen enkel geval de kosten van het werk van gemeentepersoneel dekken.

FICHE 6. BEGELEIDE RIJEN PER FIETS OF TE VOET

Dit project heeft als doel om de gemeente in staat te stellen om begeleide rijen, te voet of per fiets, te organiseren gedurende het schooljaar 2017-2018 of 2018-2019.

Begeleide rijen sluiten aan bij de intentie van de overheid om verplaatsingen te voet en per fiets te stimuleren, in overeenstemming met het IRIS 2-plan, het Fiets- en het Voetgangersplan van het gewest.

Het doel is om tijdens het schooljaar 2017-2018 of 2018-2019 in de Brusselse basis- en secundaire scholen begeleide rijen te organiseren te voet of met de fiets, ofwel tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingspunt) en de school, ofwel in het kader van uitstappen van de school; of naar naschoolse activiteiten, waarbij het proces op autonome wijze beheerd zal worden door de gemeenten en de diensten uitgevoerd zullen worden door de school. Het project beoogt een modale verschuiving, en is in het kader van de schoolse uitstappen een ideaal alternatief voor de verplaatsingen per bus naar bijvoorbeeld het zwembad of de bibliotheek.



Voorwaarden die de gemeente moet naleven:

- De gemeente ontwerpt het project/de projecten, fungeert als dragende kracht en is verantwoordelijk voor de verwezenlijking van de projecten in samenwerking met alle lokale actoren, waaronder het eigen personeel (inclusief de PWA's), de scholen en de politie.
- De gemeente verbindt zich ertoe om een project op te zetten, hetzij 's morgens en/of 's namiddags tussen de woonplaats van de leerlingen (of een ontmoetingsplaats) en de school, hetzij in het kader van schoolse uitstappen. De gemeente lanceert het project bij voorkeur tijdens de Week van de Mobiliteit 2018, maar het kan ook op elk moment van het schooljaar 2017-2018 of 2018-2019 opgestart worden.
- De begeleide ritten worden indien mogelijk zonder onderbreking tijdens de winterperiode georganiseerd.
- De gemeente zal de nodige verzekeringen afsluiten om de verantwoordelijkheid van de deelnemers aan het project te dekken (de begeleiders en leerlingen).
- De gemeente zorgt ervoor dat er aan elk project minstens één school deelneemt (zonder verschillende projecten in eenzelfde school op te starten).
- De gemeente ziet erop toe een project op te zetten met scholen uit verschillende netten.
- De gemeente tracht om een samenwerking tussen naburige scholen te verwezenlijken (bijvoorbeeld Nederlandstalige en Franstalige scholen die dicht bij elkaar in de buurt liggen).
- De gemeente en de betrokken school/scholen concretiseren hun initiatief in een charter.
- Het project moet een beroep doen op lokale actoren die werkzaam zijn in dit domein, in de gemeente of elders, bijvoorbeeld PWA-personeel.
- Het betreft een samenwerking tussen verschillende gemeentediensten. De diensten mobiliteit, preventie, openbaar onderwijs, buitenschoolse activiteiten, agenda 21... zouden kunnen betrokken worden bij het project.
- De gemeente stelt een beleidsverantwoordelijke en een administratieve verantwoordelijke/dragers van het project aan binnen de gemeente.
- De gemeente raadpleegt de politiezone waartoe ze behoort voor de verkeersveiligheidsaspecten die verbonden zijn aan het project en verzorgt de contacten met de politiezone (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 begeleidt, beschikt over de nodige basisvaardigheden die hiervoor vereist zijn.

De politiezone geeft, in samenwerking met Brulocalis (VSGB), een vorming aan de begeleiders van de begeleide rijen. Deze vorming beoogt de begeleiders van de rijen in staat te stellen hun werk zo goed en zo veilig mogelijk te volbrengen.

Bijdrage van het gewest:

Het gewest:

- levert de fluohesjes en/of helmen voor de kinderen van de deelnemende scholen;
- levert de kaart met aanduiding van de woonplaats van de leerlingen aan de geselecteerde scholen die deze wensen te verkrijgen;
- kent een subsidie toe van maximaal 15.000 € per project;

In aanmerking komende kosten – niet-limitatieve lijst:

- Diverse voorzieningen;
- Materiaal bestemd voor het verspreiden van informatie of voor sensibilisering (CD, DVD, leaflet, ...);
- Aanvullende verzekeringen;
- Personeelskosten voor de begeleiders op het terrein;
- De diensten van een externe dienstverlener (samenwerking met een vzw);
- De communicatiekosten en kosten voor voeding voor de organisatie van een feestelijk evenement ter gelegenheid van de lancering van het project;
- Functioneringskosten;
- Aankoop van materiaal dat nodig is om de begeleide rij op te starten en goed te laten verlopen.

Niet in aanmerking komende kosten:

- De personeelskosten van de coördinator zullen voor rekening zijn van de gemeente;
- De kosten die reeds gedekt worden door een andere financiering.