

Post Corona **TALKS**



VRP

Hartelijk welkom !
We starten om 16u

In afwachting ...
schakel uw microfoon
uit en zet de chatbox
alvast klaar aub!

Digitale etiquette in MS Teams

Camera
uit



Micro
uit



Chat
openen



00:08



...



vrp

#PostCoronaTalk - 2 – Mobiliteit

Een modal shift voor een gezonde stad





Meer fietspaden zorgen automatisch voor minder obesitas en chronische ziektes

Investeren in fietspaden heeft veel voordelen. Meer fietspaden betekent meer fietsers, en dus minder auto's. Vervuiling en fileleed zouden op die manier heel efficiënt beperkt kunnen worden. Belangrijker nog zijn de voordelen die het met zich meebrengt op vlak van gezondheid, dat blijkt uit een onderzoek van de University of Columbia.

ARNAUD DE DECKER - 23 MAART 2017

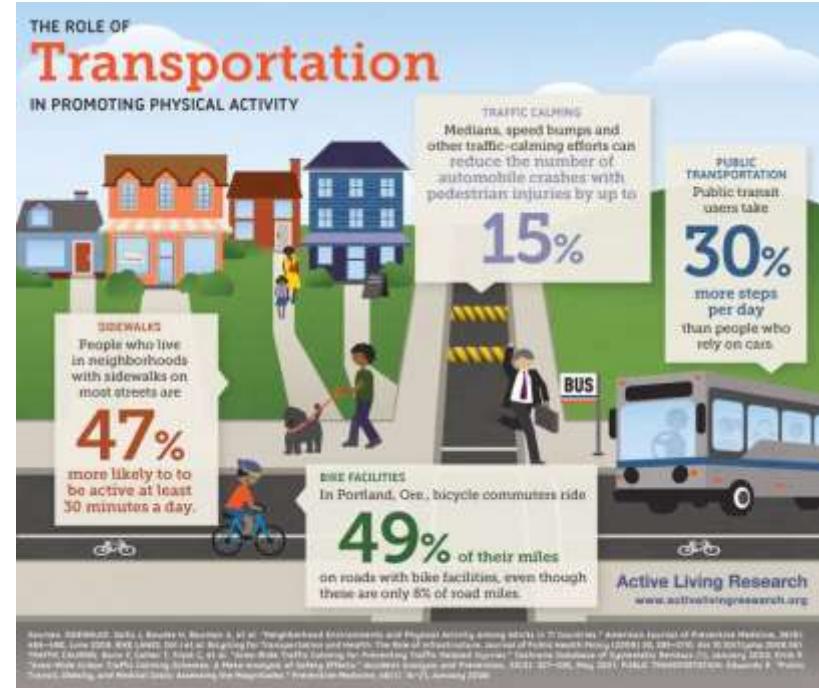


Fietsers wegen gemiddeld 4 kilogram minder dan automobilisten

10/08/2016 om 18:00 | Bron: BELGA



Mensen die regelmatig de fiets nemen, wegen gemiddeld vier kilogram minder dan mensen die vooral de auto nemen om zich te verplaatsen. Dat blijkt uit een onderzoek dat gevoerd werd in zeven verschillende Europese steden, waaronder Antwerpen.

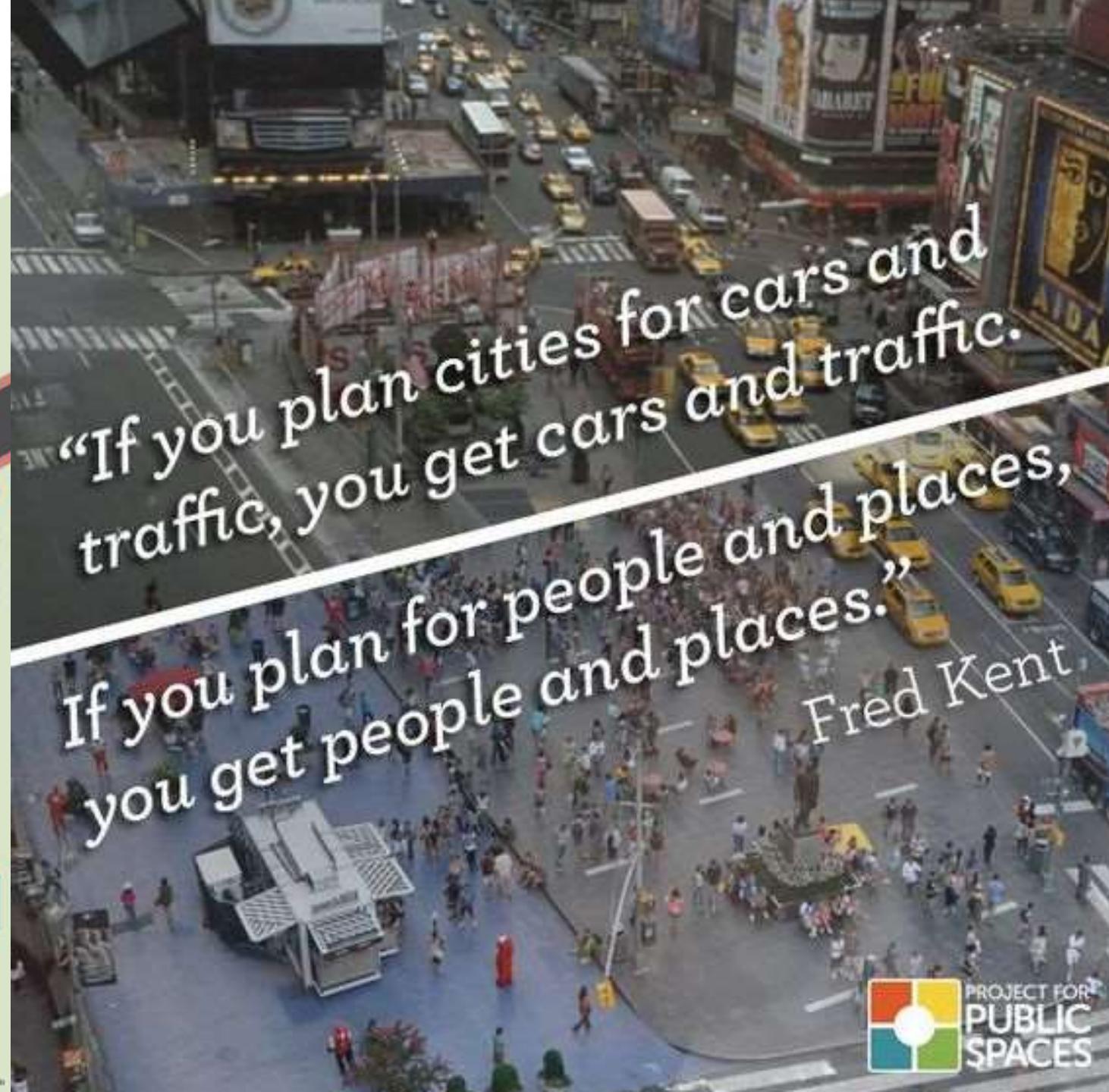
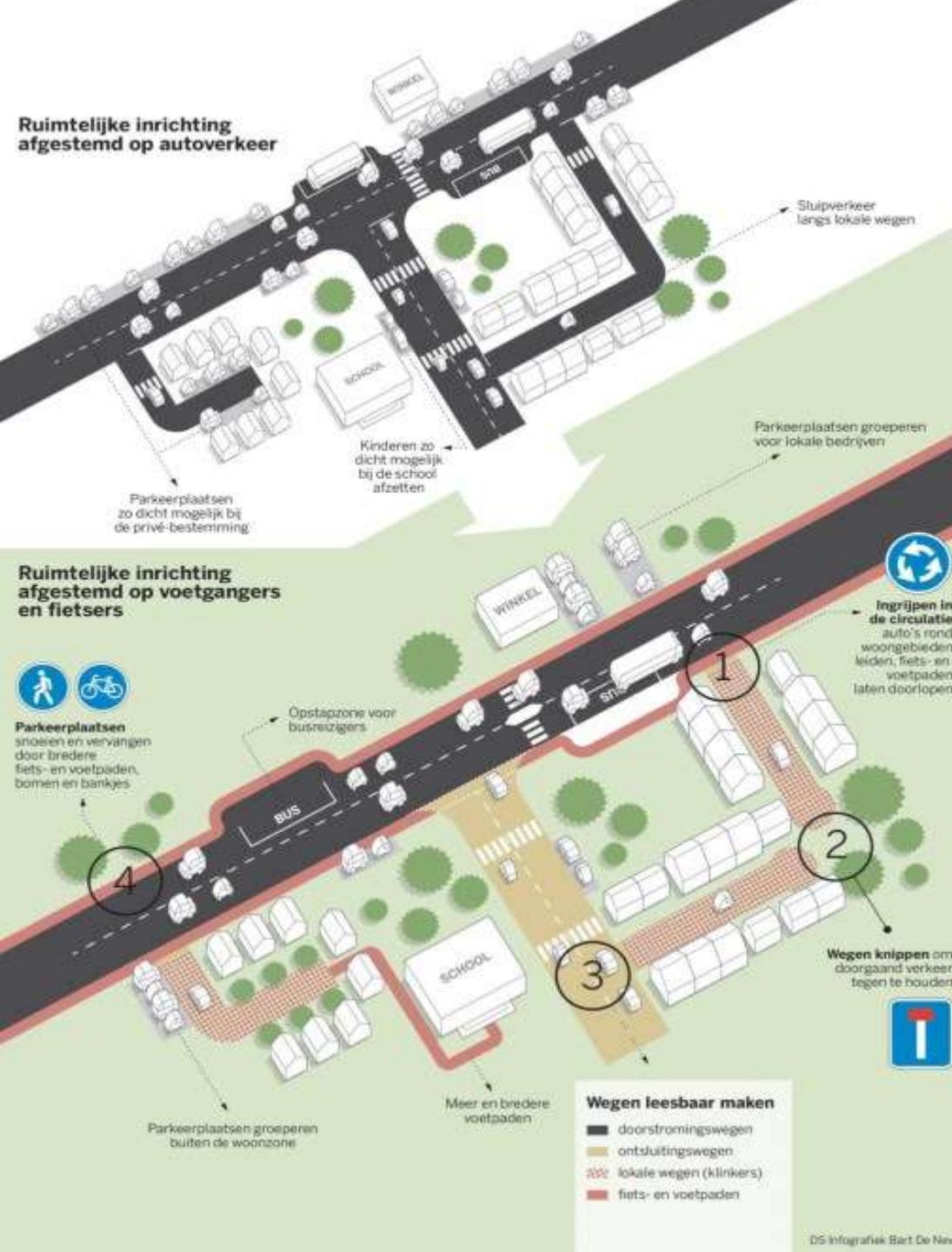


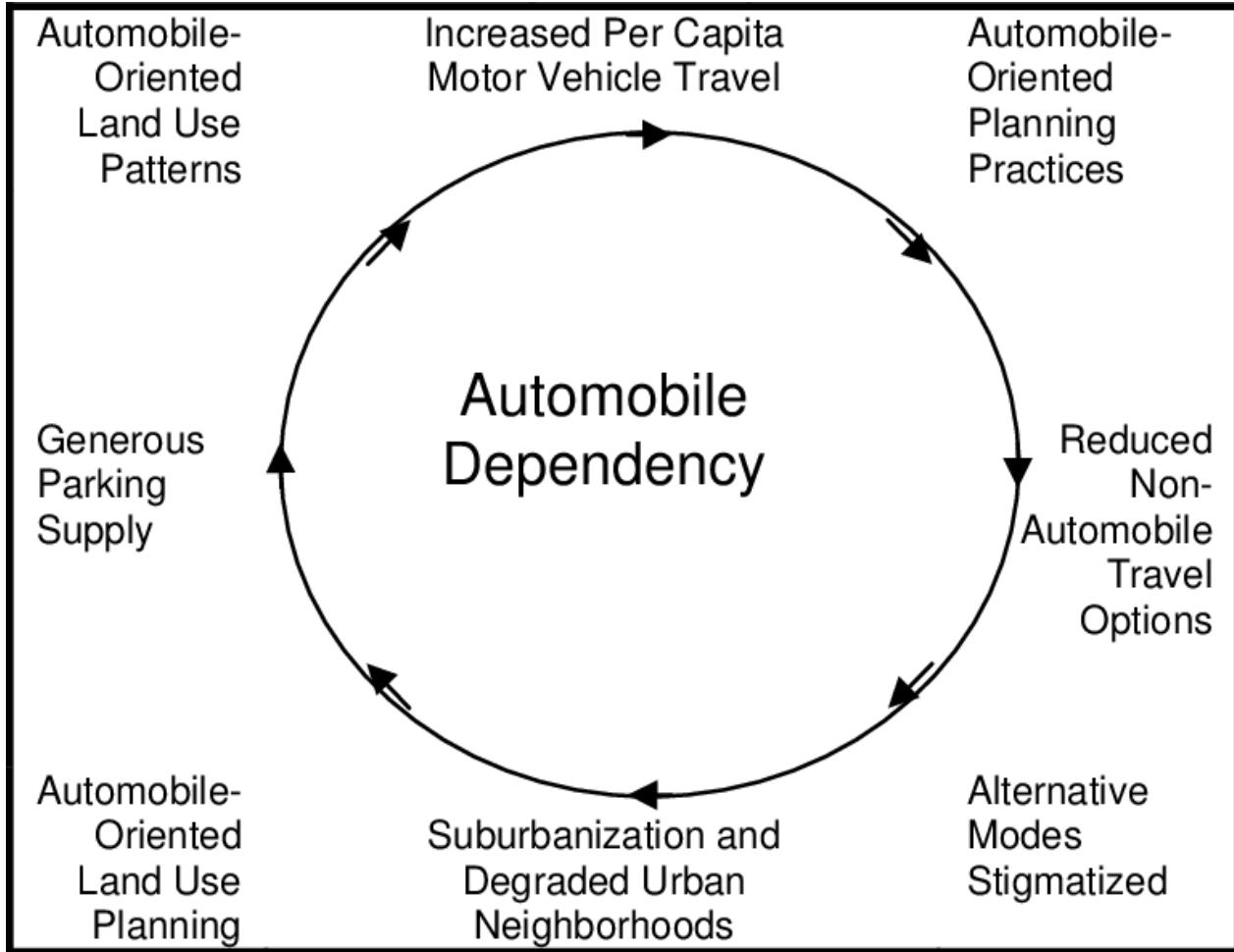
'Een autoluwe stad zorgt voor rust op straat en in het hoofd van de stedeling'

Vergrootte
10/03/2017 om 09:22 - Aangepast om 09:22

'Al heel mijn leven worstel ik met de vraag: stad of platteland? Ik lijk te moeten kiezen tussen een leven vrij en blij in de natuur of een leven in een bruisende stad met al zijn aanstekelijke culturele en sociale impulsen,' schrijft Katrien Van den Bleeken. 'Maar ik wil 'the best of both worlds' en daarom pleit ik voor de autoluwe stad.'







Todd Litman



Naar de exit zonder auto

Annekatrien Verdickt, Gideon Boie en Jens Aerts hekelen dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.



Een eenzame passagier in een bus in Waver. ‘Stigmatiser het openbaar vervoer niet.’ © pn

- **Dirk Lauwers | UGent en UAntwerpen**
- **Reacties:**
 - Roger Kesteloot | De Lijn
 - Wout Baert | Fietsberaad
 - Maarten Matienko | VAB
 - An Verdheyen | Instituut voor Gezond Leven
 - Elke Van den Brandt | Minister van mobiliteit – Brussels Gewest
- **Debat via chat**
- **17u20 einde**

Webinar 13 mei 2020

Mobiliteit tijdens en na Corona

Dirk Lauwers

Onderzoeksgroep Stedelijke Ontwikkeling
Faculteit Ontwerp-wetenschappen – UAntwerpen

Vakgroep Civiele Techniek
Faculteit Ingenieurswetenschappen
en Architectuur - UGent

Universiteit Antwerpen

Post Corona
TALKS



Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

Lockdown mobiliteitsbeperking ‘blijf in uw kot’ vs hypermobiele Pre-Corona samenleving?

	OVG 3	OVG 4.1	OVG 4.2	OVG 4.3	OVG 4.4	OVG 4.5	OVG 5.1	OVG 5.2
Aantal verplaatsers	7221	1339	1318	1211	1229	1246	1257	1199
Aantal niet-verplaatsers	1567	369	341	382	385	392	388	401
Totaal aantal respondenten	8788	1708	1659	1593	1614	1638	1645	1600
Percentage verplaatsers	82,17%	78,40%	79,45%	76,02%	76,15%	76,07%	76,41%	74,94%
Percentage niet-verplaatsers	17,83%	21,60%	20,55%	23,98%	23,85%	23,93%	23,59%	25,06%

2007 2016

Vervoersarmoede, nooit van gehoord?

Bron: Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG 5.2: <https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>



Mobiliteit, het nieuwe normaal?

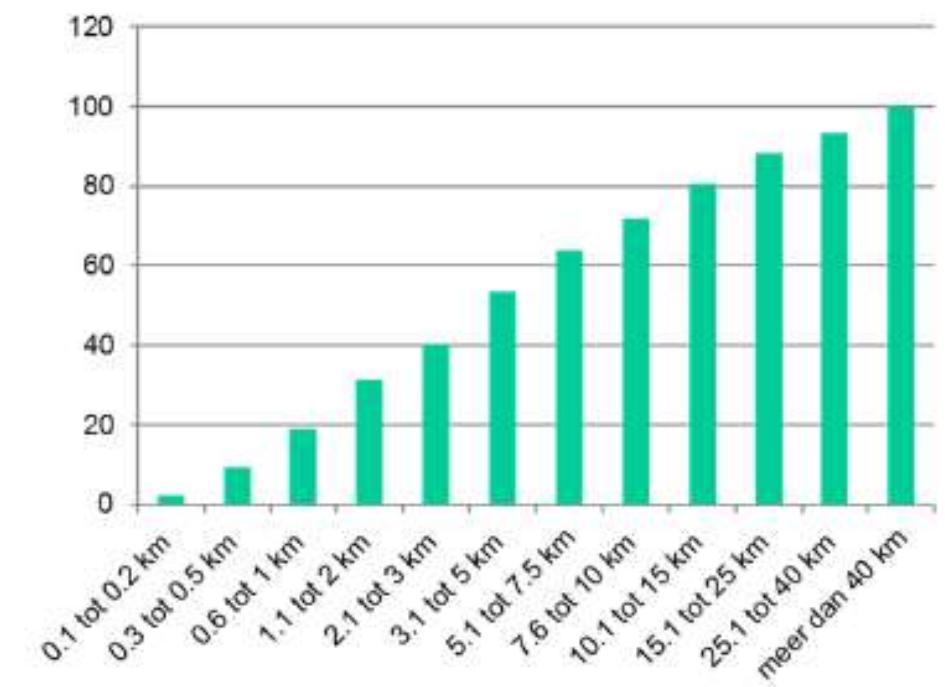
Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

Lockdown mobiliteitsbeperking ‘blijf in uw buurt’ vs hypermobiele Pre-Corona samenleving?

19 % verplaatsingen < 1km

53 % verplaatsingen < 5 km

72 % verplaatsingen < 10 km



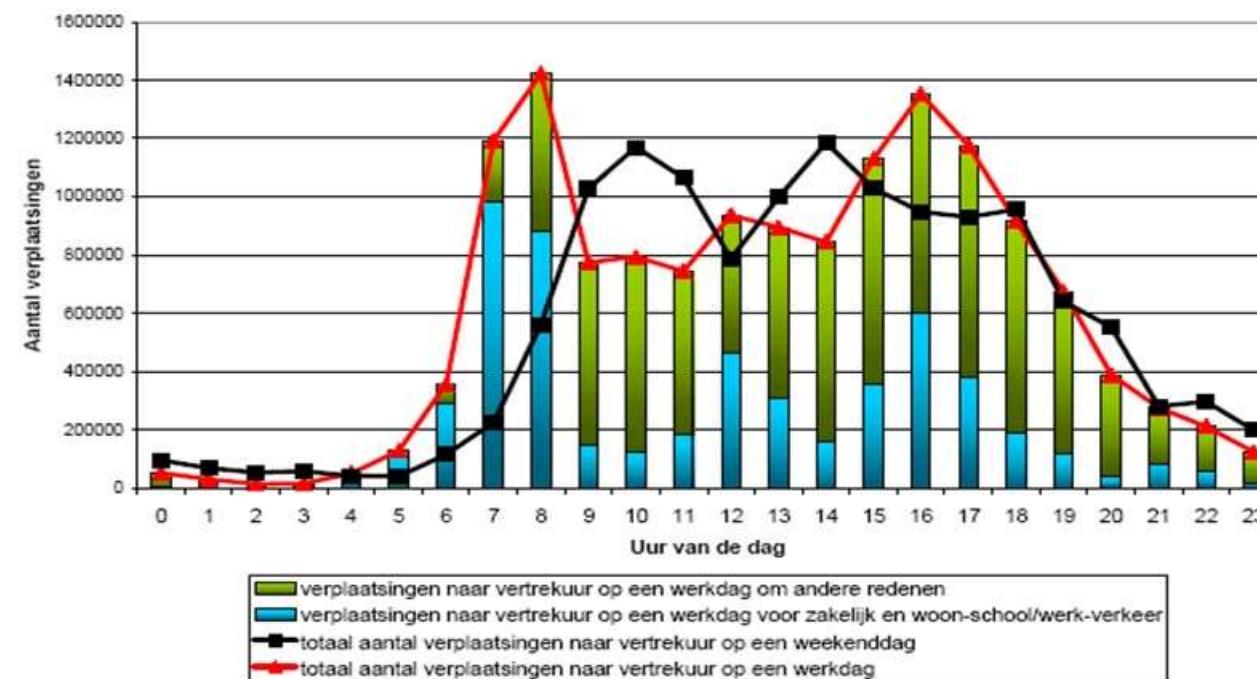
Bron Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen OVG 4.3: <https://www.mobielvlaanderen.be/ovg/>

Overbeklemtoning beeld lange (dagelijkse) verplaatsingen?

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Hadden we wel een goed beeld van het oude (ab)normaal?

‘Noodzakelijke verplaatsingen’ – ontwerpen op piekbelasting?



Bron: OVG Vlaanderen 2000-2001, Deel 3B: Bijlage analyse personenvragenlijst.



Twee derde avondpiek bestond uit niet-pendelmobiliteit

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: i.v.m. evolutie van het virus



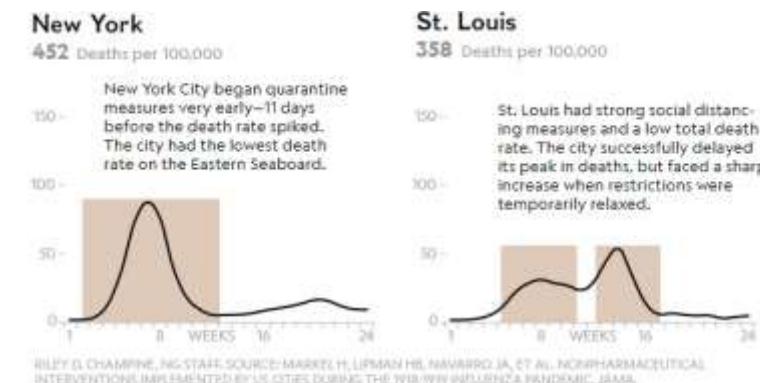
Nieuws > Buitenland

Duitse topviroloog waarschuwt voor
“krachtigere tweede coronagolf”



Christian Deutjen is een Duitse topviroloog naar wie gehuist werd.

En wat brengen nieuwe crisissen?



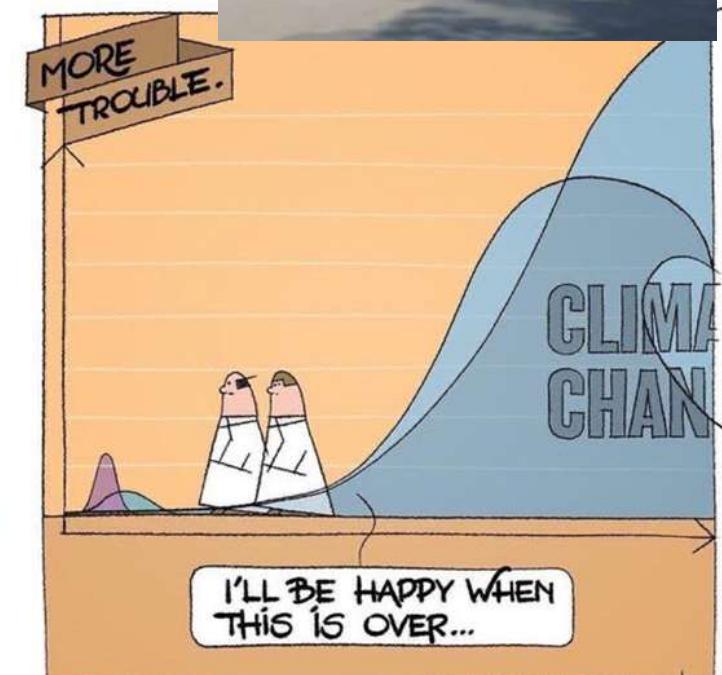
How some cities ‘flattened the curve’ during the 1918 flu pandemic

BY NINA STROHLIC AND RILEY D. CHAMPIRE

WINDEROSIE KNAAGT AAN ZANDERIGE BODEMS

Het stuift op de Vlaamse akkers

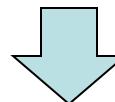
Langdurige droogte en stevige wind: de voorwaarden zijn vervuld voor erosie op Vlaamse zandgronden.



Mobiliteit, het nieuwe normaal

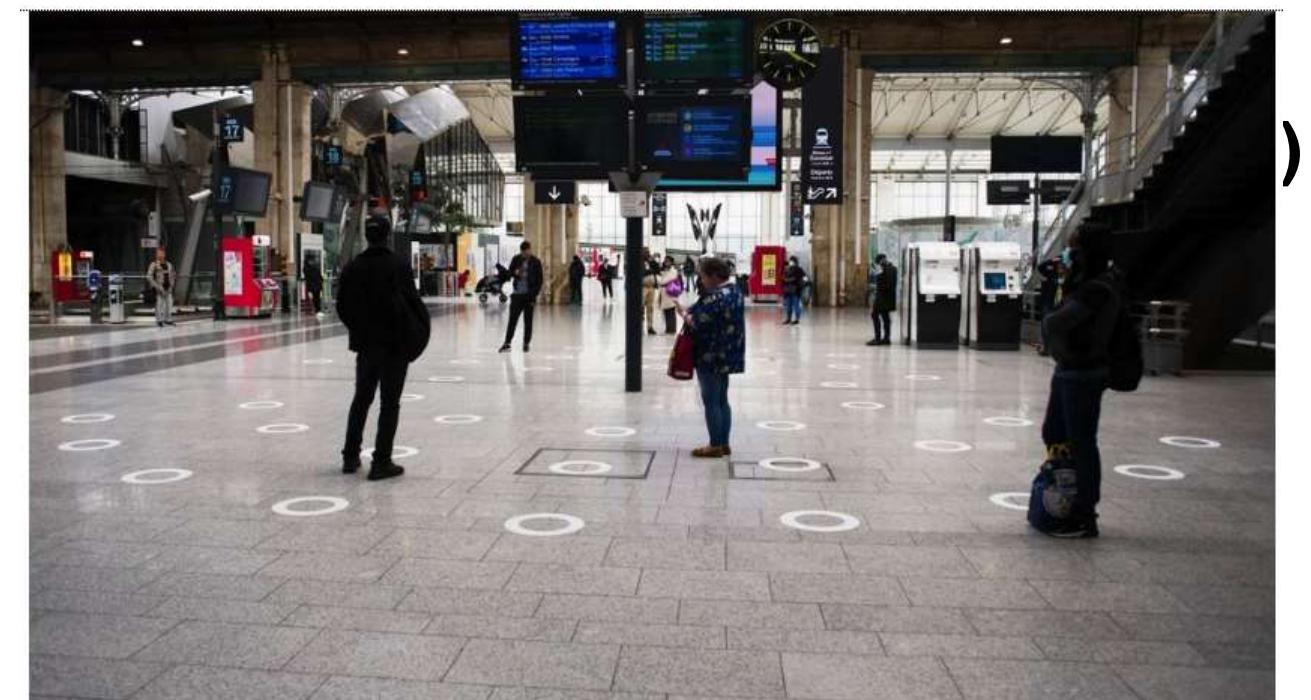
Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens ‘exit’(s)

OV aandeel 



Quid deelmobiliteit?



Travelers stand around social distancing floor markers at Gare du Nord railway station in Paris on May 4. Photographer: Nathan Laine/Bloomberg

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens 'exit'(s)

Encourage cycling and walking after lockdown, UK mayors told

Boris Johnson uses call with regional leaders to stress importance of keeping cars out of city centres

- [Coronavirus - latest updates](#)
- [See all our coronavirus coverage](#)



▲ The prime minister talked about encouraging the use of clean, green travel in his call with the 'MP' group of mayors. Photograph: formus4/Alamy

Boris Johnson has told regional leaders to encourage people to commute on foot or by bike to help avoid a dramatic increase in car use when lockdown restrictions are partially lifted.

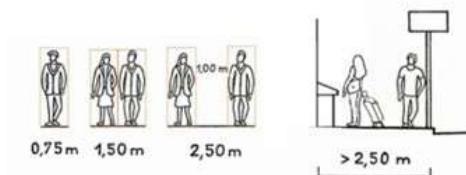
Actieve mobiliteit aandeel Gezondheidsafstand (1,5 meter?)



Or des outils juridiques et techniques existent déjà et peuvent être mis à profit pour concilier distanciation physique et augmentation du nombre de piétons durant la période transitoire du déconfinement.



LA CIRCULATION DES PIÉTONS: LES RECOMMANDATIONS



La réglementation accessibilité prévoit une largeur minimale de cheminement sans obstacle de 1,40 m. Le Cerema recommande une largeur de 2,50 m pour les trottoirs. Cette recommandation concerne le trottoir banal sur lequel on chemine et où il n'est pas prévu de stockage de piétons. Le contexte actuel montre bien l'importance de ces exigences et que les règles de distanciation physique peuvent difficilement être respectées en-dessous de cette largeur de 2,50 m recommandée.

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: wat we weten dat zal gelden tijdens ‘exit’(s)

Mondmasker straks ook verplicht in Vlaamse winkelstraten?



**Actieve mobiliteit aandeel ↑
Gezondheidsafstand (1,5 meter?)**



Of toch niet: mondmasker als alibi?

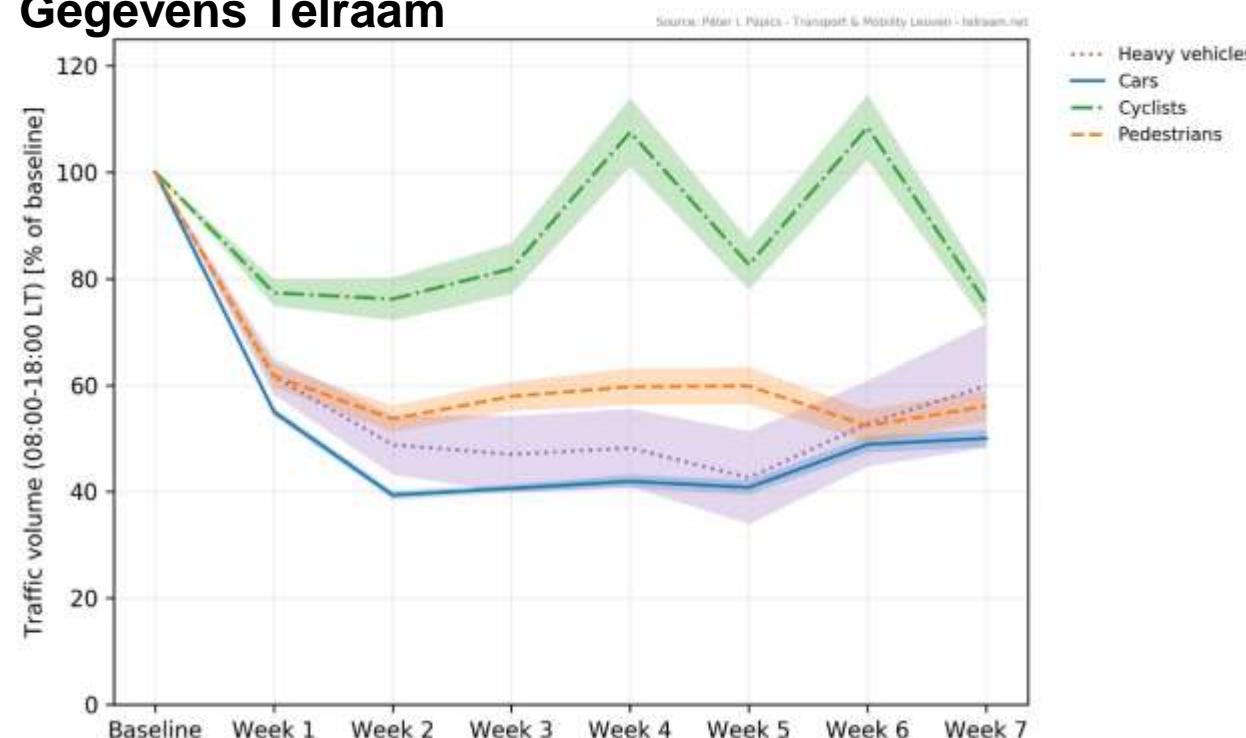
Bronnen: DS 12/05/20 en LeSoir

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down

Mobiliteitsshifts

Gegevens Telraam



De coronacrisis verschrompelt de inkomsten van de NMBS. Doordat nog maar 10 procent van het reguliere aantal passagiers de trein neemt sinds de invoering van de strenge maatregelen rond social distancing en het promoten van thuiswerken, ziet de spoorwegmaatschappij maandelijks 70 miljoen euro minder binnentrekken dan anders.

Aantal reizigers bij De Lijn daalt fors vanwege coronacrisis

JG | 26 maart 2020 | 14u26 | Bron: Belga



De Lijn telt 92 procent minder reizigers op haar voertuigen.

Maar exit kan leiden tot nieuwe shifts afhankel. toegelaten activiteiten

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down



'Deze situatie geeft ons de kans om onszelf opnieuw uit te vinden; we kunnen een reset knop indrukken'

ONDERNEMER BINNENSTAD



Mobiliteit heeft te maken met waar je naar toe wil

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Vertrekkend vanuit lock down



<https://www.tijd.be/dossiers/coronavirus/een-blokje-om-als-wereldreis/10226001.html>

Een blokje om
als wereldreis
De opmars van
de doelloze wandeling

VERDER p.1

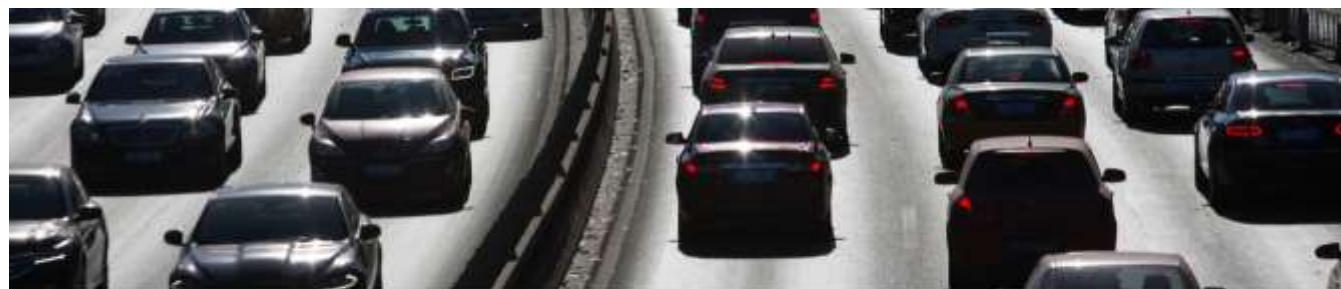


Mobiliteit heeft te maken met waar je wil zijn (niet per sé van A naar B)

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

**Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's
'contact in openbaar domein + openbaar vervoer vermijden' --- auto**



Hyperdrive

**The Car Is Staging a Comeback,
Spurring Oil's Recovery**

Bloomberg News

10 mei 2020 13:00 CEST Updated on 11 mei 2020 07:16 CEST

► Cars are becoming the de-facto means of transit post-lockdown

1.scenario: openbaar vervoer shift naar auto



Police officers stand guard at a toll station of an expressway after travel restrictions to leave Wuhan, the capital of Hubei province and China's epicentre of the novel coronavirus disease (COVID-19) outbreak, were lifted. (REUTERS)

**Chinese cities clogged with traffic
but not many are complaining.**

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's
'contact in openbaar domein + openbaar vervoer vermijden' --- auto
'stedelijke dichtheid als probleem' --- stadsvlucht

Rik Torfs @torfsrik · May 9
"Ons huis en onze tuin zijn meer dan ooit 'the places to be' om heerlijk te ontspannen en te genieten." Vorig jaar moesten we nog dicht bij elkaar gaan wonen in de stad, zoals de ouderen onder ons zich zullen herinneren.

41 46 487

De stadsvlucht van jonge gezinnen in Vlaanderen neem toe. Gent pakte onlangs uit met cijfers: de stad groeit, maar op conto van buitenlandse migranten. Ondertussen zijn er meer jonge gezinnen die de stad verlaten dan omgekeerd. Die exodus zal door de crisis worden versterkt, vreest socioloog en ruimtelijk expert Pascal De Decker (KU Leuven). 'Wie twijfelde, krijgt de beslissende duw. Het coronavirus is de beste reclame voor de private woning met tuin. Het individuele model wordt sterker.'

Zie: onderzoekers woonvoorkeuren - mobiliteitsgedrag

Wuhan exit
populistische opiniemakers

https://www.standaard.be/cnt/dmf20200508_04951870
WORDEN DE STEDEN WINNAARS OF VERLIEZERS VAN CORONA?

Als de stad plots niet groter is dan een balkon en een koertje

Mobiliteit, het nieuwe normaal?

Postcorona: wat zal het worden?

Onzekerheid: meestal twee mobiliteitsscenario's

Naar duurzame mobiliteit? – Afhankelijk beleid

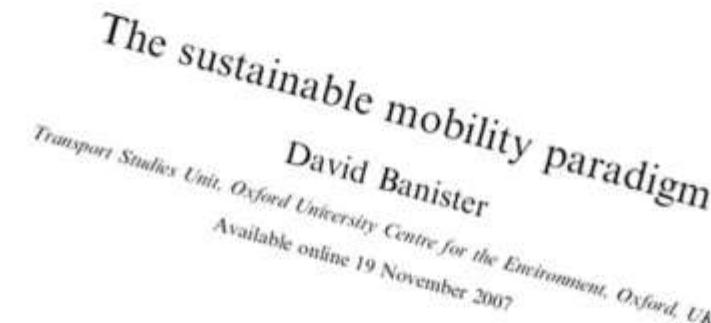
Zie de 4 V's gebaseerd op D. Banister

Verminderen

Verkorten

Veranderen

Verschonen



2. Het nieuwe normaal: exit lockdown en reset

* Opinie Dirk Lauwers
Mobiliteit is de blinde vlek in onze exitstrategie



DeMorgen.



De E40 ter hoogte van Zandvoorde is zo goed als leeg tijdens de lockdown. Beeld Wouter Van Vooren

Dirk Lauwers is mobiliteitsexpert aan de universiteiten van Gent en Antwerpen.

* Exclusief voor abonnees door DIRK LAUWERS 4 mei 2020, 8:00

De V van verminderen (van mobiliteit)

#lockdown #digital



Post corona zal niets meer hetzelfde zijn, hoor je vaak. Maar wat betekent dat concreet voor je werk en kantoor? We zetten vijf voorspellingen op een rijtje.

5. Meer thuiswerk

De voorbije weken stonden, met onder meer al die online meetings, in het teken van de grootste digitale training ooit. "Thuiswerk zal toch blijven. Niet voor de hele werkweek zoals nu. Maar we hebben genoeg van de voordelen geproefd, zoals minder verplaatsingen, om het ingeburgerd te houden", stelt hij.



Onderwijs in coronatijd Specialist

Hoe doe je aan afstandsleren?

VOKA SPECIAL // De nieuwe digitale versnelling
5G zorgt nu meer dan ooit voor een grote win gelegen, ook in de zorg.
Onderstaande zijn de tips van Steven Van Beurghem.

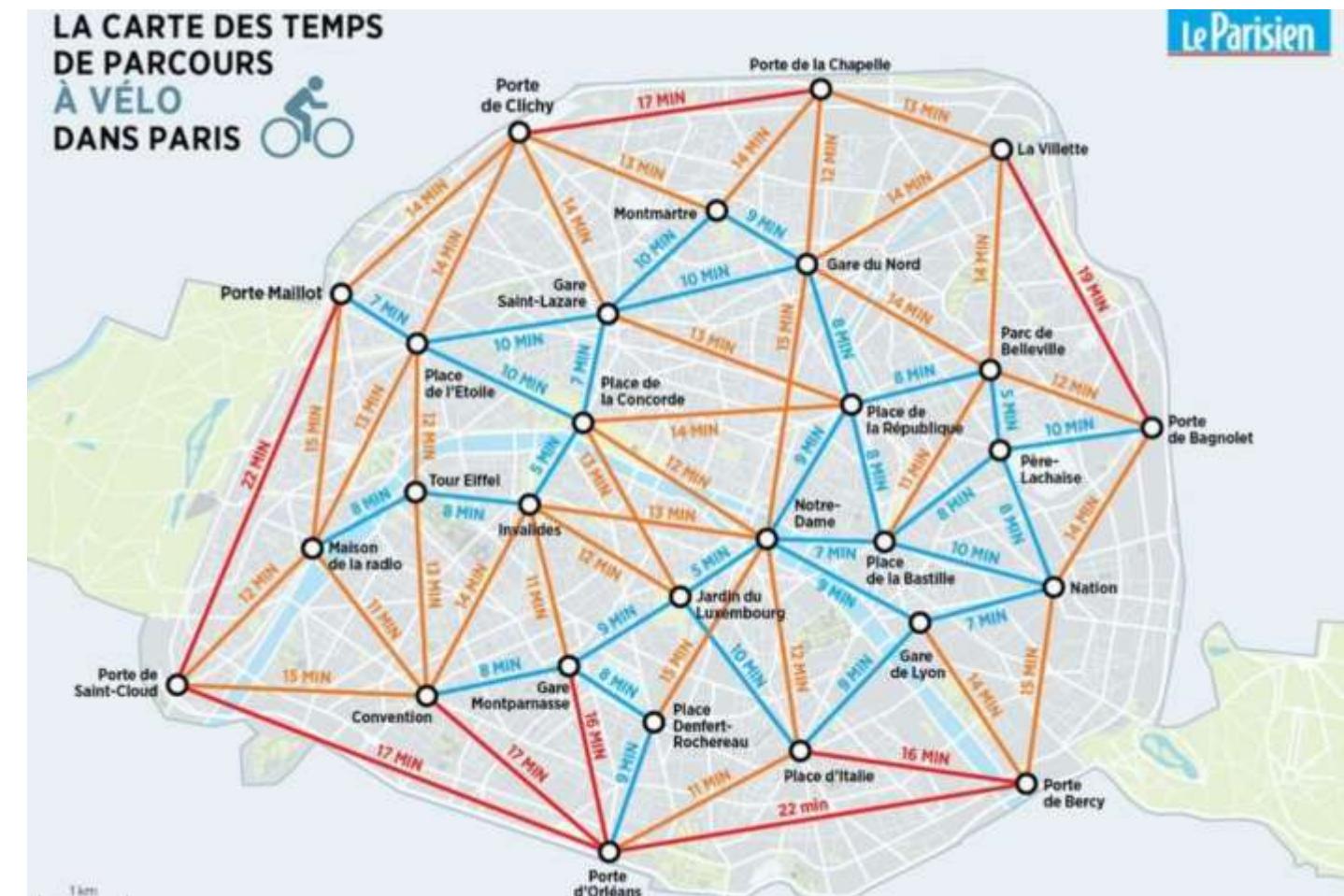
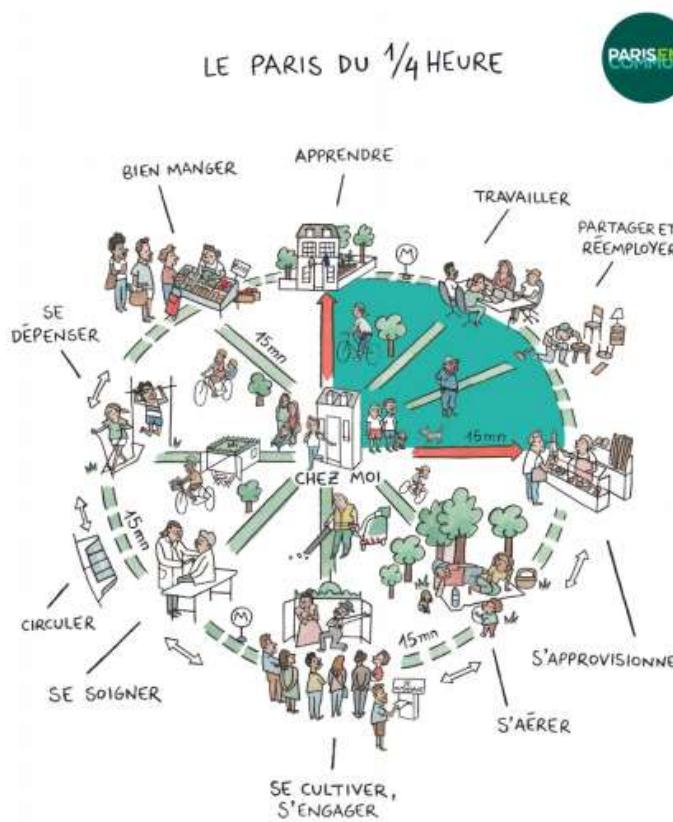
VOKA PAPER // Turbo voor digitale versnelling
We staan in een duizenddelijke digitale transformatie, ontdek onze speciaal met politici, experts, cases, politici, op www.voka.be/digitaletransformatie

<https://www.voka.be/digitaletransformatie>

De V van verkorten (van verplaatsingen)

#nabijheid

#buurt en #bikeability



De V van veranderen (van vervoerswijze)

#modalshift

#bikeability

Less cars

+

less speed more city



Brussel

Lakmoesproef: 8 tot 88? #transportjustice

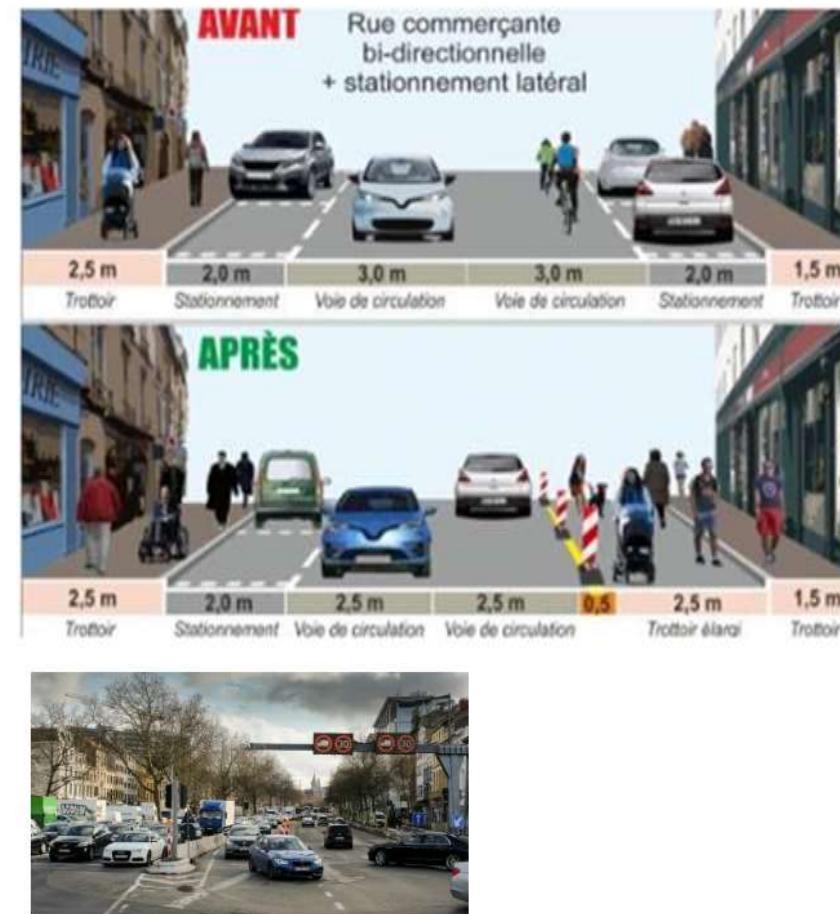


Brugge

De V van veranderen (van vervoerswijze)

#modalshift

#walkability



Vijfhoek wordt proeftuin voor nieuw mobiliteitsplan: "Verkeer uit de wijken halen"



wachtzones: Brugge bereidt zich voor op massa shoppers

30/04/2021 om 08:00 door Rikke Thomsen

De V van verschonen (van verkeer)

#bevorderen schone voertuigen

Staatssteun voor luchtvaartmaatschappijen: niet zonder sociale en klimaatgaranties

door Greenpeace Belgium • 4 mei 2020



Opheffing aangepaste regeling omwille van de coronacrisis

Vanaf **11 mei 2020** worden de [tijdelijke maatregelen](#) omwille van de coronacrisis opgeheven en zijn de LEZ-regels opnieuw actief. Bestuurders die met hun niet-toegelaten voertuig de LEZ willen inrijden, moeten vanaf **11 mei 2020** een toelating of een LEZ-dagpas kopen.

Sinds 1/01/2020 zijn de [LEZ-voorwaarden strenger](#). Alle informatie vindt u op de website.

Onuitgegeven coalitie van Groen, CD&V en Open Vld sluit deal over vergroening bedrijfswagens

IB | 06 mei 2020 | 04u20 | Bron: Belga



Een vijfde V: verblijven?

Bewegen én verblijven in publiek domein zonder voertuig

Ruimte om in stad of dorp te zijn



People have dinner in a so-called quarantine greenhouses in Amsterdam, on May 5, 2020 as the country fights against the spread of the COVID-19, the novel coronavirus.

Meer m² en anders?

Forum- &ontmoetingsfunctie van de stad? Of dorpsplein?

Een vijfde V: verblijven?

Bewegen in publiek domein zonder voertuig én verblijven

Ruimte om in stad of dorp te zijn



Vilnius, the capital of the Baltic nation of Lithuania, is moving its bars and restaurants outside into non-traditional public spaces. The move is meant to help businesses deal with physical distancing requirements.
(Mykolas Alekna)



Quid privatisering van open domein?
Terrascultuur in 1,5 meter samenleving?

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming - draagvlak

Mee ondersteund door:

Bouwmeesters:

Leo Van Broek (Vlaams Bouwmeester)
Charles Dassimille (Collège Architecture Fédération Wallonie-Bruxelles)
Kristaan Bonet (Bouwmeester Maître Architecte Bruxelles)
Christien Rapp (Stadsbouwmeester Antwerpen)
Peter Vanden Abeele (Stadsbouwmeester Gent)
Georges Mialis (Bouwmeester de Charleroi)
Stefan Devilleire (Bouwmeester Oostende)
Oud-bouwmeesters:
Bob Van Reeth (architect, eerste Vlaams Bouwmeester 1998-2005)
Marcel Smets (Emeritus hoogleraar Stedenbouw KU Leuven - Vlaams Bouwmeester 2000)
Peter Swinnen (Vlaams Bouwmeester 2010-2015, CRIT)
Oliver Bastin (1st Bouwmeester maître architecte Brussel & président Fédération Archi Belgique)

Dokters en wetenschappers:

Bernot Nemery (Emeritus hoogleraar Toxicologie & Arbeitsgesundheit)
Lieven Aertsen (professor Geozintegrale- en milieuscienecom UGent en VUB)

Marc Goethals (Cardioloog OLV ziekenhuis Aalst)

Thomas Vanssoeckghem (UAntwerpen, Universitair Ziekenhuis Antwerpen)

Wouter Amazzone De Ofiate (arts-onderzoeker respiratoire volksgezondheid)

Organisaties:

Aan Verhassel (Vlaamse vereniging van Ruimte en Planning)
Audrey Cortese (Institut Culturel d'Architecture Wallonie-Bruxelles)
Aurélie Willems (GRACCQ - Les Cyclistes Quotidiens)
Bernard Govaert (Netwerk Duurzame Mobiliteit)
Bart Corville (Statist Vol Leuven)
Boris Neubrander (Toes à Pied)
Dave Van Meir (Greenpeace België)
Delphine Monet & Kata Xencophontos (Bruxel Air)
Eva Jacobs & Marlies (Filter Café Filtri Antwerpen)
Elis Van den Inseck en Jan Christiaens (Mobiel 21)
Fenna Bouza (30metr)
François Schreuer (urbAgora, reseau Développement)
Frank Dhondt (Secretary-General International Society of City and Regional Planners (ISOCARP))
Geert Van Waeg (Johanne vzw)

Jacques Timmerman (ACE Architects Council of Europe)
Jan Vilain (InfraPort Publieke Ruimte)
Jente Somers (Critical Mass Antwerpen)
Johan Van Reeth (Leuven2030, (BUUR))
Jérôme Schereen (ECTP - Conseil Européen des Urbanistes)
Juul De Peeler (Filter Café Filtri Atelier)
Katrijn Aerts & Ise Van (Filter Café Filtri Brussel)
Lies Creyfweal (Clean Air BXL)
Linda De Soete (Vlaams Instituut Gecond Leuven)
Maite Arbelaez (Critical Mass Brussel)
Manu Claeys (StRaten-General)
Marion Aebischer (ARAU)
Martine Labeyrie (Secrétaire IWA - Past President (2015-2017) Conseil National de l'Ordre des Architectes)
Mikael Van Eekhoudt (Fietsbond)
Oliver Kosak (EU Cycling Group)
Peter Vermeylen (Rügplatz)
Pierre Courbe (Inter-Environnement Wallonie)
Pierre Dommer (Les Châtaignes d'Aix)
Raf Pauly & Tim Cassiers (IRAL - Citizens Acton Brussels)
Rebel De Cleyn & Kroon Van Winterghem (Ouders van Verongelukte Kinderen - SAVE)
Roeland Dadael (Architectuur Workroom Brussel)
Sabrina Miedema (Kredt & Samenleving)
Sofie De Caigny (Vlaams Architectuurinstituut)
Steven Cloys (Trags Virogen)
Tom Dhondt (Overgangsbestuiving)
Xavier Tackoen (Especo-Mobilité)
Wim Van Doele & Katrij Soeve (Hermès for Zems)
Wim Baert (Fietsberaad Vlaanderen)

Academici:

Anne M. Mezzouri (Brussels Studies Institute et UCLouvain)
Bas de Geus (Vrije Universiteit Brussel - MFYS - MOBI)
Bas van Hees (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research)
Benoit Moritz (Université Libre de Bruxelles, Metropolis Brussels)
Cathy Meurisse (Vrije Universiteit Brussel-Onderzoeksgruppe MCRI)
Dag Baeten (U Leuven, Faculteit Architectuur)
Dirk Lauwers (UAntwerpen - Research Group for Urban Development)
Eric Corneli (Institut Namurois des Systèmes Complexes, Groupe de Recherche sur les Transports Urbains)
Eric Corijn (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research)
Frederic Dobrzański (Université libre de Bruxelles & FNRS)
Georges Aebert (emeritus gewoon hoogleraar UGent)
Hans Leinfelder (U Leuven, Faculteit Architectuur)
Hilde Heynen (U Leuven, Faculteit Architectuur)
Jacques Teller (Université de Liège, EEMA)
Jean-Philippe De Voscher (UCLouvain)
Kobe Braeckaert (Vrije Universiteit Brussel - Cosmopolis Centre for Urban Research)
Kris Peeters (FX, Hasselt)
Lieven De Cauter (U Leuven & RTIC)
Luc Beckxheem (Universität Gent - postdoctoral researcher FWO)
Maarten Van Acker (UAntwerpen - Onderzoeksgruppe voor Stadsvorming)
Maarten Van Den Oudesse (UGent - Vakgroep Architectuur en Stedenbouw)
Mario Coote (Université de Liège, LEMA)
Marlies De Munck (UAntwerpen, Filter Café Filtri Antwerpen)
Michel Hubert (Université Saint-Louis - Bruxelles, Université Libre de Bruxelles)
Nathalie Roussel (UAntwerp en Antwerp Haarts)
Nicole de Schutter (Vrije Universiteit Brussel, Cosmopolis Centre for Urban Research)
Pascal De Decker (U Leuven, Facultet Architectuur)
Pascal Gielen (UAntwerpen - ARIA - CGO)
Peter Van den Brieck (U Leuven, Research Unit Planning & Development)
Pieter Vandendriessche (UCLouvain - Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme (LOCI))
Pieter Uytterhaeve (Universiteit Gent - Vakgroep Architectuur en Stedenbouw)
Willy Miersmans (UHasselt, Institut voor Mobiliteit)

<https://www.standaard.be/krant/publicatie/20200512/ds/dn/alg/optimized/42>

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming – draagvlak

Naar de exit zonder auto

Annekatrien Verdickt, Gideon Boie en Jens Aerts bekennen dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.

Hoe kan je een economische flits uitlokken zonder met vervoer van personen en goederen in rekening te brengen?

De voorbijgaande vragen werd duidelijk dat er in dichtbevolkte gebieden geen ruimte is om een physische distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal enzintellijnd draaihoek blijft uit. Zij die de exitstrategie uitbreken, hadden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitscrisis. Premier Sophie Wilmes (CDH) neigde zelfs op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur hoeft niet te verbazen, want in de expertengroepen zitten geen ruimtelijke planologen, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten beeld.

Maar hoe kan je een economische relatie uitlokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De leden van de verkeerscommissie na de herstart in Chinese steden kunnen niet er gehoord als we geen doortastende maatregelen treffen om het autogebruik te ontvoeren.

Verkeersinfarct dreigt

Mobiliteit is in de eerste plaats een zaak van veiligheid. Luchtvervuiling veroorzaakt jaarlijks ongeveer 500.000 smogdlijfenden in Europa, waarvan 9.300 in België. De adviseurs van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor zijn stof worden in grote delen van België overschreden. De juridisch afslengbare Europese grensstaat voor stikstofcrisis wordt op verkeersdrukke locaties niet gespecificeerd.

Hoe kan je een economische flits uitlokken zonder met vervoer van personen en goederen in rekening te brengen?

Vervolgens kunnen lokale aanknopingen aan de lichaamskwaliteit te verbeteren, worden de verschillende overheden in ons land nu al voor de rechter gedagd. Dat ze deze gezondheidscrisis bestrijden zonder rekening te houden met een ander dodelijk gezondheidsprobleem, is moeilijk te begrijpen. Recent studie geven aan dat luchtvervuiling mogelijk een katalysator is voor de doodsoorzaak van het coronavirus. Een onbescreven doortrekking op het vlak van mobiliteit kan grote gevaren hebben.

Mobiliteit is bovenindien onlosmakelijk verbonden met economie. Een efficiënte heropstart van de economie vraagt een vlotte bereikbaarheid van handelsketens, bedrijven en kantoren. In een stad als Brussel zijn er dagelijks gemiddeld 5,4 miljoen verplaatsingen, waarvan 35 procent met het openbaar vervoer. Op een normale werkdag staat het autovrijer al stil. Als we de ene 1,9 miljoen extra verplaatsingen met de auto gedaan, dreigt een aantal

mobiliteit bepaalt ook de leefkwaliteit van de publieke ruimte. De lockdown betekent minder auto's en biedt letterlijk ruimte voor bewoners die thuis zitten met kinderen, in een kleine woning zonder tuin of terras. De voorkomende quarantaine vergt van veel stadsbewoners bijzondere aanpassingen. Met het oog daarop is het niet wenselijk dat de publieke ruimte weer eenzijdig ingespannen wordt door de auto.

Ten slotte is er het gebrek aan verkeersveiligheid in België. Als de scholen weer open gaan op 18 mei, kunnen er opnieuw veel kinderen op straat treden de spitsuren. Globaal zijn verkeersongevallen de grootste doodsoorzaak bij 4- tot 25-jarigen gevonden. De paradox is dat onveilige wegen ouders aanzetten om hun kinderen naar school te brengen met de auto, en dat ze zo bijdragen aan de onveiligheid. Die visueuze cirkel dreigt een negatieve spiraal te worden als de auto nu ook gepresenteerd wordt als het nieuw coronaveiligheidsvervoermiddel.

Laat de auto staan

De Nationale Veiligheidsraad moet het mobiliteitsmagistratuur ter harte nemen bij het uittekenen van de exitstrategie. Daarbij moet de ruimte zich laten bijstaan door mobiliteitsexperts, planologen, stedenbouwkundigen en architecten. Wij formuleren alvast twee aanbevelingen:

a. Schrijf richtlijnen uit om anderhalvemeters in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer mogelijk te maken. Je kunt de capaciteit van veilige fiets- en wandelpaden opbreiden, missing links wegwerkten en de fietspadenwegen uitbreiden met veilige, zorgscheideën voorvoertunnels binnen voorvoertunnels. Oversteptaarten aan de rand zijn nodig om het verkeer van buiten de directe periferie op te vangen. Woontuinen, autoroute zones en doordachte verkeersfilters kunnen de impact van het parkeertrafic op economisch draagvlak en de leefkwaliteit sterk verbeteren. Inzetten op horizontaalvoeringen en lokale nabijheid stimuleert mensen om zich te voet of per fiets te verplaatsen. Hoe rekening moet worden gehouden op de ene: schrap parkerplaatsen voor lokale handelsketens en makkelijksteleteren amper.

b. Voel bestellingen die deel uitmaken van de exitstrategie hebben een ruimtelijk impact op onze leefomgeving. Covid-19 heeft bestaande evenwichten overhoop, waardoor mensen zich anders gedragen en verplaatsen. Die paradigmawissel verdient een snelle en doorstaande ruimtelijke regie die chaos vermijdt en een doorstart van de economie en de samenleving alle kansen geeft.

Meer ondersteuning voor...

- Ruimtelijk
- Leefmilieu
- Mobilité
- Verkeersveiligheid
- Automatisering
- Fiets-
- Wandel-
- Openbare ruimte
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw
- Infrastructuur
- Onderwijs
- Gezondheid
- Sport
- Cultureel
- Economie
- Politiek
- Maatschappij
- Wetenschap
- Technologie
- Innovatie
- Duurzaamheid
- Klimaat
- Milieutechnologie
- Natuur
- Water
- Milieu
- Landbouw
- Toerisme
- Bouw</

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Bijdrage maatschappelijk debat – beleidsvorming – draagvlak of confronterend?

opinie & analyse

ds 12/05/2020

Naar de exit zonder auto

Annekatrien Verdickt, Gideon Boie & Jens Aerts bekijken dat mobiliteit onderbelicht blijft in de exitstrategie.

ANNEKATRIEN VERDICKT, GIDEON BOIE & JENS AERTS

Mobiliteits-persoonlijkheid 2018
Architectuurform, Filter Café Atelier, KU Leuven, Facultet Architectuur & Vlaams
vereniging van Ruimte- en Planning, ncap

De voorbijgaande vragen werden duidelijk dat er in dichtbevolkte gebieden geen ruimte is om een physische distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal en zuinlijk draaihoek blijft uit. Zelfs die exitstrategie uit te pakken, hadden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitscrisis. Premier Sophie Wilmes (CDH) liep zelf op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur hoeft niet te verbazen, want in de expertgroepen zitten geen ruimtelijke plannen, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten.

Maar hoe kan je een economische relatie uitdokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De leden van de verkeerscommissie na de herstart in Chinese steden kunnen niet veel gehoord hebben als we gezien doortrekende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

Verkeersinfrastructuur dreigt

Mobiliteit is in de eerste plaats een zaak van veiligheid en gezondheid. Luchtvervuiling veroorzaakt jaarlijks ongeveer 500.000 smogdlijfenden in Europa, waarvan 9.300 in België. De adviseurs van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor zijn stof worden in grote delen van België overschreden. De juridisch afsluitbare Europese grensstaat voor stikstofcrisis wordt op verkeersdrukke locaties niet gehonoreerd.

Hoe kun je een economische relatie uitdokken zonder met verkeer van personen en goederen in rekening te brengen?

De voorbijgaande vragen werden duidelijk dat er in dichtbevolkte gebieden geen ruimte is om een physische distancing te doen. Hier en daar kwamen er lokale maatregelen, maar een nationaal en zuinlijk draaihoek blijft uit. Zelfs die exitstrategie uit te pakken, hadden geen rekening met ruimtelijke implicaties, ondanks waarschuwingen voor een mobiliteitscrisis. Premier Sophie Wilmes (CDH) liep zelf op om het openbaar vervoer links te laten liggen en de auto als alternatief te gebruiken. De beperkte aandacht voor de ruimtelijke infrastructuur hoeft niet te verbazen, want in de expertgroepen zitten geen ruimtelijke plannen, stedenbouwkundigen, verkeersdeskundigen of architecten. Ook de ministers van Mobiliteit en Omgeving blijven buiten.

Maar hoe kan je een economische relatie uitdokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De leden van de verkeerscommissie na de herstart in Chinese steden kunnen niet veel gehoord hebben als we gezien doortrekende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

Maar hoe kan je een economische relatie uitdokken zonder het vervoer van personen en goederen in rekening te brengen? De leden van de verkeerscommissie na de herstart in Chinese steden kunnen niet veel gehoord hebben als we gezien doortrekende maatregelen treffen om het autogebruik te ontmoedigen.

Laat de auto staan

De Nationale Veiligheidsraad moet het mobiliteitsmagazijn ter harte nemen bij het uittekenen van de exitstrategie. Daarbij moet de raad zich laten bijstaan door mobiliteitsexperts, plannen, stedenbouwkundigen en architecten. Wij formuleren alvast twee aanbevelingen:

- Stel in de communicatie de actieve verplaatsingen duidelijk voor en volg daarmee de WHO-richtlijn op: 'Probeer waar mogelijk te wandelen of te fietsen.' Die maatregel heeft een positieve impact op de gezondheid: hij bevordert lichaamsbeweging en helpt om de verspreiding van het virus in te perken. Stigmatiseren het collectieve vervoer niet, maar ruijp op om een permanent openbaar vervoer op de setten en ondersteun reizigers om veilig te reizen.

- Schrijf richtlijnen uit om anderhalvemeteren in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer mogelijk te maken. Je kunt de capaciteit van veilige fiets- en wandelpaden opbreiden, misschien links wegwerken en de fietspadenwegen uitbreiden met veilige, afschermende fietsinfrastructuur binnen woninggebieden. Ovestaplatstenen aan de rand zijn nodig om het verkeer van buiten de directe periferie op te vangen. Woongebieden, autoroute zones en doordachte verkeersfilters kunnen de impact van het parkeerverkeer op economieën drastisch inkopen en de leefkwaliteit sterk verbeteren. Inzetten op huurtoezichtsregelingen en lokale nabijheid stimuleert mensen om zich te vestigen per fiets te verplaatsen. Hou rekening met wachttijnen op de snelweg: schrap parkeerplaatsen voor lokale handelsketens en makkelijkereparaten amper.

Veel beslissingen die deel uitmaken van de exitstrategie hebben een ruimtelijk impact op onze leefomgeving. Covid-19 haalt bestaande evenwichten overhoop, waardoor mensen zich anders gedragen en verplaatsen. Die paradigmashift verdient een snelle en doorstaande ruimtelijke regie die chaos vermijdt en een doortrek van de economie en de samenleving alle kansen geeft.

Mee ondertekend door:

Bouwmeester:

Oud-bouwmeester:

Dokters en wetenschappers:

Organisaties:

Academici:

Cycling Professor @fietsprofessor - 11h

When our public parks are full, we close their entrances and ask people to leave.

When our roads are full, we spend billions in building new lanes.



Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: mobiliteit, verkeer maar ook stedenbouw, ruimtelijk & omgevingsonderzoek...



Tel het verkeer in je straat met Straatvinken
Openbaar - Georganiseerd door Ringland en UAntwerpen

<https://straatvinken.be/>

https://www.gva.be/cnt/dmf20200401_04909097/ua-onderzoek-naar-street-canyons-in-bijna-alle-straten-in-centrum-antwerpen-blijft-luchtvervuiling-hangen

A thumbnail of a research report titled 'Onderzoek UA brengt 'street canyons' gedetaileerd in kaart' (UA research brings 'street canyons' detailed into a map). The report discusses how almost all streets in the city center remain hanged from air pollution. It includes a diagram showing a cross-section of a street canyon with air flow and pollution levels. Text from the report highlights the impact of street canyons on air quality and the need for better urban planning.

A screenshot of the ReVeAL website. The header features the ReVeAL logo and navigation links: Home, About, ReVeAL Cities, UVAR Project Pipeline, News & Events, and Tools. Below the header, there are two large images: one of a cathedral in Antwerp and another of a modern city skyline with the text 'URBANISM NEXT'. A section for 'ReVeAL Webinar: ReVeALing Space for People' is shown, with a link to 'May 26, 2021 Online'.

<https://civitas-reveal.eu/news-events/events/>

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Werkdomein: strategische planning en tactical urbanism (check en stel bij op Covid19proof + duurzaamheid oa 5 V's)



Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: naar veerkrachtige ontwerpen en organisatie ruimte en mobiliteit



René van Seumeren (Gemeente Utrecht)

(o) variabele gebruiksmogelijkheden: op- en afschalen ruimte auto en voetgangers/fietsers + verblijven

Naar duurzame mobiliteit?

‘What’s in’ voor het vakdomein

Ruimtelijke planners & stedenbouwkundigen, verkeerskundigen en mobiliteitsexperten?

Onderzoek: naar veerkrachtige ontwerpen en organisatie ruimte en mobiliteit



(o) variabele gebruiksmogelijkheden: op- en afschalen ruimte auto en voetgangers/fietsers + verblijven

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen/aanbevelingen diverse internationale organisaties



COVID-19 TRANSPORT BRIEF

Re-spacing Our Cities For Resilience



Takeaways from this Brief

- Physical distancing requirements will impose constraints on the use of space.
- Public transport use will decrease in the short-term; cycling, walking and car travel will increase in the post-confinement phase.
- Cities will need to re-allocate space to allow for physically-spaced walking and cycling.
- Cities will need to strengthen measures to manage excess post-confinement car traffic.
- Relax administrative rules regarding emergency light individual transport lanes and remove punitive taxes on shared micromobility.
- Provide funding for the deployment of more light individual transport lanes.
- Link emergency infrastructure to long-term objectives. Cities should build now what they wish to keep for later.
- New infrastructure should follow established guidelines for safety.

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Britse overheid (gekoppeld aan 250 mio BP subsidie)

- ✓ Installing ‘pop-up’ cycle facilities
- ✓ Using cones and barriers to widen footways
- ✓ Introduction of more ‘school streets’
- ✓ Reducing speed limits: 20mph
- ✓ Introducing pedestrian and cycle zones: restricting access for motor vehicles
- ✓ Modal filters (filtered permeability); closing roads to motor traffic
- ✓ Providing additional cycle parking facilities at key locations
- ✓ Changes to junction design to accommodate more cyclists
- ✓ ‘Whole-route’ approaches/ corridors for buses, cycles and access only
- ✓ Identifying and bringing forward permanent schemes already planned



Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Gemeente Amsterdam



We geven elkaar
ruimte



8 mei 2020

IV. Niet herinrichten, wel herverdelen

We bereiden snelle, tijdelijke/omkeerbare en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Daarbij geldt dat we met markeringen, borden en andere communicatie-uitingen zo terughoudend mogelijk zijn. We doen niet méér dan strikt noodzakelijk is en zijn zeer terughoudend met kleurgebruik. De openbare ruimte moet verkeersveilig, vanzelfsprekend, leesbaar en overzichtelijk blijven.

Oplossingsvolgorde:

- a) beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, 1-richting)
- b) gebruiken aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
- c) mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit dat toelaat (monitoring noodzakelijk)
- d) afsluiten voor autoverkeer
- e) afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

<https://t.co/ThoJAbSwpp?amp=1>

Herindeling openbaar domein = sleutel & autoluwe organisatie steden en wijken

Richtlijnen Gemeente Amsterdam vb. voetgangers →

IV. Niet herinrichten, wel herverdelen

We bereiden snelle, tijdelijke/omkeerbare en relatief eenvoudige maatregelen voor. Dus geen volledige herinrichting. Daarbij geldt dat we met markeringen, borden en andere communicatie-uitingen zo terughoudend mogelijk zijn. We doen niet méér dan strikt noodzakelijk is en zijn zeer terughoudend met kleurgebruik. De openbare ruimte moet verkeersveilig, vanzelfsprekend, leesbaar en overzichtelijk blijven.

Oplossingsvolgorde:

- beter benutten bestaande ruimte (verwijderen objecten, 1-richting)
- gebruiken aangrenzende ruimte (bv. parkeerplaatsen)
- mengen verkeersmodaliteiten, zo lang de intensiteit dat toelaat (monitoring noodzakelijk)
- afsluiten voor autoverkeer
- afsluiten voor fietsverkeer (zeer terughoudend mee zijn)

	Gescheiden profiel (GOW, 50 km/uur)	Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)	Kruispunten	Stedelijk College besluit	Lokaal DB besluit
v1 Trottoirs vrijmaken van objecten	✓	✓	✓	✓	✓*
v2 Eenrichtingsverkeer voor voetgangers	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v3 Fietspad wordt trottoir	✓	n.v.t.	✓	✓	✓*
v4 Anders gebruik parkeerplaatsen	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v5 Voetganger op rijbaan, 'shared space'	X	✓	n.v.t.	✓	✓*
v6 Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer	✓	✓	n.v.t.	✓	✓*
v7 Voetgangersgebied, straat ook afsluiten voor fietsverkeer	X	✓	n.v.t.	✓	✓*
v8 Aanpassing programma VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	X
v9 Uitschakelen VRI	n.v.t.	n.v.t.	✓	✓	X
v10 Anders inzetten ruimte rijdend autoverkeer	✓	✓	X	✓	✓*
v11 Parkeerverbod fietsen buiten voorzieningen	✓	✓	✓	✓	✓*

*) m.u.v. plusnet fiets, plusnet OV, hoofdnet OV, plusnet auto en hoofdnet auto.

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona

Kans om voor verkennen toekomstmogelijkheden vanuit noden modalshift + physical distancing mobiliteit voetgangers en fietsers

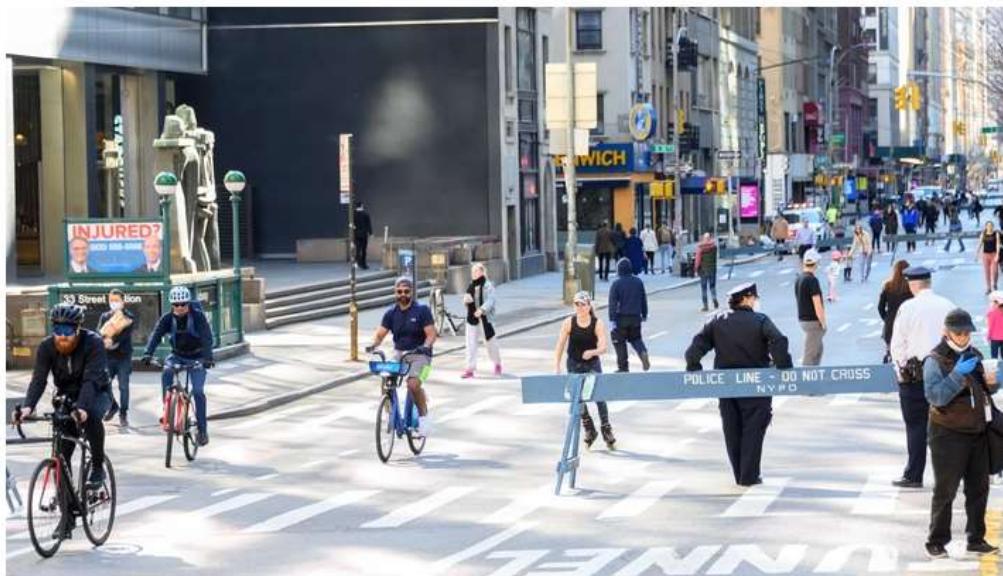


#tacticalurbanism – voorlopige ingrepen evalueren

Mobiliteit, het nieuwe normaal

Postcorona

Kans om voor verkennen toekomstmogelijkheden niet enkel binnen vakwereld maar ‘real life’



A small, experimental stretch of open road in Manhattan shows the potential to allow people in urban areas to move about safely. (NOAM GALAI / GETTY)



Federal Street in Auckland; more cycleways, extended footpaths - an example of how our cities will be redesigned for Covid-style social distancing. Supplied by the New Zealand Government.

#tacticalurbanism – voorlopige ingrepen evalueren

Let's talk!

<https://www.vrp.be/activiteit/postcoronatalks>



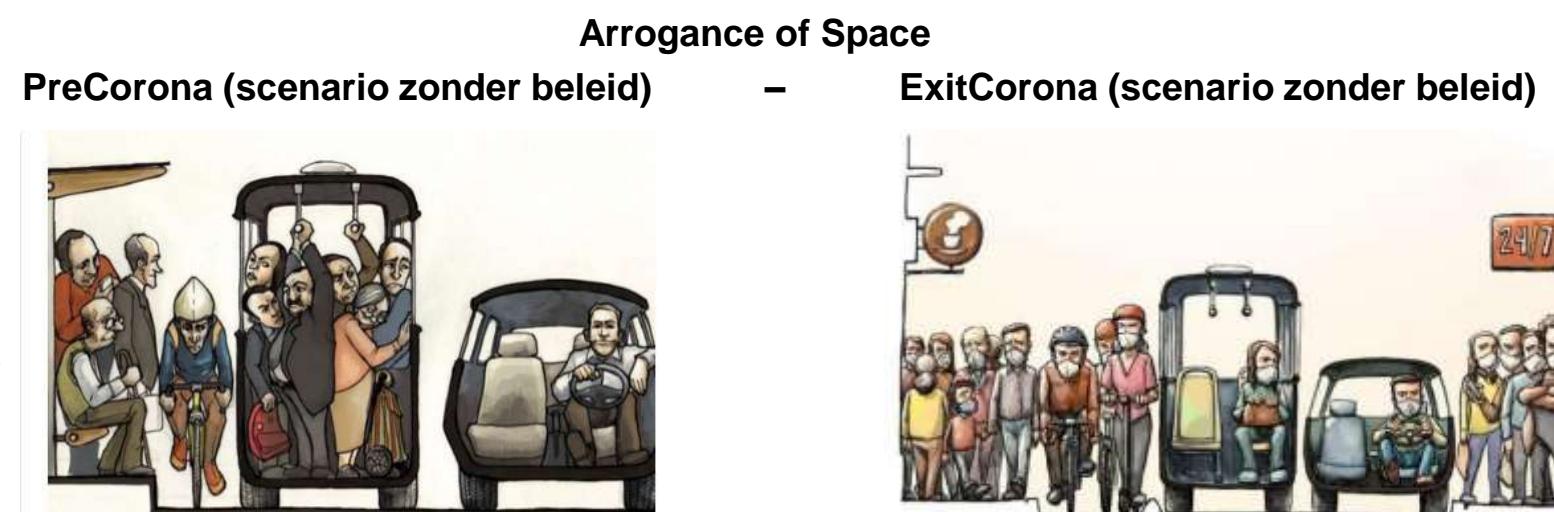
VERDER CONTACT?

prof. Dirk Lauwers
Onderzoeksgroep voor Stadsontwikkeling
Universiteit Antwerpen

<https://www.uantwerpen.be/en/research-groups/center-for-urban-development/>

Instituut voor Duurzame Mobiliteit
Universiteit Gent
<http://www.idm.ugent.be/>

mailto: dirk.lauwers@uantwerpen.be
twitter: [@Dirk_Lauwers](https://twitter.com/@Dirk_Lauwers)
www.linkedin.com/in/prof-dirk-lauwers
T +32 475 65 65 20



Manifest Mobiliteit 2.0

Pleidooi voor een betere (stads)regionale samenhang
tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling

1. Kiezen voor nabijheid
2. Kiezen voor Transit Oriented Development



**Na Corona is er nog meer ruimte voor
een modal shift, mits kwalitatieve
alternatieven en duiding.**

**Maarten Matienko
Mobiliteitsclub VAB**



1. Het belang van de verschillende modi in stad of gemeente

Wie moet er voorrang krijgen in centra van steden en gemeenten? (Rangschik ze van 1 tot 5)				
	VLAANDEREN		BRUSSEL	
	Plaats	% voorkeursstemmers	Plaats	% voorkeursstemmers
Voetganger	1	49%	1	43%
Fietser	2	47%	4	36%
Tram	3	32%	1	33%
Bus	4	39%	2	33%
Auto	5	65%	5	56%

Pre-corona onderzoek Ipsos

De Vlaming wil dat stads- en gemeentebesturen de kaart van de voetganger en fietser trekken. Opmerkelijk is dat de auto op de vijfde (en laatste) plaats staat.

2. Vertaling naar betere fietsinfrastructuur

	Totaal	Fietsers	Niet-fietsers	18-35 jaar	36-55	56-70
Fietsbruggen en -tunnels aanleggen zodat fietsers gevaarlijke kruispunten niet moeten oversteken	87%	89%	82%	84%	90%	87%
Meer en bredere fietspaden	81%	86%	68%	78%	83%	82%
Meer fietsstraten aanleggen	60%	67%	50%	59%	60%	61%

Pre-corona onderzoek Ipsos

Belangrijk verschil tussen fietsers en niet fietsers

3. Vertaling naar meer ruimte voor fietsers

	Totaal	Centrum van een grote stad	Centrum van een kleine stad/gemeente	Rand	Landelijk
Fietsstraten, waar auto's fietsen niet mogen inhalen, invoeren in een belangrijk deel van de binnenstad	57%	63%	58%	55%	57%
Enkelrichtingsverkeer invoeren en de andere rijkstrook voor fietsers reserveren	54%	57%	55%	53%	54%
Circulatieplannen invoeren met een 'knip' voor autoverkeer, waardoor er minder auto's in de stad/dorpskern rijden en er vanzelf meer plaats is voor fietsers	49%	55%	49%	49%	49%
Fietsstraten, waar auto's fietsen niet mogen inhalen, invoeren in de hele binnenstad	43%	53%	46%	44%	38%

Pre-corona onderzoek Ipsos

Afhankelijk van de woonplaats zien we hier grote verschillen

3. Vertaling naar meer ruimte voor fietsers

	Totaal	Centrum van een grote stad	Centrum van een kleine stad/gemeente	Rand	Landelijk
Fietspaden en voetpaden creëren door een rijstrook van auto's weg te nemen	40%	46%	41%	40%	35%
Fiets- en voetpaden creëren/breder maken door parkeerplaatsen voor auto's weg te nemen	35%	41%	37%	34%	31%
Fietspaden creëren door voetpaden te versmallen	23%	28%	26%	22%	20%

Pre-corona onderzoek Ipsos

Afhankelijk van de woonplaats zien we hier grote verschillen

4. De impact van Corona op verplaatsingsgedrag

Welk vervoermiddel gebruik jij voor je woon-werkverkeer tijdens de coronacrisis?				
	Normaal eigen wagen	Normaal bedrijfswagen	Normaal openbaar vervoer (trein, tram of bus)	Normaal fiets
Ik werk van thuis	27%	38%	56%	26%
Eigen wagen	65%	3%	17%	6%
Gewone fiets	4%	7%	9%	34%
Elektrische fiets	6%	5%	4%	31%
Bedrijfswagen	1%	53%	3%	1%
Te voet	1%	3%	1%	2%
Speedpedelec	1%	1%	0%	6%

Corona onderzoek: VAB enquête bij 14.000 automobilisten

Voor woon-werkverkeer stapt 1 op 10 over van auto op fiets en 1 op 6 van openbaar vervoer naar auto.

5. De impact van Corona op thuiswerken

Om welke reden plan je meer thuis te werken na de coronamaatregelen?			
	Een belangrijke reden	Een reden	Totaal
Woon-werkverplaatsing vermijden	63%	23%	86%
In geval van ernstige verkeershinder door wegenwerken	42%	26%	68%
Milieuredenen, betere luchtkwaliteit	38%	33%	71%
Combinatie werk/gezin	27%	34%	61%
Besparing op woon-werkverplaatsing	26%	30%	56%

Corona onderzoek: VAB enquête bij 14.000 automobilisten

Na Corona gaan we vaker thuiswerken en zeker ook meer skype vergaderen. Het aantal autoverplaatsingen gaan na deze kennismaking van de mogelijkheden van digitalisatie sterk veerminderen in de dienstensector (vaak gelokaliseerd in centrum van een stad).



Vragenronde

Plaats
logo klant
hier in
Master
slide





Maarten Matienko



03/210.70.80



mma@vab.be



www.vab.be





Brengt Corona opportuniteiten voor gezondere verplaatsingen?

An Verdeyen (Gezond Leven)

14/05/2020 - www.gezondepubliekeruimte.be

VLAAMS INSTITUUT

**GEZOND
LEVEN**



Gezondheid: onze grootste zorg?

> 75%
van de totale
gezondheidszorguitgave gaat naar
chronische aandoeningen

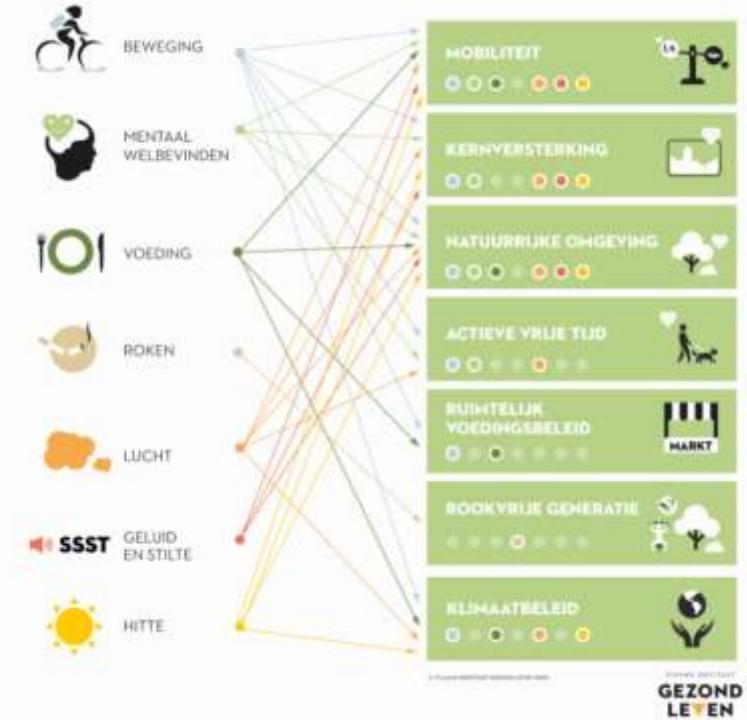
TERWIJL

70 tot 90%
van deze chronische aandoeningen
te vermijden is

DOOR EEN GEZONDE LEVENSSTIJL IN EEN
GEZONDE OMGEVING

→ MAAK DE GEZONDE KEUZE DE
MEEST EVIDENTE KEUZE
&
MAAK VAN GEZONDHEID EEN
KWALITEITSCRITERIUM

(maar preventie krijgt slechts
2,1% van het budget)



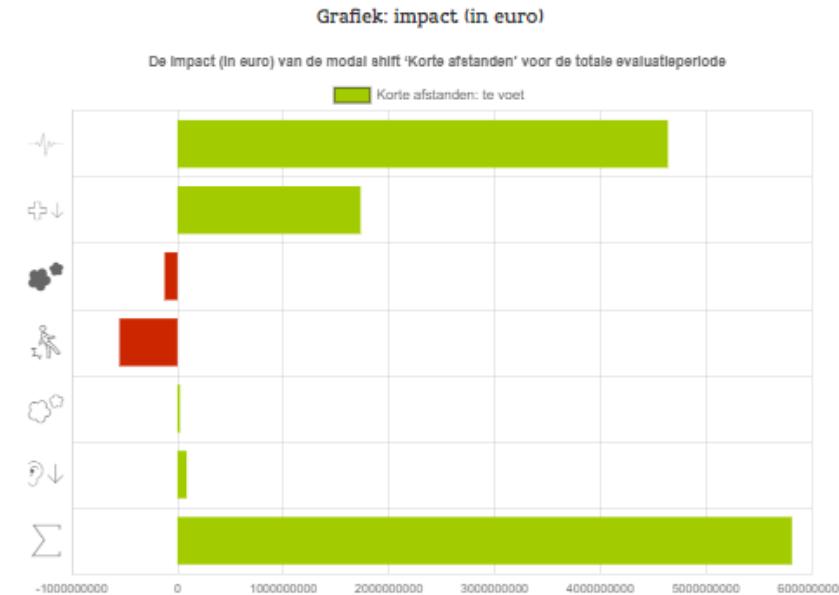
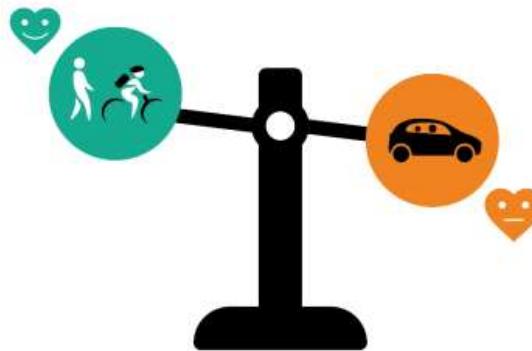
HEALTH IN ALL POLICIES
HEALTH IMPACT ASSESSMENT



Meer inspiratiegidsen health in all policies op www.gezondleven.be.

Modal shift tool en walkabilityscoretool

Voorbeeld van health impact assessment tool



<https://www.gezondleven.be/projecten/modal-shift-tool>

https://www.gezondleven.be/files/Gezonde-Publieke-Ruimte-Fiches-Maatregelen_180918_090435.pdf

Opportuniteiten modal shift?

Gedragsdeterminanten



© VLAAMS INSTITUUT GEZOND LEVEN 2018

"En als je niet oplet, wordt het openbaar vervoer alleen nog maar het transport van mensen die zich geen alternatief kunnen permitteren."



Opportuniteiten modal shift?

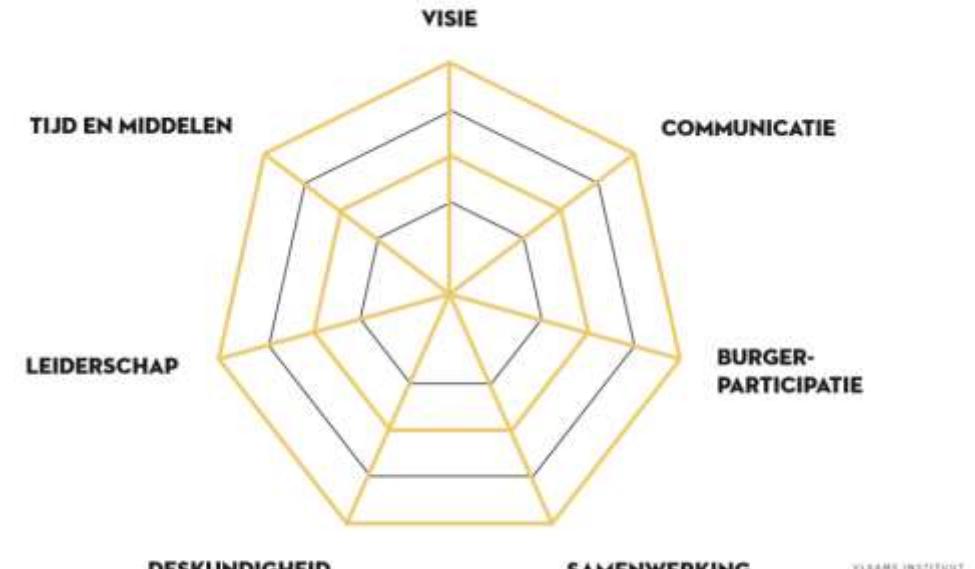
Beleidsintenties

GEZONDHEIDSMATRIX GEZONDE GEMEENTE

VLAAMS INSTITUUT GEZOND LEVEN	INDIVIU, PRIORITAIRE / RISICOGROEPEN	BUURT	GEMEENTE / OCMW (= ALLE INWOHERS EN HUN LEEFOMGEVING BINNEN DE GEMEENTE)	BOVENLOKAAL
EDUCATIE				
OMGEVINGSINTERVENTIES				
AFSPRAKEN EN REGELS				
ZORG EN BEGELEIDING				

© VLAAMS INSTITUUT GEZOND LEVEN 2018


SPINNENWEBMODEL GEZONDE GEMEENTE


© VLAAMS INSTITUUT GEZOND LEVEN, 2020

**RE-AIM: DÉ CHECKLIST VOOR JE
EVALUATIEVRAGEN**

www.gezondepubliekeruimte.be

An Verdelyn – an.verdelyn@gezondleven.be – 0485 75 02 54

dr. Ragnar Van Acker – Werner De Wael – Greet De Ridder – Kim Vander Auwera – Dries Van Nieuwenhuyze – Loes Neven – dr. Veerle Soyez – dr. Leen Van Brussel

www.gezondepubliekeruimte.be

www.gezondleven.be



Twitter: @GezondLevenVL – Facebook: Vlaams Instituut Gezond Leven

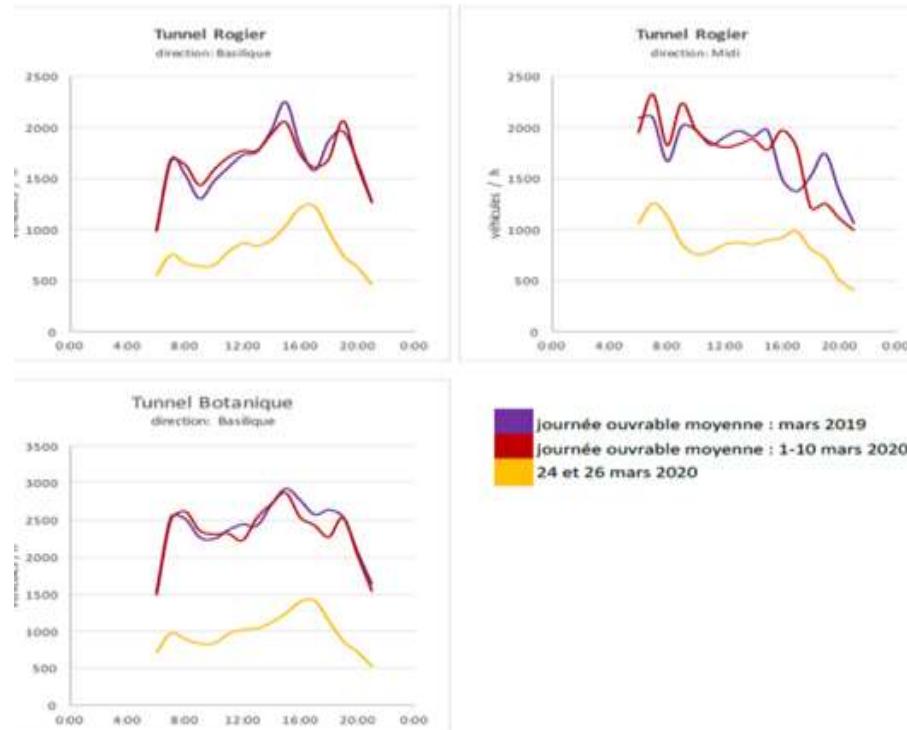


Van no move (COVID19) naar good move (post-Corona)

Exitstrategie voor mobiliteit, post-Corona
FR vertaling

14 mai 2020

De cijfers: mobiliteit in Brussel 17/03 – 3/05



- **55 – 90 % minder autoverkeer**
 - Meer snelheidsovertredingen
 - Intussen al 10 % meer dan begin lockdown
- **Openbaar vervoer**
 - Slechts 10-15% van normaal # gebruikers
 - Capaciteit gehalveerd
- **Forse stijging fietsbewegingen**
 - Aanvankelijke daling
 - Forse stijging tijdens paasvakantie
 - Intussen verdrievoudiging tijdens het weekend

Exitstrategie - Federaal

- Fase 0: lockdown 17/03-4/05

Herverdeling publieke ruimte (woonerven)

- Fase 1a: heropstart bedrijven (4/05)

Focus op alternatieven voor pendelaars (fietspaden)

Beveiliging openbaar vervoer (social distance)

- Fase 1b: heropening winkels (11/05)

Focus op alternatieven voor pendelaars (fietspaden)

Beveiliging openbaar vervoer (social distance)

- Fase 2: heropening scholen (18/05)

Versterken verkeersveiligheid (schoolstraten)

Evenwicht tussen urgentie en filosofie Good Move

○ Urgentie

- Heropstart werven
- Alternatieven voor openbaar vervoer
- Respect voor social distancing

○ Filosofie Good Move

- Woonerven > autoluwe wijken
- Tijdelijke fietspaden > RER
- Aanpassing verkeerslichten > STOP PRINCIPE

Good Move – 1 gedeelde visie

Waarvoor dient het?

Zorgen voor een geloofwaardig en coherent overheidsbeleid

SAFE
De mobiliteit is veilig en biedt een veilig gevoel
0 doden in verband met verplaatsingen in de openbare ruimte in 2030

EFFICIENT
De mobiliteit maakt optimaal gebruik van de middelen

CITY Vision
De mobiliteit van personen en de bevoorrading van het gewest waarborgen en de duurzame ontwikkeling van het gewest ondersteunen

PERFORMANT
De mobiliteit draagt bij aan de sociaaleconomische ontwikkeling van het gewest

GR
De mobiliteit heeft minder impact op het leefmilieu
-35% broeikasgassen in 2030 ten opzichte van 2005

SOCIAL
De mobiliteit biedt iedereen de mogelijkheid om zich efficiënt en aangenaam te verplaatsen
Huishoudens geven minder uit aan hun verplaatsing met een stijging van -12% (in 2015) tot -8% in 2030

PLEASANT
De mobiliteitsvraag gaat samen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners
250 km verkeersluw gebied in 2030 (voetgangerszones, woonerven of ontmoetingsplekken)

HEALTHY
De mobiliteit heeft een positieve impact op de lichamelijke en geestelijke gezondheid



Brussel -> stad op mensenmaat

#goodmove



50
autoluwe
wijken



aantal
fietsers
x4



24%
minder
auto's



-35%
broeikas-
gassen



NUL
verkeers-
doden



BRUXELLES MOBILITÉ
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Good Neighbourhood

Normale planning: 50 autoluwe wijken

5 autoluwe zones per jaar

- Call for projects "local mobility contracts"
- Oproep in November 2019
- Huidige fase: prioritisering projecten



No move

Verkeer doorlatende wijken
Voor iedereen moeilijk bereikbaar



be
good
move

Tegen verkeer beschermde wijken
Voor alle modi bereikbaar

COVID urgentie: meer ruimte voor wandelaars



- **Samenwerking met gemeentes rond woonerven**
 - 16 gemeentes nemen deel
 - Kleine 100 km woonerven over heel het Gewest
 - Aanleg volop aan de gang
- **Groter aandeel fietsstraten op gewestwegen**
- **3 grote parken autoluw**
 - Woluwepark
 - TerKamerenbos
 - Josephatpark

COVID urgentie: meer ruimte voor wandelaars



Good Network

COVID urgentie: STOP principe bij verkeerslichten



- **Slimme verkeerslichten**

- In functie van vlotte doorstroming verkeer
- Technische ontwikkeling aan de gang ifv automatisering

COVID19 urgentie

- **Langer groen voor fietser en wandelaar**
 - Social distance
 - Geen file aan verkeerslichten
- **Task force voor middel- en langetermijnaanpassing**

Normale planning: fietsnetwerk

Spécialisation multimodale des voiries
Multimodale wegenspecialisatie

Vélo / Fiets



SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
DÉPARTEMENT DÉVELOPPEMENT DURABLE



— PLUS
— CONFORT / COMFORT
— QUARTIER / WIJK

— Limites de la RBC / BHG grenzen

Zones d'affectation du PRAS / Bestemmingsgebieden van het GBP
— Eau / Water
— Zones vertes et zones de parcs / Groen gebieden en parkgebieden
— Zones forestières / Bosgebieden
— Zones de chemin de fer / Spoorweggebieden

● Fietsnetwerk langs de belangrijkste assen

- « BikePLUS » = **rood** = belangrijkste fietsassen
- « BikeCOMFORT » = **blauw** = comfortabele fietsassen

● Autoluwe wijken

- « BikeQUARTIER » = **grijs** = verkeersluwe zone

COVID urgentie: 40 km fietspad

40 km
extra bike lanes
for Brussels



Elio Van den Brandt
Brussels Minister of Mobility, Road Safety and Public Works



- Gebaseerd op bikePLUS netwerk
- 40 km extra fietscorridors
- Tijdelijke maatregelen
 - Betonblokken
 - Verfsignalisatie
- Veilige fietsinfrastructuur als alternatief voor OV/wagen
- Focus op grote verkeersassen
 - Invals wegen (Wetstraat, Keizer Karellaan, Louizalaan)
 - Middenring
 - Kleine Ring (hiaten weghalen)

COVID urgentie: 40 km fietspad

Projet de 40 km de pistes cyclables supplémentaires en région bruxelloise



Réseau "Vélo PLUS"
plan régional de mobilité Good Move



Good Service

COVID urgentie: ontlasten openbaar vervoer



- **MIVB-STIB terug op 85% capaciteit**

- Bescherming personeel en klanten
- Intensieve schoonmaak rijstellen
- Voorlopig geen nachtlijnen (maximale capaciteit overdag)
- Betaling enkel met kaart
- Verplicht mondmasker (controle)

“Laat het openbaar vervoer aan zij die het echt nodig hebben.”

Good Choice

Communicatiecampagnes: aangepast



- **Normale planning: on hold**
 - Campagnes uitgesteld
 - 'Bike for Brussels' campagne voorzien voor april afgelast
- **COVID urgentie**
 - Respect voor snelheidsregels
 - Aanmoedigen fietsgebruik voor korte verplaatsingen (via Bike for Brussels)
- **#BikeforBrussels campagne**
 - Fiets als alternatief (woon-werkverkeer)
 - Post corona

Q&A

Post Corona TALKS

Het vervolg

...

elke woensdag
16u – 17.30u



PUBLIEKE RUIMTE



VOEDSEL



SOCIALE VRAAGSTUKKEN



PLANNING & BELEID

BEDANKT!

voor uw bijdrage aan #PostCoronaTALKS

- ❖ Wees erbij op de volgende sessies!
- ❖ Steun ons met een vrijwillige bijdrage via
BE18 0682 2453 9465

(vanaf 10€ ook mogelijk via factuur – aanvragen via info@vrp.be)