



Evaluatie projectoproep
ONDERZOEKSRAPPORT
‘Brussel op vakantie’ - 2020



- Opdrachtgever:* **Brussel Mobiliteit / Kabinet van Minister Van den Brandt**
- Opdracht:* **Academische studie “Brussel op Vakantie” (BMB/DS-DB/2020.666)**
- Projectleider:* Prof. dr. Bas de Geus
- Onderzoeksgroepen:* **Vrije Universiteit Brussel – Onderzoeksgroep MFYS**
Menselijke Fysiologie en Sportkinesitherapie
Pleinlaan 2
1050 Brussel
[MFYS - MFYS \(vub.be\)](http://mfys.vub.be)
- Vrije Universiteit Brussel – Onderzoeksgroep MOBI**
Mobility, Logistics and Automotive Technology Research Group
Pleinlaan 2
1050 Brussel
[Home - MOBI \(vub.be\)](http://home-mobi.vub.be)
- Auteurs:* Prof. dr. Bas de Geus (MFYS/MOBI), drs. Toon Ampe (MFYS) drs. Jesse Pappers (MOBI), Prof. dr. Imre Keseru (MOBI) en Prof. dr. Cathy Macharis (MOBI)
- Contactpersoon:* **?? VUB / Kabinet / BM ??**

Inhoudstafel

1.	Situering	1
1.1	Wat zijn de gevolgen van de COVID-19 pandemie?	1
1.2	Waarom 'Brussel op vakantie'?	2
2	Onderzoeksopdracht	3
3	Literatuurstudie	3
3.1	Wat is Good Move?	3
3.2	Waarom een shift naar meer actieve mobiliteit?	3
3.3	Waarom een Stad30?	4
3.4	Waarom meer groene ruimte?	5
3.5	Wat is het effect van kortdurende initiatieven zoals 'Brussel op Vakantie'?	6
3.6	Conclusie van de literatuurstudie	8
4	Methodologie van de effect- en procesevaluatie	9
4.1	Selectie van de projecten - Casestudies	9
4.2	Evaluatiemethodologie: RE-AIM en NISTO	11
4.2.1	RE-AIM	11
4.2.2	NISTO	11
4.2.3	Brussel op vakantie raamwerk	12
4.2.4	Effectevaluatie	12
4.2.5	Procesevaluatie	12
4.3	Methode voor de effect- en procesevaluatie: interviews en focusgroepgesprekken ...	13
4.3.1	Semigestructureerd diepte-interviews	13
4.3.2	Focusgroepgesprekken (niet uitgevoerd)	14
4.4	Analyse van de interviews en focusgroepgesprekken	15
4.5	Ethische kanttekeningen	15
5	Onderzoeksresultaten van de effect- en procesevaluatie	16
5.1	Semigestructureerd diepte-interviews	16
5.1.1	Doelgroep	17
5.1.2	Aantal deelnemers	20
5.1.3	Communicatie naar doelgroep	20
5.1.4	Drop-out van deelnemers	22
5.1.5	Impact van projecten	23
5.1.6	Omgevingsbewustzijn	23
5.1.7	Partners	24

5.1.8	Tegenstanders.....	26
5.1.9	Financieel	27
5.1.10	Herhaling project	29
5.1.11	Good Move.....	30
5.1.12	Extra suggesties	32
5.2	Focusgroepgesprekken	33
6	Discussie.....	33
6.1	Wat met de aan- of afwezigheid van (jonge) vrouwen in het straatbeeld en de deelname aan socio-culturele en bewegingsactiviteiten?	33
6.1.1	Vaststelling: kwetsbare (jonge) vrouwen	33
6.1.2	Deelname van (jonge) vrouwen aan socio-culturele activiteiten en aanwezigheid in de openbare ruimte.....	33
6.1.3	Ontwerp van de openbare ruimte voor (jonge) vrouwen.....	34
6.1.4	Bestaande initiatieven binnen de socio-culturele activiteiten en aanwezigheid in de openbare ruimte voor vrouwen.....	35
6.1.5	Deelname van vrouwen aan actieve mobiliteit.....	35
6.1.6	Bestaande initiatieven om actieve mobiliteit voor vrouwen te stimuleren	36
6.2	Wat met de aanwezigheid van 65+'ers in het straatbeeld en de deelname aan socio- culturele en bewegingsactiviteiten?	37
6.2.1	Vaststelling: 65+'ers.....	37
6.2.2	Belang en oplossing voor 65+'ers.....	37
6.3	Herhaling van de projecten	38
6.4	Beperkingen van de studie	38
7	Belangrijkste bevindingen en aanbevelingen.....	40
8	Conclusie	42
9	Referentielijst.....	44
10	Appendix.....	50
10.1	Vragengids semigestructureerd diepte-interview	50

1. Situering

1.1 Wat zijn de gevolgen van de COVID-19 pandemie?

Deze COVID-19 pandemie heeft geleid tot een wereldwijde golf van vroegtijdige overlijdens en ziekenhuisopnames met al dan niet blijvende gevolgen. Daarnaast heeft deze pandemie geleid tot bijkomende gezondheidsproblemen zoals stress, angst, depressieve symptomen, slapeloosheid, ontkenning, woede en angst, bij mensen die direct en indirect in contact kwamen met het virus (Torales et al., 2020). Collectieve bezorgdheid beïnvloedt het dagelijks gedrag, de economie, de preventiestrategieën en de besluitvorming van beleidsmakers, gezondheidsorganisaties en medische centra. Deze invloed kan de strategieën voor de bestrijding van COVID-19 verzwakken en kan leiden tot meer morbiditeit en geestelijke gezondheidsbehoeften op mondiaal niveau.

De meeste gegevens wijzen op een afname van de deelname aan fysieke activiteit¹ als gevolg van sociale afstandsmaatregelen (Ammar et al., 2020). Nochtans heeft onderzoek aangetoond dat het onderhouden of verhogen van de fysieke activiteit resulteert in cardiorespiratoire-, musculoskeletale-, neurologische- en immunologische voordelen, welke een voordeel kunnen zijn wanneer men wordt blootgesteld aan het SARS-CoV-2 virus (Dwyer et al., 2020; Woods et al., 2020).

Hoewel jonge volwassenen over het algemeen actiever zijn dan volwassenen van middelbare leeftijd en oudere volwassenen, blijkt uit gegevens dat de sterkste afname van fysieke activiteit zich voordoet tijdens de late adolescentie en jonge volwassenheid (Aaron et al., 2005), en dan voornamelijk bij vrouwen. Bovendien nemen vrouwen in de jongvolwassenheid minder deel aan fysieke activiteit dan mannen (Buckworth et al., 2004; Haase et al., 2004). In combinatie met de gedaalde fysieke activiteit als gevolg van de COVID-19 pandemie kan dit leiden tot een precare gezondheidssituatie. Naast de voordelen voor de lichamelijke gezondheid, blijkt uit veel onderzoeken dat deelname aan fysieke activiteit ook positieve effecten kan hebben op de psychische gezondheid, zoals vermindering van het risico op of de symptomen van depressie (Teychenne et al., 2008).

Naast een gebrek aan fysieke activiteit, heeft de COVID-19 pandemie ook geleid tot een toename van sedentair gedrag² in alle leeftijdsgroepen (Ammar et al., 2020; Lesser et al., 2020; Moore et al., 2020; Pombo et al., 2020; Stanton et al., 2020, Xiang et al., 2020). Sedentair gedrag vergroot de kans op cardiovasculaire aandoeningen en diabetes type 2 (Mora et al., 2006). Daarnaast zorgt toegenomen

¹ Fysieke activiteit (FA) wordt als volgt gedefinieerd: “Alle activiteiten waarbij het lichaam bewogen wordt door het leveren van spierarbeid, wat gepaard gaat met energieverbruik”. Onder FA vallen onder andere sport op alle niveaus, tuinieren, winkelen, FA op het werk en FA om zich te verplaatsen (bijv. fietsen naar of van het werk).

² Sedentair gedrag of lang stilzitten is alles wat je doet terwijl je ligt of zit en waarbij je heel weinig energie verbruikt. Slapen hoort daar niet bij.

sedentair gedrag voor een verstoring van de ontwikkeling van motorische competentie bij kinderen (Pombo et al, 2021). Deze onderontwikkeling van motorische competenties zorgt dan weer voor een vermindering in fysieke activiteit en cardiorespiratoire fitheid bij deze kinderen (Hardy et al., 2012), wat dan weer een negatieve impact heeft op verschillende gezondheidsparameters zoals overgewicht en levenskwaliteit (Janssen et al, 2010).

1.2 Waarom 'Brussel op vakantie'?

Vanaf maart 2020 heeft de COVID-19 pandemie een grote impact op het dagelijkse leven van alle Brusselaars. Aanbevelingen van de volksgezondheid en overheidsmaatregelen tijdens de COVID-19 pandemie hebben geleid tot talrijke beperkingen van het dagelijkse leven, waaronder sociale afstand, isolatie en opsluiting in huis. Dit heeft dan weer geleid tot veranderingen in de manier waarop we met elkaar omgaan en de manier waarop we ons verplaatsen. Mensen die 'uit gewoonte' elk traject met de auto of openbaar vervoer deden gingen plots te voet of namen de fiets. De nabijheid van de lokale winkel werd herontdekt en burens die elkaar eigenlijk niet kenden maakten kennis. Anderzijds werd ook duidelijk dat te veel Brusselaars te weinig veilige en leefbare ruimte (binnens- en buitenshuis) hebben om zich uit te kunnen leven. Zo zaten jonge kinderen en adolescenten veel te lang opgesloten in kleine appartementjes omdat buitenspelen zonder toezicht van een ouder geen optie is. Oudere mensen durfden dan weer niet meer buiten komen uit vrees voor besmetting waardoor de eenzaamheid verder toenam.

Minister van Mobiliteit Elke Van den Brandt ondernam tijdens de eerste lockdown, in de lente van 2020, actie om Brusselaars van alle leeftijden de kans te geven meer buiten te komen met de Projectoproep 'Brussel op Vakantie'. Ze greep deze opportuniteit ook aan om een volgende belangrijke stap te zetten in de transitie naar de leefbare, veerkrachtige en aantrekkelijke Gewest voor jong en oud, en voor de autoluwe mazen van het gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' in de praktijk om te zetten en om hiervoor draagvlak te creëren.

In deze projectoproep werden vzw's en gemeenten uitgenodigd om mee de publieke ruimte in te vullen met projecten die mensen samenbrachten en die rechtstreeks verband hielden met de verschillende gewestelijke prioriteiten, en in het bijzonder die van Good Move. Belangrijk was dat de projecten aan meerdere van de volgende doelstellingen moesten beantwoorden: (1) meer ruimte voor de verblijfsfunctie en ontmoeting; (2) meer ruimte creëren voor de kinderen om veilig te spelen door tijdelijk gebruik van de publieke ruimten; (3) meer groen in de stad; (4) meer aandacht creëren voor actief transport.

Van de meer dan 200 ingediende projecten werden er door de administratie van Brussel Mobiliteit 46 projecten geselecteerd. De projectindieners kregen financiële middelen om hun project uit te werken met als doel om hun buurt, straat, plein leefbaarder te maken voor alle Brusselaars. Wegens het grote succes van deze oproep wil de Minister de oproep terug lanceren in 2021, maar daarvoor moesten er eerst lessen getrokken worden uit de projecten van 2020.

2 Onderzoeksopdracht

De onderzoeksgroepen MFYS en MOBI van de Vrije Universiteit Brussel kregen de opdracht om aan de hand van een wetenschappelijke en multidisciplinaire methodiek een effect- en procesevaluatie uit te voeren van een selectie van de 'Brussel op vakantie'-projecten die in 2020 gefinancierd werden.

Er werd gestart met een grondige studie van de wetenschappelijke literatuur ter zake. Hierin werd een analyse uitgevoerd van wetenschappelijke studies die microschaal omgevingsfactorinterventies en hun determinanten hebben onderzocht. In de literatuurstudie werd ook gekeken naar de impact van luchtvervuiling en verkeersveiligheid op de leefbaarheid in stedelijk gebied en werd er dieper ingegaan op de implementatie van co-creatie en samenwerking met stakeholders.

Aan de hand van semigestructureerde diepte-interviews met twaalf projectindieners werd er een effect- en procesevaluatie uitgevoerd. De literatuurstudie en de analyse van de interviews hebben gediend om aanbevelingen te formuleren met het oog op de projectoproep in 2021.

3 Literatuurstudie

3.1 Wat is Good Move?

De Brusselse regering heeft in 2020 de goedkeuring gegeven voor een Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG), namelijk Good Move. Good Move oogt op het verbeteren van de leefomgeving van de Brusselaars en ook op het begeleiden van de demografische en economische ontwikkeling van BHG (Brussel Mobiliteit, 2020a). De doelstelling is een verbetering van de mobiliteit in BHG, mede door een afname van het individueel autovervoer en door een modale shift van passief naar actief transport (Brussel Mobiliteit, 2020a).

3.2 Waarom een shift naar meer actieve mobiliteit?

Er woonden in 2020 1,22 miljoen inwoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De afgelopen 30 jaar is de bevolking met 26% oftewel 253.870 inwoners gestegen (BISA, 2021a). De verwachting is dat deze groei de komende decennia afvlakt en dat het Gewest in 2050 1,29 miljoen inwoners heeft (BISA, 2021b). Waar in 1999 nog driekwart van de huishoudens één of meer auto's bezat, was dit in 2018 nog

58% van de huishoudens (BISA, 2020). Maar waarom is zo een shift weg van gemotoriseerde voertuigen belangrijk?

Onderzoek heeft namelijk aangetoond dat de modale shift van passief transport (e.g. auto, trein, bus, etc.) naar actief transport (e.g. wandelen, fietsen, etc.) kan leiden tot aanzienlijke gezondheids- en economische voordelen voor enerzijds het individu en anderzijds de maatschappij (Rodrigues et al., 2020). Wanneer verschillende positieve (meer fysieke activiteit) en negatieve (verkeersongevallen, blootstelling aan luchtvervuiling en geluidsoverlast) uitkomsten van de shift van passief naar actief transport vergeleken worden in zogenaamde kost-baten analyses blijkt dat het gezondheids- en economisch voordeel het meest beïnvloed wordt door een verhoging van de fysieke activiteit (wandelen en fietsen) (Rabl & de Nazelle, 2012). Regelmatige lichaamsbeweging heeft niet alleen positieve gevolgen voor de lichamelijke gezondheid, maar ook de geestelijke gezondheid (e.g. vermindering van angst, stress en depressie) (Avila-Palencia et al., 2017; Martin et al., 2014; Warburton et al., 2006).

Aanpassingen aan de (fiets)infrastructuur zullen mensen aanmoedigen om zich vaker actief te verplaatsen en bovendien zal de vermindering van het gemotoriseerd transport ook leiden tot een verminderde de vervoersgerelateerde (koolstofdioxide, stikstofoxiden, fijnstof, *black carbon*) uitstoot (Keall et al., 2018; Lindsay et al., 2011). Deze shift kan ook een daling van de verkeersdrukke in de stad in de hand werken. Uit de literatuur blijkt dat de verkeersdrukke in een straat een impact heeft op het aantal en de kwaliteit van sociale connecties tussen bewoners. Bewoners van straten met veel gemotoriseerd verkeer hebben minder sociale connecties dan bewoners van straten met weinig gemotoriseerd verkeer (Appleyard, 1980; Porta, 2005).

3.3 Waarom een Stad30?

De algemene invoering van snelheidsbeperking tot 30 km/u heeft een aantal belangrijke (in)directe voordelen op de leefbaarheid en de gezondheid. Om een veralgemeende snelheidsbeperking van 30 km/u te kunnen doen slagen moet er aandacht zijn voor regelgeving, (snelheids-)controle en handhaving, maar moet er ook nagedacht worden over maatregelen die uitnodigen om de snelheidsbeperking te respecteren. Dit laatste kan enkel gebeuren wanneer de omgeving aangepast wordt met fysieke verkeersremmende maatregelen zoals verkeersdrempels, eenrichtingsstraten, en vernauwing van het rijvak van auto's.

In Lausanne (Zwitserland) werd een studie uitgevoerd om de impact van de Stad30 te modelleren (Rossi et al., 2020). De resultaten tonen aan dat een veralgemeende snelheidsreductie naar 30 km/u zou zorgen voor zowel een daling van het aantal en de ernst van verkeersongevallen als een

verminderde geluidsoverlast, wat dan weer een positief effect zou hebben op de gezondheid van de inwoners (Rossi et al., 2020). Geluidsoverlast is namelijk geassocieerd met een verhoogd risico op cardiovasculaire aandoeningen, diabetes type 2, oorsuizen, stemmingswisselingen, chronische slaapproblemen, gebrek aan herstel van vermoeidheid, nervositeit, angst en welzijn (WHO, 2018).

Studies zoals de voorgenoemde studie van Rossi en collega's werden in het verleden vaker uitgevoerd en zeer recent samengevoegd in een zo genaamde review studie (Cleland et al, 2020). De review van Cleland en collega's toont aan dat er een daling is van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen wanneer de snelheidslimiet naar 30 km/u wordt gebracht. Dit effect lijkt het grootste te zijn in wijken met de grootste socio-economische achterstand omdat daar over het algemeen de meeste verkeersongevallen gebeuren (Steinbach, 2011). De studie van Cleland toont ook aan dat een 30 km/u zone met aanwezigheid van fysieke verkeersremmende maatregelen meer effect heeft op de verkeersveiligheid dan enkel de aanwezigheid van verkeersborden. Ook is er sprake van een schaalvoordeel: hoe groter de 'zone' hoe groter het effect op de verkeersveiligheid.

Een veralgemeende snelheidsbeperking heeft niet enkel een impact op de objectieve verkeersveiligheid (aantal en ernst van de ongevallen) maar ook op de veiligheidsperceptie. Zo toonden Cairns en collega's in hun review aan dat mensen hun omgeving als veiliger waarnemen wanneer er een snelheidsbeperking geldt (Cairns et al, 2014), hetgeen erg belangrijk is om mensen aan te zetten om meer te fietsen of zich te voet te verplaatsen. Een toename van het aantal fietsers en wandelaars als gevolg van de invoering van een veralgemeende zone 30 werd aangetoond door Atkins (2018): van de bewoners, automobilisten en fietsers (n=1965) die meededen aan de studie vond 69% dat de snelheidsbeperkingen gunstig waren voor zowel fietsers als voetgangers en 60% vond dat de beperkingen "een veiligere omgeving om te wandelen en te fietsen" opleverden (Atkins, 2018). Van degenen die al fietsten, gaf 66% aan dat een 30 km/u zone zorgde voor een veiligere fietsomgeving. Een minderheid zei dat een beperking van de snelheid tot 30 km/u het waarschijnlijker maakt dat zij gaan lopen (16%) of fietsen (9%) in plaats van autorijden.

Een afname van het aantal en de ernst van de verkeersongevallen en de geluidsoverlast, een toename van de waargenomen verkeersveiligheid, het aantal fietsers en wandelaars zorgt dan op zijn beurt weer voor een toename van de leefbaarheid van een stad (Nieuwenhuijsen, 2020).

3.4 Waarom meer groene ruimte?

Naast de aspecten van Good Move richt 'Brussel op vakantie' zich ook op de groene ruimte, ontmoeting en speelruimte voor kinderen (Brussel Mobiliteit, 2020b). Onderzoek naar de culturele patronen en culturele beleving in Brussel heeft namelijk aangetoond dat er een algemene en grote

verzuchting is naar ruimte, gestoeld op culturele infrastructuur, veiligheid en (groene) openbare plekken (Perspective.brussels, 2020; Pro velo, 2019).

Toegang hebben tot een groene ruimte en omgeving heeft niet alleen een positieve invloed op de emoties van kinderen en adolescenten, maar kan ook bijdragen tot een vermindering van gedragsproblemen (Vanaken & Danckaerts, 2018). Hiernaast wordt er ook aangetoond dat kinderen een betere neurologische ontwikkeling ervaren wanneer ze toegang hebben tot groene, publieke ruimtes (Liao et al., 2019) en ook fysiek actiever zijn dan hun leeftijdsgenoten die geen toegang hebben tot deze plaatsen (Janssen & Rosu, 2015; Nordbø et al., 2019).

Als er wordt gekeken naar de volwassen populatie, wordt opgemerkt dat groene ruimtes geassocieerd worden met een hogere zelf gerapporteerde gezondheid en mentaal welzijn (Alcock et al., 2014; Twohig-bennett & Jones, 2018). Ook bij mensen van 65+ heeft toegang tot een publieke ruimte een positieve invloed op fysieke activiteit. Wanneer er initiatieven worden genomen in functie van het promoten van actief transport bij mensen van 65+, zal hun openbare leefruimte significant uitbreiden (Van Cauwenberg et al., 2018). Bijkomend toonde het onderzoek van Barnett et al. (2017) al aan dat de fysieke activiteit van mensen van 65+ positief beïnvloed kan worden wanneer buurten veilig, beloopbaar en esthetisch aantrekkelijk zijn met toegang tot algemene en specifieke bestemmingen.

3.5 Wat is het effect van kortdurende initiatieven zoals 'Brussel op Vakantie'?

Verschillende Europese landen maken gebruik van kleinschalige interventies voor het verbeteren van mobiliteit en veiligheid in steden (European Transport Safety Council (ETSC), 2020). Deze kleinschalige initiatieven hebben hun effectiviteit aangetoond. Het implementeren van kleinschalige fysieke omgevingsinterventies (aangewezen wandelroute) of sociale omgevingsinterventies (wandegroep) in achtergestelde buurten, heeft aangetoond veelbelovend te zijn ter bevordering van het wandelgedrag bij ouderen (Prins et al., 2019). Niet alleen bij een oudere populatie, maar ook bij een jongere populatie hebben kleinschalige interventies een positief effect. Door alleen al de promotie van actief transport bij jongeren werden zowel hun attitudes, waargenomen gedragscontrole en intentie op een positieve manier veranderd richting niet-gemotoriseerde vervoerswijzen (Stark et al., 2018).

Naast de structurele veranderingen dienen er ook gedragsmatige veranderingen plaats te vinden bij de bevolking. Er zijn twee complementaire soorten interventies die gedrag kunnen veranderen: interventies die gericht zijn op de bewuste processen en interventies die gericht zijn op niet-bewuste processen (Marteau, 2017). Niet-bewuste processen (of onbewuste processen) zijn alle processen waar mensen zich niet bewust van zijn. In tegenstelling tot wat de meeste mensen denken, maken onbewuste processen de meeste interessante psychologische processen uit. Mensen zijn zich slechts

bewust van een zeer beperkte deelverzameling van psychologische processen. De interventies die gericht zijn op de gehele bevolkingsgroep en die grotendeels onbewuste processen aanpakken, zijn het meest veelbelovend wanneer men zowel de volksgezondheid wil verbeteren als de kloof tussen de minst en meest bedeelden wil verkleinen (e.g. Om het aantal doden en gewonden ten gevolge van afgeleid rijden terug te dringen, voert de nationale overheid een publieke voorlichtingscampagne, bestaande uit levendige en soms grafische verhalen en beelden, ontworpen om mensen te ontmoedigen om te sms-en, e-mailen, of praten op hun mobiele telefoons tijdens het rijden. (Marteau et al., 2021).

Bij het doorvoeren van veranderingen is het includeren van alle bevolkingsgroepen van essentieel belang. Brussel is een veelzijdige stad met een grote heterogene bevolking (Perspective.brussels, 2020) en een effectieve aanpak waar zowel gedragsmatige als sociale oorzaken (e.g. sociale status) worden aangepakt is vereist wanneer het aankomt op ongelijkheid op gezondheidsgebied (Marteau et al., 2021). Hiernaast wordt er opgemerkt dat men zich in de praktijk meer zou moeten richten op de sociale praktijken en minder op het gezondheidsgedrag wanneer men een gedragsverandering wil teweegbrengen in mobiliteit (Nettleton & Green, 2014). Bijkomend is het belangrijk om de attitude ten overstaan van de transportkeuze van mensen te beschouwen aangezien deze het reisgedrag kan beïnvloeden (Van Acker et al., 2011). Verder onderzoek heeft aangetoond dat er behoefte is aan duidelijke beleidsmaatregelen ter bevordering van een gedragsverandering wanneer men verandering wil brengen in de vervoerswijze van mensen (Biehl et al., 2018).

Hoewel het betrekken van burgers een expliciet onderdeel is van de Europese richtlijnen bij het opstellen van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (Rupprecht Consult, 2019), experimenteren burgers zelf ook met een alternatieve invulling van de openbare ruimte. 'Grassroots urbanism' is een overkoepelende term voor bottom-up acties die door burgers geïnitieerd worden om stedelijke ruimtes te verbeteren. Het doel van deze acties is om de verwachtingen van burgers over hun leefomgeving te veranderen door hun te tonen hoe een stad ook kan zijn. Fysieke interventies zoals tijdelijke fietspaden of speelplaatsen en culturele interventies zoals kunstvoorstellingen en educatie zijn voorbeelden van grassroots urbanism. Over de impact van deze acties is onenigheid: sommige onderzoekers vinden dat vooral de gegoede middenklasse profiteert van de projecten; anderen zien de experimenten als een oplossing voor alle stedelijke problemen (Sandler, 2020).

Wereldwijd wordt er volop geëxperimenteerd met een tijdelijke, andere indeling van de openbare ruimte in steden. De achterliggende gedachte is dat deze experimenten leiden tot een breed gedragen consensus over de toekomstige invulling van de openbare ruimte of in ieder geval het begrip over de mogelijkheden en beperkingen van deze invulling vergroten. Uit een overzichtsartikel van Bertolini

(2020) blijkt dat deze experimenten op korte termijn veelal een positieve impact hebben op de fysieke gezondheid van deelnemers, het gebruik van duurzame vervoersmiddelen, verkeersveiligheid, sociale interactie en sociaal kapitaal. Ook de impact op lokale bedrijven is neutraal of positief.

Over de langdurige impact van 'straatexperimenten' is nog weinig bekend (Bertolini, 2020). Er bestaan voorbeelden van tijdelijke projecten zoals voetgangerszones die na verloop van tijd een permanente status krijgen (Cruz & Paulino, 2020). Uit interviews met projectorganisatoren van *Open Streets* – tijdelijke sluitingen van straten voor gemotoriseerd vervoer – in de VS blijkt dat een permanente uitvoering van de projecten geen prioriteit is. De evaluatie van de *Open Streets* – als deze al plaatsvindt – is eerder gericht op het enthousiasme van deelnemers, deelnemersaantallen, en berichten op sociale media (Hipp et al., 2017). Daarnaast kan juist het experimentele en tijdelijke karakter van een straatexperiment verhinderen dat de verandering permanent wordt ingevoerd (Bertolini, 2020).

Hoewel het verlagen van de snelheidslimiet een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid (Cleland et al, 2020), blijkt uit Nederlands onderzoek dat de impact van kleinschalige mobiliteitsinterventies weinig doeltreffend zijn bij het afdwingen van een snelheidslimiet. De geteste interventies om 30 km/u-zones veiliger te maken in het onderzoek van Bax et al. (2019) bestonden uit kleine infrastructuuraanpassingen, snelheidsmetingen of zelfgemaakte verkeersborden. Uit een bevraging onder bewoners waar de interventies plaatsvonden, bleek dat de interventies geen effect hadden op de verkeersveiligheidsgevoelens of de motivatie om zelf maximaal 30 km/uur te rijden. Ook de werkelijk gereden snelheden bleven onveranderd. Een ander onderzoek wijst uit dat posters die automobilisten attenderen op de snelheidslimiet de gemiddelde snelheid niet doen verlagen (van Schagen et al., 2016).

3.6 Conclusie van de literatuurstudie

Een betere planning van stad en vervoer kan leiden tot koolstofneutrale, leefbaardere en gezondere steden. Hierbij is vooral nood aan wijzigingen in het gebruik van de openbare ruimte, een verschuiving van particulier gemotoriseerd vervoer naar openbaar en actief vervoer en het groener maken van steden (Nieuwenhuijsen, 2020). De in dit hoofdstuk beschreven overzicht van de literatuur en de reviews van Nieuwenhuijsen (2020) en Cleland (2020) tonen aan dat ambitieuze mobiliteitsplannen over een groot grondgebied wel degelijk een impact kunnen hebben op de gezondheid en leefbaarheid van de stad. Daarnaast zijn kleinere, lokale projecten nodig om de bevolking bewust te maken van de mogelijkheden en hen te betrekken bij het veranderingsproces. Echter wijst onderzoek van Bertolini (2020) uit dat de positieve impact van kleine, tijdelijke mobiliteitsprojecten veelal op korte termijn plaatsvindt. Er zal dus meer onderzoek verricht moeten worden naar de langetermijneffecten van zulke mobiliteitsprojecten.

4 Methodologie van de effect- en procesevaluatie

Dit gedeelte van het rapport beschrijft in detail de methodologie van de effect- en procesevaluatie die uitgevoerd werd op een selectie van de gefinancierde 'Brussel op Vakantie' projecten van 2020.

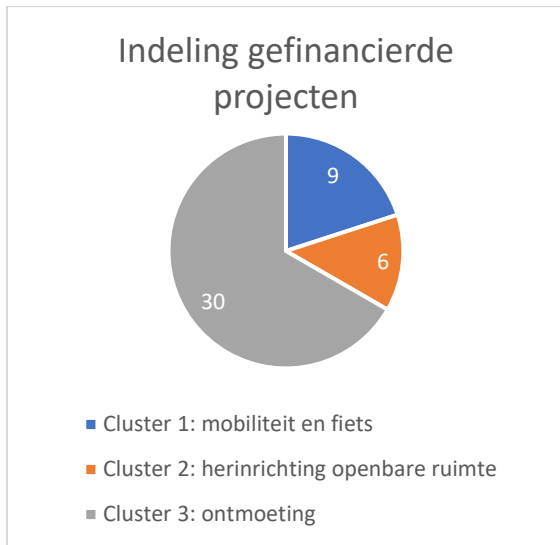
De onderzoeksvraag die hierbij centraal stond was: "Wat is de impact van de projecten van de projectoproep 'Brussel op Vakantie' editie 2020 op de lokale bevolking?"

Hebben deze projecten enkel effect op het gedrag en de perceptie van de mensen die rechtstreeks hebben deelgenomen aan het project? Of hebben deze projecten ook effect op de buurtbewoners die niet (direct) betrokken werden in het project, maar wel deel uitmaken van de (directe) leefomgeving?

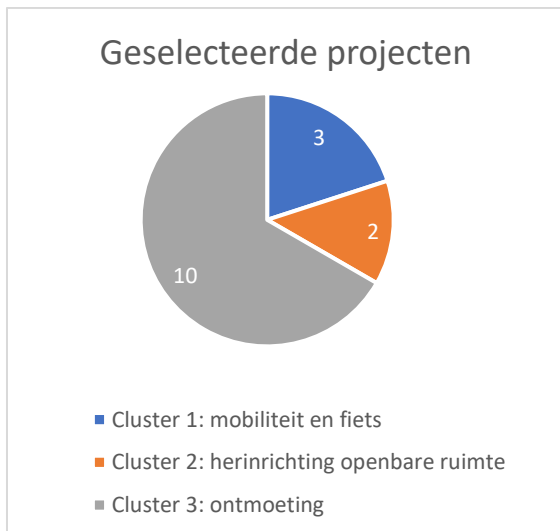
Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden werd er een wetenschappelijke en multidisciplinaire methodiek samengesteld ter evaluatie van de effecten van de projectoproep 'Brussel op Vakantie' editie 2020. Hierbij werd er vooral gekeken naar welke lessen uit deze eerste reeks van projecten gehaald kunnen worden met het oog op de projectoproep in 2021.

4.1 Selectie van de projecten - Casestudies

In samenspraak met Brussel Mobiliteit werd er een selectie gemaakt uit de 45 gefinancierde projecten. Allereerst werden de 45 projecten onderverdeeld in 3 clusters op basis van type interventie. Cluster 1 omvatte de projecten die betrekking hadden tot mobiliteit en de fiets. Hieronder vielen 9 van de 45 projecten. Cluster 2 bestond uit 6 projecten die allen gerichte waren op de herinrichting van de openbare ruimte. Cluster 3 omvatte de overige 30 projecten die kaderden binnen het onderwerp 'ontmoeting' (zie Figuur 1). Uit deze 3 clusters werden telkens 1/3 van de projecten geselecteerd om in totaal aan de slag te gaan met 15 projecten (respectievelijk 3, 2 en 10 projecten; zie Figuur 2). Deze selectie binnen iedere cluster gebeurde op basis van de geografische spreiding, de betrokkenheid van verschillende doelgroepen (kinderen, senioren, personen met een lage sociaaleconomische achtergrond), de duur en het gesubsidieerde budget van de projecten. Deze selectiemethode werd gehanteerd om voldoende diversiteit tussen de gekozen projecten te garanderen.



Figuur 1 Indeling van de gefinancierde projecten 'Brussel op Vakantie' 2020



Figuur 2 Selectie van de gefinancierde projecten 'Brussel op Vakantie' 2020

4.2 Evaluatiemethodologie: RE-AIM en NISTO

Gezien de specificiteit van dit project – met een focus op mobiliteit (alle modi), leefbaarheid van de omgeving, duurzaamheid, fysieke en mentale gezondheid, psychosociale determinanten, gezondheid en welzijn – werd er een combinatie gemaakt van twee bestaande evaluatieraamwerken: *RE-AIM* en *NISTO*.

4.2.1 RE-AIM

Het RE-AIM-raamwerk laat de onderzoeker toe om een project – binnen het domein van de volksgezondheid – te beoordelen op kwaliteit, implementeerbaarheid en impact. Het geeft een kader weer ter evaluatie van de implementaties van de verschillende interventies. Het model bestaat uit vijf stappen (i.e. Reach, Efficacy/Effectiveness, Adoption, Implementation en Maintenance) welke hieronder nader worden verduidelijkt (Vigez, 2016).

Reach (bereik): hieronder vallen twee zaken: (1) Het percentage personen dat deelneemt aan het project ten opzichte van de totale te bereiken groep; (2) De representativiteit van de deelnemers.

Efficacy/Effectiveness (effectiviteit): in deze stap zal er gekeken worden naar de effecten op de primaire uitkomstmaten, de positieve en negatieve effecten van het project, de impact op de levenskwaliteit en ook de kosten en ook de tevredenheid van de deelnemers aan het project.

Adoption (adoptie): hier wordt naar de totaliteit van alle projecten samen gekeken. Het percentage van het aantal projecten die de methodiek willen toepassen. Hier wordt ook de representativiteit van de projecten die deelnemen bekeken. Bijkomend wordt er gekeken naar de succesfactoren en barrières.

Implementation (implementatie): hier wordt de mate waarin de interventie werd geïmplementeerd beoordeeld.

Maintenance (behoud en verankering van effecten): deze stap geeft het behoud van de projecten weer. De langere termijneffecten van de interventie (> 6 maand) zullen worden onderzocht en of de projecten hun uitvoering/middelen op een goede manier hebben kunnen uitvoeren.

4.2.2 NISTO

NISTO is een evaluatiemethode voor kleinschalige mobiliteitsinterventies waarbij expliciet rekening gehouden wordt met de drie pijlers van duurzaamheid (economie, milieu en samenleving). Dit evaluatieraamwerk werd mede ontwikkeld door VUB-MOBI (Keserü et al, 2016).

De evaluatie van de impact van mobiliteitsinterventies op de drie pijlers van duurzaamheid wordt gedaan door middel van multi-criteria analyse (MCA). In deze duurzaamheidsevaluatie wordt gekeken

wat de impact van iedere interventie op duurzaamheidscriteria zoals kosteneffectiviteit (economie), luchtkwaliteit (milieu), en leefbaarheid (samenleving). Ieder criterium heeft een waarde of gewicht, waardoor een onderscheid gemaakt kan worden tussen criteria die zwaarder wegen in de evaluatie en criteria die minder zwaar wegen. Hoewel de criteria verschillende gewichten hebben, zijn de pijlers waartoe de criteria behoren gelijk. Dat wil zeggen dat de zowel economie, milieu en samenleving alle drie een derde van de impact vertegenwoordigen.

De criteria die in de duurzaamheidsevaluatie gebruikt worden, werden in het NISTO-project vastgesteld. Deze criteria zijn gebaseerd op voorgaand onderzoek naar de duurzaamheid van mobiliteitsinterventies. Het NISTO-evaluatieraamwerk werd aangepast voor de evaluatie van de geselecteerde projecten in het 'Brussel op Vakantie'-project. Alleen de duurzaamheidscriteria die relevant waren voor de evaluatie van het 'Brussel op Vakantie'-project werden toegepast in de vragenlijst. Er werd echter geen onderscheid gemaakt tussen criteria met een licht of zwaar gewicht.

4.2.3 Brussel op vakantie raamwerk

Aan de hand van het RE-AIM- en NISTO-raamwerk werd een nieuw raamwerk samengesteld dat als uitgangspunt voor bevraging van de projectindieners en buurtbewoners/deelnemers gebruikt werd. Van elk van de geselecteerde projecten werd de projectaanvraag ook grondig doorgenomen om de specificiteit van elk project goed te begrijpen en gericht vragen te formuleren per project. Een aantal elementen werd rechtstreeks uit de projectaanvragen gehaald, anderen werden bekomen via de semigestructureerde diepte-interviews.

4.2.4 Effectevaluatie

Met een *effectevaluatie* werd onderzocht of de projecten het gewenste effect hebben gehad op de gekozen uitkomstmaten, in dit geval de doelstellingen zoals beschreven in de projectoproep 2020, alsook de impact op de duurzaamheid van de buurten waarin de projecten hebben plaatsgevonden. Hierbij wordt er op basis van de gesprekken met projectorganisatoren gekeken of er een (langdurig) effect is geweest op de levens van de deelnemers en de bewoners van de buurt. Voorbeelden van deze effecten zijn het vaker nemen van de fiets of openbaar vervoer, meer en beter contact hebben met burens, of een andere/nieuwe waardering van de openbare ruimte.

4.2.5 Procesevaluatie

De *procesevaluatie* richtte zich op de analyse van de manier waarop deze resultaten tot stand zijn gekomen. Kunnen we de resultaten van de projecten ook wel effectief toeschrijven aan de projecten zelf? Uit de procesevaluatie wilden we daarom vooral leren waarom de projecten wel of niet effectief waren, onder welke omstandigheden deze effectief waren, of het juiste doelpubliek bereikt werd, en wat de bevorderende en belemmerende factoren zijn geweest. Er werd bijzondere nadruk gelegd op

de betrokkenheid en rol van verschillende belanghebbenden (burgers die bij het project betrokken zijn, burgers uit de buurt, lokale ngo's, lokale gemeente, lokale ondernemingen).

De hoofdvragen van deze procesevaluatie waren: (1) is de interventie uitgevoerd volgens plan?; (2) wat was het bereik van de interventie (aantal en diversiteit van mensen dat bereikt is en de participatie van de buurtbewoners?); (3) hoe was de waardering en ervaring van de deelnemers en uitvoerders en wat heeft het hen opgeleverd?; (4) wat waren de succes- en faalfactoren?; (5) welke aanbevelingen kunnen er aan de hand van de evaluatie worden gedaan om toekomstige interventies te verbeteren?; (6) wat was de rol van de stakeholders en hoe verliep de communicatie tussen de verschillende stakeholders?

4.3 Methode voor de effect- en procesevaluatie: interviews en focusgroepgesprekken

Voor beide vormen van evaluatie werd gewerkt met semigestructureerde diepte-interviews (met de projectindieners) en focusgroepgesprekken (met de buurtbewoners) op basis van een interviewgids. De verzamelde kwalitatieve data werden gebaseerd op een retrospectieve bevraging van de perceptie van de beoogde doelstellingen. In totaal werd er 15 interviews (3 van elke cluster) gedaan. Voor elk focusgroepgesprek zouden 7 tot 10 buurtbewoners uitgenodigd worden uit de betrokken straat/straten (directe omgeving), maar ook uit de omliggende straten (indirecte omgeving).

De interviews werden in het Nederlands en het Frans afgenomen in functie van de taal van de projectindieners en/of buurtbewoners.

Opmerking: omwille van de aanhoudende verstrengde COVID-19 maatregelen werd er overgegaan op online interviews via Microsoft Teams. Er werd daarnaast in overleg met Brussel Mobiliteit en het kabinet van de Minister van Mobiliteit beslist om de focusgroepgesprekken niet te doen. Enerzijds werd beslist dat online focusgroepgesprekken zouden leiden tot een niet-representatieve selectie van deelnemers, daar bepaalde doelgroepen niet bereikbaar zijn via online kanalen, maar deze wel van belang zijn voor de meest objectieve evaluatie van de projecten. Anderzijds werd beslist dat focusgroepgesprekken met 2 deelnemers in de buitenlucht (geldende maatregel: maximaal 4 personen tezamen in buitenlucht) geen meerwaarde zouden bieden en het beoogde effect van een focusgroepgesprek niet zouden bereiken. In het vervolg van de methode zal de uitwerking van de geplande focusgroepgesprekken echter wel uitgeschreven worden om een duidelijke weergave van de oorspronkelijke methodiek weer te geven.

4.3.1 Semigestructureerd diepte-interviews

De interviews werden opgenomen om een degelijke transcriptie en kwalitatieve dataverwerking van het gesprek te kunnen doen. Bij de interviews waren telkens tenminste twee van de onderzoekers

aanwezig. De interviewvragen werden telkenmale gesteld door dezelfde onderzoeker om uniformiteit tussen de interviews te garanderen. De andere aanwezige onderzoekers maakten notities gedurende de interviews en vulden indien nodig de interviewer aan. Ieder interview startte met het overlopen van de rechten en plichten van de geïnterviewden, gevolgd door een beschrijving van het verloop van het interview. Voor het effectieve interview van start ging, werd de toestemming aan de geïnterviewden gevraagd om het interview op te nemen en dienden gegevensfiche en informed consent door elke deelnemer elektronisch ingevuld en ondertekend te worden.

Voor de interviews werd gebruik gemaakt van een vragengids die matig gestructureerd was (zie appendix: Vragengids semigestructureerd diepte-interview). Deze vragengids combineert zowel de focus van het onderzoeksteam als de ideeën en interesses van de deelnemers. Daarom werd gebruik gemaakt van een gestructureerde vragengids met open vragen waar binnen elke vraag ruimte was voor exploratie en discussie. De open vragen werden gebaseerd op het RE-AIM- en NISTO-raamwerk, die werden gecombineerd in het kader van 'Brussel op Vakantie'. De interviews duurden elk ongeveer 60 minuten. De vragenlijst bestond uit een tiental vragen. De vragen werden opgedeeld in categorieën, waardoor een bepaalde structuur gerespecteerd werd die nodig was om de gesprekken vlot te laten verlopen, alsook alle nodige informatie op een semigestructureerde manier te verkrijgen.

4.3.2 Focusgroepgesprekken *(niet uitgevoerd)*

Voor het bevragen van de buurtbewoners zou gebruik gemaakt worden van focusgroepgesprekken. Focusgroepgesprekken zouden verkozen worden boven (online) vragenlijsten omdat er met behulp van focusgroepgesprekken dieper ingegaan kan worden op de persoonlijke ervaring van de buurtbewoners en beter ingegaan kan worden op de specificiteit van het project in hun buurt. Ook zou er gekozen worden voor focusgroepgesprekken omdat er een relatief klein aantal buurtbewoners per project aangesproken zou kunnen worden en ook omdat die mensen minder makkelijk te benaderen zijn via (online) vragenlijsten.

De focusgroepen zouden voldoende homogeen moeten zijn, zodat mogelijke barrières om te spreken of een mening te uiten zoveel mogelijk worden beperkt en de discussie vlot op gang komt. Binnen dit project zou dit aspect gerespecteerd worden aangezien alle deelnemers uit dezelfde buurt zouden komen. Het nadeel hiervan is een (mogelijke) meer eenzijdige benadering, maar dit weegt niet op tegen de 'levendige' en productieve discussies die nodig zijn om de nodige informatie te bekomen. Door projecten uit verschillende buurten van Brussel te kiezen konden we echter wel spreken over een veelzijdige benadering.

Er zouden steeds 2 onderzoekers aanwezig zijn die de taal van de deelnemers goed beheersen. Een van de onderzoekers zou de rol van assistent-moderator vervullen en het gesprek leiden terwijl de

andere nota zou nemen en het goed verloop van het gesprek zou garanderen. Vooraleer het gesprek van start zou gaan, zou een gegevensfiche en informed consent door elke deelnemer ingevuld en ondertekend worden. Ook voor de interviews zou gebruik gemaakt worden van een vragengids die matig gestructureerd is. Deze vragengids combineert zowel de focus van het onderzoeksteam als de ideeën en interesses van de deelnemers. Daarom zou gebruik gemaakt worden van een gestructureerde vragengids met open vragen waar binnen elke vraag ruimte is voor exploratie en discussie. De open vragen werden gebaseerd op het RE-AIM- en NISTO-raamwerk, die werden aangepast in het kader van het 'Brussel op vakantie'-project.

4.4 Analyse van de interviews en focusgroepgesprekken

Voor de interviews en focusgroepgesprekken heeft het multidisciplinaire onderzoeksteam een thematische inhoudsanalyse uitgevoerd om de meest genoemde concepten, meningen en percepties met betrekking tot de evaluatiecriteria te identificeren. Ieder interview werd opgenomen om een kwalitatieve transcriptie te garanderen. De transcripties werden uitgevoerd in de online software tool van HappyScribe (<https://www.happyscribe.com/>). Deze transcriptietool biedt zowel ondersteuning in het Nederlands als Frans waardoor de interviews in hun oorspronkelijke taal konden getranscribeerd worden. Daarnaast werd er ook gebruik gemaakt van een context-specifiek woordenboek dat ervoor zorgde dat specifieke woorden correct getranscribeerd werden. Volgende woorden werden toegevoegd aan het woordenboek voor transcriptie: [Good Move], [Brussel op vakantie], [Bruxelles en vacance], [Brussel Mobiliteit], [Bruxelles Mobilité], [Drop-out], [vzw], [asbl], [project] en [projet].

Op basis van de transcripties en de notities van de afgenomen interviews en focusgroepsgesprekken werd op een gestructureerde manier gekeken wat de geïnterviewden vertelden. Er werd zowel gekeken wat de geïnterviewden zeiden over de vooraf opgestelde criteria (bijv. impact, luchtkwaliteit of sociale cohesie), alsook eventuele opmerkingen die buiten deze criteria vielen maar wel belangrijk waren. Om deze analyse gestructureerd te laten verlopen, werd de structuur van de gehanteerde vragengids gebruikt om de bevindingen en aanbevelingen neer te schrijven. Om bepaalde aspecten beter te kaderen en/of te verwoorden werden citaten uit de interviews toegevoegd aan de resultatensectie. Deze citaten werden overgenomen uit de transcripties om de authenticiteit ervan te behouden, maar om de leesbaarheid te verhogen werden kleine aanpassingen aan de citaten doorgevoerd.

4.5 Ethische kanttekeningen

Het project 'Brussel op Vakantie' heeft als doel het gebruik van de Brusselse openbare ruimte anders in te vullen dan met auto's. Hiermee wil Brussel Mobiliteit ten eerste draagvlak creëren voor de autoluwe wijken die in het regionale mobiliteitsplan *Good Move* zijn vastgelegd. Ten tweede wil

Brussel Mobiliteit tegenmoetkomen aan de noden van een deel van de bevolking dat door de *lockdown* hard getroffen werd omdat het binnenshuis weinig ruimte heeft en buitenshuis geen ruimte heeft. Dit deel van de bevolking heeft doorgaans een lagere socio-economische status en kan als kwetsbare groep worden gezien. Een laag inkomen, een gebrek aan toegang tot (digitale) informatiekkanalen van de overheden uit, en afwezigheid of gebrekkige kennis van het Nederlands of Frans kunnen kenmerken van deze groep zijn.

Om deze bewoners met een lagere socio-economische status bij het onderzoek te betrekken, is er aanvraag voor ethisch advies nodig van de Ethische Commissie Humane Wetenschappen (ECHW) van de VUB. Deze aanvraag (Referentienummer: ECHW_259.02) werd op 07/01/2021 goedgekeurd door de ECHW.

5 Onderzoeksresultaten van de effect- en procesevaluatie

5.1 Semigestructureerd diepte-interviews

Van de 15 geselecteerde projecten (inclusief reserveprojecten) gaven 12 projectindieners toestemming om deel te nemen aan de interviews. Omwille van organisatorische redenen en het vooraf vastleggen van de geselecteerde projecten, alsook de reserveprojecten, was het niet mogelijk om de 3 missende interviews te vervangen door anderen. Van de 12 deelnemende projecten kwamen er twee uit cluster 1 (mobiliteit/fietsen), één uit cluster 2 (openbare ruimte) en negen uit cluster 3 (ontmoeting). Het merendeel van de geselecteerde projectvoorstellen werd in het Frans geschreven, dus negen van de 12 deelnemende projecten waren Franstalig. Uiteindelijk werden zeven interviews in het Frans afgenomen en vijf in het Nederlands omwille van de meertaligheid van de geïnterviewden.

Naast de clusters en de taal werden de projecten ook geselecteerd op basis van aangevraagd budget, duur van het project, locatie en doelgroep. De budgetten van de 12 geïnterviewde projecten varieerden van 4 400 euro tot en met 15 000 euro, dus zowel projecten met een hoog als met een laag budget waren gerepresenteerd. Ook qua duur van het project was er een spreiding tussen projecten die van korte duur waren (1 week of enkel op een beperkt aantal specifieke weekdays) en projecten die gedurende de volledige periode plaatsvonden (juli t.e.m. oktober). De projecten waren geografisch gespreid over het hele Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarbij 8 van de 19 Brusselse gemeentes vertegenwoordigd waren. Hierbij waren zowel gemeentes met een ondergemiddelde als bovengemiddelde bevolkingsdichtheid en armoede (BISA, 2019). Tot slot was er een ruime waaier aan doelgroepen bij de verschillende geïnterviewde projecten. Van projecten die gericht waren op een hele wijk, dus zonder specifieke doelgroep, tot projecten die gericht waren op kinderen, adolescenten, ouders, ouderen, meisjes, mensen met lage of hoge socio-economische status, artistieke mensen,

Door deze selectiecriteria te hanteren werd een zo representatief mogelijke selectie van de 45 gefinancierde projecten geïnterviewd.

5.1.1 Doelgroep

De interactie tussen verschillende doelgroepen binnen eenzelfde project was beperkt. Projecten die verschillende doelgroepen aanspraken hadden het vaak moeilijk om deze verschillende groepen met elkaar te laten interageren. We spreken hier niet over de interactie tussen kinderen, adolescenten, volwassenen en senioren, maar eerder over verschillende doelgroepen in functie van cultuur of etnische afkomst. Belangrijk is hier wel om op te merken dat die contacten er meestal ook niet waren vóór het project. Er zijn effectief mensen die elkaar door het project hebben leren kennen en die deze band ook onderhouden hebben na het project. Echter om deze connectie tussen de verschillende culturen te verwezenlijken of alleszins te versterken is er meer nodig dan het project alleen. Hier kunnen lokale organisaties en vzw's een belangrijke rol in spelen. Zij zijn namelijk vertrouwd met de buurt en de inwoners, waardoor zij mee kunnen bouwen aan de bruggen tussen de verschillende culturen.

“Ook al bleef het dan groepje per groepje, het gaf wél de mensen van de Congolese, Marokkaanse of bo-bo-gemeenschap de kans om buiten te komen, te praten, te ontsnappen aan hun warme appartementen.”

“Ja, die zien we minder. Ik denk dat dat te maken heeft omdat je die groep minder in het sociaal weefsel ziet. (...) Je zou eigenlijk organisaties moeten zoeken die ook met die groep mensen bezig zijn.”

De band tussen buurtbewoners is door sommige projecten versterkt. Organisatoren van enkele projecten gaven aan dat ook hun band met de buurtbewoners sterk verbeterd is. Van niemand kennen en aanspreken, tot mekaar dagelijks groeten en aanspreken op straat. Hier blijken de culturele verschillen geen rol te spelen. De projecten blijken een vertrouwensband te scheppen tussen de organisatie en deelnemers die langduriger is dan het project zelf. Deze vertrouwensband is gelijkaardig aan deze bij de lokale organisaties en vzw's, en vormt een belangrijk draagvlak voor toekomstige projecten en de verdere uitrol van Good Move. Hoe groter het draagvlak, hoe groter de kans op het welslagen van de uitrol. Dus in de toekomst zal het belangrijk zijn om de organisatoren van de projecten, alsook lokale organisaties en vzw's gebonden te houden. Hun vertrouwensband met de lokale bevolking creëert het draagvlak dat nodig is, waardoor zij als een essentiële schakel aanschouwd kunnen worden voor de toekomst van het Brussels Gewest. Een top-down beleid (Good Move) dat bottom-up (de bevolking) moet gedragen worden.

Doorheen de verschillende projecten werden zeer diverse doelgroepen aangesproken. Van projecten die eerder buren en kennissen met een matige tot hoge socio-economische status (SES) aanspraken, tot projecten die de meest kwetsbare mensen aanspraken. Van projecten gericht op kinderen, tot projecten die zich op iedere leeftijdscategorie richtten. Echter kwamen er uit de interviews twee specifieke doelgroepen naar boven die moeilijk te bereiken waren: adolescente meisjes en jonge vrouwen enerzijds en 65+'ers anderzijds. Bij de groep adolescente meisjes en jonge vrouwen spreken we van de leeftijdscategorie 12-25 jaar. Projecten die gericht waren om een zo breed mogelijk doelpubliek te bereiken, slaagden er moeilijk in deze twee specifieke doelgroepen te bereiken.

Adolescente meisjes en jonge vrouwen zijn de eerste moeilijk te bereiken doelgroep in een grote stad zoals Brussel. In tegenstelling tot de adolescente jongens en jonge mannen, zijn zij onvoldoende aanwezig in het straatbeeld van Brussel. Jonge vrouwen hebben natuurlijk evenveel nood om buiten te komen, te bewegen en samen te zijn met vrienden. Langs de ene kant hebben adolescente meisjes en jonge vrouwen binnen verschillende culturen vaak een zorgende rol waardoor zij al vaker thuisblijven om voor de familie te zorgen. Zo waren zij vaker aanwezig op activiteiten waar ook kleinere kinderen terecht konden. In hun zorgende functie konden ze dus wel deelnemen aan de activiteiten. Langs de andere kant zijn adolescente jongens en volwassen mannen reeds vaker aanwezig in de openbare ruimte, wiens dominerende houding een afschrikkend effect kan hebben voor jonge, meer kwetsbare meisjes en vrouwen. Dit is zeker het geval wanneer de avond valt, wat de drempel voor jonge vrouwen om buiten te komen nog groter maakt.

“En we wilden ons eigenlijk een beetje focussen op de mensen die sowieso al het park frequenteerden. En dat gaat dan vooral over gezinnen met kinderen. En we zien toch vaak ook bij gezinnen in de buurt dat de taak van het begeleiden van die kinderen vaak de taak is van de iets oudere zussen, meer nog dan de broers. Dus in die zin bereiken we ook de zussen en de adolescente meisjes als accompagnateur de familie.”

Tijdens de interviews werd vaak aangegeven dat de openbare ruimte is ingericht voor mannen. De openbare ruimte wordt (te) vaak op een dusdanige wijze ingericht dat er vooral jongens worden aangetrokken, met voetbal- en basketbalpleintjes als duidelijkste voorbeelden. Daarnaast zijn de meeste activiteiten van organisaties en projecten ook iets meer gericht op jongens of echt jonge kinderen, waar bij die laatste groep de genderverschillen nog niet zo uitgesproken zijn. Zowel de inrichting van de openbare ruimte als de manier van het organiseren van activiteiten kunnen aangepakt worden. Tijdens een project kan de openbare ruimte meer ingericht worden richting de specifieke noden van deze adolescente vrouwen. Hier is het belangrijk om dit in samenspraak te doen met de specifieke doelgroep om zo hun noden goed in kaart te kunnen brengen.

“Être en sécurité à l'intérieur. Et de toute façon dans l'espace public, il n'y a rien. On leur propose rien. Qu'est-ce qu'il y a dans l'espace public? Typiquement, le terrain de basket ou les terrains de foot, mais c'est pas ça qui va intéresser les jeune filles.”

Gemengde activiteiten voor mannelijke en vrouwelijke adolescenten zullen weinig effectief zijn. Voor het organiseren van activiteiten of evenementen is het vaak moeilijk om dit gemengd te doen binnen de adolescentie leeftijdscategorie. Om de adolescente meisjes en jonge vrouwen in eerste instantie te bereiken en eventueel betrokken te houden, is het belangrijk om activiteiten te organiseren die precies op hun maat gemaakt zijn. Echter moet de eerste aandacht gaan naar het bereiken van deze meisjes en jonge vrouwen en deze te binden met vertrouwen. Aanbevolen is om hiervoor samen te werken met organisaties die reeds nauwer samenwerken met deze specifieke doelgroep.

“Ik zie nu dat gender opnieuw één van de vraagstukken is. Een van de moeilijkheden is gemengd te werken met adolescenten. Dus ja, we hebben daar rekening mee gehouden. (...) We hebben wel achteraf gezegd dat er te weinig aanbod was voor jongeren en ook specifiek voor meisjes.”

De tweede moeilijk te bereiken doelgroep zijn de 65+'ers. De inrichting van de openbare ruimte is ook van essentieel belang om deze doelgroep te bereiken en deze uit te nodigen in de openbare ruimte te komen. 65+'ers worden enerzijds niet bereikt door de moderne communicatiekanalen (Facebook, Whatsapp) en anderzijds leven zij ook vaker in isolatie waardoor de mond-tot-mondreclame hen ook moeilijk bereikt. Deze isolatie werd zeker versterkt uit schrik voor het virus waardoor 65+'ers zich nog meer gingen isoleren. Daarom is het belangrijk om als organisatie een extra inspanning te doen om deze doelgroep heel specifiek aan te spreken. Daarnaast is de inrichting van de openbare ruimte zeer belangrijk om hen buiten te krijgen. Twee belangrijke aspecten hierbij zijn bankjes en vlot bewandelbare, effen en goed onderhouden voetpaden en/of wegen. In de zomer kan een gebrek aan schaduwplaatsen ook een drempel zijn voor ouderen (en eigenlijk alle doelgroepen). Wanneer deze aanwezig zijn, geeft dit oudere mensen meer vertrouwen om buiten te komen omdat ze regelmatig kunnen uitrusten (en tegelijk genieten van de buurt in de schaduw) en de kans op vallen verkleind is.

“Les personnes âgées, c'est encore une autre catégorie qui est difficile à toucher parce qu'ils ont tendance à rester encore plus chez eux. A moins que ce sont des grands parents et que, du coup, ils peuvent se socialiser via leurs petits enfants.”

“A part les bancs, je pense qu'un autre aspect est aussi l'ombre. Il y a vraiment un manque d'ombre quand il n'y a pas d'arbres. Et ça, c'est aussi un élément hyper important, que ce soit pour les enfants ou les personnes âgées.”

5.1.2 Aantal deelnemers

Het aantal deelnemers varieerde in functie van het type project. Van vijf deelnemers per activiteit tot een piek van 400 deelnemers. Belangrijk voor de interpretatie hiervan is om de geldende COVID-maatregelen in rekening te brengen welke het merendeel van de projecten hinderden bij de uitvoering. De organisatoren gaven daarom ook aan dat bij de organisatie van het project zonder beperkende maatregelen er meer mensen bereikt hadden kunnen worden en er ook waarschijnlijk effectief meer mensen hadden deelgenomen. Echter zouden er tijdens een zomervakantie zonder pandemie meer mensen op vakantie zijn en dus minder mensen aanwezig zijn in de buurt. Dit zou weer tot minder deelnemers kunnen leiden.

Een belangrijke vaststelling is dat bijna alle geïnterviewden aangaven dat het aantal deelnemers toenam telkens als er opnieuw een evenement georganiseerd werd. Langdurende evenementen hadden in dat opzicht meer succes.

5.1.3 Communicatie naar doelgroep

Er was geen marketingcampagne nodig om bewoners deel te laten nemen aan projecten. Door de beperkende maatregelen als gevolg van de COVID-pandemie werd het aantal deelnemers aan de activiteiten beperkt. Hierdoor volstond vaak een minimum aan communicatie om een voldoende aantal mensen te bereiken. Wanneer er geen beperking in aantal deelnemers zou zijn, gaven verschillende organisatoren aan dat ze hun communicatie zouden uitbreiden en hier nog actiever op zouden inspelen.

“Ja en ik vind toch ook wel dat we belemmerd waren door die COVID-maatregelen. Ik denk dat wij heel veel ideeën hadden om bijvoorbeeld een boît aux lettres te doen, posters te hangen, in de buurt bij de sportgemeenschappen langs te gaan. Dat zijn dingen, die we niet hebben kunnen uitvoeren. Met de middelen waar dat je mensen mee kan bereiken in COVID-tijden, hebben we een goed resultaat gekregen, denk ik.”

Alle communicatiemiddelen werden ingezet tijdens de projecten. Het merendeel van de organisaties maakte gebruik van de moderne media (sociale media, WhatsApp, (lokale) radio, (lokale) TV, ...) om reclame te maken voor hun project. Ook werd er in een aantal projecten gebruik gemaakt van flyers die werden uitgedeeld in de postbussen in de desbetreffende wijk, alsook van posters, welke werden opgehangen in de wijk of op de specifieke locatie. Echter gaven de meeste organisaties aan dat er twee meer doeltreffende communicatievormen waren die voor een groter bereik zorgden: mond-tot-mondreclame en lokale organisaties die als partner betrokken waren.

Mond-tot-mondreclame en de fysieke aanwezigheid in de openbare ruimte werden als meest effectief gezien om deelnemers te werven. Aanwezig zijn op de locatie van het project prikkelt de nieuwsgierigheid van bewoners, wat langs de ene kant leidde tot interesse en vraag naar het project en langs de andere kant tot effectieve deelname aan het project.

Daarenboven was er de mond-tot-mondreclame die getriggerd werd door de aanwezigheid op de locatie en de andere vormen van communicatie (moderne media en flyers). Het voordeel van aanwezigheid en mond-tot-mondreclame is dat je hierdoor ook een publiek/doelgroep bereikt die je normaal niet direct zou bereiken. Met de andere genoemde communicatiekanalen bereik je vaak mensen die reeds betrokken zijn bij de organisatie of die reeds een gelijke visie hebben als de organisatie.

“ C'est à dire que je ne sais pas si les toutes-boîtes ont fonctionné à attirer des gens. Mais je sais que ce qui a attiré les gens, c'était de voir qu'il y avait une aire de jeu ludique parce que c'était quand même un espace de passage.”

“ Ik denk dat wat er wel heel fijn was, was dat mensen eigenlijk ook echt die langs kwamen, bleven stilstaan. Dus het heeft zeker mensen aangetrokken van "oh wat is dat hier? Ik ga even naar huis en ik kom terug." "Oh mag ik mij nog aansluiten?". Dus dat was een publiek dat we niet kenden en dat we zeker hebben geraakt.”

Zonder lokale organisaties en vzw's waarmee de projectindieners werkten, waren de projecten niet gelukt. Deze organisaties hebben namelijk een heel uitgebreid netwerk in de wijk en weten perfect hoe en welke mensen ze moeten aanspreken in welke situatie. Daarom valt het voor toekomstige projecten ten eerste aan te raden om nauw samen te werken met lokale organisaties en vzw's. Enerzijds om meer mensen te bereiken en anderzijds om de beoogde en specifieke doelgroep van het project beter te bereiken.

Taal is een barrière. De multiculturele samenstelling van Brussel zorgt er voor dat er veel talen gesproken worden. De taal die het meest gehanteerd wordt voor communicatie was het Frans, daar een meerderheid van de Brusselaars het Frans beheerst, eerder dan het Nederlands. Echter zijn er ook mensen die niet bereikt kunnen worden met Franstalige (of Nederlandstalige) communicatie. De mond-tot-mondreclame, die zeer belangrijk bleek te zijn, lost dit probleem voor een deel op omdat meertalige mensen dit op maat van hun contacten kunnen maken. Echter bereik je ook met de klassieke en moderne communicatiekanalen (e.g. flyers, poster, sociale media, ...) een deel van je beoogde doelgroepen. Maar als deze doelgroepen de communicatie niet begrijpen, is het natuurlijk

niet eenvoudig deze te engageren. Een ondersteuning voor het vertalen van de communicatie in meerdere talen kan helpen het bereik van het project te vergroten.

“Dus ja, we hebben wel in voorgaande projecten ook al is een Turkse vertaling laten maken, omdat er hier in de buurt heel veel Turkse mensen wonen. Voor dit project hebben we dat niet gedaan. Maar taal is sowieso wel een barrière. Welke taal gebruik je om zoveel mogelijk mensen te bereiken? Dat zijn vaak veel talen wat tijd kost om de vertalingen te maken. Dus communicatie is toch een heikel puntje in Brussel.”

Het delen van telefoonnummers en/of andere persoonlijke gegevens van de projectorganisatoren op bijvoorbeeld flyers is een aandachtspunt. Wanneer deze informatie in handen komt van tegenstanders kan de organiserende persoon/organisatie hieromtrent lastiggevallen worden. Dit is natuurlijk niet de bedoeling aangezien deze persoon/organisatie goedkeuring van de gemeente en Brussel Mobiliteit heeft om het project te organiseren. Er is natuurlijk altijd een aanspreekpunt nodig in geval van problemen en/of klachten, maar dit zou bij voorkeur dan de gemeente zijn zodat persoonlijke conflicten en/of bedreigingen vermeden kunnen worden.

“Dus we zijn de flyers in de brievenbussen gaan stoppen. Maar mijn telefoonnummer stond erop en dat bleek geen goed idee, want op die dag bestormd geweest met telefoons van mensen die mij uitscholden, die mij op de rooster legden enzovoort. Dus het was echt heel vies eigenlijk. Na twee dagen was dat wel gedaan, maar dat was dus eigenlijk geen goed idee.”

5.1.4 Drop-out van deelnemers

Drop-out is het verval van het aantal deelnemers tijdens het beloop van een bepaald project ten opzichte van het begin van het project.

Van drop-out was vaak geen sprake: het deelnemersaantal steeg eerder. Bij ieder project waar de drop-out een relevant topic was, werd aangegeven dat er juist een omgekeerde tendens plaatsvond. Er kwamen namelijk meer mensen op het project af naarmate de tijd vorderde. De aanwezigheid in de openbare ruimte heeft hier een zeer belangrijke rol in gespeeld. Projecten met een langere aanwezigheid op het terrein hebben door deze vaste of herhaalde aanwezigheid vaak meer mensen kunnen bereiken dan projecten die slechts een beperkt aantal keren werden uitgevoerd.

“Bij ons was er geen drop-out. Het was eigenlijk vraag naar meer.”

5.1.5 Impact van projecten

Projectorganisatoren ontvingen veelal positieve feedback van deelnemers. Mensen die geen “luide” stem hebben, lieten aan de organisatoren duidelijk blijken dat ze het project goed vonden en dat dit een goede basis vormt voor een aangenamere toekomst in Brussel. Er zijn veel mensen zonder een uitgesproken mening die je met dit soort projecten wel overtuigt van het nut en de voordelen van een leefbaardere stad met meer ruimte voor ontmoeting. Anderzijds zijn er ook mensen met een duidelijke mening, maar deze niet kunnen of willen verkondigen. Hierbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat mensen zonder uitgesproken mening ook niet hun afkeur van het project aan de organisatoren zouden uitten. Daarnaast treedt er ook een zgn. ‘*confirmation bias*’ op. Dit wil zeggen dat organisatoren minder snel negatieve opmerkingen ter harte nemen (of aan de onderzoekers delen) omdat zij willen dat hun project als succesvol bestempeld wordt.

“In feite heel veel mensen overtuigd, maar dat zijn geen mensen die op de barricade springen of die gaan mailen naar de burgemeester om te zeggen dat ze dat willen.”

5.1.6 Omgevingsbewustzijn

Onder omgevingsbewustzijn verstaan we het bewustzijn van deelnemers van de oorzaken en gevolgen van de fysieke en sociale structuur van hun buurt. Hierin kijken we specifiek naar het bewustzijn van deelnemers van de oorzaken en impact van luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersveiligheid op de buurt.

Uit de interviews bleek dat deelnemers aan ‘Brussel op Vakantie’-projecten een laag omgevingsbewustzijn hebben. De deelnemers zijn zich ook niet bewust geworden van hun omgeving door deelname aan het project. Op enkele uitzonderingen na, die dit onderwerp expliciet hebben aangehaald tijdens hun activiteiten, gaven de meeste organisatoren te kennen dat ze niet met zekerheid konden zeggen of de mensen bewuster waren geworden van hun omgeving.

Een bedenking die we hierbij moeten maken is enerzijds dat om een accuraat antwoord op de vraag over omgevingsbewustzijn te verkrijgen er een bevraging van de deelnemers zelf had moeten gebeuren, wat zeker aan bod zou zijn komen in de focusgroepgesprekken. Anderzijds is omgevingsbewustzijn ook moeilijk in te schatten wanneer dit topic niet bewust aangehaald werd in het project.

Deelnemers waren op een onbewuste manier wel bezig met de omgeving, bleek uit de beschrijvingen van verschillende organisatoren. Een bevinding die vaak terugkwam was:

“Als je iets niet aangenaam vindt en/of je je op een locatie niet op je gemak voelt en/of geen veilig gevoel hebt, dan blijf je ook niet op die plek.”

Dit antwoord kwam vaak terug wanneer we vroegen of de mensen na afloop van het project of bijvoorbeeld na de uren van de activiteiten nog gebruik maakten van de opzet. Dus het omgevingsbewustzijn van de deelnemers werd bij de meeste projecten onbewust geprikkeld, wat een belangrijke eerste stap is. Zoals vaak terugkwam in de interviews: *“het zaadje is geplant”*.

Het is nu echter belangrijk om bij de mensen dit onbewuste bewust te maken door hun gevoel te koppelen aan begrippen zoals leefbaarheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersveiligheid. Dit is cruciaal om tot een duurzame gedragsverandering te komen aangezien dit de eerste stap is in dit niet altijd eenvoudige, lange proces naar meer omgevingsbewustzijn.

Ook de projectorganisatoren hebben nog stappen te maken qua omgevingsbewustzijn. Om dit te kunnen verwezenlijken moet er bij Brussel Mobiliteit en de organisator ook een vorm van bewustzijn komen, zodat hier actief op ingespeeld kan worden. Dit is ook van toepassing op het uitrollen van Good Move. Er moet een duidelijkere koppeling zijn tussen het project en/of de activiteit en deze specifieke elementen (leefbaarheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en Good Move).

Een mogelijkheid is de deelnemers bijvoorbeeld actief laten ondervinden hoe veel stiller de omgeving is geworden door de straat af te sluiten. Nu hebben de deelnemers een positief en aangenaam gevoel overgehouden aan het project en hebben ze dit bovendien kunnen koppelen aan de constante geluidsoverlast waar ze dagelijks onbewust in leven. Hetzelfde geldt voor luchtvervuiling, verkeersveiligheid en Good Move.

“Meer ruimte, meer ademruimte. Wat daar misschien interessant zou zijn vanuit die Good Move visie, is dat er toch ook reclame wordt gemaakt. En ik denk dat ze visueel met hun iconografie (daar zijn ze heel goed in) kunnen aanduiden van kijk we zijn met het Brusselse Gewest bezig aan een visie, die heet Good Move. En dat je zegt van: “Oh was het leuk die zandbak in de straat? Dit is Good Move at Work!”. Ik zeg maar iets, gewoon dat die link duidelijker wordt. Dan kunnen de mensen zich daar ook meer achter scharen.”

5.1.7 Partners

De samenwerking tussen projectorganisatoren en de gemeentes liep veelal stroef. Een suggestie van de projectindieners die regelmatig terugkwam in verband met de samenwerking met de gemeentes was dat er vanuit Brussel Mobiliteit duidelijk naar de gemeentes toe dient gecommuniceerd te worden dat het de bedoeling is om dergelijke projecten te ondersteunen. Vaak hadden de organisaties het gevoel dat de samenwerking met alle partners (o.a. andere vzw's) zeer vlot verliep, buiten de

samenwerking met misschien de belangrijkste partner, namelijk de gemeente. Dit is natuurlijk deels afhankelijk van welke gemeente er betrokken is bij het project. Met sommige gemeentes liep de samenwerking vlekkeloos. De contra-intuïtieve vaststelling is dat de gemeentes die qua bevolkingsdichtheid en armoede bovengemiddeld scoren – en waarin dus de nood het hoogst was voor de bevolking om zich tijdens de vakantie in eigen buurt te kunnen ontspannen – het minst bereid waren om de projecten actief te ondersteunen. Het is dus aangeraden om vanuit Brussel Mobiliteit een algemeen bericht naar de gemeentebesturen te sturen, zodat zij kwalitatief op de hoogte gebracht worden van het doel en de impact van het Brussel op Vakantie project. Hierdoor kunnen zij zich voorbereiden op een eventuele oproep van één van hun inwoners of een lokale organisatie of vzw.

“Dans notre commune on a eu l'autorisation sans problème. On pouvait occuper la place et on a eu les documents nécessaire. On a aussi demandé l'autorisation à la police. La police passait et ils nous laissaient vraiment faire nos activités. On était très contents.”

“Het zou eigenlijk andersom moeten zijn. De gemeente [...] zou haar beleidsplan moeten uitvoeren en burgers moeten ondersteunen die dit soort projecten doen. Daarnaast zelf draagvlak creëren voor hun eigen beleid in plaats van dat op de schouders van burgers te leggen en ons tegen te werken. Het is lelijk om ons te verwijten dat er zo gezegd geen draagvlak is of dat we burens tegen hebben, als zij er niet in slagen om hun beleidsplannen aan de mensen in [...] te verkopen. Wij doen niks dat niet in het beleidsplan van [...] staat, in tegendeel, we voeren het uit.”

Elke gemeente zou op voorhand een persoon en/of dienst van het gemeentebestuur vast moeten leggen welke als aanspreekpunt dient voor projectindieners van het Brussel op Vakantie project. Organisaties vonden niet altijd direct de juiste persoon om contact mee op te nemen en ervoeren een gebrek aan communicatie tussen gemeentediensten. De druk van de kortere periode tussen projectoproep en de deadline voor het indienen van het project zorgde natuurlijk voor een extra druk op de communicatie tussen de organisatie en de gemeente. In zo een geval kan het zeker een meerwaarde zijn om direct bij de juiste persoon en/of dienst terecht te kunnen. Tot slot, de aanduiding van twee of meer verantwoordelijken binnen de gemeente in plaats van één persoon zou voorkomen dat er door verlof vertraging optreedt.

“La première chose qui est important, je pense, c'est que les Communes soient sensibilisées par Bruxelles-Mobilité sur l'appel à projets. La deuxième chose, c'est que nous, en tant qu'opérateur, quand on propose un projet, on ne sait pas à qui s'adresser au sein de la commune. Dans le sens où est ce qu'il y a une personne qui est sensibilisée à Good Move ou aux projets Bruxelles en Vacances? Et cette personne fait-elle partie de l'urbanisme, de la mobilité, la cohésion sociale au sein de la commune?”

De samenwerking met Brussel Mobiliteit verliep vlot voor alle geïnterviewden. Het is belangrijk om dit vast te houden aangezien dit een belangrijke ondersteuning is voor de organisaties. Voor de organisaties wiens projectvoorstellen niet gefinancierd werden, was het echter niet duidelijk op basis van welke criteria dit gebeurde. Het is daarom een aanbeveling om de evaluatiecriteria bij de projectoproep te voegen. Dit komt zowel de transparantie als de kwaliteit van de projectaanvragen ten goede.

Nieuwe verbindingen tussen organisaties zijn gesmeed en bestaande relaties zijn versterkt. Verschillende projecten gaven aan dat door het organiseren van het project de samenwerking met andere organisaties geïnitieerd of aangescherpt is. Dit is een belangrijk aspect voor de toekomst, aangezien een vlottere samenwerking de kwaliteit en duurzaamheid van projecten te goede komt. Dus het stimuleren van bredere samenwerkingen tussen verschillende organisaties (gemeente, organisaties, vrijwilligers, buurtbewoners, ...) is opportuun. Dit zal bovendien het draagvlak van de projecten vergroten. Een belangrijk aspect voor het stimuleren van deze samenwerkingen is tijd. Een goed samenwerking vraagt voldoende tijd voor overleg en samenspraak. Door de beperkte tijd tussen projectoproep en -aanvraag was dit niet mogelijk voor ieder project. Voor de volgende projectoproep kan hier meer aandacht aan besteed worden.

“Het feit dat we met 5 organisaties sterk hebben samengewerkt vanaf de maand mei tot september, dat is voor mij die springplank naar meer. We zitten in een wijk met veel uitdagingen. Daar kunnen we alleen maar tezamen aan werken. Onmogelijk dat iedereen dat alleen vanuit zijn hoek doet om die uitdagingen aan te pakken, dat moet samen gebeuren.”

5.1.8 Tegenstanders

De projecten ervoeren over het algemeen weinig tegenstand van bewoners. De gevallen van tegenstand beperkten zich meestal tot een individu of een kleine groep mensen. Hoewel tegenstand vaak als vervelend ervaren werd, merkten projectorganisatoren ook op dat er juist door de tegenstanders meer ruchtbaarheid aan het project gegeven werd. Door de tegenstanders kwam de link tussen het project en de doelstelling van Good Move – het eerlijker verdelen van de publieke ruimte tussen verschillende vervoersmodaliteiten – duidelijk naar voren: er werden immers parkeerplekken ‘ingenomen’ en straten ‘afgesloten’ voor gemotoriseerd vervoer en deze ruimte werd door activiteiten en actieve vervoersmodaliteiten ingevuld. Een uitspraak in dit verband die in enkele interviews terugkwam was:

“Tegenstanders zijn vaak een kleine groep mensen met een uitgesproken mening, die ook uitkomen voor hun mening.”

Aangezien er niet veel tegenstand was tegen de projecten, is het ook belangrijk om deze tegenstand te nuanceren. De tegenstand of het negatieve commentaar hoor je vaak het luidst, maar wanneer er gekeken wordt naar het relatieve en absolute aandeel van tegenstanders is dit te verwaarlozen ten opzichte van de voorstanders. Dit wil echter niet zeggen dat er niet gepoogd moet worden om de tegenstanders te overtuigen van de voordelen van de projecten en de verdere toekomstplannen van de stad. Tegenstanders zijn de moeilijkste groep om een gedragsverandering bij te verwezenlijken. Enerzijds hebben ze vaak een uitgesproken mening, die niet altijd valt om te praten en anderzijds zijn er ook mensen die andere aspecten als voor- en/of nadeel beschouwen.

De belangrijkste doelgroep van Good Move zit tussen de voor- en tegenstanders. Belangrijker dan het overtuigen van de tegenstanders van dit type projecten (of van Good Move), is het overtuigen van de mensen die nog geen duidelijke mening hebben of hier zelf nog nooit over hebben nagedacht. Hier werd tijdens de interviews vaak naar gerefereerd als 'laaghangend fruit'.

Bij het 'laaghangend fruit' is het nodig om dat spreekwoordelijke zaadje te planten zodat zij zich bewust worden van de voordelen van dit type projecten, wat zich later kan vertalen in steun voor Good Move. Zoals reeds aangehaald bij het gedeelte over 'omgevingsbewustzijn' is het cruciaal om dit zaadje ook actief te koppelen aan leefbaarheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast, (verkeers-)veiligheid en/of Good Move om tot een duurzame gedragsverandering te komen.

Om de mensen zonder duidelijke mening te bereiken, moet het bereik van het project voldoende groot zijn en mag dit niet beperkt worden tot de connecties die de organisatie al heeft. De COVID-maatregelen hebben bij sommige projecten een rem gezet op het plukken van het laaghangend fruit, maar naar de volgende projectoproep toe is het aangeraden om het bereik van de projecten zo groot mogelijk te maken.

5.1.9 Financieel

De projecten konden met de verkregen financiële steun hun activiteiten uitvoeren. Op sommige projecten na, die effectief een te laag budget hadden om hun project volledig te verwezenlijken zoals gepland, gaven de meeste organisatoren aan dat het aangevraagde budget voldoende was.

We moeten hier echter een grote kanttekening bij maken. Zo goed als iedere organisatie kwam namelijk met een gelijkaardig verhaal over het budget: als alle kosten in rekening gebracht zouden worden dan zou het budget ontoereikend zijn. Enerzijds gaat het over kosten voor zaken zoals materiaal en locaties die ze hebben kunnen uitsparen door connecties en/of eigen middelen. Anderzijds was het budget allesbehalve toereikend wanneer de personeelskosten in rekening zouden

worden gebracht. We spreken hier over de personeelskosten voor, tijdens, en na het project. Het aantal werkuren dat de organisatoren en de vrijwilligers hebben verwezenlijkt, worden in realiteit amper in rekening gebracht, daar de organisatoren op voorhand weten dat het budget daarvoor niet groot genoeg is.

“Mais ce que je trouvais intéressant, c'est que c'était pour une fois un budget raisonnable qu'on nous a donné. C'est à dire que c'est un budget qui nous a permis de faire l'activité. Souvent dans ce genre d'appel à projet, on demande €10 000 et on reçoit €5 000, alors on est obligé de diminuer le projet.”

“ Nee nee, ik denk dat wij eigenlijk een hele goede inschatting heb gemaakt. Maar ook wel met een beetje geluk. We hadden begroot voor het hout. Uiteindelijk hebben we dat kunnen recupereren van een bouw.”

De projecten waren gebaseerd op onbetaald werk en de goodwill van een groot aantal mensen. Deze mensen doen dit werk in de eerste plaats om andere mensen te helpen, omdat ze dit graag doen en/of omdat ze extra willen inzetten op een leefbaardere stad. Anderzijds zijn dit werkuren die ze naast hun normale werklevens spenderen aan dit project en zou een minimale vergoeding welkom zijn. Eenmalige projecten kunnen zeker op goodwill van organisatoren draaien. Echter wanneer deze mensen meerdere projecten organiseren of dit meerdere jaren zouden moeten doen, zal op een bepaald moment het enthousiasme en de goodwill opgeraken.

Door een gebrek aan financiële ondersteuning voor het geleverde werk riskeer je een 'burn-out' van de organisatoren. Op een bepaald punt zullen organisatoren het niet meer kunnen opbrengen dit werk te blijven leveren zonder (voldoende) financiële compensatie. Hieromtrent dient een doordacht beleid te komen zodat het merendeel van de geleverde werkuren voor een project ook daadwerkelijk vergoed kan worden. Enerzijds om het enthousiasme van de organisatoren te behouden en de kwaliteit van zo'n projecten te garanderen. Anderzijds om toekomstig engagement te garanderen.

Een financiële compensatie voor projectorganisatoren zou ook nieuwe doelgroepen kunnen raken. Door vergoede werkuren of werkdagen zouden meer mensen aangetrokken kunnen worden als vrijwilliger. Sommige mensen voelen zich misschien wel geroepen tot vrijwilligerswerk, maar kunnen omwille van bepaalde drempels deze stap niet zetten. Een financiële ondersteuning zou hier drempelverlagend kunnen werken, waardoor meer mensen zich aangetrokken zouden kunnen voelen door het vrijwilligerswerk. Dit zou bijvoorbeeld mensen met een lagere SES en/of die in een financieel moeilijke situatie leven, een mogelijkheid geven om iets (bij) te verdienen. Wanneer dit mensen zijn die de wijk en de buurtbewoners goed kennen, is dit zowel voor de organisatie als de persoon een gunstige situatie. Het belangrijkste aspect is hier echter dat het draagvlak voor zo'n projecten en later

Good Move hiermee vergroot wordt. Wanneer je meer mensen actief kan betrekken bij het uitwerken en verwezenlijken van een project, is de kans ook groter dat deze mensen dit project gaan dragen en meestappen in het verhaal van leefbaarheid en openbare ruimte.

5.1.10 Herhaling project

Op basis van de diepte-interviews kunnen we concluderen dat de projectoproep herhaald moet worden in 2021.

Iedere organisatie en/of organisator was enthousiast over het eventueel herhalen van hun projecten. De meesten gaven aan bij het huidige concept van hun project te blijven. Anderen gaven aan kleine aspecten te veranderen, waarvan een deel gerelateerd waren aan de huidige beperkende COVID-maatregelen. Kortom, ieder project zou in de basis hetzelfde blijven wanneer deze herhaald zouden mogen worden, maar tegelijk zal ieder project er bewust of onbewust anders uitzien wanneer de huidige COVID-maatregelen niet of in een heel beperkte vorm gelden.

Het opnieuw subsidiëren van dezelfde projecten zou leiden tot meer duurzame en kwaliteitsvolle projecten. Wanneer een project voor de eerste keer georganiseerd wordt, dan staat dit project bij de uitvoering nog in haar kinderschoenen. Een nieuw project omvat steeds aspecten die verbeterd moeten worden of anders aangepakt moeten worden. Bij de projecten die een aantal keer herhaald werden of voor een langere periode werden georganiseerd, gaven de organisatoren aan dat ze in de loop van het project zaken hebben aangepast en dat het project pas tegen het einde was zoals ze voor ogen hadden. Met de kennis en de ervaring die de organisaties na het project hebben, zou het project bij herhaling direct op punt staan en zou dit de kwaliteit ten goede komen. Het bedenken van nieuwe projecten vergt ook steeds veel energie en tijd. Bij de herhaling van bepaalde projecten zou deze fase kunnen overgeslagen worden en kan er direct overgegaan worden tot actie. Anderzijds kan dit de kosten van het project ook drukken met onder andere lagere personeelskosten (zie deel 'Financieel').

“En we hadden ook wel het gevoel dat na de derde keer het project eigenlijk wel op scherp stond. En ik kan mij bijvoorbeeld dan wel inbeelden dat moest je weten als het geslaagd is, dat er voor jou terug budget is om het dan misschien volgende zomer te herhalen. Ja, dat zou minder energie eisen van ons, want we moeten niet weer met een nieuw concept of project komen. Ook moeten we niet meer in die competitie gaan die zo hard is, maar er is ook een soort van kwaliteitscontrole op een bepaalde manier. Zoiets is misschien een soort oplossing.”

Een tweede voordeel van het opnieuw subsidiëren van een project heeft betrekking tot de deelnemers van het project. Zoals eerder aangehaald, is gedragsverandering een complex en langdurig proces, dat start met het planten van het spreekwoordelijke zaadje. Enerzijds kan dit zaadje verder groeien door

de actieve koppeling van een bepaald gevoel aan iets concreet (bijv. leefbaarheid, luchtvervuiling, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en/of Good Move). Anderzijds is herhaling ook zeer belangrijk. Iemand zijn of haar gedrag en/of visie zal niet veranderen bij een éénmalig project. Bij een jaarlijks weerkerend project kan dit zaadje wel verder groeien, zeker wanneer de kwaliteit van het project vanaf het begin op punt staat en er actief wordt gewerkt aan de koppeling van het gevoel van de deelnemer aan een concreet beleidsdoel.

Door het organiseren van eenzelfde project op verschillende plaatsen kunnen meer mensen bereikt worden en zal een groter doelpubliek kunnen proeven van verschillende concepten en ideeën. Dit gaat in de eerste plaats over het type projecten dat niet 100% plaatsgebonden is. Ook voor projecten die een bepaalde straat of een bepaald plein ingenomen hebben, kan het interessant zijn om dit op een andere locatie uit te proberen. Zo kan er ook verkend worden welke locaties er geschikt zijn voor zo'n type project en zal de organisator geconfronteerd worden met nieuwe aspecten die misschien niet van toepassing waren om de ene locatie, maar die dan misschien later wel naar die locatie vertaald kan worden. Hierbij plaatsen wij de kanttekening dat een project dat niet plaatsgebonden is ook niet kan profiteren van het aantrekkingseffect door mond-tot-mondreclame. De herhaling van de projecten op verschillende locaties kan voor sommige projecten binnen dezelfde jaargang, maar voor andere projecten kan deze locatieverandering ook plaatsvinden per editie van de projectoproep.

“Er is een voordeel met dat op dezelfde ruimte elke keer te doen. Er is een voordeel met dat over de stad te verspreiden en iedereen met iedereen contact laten maken. Maar er is ook een voordeel om te zeggen van elk jaar mag er op dit pleintje iets tijdelijk worden gedaan tijdens de zomer.”

5.1.11 Good Move

Good Move was grotendeels afwezig in de geïnterviewde projecten. De bedoeling om Good Move of enkele aspecten ervan te laten doorspijelen in deze projecten, lijkt op basis van de afgenomen interviews bij de organisatoren niet geslaagd. Ten eerste gaf een groot aantal van de organisatoren aan zelf niet te weten wat Good Move is en al zeker niet wat het juist inhoudt. Echter waren er wel een aantal organisatoren die hiervan op de hoogte waren, maar er kan niet gesteld worden dat zij dit project in al haar facetten kennen. Ten tweede gaf iedere organisatie aan dat de deelnemers van het project zeker niet op de hoogte waren van Good Move. De uitzondering op deze regel is één project dat geconfronteerd werd met tegenstand. Deze tegenstanders gebruikten Good Move om buurtbewoners af te schrikken en tegen het project op te zetten. Dit is natuurlijk niet de vorm van aandacht die Good Move nodig heeft.

Veel projecten omvatten wel verschillende aspecten van Good Move. Deels omdat dit expliciet in de projectoproep vermeld stond, deels onbewust. De organisatoren die kennis hebben van Good Move

hebben deze aspecten bewust ingepland in hun project, maar slaagden er niet in om dit ook bewust over te brengen naar de deelnemers en/of buurtbewoners. Dit is ook te zien aan het feit dat veel van de projecten plaatshadden in parken of op pleinen waar gemotoriseerd vervoer al zeer beperkt of helemaal niet aanwezig was. Het doel van Good Move – het herverdelen van de publieke ruimte tussen de verschillende vervoersmodaliteiten – werd zo niet in de praktijk gebracht. De organisatoren die zelf geen kennis hadden van Good Move hebben deze aspecten onbewust ingepland in hun project en konden dit dus ook niet bewustmaken aan hun deelnemers.

Brussel Mobiliteit heeft een belangrijke rol bij het bewustmaken van projectorganisatoren en -deelnemers van Good Move. Dit begint bij het bewustmaken van alle organisatoren van het bestaan van én de inhoud van Good Move. Wanneer de projectorganisatoren niet of maar deels kennis hebben van Good Move, kunnen zij ook geen goede ambassadeurs zijn. Veel van deze organisatoren hebben al een visie die aansluit bij de doelen van Good Move, dus dit is een uitstekende doelgroep om tot ambassadeurs om te vormen die Good Move naar een breder publiek kunnen uitdragen. Als de organisatoren zich volledig bewust zijn van Good Move, dan is het eenvoudiger om meer aspecten van Good Move te laten doorsijpelen naar de projecten.

Uiteraard moet hier ook vermeld worden dat de projectoproep deels is gekomen door de COVID-pandemie, waar de meeste mensen niet op vakantie konden gaan en opgesloten zaten in hun eigen huis. Het gebrek aan ruimte en ontspanning kwam in ieder project naar voor als hoofbenadering en hoofddoel van het project. Een soortgelijke benadering is echter ook van cruciaal belang voor toekomstige projectoproepen. Niet zo zeer in het kader van de COVID-pandemie, maar door het koppelen van een ander thema aan de projectoproep. Wanneer de projecten enkel de vertaling van Good Move zouden dragen, zou dit te zeer overkomen als een ‘top-down’-beleid, wat niet de gewenste reacties zal teweegbrengen. De toekomstige projecten dienen dus ingepakt te worden door een groter en luchtiger thema zoals ‘Brussel op Vakantie,’ maar los van de COVID-pandemie. Maar het wordt belangrijk om in de kern meer elementen van Good Move te implementeren. Hierbij zullen de organisatoren een cruciale rol spelen, enerzijds door deze elementen in hun project te verwerken en anderzijds om dit actief over te brengen naar hun deelnemers.

“Ik denk dat Good Move “as it is” nog een beetje te ver van ons bed show is. In die zin dat mensen iets hebben van: dat is Brussel-mobiliteit, oké dat is mobiliteit voor Brussel, dat is het Gewest, dat is de overheid, die doen iets voor ons. Maar zo'n plan dat is nogal vaak vaag, dat hangt daar ergens. Wat bedoel je daar nu mee? Wie zit daarachter? Wat zijn die aspecten? Dat is zelfs voor ons nu, als we dit gesprek hier voeren, onduidelijk. Ja maar wat bedoel je? Welke aspecten? Voor wat bedoeld?”

Zoals ook al eerder aangehaald kan het draagvlak voor Good Move vergroot worden door het betrekken van de buurtbewoners in de organisatie en uitwerking van de projecten.

5.1.12 Extra suggesties

Gedurende de interviews kwamen er ook een aantal suggesties naar boven die niet binnen de hierboven besproken thema's geplaatst kunnen worden.

Samenwerking tussen projecten was een element dat regelmatig aan bod kwam doorheen de interviews. Een samenwerking tussen de verschillende projecten kan zich op verschillende manieren vertalen. Zo kan materiaal uitgewisseld worden. Een voorbeeld hiervan is het gebruik van een klimmuur die door meerdere projecten in een bepaalde periode gebruikt kan worden. Samenwerking kan ook op basis van integratie van andere projecten in een bepaald project. Zo kunnen mobiele fietsateliers bijvoorbeeld gevraagd worden om op een ander project te bezoeken. Samenwerking kan ook op vlak van kennis over het organiseren van projecten, waardoor verschillende projecten van elkaar kunnen leren. Het kan in dit kader interessant zijn om een samenkomst tussen de verschillende projecten te organiseren. Deze samenkomst kan zowel zijn tussen de projecten van 2020 en de nieuwgekozen projecten van 2021, alsook tussen de geselecteerde projecten van 2021 onderling. Op zo'n bijeenkomst kunnen ideeën uitgewisseld worden en kunnen de nodige contacten gelegd worden.

Ook kan bijvoorbeeld de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) en andere instellingen betrokken worden, aangezien zij in 2020 een gelijkaardige oproep hebben gelanceerd en zij ook verschillende materialen hebben uitgeleend aan enkele van de projecten.

“Wat dat [...] aanhaalt, dat tijdelijke kan mobiel zijn (bvb mobiele keuken). Maar ook wij hadden ons busje en je hebt een mobiele klimmuur in Brussel, er zijn eigenlijk heel wat projecten die mobiel kunnen zijn. En ik denk misschien dat daar ook op inzetten interessant kan zijn. Zoals [...] zei, wij zouden ook naar verschillende plaatsen kunnen gaan, op verschillende plekken mensen te laten proeven van die ervaring.”

“En dan dachten we, misschien is het mogelijk om budgetten te koppelen, want plots kwam daar na de Lockdown de VGC en Brussel-mobiliteit, maar dat waren allemaal versnipperde budgetjes. Of dat er bijvoorbeeld vanuit de administratie de mogelijkheid zou zijn om te zeggen van: kijk als je zowel aan de voorwaarden voor VGC als Brussel mobiliteit voldoet, kunnen we misschien uw project ook helpen opschalen en verder uitdragen.”

Verschillende organisatoren gaven ook aan dat ze het moeilijk hadden met het aspect 'verzekeringen'. Niet iedere organisatie was ervan op de hoogte dat dit eigenlijk verplicht is voor een project. Andere organisaties die zich hier wel bewust van waren, wisten vaak niet wat voor type verzekering ze nodig

hadden en hoe ze dit moesten aanvragen. Een draaiboek met daarin de belangrijkste aspecten van het organiseren van een project zou hier een oplossing kunnen bieden. Dit gaat dan verder dan de verzekeringskwestie, maar voor sommige organisaties kan dit een handige leidraad zijn om hun project te kunnen organiseren.

“In de Goedkeuring van gemeente stond dat we een verzekering moesten afsluiten. Welke verzekering stond er niet bij, dus dat is inderdaad al de eerste vraag: welke verzekeringen moet ik afsluiten om verzekerd te zijn?”

5.2 Focusgroepgesprekken

Omwille van de aanhoudende verstrengde COVID-19 maatregelen konden de focusgroepgesprekken niet plaatsvinden.

6 Discussie

6.1 Wat met de aan- of afwezigheid van (jonge) vrouwen in het straatbeeld en de deelname aan socio-culturele en bewegingsactiviteiten?

6.1.1 Vaststelling: kwetsbare (jonge) vrouwen

Een belangrijke vaststelling die vaak terugkwam tijdens de diepte-interviews was de beperkte aanwezigheid van (jonge) vrouwen in het straatbeeld. Dit zowel tijdens als buiten de periode van de projecten. Vaak terugkomende redenen daarvoor zijn de vaststellingen dat: 1) de publieke ruimte gedomineerd wordt door mannen en de publieke ruimte te vaak voor en door mannen gecreëerd wordt; 2) de publieke ruimte gecreëerd is voor en door mannen (bijvoorbeeld voetbal- en basketbalpleintjes); 3) de genderrol van (jonge) vrouwen (vaker moeten zorgen kleinere broers en zussen en het huishouden). Zoals uit de literatuurstudie blijkt is het openstellen van de openbare ruimte en deze aantrekkelijk maken voor (jonge) vrouwen om zich in deze ruimte te begeven en te bewegen (sporten, spelen) van essentieel belang voor de ontwikkeling van hun fysieke en mentale gezondheid, zelfbeeld, zelfrespect, omgaan met stress,

6.1.2 Deelname van (jonge) vrouwen aan socio-culturele activiteiten en aanwezigheid in de openbare ruimte

De mindere aanwezigheid van (jonge) vrouwen in de openbare ruimte blijkt geen nieuwe of onbekende ‘vaststelling’. Uit het ‘grote buitenspeelonderzoek’ van 2019, uitgevoerd in Vlaanderen, bleek immers dat meisjes (37%) veel minder buiten spelen dan jongens (63%) (Kind & Samenleving, 2020). Bovendien was de kloof tussen meisjes en jongens nog groter dan tien jaar terug. In een recente studie omtrent culturele praktijken bij inwoners en passanten van de Kanaalzone (of althans 5 wijken ervan: Historisch

Molenbeek, Havenwijk, Noordwijk, Oud-Laken-Oost en Weststation) werd vastgesteld dat vrouwen minder aanwezig zijn in uithuizige culturele praktijken (Perspective Brussels, 2020). In de kwantitatieve studie bleek dat vrouwen in vergelijking met mannen vaker een creatieve hobby uitoefenen, maar dat zij meer fysieke en sociale barrières ervaren om deel te nemen aan uithuizige culturele activiteiten. Onder meer hun genderrol zorgt ervoor dat vrouwen meer fysieke en sociale barrières ondervinden om cultureel actief te zijn.

Binnen- of buitenactiviteiten moeten dan ook oog hebben voor de sociale dimensie van culturele activiteiten en de behoeften van lokale deelnemers. De kwalitatieve etnografische studie die tegelijkertijd gevoerd werd, geeft aan dat de belangrijkste barrières vaak te maken hebben met de beschikbaarheid van tijd, gerelateerd aan gezins- en huishoudelijke taken (Perspective Brussels, 2020). Het is daarom belangrijk om activiteiten tijdens de dag te organiseren zodat vrouwen en moeders kunnen deelnemen.

6.1.3 Ontwerp van de openbare ruimte voor (jonge) vrouwen

Naast de dominante rol die (jonge) mannen spelen in de openbare ruimte blijkt er ook een gebrek te zijn aan kwalitatieve (semi-) publieke ruimtes in het algemeen (Kind & Samenleving, 2020). Om dit te verbeteren, moet er voor de jonge kinderen en adolescente meisjes meer speelruimte komen waar ze op een veilige manier kunnen spelen. Ook de omliggende straten moeten veilig zijn omdat kinderen ook op een veilige manier, al dan niet zelfstandig, van thuis naar de speelplein moeten kunnen, zonder drukke straten over te moeten steken. Deze speelruimten moeten tot de verbeelding spreken en uitdagend, avontuurlijk aangelegd worden zodat kinderen hun reactiviteit en zin voor avontuur kunnen ontwikkelen. De speelpleinen moeten 's avonds verlicht zijn en voldoende schaduw- en schuilplekken hebben. Ook zitplekken lijken belangrijk te zijn omdat de verbinding tussen spelen en ontmoeten/interactie belangrijk is voor meisjes. Als de mogelijkheid zich voordoet, moet ook speelgroen voorzien worden en moeten er zachtere materialen zoals stof en rubber gebruikt worden.

Specifiek voor de adolescente meisjes van 12-18 jaar moeten de openbare ruimtes en speelpleinen meer gedifferentieerd (plaats is voor verschillende doelgroepen en ook uit verschillende generaties) en gediversifieerd zijn dan nu het geval is. Zo zullen voetbal- en basketbalpleintjes voornamelijk adolescente jongens aantrekken. Adolescente meisjes worden meer aangetrokken tot bewegingsvormen waar dans en muziek in mogelijk zijn. Een podium of andere infrastructuur die dansen mogelijk maakt, kan adolescente meisjes aantrekken.

Zoals voor de jonge kinderen is ook voor de leeftijdscategorie 12-18 jaar begeleiding en toezicht nodig zodat de adolescente meisjes zich op hun gemak voelen. Deze begeleiding moet er op toezien dat alle jongeren zich op hun gemak voelen zonder dat er een fysieke scheiding of afgesloten ruimte in gebruik

genomen moet worden. Begeleiders zouden best aangesteld worden door lokale jeugdbewegingen die de gevoeligheden van de doelgroep kennen.

Meer details over de 10 ontwerpprincipes om publieke ruimte toegankelijker te maken voor meisjes en zo uiteindelijk een inclusieve publieke ruimte te creëren voor iedereen kunnen geraadpleegd worden via:

<https://k-s.be/medialibrary/purl/nl/3046745/Meisjes%20en%20de%20publieke%20ruimte.pdf>.

Het creëren van een 'safe space' lijkt een belangrijke stap om (jonge) vrouwen een (fysieke en/of openbare) ruimte te geven waar ze zichzelf kunnen zijn, zich thuis voelen, kunnen experimenteren, initiatief nemen of gewoon samen kunnen zijn. Deze ruimte moet dan ook aandacht hebben voor de specifieke doelgroep die men wil aantrekken en rekening houden met gender en culturele aspecten. Daarvoor moet de specifieke doelgroep, in dit geval de bewoners van de wijk, betrokken worden in het project dat gecreëerd wordt. Hierbij is het van belang deelnemers eerder te beschouwen als actieve producenten en niet enkel als eindgebruikers (co-creatie i.p.v. facilitatie). Deelnemers moeten als het ware mede-eigenaars worden van de publieke ruimte waarin ze zich begeven. Om deelnemers op hun gemak te stellen en een positieve ervaring van de activiteit te bevorderen, is het belangrijk passende en gastvrije ruimtes te bieden, met respect voor de behoeften van de deelnemers (divers in termen van geslacht, leeftijd, sociaal-culturele achtergronden, enz.) en die de deelnemers in staat stellen zich uit te drukken in een niet-veroordelende en open omgeving (Perspective Brussels, 2020).

6.1.4 Bestaande initiatieven binnen de socio-culturele activiteiten en aanwezigheid in de openbare ruimte voor vrouwen

Tal van initiatieven bestaan al om vrouwen met verschillende culturele achtergronden de mogelijkheid te bieden om aan lichaamsbeweging te doen. Dar al Amal, de vrouwenwerking van de Foyer in Molenbeek (<https://www.foyer.be/dar-al-amal/>), biedt een aantal sportactiviteiten aan, zoals zwemmen, ontspanningsgym en fietsen, voor zowel beginners als gevorderden. Ook het Schaarbeekse 'Huis van de Vrouw' (<https://www.1030.be/nl/cultuur-recreatie/sport/vrouwen-die-goed-in-hun-lijf-zitten>) heeft sinds jaren aandacht voor vrouwen en sport. Sinds 2015 neemt het 'Huis van de Vrouw' actief deel aan de strijd tegen seksisme in de openbare ruimte en biedt het een gamma buitensporten aan, specifiek voor vrouwen.

6.1.5 Deelname van vrouwen aan actieve mobiliteit

Op het gebied van actieve mobiliteit en in het bijzonder fietsen bij vrouwen springen 3 belangrijke bevindingen in het oog uit onderzoeken die de Brusselse fiets-vzw Pro Velo in de afgelopen jaren heeft

gedaan naar 'beginnende fietsers' en 'vrouwen op de fiets'. Uit het Fietsobservatorium van Pro Velo blijkt dat in 2019 slechts 36% van de fietsers in Brussel vrouwen waren. Uit een enquête van Pro Velo bij 'beginnende fietsers' blijkt dat voor vrouwen 'gevaar' en het 'zich niet veilig voelen in het verkeer' de twee meest genoemde redenen zijn om niet te fietsen in Brussel (Pro Velo, 2018). Een derde bevinding is dat vrouwen, in vergelijking met mannen, meer vertrouwen op lokale wegen waar ze minder verkeersdrukte ondervinden (Pro Velo, 2016).

Met deze drie vaststellingen in het achterhoofd startte Pro Velo in 2019 een grootschalig onderzoek (Pro Velo, 2020). Uit dat onderzoek kwamen volgende aanbevelingen die in het kader van het Brussel op Vakantie rapport van belang zijn om meer vrouwen toegang te geven tot de openbare ruimte: 1) voorzie brede, veilige, ononderbroken, consistente en goed onderhouden fietsinfrastructuur. Dit omdat vrouwen een groter gevoel van (verkeers)onveiligheid ervaren en vaker dan mannen rekening moeten houden met kinderen en het vervoeren van ladingen zoals boodschappen. In dit opzicht is nachtverlichting en sociale controle ook belangrijk; 2) voorzie voldoende veilige fietsenstallingen en kluisjes in de buurt van commerciële centra en voorzie douches, kleedkamers en kluisjes op de werkplek; 3) het onderzoek belichtte ook het belang van opleiding en oefening om obstakels, zoals een gebrek aan comfort en een verhoogd onveiligheidsgevoel, te overwinnen; 4) informatie (over bijvoorbeeld verschillende soorten fietsen en accessoires), communicatie en sensibilisering (van handelaars) gericht op vrouwen lijken van essentieel belang om meer vrouwen in het zadel te krijgen.

Vrouwen zouden ook een "belangrijke voorbeeldfunctie hebben voor de mobiliteit binnen het gezin" (Ville&Vélo, 2012). Door vrouwen aan te moedigen op de fiets te springen, zullen we wellicht ook meer kinderen op de fiets zien.

6.1.6 Bestaande initiatieven om actieve mobiliteit voor vrouwen te stimuleren

Om actieve mobiliteit in deze specifieke doelgroep te stimuleren werden recent verschillende initiatieven en opleidingen gelanceerd: Bike Experience (<https://www.provelo.org/nl/page/bike-tasting-after-work>) waar op bepaalde avonden specifieke aandacht is voor vrouwen en Via Velo (<https://www.provelo.org/fr/page/viavelo>). Via Velo richt zich op organisaties die werken met de meest kwetsbare volwassenen rond emancipatie, integratie, gezondheid of mobiliteit. Ook geeft de Brusselse fiets-vwz Cyclo ondersteuning aan initiatieven die Brusselaars de fiets doen (her)ontdekken (<https://www.cyclo.org/nl/diensten/cyclolokal>).

6.2 Wat met de aanwezigheid van 65+'ers in het straatbeeld en de deelname aan socio-culturele en bewegingsactiviteiten?

6.2.1 *Vaststelling: 65+'ers*

Naast de afwezigheid van jonge vrouwen was de afwezigheid van 65+'ers in het straatbeeld iets dat in de interviews vaak terugkwam. Dit zowel tijdens als buiten de periode van de projecten. Een vaak voorkomende reden daarvoor is dat 65+'ers enerzijds niet bereikt worden door de moderne communicatiekanalen (Facebook, Whatsapp) en anderzijds vaker in isolatie leven waardoor de mond-tot-mondreclame hen ook moeilijk bereikt. Door de COVID-pandemie gingen 65+'ers zich ook nog meer isoleren uit schrik voor het virus. De inrichting van de openbare ruimte is ook van essentieel belang om deze doelgroep te bereiken en deze uit te nodigen in de openbare ruimte te komen.

6.2.2 *Belang en oplossing voor 65+'ers*

Als er wordt gekeken naar de volwassen populatie, wordt opgemerkt dat groene ruimtes geassocieerd worden met een hogere zelfgerapporteerde gezondheid en mentaal welzijn (Alcock et al., 2014; Twohig-bennett & Jones, 2018). Ook bij mensen van 65+ heeft toegang tot een publieke ruimte een positieve invloed op fysieke activiteit. En deze aangepaste fysieke activiteit is in staat leeftijdsgebonden veranderingen en prestatieverlies tegen te gaan, niet alleen op het gebied van het cardiovasculaire systeem maar ook op niveau van cognitieve processen (Wildor et al., 2007). Er zijn ook aanwijzingen dat het verband tussen het aantal chronische ziekten en recreatieve lichamelijke activiteit wederkerig is (Song et al., 2020). Daarom is het belangrijk om als organisatie een extra inspanning te doen om deze doelgroep heel specifiek aan te spreken.

De fysieke activiteit van mensen van 65+ kan positief beïnvloed worden wanneer buurten veilig, beloopbaar en esthetisch aantrekkelijk zijn met toegang tot algemene en specifieke bestemmingen (Barnett et al. 2017). De toegankelijkheid tot bestemmingen (b.v. parken, open ruimten, speelplaatsen) en andere kenmerken van loopbaarheid (b.v. veiligheid in de buurt, overdekt voetpad, kwaliteit van de voetpaden) zouden het vervoer en/of recreatieve lichaamsbeweging buitenshuis kunnen bevorderen en daarmee de gezondheid van 65+'ers verbeteren (Van Cauwenberg et al., 2018; Song et al., 2020). Twee belangrijke aspecten hierbij zijn bankjes en vlot bewandelbare voetbaden en/of wegen. In de zomer kan een gebrek aan schaduwplaatsen ook een drempel zijn voor 65+'ers (en eigenlijk alle doelgroepen). Wanneer deze aanwezig zijn, geeft dit 65+'ers meer vertrouwen om buiten te komen omdat ze regelmatig kunnen uitrusten (en tegelijk genieten van de buurt in de schaduw) en de kans op vallen verkleind is.

Ook de toegang tot openbaar vervoer zorgt voor een positief effect op vrijetijdswandelen bij deze bevolkingsgroep (Van Cauwenberg et al., 2018). Daarenboven, wanneer er initiatieven worden

genomen in functie van het promoten van actief transport bij mensen van 65+, zal hun openbare leefruimte significant uitbreiden (Van Cauwenberg et al., 2018). Zo heeft Van Cauwenberg aangetoond dat 65+'ers met een elektrisch aangedreven fiets (e-bike) een grotere 'life space area' hebben (Van Cauwenberg et al., 2019). Met andere woorden: 65+'ers met een elektrische fiets verplaatsen zich verder weg van hun huis dan 65+'ers met een conventionele fiets.

6.3 Herhaling van de projecten

Op basis van de diepte-interviews kunnen we concluderen dat de projectoproep herhaald moet worden in 2021. Het opnieuw subsidiëren van dezelfde projecten zou leiden tot meer duurzame en kwaliteitsvolle projecten. Wanneer een project voor de eerste keer georganiseerd wordt, dan staat dit project bij de uitvoering nog in haar kinderschoenen. Een nieuw project omvat steeds aspecten die verbeterd moeten worden of anders aangepakt moeten worden. Het kan echter niet de bedoeling zijn dat de gefinancierde projecten in 2021 zonder enige voorwaarde opnieuw subsidies krijgen. Dit zou niet eerlijk zijn ten aanzien van projecten die in 2020 geen subsidie hebben aangevraagd of ontvangen. Ten eerste valt het aan te raden om met een kwaliteitscontrole te werken waarmee de reeds georganiseerde projecten beoordeeld worden. Wanneer de kwaliteit van het project voldoende hoog is, kan dit project opnieuw in aanmerking komen voor een subsidiëring. Dit zal zorgen dat in de loop van de tijd de meest kwalitatieve projecten overblijven en je tot een duurzame projectorganisatie kan komen. De projecten die opnieuw in aanmerking komen voor subsidiëring, kunnen gevraagd worden om een aanvullende projectaanvraag in te dienen waarin ze aangeven hoe ze hun werkpunten gaan aanpakken en hoe ze aanvullende aspecten zullen realiseren. Dit zal voor de organisaties een kleinere moeite vergen en dit garandeert een toename in de kwaliteit van het project en kan ook eenvoudig gebruikt worden als sturing om bepaalde elementen rond omgevingsbewustzijn en Good Move beter te implementeren. Wanneer een organisatie een nieuw project dient te organiseren ligt hun primaire aandacht bij het project zelf om dit zo goed als mogelijk te verwezenlijken. Wanneer dit reeds op punt staat, kan er een groter deel van hun aandacht naar bijkomende aspecten gaan.

6.4 Beperkingen van de studie

Er werd in overleg met het kabinet van Minister Van den Brandt en Brussel Mobiliteit beslist om de focusgroepgesprekken niet uit te voeren als gevolg van de aanhoudende verstrengde COVID-19-maatregelen (de sociale afstandsmaatregelen van 1,5 meter en het contact van maximum van 4 personen buiten). Enerzijds werd beslist dat online focusgroepgesprekken zouden leiden tot een niet-representatieve selectie van deelnemers, daar bepaalde doelgroepen niet bereikbaar zijn via online kanalen, maar deze wel van belang zijn voor een bredere evaluatie van de projecten. Anderzijds werd beslist dat focusgroepgesprekken met 2 deelnemers in de buitenlucht geen meerwaarde zouden

bieden en het beoogde effect van een focusgroepgesprek niet zouden bereiken. Belangrijk is echter wel om de invloed hiervan op de resultaten, en interpretatie ervan, toe te lichten.

In de eerste plaats is er sprake van een zogenaamde 'confirmation bias'. Dit wil zeggen dat geïnterviewden minder snel negatieve opmerkingen ter harte nemen (of met de onderzoekers delen) omdat zij willen dat hun project als succesvol bestempeld wordt. Dit heeft natuurlijk als gevolg dat wanneer deelnemers negatieve ervaringen hebben gehad met het project, deze waarschijnlijk ook niet te kennen hebben gegeven aan de organisatoren en/of dat de organisatoren dit niet naar boven hebben laten komen gedurende de interviews. Hierdoor kunnen de beschreven bevindingen en aanbevelingen mogelijk een te positieve benadering van de werkelijkheid weergeven.

Naast een mogelijke 'confirmation bias' als gevolg van het niet afnemen van de focusgroepgesprekken is er ook sprake van een 'selectie bias' en 'non respons bias'. Er is sprake van 'selectie bias' wanneer de steekproef geen goede afspiegeling vormt van de populatie die centraal staat in het onderzoek. Binnen de geselecteerde projecten voor de interviews werd deze bias omzeild door gebruik te maken van verschillende selectiecriteria om een zo representatief mogelijke selectie van projecten te bekomen. Echter door enkel interviews te doen met de organisatoren bekom je een niet representatieve vertegenwoordiging van de gemiddelde deelnemer van de projecten. Deze bias sluit sterk aan bij de 'non respons bias'.

Binnen een onderzoek bestaat namelijk de kans op een 'non respons bias' wanneer er een groot verschil is in de samenstelling van de groep mensen die wel hebben deelgenomen aan het onderzoek en zij die dat niet hebben gedaan. En dat terwijl beide groepen wel onderdeel zijn van de onderzoekspopulatie. In dit geval hebben we enkel de organisatoren van de projecten geïnterviewd en niet de deelnemers van de projecten hoewel de deelnemers wel degelijk een onderdeel uitmaken van de onderzoekspopulatie. Deze twee vormen van bias hebben als gevolg dat de resultaten weergegeven worden vanuit het perspectief van de organisator en niet vanuit het perspectief van de deelnemer. Daarenboven waren de geïnterviewde organisatoren allemaal personen van de 'witte' middenklasse met een matige tot hoge SES, wat niet representatief is voor de Brusselse bevolking noch de deelnemers aan de verschillende projecten.

7 Belangrijkste bevindingen en aanbevelingen

Hetgeen volgt is een opsomming van de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen uit het Onderzoeksrapport.

- ✓ Op basis van de diepte-interviews kunnen we concluderen dat de projectoproep 2020 succesvol was en bijgevolg herhaald moet worden in 2021.
- ✓ Betrek lokale vzw's en organisaties om connecties tussen verschillende doelgroepen te vernieuwen en/of te versterken.
- ✓ Geef speciale aandacht aan de inclusie van adolescente meisjes en jonge vrouwen enerzijds en 65+'ers anderzijds. Op maat gemaakte communicatie en activiteiten in samenwerking met gespecialiseerde en lokale organisaties zijn hier ten zeerste aanbevolen.
- ✓ Aanwezigheid in de publieke ruimte en mond-tot-mondreclame zijn de meest doeltreffende communicatiemiddelen voor dit type projecten.
- ✓ Taal vormt voor de klassieke en moderne communicatiekanalen (b.v. flyers, posters, sociale media) nog te vaak een barrière. Een ondersteuning voor het vertalen van de communicatie in meerdere talen kan helpen het bereik van het project te vergroten.
- ✓ De projectindieners dienen beschermt te worden tegen conflicten en/of bedreigingen. Hiervoor moet er een aanspreekpunt met betrekking tot klachten over het project op voorhand vastgelegd worden en dit zouden best niet de projectindieners zelf zijn.
- ✓ Dit type projecten geeft mensen die hun mening niet kunnen of willen verkondigen over een leefbare en verkeersveilige stad een kanaal om dit wel te doen. De groep van mensen zonder echt uitgesproken mening is een meerderheid dus deze projecten zijn een opportuniteit om deze mensen hun mening te horen. Echter zullen mensen met een niet-uitgesproken en negatief getinte mening, deze ook niet te kennen geven aan de projectorganisatie, waardoor er een confirmation bias optreedt.
- ✓ Om een actieve koppeling naar omgevingsbewustzijn en Good Move te maken, dienen Brussel Mobiliteit en de organisatoren van de projecten hier zelf op een bewuste manier op in te spelen. Voor een kwalitatieve bewustzijnsoverdracht van organisatie naar doelgroep moet de organisatie hier zelf optimaal bewust van zijn.
- ✓ Brussel Mobiliteit wordt aangeraden om duidelijk te communiceren naar de gemeentes toe dat de projectoproep wordt gelanceerd en dat het de bedoeling is dat deze projecten worden ondersteund. Een vast aanspreekpunt binnen de gemeente, bestaande uit minstens twee personen, dat op voorhand wordt meegedeeld, kan hier een probleemoplossende factor zijn.
- ✓ De samenwerking tussen de projectorganisatoren en Brussel Mobiliteit verliep vlot.

- ✓ Transparantie met betrekking tot de selectiecriteria voor projecten kan de kwaliteit van toekomstige projecten enkel ten goede komen.
- ✓ De samenwerking tussen verschillende organisaties is belangrijk voor het welslagen van de projecten. Aanmoediging tot samenwerking, gecombineerd met een ruimere voorbereidingstijd zal deze samenwerkingen zowel kwantitatief als kwalitatief verbeteren.
- ✓ De groep van tegenstanders voor dit type projecten bleek klein te zijn. Het overtuigen van deze kleine groep moet niet het primaire doel zijn, maar in grotere mate is het belangrijk om de groep mensen zonder uitgesproken mening te overtuigen.
- ✓ Tegenstand voedt de discussies over de transformatie van de stad, waardoor het topic ook effectief bewust aan bod komt.
- ✓ De huidige financiële tegemoetkoming voor de projecten zal een burn-out van het vrijwilligerswerk in de hand werken. Het voorziene budget is niet toereikend om alle kosten met betrekking tot werkuren in rekening te brengen.
- ✓ Het vergoten van het aantal mensen die actief betrokken zijn bij het uitwerken en organiseren van het project zal het draagvlak van het project vergroten. Hierbij moet gezocht worden naar het betrekken van de 'lokale bevolking' omdat zij uiteindelijk de 'eindgebruiker' van het project en de leefbare stad zullen zijn.
- ✓ Het opnieuw subsidiëren van projecten zou leiden tot meer duurzame en kwaliteitsvolle projecten, zowel op vlak van organisatie als op vlak van deelnemers. Een kwaliteitscontrole van de gefinancierde projecten kan bijdragen tot een objectieve vorm van hersubsidiëring en zal de overgang naar enkel kwaliteitsvolle projecten in de hand werken.
- ✓ Herhaling van niet 100% plaatsgebonden projecten op verschillende locaties kan voor een groter bereik en doelpubliek zorgen.
- ✓ De stempel van Good Move werd niet voldoende gedrukt in de projectoproep en de projecten zelf. Als de coronamaatregelen in de zomer van 2021 versoepeld worden (t.o.v. de zomer van 2021) en er dus minder nood is aan aandacht voor de 'social-distancing' maatregelen zal er meer ruimte zijn binnen de toekomstige projecten voor Good Move zelf.
- ✓ De koppeling van de projectoproep aan een extern thema (zoals Brussel op vakantie) is essentieel voor de transitie van Good Move naar het brede publiek. Een projectoproep waarin enkel Good Move centraal staat, zal als een te strikt top-down-beleid ervaren worden door de lokale bevolking waardoor er een te beperkt draagvlak zal ontstaan. Een geleidelijke, bottom-up gestuurde implementatie van Good Move lijkt meer aangewezen.
- ✓ Samenspraak en -werking tussen projecten faciliteren zal leiden tot kwalitatievere projecten die beter op elkaar zijn afgestemd.

- ✓ Het voorzien van een draaiboek met basiselementen rond het organiseren van projecten zal een vlottere projectorganisatie in de hand werken. Aspecten zoals verzekeringen en belangrijke contacten moeten hier zeker een plaats in krijgen.

8 Conclusie

De gefinancierde projecten waren zeer divers. De projecten hadden verschillende doelgroepen, gebruikten verschillende communicatiestrategieën, en verschilden in duur en frequentie. Hoewel de projecten de banden tussen bewoners versterkten, was de interactie tussen doelgroepen beperkt. De barrières waren o.a. leeftijd, taal, en culturele of etnische achtergrond.

De projecten voorzagen in de noden van bewoners. Dit is ook te zien aan de deelnemersaantallen, welke vrijwel altijd stegen gedurende het project. Veel projecten focusten zich op ontspanning en ontmoeting. Het promoten van actieve mobiliteit kreeg in mindere mate aandacht. Gezien de uitzonderlijke situatie en tijd waarin de projecten plaatsvonden, is de focus te begrijpen.

Alle gefinancierde projecten vonden plaats in de openbare ruimte. Sommige projecten ondervonden tegenstand, maar deze tegenstand was vaak afkomstig van enkele individuen. Wellicht heeft het tijdelijke karakter van de projecten ook gezorgd voor minder tegenstand. Daarnaast hadden veel projecten plaats op locaties waar gemotoriseerd vervoer al verboden was. Hierdoor was er geen hinder voor automobilisten.

De link tussen de 'Brussel op Vakantie'-projecten met het mobiliteitsplan Good Move was voor zowel projectindieners als projectdeelnemers onduidelijk. Hoewel veel projecten de openbare ruimte een andere inrichting gaven, leken deelnemers zich hier niet actief bewust van te zijn. Wellicht is er bij deelnemers een zaadje geplant dat op termijn resulteert in meer steun voor een autoluw, verkeersveilig, en leefbaar Brussel. Dit is echter niet vast te stellen.

De geïnterviewde projectindieners zouden hun project zeer graag in 2021 willen herhalen. Echter werd opgemerkt dat de financiële steun ontoereikend was indien de gewerkte uren gefactureerd zouden worden. De projecten draaien dus op goodwill van geëngageerde burgers en vzw's. Ook de samenwerking met sommige gemeentes zou verbeterd kunnen worden, bijvoorbeeld door het aanstellen van een vast contactpunt binnen de gemeente voor projectindieners.

Twee doelgroepen werden niet voldoende bereikt door de geselecteerde projecten: jonge vrouwen en 65+'ers. Ook voor de coronapandemie waren deze twee groepen ondervertegenwoordigd in de openbare ruimte. De afwezigheid van jonge vrouwen in de openbare ruimte wordt o.a. veroorzaakt door een gevoel van onveiligheid, een gebrek aan faciliteiten specifiek voor vrouwen, en hun

genderrol. De afwezigheid van 65+'ers in de openbare ruimte wordt o.a. veroorzaakt door sociale isolatie door vrees om het coronavirus op te lopen, beperkte toegang tot moderne communicatiemiddelen, en veilige en beloopbare straten.

9 Referentielijst

- Aaron D.J., Jekal Y.S., LaPorte R.E. (2005). Epidemiology of physical activity from adolescence to young adulthood. *World Rev Nutr Diet.*, 94: 36-41. <https://doi.org/10.1159/000088204>
- Alcock, I., White, M. P., Wheeler, B. W., Fleming, L. E., & Depledge, M. H. (2014). Longitudinal Effects on Mental Health of Moving to Greener and Less Green Urban Areas. 48, 1247-1255. <https://doi.org/10.1021/es403688w>
- Ammar, A., Brach, M., Trabelsi, K., Chtourou, H., Boukhris, O., Masmoudi, L., Bouaziz, B., Bentlage, E., How, D., Ahmed, M., Müller, P., Müller, N., Aloui, A., & Hammouda, O. (2020). Effects of COVID-19 Home Confinement on Eating Behaviour and Physical Activity: Results of the ECLB-COVID19 International Online Survey. *Nutrients*, 12(1583), 13. <https://doi.org/10.3390/nu12061583>
- Appleyard D. (1980). Livable Streets: Protected Neighborhoods? *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 451, 106-117. Retrieved March 15, 2021, from <http://www.jstor.org/stable/1043165>
- Avila-Palencia, I., De Nazelle, A., Cole-Hunter, T., Donaire-Gonzalez, D., Jerrett, M., Rodriguez, D. A., & Nieuwenhuijsen, M. J. (2017). The relationship between bicycle commuting and perceived stress: A cross-sectional study. *BMJ Open*, 7(6), 1–11. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2016-013542>
- Barnett, D. W., Barnett, A., Nathan, A., Van Cauwenberg, J., & Cerin, E. (2017). Built environmental correlates of older adults' total physical activity and walking: A systematic review and meta-analysis. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 14(1), 1–24. <https://doi.org/10.1186/s12966-017-0558-z>
- Bax, C., Goldenbeld, C., Petegem, J. W. H. van, Mons, C., Commandeur, J. J. F., Hoekstra, T., & Tuijp, I. (2019). Evaluatie buurtacties in 30km/uur-straten; Verkeersveiligheidsgevoelens, motivatie en gereden snelheden onderzocht in vijf gemeenten. SWOV (NL). [Evaluatie buurtacties in 30km/uur-straten | SWOV](https://www.swov.nl/onderzoek/evaluatie-buurtacties-in-30km-uur-straten)
- Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: Can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews*, 40(6), 734–753. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>
- Biehl, A., Ermagun, A., & Stathopoulos, A. (2018). Modelling determinants of walking and cycling adoption: A stage-of-change perspective. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 58, 452–470. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.06.016>
- BISA - Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse. (2019). Wijkmonitoring. <https://wijkmonitoring.brussels/maps/statistieken-bevolking-brussel/evolutie-bevolking/bevolkingsdichtheid/1/2019/>
- BISA - Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse. (2020). Tabel 13.6.1.1 Huishoudbudgetonderzoek: Bezit van auto's, motorfietsen, bromfietsen en fietsen: 1999-2018. <https://bisa.brussels/themas/mobiliteit-en-vervoer/verplaatsingsgewoonten>
- BISA - Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse. (2021a). Tabel 1.1.1.1 Jaarlijkse evolutie van de bevolking: 1989-2020 (op 1 januari). <https://bisa.brussels/themas/bevolking/jaarlijkse-evolutie>
- BISA - Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse. (2021b). Tabel 1.6.1.1 Jaarlijkse bevolkingsevolutie: 2020-2070 (op 1 januari). <https://bisa.brussels/themas/bevolking/bevolkingsprojecties>
- Brussel Mobiliteit. (2020a). Good Move. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/good-move>

- Brussel Mobiliteit. (2020b). Projectoproep 2020 ter attentie van de Brusselse vzw's : "Brussel op vakantie". https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/evdb_2020_brusselopvakantie-verenigenen_nl.pdf
- Buckworth J., Nigg C. (2004). Physical activity, exercise, and sedentary behavior in college students. *Journal of American College Health*, 53: 28-34. <https://doi.org/10.3200/JACH.53.1.28-34>
- Cairns J., Warren J., Garthwaite K., Greig G., Bambra C. (2014). Go slow: an umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities. *J Public Health (Oxf)*. 37(3):515-20. <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdu067>
- Cleland, C. L., McComb, K., Kee, F., Jepson, R., Kelly, M., Milton, K., Nightingale, G., Kelly, P., Baker, G., Craig, N., Williams, A., & Hunter, R. F. (2019). Effects of 20mph interventions on a range of public health outcomes: A meta-narrative evidence synthesis. *Journal of Transport and Health*. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100633>
- Cruz, S., & Paulino, S. (2020). Urban Commons in Active Mobility Experiences. *International Journal of the Commons*, 14(1), 539–552. <https://doi.org/10.5334/ijc.1018>
- Warburton, D. E. R., Nicol, C. W., Bredin, S. S. D. (2006). Health benefits of physical activity: the evidence. *CMAJ*, 8(3), 1110–1115. <https://doi.org/10.1503/cmaj.051351>
- Dubuy, V., De Cocker, K., De Bourdeaudhuij, I., Maes, L., Seghers, J., Lefevre, J., De Martelaer, K., & Cardon, G. (2013). Evaluation of a workplace intervention to promote commuter cycling: A RE-AIM analysis. *BMC Public Health*, 13(1), 1–11. <https://doi.org/10.1186/1471-2458-13-587>
- Dwyer, M. J., Pasini, M., De Dominicis, S., & Righi, E. (2020). Physical activity : Benefits and challenges during the COVID-19 pandemic. *April*, 17–20. <https://doi.org/10.1111/sms.13710>
- European Transport Safety Council (ETSC). (2020). RANKING EU PROGRESS on road safety 14th Road Safety Performance Index Report. June, 40. [14-PIN-annual-report-FINAL.pdf \(etsc.eu\)](https://www.etsc.eu/14-PIN-annual-report-FINAL.pdf)
- Haase, A., Steptoe, A., Sallis, J.F., Wardle, J. (2004). Leisure-time physical activity in university students from 23 countries: associations with health beliefs risk awareness, and national economic development. *Prev Med*, 39: 182-90. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2004.01.028>
- Hardy, L.L.; Reinten-Reynolds, T.; Espinel, P.; Zask, A.; Okely, A.D. (2012). Prevalence and Correlates of Low Fundamental Movement Skill Competency in Children. *Pediatrics* 130, e390–e398. <https://doi.org/10.1542/peds.2012-0345>
- Hipp, J. A., Bird, A., van Bakergem, M., & Yarnall, E. (2017). Moving targets: Promoting physical activity in public spaces via open streets in the US. *Preventive Medicine*, 103, S15–S20. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2016.10.014>
- Janssen, I.; Leblanc, A.G. (2010). Systematic review of the health benefits of physical activity and fitness in school-aged children and youth. *Int. J. Behav. Nutr. Phys. Act.* 7, 40. <http://doi.org/10.1186/1479-5868-7-40>
- Janssen, I., & Rosu, A. (2015). Undeveloped green space and free-time physical activity in 11 to 13-year-old children. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 12(1), 4–10. <https://doi.org/10.1186/s12966-015-0187-3>
- Keall, M. D., Shaw, C., Chapman, R., & Howden-Chapman, P. (2018). Reductions in carbon dioxide emissions from an intervention to promote cycling and walking: A case study from New Zealand.

- Transportation Research Part D: Transport and Environment, 65, 687–696. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.10.004>
- Keserü, I., Bulckaen, J., Macharis, C. (2016). Sustainable, Participatory and Practical: the NISTO evaluation framework for urban and regional mobility projects. *Transportation Research Procedia* 13, 134-144. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.014>
- Kind en samenleving (2019). Meisjes en de publieke ruimte. <https://k-s.be/medialibrary/purl/nl/3046745/Meisjes%20en%20de%20publieke%20ruimte.pdf>
- Kind en samenleving (2020). Het grote buitenspeelonderzoek. (<https://k-s.be/spelen-en-vrije-tijd/spelen/het-grote-buitenspeelonderzoek/>)
- Lesser I.A., Nienhuis C.P. The impact of COVID-19 on physical activity behavior and well-being of Canadians. *Int. J. Environ. Res. Public Health*. 2020;17:3899. <https://doi.org/10.3390/ijerph17113899>
- Liao, J., Zhang, B., Xia, W., Cao, Z., Zhang, Y., Liang, S., Hu, K., Xu, S., & Li, Y. (2019). Residential exposure to green space and early childhood neurodevelopment. *Environment International*, 128(February), 70–76. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.03.070>
- Lindsay, G., Macmillan, A., & Woodward, A. (2011). Moving urban trips from cars to bicycles: Impact on health and emissions. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 35(1), 54–60. <https://doi.org/10.1111/j.1753-6405.2010.00621.x>
- Marteau, T. M. (2017). Towards environmentally sustainable human behaviour: Targeting non-conscious and conscious processes for effective and acceptable policies. *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical and Engineering Sciences*, 375(2095). <https://doi.org/10.1098/rsta.2016.0371>
- Marteau, T. M., Rutter, H., & Marmot, M. (2021). Changing behaviour: an essential component of tackling health inequalities. *Bmj*, n332. <https://doi.org/10.1136/bmj.n332>
- Martin, A., Goryakin, Y., & Suhrcke, M. (2014). Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British Household Panel Survey. *Preventive Medicine*, 69, 296–303. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2014.08.023>
- Moore S.A., Faulkner G., Rhodes R.E., Brussoni M., Chulak-Bozzer T., Ferguson L.J., Mitra R., O’reilly N., Spence J.C., Vanderloo L.M., et al. (2020). Impact of the COVID-19 virus outbreak on movement and play behaviours of Canadian children and youth: A national survey. *Int. J. Behav. Nutr. Phys. Act.* 12:1–11. <https://doi.org/10.1186/s12966-020-00987-8>
- Mora S., Lee I.-M., Buring J.E., Ridker P.M. (2006). Association of physical activity and body mass index with novel and traditional cardiovascular biomarkers in women. *JAMA*. 295:1412–1419. <https://doi.org/10.1001/jama.295.12.1412>
- Nettleton, S., & Green, J. (2014). Thinking about changing mobility practices: How a social practice approach can help. *Sociology of Health and Illness*, 36(2), 239–251. <https://doi.org/10.1111/1467-9566.12101>
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence. In *Environment International* (Vol. 140). Elsevier Ltd. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105661>
- Nordbø, E. C. A., Raanaas, R. K., Nordh, H., & Aamodt, G. (2019). Neighborhood green spaces, facilities and population density as predictors of activity participation among 8-year-olds: a cross-sectional GIS study based on the Norwegian mother and child cohort study. *BMC Public Health*, 19(1), 1426. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-7795-9>

- Perspective.brussels. (2020). Culturele patronen en beleving. [synthesis culture nl com update.pdf \(perspective.brussels\)](#)
- Pombo, A.; Luz, C.; de Sá, C.; Rodrigues, L.P.; Cordovil, R. (2021). Effects of the COVID-19 Lockdown on Portuguese Children's Motor Competence. *Children* 8, 199. <https://doi.org/10.3390/children8030199>
- Porta, S., Renne, J. L. (2005). Linking urban design to sustainability: formal indicators of social urban sustainability field research in Perth, Western Australia. *Urban Design International*, 10, 51-64. <https://doi.org/10.1057/palgrave.udi.9000136>
- Prins, R. G., Kamphuis, C. B. M., & Van Lenthe, F. J. (2019). The effects of small-scale physical and social environmental interventions on walking behaviour among Dutch older adults living in deprived neighbourhoods: Results from the quasi-experimental NEW.ROADS study. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 16(1), 1–12. <https://doi.org/10.1186/s12966-019-0863-9>
- Pro velo (2016). Organisatie van een cirkeltelling van fietsers. https://provelo.cdn.prismic.io/provelo%2F9fda2efe-f30a-4dcc-acc8-0f2e7e336a15_pro_velo_organisatie_van_een_cirkeltelling_van_fietsers_verslag_2015.pdf
- Pro velo (2018). Nieuwe fietsers in Brussel sinds 2015: resultaten van de enquête afgenomen in 2017. https://provelo.cdn.prismic.io/provelo%2F17c26cc9-219a-4aed-819b-2a6b5589a03c_rapport+enquete+nieuwe+fietsers+nl.pdf
- Pro velo (2019). Être femme & cycliste. [a4cc8cb3-afb0-416e-ba94-80b6e22adf5a_RAPPORT-FemmesVelo-VERSION-NL.pdf \(prismic.io\)](a4cc8cb3-afb0-416e-ba94-80b6e22adf5a_RAPPORT-FemmesVelo-VERSION-NL.pdf)
- Pro velo (2019). Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. https://provelo.cdn.prismic.io/provelo/96836261-247c-4bb3-ab33-cad4154b1273_Obs_RBC_2019_RAPPORT+NL.pdf
- Pro velo (2020). Rapport femme velo. provelo.cdn.prismic.io/provelo/a4cc8cb3-afb0-416e-ba94-80b6e22adf5a_RAPPORT-FemmesVelo-VERSION-NL.pdf
- Rabl, A., & de Nazelle, A. (2012). Benefits of shift from car to active transport. *Transport Policy*, 19(1), 121–131. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.09.008>
- RE-AIM. (n.d.). <https://www.re-aim.org/about/what-is-re-aim/>
- Rodrigues, P. F., Alvim-Ferraz, M. C. M., Martins, F. G., Saldiva, P., Sá, T. H., & Sousa, S. I. V. (2020). Health economic assessment of a shift to active transport. *Environmental Pollution*, 258. <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2019.113745>
- Rossi, I. A., Vienneau, D., Ragettli, M. S., Flückiger, B., & Rösli, M. (2020). Estimating the health benefits associated with a speed limit reduction to thirty kilometres per hour: A health impact assessment of noise and road traffic crashes for the Swiss city of Lausanne. *Environment International*, 145(September). <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.106126>
- Rupprecht Consult (Ed.). (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf
- Sá, C.D.S.C.D.; Pombo, A.; Luz, C.; Rodrigues, L.P.; Cordovil, R. (2021). Covid-19 social isolation in Brazil: Effects on the physical activity routine of families with children. *Rev. Paul. de Pediatr.* 39, 2020159. <https://doi.org/10.1590/1984-0462/2021/39/2020159>

- Sandler, D. (2020). Correction to: Grassroots urbanism in contemporary São Paulo. *URBAN DESIGN International*, 25(2), 137–151. <https://doi.org/10.1057/s41289-020-00123-9>
- Siqi Song, Winston Yap, Yuting Hou, Belinda Yuen (2020). Neighbourhood built Environment, physical activity, and physical health among older adults in Singapore: A simultaneous equations approach, *Journal of Transport & Health*, Volume 18, 100881, ISSN 2214-1405, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100881>.
- Stanton R., To Q.G., Khalesi S., Williams S.L., Alley S.J., Thwaite T.L., Fenning A.S., Vandelanotte C. (2020). Depression, anxiety and stress during COVID-19: Associations with changes in physical activity, sleep, tobacco and alcohol use in Australian adults. *Int. J. Environ. Res. Public Health*. 17:4065. <https://doi.org/10.3390/ijerph17114065>
- Stark, J., Berger, W. J., & Hössinger, R. (2018). The effectiveness of an intervention to promote active travel modes in early adolescence. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 55, 389–402. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.03.017>
- Steinbach R, Grundy C, Edwards P, et al. (2011) The impact of 20 mph traffic speed zones on inequalities in road casualties in London. *J Epidemiol Community Health* 65:921-926. <https://doi.org/10.1136/jech.2010.112193>
- Survey E.I.O., Ammar A., Brach M., Trabelsi K., Chtourou H., Boukhris O., Masmoudi L., Bouaziz B., Bentlage E., How D., et al. (2020). Effects of COVID-19 home confinement on eating behaviour and physical activity: Results of the ECLB-COVID19 international online survey. *Nutrients*: 12:1583. <https://doi.org/10.3390/nu12061583>
- Teychenne M, Ball K, Salmon J (2008): Physical activity and likelihood of depression in adults: A review. *Prev Med*. 2008, 46: 397-411. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2008.01.009>
- Torales, J., O’Higgins, M., Castaldelli-Maia, J. M., & Ventriglio, A. (2020). The outbreak of COVID-19 coronavirus and its impact on global mental health. *International Journal of Social Psychiatry*, 66(4), 317–320. <https://doi.org/10.1177/0020764020915212>
- Twohig-bennett, C., & Jones, A. (2018). The health benefits of the great outdoors : A systematic review and meta- analysis of greenspace exposure and health outcomes. *Environmental Research*, 166, 628–637. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2018.06.030>
- Van Acker, V., Mokhtarian, P. L., & Witlox, F. (2011). Going soft: On how subjective variables explain modal choices for leisure travel. In *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 11(2). 115-146. <https://doi.org/10.18757/ejtir.2011.11.2.2919>
- Van Cauwenberg, J., De Bourdeaudhuij, I., Clarys, P., de Geus, B., & Deforche, B. (2018). Older E-bike Users: Demographic, Health, Mobility Characteristics, and Cycling Levels. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 50(9), 1780–1789. <https://doi.org/10.1249/MSS.0000000000001638>
- Van Cauwenberg, J., Schepers, P., Deforche, B., de Geus, B., (2019). Differences in life space area between older non-cyclists, conventional cyclists and e-bikers. *Journal of Transport & Health* 14, 100605 <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100605>
- van Schagen, I., Commandeur, J. J. F., Goldenbeld, C., & Stipdonk, H. (2016). Monitoring speed before and during a speed publicity campaign. *Accident Analysis & Prevention*, 97, 326–334. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.06.018>
- Vanaken, G. J., & Danckaerts, M. (2018). Impact of green space exposure on children’s and adolescents’ mental health: A systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(12). <https://doi.org/10.3390/ijerph15122668>

Vigez (2016). Een kei in evalueren. Werkboek evalueren in de gezondheidsbevordering. https://www.gezondleven.be/files/gezondheidsbevordering/Publicatie_Een_kei_in_evalueren.pdf

Ville&Vélo (2012). Le femme est l'avenir du vélo. Ville & Vélo, n°54, p. 6-12.

Warburton, D.E.R., Nicol, C.W., Bredin, S.S.D., 2006. Health benefits of physical activity: the evidence. CMAJ 174 6 , 801–9. <https://doi.org/10.1503/cmaj.051351>

WHO, World Health Organization Regional Office for Europe. (2018). Environmental Noise Guidelines for the European Region. ISBN 978 92 890 5356 3. https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

Wildor Hollmann, Heiko K Strüder, Christos VM Tagarakis, Gerard King, Physical activity and the elderly, European journal of cardiovascular prevention and rehabilitation, Volume 14, Issue 6, 1 December 2007, Pages 730–739, <https://doi.org/10.1097/HJR.0b013e32828622f9>

Woods, J. A., Hutchinson, N. T., Powers, S. K., Roberts, W. O., Gomez-cabrera, M. C., Radak, Z., Berkes, I., Boros, A., Boldogh, I., Marzetti, E., Cheng, Y., Liu, J., Durstine, J. L., Sun, J., & Li, L. (2020). The COVID-19 pandemic and physical activity. 2(May), 55–64. <https://doi.org/10.1016/j.smhs.2020.05.006>

Xiang M., Zhang Z., Kuwahara K. Impact of COVID-19 pandemic on children and adolescents' lifestyle behavior larger than expected. Prog. Cardiovasc. Dis. 2020 <https://doi.org/10.1016/j.pcad.2020.04.013>.

10 Appendix

10.1 Vragengids semigestructureerd diepte-interview

Wordt afgenomen bij de projectindieners van het desbetreffende project.

RE-AIM/NISTO	Verloop en vragen	Opmerkingen
<p>Inleiding</p>	<p>Vandaag praten we over het BoV project dat u georganiseerd heeft. Het is tijdens dit gesprek de bedoeling dat u uw eigen indruk geeft en dit deelt met ons. Het is daarom belangrijk dat u zoveel mogelijk vertelt.</p> <p>Om het gesprek vlot te laten verlopen zullen we u vragen stellen waar u dan op mag inpikken en uw mening geven.</p> <p>Ter herhaling: het gesprek wordt opgenomen zodat wij daarna een verslag kunnen opmaken en zeker geen belangrijke elementen vergeten. Er worden geen gegevens, zoals naam of email, gevraagd waarmee u naderhand te traceren bent.</p> <p>U heeft steeds het recht om het gesprek op elke moment te verlaten.</p>	

<p>Openingsvraag</p>	<p>Om het gesprek op te starten zullen we starten met een meer algemene vraag, zodat we hierna op bepaalde aspecten kunnen inpikken.</p> <p>Zou u uw project bondig kunnen omschrijven voor ons? Denk hierbij aan elementen zoals het doel, de doelgroep, het verloop, partners, communicatie, barrières, GOODMOVE, etc.</p>	
<p>Specifiekere vragen</p>	<p><i>Op basis van de projectomschrijving zal de interviewer inspelen op bepaalde elementen door specifiekere vragen te stellen, die hieronder worden opgesplitst volgens het RE-AIM kader.</i></p> <p><i>De interviewer zal hierbij gebruik maken van de ‘check-box’, waarin hij/zij kan aangeven of de specifiekere topics reeds benaderd zijn tijdens het interview. Zo niet, zijn er voor ieder topic meer specifieke vragen die gesteld kunnen worden.</i></p>	<p>C</p> <p>H</p> <p>E</p> <p>C</p> <p>K</p> <p>Opmerkingen</p>
<p>Reach (proces)</p>	<p>Doelgroep</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke doelgroep beoogde u te bereiken? 	

	<ul style="list-style-type: none"> - Hoe werd deze doelgroep bereikt? 		
	<p>Aantal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoeveel mensen beoogde u te bereiken? - Hoeveel mensen heeft u naar schatting bereikt? <p>Waren de deelnemende mensen representatief voor de doelgroep die u voor ogen had bij het schrijven van het project?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat had uw team beter kunnen doen om meer mensen te bereiken? 		
	<p>Communicatie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoe werd er met de doelgroep gecommuniceerd over het project? Was deze communicatie effectief? - Hoe zou u de communicatie aanpakken om meer mensen (de volledige doelgroep) te bereiken? - Waren er barrières om de doelgroep te bereiken? (Wat is er misgelopen?) 		
<p>Retention (proces)</p>	<p>Drop-out</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hebben deelnemers of partners afgehaakt? Indien ja, wat was/waren de reden(en) van het afhaken? - Welke elementen zorgden ervoor dat deelnemers en partners trouw bleven aan het project? 		

<p>Effectiveness (effect)</p>	<p>Doel en impact</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke impact heeft het project volgens u gehad op de deelnemers? Positieve en negatieve? - Was deze impact eerder eenmalig of langdurig? - Kwam dit overeen met het beoogde doel van het project? - Wat verbaasde u over de resultaten van het project? 		
	<p>Omgevingsbewustzijn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Heeft u de indruk dat deelnemers en/of bewoners sinds de opstart van uw project zich meer of minder bewust zijn van luchtvervuiling, geluidsoverlast en verkeersveiligheid in hun buurt? - Heeft u de indruk dat deelnemers en/of bewoners sinds de opstart van uw project hun buurt meer of minder waarderen? 		
<p>Adoption (proces)</p>	<p>Partners (organisaties/gemeente/...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke partners namen deel aan het project? (Of opzoeken?) - Werden deze partners op een zelfde manier betrokken? - Hoe was de samenwerking met de partners? 		

	<ul style="list-style-type: none"> - Is de band met de partners, die u al had verbeterd door dit project? - Zou u in de toekomst samenwerken met de huidige partners? 		
	<p>Niet-deelnemende partners</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke partners namen niet deel aan het project? - Had u meer steun/betrokkenheid verwacht van andere partners? Denk bijvoorbeeld aan de gemeente. - Zou u in de toekomst andere partners betrekken in het project? 		
	<p>Tegenstanders</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was er iemand tegen het project? Zo ja, waren dit specifieke groepen of eerder individuen? - Hoe hebben deze tegenstanders hun tegenstand laten blijken? - Hadden u deze tegenstand verwacht? 		
Implementation (proces)	<i>Op voorhand opzoeken in de projectomschrijving uit welke aspecten het project bestond.</i>		
	<p>Verwezenlijkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Werden al deze geplande aspecten verwezenlijkt? 		

	<ul style="list-style-type: none"> - Zo ja, verliep de verwezenlijking zoals gepland? Wat zou je anders aanpakken? 		
	<p>Niet-verwezenlijkt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke aspecten werden niet verwezenlijkt en waarom? - Wat waren de barrières? - Waren er externe factoren die een invloed hebben gehad op de uitvoering van het project? Hadden jullie dit kunnen voorkomen? 		
	<p>Extra verwezenlijkingen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zijn er aspecten toegevoegd? Zo ja welke? Zo niet, welke aspecten zou je achteraf bekeken wel hebben toegevoegd? - Hadden jullie meer kunnen bereiken als er meer subsidies ter beschikking gesteld zouden worden? Hoe hadden jullie dit aangepakt? 		
	<p>Financieel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Had u meer kunnen bereiken als er meer subsidies ter beschikking werden gesteld? - Hoe hadden jullie met meer middelen jullie project aangepakt? 		

<p>Maintenance (proces + effect)</p>	<p>Herhaling project</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was het een eenmalig of wederkerend project? (Of opzoeken?) - Zou u het project in de toekomst herhalen? - Zou u het originele project aanpassen wanneer u dit zou herhalen? Zo ja, welke aspecten zou u aanpassen? 		
	<p>Toewijding/ betrokkenheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoe groot is de kans dat u met uw project blijft doorgaan (nu de financiering er niet meer is)? - Wat zou er nodig zijn voor andere belanghebbenden om deze interventie zinvol te vinden? 		
<p>Good Move</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Op welke manier hebben jullie de publieke ruimtedoelstellingen van “Good Move” kunnen implementeren in jullie project? - Vonden jullie het een goed initiatief van de Brusselse overheid om via projectoproepen “Good Move” meer in het daglicht te plaatsen? En is dit opzet geslaagd in jullie project? Zijn mensen zich bewuster geworden van “Good Move” doormiddel van uw project? 		

Suggesties	- Hebt u nog suggesties ter verbetering van de projectaanvragen 2021?		
-------------------	---	--	--

