Bijlage 1 : Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. Strategisch en operationeel plan

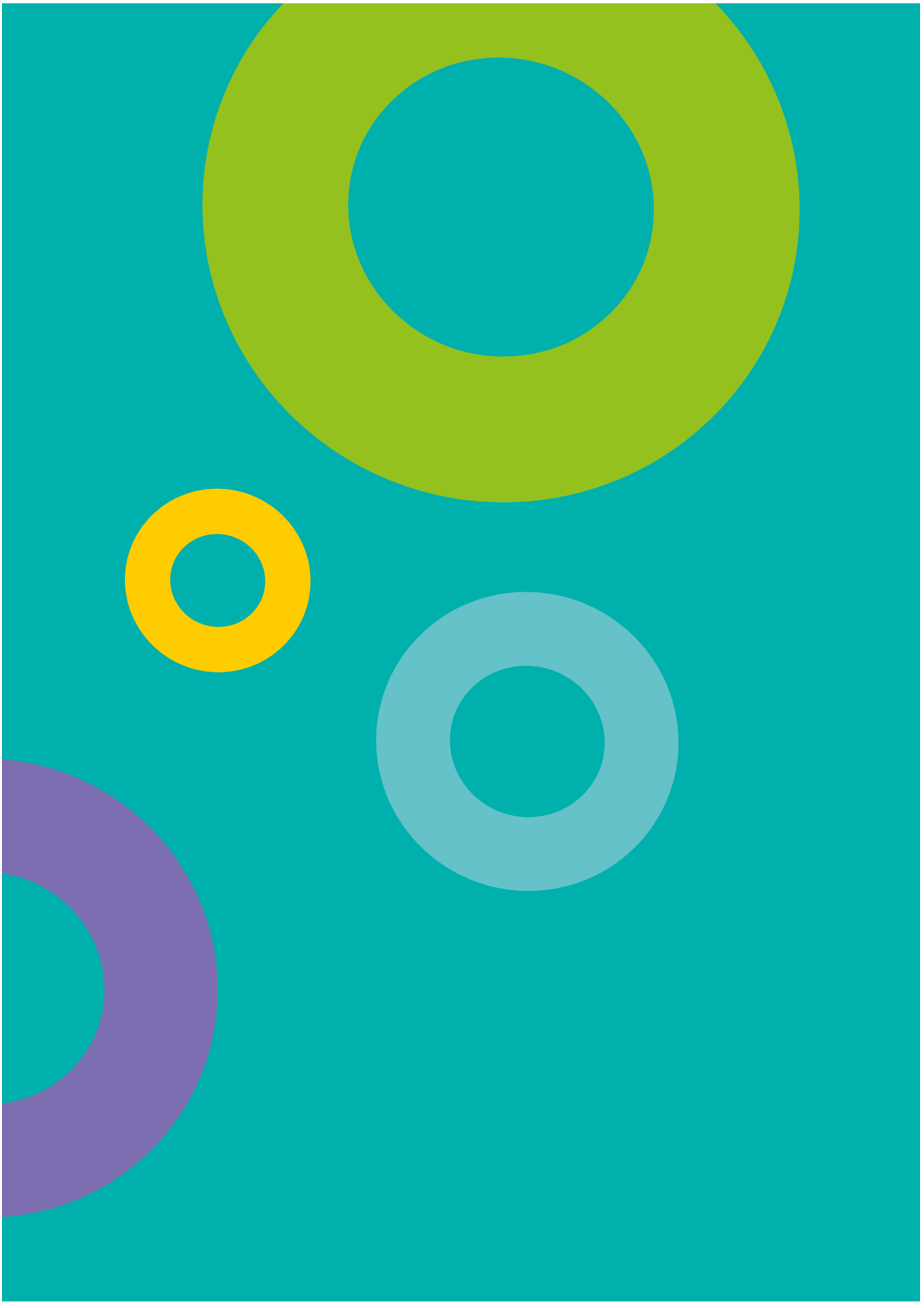
be good move be.brussels

# Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030

Strategisch en operationeel plan

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Dit document is de versie van het gewestelijk mobiliteitsplan 2020-2030 dat in derde lezing werd goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 25 maart 2021. Het werd opgesteld door de teams van Brussel Mobiliteit met de hulp van het consortium *Smarteam*. Dit document is het resultaat van een participatief proces dat in oktober 2016 van start ging en waarbij het merendeel van de Brusselse en Belgische mobiliteitsactoren uit zowel de overheidssector, de privésector als het verenigingsleven betrokken waren. Het maakte van 17 juni tot 17 oktober 2019 het voorwerp uit van een openbaar onderzoek.

Dit plan won de prestigieuze Europese «*SUMP Award*» (*Sustainable Urban Mobility Plan*), een prijs die jaarlijks toegekend wordt door de Europese Unie. Deze prijs stond in 2020 in het teken van veilige verplaatsingen te voet en op de fiets («*Safe Walking and Cycling*»).

Alle werkdocumenten van het **Good Move**-samenwerkingsproces, die in dit plan vermeld worden, kunnen opgevraagd worden bij Brussel Mobiliteit.

**www.mobilite-mobiliteit.brussels**
**telefoon: 0800 94 001**

8th SUMP Award Safe Walking and Cycling
be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

07 1. ALGEMEEN GEDEELTE
09 1.A Inleiding
31 1.B Strategisch luik
33 1.B.1 De City Vision
34 1.B.1.1 CITY
De gewestelijke ontwikkeling ondersteunen
39 1.B.1.2 GREEN
De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen
42 1.B.1.3 SOCIAL
Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen
44 1.B.1.4 PLEASANT
De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners
47 1.B.1.5 HEALTHY
Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren
48 1.B.1.6 PERFORMANT
Mobiliteitsvormen organiseren ten gunste van de sociaal-economische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest
51 1.B.1.7 SAFE
Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen
55 1.B.1.8 EFFICIENT
De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten
57 1.B.2 De Mobility Vision
59 1.B.2.1 De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden
63 1.B.2.2 Het individueel autogebruik doen afnemen
68 1.B.2.3 Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten
74 1.B.2.4 Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken
106 1.B.2.5 Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien
108 1.B.2.6 Parkeren, een beleid dat spoort met de mobiliteitsvisie
113 1.B.3 De actieprogramma's
114 1.B.3.1 GOOD NEIGHBOURHOOD
116 1.B.3.2 GOOD NETWORK
118 1.B.3.3 GOOD SERVICE
120 1.B.3.4 GOOD CHOICE
122 1.B.3.5 GOOD PARTNER
124 1.B.3.6 GOOD KNOWLEDGE
127 1.B.4 Slaagvoorwaarden
127 1.B.4.1 Versterking van de samenwerking
130 1.B.4.2 De uitwerking van de gewestelijke mobiliteitsvisie in de omschrijving van de opdrachten van de openbare operatoren en in de begrotingsprogramma's
132 1.B.4.3 Budgettaire en menselijke middelen om uiting te geven aan de ambities
136 1.B.4.4 Principes en verordenende voorschriften
136 1.B.4.5 Een thematische lezing
137 1.B.4.6 Een welbepaalde methodologie voor opvolging en evaluatie

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

# Inhoudstafel

149 1.C Actieplan (zie volgende pagina)

251 1.D Verordenend luik

253 1.D.1 Definities

255 1.D.2 Algemene voorschriften

258 1.D.3 Bijzondere voorschriften

258 1.D.3.1 Titre I - Governancegerelateerde voorschriften

258 1.D.3.2 Titre II - Voorschriften met betrekking tot de ontwikkeling van MaaS

259 1.D.3.3 Titre III - Voorschriften betreffende de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken

264 1.D.3.4 Titre IV - Voorschriften met betrekking tot de gegevens

267 2. SPECIFIEK GEDEELTE INRICHTING VAN HET WEGENNET

269 2.A Strategisch luik

272 2.A.1 Identificatie van de gewenste evolutie van gewestwegen en van de plaats van elke vervoerswijze

274 2.A.2 Prioritering en planning

275 2.A.3 Structurering in grote programma's

277 2.B Verordenend luik

281 2.C Budgettair luik

285 APPENDIX : LIJST VAN AFKORTINGEN EN ACRONIEMEN




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

149 **1.C Actieplan**

151 **A. GOOD NEIGHBOURHOOD**

151 **A.1** 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied

153 **A.2** De wijken verkeersluw maken

155 **A.3** De opstart van Living Labs voor de herovering van de openbare ruimte begeleiden

157 **A.4** Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

159 **A.5** Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

161 **A.6** Grote symbolische openbare ruimten vernieuwen

163 **B. GOOD NETWORK**

163 **B.1** De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

165 **B.2** De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

167 **B.3** Voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad

169 **B.4** Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

171 **B.5** De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

173 **B.6** Het structurerend openbaar vervoernet verder uitbouwen

175 **B.7** De toegang van zwaar verkeer tot de logistieke zones van het Gewest vergemakkelijken

177 **B.8** Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen (alle verplaatsingswijzen)

179 **B.9** Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten

181 **B.10** Het dynamisch verkeersmanagementsysteem versterken

183 **C. GOOD SERVICE**

183 **C.1** De ontwikkeling van MaaS begeleiden

185 **C.2** Geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit opzetten

187 **C.3** Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen

189 **C.4** Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (Parking as a Service)

191 **C.5** De mobiliteitsdiensten, met inbegrip van het openbaar vervoer, versneld toegankelijk maken

193 **C.6** Het openbaar vervoernet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau

195 **C.7** De diensten van het bezoldigd personenvervoer ontwikkelen als alternatief voor het bezit en het gebruik van een privéwagen

197 **C.8** Stations en overstapknopen inrichten

199 **C.9** Het gewestelijk luik van de grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren

201 **C.10** Een internationaal busstation bouwen

203 **C.11** De gedeelde mobiliteitsdiensten versterken

205 **C.12** Gewestelijke logistieke knooppunten versterken en creëren

207 **D. GOOD CHOICE**

207 **D.1** De stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod duidelijk omschrijven

209 **D.2** De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

211 **D.3** Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden

213 **D.4** Vervoertarieven variëren volgens het gebruik

215 **D.5** Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren

217 **D.6** Doelgerichte sensibilisering bij specifieke doelgroepen verzekeren

219 **D.7** Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)

221 **D.8** Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren

223 **D.9** Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen

225 **E. GOOD PARTNER**

225 **E.1** De rol van het gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken

227 **E.2** Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

229 **E.3** Samenwerken met federale en gewestelijke overheden

231 **E.4** Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en weginrichting de financieringsmogelijkheden diversifiëren en de ontwerppraktijken van projecten in de openbare ruimte uniformiseren

233 **E.5** De mechanismen voor de co-constructie van mobiliteits- en openbareruimteprojecten met de burgers en de economische en sociale sector versterken

235 E.6 **Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector** invoeren

237 **E.7** Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren

239 **F. GOOD KNOWLEDGE**

239 **F.1** Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren

241 **F.2** Mobiliteitsgegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen

243 **F.3** Kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren

245 **F.4** Een gewestelijk kenniscentrum voor mobiliteitsinnovaties creëren

247 **F.5** Anticiperen op voertuigautomatisering

249 **F.6** Communiceren en opleiding verstrekken over het mobiliteitsbeleid

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 1. ALGEMEEN GEDEELTE

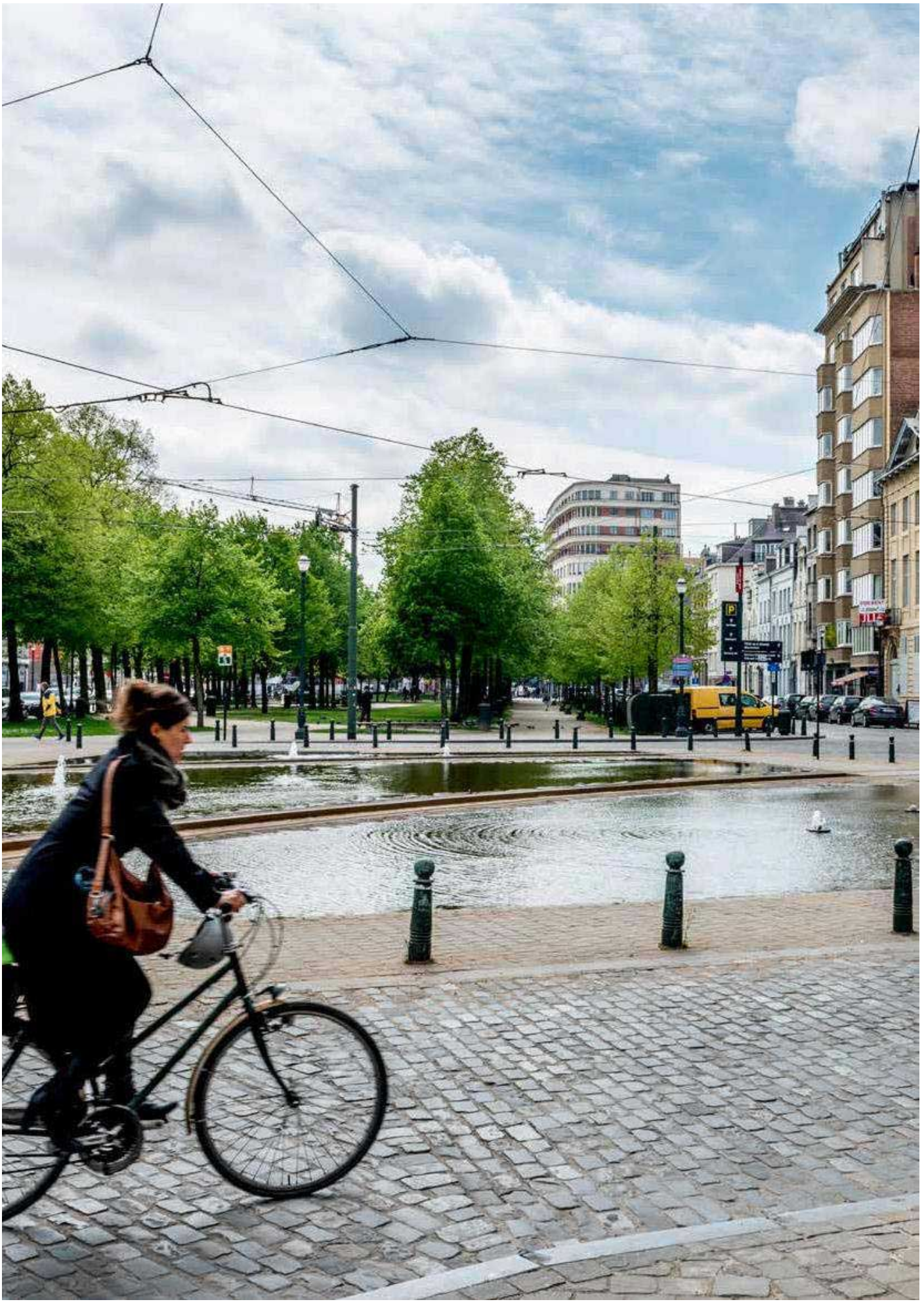
1A. Inleiding

1.B Strategisch luik

1.C Actieplan

1.D Verordenend luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# DEEL 1A
# Inleiding

*"Good Move is een project van alle Brusselaars, over twee legislaturen heen. Ik ben als minister-president van de vorige en de huidige regering bijzonder trots op het proces, én op de uitkomst. Met Good Move wordt mobiliteit een oplossing in plaats van een probleem: een oplossing voor een goede luchtkwaliteit, voor een evenwichtige economische ontwikkeling en voor de leefbaarheid en een vlot verkeer in het Gewest. Bovendien zullen de uit te voeren begeleidende maatregelen leiden tot een rechtvaardige en solidaire transitie, zonder negatieve sociale weerslag voor de gezinnen. In dat verband is het weliswaar duidelijk dat Good Move steunt op de Brusselse bevoegdheden, maar dat neemt niet weg dat het verbeteren van de Brusselse mobiliteit op grootstedelijke schaal moet gebeuren."*

RUDI VERVOORT,
Minister-President van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

*"Uit het openbaar onderzoek bleek al een overweldigende steun voor een autoluwe, verkeersveilige, leefbare stad. Met dit plan gaan we de ommekeer in Brussel inzetten: 50 autoluwe wijken creëren, meer openbaar vervoer, vier keer zoveel fietsers, en we geven openbare ruimte terug aan de Brusselaars. In de definitieve versie van het plan verscherpen we de ambities rond verkeersveiligheid, met een scherpere timing en een duidelijke ambitie van nul verkeersdoden tegen 2030. We voegden Vision Zero toe als leidend mobiliteitsprincipe en Stad 30 als topmaatregel. Met Mobility as a Service investeren we in de multimodaliteit van de Brusselaar en de samenwerking tussen gemeentes en gewest wordt verder versterkt. Ik ben een trotse Brusselaar, want met Good Move wordt Brussel echt een voorloper in ons land op vlak van mobiliteit."*

ELKE VAN DEN BRANDT,
Minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid

*"Good Move is het resultaat van een enorm co-constructieproces. Ik ben fier op het resultaat en op de manier waarop het tot stand kwam. In de vorige regering was ik initiatiefnemer en begeleidde ik het proces en nu zal ik erover waken dat Good Move correct zal worden uitgevoerd. Elk plan van heraanleg van publieke ruimte, in heel Brussel, zal ik aftoetsen aan de architecturale kwaliteit én aan de principes van Good Move. Ik neem dus de rol van "Quality Controller" van de uitvoering van het plan op mij voortaan."*

PASCAL SMET,
Staatssecretaris bevoegd voor Stedenbouw en Erfgoed, Europese en internationale betrekkingen, Buitenlandse handel en Brandbestrijding en dringende medische hulp

*"Met Good Move laat de regering zien dat ze de openbare ruimte gastvrijer en toegankelijker wil maken voor iedereen, en ik verwelkom deze dynamiek. De universele toegankelijkheid moet immers gegarandeerd zijn voor alle Brusselse burgers - zowel valide als gehandicapte - voor elk project van openbare ruimte of mobiliteitsontwikkeling dat in het Brussels Gewest wordt uitgevoerd. Een fysieke, maar ook digitale toegankelijkheid via mobiliteitstoepassingen. Het rekening houden met de genderdimensie in de door Good Move geplande acties is ook een stap in de goede richting, met als doel dat iedereen zich met een gerust hart door Brussel kan bewegen. Deze politieke wil is nu een integraal onderdeel van Good Move en moet nu in de praktijk worden gebracht."*

NAWAL BEN HAMOU,
Staatssecretaris bevoegd voor Huisvesting en Gelijke kansen



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

*"Good Move wil van Brussel een woon- en werkstad voor de toekomst maken. De komende jaren blijven we investeren in een hyperaantrekkelijk openbaar vervoersnetwerk voor Brusselaars én pendelaars. Zo gaan we de metro uitbreiden. Want die vormt nog steeds het beste alternatief voor de wagen. Auto's gaan we zeker uit Brussel niet bannen. Maar aan hun uitstoot moeten we wel flink werken. Iedereen weet dat. De Brusselaars zelf gaven dit massaal aan tijdens het openbaar onderzoek. Daarom zullen we onze fiscale hefbomen inzetten om erover te waken dat de auto's die in Brussel nog rondrijden, vooral groen en proper zijn. Levenskwaliteit garanderen voor de Brusselaars en de Brusselse economie op volle toeren laten draaien, dat is de inzet van Good Move."*

SVEN GATZ,
Minister van Financiën, Begroting, Ambtenarenzaken,
de Promotie van meertaligheid en van het imago van Brussel

*"Mobiliteit is een grote uitdaging voor Brusselse ondernemingen. In dit opzicht ben ik verheugd dat Good Move doeltreffende maatregelen neemt om de congestie in Brussel te verlichten. Er zal ook bijzondere aandacht worden besteed aan de stadslogistiek. De ambitie is dus om over de nodige ruimte te beschikken om het verkeer van goederen en diensten dat verband houdt met economische activiteiten efficiënter en netter te organiseren. Er moet ook een optimalisatie worden doorgevoerd van de leveringen op wijkniveau, met inbegrip van de leveringen die door e-commerce worden gegenereerd. Om dit te bereiken wil Good Move de ontwikkeling van nettere, snellere en efficiëntere leveringswijzen voor de lokale logistiek ondersteunen door het gebruik van elektrische voertuigen, bakfietsen en lokale bewaarkluizen."*

BARBARA TRACHTE,
Staatssecretaris bevoegd
voor Economische transitie en
Wetenschappelijk onderzoek

*"Binnen Good Move is ook een grote rol weggelegd voor de nieuwe technologieën die sterk zijn doorgedrongen in de sector van de mobiliteit. Door deze technologieën in dienst te stellen van de mobiliteit, verbeteren we de levenskwaliteit van de Brusselaars. En dat is nu net een smart city. Digitalisering is overigens het element dat ervoor zal zorgen dat multimodaliteit werkelijkheid wordt, waarbij de gebruiker opnieuw in het centrum van het mobiliteitsbeleid zal worden geplaatst. Open data vormen wellicht een van de oplossingen voor onze toekomstige mobiliteit. Door een beleid van open data te ontwikkelen dat de operatoren, zowel de publieke als de private, verplicht de mobiliteitsgegevens beschikbaar te stellen, zullen we input hebben voor toekomstgerichte studies, de gevolgen kunnen evalueren en bepaalde mobiliteitsproblemen kunnen oplossen."*

BERNARD CLERFAYT,
Minister van Werk en Beroepsopleiding,
Digitalisering en Plaatselijke besturen

*"In de strijd tegen de klimaatopwarming, en voor propere lucht speelt mobiliteit een cruciale rol. Met de goedkeuring en de uitwerking van Good Move voegt Brussel zich bij de steden die een voortrekkersrol opnemen op vlak van duurzame mobiliteit. Met dit plan, dat tot stand kwam samen met de Brusselaars, garandeert Brussel haar inwoners een groenere, gezondere en aangenamere leefomgeving."*

ALAIN MARON,
Minister van Klimaattransitie, Leefmilieu,
Energie en Participatieve democratie

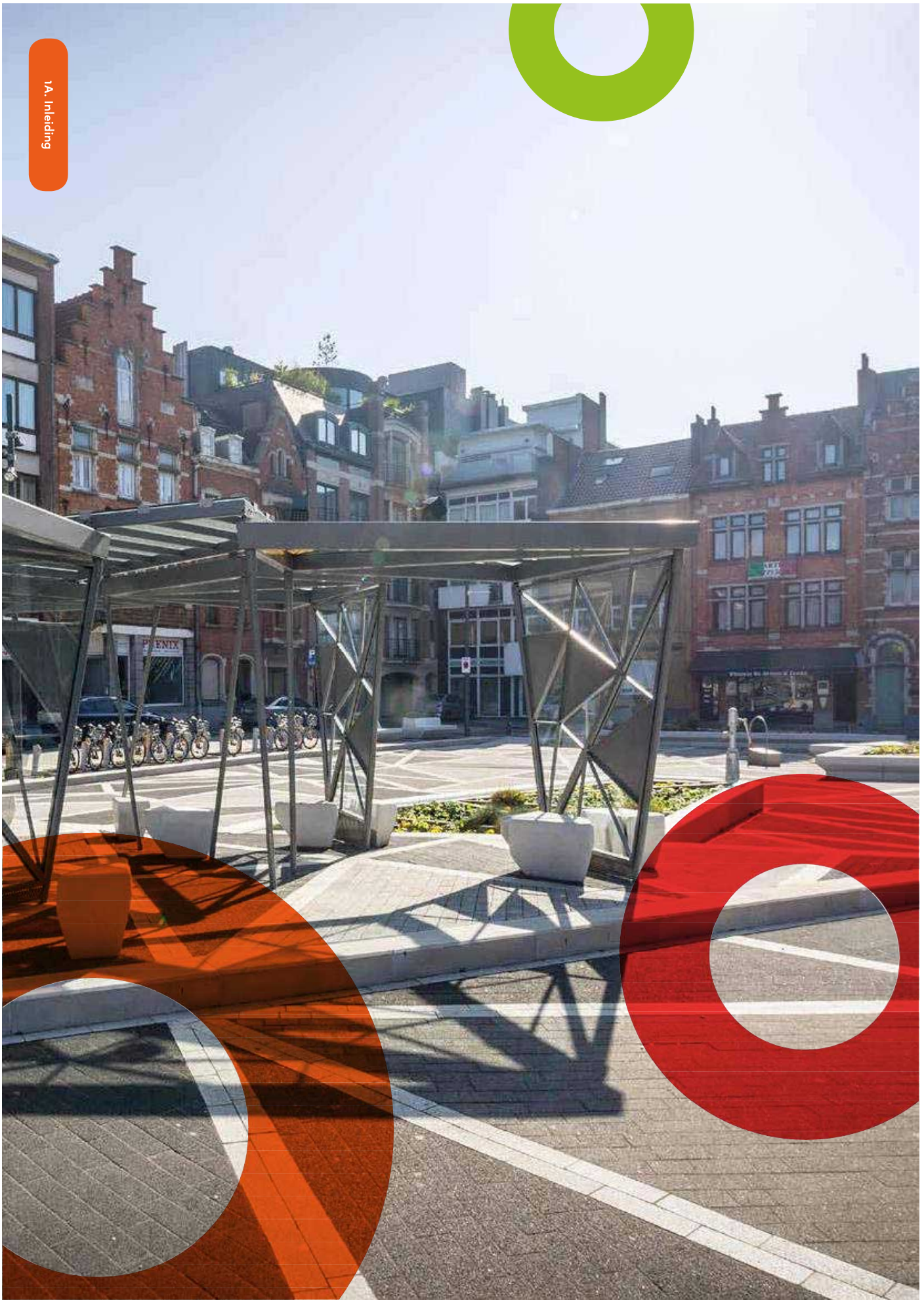
Brussel, 5 maart 2020
Uittreksels uit het persbericht van
de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 1. Een gewestelijk plan voor de mobiliteit

Hoewel Brussel wel eens de "hoofdstad van de stilstand" genoemd wordt, wordt die titel vaak ten onrechte gebruikt. Het mobiliteitsaanbod is geëvolueerd en evolueert voortdurend met een sterk gegroeid en geoptimaliseerd openbaar vervoeraanbod en de ontplooiing van fiets- en autodeeldiensten en *free floating* micromobiliteit.
Tegelijkertijd maakten tal van projecten het mogelijk om de openbare ruimte anders in te richten en op te waarderen en daarbij de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren en de ruimte voor het autoverkeer te rationaliseren door de herinrichting van iconische plaatsen zoals het Rogierplein, het Koningin Astridplein (beter bekend als de Spiegel), het Fernand Cocqplein, de centrumlanen, de Elsensesteenweg... Het gewest wordt genoemd als voorbeeld voor de invoering van uiteenlopende maatregelen zoals de veralgemening van het Beperkt Eenrichtingsverkeer (BEV), de ondersteuning van scholen en bedrijven op het vlak van mobiliteit en autodelen.

Dit leidt tot gedragswijzigingen in het voordeel van een duurzamere mobiliteit een jaarlijkse stijging van het aantal fietsers met 13% sinds 2000, een groei van het aandeel voetgangers in het verkeer – sinds 2011 op de eerste plaats voor het verkeer binnen het gewest – en een toename met meer dan 100%[1] van het aantal openbaarvervoerreizigers in 15 jaar. Zoals voor de meeste Europese metropolen, blijft mobiliteit echter een belangrijke uitdaging met aanzienlijke ruimte voor verbetering.

Mobiliteit speelt een centrale rol in de ruimtelijke ordening en omgekeerd. Daarom is het mobiliteitsbeleid in overeenstemming met de visie van het nieuwe Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO). Dat brengt duidelijk de verwevenheid tussen de mobiliteitsuitdagingen en de strategie voor territoriale ontwikkeling van het Brussels stedelijk gebied aan het licht. Het GPDO wil in de ontwikkeling van het stadsproject streven naar een multipolaire metropool, waarin de complementariteit van gebruik en functies neigt naar een buurtstad en de levenskwaliteit van de inwoners verbetert.

Om een innovatief en coherent antwoord te bieden op het mobiliteitsvraagstuk heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de ontwikkeling van zijn mobiliteitsplan gekozen om de gebruiker centraal te stellen. Het doel bestaat erin iedere gebruiker aangepaste, eenvoudigere en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen te garanderen waardoor hij voor elke verplaatsing de meest geschikte modus kan kiezen, naargelang de bestemming en behoeften op een bepaald tijdstip. De Brusselse mobiliteitskwestie mag zich niet beperken tot de uitdaging van infrastructuur die overbelast wordt door het verkeer.

Deze verandering van perspectief leidde tot de nood om een ontwikkelingsproces voor het plan te ontwikkelen, waarbij de opvattingen, behoeften en verwachtingen van de verschillende belanghebbenden op het vlak van verplaatsingen geïntegreerd konden worden. Het gaat zowel om de bevolking en de weggebruikers die in de eerste plaats betrokken zijn bij deze uitdagingen, maar ook om de gewestelijke en gemeentelijke administraties en gekozenen, de openbaarvervoerbedrijven en, op grotere schaal, de mobiliteitsprofessionals en de vertegenwoordigers van de sociaaleconomische sector.

Dankzij Good Move, het analytisch en collaboratief proces voor de uitwerking van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) dat in oktober 2016 werd opgestart kon een plan worden voorgelegd dat niet alleen breekt met de traditionele structuur per vervoerswijze, maar ook de som van de soms tegenstrijdige individuele belangen overstijgt. Zo wordt het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) een concreet instrument ten dienste van de levenskwaliteit en de gewestelijke dynamiek.

[1] Toename van het gebruik van de MIVB met +135% tussen 2000 en 2017.

[2] Het GPDO werd door de regering aangenomen op 12 juli 2018.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 2. Een strategisch en operationeel document, met verordenende kracht

## 2.1 Een kaderordonnantie inzake mobiliteitsplanning

De ordonnantie van 26 juli 2013[3] geeft het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) regelgevende waarde en definieert de inhoud en de procedures voor de opmaak van het GewMP en de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP) om een meer samenhang te kunnen garanderen in de strategieën en projecten inzake mobiliteit op gewestelijk en gemeentelijk vlak.

Het GewMP is een strategisch instrument om het mobiliteitsbeleid te sturen en uit te voeren overeenkomstig de richtlijnen van het GPDO (art. 3).

De GemMP's moeten van hun kant overeenstemmen met het GewMP en de richtlijnen, algemene strategieën, maatregelen en acties zoals gedefinieerd in het GewMP omzetten naar het lokale niveau (art. 11).

De ordonnantie bepaalt dat de regering het GewMP om de tien jaar herziet (art. 4). De maatregelen, acties, projecten, enz. hebben dus betrekking op de periode 2020-2030 als geheel. Het is de bedoeling om elke 30 maanden de uitvoering van het GewMP te evalueren om na te gaan welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen. Op basis van dit rapport bepaalt de regering welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen.

Volgens de ordonnantie is het GewMP samengesteld uit (art. 5):

- **Een algemeen gedeelte** dat de strategie van het mobiliteitsbeleid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omschrijft en de concrete acties voor de uitvoering ervan bepaalt. Dit omvat een strategisch en een verordenend luik (art. 6); en
- **Een specifiek gedeelte** over de elementen die betrekking hebben op de aanleg van wegen en de openbare ruimte, stelt in een strategisch luik een exhaustieve cartografie op van het gewestelijk wegennet en beschrijft de ontwikkelingsperspectieven hiervan, de inrichting van de openbare ruimte en de plaats die binnen de openbare ruimte wordt toegekend aan de verschillende verplaatsingswijzen. De doelstellingen inzake de verbindingen en bedieningen in het mobiliteitsaanbod worden erin geformuleerd, net als de bedieningszones, los van eender welk traject dat later moet worden uitgestippeld. Dit deel omvat eveneens een verordenend en een budgettair luik (art. 7).

De elementen van de diagnose, analyse en effecten van het plan zijn beschikbaar bij Brussel Mobiliteit. De fundamentele uitdagingen die deze analyses aan het licht gebracht hebben, worden toegelicht in Deel 1.B: *City Vision* en *Mobility Vision*.

[3] Ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die impact hebben op het vlak van mobiliteit.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 2.2 Positionering met betrekking tot regelgevende plannen en documenten

Verschillende reglementaire middelen bieden een kader voor bepaalde aspecten van het mobiliteitsbeleid of daaruit voortvloeiende acties.

Het BWRO[4] vormt de juridische basis voor de plannen en middelen voor de uitvoering van het ruimtelijkeordeningsbeleid, namelijk:

- Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) is van gewestelijk niveau. De ordonantie Mobiliteit preciseert dat het GewMP het GBP in acht neemt;
- In de Richtplannen van Aanleg (RPA) worden de regelgevende bepalingen van andere plannen die daarmee in strijd zijn, ingetrokken;
- De Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV).

Het BWLKE[5] regelt de plannen en middelen voor de uitvoering van het beleid inzake de bescherming van de luchtkwaliteit, het klimaat en energie.
De Parkeerordonnantie biedt het kader voor het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP)[6] en de gemeentelijke parkeeractieplannen (GPAP). Deze ordonnantie preciseert het volgende: "Het gewestelijk parkeerbeleidsplan wordt opgemaakt overeenkomstig het gewestelijk mobiliteitsplan waarin voorzien wordt door de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit" (art. 9).
De beheerscontracten van de openbare instellingen die onder het toezicht van het Gewest vallen, worden opgesteld overeenkomstig het gewestelijk mobiliteitsplan (art. 23).
De andere regelgeving waarop de uitvoering van de GewMP-acties betrekking hebben, zullen stuk voor stuk gepreciseerd worden.
Net als het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), het Geluidsplan, het Lucht-Klimaat-Energieplan, het Innovatieplan, de Strategie *Go4Brussels 2030* en het Globaal Veiligheids- en Preventieplan (GVPP) is het GewMP een indicatief strategisch plan dat bindend is voor alle administratieve eenheden die afhangen van het gewest.

[4] Ordonnantie betreffende het Brusselse Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) van 13/10/2017.

[5] Ordonnantie houdende het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) van 02/05/2013.

[6] Ordonnantie houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap van 22/01/2009.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 3. Een participatief proces

## 3.1 De aanpak: keuze voor co-creatie

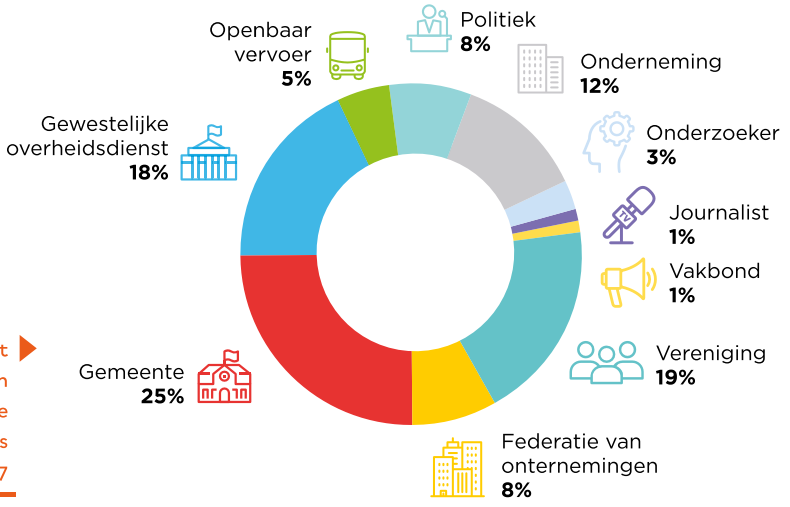
De Brusselse regering is zich bewust van de complexiteit van de problemen, uitdagingen en kansen waarop de gewestelijke mobiliteit een antwoord moet bieden, en heeft daarom gekozen voor een open en participatief ontwikkelingsproces: een Good Move om de belanghebbenden te betrekken bij zowel de voorbereidende denkoefening als de uitwerking van het plan.

Door de Good Move-aanpak was het mogelijk een zeer groot aantal actoren te mobiliseren op basis van vier beginselen:

- Transparantie: in alle openheid werken en alle resultaten en verslagen openbaar maken zodat iedereen de voortgang kan volgen;
- Transversaliteit: ruimte creëren voor uitwisseling tussen een grote verscheidenheid van publieke en private actoren om een dynamiek van dialoog en synergie tot stand te brengen, waarbij het collectieve belang gewaarborgd blijft;
- Co-creatie: door middel van dialoog inhoud toevoegen aan het plan, globale richtlijnen aangeven en concrete acties bepalen; en
- Ownership: door middel van een herhaaldelijk en interactief reflectieproces zorgen dat alle stakeholders zich concepten eigen maken en zo de basis leggen voor concrete verbintenissen voor een brede instemming met het plan.

## 3.2 De stakeholders

Het GewMP is het resultaat van de betrokkenheid van een zeer groot aantal publieke en private actoren (ongeveer 400 personen) die hun mening gaven en samen bijdroegen tot de ontwikkeling van het plan. De principes van deze participatie werden vooraf vastgelegd in een charter.




De grafiek hiernaast illustreert de diversiteit van de mensen die hebben bijgedragen aan de ontwikkeling van de visie tijdens het forum van april 2017



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De trekkers

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan is een project van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, dat wordt aangestuurd door de gewestelijke minister van Mobiliteit en Openbare Werken en de minister-president.

De uitwerking van dit plan wordt geleid door Brussel Mobiliteit (de gewestelijke overheidsdienst voor mobiliteit) en het Brussels Planningsbureau (perspective.brussels), met behulp van de expertise van het consortium *Smarteam* (Transitec, Espaces-Mobilités, TRIDÉE en Sennse). Dit consortium werd geselecteerd via een overheidsopdracht.

## De Brusselse gemeenten

De gemeenten werden in ruime mate betrokken bij de ontwikkeling van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Zo werd een gedeelde visie en een partnerschapsdynamiek tot stand gebracht. Schepenen en mobiliteitsadviseurs werden uitgenodigd om deel te nemen aan alle stadia van de uitwerking, zodat dit plan ook dat van de Brusselse gemeenten zou zijn.

## De Gewestelijke Mobiliteitscommissie

De Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), een orgaan voor raadgeving en overleg over de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is samengesteld uit vertegenwoordigers van de belangrijkste actoren van de stedelijke mobiliteit: openbaarvervoermaatschappijen, lokale en gewestelijke overheden, vakbonden, economische actoren, gebruikers van het openbaar vervoer, voetgangers, fietsers, milieuverenigingen, kwetsbare gebruikers (mensen met beperkte mobiliteit) en automobilisten. De commissie werd bij elke belangrijke fase geraadpleegd en heeft als “doorgeefluik” gefungeerd.

Haar leden werd ook gevraagd deel te nemen aan de denkoefening tijdens workshops die werden georganiseerd met gewestelijke en gemeentelijke en stedelijke actoren.

De Economische en Sociale Raad en zijn leden werden ook bij het proces betrokken.

## De gebruikers en de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Via een oproep tot ideeën werd de bevolking gevraagd naar haar mening, verwachtingen en concrete oplossingen op het vlak van mobiliteit. Hiervoor werd een webplatform van het type *Citizen Lab* opgezet. Zo kon de bevolking gemobiliseerd worden voor technische, algemene en vaak abstracte kwesties en kon vanaf een vroeg stadium een beroep gedaan worden op haar expertise.

De acties van het plan werden ook afgetoetst aan de resolutie aangenomen door het burgerpanel *Make your Brussels*. Dit panel werd in het najaar van 2017 op initiatief van het Brussels parlement georganiseerd. Veertig via loting gekozen Brusselaars werkten samen om te debatteren, nieuwe ideeën te ontwikkelen en aanbevelingen te doen over mobiliteit. De verwachtingen van het burgerpanel kwamen overeen met de richtlijnen van Good Move en hebben het mogelijk gemaakt een aantal acties in het plan extra onder de aandacht te brengen.

De inwoners van Brussel werden ook uitgenodigd om hun mening te geven tijdens een openbaar onderzoek dat van juni tot oktober 2019 georganiseerd werd.

## De gekozenen

Leden van de parlementaire mobiliteitscommissie en de verschillende fracties van meerderheid en oppositie werden uitgenodigd om deel te nemen aan het Good Move-forum en aan infosessies over de inhoud van het voorontwerp van plan. De leden werd ook gevraagd om, net als de andere stakeholders, een advies over het voorontwerp te geven.

## Integratie van gelijktijdige reflecties

Ook talrijke publieke en private actoren hebben zich tijdens conferenties, colloquia en studiedagen gebogen over het mobiliteitsvraagstuk, om de uitdagingen in kaart te brengen en denkpistes voor te stellen. Deze inspirerende evenementen onder de noemer Good Move hebben het denkproces gevoed en werden beschouwd als een bron om het ontwerp te verbeteren.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 3.3 De verwachtingen meegenomen in elke fase van het proces

De belangrijkste verwachtingen die tijdens de uitwerking van het plan naar voren zijn gekomen, weerspiegelen enerzijds de bekommernissen van publieke en private mobiliteitsdeskundigen, en anderzijds de elementen die uit het traject met de bevolking voortvloeien.

Deze verwachtingen hebben de ontwikkeling van het ontwerpplan onderbouwd en richting gegeven.

### De verkennende fase

De verkennende fase van het Good Move-proces vond plaats tussenn september en december 2016. Ze had tot doel de positieve realisaties en projecten in het gewest inzake mobiliteit en levenskwaliteit als inspiratiebron naar voren te schuiven. Daarnaast wou ze de behoeften en verwachtingen van de mobiliteitsactoren ten aanzien van de gewestelijke programma's in beeld brengen. Er werden zes workshops georganiseerd met bijna 350 deelnemers uit de Brusselse gemeenten, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (GMC), andere Brusselse administraties, de MIVB, bedrijfsfederaties en de verschillende diensten van Brussel Mobiliteit.

Talrijke bilaterale ontmoetingen boden ook de kans om de verwachtingen te leren kennen van de sleutelactoren die actief zijn in gewestelijke mobiliteit: de NMBS, De Lijn, de FOD Mobiliteit en Vervoer, UCM, Agoria en de raad van bestuur van de Economische en Sociale Raad van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Via een online enquête werd ook de vrijwilligerssector betrokken.

Er werd veel informatie uitgewisseld over bestaande projecten en initiatieven die gevaloriseerd moeten worden. Ze werden gebruikt om de uitvoering van eerdere mobiliteitsplannen te evalueren.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# Wat verwachten de spelers?

## Be done !

Verwachtingen van de actoren
van het Gewestelijk Mobiliteitsplan

be good move be.brussels

### Product

- Sterke, concrete acties met een zichtbare impact
- Geloofwaardige opeenvolging van tussentijdse stappen
- Performante en duidelijke monitoring
- Robuust en soepelop koers blijven met toch de nodige flexibiliteit

### Proces

- Gezamenlijke uitwerking, coalities en partnerschappen
- Totale transparantie op elk moment: besluitvorming, studies, monitoring...
- Objectieve uitwerking van de keuzes en prioriteiten
- Mobiliserende en originele communicatie

### Leadership

- Het plan wordt gesteund door de regering en de schepencolleges
- Sterk gewestelijk beheer als regulerende en faciliterende overheid
- Duidelijke verdeling van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden
- Voorbeeldige uitvoering voor Brussel Mobiliteit
- Stabiliteit en standvastigheid: continuïteit over regeerperiodes heen garanderen

### Visie

- Sterke en gedeelde langetermijnvisie en ambities
- Grootstedelijke, intergewestelijke en federale aanpak onontbeerlijk

### Oriëntatie

- User-centred aanpak: verplaatsingsoplossingen (veeleer dan vervoersmodi)
- Valorisering van de goede praktijken als voorbeeldorganisatie
- Projecten afgestemd op de ruimtelijke ordening
- Benutting van big data: beheer-, analyse- en monitoringplatform
- Activering van gedragswijzigingen

De bespreking van de verwachtingen ten aanzien van het GewMP en zijn ontwikkelingsproces heeft geleid tot de formulering van richtlijnen



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De oriëntatiefase

Vooraleer de visie en de te bereiken doelstellingen te bepalen, heeft het proces zich gericht op het identificeren van de uitdagingen en de hefbomen voor actie die de moeite lonen om te verkennen.

Daartoe werden de inzichten uit de verkennende fase gecombineerd met een thematische diagnose, elementen uit technische studies, een analyse van eerdere studies en strategische plannen, een *benchmarking*[7] van zes inspirerende steden, maar ook met de richtlijnen en visiedocumenten die door bepaalde belanghebbenden werden aangereikt.

Het resultaat was een bundeling van de uitdagingen en actiehefbomen rond de zes volgende inspiraties:

- De helderheid van de *Superilles* van Barcelona (rustige wijken);
- De kwaliteit van de openbare ruimte in Bordeaux;
- Uitmuntendheid in de processen en het bestuur van Kopenhagen;
- Het pragmatisme van de multimodale samenstelling van de netwerken van Genève;
- Moderne geïntegreerde diensten in Helsinki, pionier op het gebied van *Mobility as a Service* (MaaS); en
- De transversaliteit van de visie van München op stedenbouw en mobiliteit.

Deze zes thema's vormden de basis voor de gesprekken tijdens het forum dat in april 2017 werd georganiseerd met meer dan honderd mobiliteitsstakeholders met uiteenlopende achtergronden. De veelzijdige standpunten boden iedereen de gelegenheid om de verwachtingen en bezorgdheden van andere actoren te horen, maar ook om bij te dragen aan een gemeenschappelijke visie, ondanks bepaalde meningsverschillen.

Op die manier heeft het forum de mobiliteitsbenadering van het Gewest kunnen valideren en verfijnen rond zes transversale strategische actieprogramma's:

- Wijken;
- Mobiliteitsnetwerken;
- Mobiliteitsaanbod;
- Vraag naar verplaatsingen;
- Mobiliteitsbeheer;
- En ontwikkeling van kennis en monitoring op vlak van mobiliteit.

Deze zes transversale strategische actieprogramma's bepalen zes aandachtsgebieden die het actieplan structureren.

Bovendien werden de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgenodigd om hun mening te geven over de strategische oriëntaties die in het toekomstige GewMP moeten worden geïntegreerd, overeenkomstig de ordonnantie van 26 juli 2013 betreffende de mobiliteitsplanning. Twaalf van hen brachten een advies uit[8].

De resultaten van de burgerraadplegingen (*Citizen Lab* en resolutie aangenomen door het burgerpanel *Make your Brussels*) hebben de richtlijnen die tijdens het forum werden opgesteld bevestigd en input gegeven voor de opmaak van actieprogramma's.

[7] De zes steden zijn: Barcelona, Bordeaux, Genève, Helsinki, Kopenhagen en München.

[8] Brussel-stad, Elsene, Ganshoren, Jette, Schaarbeek, Sint-Agatha-Berchem, Sint-Gillis, Sint-Joost-ten-Node, Ukkel, Vorst en Watermaal-Bosvoorde werden opgenomen in het synthesedocument. Naast deze adviezen is er ook het advies van Sint-Lambrechts-Woluwe, dat na het opstellen van de synthese werd uitgebracht, maar waarmee het Gewest uiteraard rekening heeft gehouden in het kader van de uitwerking van het plan.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# Ideeën van burgers via good move by Citizens

**Gebruikers van het platform**

Totaal 4762 gebruikers

**Tijdschema**

- 18.04.2017 — Voorstellen van burgers
- 30.06 — Selectie van ideeën
- 31.08 — Stemming
- 15.10

**Ingediende ideeën** door burgers tijdens de ideeënfase

127 Ideeën

3 selectiecriteria:
- Haalbaarheid
- Originaliteit
- Duurzaamheid

**en geselecteerde ideeën** door experts tijdens de analysefase.

30 Ideeën

30 Ideeën ter stemming voorgelegd

932 stemmen

**Stemmen per verplaatsingswijze**

- Fiets 326 stemmen
- Auto 356 stemmen ... Waarvan 60 stemmen over free floating
- Wandelen 89 stemmen
- 60 stemmen Openbaar vervoer

**Top 10 van ideeën van de bevolking met de meeste stemmen**

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Lange fietspaden, gescheiden van de rijbaan | 112 stemmen |
| 2 | Expresnet voor fietsen zoals de Chronovélo in Grenoble | 87 stemmen |
| 3 | Eén autoloze zondag per maand | 65 stemmen |
| 4 | Geleidelijke opheffing van stadssnelwegen | 56 stemmen |
| 5 | Slimme kilometerheffing | 45 stemmen |
| 6 | Fietsbox voor dezelfde prijs als een buurtbewonerskaart | 44 stemmen |
| 7 | Meer openbaar vervoer aan het begin van de nacht | 44 stemmen |
| 8 | Verkeerspaaltjes om doorgaand verkeer in de wijken te beperken | 44 stemmen |
| 9 | Netwerk van voetgangerszones in het hele gewest | 43 stemmen |
| 10 | Elektrische Villo! fietsen | 40 stemmen |

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De ontwikkelingsfase

Elk van de zes actieprogramma's was vervolgens het onderwerp van een technische studie, georganiseerd in thematische workshops tussen juni en september 2017. Als ontmoetingsplaats voor een breed scala van publieke en private actoren hebben deze workshops bijgedragen tot een collectief denkproces over de te nemen maatregelen.

De visie en acties van het GewMP vloeien rechtstreeks voort uit deze workshops:

- De globale doelstellingen en indicatoren (ontwikkeld in Deel 1.B - *City Vision*) werden bepaald tijdens een specifiek atelier met leden van de GMC, vertegenwoordigers van de academische wereld en private adviesbureaus.
- De doelstellingen voor de aandelen van de verschillende verplaatsingsijzen per afstand (uitgewerkt in deel 1.B. - *Mobility Vision*) waren het onderwerp van een specifieke workshop. Ze werden bevestigd tijdens verschillende bilaterale bijeenkomsten.
- Dankzij de workshops georganiseerd over elk van de actieprogramma's konden de in het plan opgenomen acties gelanceerd en besproken worden. Het verband met de workshops en de richtijnen uit de oriënterende documenten wordt gespecificeerd in de inleiding van elk actieprogramma (uitgewerkt in Deel 1.B. Actieprogramma's).

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

| Vermeld in de 3 groepen | Vermeld in 2 groepen | Vermeld in 1 groep |
|---|---|---|
| Louiza | Middenring West | De Trooz |
| Schuman/ Europese wijk | Kleine Ring | Heizel |
| Ninoofsestw. | Vijfhoek | Gentsestw. |
| Omgeving Zuidstation | Van Praet | Haachtsestw. |
| Bolivarlaan/ Picardbrug | Bordet | Sector NAVO |
| Gen. Jacques-laan en Station Etterbeek | Middenring Oost tot Meiser<br>Weststation<br>Keizer Karel + Leopold II<br>Delta<br>Ceria<br>Charleroisestw.<br>Waterloosestw.<br>Leuvensestw. | Sector Kanaal ten zuiden van Zuidstation<br>Sector Universiteits-campussen |

De afbeelding hierboven toont de assen die tijdens een workshop over netwerken aangeduid werden als prioritair voor een multimodaal inrichtingsproject

## De convergentiefase

Vanaf september 2017 maakte de convergentiefase het mogelijk om het plan in detail te structureren en op te stellen. Er werden opnieuw bijeenkomsten en workshops over specifieke en technische thema's gehouden om de acties in het kader van het ontwerp van GewMP te verfijnen en de haalbaarheid ervan na te gaan, met name op transversale vlakken (bewustmaking, belastingen, gemeentelijke acties, parkeren en beheer). De conclusies van deze bijeenkomsten hebben het mogelijk gemaakt de informatiefiches van de verschillende acties te consolideren en aan te passen (zie Deel 1.C).

De resultaten van prospectieve studies terzake werden een jaar lang geobserveerd. De resultaten hiervan werden besproken tijdens een demonstratie van een zelfrijdend voertuig georganiseerd door Vias. De lessen die uit deze dag werden getrokken, werden geïntegreerd in een specifieke actiefiche (F.5).

## De consolidatiefase

Op basis van een eerste uitgewerkte en geconsolideerde versie (voorontwerp van het plan) werden de reeds geraadpleegde belanghebbenden verzocht om gericht te reageren. Zo kon de impact van de verschillende acties op hun activiteiten (exploitanten enz.) geïdentificeerd worden, zodat de middelen (personeel, budget, regelgeving en technische middelen) en begeleidende maatregelen die essentieel zijn voor de uitvoering van het plan, konden worden aangepast. Nagenoeg 70 instellingen hebben advies gegeven.

## Het openbaar onderzoek

Het openbaar onderzoek over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan vond plaats tussen 17 juni 2019 en 17 oktober 2019.

Brussel Mobiliteit heeft tijdens de vier maanden van het openbaar onderzoek ruim gecommuniceerd: huis-aan-huisberichten, presentaties, affichecampagnes, persartikels, sociale netwerken, tijdelijke tentoonstelling… Het bestuur heeft de bevolking meermaals ontmoet bij belangrijke evenementen (Irisfeest, Week van de Mobiliteit…) of tijdens openbare vergaderingen zoals in Schaarbeek, Vorst, Ukkel, Koekelberg, Ganshoren, Sint-Agatha-Berchem, Jette, Sint-Joost-ten-Node, Sint-Gillis… In totaal werden er 40 vergaderingen georganiseerd, waarvan 22 in het hart van de gemeenten, waarbij de deelnemers het ontwerpplan met elkaar konden bespreken.
De burgers konden hun opmerkingen bezorgen via de post, hun gemeentebestuur of de websites van Brussel Mobiliteit en Good Move.
Brussel Mobiliteit heeft eveneens verscheidene standpunten uit het middenveld (verenigingen, economische actoren…) en van Brusselse mobiliteitsoperatoren ontvangen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 4. Lessen uit eerdere mobiliteitsplannen

Na 40 jaar toename van het gewicht van de auto, is de gewestregering van bij haar ontstaan in 1989, zich bewust van de impact en de uitdagingen van de stedelijke mobiliteit. Net als in andere Europese steden bestond van meet af aan de wens om een algemene duurzame mobiliteitsaanpak uit te werken, afgestemd op de territoriale ontwikkeling. De opeenvolgende mobiliteitsplannen IRIS (1998) en IRIS 2 (2010) werden al opgesteld in overeenstemming met de Gewestelijke Ontwikkelingsplannen. Volgens hetzelfde principe ligt het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan in de lijn van de visie van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling.

Het IRIS 2-plan, dat in september 2010 door de Gewestregering werd goedgekeurd, bevatte al de wens van het Gewest om duurzame stedelijke ontwikkeling te bevorderen met zijn mobiliteitsbeleid. Het IRIS 2-plan had in dit verband een grote ambitie: het aantal autokilometers tussen 2001 en 2018 met 20% verminderen door in te spelen op de mobiliteitsvraag en het aanbod te verbeteren. De evaluatie van de resultaten van het IRIS 2-plan, zowel het effect van de ondernomen acties als het plan als sturend instrument, heeft het mogelijk gemaakt de ontwikkeling van het nieuwe GewMP te sturen.

## 4.1 De verwezenlijkingen van de IRIS-plannen

Het IRIS- en IRIS 2-plan hebben de bakens uitgezet voor een transformatie van de gewestelijke mobiliteit. Er was met name al sprake van:

- Het opstarten van de transformatie van de stedelijke ruimte door de diverse verplaatsingswijzen en functies van de openbare ruimte opnieuw in evenwicht te brengen;
- De ontwikkeling van middelen voor het beheer van de mobiliteitsvraag (rekeningrijden, parkeerbeheer...);
- De ontwikkeling van verschillende visies en strategische plannen (voetgangers, fietsers, verkeersveiligheid, vrachtvervoer, parkeren, taxi's, autodelen...);
- De ontwikkeling van een gemeenschappelijke mobiliteitscultuur door middel van richtlijnen, opleidingen en het aansturen van een netwerk van mobiliteitsadviseurs (CeMa); en
- De verbetering van de kennis over mobiliteit door middel van verschillende specifieke studies, de oprichting van het Kenniscentrum van de Mobiliteit en de implementering van middelen zoals een multimodaal simulatiemodel (Musti).

De doelstellingen van het IRIS 2-plan

Het Strategisch Voetgangersplan mikt op een modaal aandeel van **35%** van de verplaatsingen binnen het gewest.

**20%** van de gemechaniseerde verplaatsingen binnen het gewest

Een toename van het gebruik, maar geen becijferde doelstellingen

Een daling van **6% à 10%** van de verkeersdruk van auto's in het gewest in 2015 en een daling van **20%** in 2018 (referentiejaar 2001[1])

Een verhoging van het modale aandeel van de waterweg en het spoor

(1) De doelstelling heeft ditmaal betrekking op de afgelegde afstanden en niet op het aantal of het aandeel van de verplaatsingen.

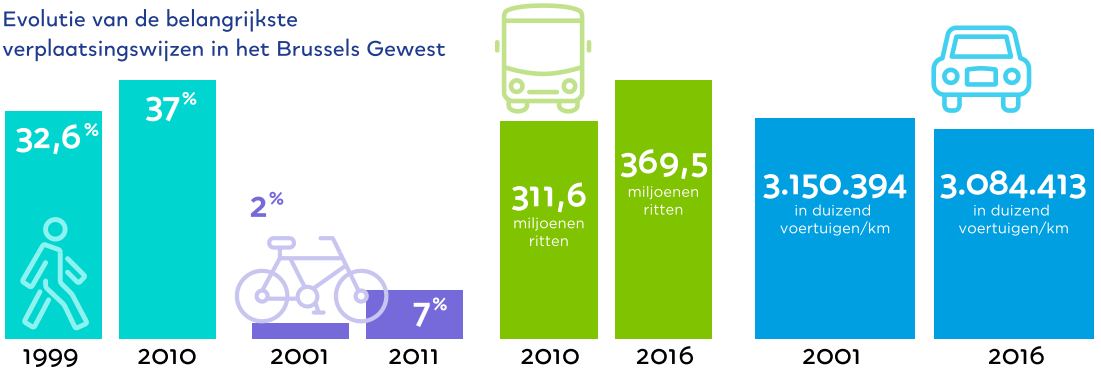


Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 4.2 De positieve vooruitgang

Het effect van de maatregelen uitgevoerd in kader van het IRIS 2-plan, wordt beoordeeld aan de hand van indicatoren die afzonderlijk per verplaatsingswijze[9] zijn geformuleerd.

Evolutie van de belangrijkste verplaatsingswijzen in het Brussels Gewest




Modaal aandeel voetgangers (gemiddelde dag) voor verplaatsingen binnen het gewest (Bron: Mobel/Beldam)

Modaal aandeel gemechaniseerde verplaatsingen fiets BHG-BHG tussen 6-10 u (Bron: Mobel/Beldam)

Aantal ritten (in miljoenen) (bron: MIVB)

Afgelegde afstand per jaar (Bron : Brussel Mobiliteit)

Hoewel niet alle gestelde doelen gehaald zijn, tonen de beschikbare cijfers een positieve trend met meer dan een verdrievoudiging van het aandeel van de fiets in de modale verdeling en een omkering van de trend bij de door de auto afgelegde afstand (daling van 2%).

Hoewel de maatregelen met de grootste impact niet allemaal volledig werden doorgevoerd (GEN, rekeningrijden), werden veel positieve acties waargenomen[10], zowel op het vlak van de verbetering van de mobiliteitsdiensten (versterking van het openbaar vervoer, autodelen en nieuwe mobiliteitsdiensten) als op het vlak van het beheer van de vraag (regulering van het parkeren op de weg en daarbuiten) of de verbetering van de openbare ruimte. Die vooruitgang moet natuurlijk nog verduurzaamd worden.

[9] Merk op dat het beoogde modale aandeel voor fietsen uitgedrukt wordt als deel van de gemechaniseerde verplaatsingen (d.w.z. met uitzondering van voetgangers). Het aandeel van de verplaatsingen per fiets in het totale aantal verplaatsingen binnen het Gewest wordt momenteel geschat op 4%.

[10] In het kader van de evaluatie van het IRIS 2-plan en tijdens de hogervermelde participatieworkshops.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

*Met een fotoreportage met voor- en na-beelden van meer dan 50 plaatsen, werden geslaagde herinrichtingen onder de aandacht gebracht.*

## Waardering voor de kwaliteit van de openbare ruimte

De workshops die tijdens de verkennende fase werden gehouden, hebben de aandacht gevestigd op de talrijke openbare ruimten die onlangs werden heringericht, zowel door de gemeenten als door Beliris, de MIVB of Brussel Mobiliteit. De volgende plekken werden met name door veel stakeholders aangehaald: Flageyplein, Gaucheretpark, Keienveldstraat, Sint-Bonifaasstraat, Raadsplein en Koningin Astridplein (Spiegelplein). De gebruikers zijn voorstander van deze herinrichtingen waar de kwaliteit van de openbare ruimte in het Gewest wel bij vaart. Men is het er unaniem over eens dat voor een succesvolle openbare ruimte het buurtleven sterk geïntegreerd wordt en tegelijk, indien het geval, gezorgd wordt voor een efficiënt beheer van de bouwplaats, ondersteund door gerichte communicatie.

## De leesbaarheid en de zichtbaarheid van de gekozen netwerken

In de verkenningsfase beklemtoonden de deelnemers de belangrijke ontwikkeling van het MIVB-net in de afgelopen tien jaar. Bovendien benadrukken alle actoren de absolute noodzaak om meer gebruik te maken van de trein in Brussel en zijn ze verheugd over de uitwerking van het S-net door de NMBS. Ten slotte wordt de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer (BEV) in het hele Gewest benoemd als maatregel ten voordele van fietsers, waardoor het Gewest zich positief kan onderscheiden t.o.v. andere Europese steden.

## Lof voor innovaties

De voorbije jaren werden in Brussel tal van innovatieve diensten opgericht: publieke (de collectieve taxi's Collecto, Villo!-deelfietsen, MOBIB-vervoerkaart, de app *Fix My Street*...) en private (stedelijk distributiecentrum, autodelen met standplaats en *free floating*, leveringen met de fiets, poolingdienst voor parkeerplaatsen...).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 4.3 Nood aan een krachtdadiger uitvoering van het nieuwe plan

De ambities van het IRIS 2-plan en de lijst maatregelen die nodig waren om ze te halen lagen te ver van de mogelijkheden van het Gewest. Uit de evaluatie tijdens het Good Move-proces, is een gebrek aan betrokkenheid en draagkracht voor het IRIS 2-plan gebleken. Er is ook nood aan meer samenhang en transversaliteit tussen de voorgestelde acties. Voor het nieuwe GewMP zijn zes belangrijke hefbomen voor verbetering naar voren gekomen:

- **Multimodaliteit,** in plaats van een verzuilde visie per verplaatsingswijze, om te komen tot maatregelen die gemakkelijk zijn te combineren en te prioriteren;
- **Een participatieve aanpak**, in plaats van een aanpak die hoofdzakelijk gebaseerd is op technische studies en politieke onderhandelingen, om alle belanghebbenden op het gebied van mobiliteit te horen en te laten deelnemen en zo te zorgen voor een grotere betrokkenheid bij het plan;
- **Pilootacties in plaats** van een lange lijst van acties met een zeer variabel bereik om enthousiasme op te wekken;
- **Verbeterd beheer** om synergiën aan te moedigen en belemmeringen, zowel intern als extern aan het Gewest, te beperken;
- **Concrete en proactieve planning**, gedefinieerd op basis van gedeelde prioriteiten en een consistente budgetplanning; en
- **Grotere transparantie** bij de ontwikkeling en de uitvoering van het GewMP.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 5. Een analytische benadering

Bovenop de analyse van de studies en vroegere strategische plannen, van de richtinggevende en visiedocumenten van de stakeholders en van een benchmarking[11] in zes inspirerende steden, berust de uitwerking van de visie op de analyse van de huidige vaststellingen en van de trends op het vlak van mobiliteit en verplaatsingen in het Brussels grootstedelijk gebied.

De portaalsite *Data-mobility*[12] van Brussel Mobiliteit verzamelt de publicaties van het Observatorium van de Mobiliteit (zes katernen) en de gegevens en analyses van de beschikbare indicatoren om de gewestelijke mobiliteit te evalueren. Daarnaast vormen 10 fiches die de voornaamste mobiliteitsuitdagingen toelichten de diagnose van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Het milieueffectenrapport (MER) maakt een grondige analyse van de bestaande toestand, van de effecten van het GewMP op het milieu, de verkeersveiligheid, de gezondheid en de sociaaleconomische activiteiten van het Gewest net als, voor verschillende scenario's, de afstemming van de mobiliteitsvraag op het mobiliteitsaanbod in het licht van de bereikbaarheid van de verschillende stedelijke functies. Bij dit alles hoort ook een toekomstprojectie, rekening houdend met de ontwikkelingsvooruitzichten van het Gewest. Het gelijktijdige opstellen van het MER en het ontwerp van GewMP maakte diepgaande analyses mogelijk van de afstemming van vraag en aanbod, die worden toegelicht in het hoofdstuk "Mobiliteit" van het MER.

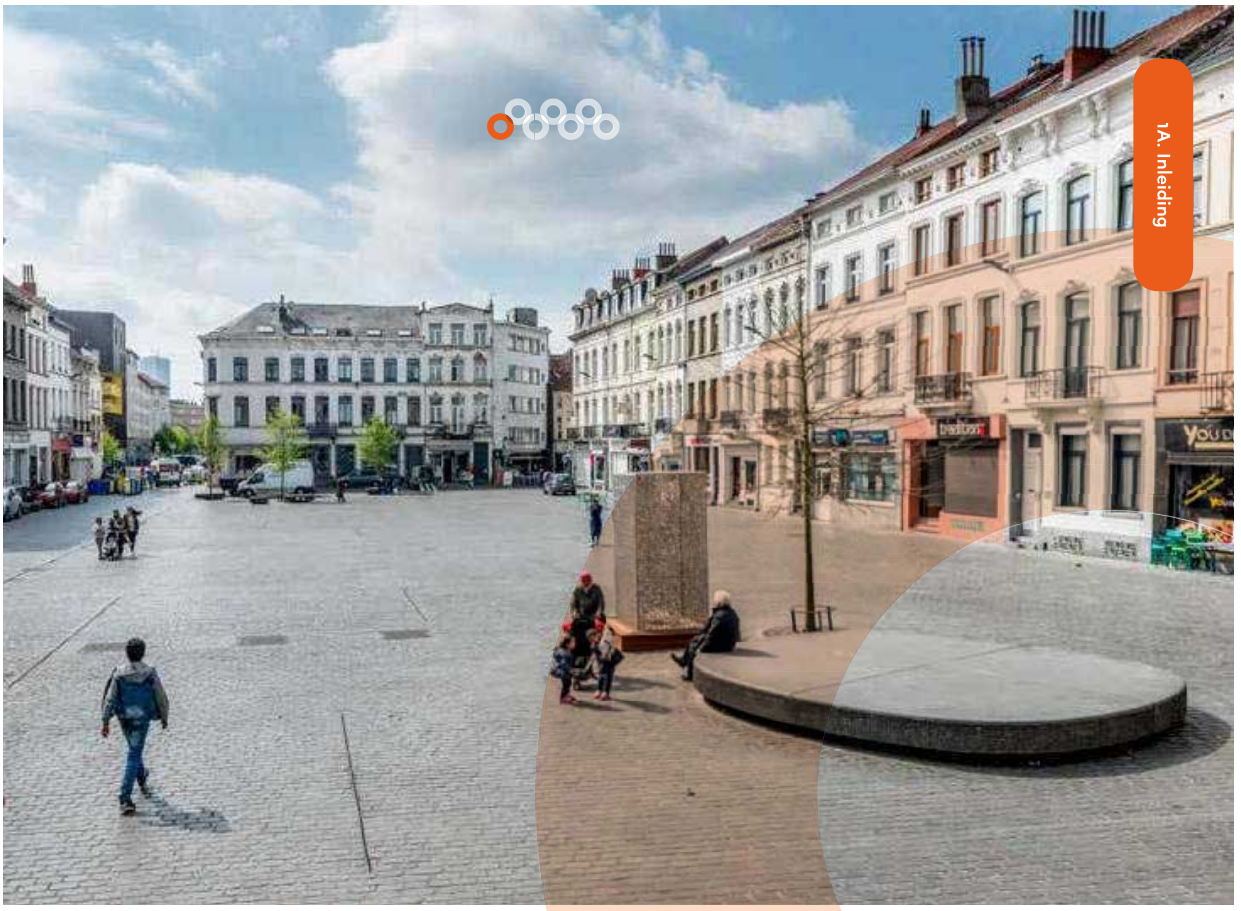
Al deze documenten maken onlosmakelijk deel uit van het strategische luik van het plan zoals bepaald in de ordonnantie van 26 juli 2013. De fundamentele mobiliteitsuitdagingen die uit deze analyses aan het licht gekomen zijn, worden uiteengezet in Deel 1.B: *CityVision* en *MobilityVision*.

[11] De zes steden zijn: Barcelona, Bordeaux, Genève, Helsinki, Kopenhagen en München.

[12] http://data-mobility.brussels



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis





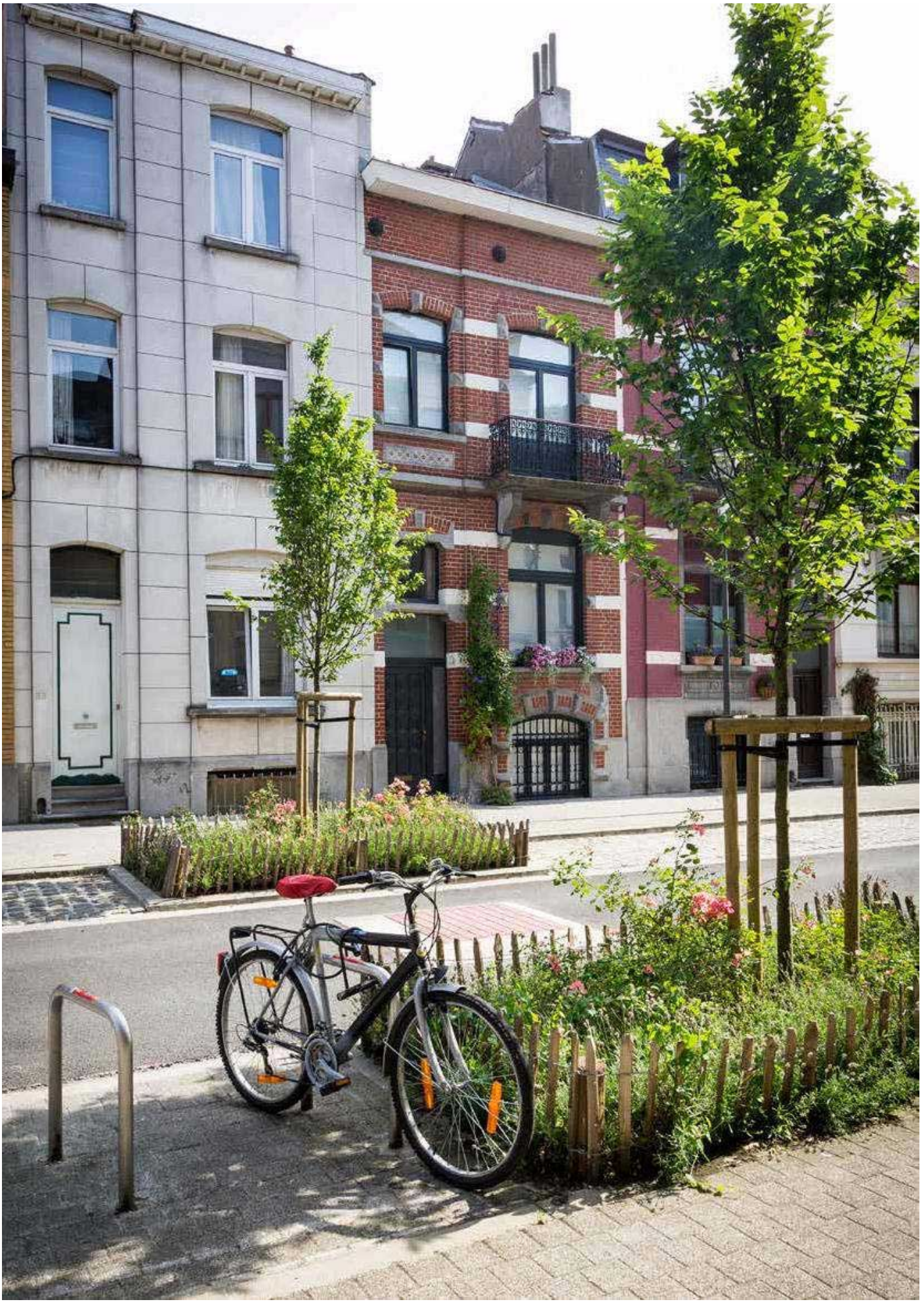
# 6. Een operationele structuur

De structuur van dit document is gebaseerd op die van de ordonnantie van 26 juli 2013 en detailleert:

- Algemeen gedeelte (Deel 1), met:
  - Inleiding (Deel 1.A);
  - Strategisch luik: de gewestelijke visie inzake mobiliteitsbeleid, de wisselwerking met de uitdagingen van het gewestelijk beleid en de slaagvoorwaarden (Deel 1.B);
  - Actieplan: de operationele omzetting van de visie in 50 acties, onderverdeeld in zes actieplannen (Deel 1.C); en
  - Verordenend luik (Deel 1.D);
- Specifiek gedeelte (Deel 2):
  - Strategisch luik (Deel 2.A);
  - Verordenend luik (Deel 2.B); en
  - Budgettair luik (Deel 2.C).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



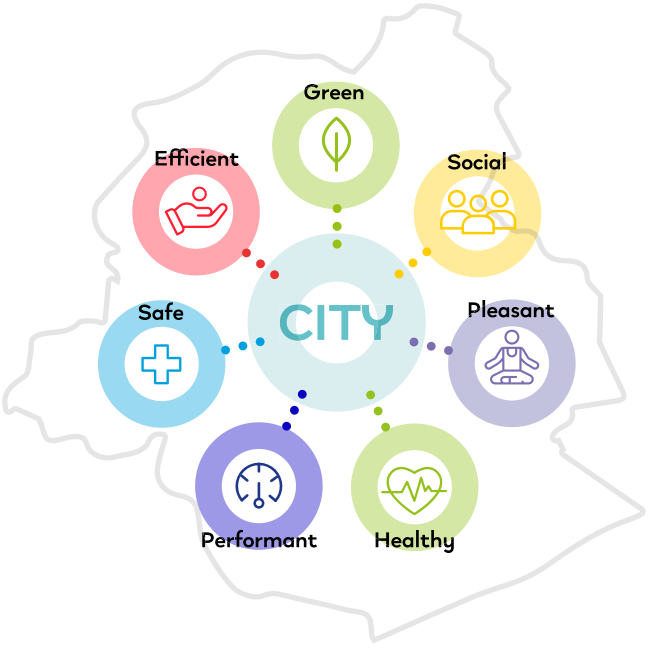
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 1B

# Strategisch luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




# 1. De *City Vision*

De *City Vision* bestaat uit zeven dimensies die alle stedelijke uitdagingen van een groeiende metropool (CITY) omvatten waarop een mobiliteitsbeleid moet inspelen, in lijn met de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO):

- De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen (GREEN);
- Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen (SOCIAL);
- De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners (PLEASANT);
- Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid bevorderen (HEALTHY);
- Mobiliteitsvormen organiseren ten gunste van de sociaaleconomische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest (PERFORMANT);
- Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen (SAFE); en
- De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten (EFFICIENT).

Het mobiliteitsbeleid dat in de *Mobility Vision* wordt ontwikkeld, beantwoordt aan de uitdaging van duurzame ontwikkeling in de stad. Het stelt een transversale visie voor die op een samenhangende manier antwoord biedt op de uitdagingen die naar voren kwamen in de *City Vision*. Het biedt een antwoord dat de uitdagingen op het vlak van milieu, veiligheid en gezondheid en levenskwaliteit zo goed mogelijk verzoent met de sociale, economische en budgettaire uitdagingen.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 1.1 CITY: De gewestelijke ontwikkeling begeleiden

### Ontwikkelingsstrategieën

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling legt de ontwikkelingsdoelstellingen en -prioriteiten van het Gewest vast. Het heeft tot doel de verdichting te beheersen en de Brusselse mix te garanderen om een antwoord te bieden op vier grote uitdagingen: geschikte huisvesting, een aangename leefomgeving, de ontwikkeling van de werkgelegenheid, de economie en het opleidingsaanbod, en de verbetering van de mobiliteit. Dit alles met behoud van de gelijkheid tussen de verschillende Brusselse zones en de bevordering van de duurzame ontwikkeling van de hoofdstad.

De visie die ontwikkeld werd in het kader van het stadsproject van het nieuwe GPDO, benadrukt duidelijk de verwevenheid van mobiliteitsvraagstukken met de territoriale ontwikkelingsstrategie van het Brussels stedelijk gebied. Ze benoemt het als volgt: "*Bereikbaarheid vormt dus een wezenlijke behoefte en is een van de grote uitdagingen van de ruimtelijke planning. Er is dus een geïntegreerd en intermodaal mobiliteitsplan nodig, dat op een slimme manier de verschillende vervoerswijzen met elkaar combineert. Dat plan houdt rekening met de noodzaak om voor alle verplaatsingswijzen optimale mobiliteitsvoorwaarden te creëren en de overstap van de personenwagen naar andere vervoerswijzen te bevorderen. En dat idealiter in de logische volgorde stappen, fietsen, openbaar vervoer en dan pas de wagen (STOP-principe: stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer). Daarbij dient men echter ook rekening te houden met de nieuwe verplaatsingswijzen en nieuwe levenswijzen die zich ontwikkelen.*

*Dat mobiliteitsplan moet een doeltreffend antwoord bieden op de bestaande uitdagingen, de overgang naar een meer duurzame mobiliteit bevorderen en anticiperen op nieuwe gedragingen, die tot stand komen als gevolg van nieuwe technologieën en nieuwe levenswijzen. Het plan behelst de planning van het vervoer, maar wijst ook op de noodzaak om de verplaatsingen, zowel qua aantal als qua afstand, te verminderen door in te werken op de ontwikkeling van de buurtstad en het comfort van de verplaatsingen.*"



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De uitdagingen van een groeiende metropool

De verplaatsingsbehoeften vloeien voort uit de structurering van de activiteiten op het stedelijke en grootstedelijke grondgebied en uit de behoeften van het Gewest op het gebied van economische en toeristische ontwikkeling.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn rand hebben de voorbije vijftien jaar een aanzienlijke demografische groei gekend, een stijging die zich naar verwachting zal doorzetten tot 2030, ook al daalt de trend lichtjes.

Het grootstedelijke gebied wordt gekenmerkt door een belangrijk verschil tussen de werkplaats en de woonplaats, en door een sterker geworden onderlinge afhankelijkheid tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn rand. Toch vallen bepaalde gebieden en een aanzienlijk deel van de bevolking buiten deze grootstedelijke dynamiek en blijft toegang tot mobiliteit een bron van grote sociale en territoriale ongelijkheden.

De algemene sociaaleconomische context ondergaat ingrijpende veranderingen, die hun weerslag hebben op de verplaatsingsgewoontes, zowel in geografische termen (herkomst en bestemming van de verplaatsing) als in gedragsmatige termen (verplaatsingswijze en -tijden). De verwachte bevolkingsgroei zal ook de behoeften op het vlak van stedelijke distributie en levering aan particulieren versterken, gelinkt aan een sterke groei van de e-commerce.

**Bevolking en werkgelegenheid: groeivertraging**

Tegen 2030 zal het Gewest iets meer dan 1.300.000 inwoners tellen en zal het grootstedelijk gebied meer dan 3.600.000 inwoners tellen, een groei van 88.000 inwoners in Brussel (+7%) en 198.000 inwoners (+5%) in de rand.[1] Zelfs als de bevolking van het Gewest sneller zou groeien dan die van de rand, zou de tendens vertragen in vergelijking met de evolutie van het vorige decennium. In 2008 telde het Gewest immers 1.050.000 inwoners, 170.000 minder dan vandaag, wat overeenkomt met een groei van meer dan 16% in 10 jaar tijd.

*De doelstelling van het Gewest, uitgedrukt in het GPDO (assen 1 en 2), bestaat erin de nieuwe bevolking die met deze demografische groei verbonden is, te verwelkomen en te waken over een harmonieuze verdeling over het grondgebied van het Gewest. Het Gewest bevordert zo de ontwikkeling van een bewoonde stad waarvan de leefomgeving bijdraagt tot het behoud van alle bevolkingscategorieën. Het streeft het versterken van een "nabijheidsstad" na, die korte verplaatsingen bevordert.*

De verwachte groei van het aantal jobs is bescheidener, zowel in Brussel als in de rand. Het Gewest zal een belangrijke aantrekkingspool blijven, met iets meer dan 45% van de jobs in het grootstedelijk gebied. De Strategie *Go4Brussels 2030* legt de socio-economische doelstellingen voor Brussel vast.

*De doelstelling van het Gewest, uitgedrukt in de GPDO (pijler 3), is het ontwikkelen van economische functies in een globale visie voor Brussel en het herwaarderen van de plaats van economische sectoren om de werkgelegenheid op gewestelijk niveau te bevorderen en de lokale economie en de lokale tewerkstelling op buurtniveau te bevorderen. Doel is het economisch kader te versterken door de preferentiële vestiging van ondernemingen in bepaalde gebieden aan te moedigen, afhankelijk van het soort activiteiten dat zij uitvoeren. Het Gewest geeft de voorkeur aan de vestiging van grote kantoren in de buurt van de belangrijkste stations, definieert verschillende assen van economische ontwikkeling, bouwt lege en verouderde kantoren buiten deze zones om tot woningen en voorzieningen en promoot het gemengde karakter in bepaalde gebieden.*

[1] Bron: Federaal Planbureau, Statistiek België, 2016, Bevolkingsvooruitzichten 2015-2060. Bevolking, toekomstige huishoudens en sterftecijfers, p. 59

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Te versterken mobiliteitsgenererende sectoren**

Studies[2] wijzen op een grote evolutie van de handel, met een daling van het aantal verkooppunten met bijna 50% tussen 1950 en 2017. Met voordien een daling van meer dan 1% per jaar, ligt het momenteel onder de 0,5% per jaar en nadert het een stabilisatiefase. In 2017 waren er 25.435 verkooppunten in het Brussels Gewest. Het is de ambitie van het GPDO om een evenwicht te vinden tussen de verschillende polen van het Gewest en om de algemene commerciële aantrekkelijkheid ervan te versterken.

Toerisme, internationale congressen, grote evenementen, onderzoek en innovatie dragen bij tot de reputatie van Brussel en zorgen zo voor belangrijke economische voordelen en tal van jobs voor de Brusselaars. Daarom plant het Gewest via het GPDO een aantal investeringen om het toerismebeleid van het Gewest een impuls te geven (Kanaalmuseum, NEO-congrescentrum...).

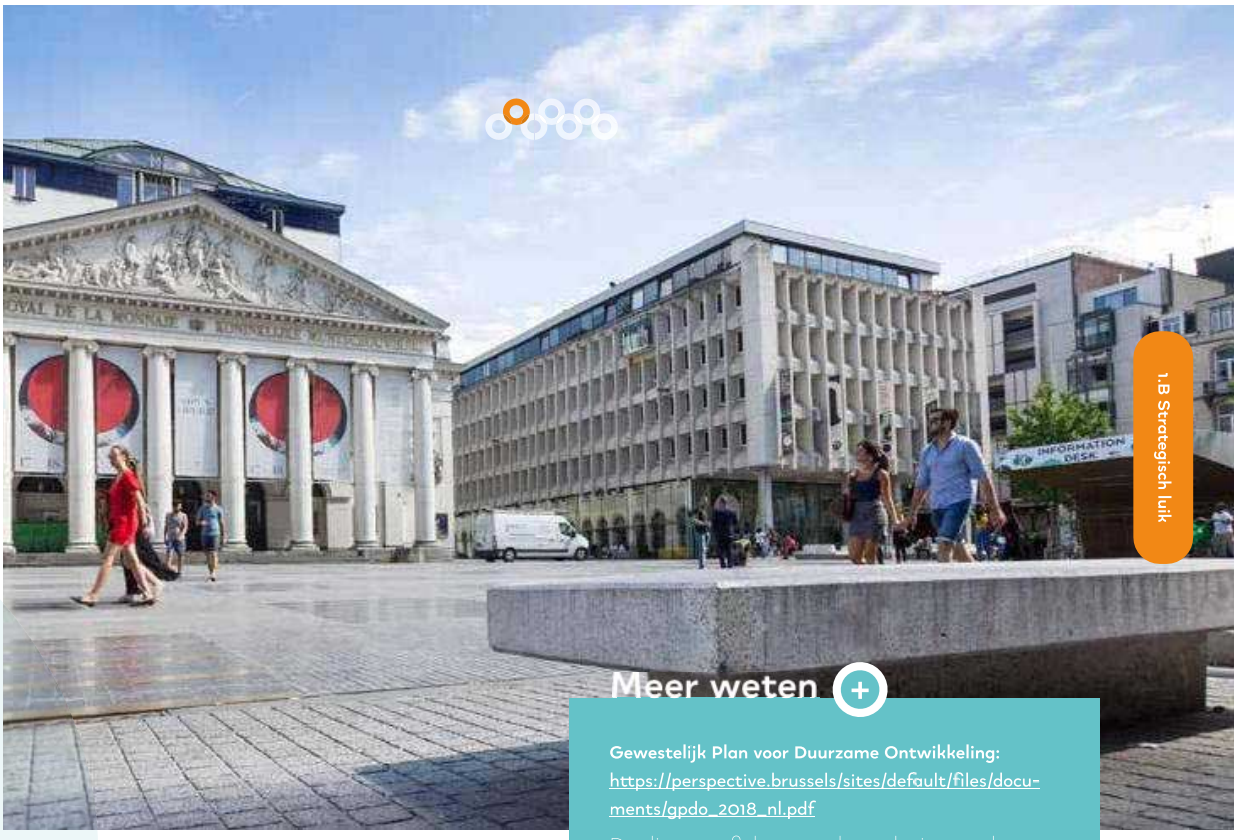
**Gebiedsgerichte ontwikkeling**

Het GPDO ondersteunt het gewestelijk ontwikkelingsbeleid rond verschillende zones en assen. De stedelijke architectuur wordt gedefinieerd op basis van een multipolaire stad op verschillende schalen (hypercentrum, stedelijk centrum, tussenwijken en wijken). De stedelijke verdichting en heropwaardering worden op verschillende niveaus overwogen:

- In stedelijke of meer lokale polen, waar nog van beschikbare grond gebruik kan worden gemaakt; en
- Binnen de bestaande structuur volgens principes op vlak van toegankelijkheid met het openbaar vervoer, in een Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) en rond lokale identiteitskernen (LIK).

[2] De Brusselse handel in cijfers. Evolutie van de gewestelijke handelsstructuur, Atrium. brussels, ULB, perspective.brussels, 2017.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Meer weten

**Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling:**
https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/gpdo_2018_nl.pdf

De diagnosefiche over de evolutie van de verplaatsingen is beschikbaar bij Brussel Mobiliteit.

Het economisch kader[3] is gestructureerd rond:

- De Kanaal-as die meerdere polen met een mix aan functies verbindt;
- De as Weststation – Simonis – Bockstael, bestemd voor collectieve voorzieningen en gesitueerd in de zone met het grootste tekort aan voorzieningen in het kader van de bevolkingsgroei;
- De Kleine Ring die de belangrijkste tertiaire polen verbindt;
- De as die de Campus Pleinlaan verbindt met Reyers, gewijd aan de kenniseconomie en nieuwe technologieën;
- De tertiaire internationale as die de Europese Wijk en de Leopold III-laan verbindt met de luchthaven Brussel-Nationaal; en
- De as Noordwijk - Centrumlanen - Bovenstad die de economische polen verbindt die gerevitaliseerd moeten worden.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

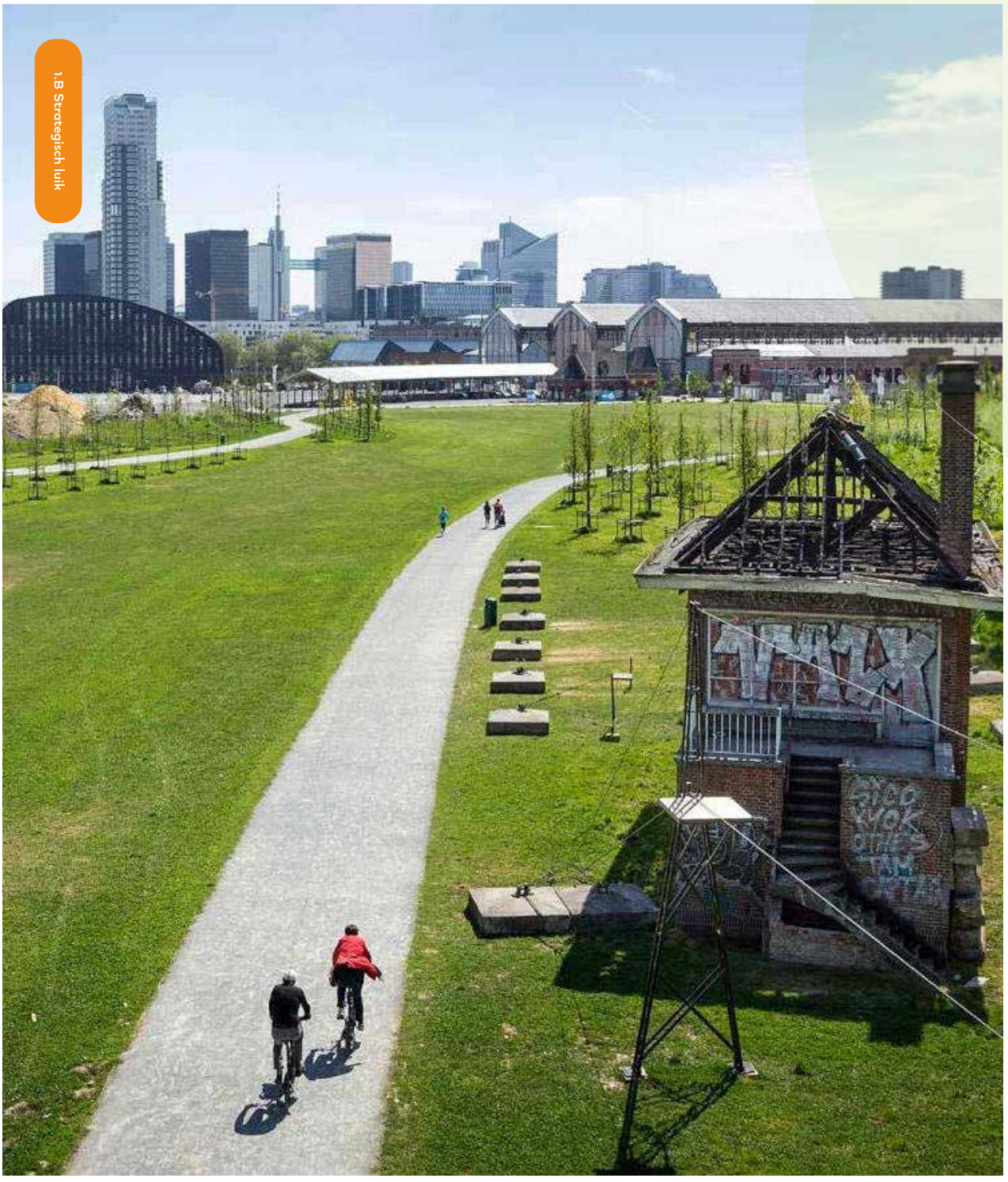
- De levenskwaliteit in de wijken verbeteren door het verkeer te verminderen en kwaliteitsvolle openbare ruimten aanbieden om bij te dragen tot de woonfunctie van het Gewest;
- Zorgen voor een optimale bereikbaarheid voor de belangrijkste bestaande en toekomstige stedelijke functies van het BHG (economische, toeristische en commerciële zones); en
- De ontwikkeling aanmoedigen van een lokale, dichte, gemengde en multipolaire nabijheidsstad en van een verdichtingsstrategie, gekoppeld aan een goede toegankelijkheid van het openbaarvervoernet[4].

[3] Zie GPDO p. 122 en 123

[4] De goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt bepaald door de nabijheid van (pre-)metro en treinstations. Een woning binnen een straal van 600m rond bestaande of toekomstige metro- en treinstations geniet dus van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, waardoor bewoners minimaal gebruik kunnen maken van de auto. Naast een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer is ook de aanwezigheid of ontwikkeling van andere vervoermodi en mobiliteitsdiensten belangrijk om de verdichting van deze gebieden te ondersteunen. (GPDO, p. 67).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## 1.2 GREEN: De milieu-impact van de verschillende mobiliteitsvormen verminderen

### De uitdagingen

Mobiliteit heeft een hele reeks gevolgen voor het milieu in termen van klimaatverandering (uitstoot van broeikasgassen) en luchtkwaliteit (uitstoot van luchtverontreinigende stoffen), geluidsoverlast, waterbeheer en verbindingen voor fauna en flora.

Op gewestniveau is het wegvervoer, na de woonsector, de grootste bron van uitstoot van broeikasgassen (BKG), goed voor 27% van de uitstoot. Al twintig jaar is de absolute waarde van deze emissies stabiel.

Wat de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen betreft, die zeer schadelijk zijn voor de gezondheid, is de situatie problematisch en nog steeds kenmerkend voor een dichtgeslibd stedelijk milieu. Het Gewest overschrijdt sinds 2010 de Europese normen voor stikstofdioxideconcentraties ($NO_2$). Het wegvervoer, met name dieselvoertuigen, was in 2015 verantwoordelijk voor 69% van de uitstoot van stikstofoxide ($NO_x$) in het Gewest. De emissiereductie van de afgelopen jaren is onvoldoende. De concentraties van fijne deeltjes overschrijden sinds 2014 niet langer de Europese normen, maar de concentraties[5] van de fijnste deeltjes (PM2,5 en *Black Carbon*) blijven zorgwekkend in vergelijking met de door de Wereldgezondheidsorganisatie aanbevolen grenswaarde. De situatie in Brussel is echter verbeterd voor andere verontreinigende stoffen, zoals zwaveldioxide, zware metalen, persistente organische verontreinigende stoffen, koolmonoxide en benzeen, waarvoor de blootstelling van de bewoners al verscheidene jaren geen probleem meer is en waarvan de normen nageleefd worden.

Het energieverbruik van de (openbare en private) vervoersector in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is sinds 1990 aanzienlijk gestegen en vertegenwoordigt vandaag meer dan een vijfde van het finale energieverbruik in Brussel.

Op Europees, Belgisch en Brussels niveau werden verschillende normen en doelstellingen met verschillende tijdhorizonten vastgesteld voor alle emitterende sectoren, met betrekking tot:

- De uitstoot van broeikasgassen (*burden-sharing* 2020): vermindering met 30% van de gewestelijke uitstoot tegen 2025 t.o.v. 1990 en met 40% van de Belgische uitstoot tegen 2030 t.o.v. 2005;
- Luchtverontreinigende stoffen (Richtlijn 2008/50/EG, NEC-Richtlijn - *national emissions ceilings*, Richtlijn 2016/2284/EG): concentratieniveau van $NO_2$ lager dan 40 µg/m³ in jaarlijks gemiddelde, aantal dagen overschrijden van PM10-concentraties lager dan 35 per jaar, gemiddeld PM2,5 concentratieniveau lager dan 25 µg/m³ in jaarlijks gemiddelde, vermindering van de jaarlijkse concentraties *Black Carbon*;
- En het energieverbruik (interfederaal energiepact, Europees klimaat-en energiepakket 2030): vermindering met 1,5% per jaar van het energieverbruik door de transportsector.

De bijdrage aan het behalen van deze doelstellingen en aan de naleving van deze normen houdt in dat de vervoersector zijn emissies drastisch vermindert door in te zetten op de vermindering van de afstanden die door voertuigen met een verbrandingsmotor worden afgelegd. De verwezenlijking van deze doelstelling hangt af van het aantal verplaatsingen en hun afstand, het modale aandeel van de auto en de technische kenmerken van het wagenpark.

[5] De Europese luchtkwaliteitsnormen zullen binnenkort worden herzien in het bredere kader van de herziening van de ad-hocrichtlijn, en veel lidstaten dringen aan op de aanscherping ervan, wat het Gewest in een moeilijke positie zou kunnen brengen als de situatie er in de tussentijd niet is verbeterd.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Het Energiepact voorziet voor België de volgende doelstellingen en maatregelen in de transportsector, met het oog op de evolutie van het vervoersaanbod naar een duurzame energiemix:

- In 2025: 20% van de nieuw geregistreerde voertuigen zullen "zero emission" voertuigen zijn. De overheid en het openbaar vervoer (buslijnen) zullen enkel nog nieuwe "zero emission" auto's en bussen aankopen;
- In 2030 zal ten minste 50% van de nieuwe registraties uit zero emission voertuigen bestaan;
- In 2030 zal het land over voldoende openbare oplaadpunten beschikken om het hele grondgebied te bestrijken. De meeste gebruikers zullen worden uitgerust met privéterminals, hetzij thuis, hetzij bij hun bedrijf/werkgever. België wil 1 openbaar toegankelijk oplaadpunt voorzien per tien elektrische voertuigen en zal kiezen voor snelladers langs gewest- en snelwegen.

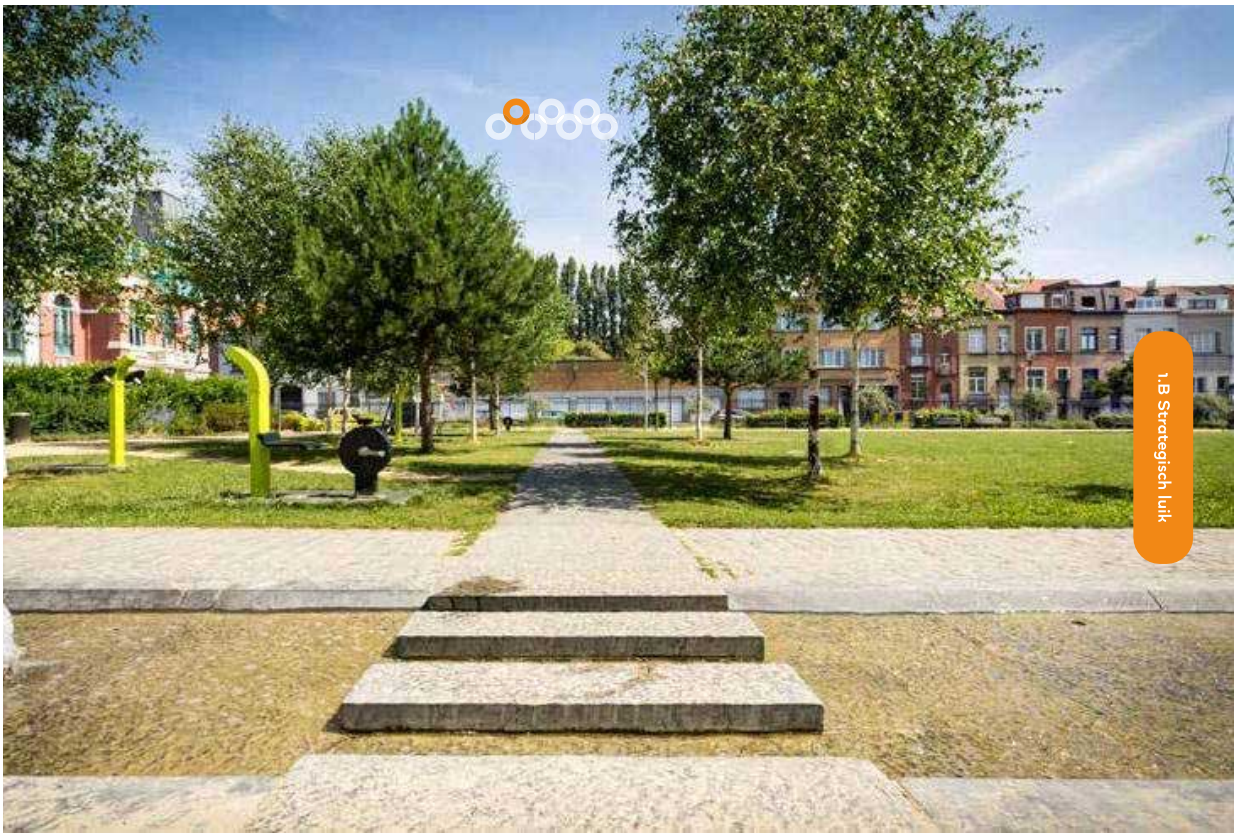
Verkeerslawaai, en met name weggeluiden, heeft de grootste impact. In 2016 werd 64% van de Brusselaars potentieel blootgesteld aan weggeluid boven de drempel voor ernstige hinder en slaapverstoring. Het lawaai van gemotoriseerd vervoer over land moet worden verminderd om de blootstelling van de Brusselse bevolking (woningen) en van gevoelige gebouwen (scholen, ziekenhuizen) aan lawaai te verminderen, met name 's nachts en voor bevolkingsgroepen die te maken krijgen met hoge geluidsniveaus. Geluidshinder kan het best aan de bron worden bestreden. Naast het aantal voertuigen is weggeluid het resultaat van een combinatie van motorgeluid en contactgeluid tussen banden en weg. Bij snelheden van meer dan 30 km/u voor lichte voertuigen en ongeveer 50 km/u voor zware vrachtwagens overheerst het motorgeluid.

Het afvloeiwater van de wegen bevat metalen, koolwaterstoffen, minerale oliën en zwevende deeltjes van de voertuigen die erop rijden. Wat de vervuiling betreft, blijkt uit de analyses van de steekproeven van de Brusselse wegen dat de referentienormen voor verschillende onderdelen vaak worden overschreden, met name op verkeersassen met een hoge verkeersdichtheid. De uitstoot van verontreinigende stoffen door diffuse bronnen zou verminderd moeten worden door het afvloeiwater van de weg vóór lozing te behandelen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL





Een ander gevolg van verstedelijking en wegenbouw is de ondoorlaatbaarheid. Alleen al in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is het waterdichtheidspercentage gestegen van 27% in 1955 tot 47% in 2006, d.i. bijna de helft van het grondoppervlak, wat grote gevolgen heeft voor de watermassa's en het milieu.

Tot slot speelt de vervoersinfrastructuur een belangrijke rol in het ecologische netwerk, soms in positieve zin door de verbinding tussen gebieden te bevorderen, soms als barrière en belemmering voor de verplaatsing van fauna en flora, met een verstorend effect op het gedrag en de leefwijze ervan, zoals door overmatig lawaai of kunstlicht 's nachts.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- De afstanden verminderen die door motorvoertuigen worden afgelegd. Dit wordt onderverdeeld in gerelateerde doelstellingen:
  - het aantal (modaal aandeel) en de afstand van verplaatsingen met de auto;
  - de ontwikkeling van het wagenpark wat betreft de motor (geen dieselmotoren meer in 2030 en geen benzinemotoren meer in 2035) en types van voertuigen: de voorkeur geven aan lichte en gedeelde voertuigen die beter aansluiten bij de stedelijke context;
- Deze vermindering, net als de snelheidsverlaging, vooral realiseren rond gevoelige gebouwen en in bewoonde gebieden;
- Weginrichtingsprojecten uitwerken met geluidsdempende wegbekleding en voorzieningen, met beheerssystemen voor afvloeiwater die de infiltratie ervan na de behandeling bevorderen en die bijdragen aan de aanpassing aan de klimaatverandering door de stedelijke warmte-eilanden te verminderen;
- Maatregelen nemen om het ecologische netwerk te verbinden en te versterken, in het bijzonder door de doorlaatbaarheid van de vervoersinfrastructuur voor in het wild levende dieren te verbeteren, met name op plaatsen waar het waarschijnlijk is dat er migratiestromen zullen zijn.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 1.3 SOCIAL: Een mobiliteitsaanbod uitbouwen waarmee iedereen zich vlot en comfortabel kan verplaatsen

### De uitdagingen

De huidige vervoersnetwerken en -diensten leiden tot een zekere vorm van dualiteit en uitsluiting van een deel van de bevolking, zowel wat betreft toegankelijkheid als betaalbaarheid.

*"Het vermogen om zich snel en makkelijk te verplaatsen bepaalt voor een deel de sociale inclusie. De mobiliteitsdiensten moeten evenwichtig worden ontwikkeld zodat er niemand wordt uitgesloten. Er moeten dus oplossingen worden voorgesteld die zijn aangepast aan de lokale stedelijke en sociaaleconomische context."*[6] *In die zin stelt het GPDO dat "de creatie van een gemengde en polycentrische stad, de aanpassing van de vervoersdiensten aan mensen met een beperking, het rekening houden met sociale criteria bij de verdeling en tarifering van diensten en de promotie en ondersteuning van een betere mobiliteit voor specifieke doelgroepen zijn dus belangrijke elementen om rekening mee te houden."*

[6] Zie GPDO, p. 143

**Personen met een beperkte mobiliteit (PBM)**

Op een willekeurige dag op een gegeven tijdstip is naar schatting ongeveer een derde van de Brusselse bevolking minder mobiel. Deze verhouding is vergelijkbaar met de waarden in andere Europese steden/regio's, die altijd tussen 30 en 40% liggen. De mobiliteit van een persoon is beperkt wanneer hij of zij in zijn of haar verplaatsingen beperkt is als gevolg van zijn of haar lengte, situatie, leeftijd, blijvende of tijdelijke handicap en door de voorzieningen of middelen die hij of zij moet gebruiken om zich te verplaatsen.

Dit aandeel zal de komende decennia verder toenemen, vooral als gevolg van de vergrijzing van de bevolking. Tegen 2030 worden meer dan 800.000 senioren verwacht in België, waarvan 200.000 alleen al in het grootstedelijk gebied. Dit is een veel grotere groei dan in andere leeftijdsgroepen. Deze demografische verandering zal een rechtstreeks effect hebben op de mobiliteit, aangezien oudere mensen om redenen van comfort en veiligheid meer voor de auto kiezen: het openbaar vervoer is slecht aangepast aan hun behoef-



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

ten (beperkte bereikbaarheid), het gebrek aan veilige fietsinfrastructuur ontmoedigt het gebruik van de fiets en de stad is te weinig ingericht om wandelen te bevorderen. Bovendien zorgt het genderaspect eveneens voor talrijke tegenstellingen in de verplaatsingsgewoonten.
De algemene toegankelijkheid van de openbare ruimte en van de vervoersnetwerken is dan ook een belangrijke sociale en economische uitdaging voor het Gewest in de komende jaren.

**Uitgaven van huishoudens**
In 2015 ging 12% van de uitgaven van huishoudens in België naar transport. Dit is het belangrijkste item na huisvesting (24%) en voeding (13%). Deze uitgaven zijn in de bestudeerde periode (1995-2015) gestegen, zowel in lopende prijzen (+79%) als in volume (+18%). Het totale transportbudget in huishoudens ligt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lager dan in de twee andere gewesten. Anderzijds wordt er relatief meer uitgegeven aan transportdiensten (inclusief langeafstandsverkeer): 17,9% van het budget voor huishoudelijk vervoer werd besteed aan deze categorie, tegenover 6,3% in Vlaanderen en 5% in Wallonië. Ongeacht het gewest waar men woont, zijn de uitgaven voor de aankoop en het gebruik van een privévoertuig echter het eerste item in het transportbudget van de huishoudens. De kosten in verband met het gebruik van persoonlijke voertuigen (brandstof, onderhoud, enz.) maken meer dan de helft uit van deze kosten, die tussen 1995 en 2015 met 77% zijn gestegen.
De tarifering van de mobiliteitsdiensten is belangrijk voor een betere sociale cohesie en de Brusselse gezinnen - vooral in de dichtbevolkte gemeenten met laag mediaan inkomen - hebben al een zeer lage motorisatiegraad. De prijs van de mobiliteit wordt hierdoor een uitdaging voor sociale gelijkheid voor bepaalde doelgroepen en tegelijk een kans om gezinnen en de bewoners aan te moedigen om - indien hun concrete situatie het behoud van de wagen niet noodzakelijk maakt - te kiezen voor alternatieven voor de auto, die een steeds belangrijker deel van hun budget gebruikt. Met een grotere aandacht voor doelgroepen bij de prijsstelling van vervoersdiensten, moet de ontwikkeling van een dienstenpakket de inwoners in staat stellen zich te bevrijden van het autobezit en hun verplaatsingen enkel te betalen per verbruik, afhankelijk van hun werkelijke behoeften.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- De verplaatsingsautonomie van personen garanderen door een betere toegankelijkheid. Dit is een sociale doelstelling die de deelname van iedereen aan het stadsleven mogelijk maakt. Het is ook een algemene toegevoegde waarde die zorgt voor meer comfort voor iedereen. Het Gewest heeft dan ook het principe van de "universele toegankelijkheid" van de openbare ruimte, de openbare gebouwen, het openbaar vervoer en het mobiliteitsaanbod in het algemeen aangenomen, d.w.z. ontworpen voor gebruik door iedereen, ongeacht fysieke of cognitieve capaciteiten en financiële middelen;
- De tools die nodig zijn voor de evaluatie van het effect van de mobiliteitsprojecten op de sociale ongelijkheden ontwikkelen en implementeren. Inderdaad, de sociaalruimtelijke cohesie is een gewestelijke uitdaging;
- De uitgaven van de huishoudens voor het woon-werkverkeer terugdringen door hulpmiddelen voor de Brusselse gezinnen te ontwikkelen om een eerlijke en solidaire overgang naar schonere voertuigen te faciliteren, en door een beleid te voeren dat het noodzakelijke bezit en het gebruik van een motorvoertuig beperkt, het gebruik van goedkope mobiliteitsvormen voor zowel gezinnen als de gemeenschap bevordert en een billijke prijsstelling van vervoersdiensten op basis van inkomensniveaus waarborgt;
- De afstanden verkorten, zoals aanbevolen door het GPDO, door de "nabijheidsstad" die iedereen toegang garandeert tot functies en faciliteiten, aan de hand van actieve verplaatsingswijzen of het openbaar vervoer;
- Het percentage huishoudens dat over minstens één fiets beschikt en/of toegang heeft tot een deelfiets te verhogen tot 70% tegen 2025[7].

[7] Zie GPDO, p. 157



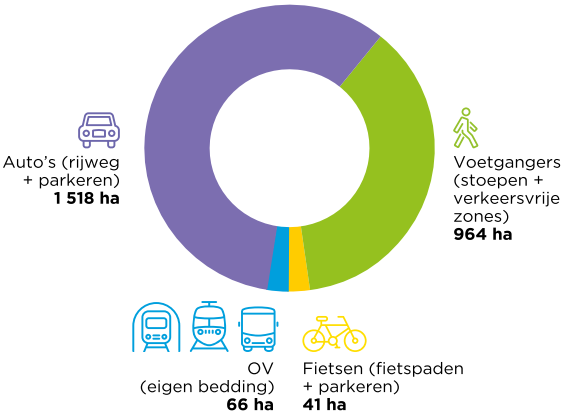
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 1.4 PLEASANT: De mobiliteitsbehoeften verzoenen met een goede levenskwaliteit voor de bewoners

### De uitdagingen

Levenskwaliteit is een belangrijke bekommernis van de Brusselaars en heeft de laatste decennia contrasterende veranderingen ondergaan. Enerzijds is er bij veel ontwikkelingsprojecten, met focus op gedeelde ruimte en voetgangers, aandacht gegaan naar de kwaliteit van de openbare ruimte. Die worden alom gewaardeerd en vaak met trots aangehaald. Er zijn ook veel kwaliteitsvolle groene ruimten ontwikkeld die de bewoners zich zeer snel toe-eigenden. Anderzijds hebben de Brusselaars steeds meer te lijden onder de toenemende congestie, de groeiende blootstelling aan verkeerslawaai (weg-, openbaar en luchtvervoer) en de verslechterde luchtkwaliteit.

De openbare ruimte blijft grotendeels gebruikt voor verkeer en parkeren. Weliswaar stellen we vast dat de verdeling van de openbare ruimte (licht) verschuift in




Voorbehouden ruimte op de weg per type gebruiker van de openbare ruimte (eenheid: ha) in 2014 voor het BHG
Bron: Katern n°5 van het Kenniscentrum van de Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

het voordeel van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer: het trottoiroppervlak, de kilometers fietspaden, het aantal tram- en fietsbeddingen zijn de tien jongste jaren toegenomen, terwijl de ruimte toebedeeld aan de auto (rijbaan en parkeren op de openbare weg) licht is afgenomen. Toch is een beter evenwicht tussen auto en andere vervoerwijzen nog lang niet bereikt, getuige de vaststelling dat in 2014 nog 58% van de wegen hoofdzakelijk aan de auto was toebedeeld. Naar verhouding met het aantal vervoerde personen, beschikt het openbaar vervoer over weinig voorbehouden ruimte.

Pijler 2 van het GPDO[8] heeft tot doel een aangename, duurzame en aantrekkelijke leefomgeving te garanderen door alle bevolkingsgroepen in de stad te houden en door de stad aantrekkelijk te houden.
De Brusselse burgers zijn bovendien gevoeliger voor en reageren gevoeliger op de verkeersonveiligheid dan vroeger, gezien de geleidelijke mobiliteitsverschuiving naar actieve en kwetsbare verplaatsingswijzen. Naast de onveiligheid – reëel of gepercipieerd – heeft ook de netheid invloed op het welzijn van de burger.
Wat de genderdimensie betreft, zijn vrouwen enerzijds gevoeliger voor de aspecten verkeersveiligheid en veiligheidsgevoel en anderzijds hebben ze vaak complexere verplaatsingsketens dan mannen. Bijgevolg gebruiken ze bepaalde verplaatsingsmodi zoals de fiets minder vaak dan bijvoorbeeld mannen. Zo was 64,1% van de fietsers in 2017 een man, 34,15% een vrouw en de rest een kind.[9] De verbeteringen op het vlak van de kwaliteit van de openbare ruimten, de inrichtingen en netten die een alternatief bieden voor de auto zijn allemaal factoren die de mobiliteitspraktijken van vrouwen positief beïnvloeden.

Anderzijds zal de verwachte algemene demografische groei in het Brussels Gewest leiden tot een toename van de vraag naar verplaatsingen, een verdichting van het stedelijk weefsel en een potentieel verlies van ontspanningsruimte, zowel in de privé- als in de openbare sfeer. Stiltegebieden moeten dan ook gezien worden als een middel om geluidshinder te bestrijden, en als onderdeel van de levenskwaliteit in de stad.

De uitdaging van de leefomgeving is natuurlijk bepalend voor de levenskwaliteit die de bewoners en de gebruikers van het Gewest geboden wordt. De keuze van een mobiliteitsbeleid beïnvloedt rechtstreeks deze levenskwaliteit evenals de aantrekkelijkheid van het Gewest.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- De levenskwaliteit aanzienlijk verbeteren in de wijken waardoor de aantrekkelijkheid van het Gewest globaal versterkt wordt en alle diensten aanbieden aan burgers in een klein gebied in het kader van een dichte, gemengde en multipolaire stad;
- Een kwalitatieve openbare ruimte creëren, gebaseerd op het principe van de buurtstad, waar de natuurlijke trajecten van de actieve weggebruikers, in het bijzonder van de voetgangers, voorrang krijgen, en waarbij gewaarborgd wordt dat de wijken doordringbaar zijn en het verkeer en parking minder plaats innemen op de openbare ruimte. De totstandkoming van deze kwaliteitsvolle openbare ruimten moet gepaard gaan met een verhoogd veiligheidsgevoel (inrichting, verlichting, enz.);
- De geluidsomgeving beschermen wanneer deze draaglijk is en akoestische comfortzones verbeteren en creëren. Akoestische comfortzones zijn zones in Brussel die onder meer voldoen aan het akoestische criterium van een totaal extern geluidsniveau als gevolg van transport van $L_{den}$ lager dan 55 dB(A) op de helft van het grondgebied. Het kan daarbij gaan om openbare ruimte (parken, pleinen, voet- en fietspaden) maar ook woonwijken;
- Multifunctionele ruimten van hoge kwaliteit creëren die de functies van de watercyclus herstellen, met name ten voordele van de biodiversiteit en om mee de gevolgen van *warmte-eilanden* in de stad te verzachten en dit door de implementatie van een regennetwerk. Naast hun meerwaarde in het landschap, laten deze decentrale systemen om het regenwater te regelen ook toe om de druk op het bestaande rioleringsnet te verminderen.

[8] Zie GPDO, p. 73
[9] Fietsobservatorium in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2017



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
emis

## 1.5 HEALTHY: Mobiliteitsvormen stimuleren die de lichamelijke en geestelijke gezondheid verbeteren

### De uitdagingen

In Brussel is de afstand van meer dan twee derde van de verplaatsingen minder dan 5 kilometer, een ideale afstand om te stappen of te fietsen. Een aanzienlijk deel van de bevolking, vooral jongeren, maakt echter gebruik van gemechaniseerde vervoermogelijkheden (auto, openbaar vervoer), met weinig lichaamsbeweging tot gevolg.

In België is 12% van de volwassen bevolking zwaarlijvig en heeft 20% van de jongeren onder de 16 jaar overgewicht. Volgens de OESO kampte in 2015 18,6% van de Belgische bevolking ouder dan 15 jaar met overgewicht. Dit gemiddelde ligt dicht bij dat van de OESO (19,5%), maar is veel hoger dan in andere Europese landen, met name de Scandinavische landen, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland, waar er meer gefietst wordt dan in België. Volgens prognoses van de OESO zal zwaarlijvigheid tegen 2030 in de meeste lidstaten gestaag zijn toegenomen. Specialisten wijzen naast te rijke voeding ook op het overmatige stilzitten van de bevolking, wat leidt tot minder lichaamsbeweging.

Stappen of fietsen is niet alleen een manier om de lichamelijke gezondheid te verbeteren, maar ook de mentale, door de dagelijkse stress die gepaard gaat met autorijden en een parkeerplaats zoeken te verminderen. Deze verplaatsingswijzen versterken het gevoel van autonomie. Het gebruik van het openbaar vervoer kan ook een positief effect hebben, zij het in mindere mate, op de fysieke inspanning omdat het aanmoedigt om naar een halte te wandelen.

Het kost slechts een 30-tal minuten lichaamsbeweging om de aanbevelingen van de WGO te halen om overgewicht, obesitas en hart- en vaatziekten te bestrijden en het psychologisch welzijn te verbeteren. Meer stappen en fietsen zou leiden tot meer concentratievermogen en minder stress. Het openbaar vervoer daarentegen kan de stress die gepaard gaat met het autorijden sterk verminderen en de reistijd omzetten in tijd om te ontspannen, plezier te maken of te werken.

Ten slotte veroorzaakt gemotoriseerd verkeer ook luchtverontreiniging (aspecten die in het hoofdstuk GREEN worden behandeld) en geluidshinder die een negatief effect hebben op de gezondheid.

### De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- De luchtkwaliteit verbeteren door de gezondheid schadende emissies van het vervoer, met name van thermische aandrijving, te verminderen;
- De Brusselse huishoudens begeleiden in deze transitie door gerichte hulpmiddelen te bieden, gekoppeld aan het inkomensniveau;
- De bevolking meer laten bewegen door niet-gemotoriseerde verplaatsingen en het openbaar vervoer aan te moedigen;
- De negatieve effecten van reisstress en verkeerslawaai verminderen door actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer te promoten.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 1.6 PERFORMANT: Mobiliteitsvormen organiseren ten voordele van de sociaal-economische ontwikkeling en de bevoorrading van het Gewest

### De uitdagingen

Brussel beschikt over een dicht openbaarvervoersnet, dat nog volop verder wordt uitgebouwd, maar waarvan de prestaties heterogeen en duidelijk nog steeds voor verbetering vatbaar zijn. Uit de analyses over de bereikbaarheid van het Gewest[10] blijkt dat het hypercentrum, althans tijdens de ochtendspits, vrij goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, gemiddeld binnen 23 minuten vanuit alle mogelijke vertrekpunten. De verplaatsing duurt echter nog steeds meer dan 40 minuten vanuit sommige meer afgelegen gebieden (Ukkel in het bijzonder).

De reissnelheid, namelijk de beschikbare snelheid voor de weggebruiker, is zwak op het bovengrondse net en vertoont een dalende trend. Als slachtoffer van zijn succes heeft het netwerk ook op veel plaatsen te kampen met verzadigingsproblemen, wat het comfort van de gebruiker vermindert.

Ook de performantie van het fietsnetwerk varieert sterk en is afhankelijk van het stadsdeel en de voorzieningen. Ze wordt vooral verzwakt door de barrières van complexe knooppunten die het vooropgestelde netwerk beperken, en door het ontbreken van een befietsbare continuïteit over lange afstanden.

[10] Studie uitgevoerd door Kevin Lebrun, Université Saint-Louis: "Verplaatsingstijden met het openbaar vervoer in Brussel: de bereikbaarheid van de activiteitenpolen" (2018) - https://journals.openedition.org/brussels/1652?lang=nl



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Verplaatsingen te voet hebben ook te lijden onder een gebrek aan continuïteit en kwaliteit van de stoepen en het materieel (ongeschikte stoepranden, kruispunten, breedte van de voetgangersruimte, stedelijke barrières, enz.).

Het wegennet is volledig verzadigd, wat rechtstreekse gevolgen heeft voor alle gebruikers, met inbegrip van het bovengronds openbaar vervoer, maar ook voor stedelijke distributie- en hulpdiensten. De reistijd in het verkeer neemt elk jaar toe (met ongeveer 2% per jaar tijdens de spits). Langzaam en ononderbroken rijden is vaak efficiënter voor alle weggebruikers dan rijden met afwisselende snelheden en stoptijden, zoals meestal het geval is in steden.

De toegankelijkheid van een plaats of functie wordt bepaald door de nabijheid van openbaarvervoerknooppunten en mobiliteitsdiensten. Dit criterium moet centraal staan bij de keuze van locaties voor functies en uitrusting. Dit zet meteen de vraag naar mobiliteit, met name voor het autoverkeer, onder druk.

Nieuwe mobiliteitsvormen doen hun intrede, onder andere dankzij de komst van nieuwe technologieën: *carsharing*, *bikesharing* (en gedeelde tweewielers zoals scooters), steps, parkeerapps, enz. De toegang tot deze mobiliteitsvormen moet ook vergemakkelijkt worden en zo bijdragen aan de doeltreffendheid van de verplaatsing in de stad.

De uitdagingen op het vlak van de prestatie van het mobiliteitssysteem zijn ook van toepassing op de stedelijke logistiek en de bevoorrading van het Gewest, voor alle componenten – van de bevoorrading van de productiefuncties tot de levering aan huis bij particulieren. Met name het occasionele transport vertegenwoordigt meer dan 80% van de in het BHG afgelegde trajecten en biedt nog zeer aanzienlijke optimaliseringsmogelijkheden: optimalisering van de rondes, overladen op andere voertuigen, enz.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- Zorgen voor een aanvaardbare toegangstijd tot de belangrijkste stadsfuncties van het BHG (werkgelegenheids-, toeristische en commerciële polen) met het openbaar vervoer vanuit het hele Gewest en vanuit grootstedelijke, nationale en internationale hubs;
- Verbetering van de algemene performantie van het openbaar vervoer door te streven naar een structureel netwerk en door intensief gebruik te maken van de bestaande of te creëren infrastructuur (met name de spoorwegen);
- Kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen voor alle openbaarvervoerlijnen, net name de snelheid, frequentie, regelmaat en toegankelijkheid;
- Fietsen aantrekkelijker maken door efficiënte en doorlopende routes te creëren en door knelpunten op te lossen die de vlotte doorstroom verhinderen, met name grote kruispunten;
- Stappen aanmoedigen met een comfortabele, aangename en doorlopende stadsinrichting afgestemd op de stations van het openbaarvervoernet;
- Een vlotte maar tragere bereikbaarheid voor de auto blijven aanbieden over een structurerend netwerk dat de verschillende functies van het grondgebied ontsluit;
- Functies implementeren en concentreren op of in de buurt van vervoerknooppunten;
- De toegang tot de nieuwe mobiliteitsvormen vergemakkelijken;
- De doeltreffendheid van de logistieke ketens en van de stedelijke distributie verbeteren.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## 1.7 SAFE: Zorgen voor veilige en als veilig ervaren mobiliteitsvormen

### De uitdagingen

Verkeersveiligheid is voor veel burgers een van de belangrijkste aandachtspunten. De publieke belangstelling voor deze kwestie neemt toe. In het beleid van het Gewest wordt gepleit voor de ontwikkeling van zogenaamde "actieve" verplaatsingswijzen, maar die zijn kwetsbaar op het vlak van verkeersveiligheid. De versterking van de aanwezigheid van de zogeheten "kwetsbare" gebruikers in de openbare ruimte zal dus gepaard moeten gaan van de nodige maatregelen opdat zij zich in alle veiligheid zouden kunnen verplaatsen.
De doelstellingen van het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid 2011-2020 mikken op 50% minder verkeersslachtoffers tegen 2020 (12 doden en 68 zwaargewonden in 2020).
Tijdens een tussentijdse evaluatie in maart 2018 werd opgemerkt dat deze doelstellingen niet zouden worden gehaald tegen december 2020. Het dient echter opgemerkt te worden dat ze voor een constante bevolking werden bepaald en dat in dezelfde periode (2011-2017) de bevolking van Brussel met 6,5% groeide[11].

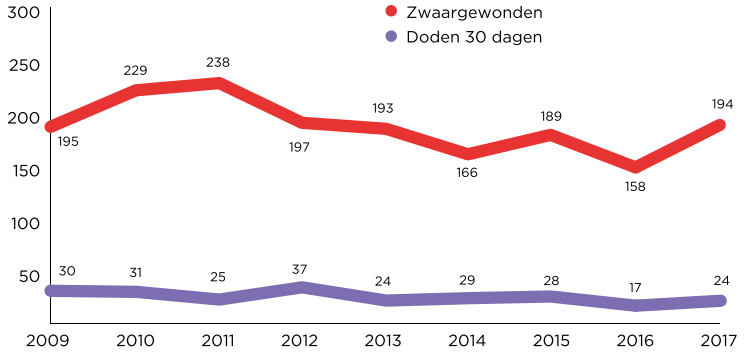
De situatie verbetert, maar niet snel genoeg. Er is dus dringend behoefte om deze curven sneller te doen dalen.

Het aantal slachtoffers is het grootst onder automobilisten en passagiers, gevolgd door voetgangers, fietsers en bromfietsers.

Wat de ernst betreft, verandert de indeling: voetgangers zijn oververtegenwoordigd onder de zwaar of dodelijk gewonde slachtoffers. Daarna volgen inzittenden van auto's, motorrijders en fietsers.

[11] Jaarlijkse evolutie van de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - Bron: BISA.

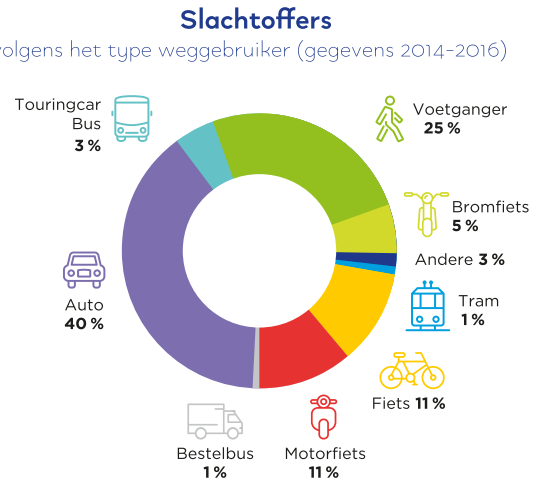
Evolutie van het aantal doden/overlijdens 30 dagen en zwaargewonden tussen 2009 en 2017 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
(Bron: Brussel Mobiliteit)

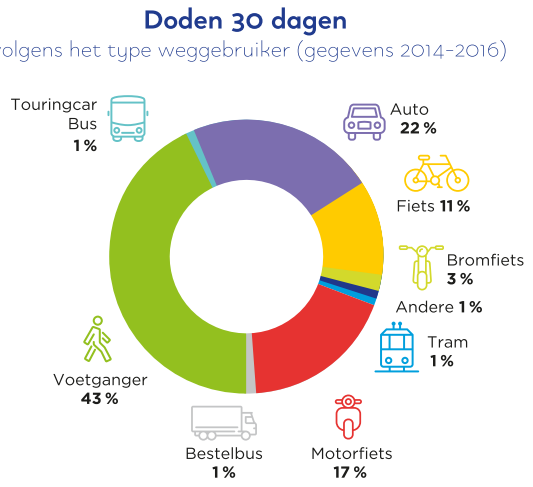





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Slachtoffers van verkeersongevallen in het BHG volgens het type gebruiker – 2014-2016
(Bron: Statbel)




Een daling van de gemiddelde snelheid van het autoverkeer vermindert het risico op en de ernst van ongevallen. De snelle ontwikkeling van digitale technologieën (ISA – *Intelligent Speed Assistance*, identificatie, controle, automatisering, enz.) biedt reële mogelijkheden om de verkeersveiligheid, maar ook de criminaliteit in de openbare ruimte of op het openbaar vervoer doeltreffender te beheren. Anderzijds is er een zeer sterke trend om steeds grotere voertuigen te kopen (met name SUV's), die gevaarlijk zijn voor andere weggebruikers en hun bestuurders. Tegelijkertijd zien we de opkomst van een hele reeks nieuwe verplaatsingsmiddelen, in het bijzonder micromobiliteit (klassieke en elektrische steps, zelfbalancerende scooters, hoverboards of airwheels), en de opkomst van 'snelle' elektrisch ondersteunde fietsen en scooters, die het beheer van de verkeersveiligheid bemoeilijken.

Bovendien vertalen de toename van het aantal bestelwagens en het alsmaar toenemende gebruik van gemotoriseerde tweewielers zich ook in een stijging van het aantal ongevallen waarbij dit soort voertuigen betrokken is. De automatisering en connectiviteit van voertuigen zouden een betere naleving van snelheidsbeperkingen en verkeersregels mogelijk moeten maken en bijgevolg het aantal verkeersongevallen geleidelijk verminderen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Het gaat niet alleen om objectieve verkeersveiligheid, maar ook om het gevoel van veiligheid van de gebruikers tijdens hun verplaatsingen. Op het MIVB-netwerk is het algemene gevoel van veiligheid sinds 2014 verbeterd, zowel overdag als 's avonds. In de bus en aan bovengrondse stopplaatsen gaat dit gevoel er echter op achteruit, zowel overdag als 's avonds.
Ten slotte hangt de doeltreffendheid van de hulpdiensten rechtstreeks af van hun vermogen om snel ter plaatse te komen. De verzadiging van het autoverkeer belemmert hen, ten nadele van een snelle verlening aan de burgers.

## De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen, schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voor:

- Benadrukken dat verkeersveiligheid een gewestelijke kwestie is en het Gewest 'Vision Zero' laten nastreven (nul doden en nul zwaargewonden tegen 2030);
- Aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden op de wegen van het Gewest overeenkomstig het Gewestelijk Actieplan voor Verkeersveiligheid;
- Verminderen van de gemiddelde verkeerssnelheid op alle wegen en over alle netwerken door controles-sancties, infrastructuur en sensibilisering;
- Bestaande infrastructuur blijven beveiligen en nieuwe faciliteiten ontwerpen met de veiligheid van alle gebruikers in het achterhoofd;
- Het gedrag van de gebruikers veranderen, onveilig gedrag identificeren en communiceren en veilig gedrag benadrukken;
- De trend naar grotere en bredere voertuigen doen afnemen;
- Het gevoel van veiligheid in de openbare ruimte en het openbaar vervoer versterken en middelen inzetten om de criminaliteit terug te dringen; en
- De bereikbaarheid voor de hulpdiensten garanderen binnen een beperkte tijdspanne, op het volledige Brusselse grondgebied.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## 1.8 EFFICIENT: De mobiliteitsmiddelen optimaal benutten

### De uitdagingen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een klein en zeer sterk verstedelijkt gebied met een grote bevolkingsgroei.

De uitdagingen met betrekking tot de bestemming van ruimte zijn daarom cruciaal, zowel voor de ontwikkeling of herontwikkeling van de schaarse ruimte als voor het gebruik van de openbare ruimte. Op financieel vlak moet het Gewest stijgende uitgaven het hoofd bieden om de bevolkingstoename op te vangen, en dit voor het volledige stedelijke beleid. Bovendien loopt een groot deel van de infrastructuur die uit de jaren zeventig geërfd werd tegen het einde van haar levensduur aan en moet deze grondig worden gerenoveerd. Gemiddeld besteedt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bijna 20% van het budget aan mobiliteit. Daarvan is 80% bestemd voor de aanleg en de exploitatie van het openbaarvervoers netwerk, d.i. meer dan 750 miljoen euro per jaar, voornamelijk via dotaties aan de MIVB.

Actieve verplaatsingswijzen, vooral fietsen, vergen minder verkeers- en parkeerruimte dan gemotoriseerd vervoer. Ze bieden bovendien tal van rechtstreekse of onrechtstreekse economische voordelen. In de eerste plaats zijn investeringen in comfortabele stap- en fietsgebieden zeer kostenefficiënt, veel meer dan investeringen in weginfrastructuur. Voetgangers en fietsers hebben bovendien een positief effect op commercieel vlak, omdat zij meer lokaal uitgeven, wat ten goede komt aan de lokale handel. Ten slotte verlaagt de positieve impact van stappen en fietsen op de lichamelijke en geestelijke gezondheid de kosten van de sociale zekerheid.

Momenteel stellen we een gemis aan synergie en zelfs concurrentie vast tussen bepaalde modi (bij het openbare en het private vervoer), wat vanzelfsprekend drukt op de efficiëntie van het mobiliteitsaanbod. De versterking van de multimodaliteit en het tot stand brengen van synergieën tussen de verschillende verplaatsingsmodi en zeker tussen die van de sterk opkomende micromobiliteit zijn van dien aard dat ze de onderlinge doeltreffendheid van de modi versterken.

Bovendien kan ook het spooraanbod beter gevaloriseerd worden en aan zichtbaarheid winnen.

### De doelstellingen

Als antwoord op deze uitdagingen schuift de gewestelijke mobiliteitsvisie volgende doelstellingen naar voren:

- In de programmatie van de stadsprojecten de nodige ruimte voorzien voor de ontwikkeling van vervoerdiensten op terreinen van het Gewest en bij voorkeur buiten de openbare weg (terminals en depots voor openbaar vervoer, knooppunten, gedeelde parkeerplaatsen, logistieke centra, enz.);
- De concentratie van functies op bereikbare knooppunten versterken;
- De bestaande infrastructuur van het personen- en goederenvervoer (inclusief het spoorvervoer) verbeteren door de diensten te optimaliseren;
- De begrotingsmiddelen van het Gewest optimaliseren door te investeren in de meest kostenefficiënte projecten;
- De beschikbare ruimte optimaal indelen; en
- De combinatie van, en de synergie tussen modi verbeteren.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 2. De *Mobility Vision*

De *City Vision* heeft de vele uitdagingen belicht waarmee het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geconfronteerd wordt om kwaliteitsvol te zijn, maar ook de concrete mogelijkheden die het Gewest geboden worden om zijn mobiliteitssysteem te herdenken. Om aan deze essentiële uitdagingen het hoofd te bieden, stelt de *Mobility Vision* een visie en sterke doelstellingen voor om de bereikbaarheid te verbeteren zonder in te boeten op aantrekkelijkheid, dit zowel voor de inwoners als voor bezoekers en bedrijven.

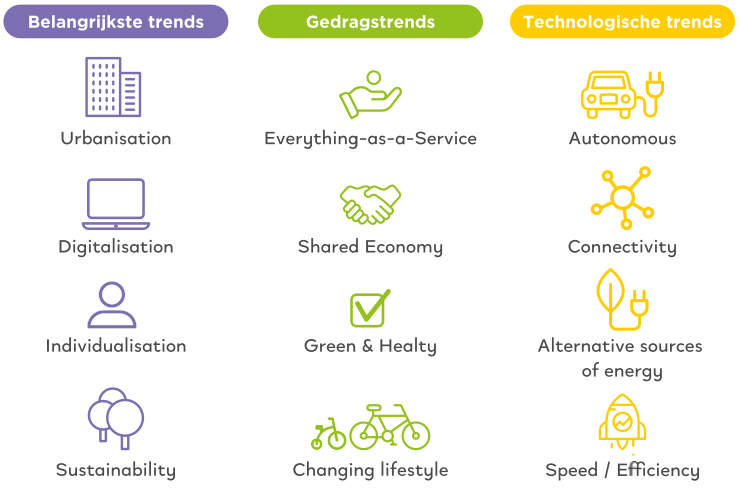
Een grondige analyse[12] van de evolutie van de mobiliteitssystemen, geleid door diverse, zowel gedrags- als technologische trends, toont dat er nieuwe oplossingen ontstaan die breken met de traditionele benaderingen.

Tegelijkertijd nemen de verwachtingen van de gebruikers of van de economische spelers op prestatiegebied maar ook op vlak van de beheersing van de negatieve externe factoren (lawaai, opstoppingen, ongevallen, enz.) toe.

Nieuwe concepten (waaronder dat van *Mobility as a Service*) ontwikkelen zich en breiden het mobiliteitsecosysteem uit tot andere spelers. De analyse van deze trends toont aan dat ze mogelijkheden inhouden om de mobiliteitssystemen te verbeteren, maar ook risico's met betrekking tot de veiligheid van de weggebruikers en de duurzame en rechtvaardige ontwikkeling van het gewest.

Om richting te geven aan de evolutie van het gewestelijke mobiliteitssysteem is het meer dan ooit onontbeerlijk dat de overheid een prospectieve visie ontwikkelt en voluntaristische acties uitwerkt om de nieuwe mobiliteitsvormen te begeleiden.

[12] Scenario's Brussel 2035: Strategische studie naar de mobiliteitsscenario's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn transitie tegen 2035 met het tijdperk van autonome voertuigen.






Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## *Mobility Vision* stelt een gerichte evolutie voor van het mobiliteitssysteem op grootstedelijke schaal die steunt op:

**Een beduidende verbetering van de leefomgeving en de veiligheid van de bewoners en de gebruikers van de stad gesteund op een coherent concept van doeltreffende mobiliteitsnetten die bijdragen tot het:**

- Autoluw maken van de wijken ten voordele van actieve verplaatsingen en lokaal openbaar vervoer en ervoor zorgen dat de wijken een volledig aanbod van openbare en privédiensten aanbieden;
- Versterken van de structurerende lijnen van het openbaar vervoer en het uitbouwen van een kwaliteitsnetwerk voor fietsers en voor voetgangers; en
- Het beheersen van de verkeersstromen op de structurerende assen van de ringroutes en de invalswegen.

**Een geïntegreerd mobiliteitssysteem afgestemd op de behoeften van de gebruiker via de omkaderde ontplooiing van een op diensten gericht mobiliteits- en parkeeraanbod voor de verplaatsing van goederen en personen (met inbegrip van de openbare en private transportoperatoren) om:**

- De gebruiker aan te moedigen voor elke verplaatsing de meest geschikte modus te kiezen en te breken met het gebruik van de privéwagen in de stad;
- Stappen en fietsen te valoriseren voor de korte en middellange afstanden;
- Het voor Brusselaars eenvoudiger te maken geen eigen auto te bezitten;
- De verplaatsingsvraag spreiden in tijd en in ruimte, waarbij gestreefd wordt naar een sterke vermindering van het aantal en de lengte van de individuele gemotoriseerde verplaatsingen.

**Een versterkt en transparant openbaar bestuur via de duidelijke bevestiging van de rol van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van zijn tussenkomsten en samenwerkingsverbanden met andere beleidsniveaus en van zijn gezag t.a.v. de private en openbare mobiliteitsoperatoren.**

**Deze *Mobility Vision* Vision is opgebouwd rond zes hieronder uiteengezette ambities:**

- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden;
- Het individueel autogebruik doen afnemen;
- Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten;
- Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken;
- Initiatieven voor stedelijke distributie onderstenen, een realiteit om in de verf zetten; en
- Een parkeerbeleid in overeenstemming met de gewestelijke mobiliteitsvisie.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

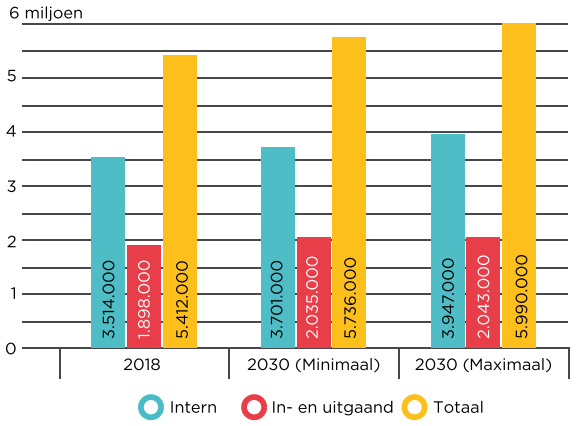
## 2.1 De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden

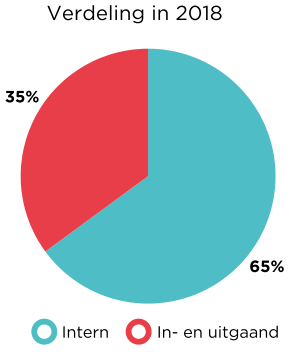
### Hoe evolueert de verplaatsingsvraag?

De verplaatsingsnoden vloeien voort uit hoe de activiteiten op het stedelijke en grootstedelijke grondgebied gestructureerd worden en uit de behoeften om het Gewest economisch en toeristisch te ontwikkelen.

De trends en thema's geschetst in Deel 1.B tonen de verwachte groei van het aantal jobs en in het bijzonder van het aantal inwoners in het Gewest en het volledige grootstedelijke gebied. Daar komen nog de ambities bij om het toerisme en de handel te promoten.

Minimum- en maximumschattingen van de trendwijzigingen van het aantal verplaatsingen in verband met het BHG op een gemiddelde werkdag tussen 2018 en 2030 (Bron: Brussel Mobiliteit)




Deze sociaal-economische groei betekent *de facto* een voorspelbare toename van de totale vraag naar mobiliteit. Er wordt geschat dat het aantal verplaatsingen per dag hierdoor met ongeveer 6% zal toenemen. Deze stijging zal waarschijnlijk 10% bereiken als we rekening houden met een positieve evolutie van de individuele behoefte aan verplaatsingen. In een worst case scenario zouden we in 2030 gaan naar 6 miljoen verplaatsingen per dag die verband houden met het Gewest, tegenover ongeveer 5,4 miljoen verplaatsingen per dag vandaag.

In 2018 bestaat twee derde van deze verplaatsingen uit interne verplaatsingen, met oorsprong en bestemming binnen het Gewest.

In een context waarin het mobiliteitssysteem verzadigt, moet het vooruitzicht op een toenemend verplaatsingsvolume alle mobiliteitspraktijken en overheidsbeleid in vraag doen stellen.

Het aantal verplaatsingen is een belangrijke hefboom om de doelstellingen van de *City Vision* te realiseren. Het is belangrijk om de definitie van deze ambitie te preciseren, in de zin dat het niet gaat om het tegengaan van de sociaal-economische ontwikkeling van het Gewest of afbreuk te doen aan ieders individuele vrijheid om zich te verplaatsen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De verplaatsingsnoden verminderen

Werken aan de territoriale structurering van het vervoer laat toe het aantal verplaatsingen onder aanvaardbare voorwaarden te beperken. Het doel is om de stad dicht en gemengd te ontwikkelen waardoor de behoefte om zich te verplaatsen, met name over langere afstanden, wordt beperkt. Deze stedelijke ontwikkeling, die een polycentrische stad bevordert, maakt het ook mogelijk om trajectafstanden te beperken, wat nauw samenhangt met minder milieueffecten van mobiliteit.

Het GPDO integreert deze ambitie volledig: "*Het plan behelst de planning van het vervoer, maar wijst ook op de noodzaak om de verplaatsingen, zowel qua aantal als qua afstand, te verminderen door in te werken op de ontwikkeling van de buurtstad en het comfort van de verplaatsingen. Gedurende vele decennia heeft de scheiding van functies de principes van de stedelijke inrichting gestuurd. Die situatie brengt verplaatsingsbehoeften tot stand. Vandaag moet dat functionele model plaats maken voor de multipolaire stad. Dat betekent dat er, naast de vermenging van functies die stadsplanners aanbevelen, een bijkomende stap moet worden gezet. Het komt erop aan de redenen die iemand heeft om zich te verplaatsen te verminderen, in het licht van de nieuwe gebruiken die in de stad opkomen. Dat kan gebeuren door de afstand tussen woon- en werkplaats te verkleinen, door de functies en de gebruiken beter te vermengen en door de ruggengraat die de multipolariteit in de nabije toekomst zal vormen als knooppunt van multimodaliteit te versterken. Tevens is het noodzakelijk om de kwaliteit van de openbare ruimten te verbeteren om de stad om te vormen tot een "wandelstad" volgens het STOP-principe, de link te leggen tussen de lokalisatie van de functies en de multimodale toegankelijkheid en de zogenaamde "hybride" verplaatsingen evenals het delen van auto's en parkings te bevorderen.*"

Het overwogen beleid voor 2030 moeten streven naar een lichte vermindering (met ongeveer 5% van het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon), wat overeenkomt met het behoud van het huidige totale aantal verplaatsingen (intern en pendelverkeer).

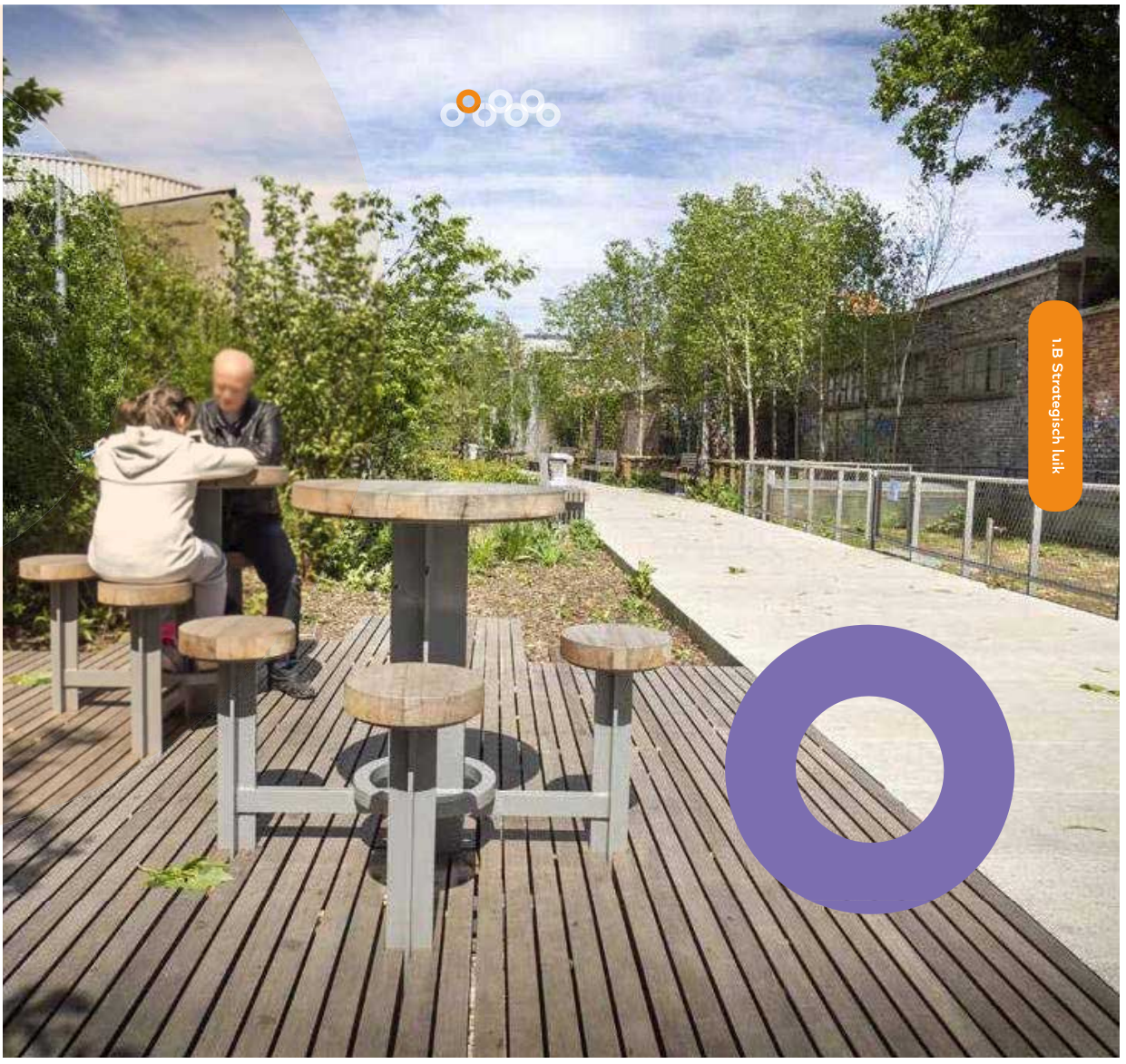
De hypothese van een daling van het aantal verplaatsingen per persoon is gebaseerd op de bevindingen van de benchmark. Met name in Frankrijk blijkt uit de verschillende gezinsenquêtes van CEREMA dat de individuele mobiliteit in grootstedelijke gebieden duidelijk afneemt.

| | MOMENTEEL | TEGEN 2030 | |
|---|---|---|---|
| Aantal inwoners + werknemers in BHG | 1 950 000 | 2 070 000 +6% | |
| Verplaatsingen per inwoner + werkplaats | 2,75 | 2,6 -5% | 2,9 +5% |
| Aantal verplaatsingen (die verband houden met het BHG) | 5 400 000 | 5 400 000 = | 6 000 000 +10% |
| | | GEWESTELIJK STREEFDOEL | ALTERNATIEF GEANALYSEERD IN HET MER |

Voorgestelde doelstellingen in de visie tegen 2030 van het GewMP



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis





Om de impact van het plan correct te analyseren en het belang te rechtvaardigen om ambitieuze doelstellingen voorop te stellen, werd een alternatief evolutiescenario uitgewerkt dat uitgaat van een stijging van het aantal verplaatsingen per persoon (5%). Dit werd gebruikt als stresstest om voorstellen voor de aanpassing van mobiliteitsnetwerken te onderbouwen. Het is als alternatief opgenomen in het milieueffectrapport.

## Verplaatsingsafstanden verkorten

De verplaatsingen waarop gemikt wordt, zijn vooral die over langere afstanden waarvoor alternatieven voor de privéwagen beperkt zijn. Kortere afstanden binnen een wijk die te voet kunnen worden afgelegd, worden juist aangemoedigd. Bijna 60% van de verplaatsingen (om welke reden dan ook) binnen het Gewest zijn korter dan 5 kilometer[13].

Volgens de gegevens die werden verzameld in het kader van de Bedrijfsvervoerplannen[14], neemt de gemiddelde afstand tussen de woonplaats en werkplaats in vogelvlucht zeer licht toe voor alle werknemers die in Brussel werken (inwoners + pendelaars), van een gemiddelde afstand van 24,2 km in 2011 naar 25 km in 2014.
Er wordt gestreefd naar een gemiddelde vermindering van zowat 3% van de lengte van alle verplaatsingen die verband houden met het Gewest.

[13] Bron: Brussel Mobiliteit - Musti 2018
[14] Voor bedrijven met meer dan 100 werknemers



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Verplaatsingen beter spreiden in de tijd

Ten slotte moet het lager aantal verplaatsingen in de eerste plaats gericht zijn op de spitsuren door te werken aan een betere spreiding in de tijd.

De vraag naar verplaatsingen blijft toenemen en zet het conventionele vervoersnetwerk onder druk, met name het wegennet en het openbaar vervoer. De herdefiniëring of aanleg van nieuwe vervoersinfrastructuur is een proces waarvan de voordelen pas op lange termijn zichtbaar worden. De meeste stedelijke gebieden overwegen daarom kortetermijnoplossingen om de vraag naar mobiliteit op bepaalde routes tijdelijk te verminderen (afzwakking van de piekmomenten), zowel voor het openbaar als het wegvervoer, om zo de kwaliteit van de dienst concreet te verbeteren zonder te wachten op de mogelijke voordelen van een nieuwe infrastructuur of een nieuwe bestelling rollend materieel.

De arbeidswereld evolueert naar flexibelere modellen, gebaseerd op autonomie, communicatie, flexibele werktijden en de mogelijkheid om op afstand te werken. Deze spreiding van de arbeidstijd zou zich moeten verderzetten en vereist een analyse van het mobiliteitsbeleid vanuit een vernieuwende invalshoek, waarbij het concept van het piekuur kan worden afgezwakt. De ontwikkeling van jobs in de dienstverlening heeft de arbeidspatronen ingrijpend veranderd, zodat de werkweek van maandag tot en met vrijdag, van 9.00 uur tot 17.00 uur, voor slechts een derde van de beroepsbevolking de norm is. Bovendien merken we op dat een meerderheid van de werkenden niet regelmatig werkt op de vijf dagen van de week en dat de helft niet elke dag dezelfde uren werkt.

De actiehefbomen om deze betere verdeling in de tijd aan te moedigen richten zich op de loskoppeling van werk- en schoolroosters. Deze acties worden gesteund door de Strategie *Go4Brussels 2030* voor Brussel en de Sociale Top van september 2018 die de leden van de SER en de Regering samenbracht en akte nam van de wens van de partners om samen (werknemers, werkgevers, politiek) een collectieve oplossing voor de mobiliteitsuitdaging aan te reiken.

Het gebruik en een betere benutting van de verplaatsingstijd van en naar het werk of de school is ook een middel om de verplaatsingen beter te spreiden over de dag. Dit fenomeen is wijdverspreid omdat twee derde van de Brusselaars regelmatig ten minste twee verschillende “mobiele activiteiten” uitoefenen. Dit toont aan dat mobiliteit niet uitsluitend als een beperking of tijdverspilling wordt ervaren[15]. Nooit eerder was de keuze aan activiteiten die tijdens een verplaatsing kan worden gedaan zo ruim. Het is dus passend om de grenzen te onderkennen van een mobiliteitsbenadering die zich uitsluitend richt op reistijd zonder deze tijd als productieve tijd op zich te beschouwen. Gebruikers willen hun reistijd op verschillende manieren kunnen gebruiken. Uit de enquêtes blijkt duidelijk het potentieel van het openbaar vervoer als plaats voor diverse mobiele activiteiten, wat bevorderlijk is voor de modale verschuiving aangezien het traditionele gebruik van de auto als bestuurder deze multifunctionaliteit van de reistijd niet mogelijk maakt.

[15] Communicatie op afstand neemt de derde plaats in binnen de mobiele activiteiten van de Brusselaars, na luisteren naar radio/muziek en discussiëren met anderen. Het werk, en dan vooral in de trein, komt slechts op de vijfde plaats.a Het openbaar vervoer kent de hoogste mate van multifunctionaliteit, in tegenstelling tot stappen en autorijden.

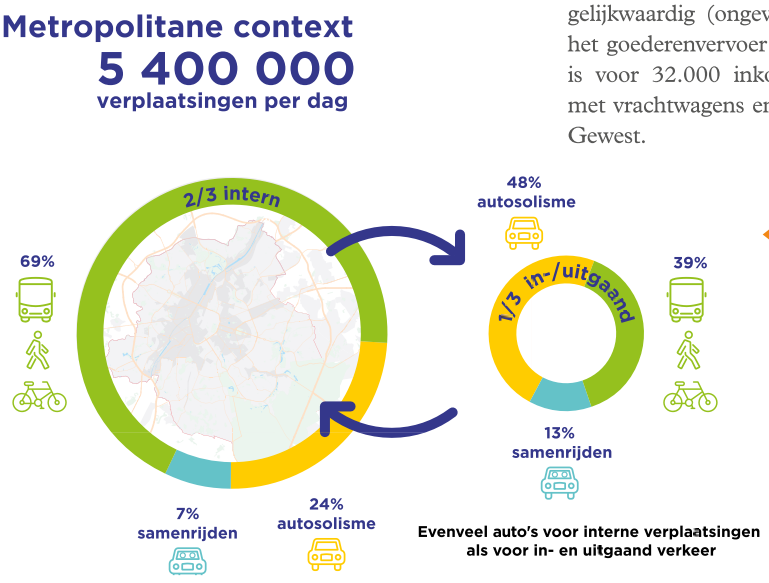


Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

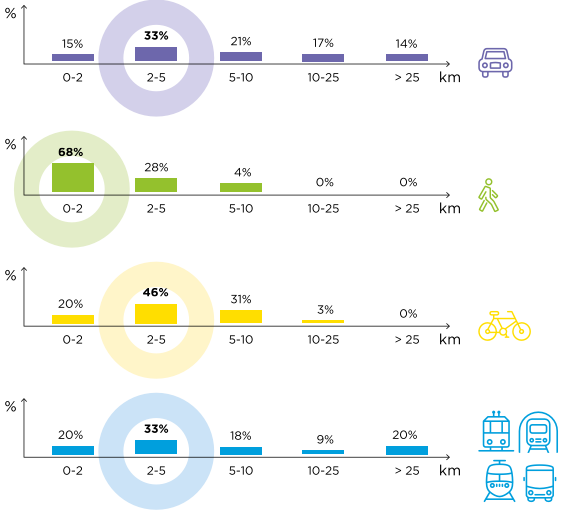
## 2.2 Het individueel autogebruik doen afnemen

Dit hoofdstuk bespreekt alle verplaatsingen binnen het Gewest, met inbegrip van verplaatsingen van de rand naar Brussel en omgekeerd. De berekende modale split heeft betrekking op het aantal verplaatsingen tijdens een gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties.

De auto (in autosolisme) vertegenwoordigt een modaal deel van 33% van de verplaatsingen in en in verband met het Gewest. Dit modaal deel varieert naargelang er gekeken wordt naar de interne verplaatsingen (24%) of de verplaatsingen die het Gewest binnenkomen/verlaten (48%). Het aantal inkomende/uitgaande en interne verplaatsingen met de auto is over het geheel genomen gelijkwaardig (ongeveer 900.000). Hierbij komt nog het goederenvervoer (over de weg) dat dagelijks goed is voor 32.000 inkomende/uitgaande verplaatsingen met vrachtwagens en 52.000 met bestelwagens in het Gewest.




Modaal deel van de auto in de interne en inkomende/uitgaande verplaatsingen op een gemiddelde dag in 2018
(Bron: Brussel Mobiliteit, Musti 2018)




Verdeling van trajectafstanden volgens verplaatsingswijze
(Bron: Brussel Mobiliteit – Musti 2018)

Terwijl het aandeel van verplaatsingen te voet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hoger ligt dan het gemiddelde van alle bestudeerde steden en agglomeraties (37% van de interne verplaatsingen volgens de enquête *Beldam* 2018), ligt het aandeel van de fiets beduidend lager maar het neemt toe.

Het gebruik van elke modus verschilt naargelang de afstand van de verplaatsingen. Stappen gebeurt vooral voor korte afstanden (minder dan 2 km). De fiets (en de nieuwe micromobiliteitsvormen) is een geschikte modus voor afstanden tussen 2 en 5 km, met een nog aanzienlijker potentieel voor afstanden tot 10 km en zelfs meer dankzij elektrische ondersteuning. Het openbaar vervoer daarentegen voldoet aan de verplaatsingsbehoeften op korte, middellange en lange afstand.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

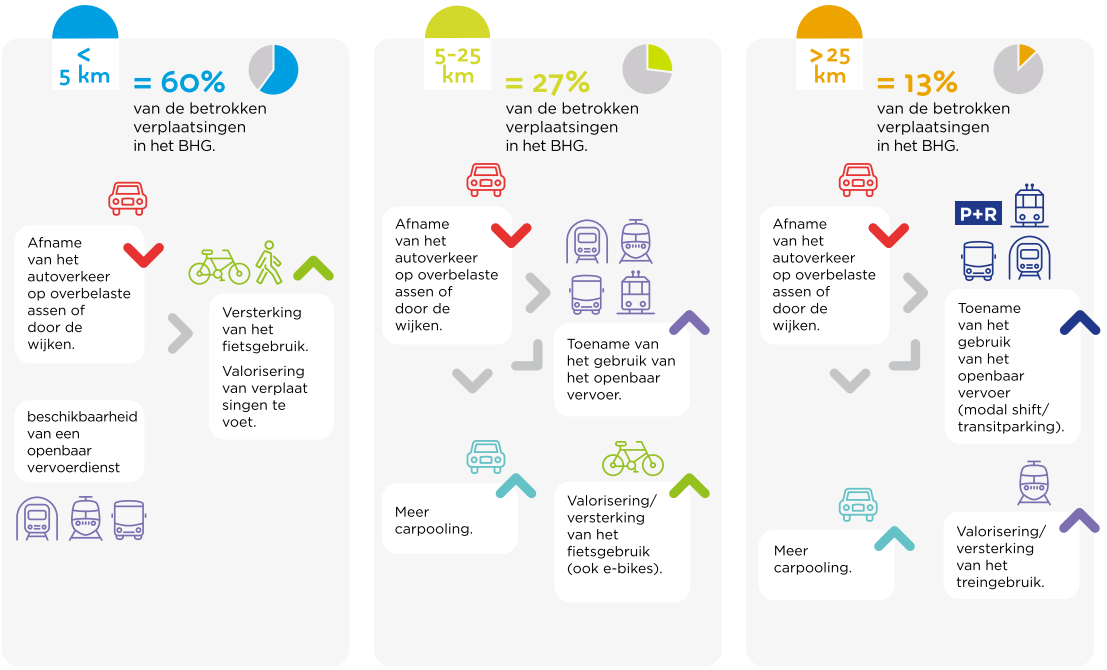
Autosolisme druist in tegen de visie van duurzame ontwikkeling van de stad (*City Vision*) door bij te dragen aan een oversizing van de plaats die gemotoriseerde voertuigen innemen in de openbare ruimte. Dit heeft met name tot gevolg dat het mobiliteitssysteem zwak presteert en dat er milieuhinder is.

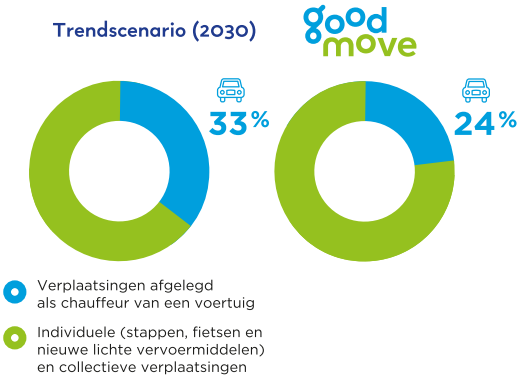
Het Gewest streeft ernaar de voorwaarden te ontwikkelen die het mogelijk maken het gebruik van de personenwagen te doen kantelen naar de actieve modi, het openbaar vervoer en het autodelen, afhankelijk van het potentieel van elke modus voor de verschillende categorieën afstanden en de sociodemografische kenmerken van de bevolking. Voor de resterende autoverplaatsingen wordt voorkeur gegeven aan kleine voertuigen zonder verbrandingsmotor.

Zo toont de mobiliteitsvraag tegen 2030 een gebruik van de modi gericht op:

- In hoofdzaak de actieve modi voor korte (stappen) en middellange verplaatsingen (fiets en micromobiliteit); en
- Het openbaar vervoer opdat het een groter deel van de verplaatsingen op middellange (5 à 10 km) en lange afstand (meer dan 10 km) op zich zou nemen.

Modal shift vooruitzichten volgens de afstand




De ambitie bestaat erin het aandeel gewestgerelateerde verplaatsingen met individuele motorvoertuigen (als bestuurder) te verminderen van een derde tot een kwart.

Ambitie om het modale deel van de personenauto (als bestuurder) te doen dalen



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

De vermindering van het autogebruik is van toepassing op alle soorten verplaatsingen, door de alternatieven te valoriseren die het best zijn aangepast aan de behoeften en de capaciteit van iedereen. Deze vermindering is dus afhankelijk van de afstand (die een grote invloed heeft op de relevantie van de mogelijke alternatieven), maar impliceert niet de volledige afschaffing of onevenredige vermindering van bepaalde verplaatsingscategorieën, zelfs niet voor korte afstanden.

| | 2018 Huidige situatie | 2030 Ambitie "Good Move" |
|---|---|---|
| < 2 km | 18% | 14% |
| 2-5 km | 34% | 26% |
| 5-10 km | 40% | 28% |
| 10-25 km | 51% | 42% |
| > 25 km | 34% | 26% |
| TOTAAL | 33% | 24% |

Beoogde evolutie van het modale deel van de privéwagen (als bestuurder) volgens de afstanden

Door de trends te integreren die voortkwamen uit de visie op de ontwikkeling van de metropool met betrekking tot de herverdeling van de verplaatsingen en de hogervermelde ambities, wordt de globale structuur van de mobiliteitsvraag op grootstedelijke schaal tegen 2030 als volgt vertaald. Daarbij wordt rekening gehouden met een daling van het aandeel van de auto, zowel voor interne als voor inkomende/uitgaande verplaatsingen:

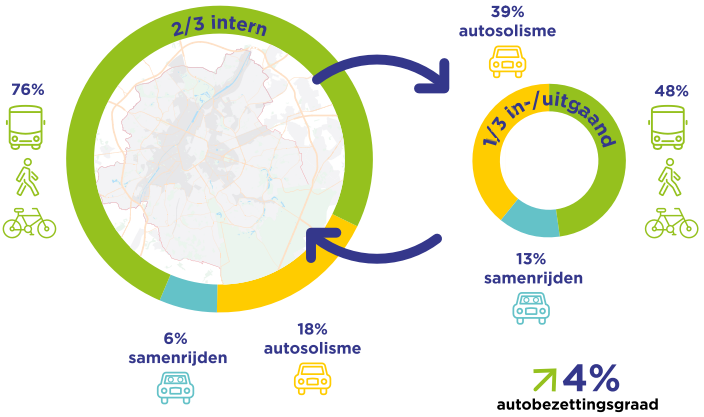
- Een stijging van 4% van de bezettingsgraad van de auto's door carpooling; en
- Een vermindering van het aantal verplaatsingen met de auto van ~25%.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Metropolitane context

**5 400 000**

verplaatsingen per dag




**4%** autobezettingsgraad

**3%** afgelegde afstand

Uitsplitsing van de ambities tot vermindering van het aandeel van de auto in de interne verplaatsingen en de inkomende/uitgaande verplaatsingen op een gemiddelde dag tegen 2030

De doelstellingen zijn vastgesteld op basis van de bevoegdheden waarover het gewest beschikt. In het kader van een verbeterde samenwerking met de andere gewesten, de Federale overheid en de sociale partners, bestaat de mogelijkheid om de ambities te verhogen in wisselwerking met het gewest.

Deze vermindering van het autogebruik vertaalt zich door:

- **Een versterkte rol van het stappen** als basis van het mobiliteitssysteem. Het is de ambitie de actieve modi te verheffen tot de bevoorrechte optie voor de korte[16] verplaatsingen, met 56% van de verplaatsingen voor de afstanden van minder dan 2 km die te voet of per fiets afgelegd worden;

- **Een toegenomen gebruik van de fiets en de nieuwe micromobiliteitsmiddelen.** Het gebruik van de fiets heeft de grootste progressiemarge voor de komende tien jaar. De fiets biedt de mogelijkheid op korte termijn een antwoord te bieden op de uitdagingen die in *City Vision* aangehaald worden.

[16] Zie GPDO, p. 156



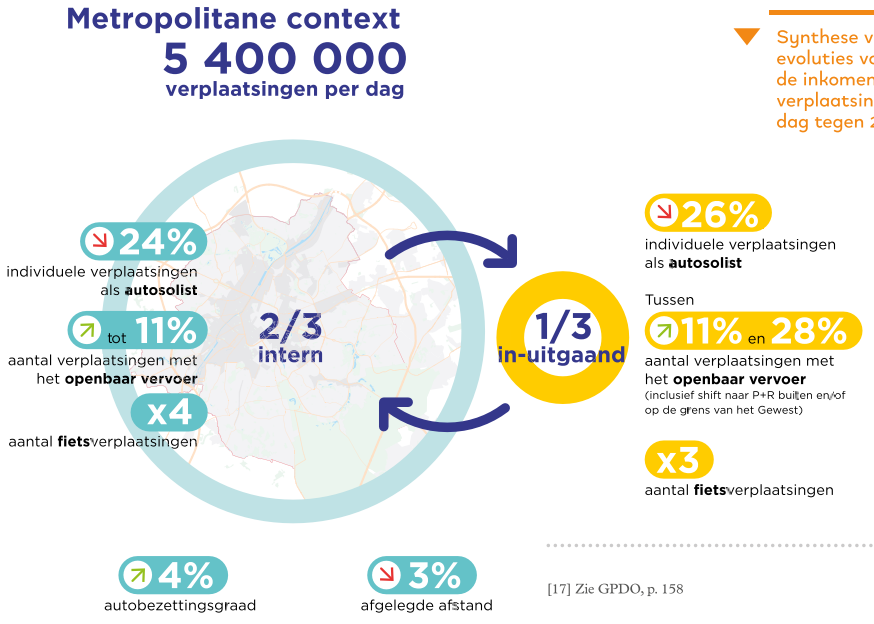
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

De ambities voor de fiets bestaan erin tegen 2030 meer dan 10% aandeel te halen voor alle verplaatsingen in relatie met het Gewest en meer dan 15% voor de korte verplaatsingen. In aantal verplaatsingen vertegenwoordigt deze toename van het modale deel een vermeerdering van 300% t.o.v. 2018 voor de interne verplaatsingen in het Gewest. Het streefdoel is het verdrievoudigen van het gebruik van de fiets en de nieuwe micromobiliteitsvormen voor intergewestelijke verplaatsingen en het verviervoudigen ervan voor interne verplaatsingen.
Deze ambitie is gestoeld op het voorbeeld van andere steden die snelle resultaten behaald hebben door een coherent en transversaal fietsbeleid te ontwikkelen samen met een gestage investering in het openbaar vervoer, alsook op de ontwikkeling van elektrische fietsen en speed pedelecs die het gebruik van de fiets geloofwaardig maken, zelfs voor relatief lange afstanden.

**Een steeds grotere vraag op de openbaarvervoersnetten,** zowel voor interne als voor intergewestelijke verplaatsingen:

- Een stijging van +100.000 tot +340.000 verplaatsingen/dag op het openbaar vervoersnet, ongeacht de operator (d.i. +5% tot +17% t.o.v. 2018). Als aanvulling op de langeafstandstrajecten die voornamelijk met de trein worden afgelegd, speelt het stedelijk openbaar vervoer een structurele rol in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de verplaatsingen tussen 2 en 10 kilometer;
- Zeer belangrijke evolutie volgens het soort verplaatsing: terwijl het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer stabiel zal blijven tegen 2030 voor de afstanden van minder dan vijf kilometer (schommeling van maximaal +4% t.o.v. de huidige situatie), wordt gemikt op stijgingen van 10% tot 22% voor de afstanden van meer dan vijf kilometer (een stijging kan bijvoorbeeld gaan tot +35% voor de trajecten tussen 5 en 10 kilometer);
- Wijzigingen in de geografische structuur van de verplaatsingen die toenemen in zones of voor types verplaatsingen (oorsprong-bestemming) waarvoor het openbaarvervoersnet minder ontwikkeld is: stijgend gewicht van de uitwisseling met de nabijgelegen rand en toename van de verplaatsingen op ringroutes, in het bijzonder in de tweede kroon;
- Er wordt voor middellange afstanden bijzondere aandacht besteed aan het gebruik van de trein als aanvulling op het stedelijk openbaarvervoernet: de ambitie[17] bestaat erin het aandeel van de trein voor de trajecten binnen Brussel te vervijfvoudigen tegen 2030.

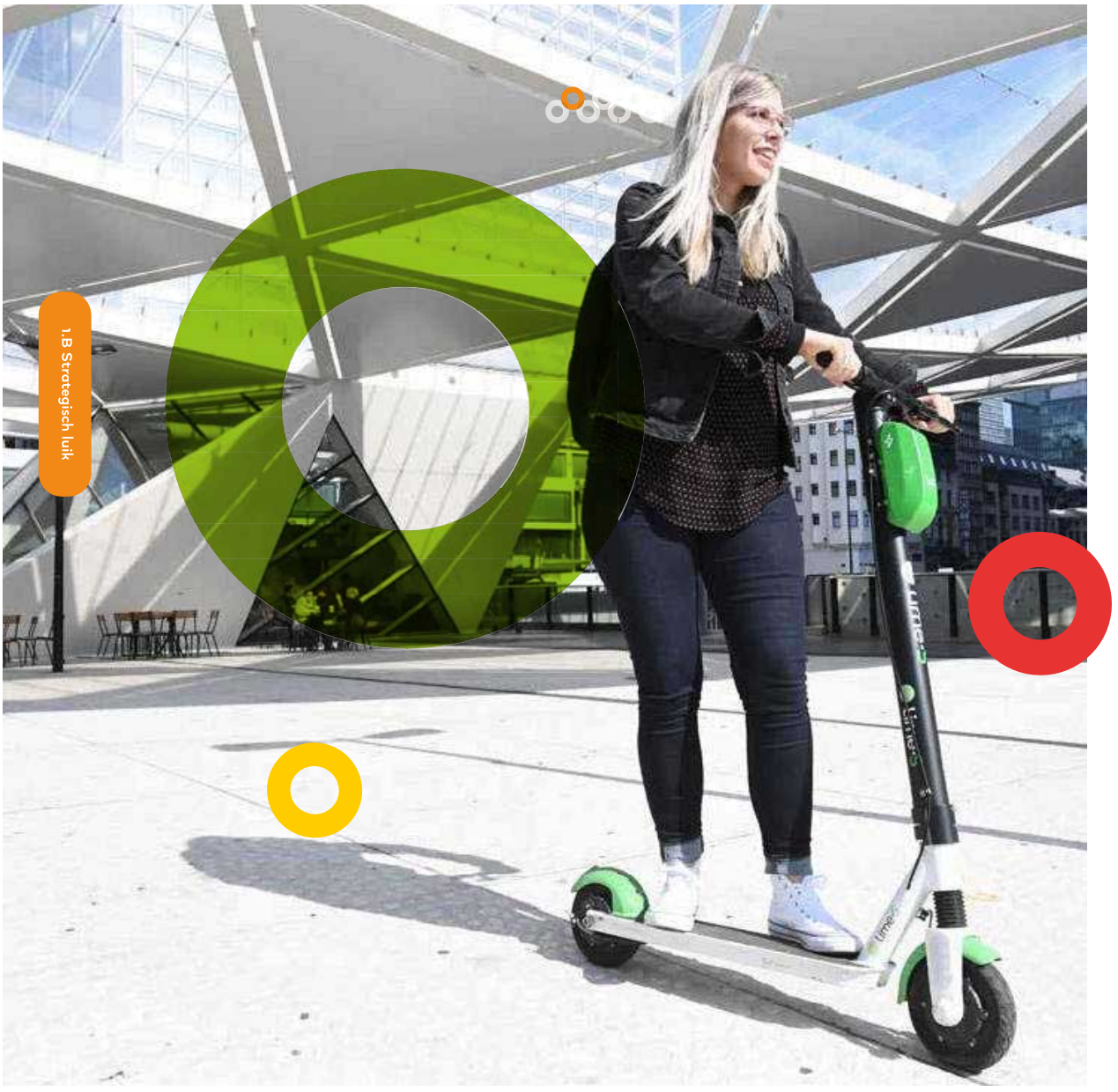
Synthese van de verwachte evoluties voor de interne en de inkomende/uitgaande verplaatsingen op een gemiddelde dag tegen 2030




[17] Zie GPDO, p. 158



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




## 2.3 Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten

Wat als mobiliteit niet langer een product, maar een dienst is? Het mobiliteitsaanbod in België is vandaag sterk gediversifieerd, maar wordt niettemin voorgesteld als een verzameling diensten en concepten in plaats van als een geïntegreerd en overzichtelijk aanbod voor de gebruiker. Mobiliteit wordt nog steeds voornamelijk verworven door de aankoop van producten (voertuigen van verschillende aard of openbaarvervoertickets).

Geleidelijk aan wordt een mobiliteitsaanbod ontwikkeld dat meer als dienst wordt voorgesteld: taxi's, deelauto's, -fietsen en -steps, *free-floating*, enz. Het is duidelijk de bedoeling dat deze trend door de opkomst van connectivity-technologieën sterker wordt[18] en meerdere dimensies omvat.

Deze evolutie vormt een structurerende opportuniteit om de gebruiker opnieuw in centrum van het mobiliteitsaanbod te plaatsen, om de algemene doeltreffendheid van dat systeem te vergroten en om er op een nuttiger manier voor te zorgen dat er rekening gehouden wordt met de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. Ze maakt het mogelijk te evolueren naar een model waarin de gebruiker over een waaier aan diensten beschikt die aangepast zijn aan al zijn behoeften en waarbij hij het bijvoorbeeld zonder zijn

[18] We zien bijvoorbeeld een explosie van het aanbod van betaald personenvervoer door particuliere exploitanten op geregelde lijnen, voor middellange en lange afstanden (reisbussen, busjes, enz.).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

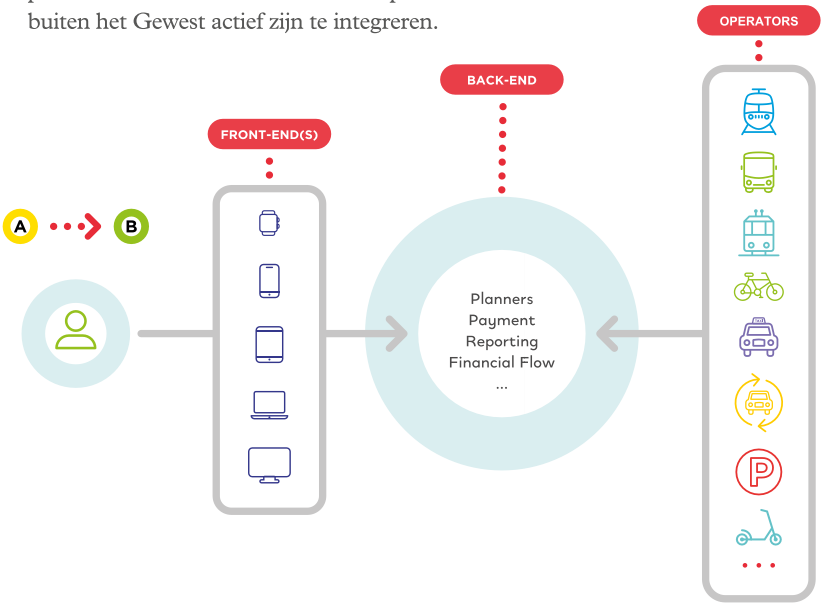
auto kan stellen. Ze krijgt vaste vorm door de ontwikkeling van tools zoals MaaS (*Mobility as a Service*). MaaS moet het meer bepaald mogelijk maken de volgende doelstellingen te halen:

- De algemene kwaliteit van de mobiliteitsdiensten voor de gebruiker verbeteren;
- De toegang tot zoveel mogelijk verplaatsingsmodi verzekeren en de universele toegankelijkheid van de mobiliteit versterken;
- De gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen opnemen in de kern van het mobiliteitssysteem;
- De doeltreffendheid van het systeem verbeteren door de synergieën binnen het mobiliteitsaanbod te valoriseren;
- Zich op grootstedelijke, zelfs nationale schaal ontplooien door ook het aanbod van operatoren die buiten het Gewest actief zijn te integreren.

## De gebruiker centraal

Vandaag wordt de gebruiker geconfronteerd met een groeiend aantal exploitanten, zonder overzicht van het algemene aanbod, zonder complementariteit, zonder harmonisatie van de toegankelijkheid ervan, zonder systematische samenwerking of synergiën. De gebruiker is niet in staat te profiteren van het overvloedige aanbod, hij krijgt er moeilijk toegang toe. De operatoren verkopen producten die van elkaar verschillen en die onderscheiden en niet-geïntegreerde toegangsmodaliteiten bieden. Ze zijn veeleer elkaars concurrenten.

*Mobility as a Service* (MaaS) wil de tegenovergestelde dynamiek creëren. Het gecombineerde aanbod en de overzichtelijke en geharmoniseerde toegang ertoe moeten vanuit het oogpunt van de gebruiker worden opgesteld. Via één enkele interface krijgt hij toegang tot het gecombineerde aanbod van de verschillende operatoren en kan daarbij gebruik maken van informatie en geharmoniseerde betalingsmodaliteiten. MaaS is verantwoordelijk voor de integratie van het aanbod, de ticketing en de tarieven van exploitanten. Hierbij moeten nog de voorkeuren van de gebruiker gevoegd worden. De kwaliteit van de toegang tot het aanbod wordt versterkt en uitgebreid terwijl de integratie en de synergie van het aanbod de algemene doeltreffendheid verbeteren.




Illustratie van een platform voor mobiliteitsdiensten en bijbehorende functionaliteiten (Bron: Upstream, Wenen)



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Positie van de overheid in mobiliteitstrends

**De evolutie naar MaaS begeleiden**

Hoewel MaaS overduidelijk een opportuniteit is om de kwaliteit van het mobiliteitsaanbod voor de gebruiker te verbeteren, blijft de ontplooiing ervan door één operator mogelijkerwijs in een bepaalde richting gestuwd. Ter illustratie: een MaaS die ontwikkeld wordt door een operator die actief is in het bezoldigd vervoer van personen per wagen zou, geleid door economische motieven, het gebruik van een dergelijke dienst kunnen oververtegenwoordigen in het aan de gebruiker voorgestelde mobiliteitsaanbod, ook voor de korte afstanden.

Een MaaS ontwikkeld door en/of onder toezicht van de overheid daarentegen, integreert de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen. Deze benadering vereist duidelijke statuten, plichten en rechten van elkeen om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.

De verschillende te voorziene regelingen impliceren de invoering van een regelgevend kader, een overeenkomst met de exploitanten-mobiliteitsleveranciers, oriëntaties over de toegang tot dit aanbod, de beheersing van de mobiliteitsgegevens, enz. De ontwikkeling van de MaaS moet gebaseerd zijn op een publiek platform, waarin eerst de prestaties van de MIVB, de publieke mobiliteitsoperator, verwerkt worden om een hefboomeffect en aantrekkingskracht te creëren voor de andere operatoren.

De rol van de gewestelijke overheid staat centraal en wordt idealiter uitgevoerd in samenwerking met de andere gewestelijke of supragewestelijke bestuursniveaus. Het gaat om de bevoegdheden van de overheid met betrekking tot de ontplooiing van netwerken, apparatuur en de organisatie van data-uitwisseling, maar ook om de houding ten opzichte van mobiliteitsoperatoren met betrekking tot bijvoorbeeld subsidies. Dit omvat onder meer dat de overheid toegang moet krijgen tot gebruiksgegevens: welke routes, via welke exploitanten, tegen welke tarieven.

**Een kader ontwikkelen voor nieuwe mobiliteitsvormen**

De ontwikkelingen in de sector hebben niet alleen betrekking op de komst van nieuwe exploitanten, maar ook op de snelle ontwikkeling van nieuwe vormen van mobiliteit (gyropodes...) of de ontwikkeling van "klassieke" verplaatsingswijzen, waarvan het gebruik kan veranderen, zoals de aanzienlijke toename van het aantal elektrische fietsen en steps.

Het is de taak van de overheid om ervoor te zorgen dat de ontwikkeling van deze verplaatsingswijzen strookt met de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid, en in het bijzonder om de voorwaarden te creëren voor een veilig samengaan van alle mobiliteitsvormen in de openbare ruimte.

De (al dan niet gedeelde) elektrische steps bieden tegenwoordig een alternatief om zich zonder auto door de stad te verplaatsen en zorgen dus voor meer diversiteit in het mobiliteitsaanbod.

Er is echter nood aan begeleidende maatregelen en een duidelijker gedefinieerd kader, met name voor de deeldiensten, zowel om het comfort en de veiligheid van de stepgebruikers zelf te garanderen, als om de duurzaamheid van de voertuigen en het correct delen van de weg met de andere gebruikers van de openbare ruimte te waarborgen.

Om de ontwikkeling van deze diensten beter te omkaderen, heeft het Gewest de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief vormen voor de auto goedgekeurd. Sinds 1 september 2019 moeten de operatoren aan een aantal criteria voldoen om een licentie van Brussel Mobiliteit te ontvangen opdat zij hun diensten kunnen aanbieden.

Daarnaast wil het Gewest de volgende acties uitvoeren:

- Samenstellen van een team van beëdigde controleurs voor het controleren van de exploitatievoorwaarden van fietsdeeldiensten;
- Opstart van een proefproject *drop-off zones* op het grondgebied van het BHG in overleg met de gemeenten en de operatoren van het openbaar vervoer om het parkeren van de deelvoertuigen in de daartoe ingerichte zones te bevorderen;
- Bepalen en invoeren van zones waar de deelvoertuigen niet geparkeerd mogen worden (NPZ – *No Parking Zone*), in overleg met de gemeenten;
- Lancering van bewustmakingscampagnes rond veilig stepgebruik voor iedereen; en
- Oprichten van een werkgroep "gedeelde mobiliteit" die zal bestaan uit de organiserende overheid, de wegbeheerders en de privéoperatoren, alsook de zes politiezones.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De kwaliteit van de dienstverlening verbeteren voor iedereen

Het mobiliteitsbeleid wil inclusief zijn en beoogt een betere fysieke, financiële en technologische toegankelijkheid voor iedereen. Het centraal plaatsen van de gebruiker in de werking van het systeem wordt transversaal vertaald in een allesomvattende mobiliteitsbeleid en in uitgewerkte acties via:

- De eenvoud en het gebruiksgemak van de voorgestelde diensten;
- Het antwoord op de behoefte aan universele mobiliteit;
- Veiligheid voor iedereen;
- Het dienstniveau en de dagelijkse exploitatie;
- De verspreiding van de informatie en de signalisatie; en
- De tarifering van de diensten.

De informatie en de signalisatie bieden een transversaal antwoord op de toegankelijkheidsuitdagingen (vervoer, wegen, informatie op het web, enz.) om iedereen in staat te stellen zijn weg te vinden op soms ingewikkelde plaatsen en de informatie te begrijpen, ongeacht zijn handicap (visueel, auditief, intellectueel) of kennisniveau van de officiële talen in Brussel (gebruik van pictogrammen, gekleurde geleiding, enz.). Het is raadzaam een uniforme signalisatie te gebruiken voor de verschillende vervoersoperatoren.

Met de ontwikkeling van de diensten wordt getracht een technologische kloof te vermijden door de digitale interfaces aan te vullen met het fysiek ter beschikking stellen van de informatie en gebruiksmogelijkheden van de diensten.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Het openbaar vervoer versterken

Naast het toezicht op en de integratie van private diensten, is het van belang om openbaar vervoer te positioneren als ruggengraat van de MaaS en de integratie van de verschillende openbaarvervoerdiensten te versterken (geïntegreerde netwerken in termen van overzichtelijkheid en prijsstelling).

Verplaatsingen met het openbaar vervoer bieden de reiziger de mogelijkheid om de trajecttijd te combineren met andere activiteiten zoals lezen, vrije tijd, bepaalde beroepsactiviteiten, enz. De inzet van connectivity-technologie biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van een multifunctionele trajecttijd in het openbaar vervoer, wat een grote troef is voor deze verplaatsingsmodus, die evenzeer moet bouwen op de betrouwbaarheid als op de snelheid van het aanbod.

In het weekend komt het aantal verplaatsingen binnen het Gewest overeen met ongeveer 75% van de gemiddelde werkdag. Voor de verplaatsingen tussen het Gewest en daarbuiten is het verschil groter, met een daling van 50% in het weekend (wat overeenkomt met 900.000 minder verplaatsingen per dag)[19]. Het aantal verplaatsingen tijdens korte schoolvakanties ligt 20% lager dan het aantal verplaatsingen tijdens schoolperiodes. Deze vaststelling vraagt om een reflectie over het mobiliteitsaanbod: de frequentie van het openbaar vervoer, de flexibiliteit van de voorgestelde oplossingen, de tarifering, enz.

Het klassieke openbaar vervoer alleen kan niet voldoen aan deze vraag naar verplaatsingen die zeer uiteenlopend zijn in ruimte en tijd. Om de exploitatiekosten zo goed mogelijk te verenigen met een dienstverlening die het best op de vraag is afgestemd, is het de bedoeling het aanbod van het openbaar vervoer te verschuiven naar flexibelere diensten op aanvraag voor minder frequente routes (uiteinde van lijnen of mobiliteit 's nachts bijvoorbeeld).

## Meer inzetten op delen dan op bezitten door middel van deelauto's, taxidiensten en carpooling

Globaal stellen we vast dat twee derde van de Brusselaars een rijbewijs heeft, tegenover meer dan 80% in de Brusselse rand, terwijl een derde van de Brusselse gezinnen geen auto bezit.

De gebruikersgerichte dienstenaanpak maakt het mogelijk om de uitdaging aan te gaan om door het leven te gaan zonder privéwagen. Het loskoppelen van autobezit en de mogelijkheid om wanneer nodig een auto te gebruiken, biedt een antwoord op twee problemen: enerzijds moet de voorkeur gaan naar andere verplaatsingswijzen door het standaardgebruik dat bezit vaak met zich meebrengt, te verminderen, en anderzijds moet worden gestreefd naar een kleiner wagenpark om het aandeel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verminderen. Hoewel het aantal ingeschreven voertuigen in Brussel minder snel stijgt dan de bevolking, is het van essentieel belang om in de toekomst het autobezit van de gezinnen te beheersen om de parkeerdruk in de wijken te beperken.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een voortrekkersrol gespeeld door in 2003 bij het opstarten van particulier autodelen (met verplichte terugkeer naar de startstandplaats) te faciliteren. Uitgaande van de vaststelling dat de auto van een Belgisch gezin gemiddeld meer dan 95% van de tijd stilstaat, is het idee om de voorkeur te geven aan het gebruik boven het bezit van een wagen inderdaad een oplossing om zowel het aantal voertuigen in bezit als de impact van parkeren op de openbare ruimte te verminderen. Terwijl een privévoertuig minder dan 5% van de tijd gebruikt wordt, ligt dat bij een deelvoertuig rond de 40% (wat dus beduidend doeltreffender is in termen van levenskwaliteit). De voorbije 15 jaar is particulier autodelen voortdurend en gestaag toegenomen. Nieuwe actoren hebben geleid tot meer stations en voertuigen. Andere exploitanten hebben sinds 2016 ook *free floating* en *peer-to-peer* autodeelsystemen opgericht, een concept dat in sommige

[19] Exploitatie van mobieletelefoongegevens (Bron: Brussel Mobiliteit - Proximus 2017).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Europese landen een ware explosie beleeft. De systemen en operatoren evolueren snel en het is belangrijk relevante doelstellingen voor de evolutie van deze diensten vast te leggen na evaluatie.

Aanvullend op de commerciële autodeeldiensten gaat het er ook om het autodelen tussen particulieren onderling aan te moedigen.

Taxidiensten[20] moeten ook worden beschouwd als een aanvulling op het openbaar vervoer in die mate dat ze een alternatief bieden voor occasionele verplaatsingen met de auto.

Autodelen beoogt het delen van een voertuig tussen verschillende gebruikers voor verschillende trajecten, maar het is ook mogelijk verschillende gebruikers samen eenzelfde traject te laten afleggen via carpooling. Deze praktijk is de meest relevante voor trajecten met hetzelfde vertrekpunt of dezelfde bestemming (in dezelfde onderneming bijvoorbeeld of voor ouders van wie de kinderen naar dezelfde school of sportactiviteit gaan) maar het is ook interessant voor andere soorten korte of lange trajecten zolang de personen die zich moeten verplaatsen gemakkelijk en snel met elkaar in contact gebracht kunnen worden (bijvoorbeeld via een app). De verbetering van de gemiddelde bezettingsgraad van personenauto's is doorslaggevend in de globale doeltreffendheid van het mobiliteitssysteem.

Het Gewest zal carpoolen ondersteunen via:

- De uitwerking van de bedrijfsvervoerplannen;
- De ontwikkeling van ad-hoc infrastructuur en voorbehouden parkeerplaatsen; en
- De subsidiëring van koppelingsplatformen.

Ook de aanwezigheid van fietsdeelsystemen in Brussel dient te worden opgemerkt. Villo! is sinds 2009 aanwezig met 4.500 fietsen en 40.000 abonnees. Dit aanbod is onlangs uitgebreid met exploitanten met een vrije vloot. Naast fietsen bieden die onder meer ook steps aan. De impact op de openbare ruimte moet beheerst worden.

Ongeacht de modus (twee wielen of gelijkaardig, vier wielen gemotoriseerd, of andere) vormt voertuig-*sharing*:

- Een geloofwaardig alternatief voor individuele verplaatsingen met de auto; en
- Een stichtend element voor de ontplooiing van MaaS.

Sharing legt een programma op voor de ontplooiing, de steun aan en de credibilisering van het doelpubliek.

## Een strategie voor autonome voertuigen

Het begrip autonoom voertuig verwijst naar technologie die het mogelijk maakt gemotoriseerde voertuigen in straten en openbare ruimten te verplaatsen zonder menselijke tussenkomst. Het is geen vervoerwijze op zich, noch een vervoerdienst, en het is ook niet gekoppeld aan een specifieke brandstof. De technologie zou het dus mogelijk maken personenauto's, vrachtwagens en bestelwagens, openbaar vervoer, individuele of collectieve taxi's of gedeelde voertuigen zonder bestuurder te laten rijden. Elektrische aandrijving staat hier los van, hoewel de fabrikanten vandaag autonome voertuigen en een elektrische aandrijving koppelen.

De voortschrijdende automatisering van voertuigen is een uitdaging die een anticipatievermogen van de publieke actoren en een buitengewoon reactievermogen vereist om ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen de duurzaamheidsdoelstellingen van het mobiliteitsbeleid in stand houden. Het Gewest zal proactief evolueren in de richting van een coherente strategie, vanuit drie invalshoeken:

- De gevolgen voor de stedelijke mobiliteit, de verkeersveiligheid en de integratie in de openbare ruimte;
- De effecten ervan op ander overheidsbeleid (opleiding, werkgelegenheid in het bijzonder); en
- De technologische prestaties.

Het gebruik van deze technologie zal dus gebeuren in overeenstemming met de gewestelijke doelstellingen: voorrang voor actieve verplaatsing, delen in plaats van bezit, complementariteit en integratie met het openbaar vervoer.

[20] Zie GPDO, p. 164



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 2.4 Gestructureerde en doeltreffende vervoernetwerken

De versterking van het beheer van de mobiliteitsvraag en van de aanpak per dienst betekent echter niet dat het Gewest het zonder goed ontwikkelde, gestructureerde, begrijpelijke en efficiënte vervoernetwerken kan stellen. De verbetering van de leefomgeving in het Gewest hangt af van de reorganisatie van deze netten, waarbij het doorgaand verkeer gerationaliseerd wordt en de meer aan de stedelijke context aangepaste modi gevaloriseerd worden. Het onderhoud en de dagelijkse exploitatieomstandigheden van de vervoernetten zijn essentiële criteria die hun kwaliteit bepalen. Ze vormen de ruggengraat van een groot aantal andere mobiliteitsdiensten. Zij moeten onderling consistent zijn en in staat zijn zich in het stedelijk weefsel te integreren.

De gedefinieerde netwerken zijn gebaseerd op een specialisatie in drie categorieën voor voetgangers, fietsen, openbaar vervoer (OV) en auto's, waarbij elk niveau een specifieke functie vervult:

- PLUS: de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegang tot Brussel en zijn bestaande én nog te ontwikkelen grote polen garanderen;
- COMFORT: de verbindingsassen die de "maaswijdte" van de verschillende netten vervolledigen; en
- WIJK: rustige "mazen", waar de verblijfsfunctie voorrang heeft op de verplaatsingsfunctie en die beperkt moet blijven tot lokale toegang.

De ontwikkelde aanpak is gebaseerd op het beheersen van de verkeersvraag, met als doel de openbare ruimte evenwichtiger te verdelen over alle gebruikers en de actieve mobiliteitsvormen en het gebruik van het openbaar vervoer te versterken. De opvatting van de verschillende netten en hun interactie volgen dus het STOP-principe.

Aan de hand van een specifiek netwerk voor het zwaar vrachtverkeer, dat op dezelfde categorieën is gebaseerd, kunnen de bevoorradingsroutes naar Brussel worden geïdentificeerd. Deze kunnen sterk verschillen van het "Auto"-netwerk (specifieke locatie van productieve activiteiten, hoogtebeperkingen in de tunnels, enz.).

De macroscopische structuur van de verschillende netwerken vormt de mobiliteitscorridors waarrond het Gewest zijn territoriaal en mobiliteitsproject opbouwt. Dit gewestelijk mobiliteitsraamwerk bepaalt de structuur voor de territoriale ontwikkeling (prioritaire ontwikkelingspolen, kanaalgebied, secundaire polen).[21]

Minder auto's in de wijken ten voordele van een betere levenskwaliteit, een rustigere mobiliteit en een herbestemming van de openbare ruimte, is essentieel om de doelstellingen van het Gewest te bereiken.
De PLUS-netwerken op grootstedelijke schaal maken het niet mogelijk om het hele grondgebied en zijn functies te bedienen. Ze voldoen evenmin aan de volledige verplaatsingsvraag, die meestal over korte afstanden gaat. De COMFORT- en WIJK-categorieën van de verschillende netwerken zijn dan ook essentiële schakels in het mobiliteitssysteem.

Een echte kwaliteitssprong op deze verschillende netwerken is essentieel om ze goed te laten functioneren. Voor netwerken op wegen met een smaller profiel zal de verbetering van de prestaties er over het algemeen pas komen door het aantal auto's de snelheden te verlagen. Het gaat erom de voorwaarden te scheppen voor een

[21] Zie GPDO p. 150



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

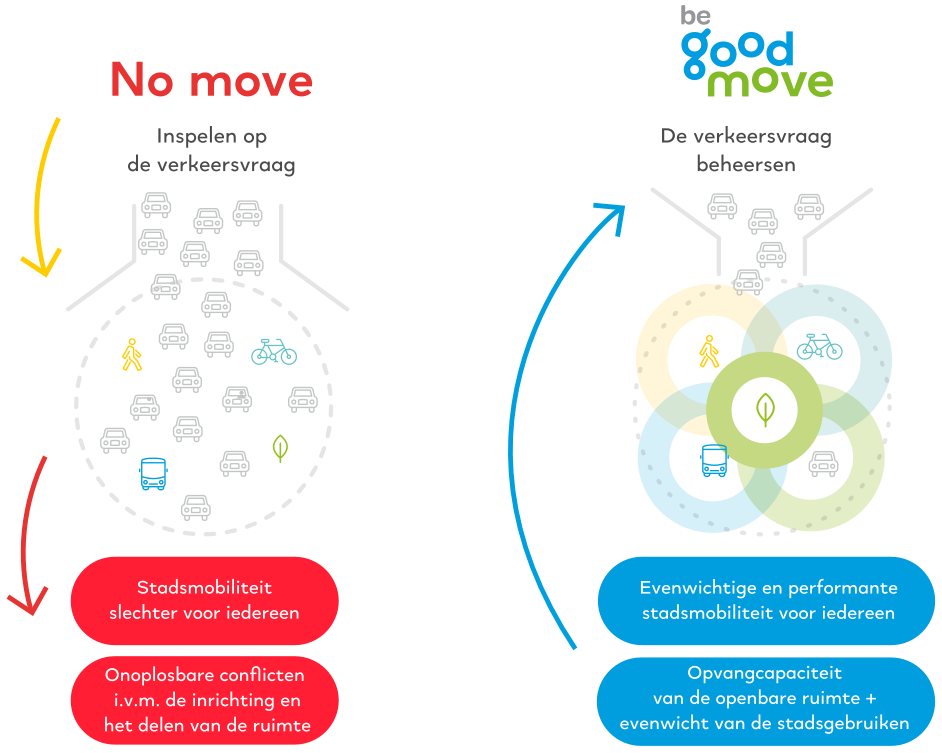
gezonde mix van verschillende verkeersstromen, zonder daarbij de scheiding van de verkeersstromen op te geven wanneer dat nodig is. Gemengde verkeersstromen zijn ook een manier om te anticiperen op de ontwikkeling van nieuwe "hybride" verplaatsingspraktijken (elektrische scooters, hoverboards, enz.), die zowel te snel zijn om de ruimte met voetgangers te delen als te kwetsbaar om in druk of snel autoverkeer te circuleren.

Het voorgestelde wegennet telt dan ook veel meer lokale wegen (85% van het netwerk) in vergelijking met de hiërarchie die in het IRIS 2-plan was vastgesteld.

Het algemene principe dat werd ontwikkeld is dat van een "trapsgewijze verschuiving", die het mogelijk maakt de wijken te ontlasten door de gemotoriseerde verkeersstromen vooral te leiden naar de COMFORT- en PLUS-wegen in het Gewest, waaronder de Ring, na ze eerst verminderd te hebben via de modal shift.

Het gaat erom grote gebieden te definiëren, of "mazen", met een diameter van 1 km tot 2,5 km rond wijkcentra[22]. De verblijfskwaliteit, de begaanbaarheid, de toegankelijkheid en de befietsbaarheid zijn er belangrijk voor de lokale verplaatsingen en het openbaar vervoer voor verbindingen tussen de wijken en met de rest van het Gewest. Gemotoriseerd bestemmingsverkeer is er verzekerd, maar in sommige gevallen zijn omwegen nodig om zo min mogelijk te interfereren met verplaatsingen te voet of met de fiets. Het Doorgaand autoverkeer wordt er daarentegen sterk ontmoedigd. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) sluit aan bij het GPDO dat tegen 2030 250 km[23] verkeersluwe zones (in het hart van elke maas) wil creëren in de vorm van voetgangerszones, wooneren of ontmoetingszones.



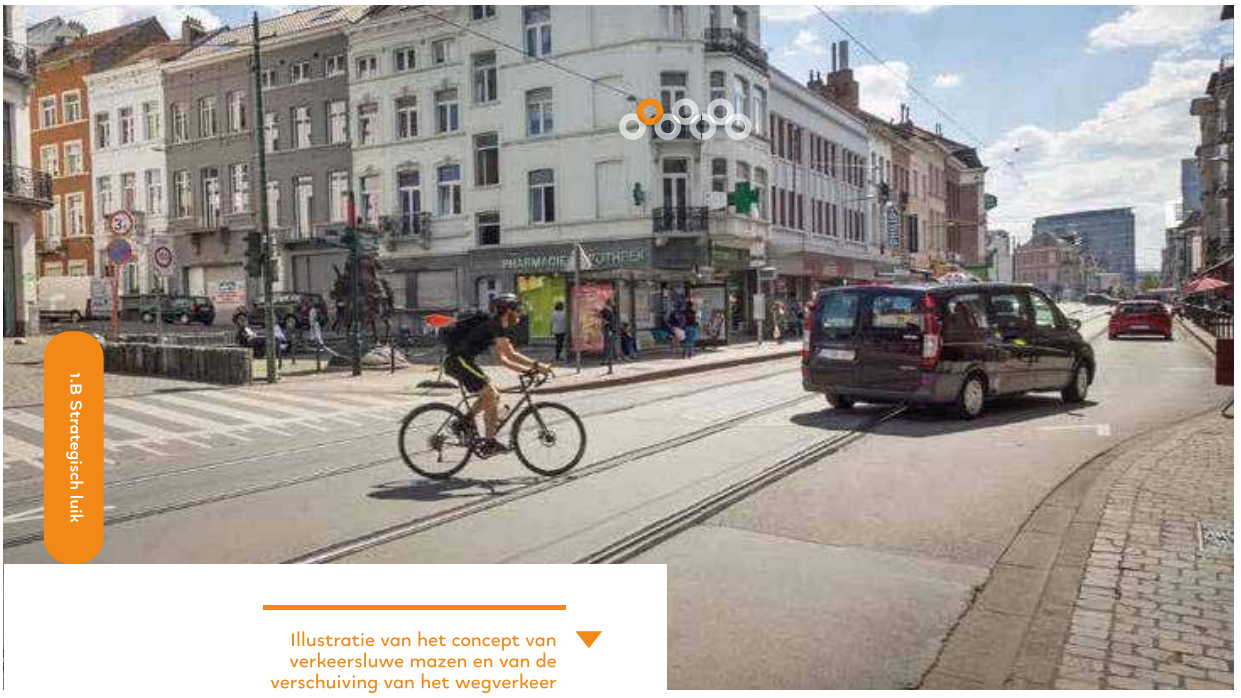



Principes van multimodale wegenspecialisatie en wijkbescherming

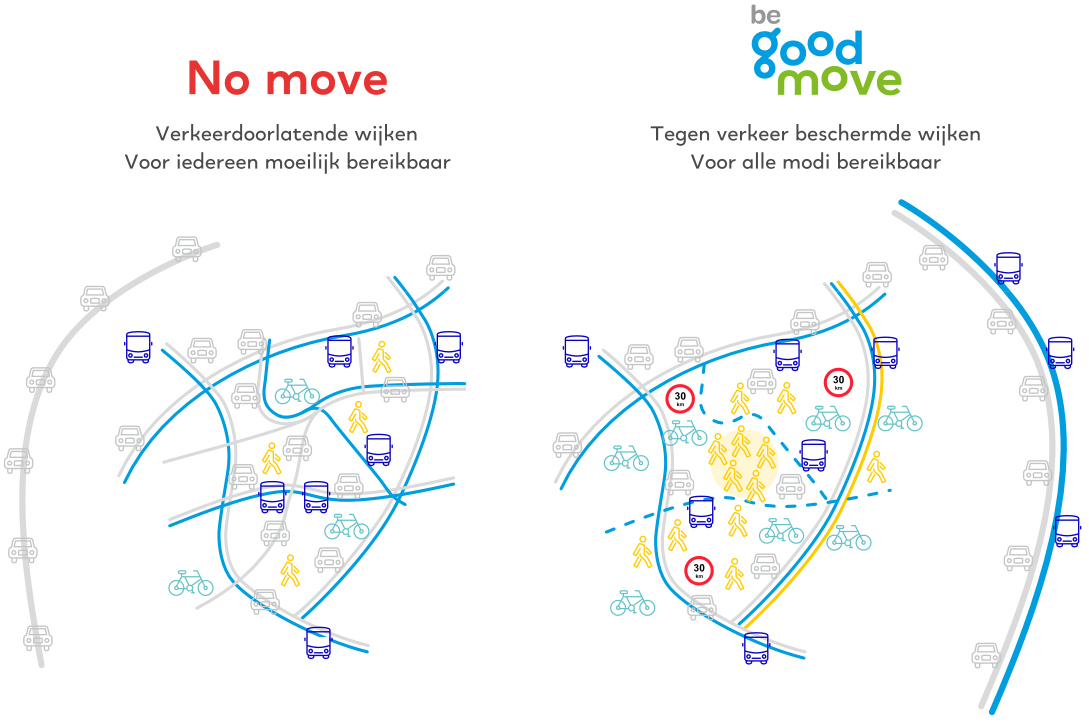
[22] Zoals de lokale identiteitskernen (LIK) zoals gedefinieerd in het GPDO p. 77
[23] Tegen 2040 wordt een doelstelling van 400 km genoemd (GPDO, p. 157).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Illustratie van het concept van verkeersluwe mazen en van de verschuiving van het wegverkeer




Het ontwikkelde scenario geeft, in termen van kilometerrendement (voertuigkilometer), volgende resultaten:

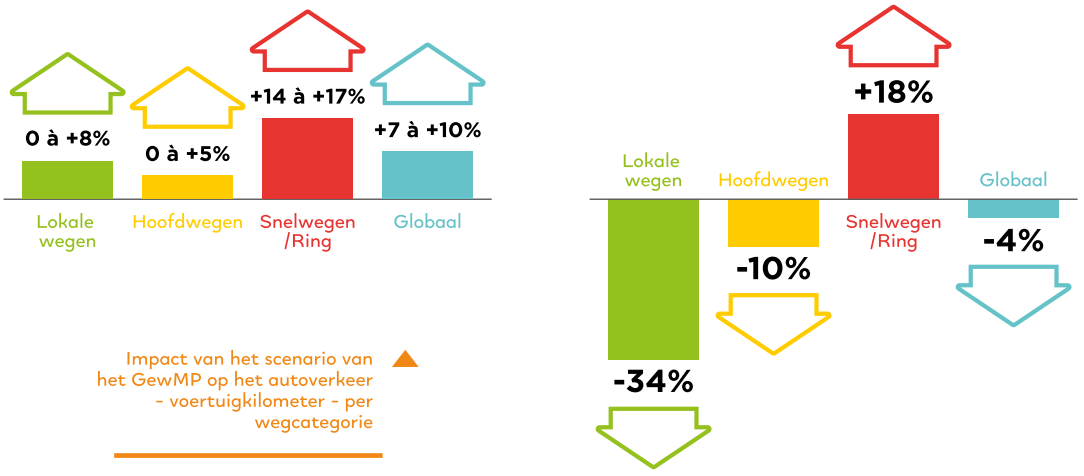
- Een vermindering van het verkeer op de lokale wegen met ongeveer 35%;
- Een vermindering van het verkeer op de hoofdwegen met ongeveer 10%; en
- Een toename van het Ringverkeer en het autowegennet met ongeveer 18%, wat overeenkomt met de veranderingen die worden verwacht in een trendscenario.

De multimodale wegenspecialisatie mag niet leiden tot een loutere geografische verschuiving van de autoverkeersstromen en de daarmee gepaard gaande overlast. Ze maakt deel uit van een globaal mobiliteitsbeleid dat de verkeersstromen vermindert, waardoor het mogelijk wordt lokale wegen te ontlasten zonder de hoofdwegen die ook bewoond zijn te overbelasten. Binnen in de perimeter van het Gewest bedraagt de daling 21%, wat overeenkomt met een vermindering van ongeveer 440.000 autoritten per dag.



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Evolutie van het aantal afgelegde kilometers




Impact van het scenario van het GewMP op het autoverkeer - voertuigkilometer - per wegcategorie

De voorgestelde netwerken zijn vandaag de dag niet allemaal volledig operationeel en vergen soms grote ontwikkelingen, met name het fietsnetwerk. Het gaat er echter niet om een lijst op te stellen van de uit te voeren werken, maar om het model of het schema uit te tekenen waar we naartoe werken en waaraan voortaan alle verschillende vervoermaatregelen moeten bijdragen. De ambities die tegen 2030 moeten uitgevoerd zijn, werden in het actieplan opgenomen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Een voetgangersnetwerk

**Toegankelijke routes voor iedereen**
Stappen als basis voor het mobiliteitssysteem moet ook worden ondersteund door een efficiënt, coherent en continu netwerk.

De ambitie is om de voorwaarden voor toegankelijkheid, comfort en veiligheid voor voetgangers te verbeteren, zowel binnen de openbare ruimte als op het niveau van de overstapknooppunten en het openbaar vervoer.

Voetgangers hebben een dicht netwerk nodig van rechtstreekse routes, aangevuld met trage wegen buiten de weg. De bestrating moet comfortabel zijn en toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit. Oversteken moeten veilig en eenvoudig zijn. Deze criteria uit het Strategisch Voetgangersplan zijn het resultaat van de wensen die de voetgangers tijdens stadswandelingen hebben geopperd.

De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de belangrijkste concentratiepunten voor voetgangers die zich overal in het Gewest bevinden en in samenwerking met de gemeenten werden geïdentificeerd: plaatselijke identiteitskernen, belangrijke voorzieningen, toegang tot de belangrijkste stations van het openbaarvervoernetwerk, de prioritaire ontwikkelingsgebieden, enz. Deze grote voetgangerspolen, die een niet-doorlopend geheel vormen, worden aangevuld door de COMFORT-wegen van het voetgangersnetwerk die zorgen voor de continuïteit van de trajecten.

Het voetgangersnetwerk wordt geleidelijk ontwikkeld en aangepast aan de behoeften van de hele bevolking via de uitvoering van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (TPWOR).

De WIJK-wegen van het voetgangersnetwerk vertegenwoordigen de rest van de wegen, paden, trage wegen en wandelpaden die voor de voetganger toegankelijk zijn. Ze worden zodanig ingericht dat ze voor iedereen toegankelijk zijn. Het netwerk dat in het GewMP is opgenomen, zal aangevuld worden in het kader van de uitwerking van de GemMP's.

De PLUS- en COMFORT-wegen vereisen een hoogwaardig ontwerp op basis van de volgende criteria qua gebruikskwaliteit: afmetingen aangepast aan het volume voetgangers, zonder omwegen, vlak en comfortabel, met een correcte grip zonder dwarshelling.

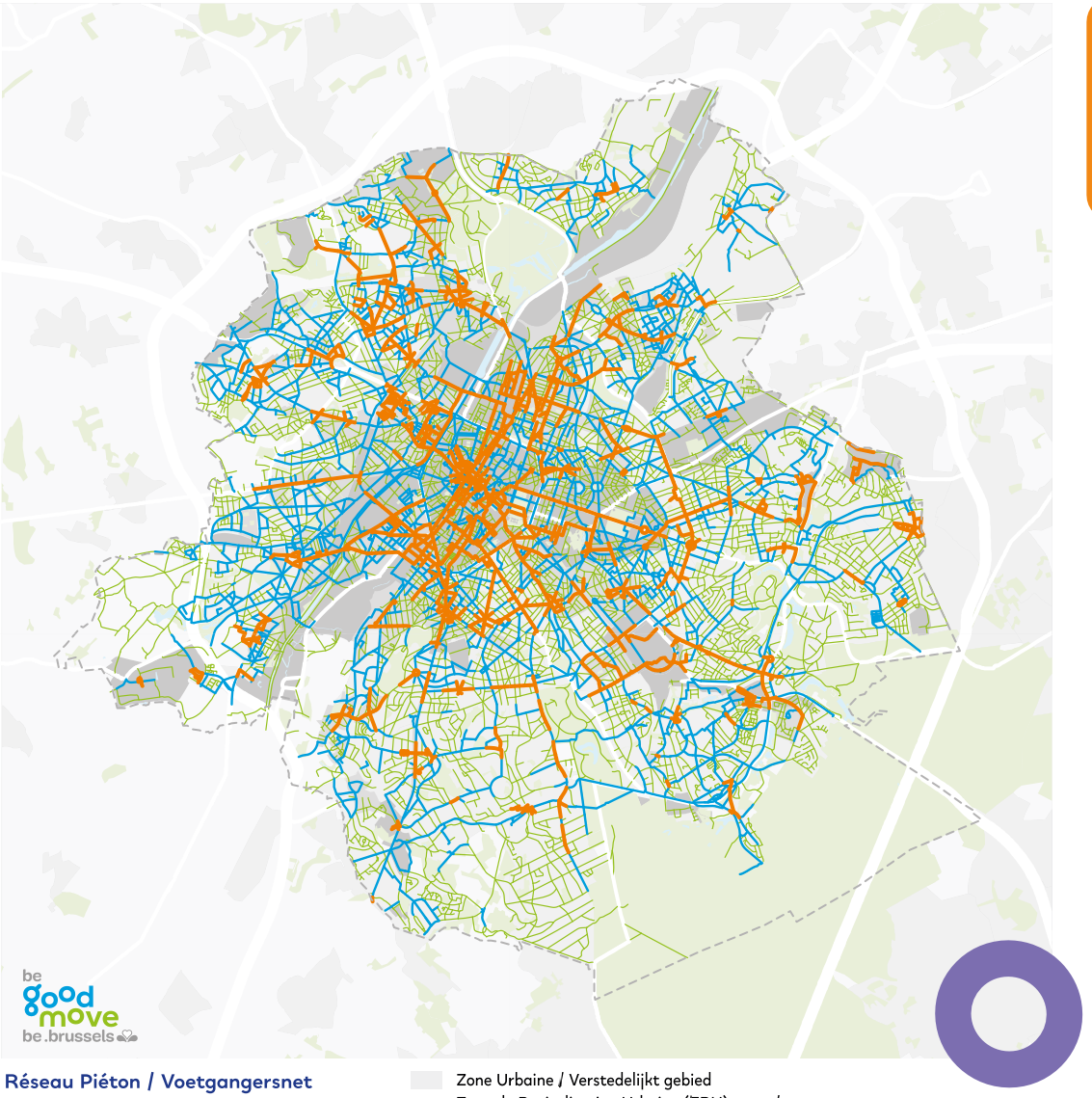
Het verkeersluw maken van grote gebieden tussen de gemotoriseerde verkeersassen maakt het mogelijk om meer aantrekkelijke en continue routes aan te leggen waar te voet gaan in de stad aangenaam moet zijn. In deze context ontwikkelt het Gewest zijn plan *Running*, dat tot doel heeft een netwerk van routes te ontwerpen, te realiseren en te promoten die niet alleen geschikt zijn voor sportactiviteiten, maar voor "alle voetgangerssnelheden".



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Voetgangersnet






**Réseau Piéton / Voetgangersnet**

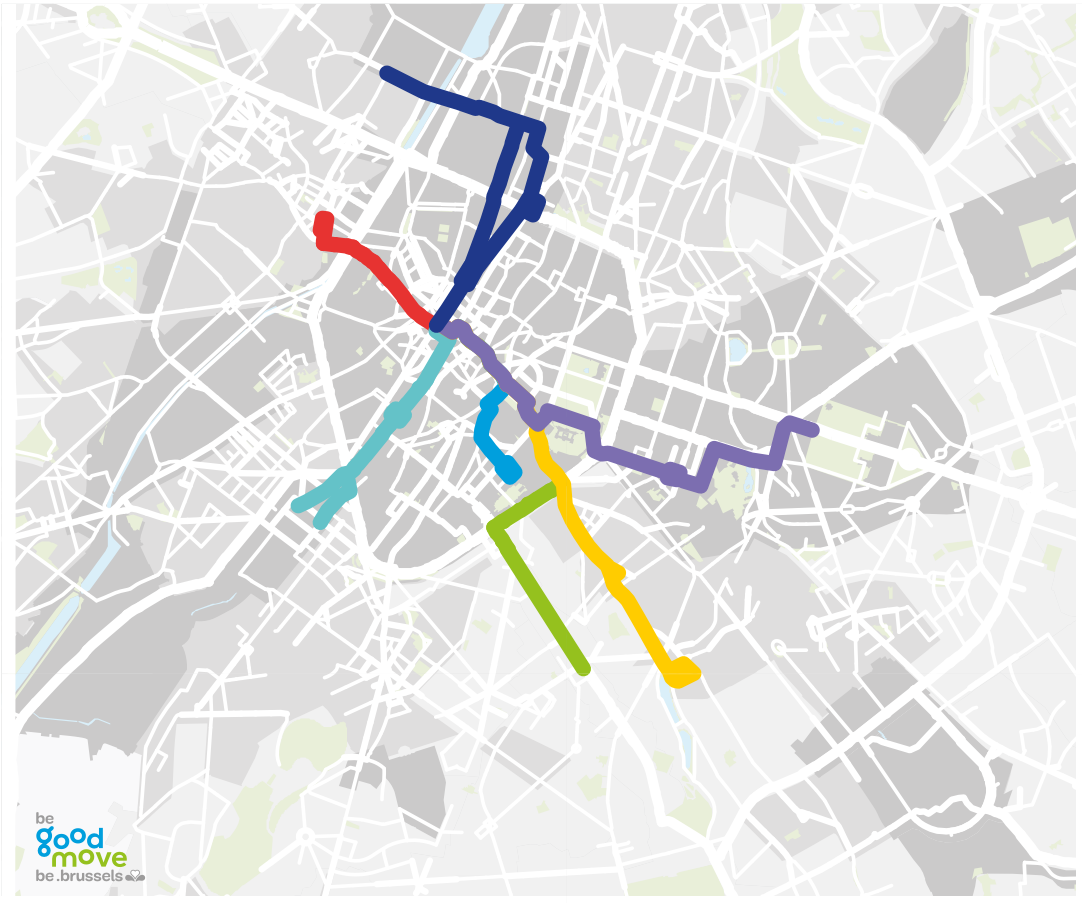
- PLUS
- CONFORT / COMFORT
- QUARTIER / WIJK

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Voetgangersboulevards




1. Beurs - de Brouckèreplein - Noordstation (via Emile Jacqmainlaan / Adolphe Maxlaan en Albert II laan / Vooruitgangstraat) - Bolivarlaan - Suzan Danielbrug - Thurn & Taxis

2. Beurs - Grasmarkt - Centraal Sation - Kunstberg - Paleizenplein - Hertogstraat - Troon - Luxemburgstraat - Luxemburgplein - Belliardstraat - Schuman - Jubelpark

3. Beurs - Grasmarkt - Centraal Station - Kunstberg - Koningsplein - Naamsestraat - Elsense Steenweg - Fernand Coqplein - Flageyplein

4. Beurs - Grasmarkt - Centraal Station - Kunstberg - Koningsplein - Naamsestraat - Gulden Vlies - Flessenhals Louiza - Louizalaan

5. Beurs - Grasmarkt - Centraal Station - Keizerslaan - Lebeau - Zavel

6. Beurs - Rouppeplein - Stalingrad - Europavoorplein / Fonsnylaan - Zuidstation

7. Beurs - Dansaert - Vlaamsepoort - Gentsesteenweg - Gemeenteplein Molenbeek

Verstedelijkt gebied
Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
Grote grondreserves
Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Groene ruimte
Water

**Voetgangersnet**

PLUS
COMFORT

**Voetgangersboulevards**

De voetgangersboulevards zijn bijzondere assen van het voetgangersnetwerk. Vanaf de voetgangerszone in het stadscentrum geeft een net van grote voetgangersroutes toegang tot de grote economische, toeristische, recreatieve of culturele polen van het stadscentrum; dit net wordt uitgebreid met begrijpelijke, aangename en comfortabele trajecten.

Deze voetgangersboulevards sluiten aan bij de logica van het GPDO van een stadscentrum dat zich losmaakt van de historische grenzen van de Vijfhoek.

Op termijn kan het aantal voetgangersboulevards uitgebreid worden naar andere te verbinden polen, en het concept kan verder ontwikkeld worden op andere plaatsen binnen het gewest.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Om aan de meervoudige verwachtingen van voetgangers te voldoen, moeten voetgangersboulevards duidelijk te onderscheiden zijn van een gewone voetgangersverbinding: een extra breed trottoir aan één zijde of in het midden van een laan, met een prima aansluiting op de rest van het voetgangersnetwerk. Ze vormen één geheel, wat zorgt voor volledige continuïteit, zelfs bij oversteken. Ze zijn toegankelijk voor iedereen, met aangename bestrating, regelmatig zitbanken, verblijfsruimten verbonden met de route en artistieke ingrepen en aanplantingen om de aantrekkelijkheid ervan te verzekeren.

**De verblijfsfunctie van de openbare ruimte versterken**

Naast de lineaire aspecten is het voetgangersnetwerk gebaseerd op "aanknopingspunten", openbare ruimten die de verblijfsfunctie, de fysieke toegankelijkheid, de gebruikskwaliteit en de stedelijke animatie moeten privilegiëren. We onderscheiden twee grote soorten ruimten:

- De grote openbare ruimten van gewestelijke, zelfs grootstedelijke omvang die het PLUS-voetgangersnetwerk en de voetgangersboulevards structureren; en
- Op meer lokale schaal, openbare ruimten gekoppeld aan de structuur van de lokale identiteitskernen maar ook verkeersluwe zones, ingericht in samenhang met de groene en blauwe netwerken.

Deze ruimten worden ingericht op basis van de volgende principes:

- Garanderen dat het grote aantal voetgangers (stilstaand en in beweging), primeert op de performantie van de andere modi;
- De trajecten van de voetgangers, lopers en fietsers vergemakkelijken door het oversteken in één enkele beweging te privilegiëren en de universele toegankelijkheid te garanderen; en
- De toegang tot het openbaar vervoer en de intermodaliteit begunstigen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Een fietsnetwerk voor middellange en lange afstanden

**Een echt netwerk creëren**

Het Gewestelijk Fietsroutenetwerk is opgebouwd volgens twee benaderingen:

- Een wegennet dat volledig met de fiets kan worden bereden. Het doel is om overal standaard veiligheids- en comfortvoorwaarden te bieden, aangepast aan het type straat en het verkeersvolume. Uitgangspunt is: zoveel mogelijk mengen, en scheiden waar nodig. Concreet betekent dit dat de fietser op Auto WIJK-wegen (zonder voorbehouden inrichting) tegen 30 km/u in een gemengde en verkeersluwe configuratie rijdt, weliswaar met herhaling van signalisatie die zijn aanwezigheid op de rijbaan benadrukt. De fietser heeft nood aan aparte, van het verkeer gescheiden inrichtingen op wegen met een hoge doorstroming en waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u;
- Een groot netwerk van fietsroutes met twee categorieën (Fiets PLUS en Fiets COMFORT). Deze assen hebben als doel de kwaliteit van het fietsgebruik te optimaliseren door hoge inrichtings- en beheersnormen te bieden voor de vijf kwaliteitscriteria van een fietsroute: samenhangend, snel (direct), veilig, aangenaam en comfortabel. Deze bieden de fiets een concurrentievoordeel en vergemakkelijken de keuze van de route (*Way-finding*). De ambitie bestaat erin een netwerk van structurerende fietsroutes aan te bieden dat het hele Gewestelijke grondgebied bestrijkt met de aanwezigheid van een structurerende route op een maximale afstand van 250 à 500 m van elk punt van het grondgebied:
  - De categorie Fiets PLUS is in de eerste plaats bedoeld voor snelle verbindingen op grootstedelijke schaal. Met name de rechtstreekse aard en beperking van conflicten met andere gebruikers zijn van belang. Afzonderlijke fietsvoorzieningen hebben de voorkeur boven gemengd verkeer. Ze zijn zodanig ontworpen dat er met bakfietsen over gereden kan worden;
  - De categorie Fiets COMFORT is ontworpen om alle wijken te bedienen, waarbij zoveel mogelijk prioriteit wordt gegeven aan lokale verkeersluwe wegen. De veiligheid en het gebruiksgemak van de routes zijn bijzonder belangrijk. De lokale wegen die door het netwerk van Fiets COMFORT worden gebruikt, zullen prioriteit krijgen bij de uitvoering van maatregelen om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en de snelheden tot 30 km/u te beperken om gemengde verkeersstromen mogelijk te maken.

Het net van gewestelijke fietsroutes (GFR's), de basis van de definitie van de categorie Fiets COMFORT, is vandaag slechts voor iets meer dan 50% uitgevoerd. Dit percentage omvat ook secties die aangelegd zijn in het begin van de jaren 2000 of eerder en die niet langer aan de kwaliteitscriteria voldoen.

De vermindering van het autoverkeer op bepaalde wegen maakt het mogelijk deze te integreren in de wegen van de categorie Fiets COMFORT (terwijl die oorspronkelijk bewust vermeden werden in de definitie van de GFR's). Het COMFORT-fietsnetwerk neemt de GFR's over en vervolledigt ze met een fijnere aaneenschakeling.

Op dezelfde manier werden de grote routes van de Fiets PLUS-assen geïdentificeerd op basis van de vijf kwaliteitscriteria en het gebruikspotentieel. Amper een derde van dit netwerk beantwoordt aan de kwaliteitsnormen.

Van een echt structurerend PLUS-fietsnetwerk is dan ook vandaag geen sprake, hoewel dit een noodzakelijke voorwaarde is voor het realiseren van de ambities op het gebied van de ontwikkeling van het fietsgebruik. De tenuitvoerlegging van een reeks assen is een eerste stap om een echt netwerk te vormen, dat daarna verder zal worden ontwikkeld. Deze assen worden in de volgende figuur afgebeeld.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

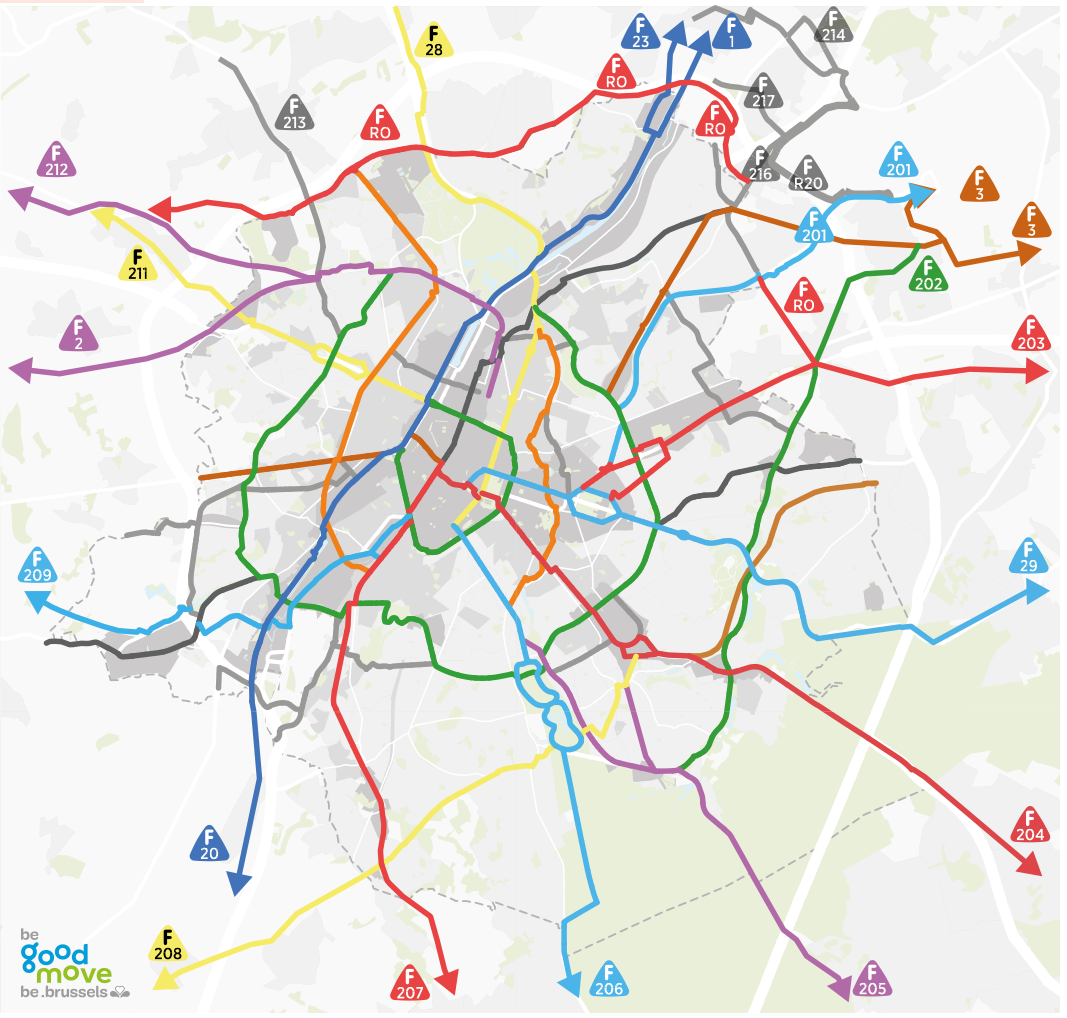
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

emis

PLUS-Fietsnetwerk






**Spécialisation multimodale des voiries / Multimodale wegenspecialisatie**

Vélo PLUS / Fiets PLUS

Axes / Assen

- Autre / Andere
- Canal / Kanaal
- Chaussée romaine / Romeinsesteenweg
- Couronne - Wavre / Kroon - Waver
- La Hulpe / Terhulpen
- Pentagone / Vijfhoek
- Tangente est / Oostelijke raaklijn
- Maelbeek / Maalbeek
- Loi - Tervueren / Kunst - Tervuren
- Louise - Lorraine / Louiza - Lorraine
- Nord / Noord
- Sud / Zuid
- Royal / Koninklijk
- L28
- L50A
- Moyenne ceinture / Middenring
- Ninove
- L26
- L50 - L60
- E40
- Leopold II
- Europe / Europa
- Josaphat
- Erasme / Erasmus
- Roodebeek
- L160
- Autoroutes cyclables / Fietssnelwegen

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Het Gewest koestert de ambitie om een volledig fietsnetwerk te ontwikkelen dat uitnodigt tot fietsen, zowel voor korte verplaatsingen in de eigen wijk als om andere wijken en het stadscentrum te bereiken. Langs belangrijke wegen of spoorwegen kan men dan ook de omliggende gewesten bereiken.

Daarvoor moeten de bestaande componenten worden samengebracht in een samenhangend, begrijpelijk en continu geheel dat het gewestelijke grondgebied bestrijkt en een ambitieuze uitvoeringskwaliteit heeft. De sleutelbestanddelen zijn vandaag al gedeeltelijk aanwezig, maar ze zijn verspreid, gefragmenteerd en onvoldoende overtuigend: een invoering van een zone 30 in wijken die vervolledigd moet worden, GFR's die wel afgebakend zijn maar slechts gedeeltelijk ingericht en weinig begrijpelijk, inrichtingen op de gewestwegen in een ontwerpfase, en een fiets-GEN dat in uitbouw is.

**Fietsbarrières wegwerken door grote verkeersassen en infrastructuur oversteekbaar te maken**

De ontwikkeling van het fietsnetwerk omvat naast de aanmaak van hoofdverkeersaders ook de heraanleg van grote complexe kruispunten en van de oversteek van grote stedelijke breuklijnen (kanaal, spoor, hoofdwegen, Ring), zoals:

- De grote kanaalbruggen: Sainctelette, De Trooz, Vandervelde...;
- De belangrijkste kruispunten van de Kleine Ring: de Jamarlaan, de Louiza-rotonde, Sainctelette, de Vlaamsepoort, de Schaarbeeksepoort...; en
- De belangrijkste kruispunten van de Middenring: Meiserplein, Montgomery, Etterbeek Station...

De verkeerssituatie voor fietsers aan deze onvermijdelijke oversteekplaatsen is voor een belangrijk deel bepalend voor de geloofwaardigheid van de route. Op dit moment vormen de moeilijkheden bij het oversteken van deze plaatsen, vooral omwille van verkeersonveiligheid, grote obstakels voor het dagelijks gebruik van de fiets.

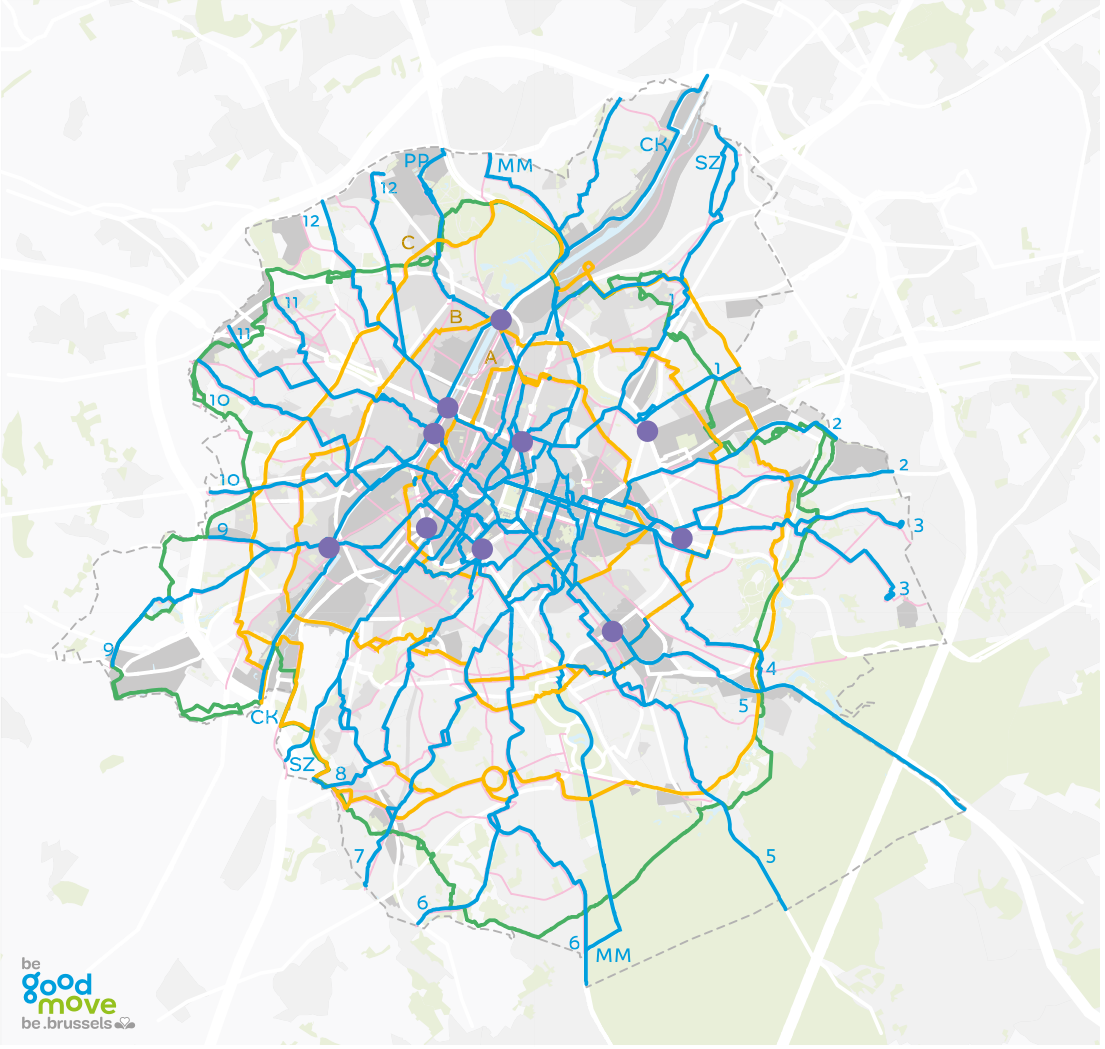
De kruispunten en oversteken worden zo ontworpen dat de prestaties van de fietsroute vanuit vier hoeken gewaarborgd zijn:

- Veiligheid, waarbij conflicten met andere gebruikers worden geminimaliseerd;
- De fysieke, begrijpelijke en comfortabele continuïteit van de route;
- Snelheid, met minimale wachttijden en omwegen; en
- Capaciteit (oversteken, wachtzones...) in verhouding tot de volumes van fietsers.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Fiets COMFORT-assen en te verbeteren oversteekplaatsen op kruispunten






**Réseau Vélo CONFORT / COMFORT Fietsnet**

- CONFORT ICR radial et transversal / COMFORT radiale en transversale GFR
- CONFORT ICR rocade / COMFORT GFR in ringvorm
- Autre Vélo CONFORT / Andere Fiets COMFORT
- Carrefours et traversées problématiques / Problematische kruispunten en oversteken
- Promenade verte / Groene wandeling

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

**Réseau Vélo / Fietsnet**

- PLUS

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Een geïntegreerd openbaarvervoernetwerk op grootstedelijke schaal

Het openbaarvervoernet vormt de basis van het mobiliteitssysteem van het grootstedelijk gebied, waardoor de verschillende centrale gebieden met elkaar kunnen worden verbonden en economische, sociale en culturele functies toegankelijk worden gemaakt. Het moet zorgen voor prestaties (comfort, betrouwbaarheid, reistijd) in overeenstemming met de ambitie om als ruggengraat van de grootstedelijke mobiliteit te functioneren.

Het Brusselse openbaarvervoernet heeft sinds de opstelling van het IRIS 2-plan een zeer belangrijke ontwikkeling doorgemaakt. Deze ontwikkeling moet worden voortgezet om te kunnen voldoen aan de verwachte stijging van de vraag, in een context waarin het netwerk op veel plaatsen reeds op zijn capaciteitslimieten werkt.

Hoewel het uit verschillende bestanddelen is samengesteld, wordt het openbaarvervoernet als een geheel beschouwd waarvan het ontwerp en de werking op geïntegreerde wijze moeten verlopen.

**De OV PLUS-assen** laten langeafstandverplaatsingen toe tussen de bestaande en in ontwikkeling zijnde grote polen op grootstedelijke schaal, met aantrekkelijke trajecttijden en hoge frequentie en capaciteit. Het PLUS-gedeelte van het netwerk is samengesteld uit:

- Het spoorwegnet;
- Het gewestelijk structurerend netwerk, opgebouwd rond:
  - ontsluitingswegen die het centrum met de rand verbinden, met de metro of via de grote stadswegen (Louizalaan, Tervurenselaan, enz.);
  - de ringwegen van de Kleine, Midden- en Grote Ring; en
- Uitbreidingen van het stadsnet die verband houden met de nabije gewestrand.

De intergewestelijke lijnen van het OV PLUS-netwerk sluiten zo snel mogelijk aan op het gewestelijk structurerend netwerk.

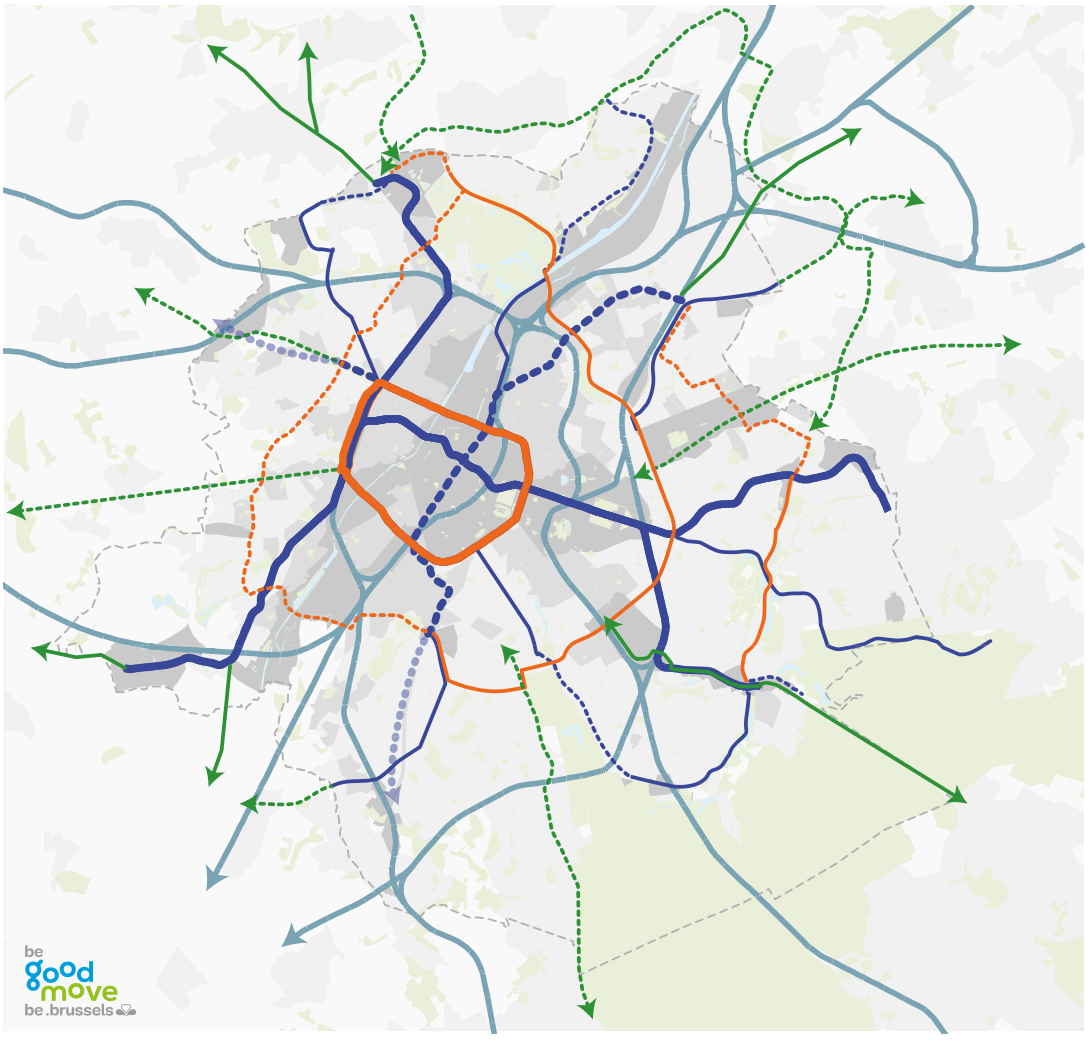
Het is de ambitie het OV PLUS-netwerk uit te bouwen tot het geraamte van het gewestelijke mobiliteitssysteem en tot een van de factoren van de stedelijke ontwikkeling. De behoeften aan versterking van dat netwerk werden geïdentificeerd op basis van de ontwikkelingsgebieden van het GPDO.

**De OV COMFORT-assen** vullen het maaswerk van het PLUS-netwerk aan en maken de verplaatsingen tussen wijken mogelijk. Aangezien ze gebruikt worden voor verplaatsingen op minder grote schaal waarbij gebruik gemaakt wordt van smallere wegen dan in het OV PLUS-netwerk, is het COMFORT-netwerk niet geschikt om dezelfde soort prestaties te leveren op gebied van trajecttijden. De uitdaging van de regelmaat daarentegen is er essentieel.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Geplande OV PLUS-assen




**Lignes de rocade / Ringlijnen**

- PLUS Métro / Metro
- PLUS
- PLUS à renforcer / te versterken

**Lignes métropolitaines / Grootstedelijke lijnen**

- PLUS
- PLUS à renforcer / te versterken en concertation avec RF et RW / in overleg met VG en WG

**Lignes radiales / Radiale lijnen**

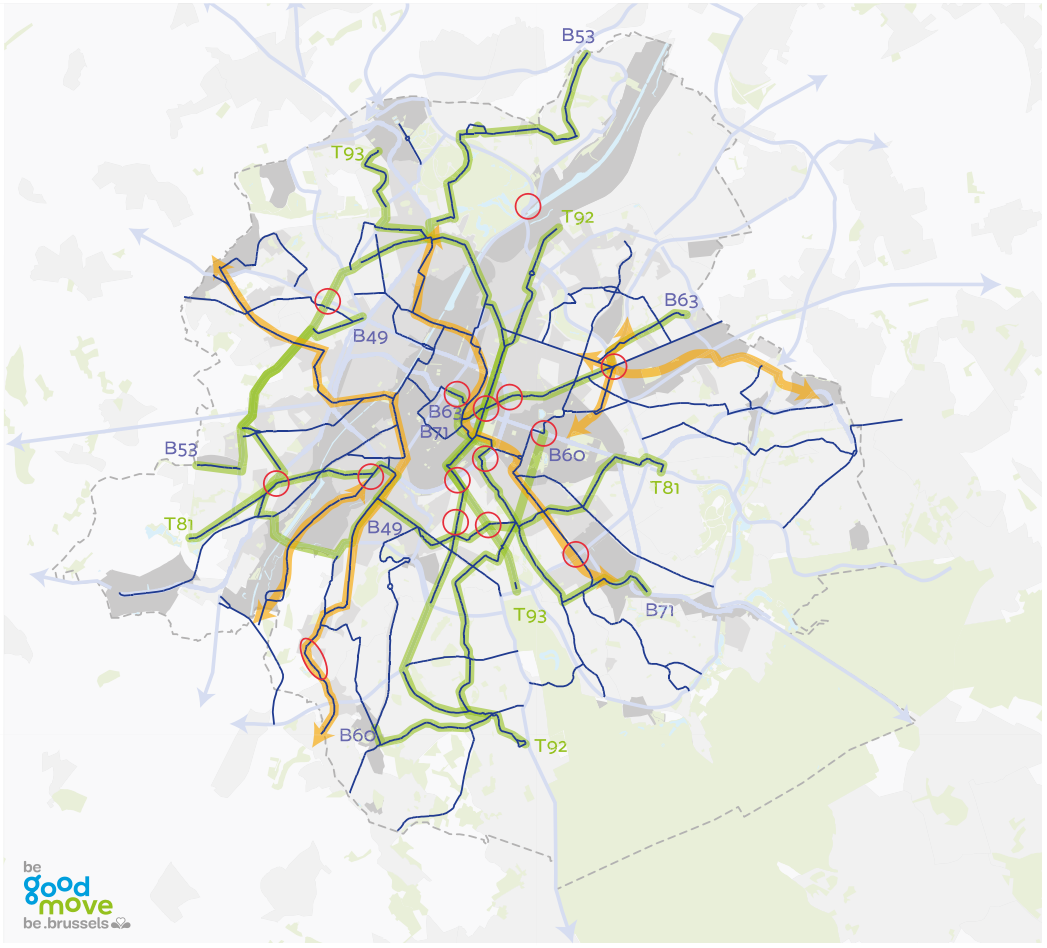
- PLUS Métro / Metro
- PLUS Métro à créer / PLUS Metro te creëren
- PLUS Métro en cours d'étude / PLUS Metro in studie
- PLUS
- PLUS à renforcer / te versterken
- PLUS Réseau S / S net

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Geplande OV COMFORT-assen




Réseau TP PLUS / OV-net PLUS

Axes TP CONFORT / OV-assen COMFORT

Lignes CONFORT à créer ou renforcer / Te creëren of te versterken COMFORT- lijnen

Performances à améliorer / Te verbeteren prestaties

Points noirs / Zwarte punten

Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied

Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020

Grandes ressources foncières / Grote grondreserves

Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Espace vert / Groene ruimte

Eau / Water

**Het OV WIJK-netwerk** verzorgt de fijnmazige bediening van de wijken en de buurtdiensten voor de bevolking. Dit segment van het aanbod is vandaag samengesteld uit buslijnen die bestemd zijn voor lokale bediening. De exploitatie ervan kan geleidelijk evolueren naar andere soorten modaliteiten: werking op aanvraag, andere soorten voertuigen, enz. Dit zonder afbreuk te doen aan de noodzaak om een openbaar vervoeraanbod te blijven voorzien dat voor iedereen toegankelijk is.

**De structuur van het stedelijke en interstedelijke netwerk versterken**

De ontwikkeling van het Gewest en de ambities om het autogebruik te verminderen zullen leiden tot een toename van het gebruik van het openbaarvervoernet, voornamelijk op de structurerende assen. De versterking van het bestaande net en de ontwikkeling van bijkomende assen zijn nodig om deze evoluties te begeleiden.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

De volgende projecten zijn al gekend en gepland:

- De aanleg van een nieuwe Noord-Zuid-metrolijn tussen Bordet en Albert;
- De gedeeltelijke automatisering van metrolijnen 1 en 5 om de frequenties te verhogen;
- De uitbreiding van de lijnen 9 en 3/7 naar de Heizel en/of parking C;
- De aanleg van een nieuwe tramlijn ten noorden van Van Praet, in aansluiting met NOH en het militair ziekenhuis; en
- De aanleg van een nieuwe tramlijn "Thurn & Taxis", via de Suzan Danielbrug.

Al deze projecten gaan gepaard met een lokale reorganisatie van de netwerken om de dichtheid te optimaliseren.

Op langere termijn zijn de ringroutes en dwarsverbindingen die niet direct door het centrum lopen, de wegen waar de versterkingsbehoeften het grootst zijn. Het belangrijkste potentieel voor stedelijke ontwikkeling en bevolkingsgroei bevindt zich voornamelijk in de tweede kroon. Anderzijds is het netwerk om historische redenen minder dicht in deze tweede kroon en veeleer opgebouwd rond radiale assen die verbonden zijn met het hypercentrum.

Er wordt bijgevolg het volgende voorgesteld:

- Een aanzienlijke ontwikkeling van het structurerende net in het oosten van het Gewest met:
  - de studie van het creëren van een nieuwe lijn vanaf Meiser (naar de UCL);
  - de wijziging van het tracé van lijn 48 tussen Louiza en Buyl.

  Gecombineerd met de nieuwe lijn in aansluiting met NOH laten deze twee projecten toe het aanbod op de Middenring Oost geleidelijk te versterken door het opvoeren van de frequentie, het inzetten van rollend materieel met een grotere capaciteit, enz. De huidige verdeling van de infrastructuur over verschillende lijnen beperkt immers deze mogelijkheden;
- Een sterke ringroute naar het westen, te exploiteren als tramlijn. Tussen Anderlecht en Vorst maakt het doortrekken van de lijn tot Albert het mogelijk om een volledige Middenringlijn rond te maken, wat in ruime mate de dichtheid van het net verbetert.
- De verlenging van metrolijn 2/6 tot aan de Basiliek en vervolgens, op langere termijn, tot Groot-Bijgaarden om aan te sluiten op deze ringroute die de radiaalaansluitingen in het westen van het Gewest verbetert en de rol van de ringroute West versterkt;
- De uitbreiding van lijn 8 van Roodebeek naar Bordet om het netwerk tussen metrolijnen 1 en 3 met elkaar te verbinden. In het licht van een dergelijke uitbreiding wordt een gesplitste exploitatie van de ringroute en de radiale lijn in verbinding met de Louizalaan en het stadscentrum noodzakelijk. De afsplitsing van de exploitatie ter hoogte van Herrmann-Debroux kan de vorm aannemen van een omleiding naar Adeps in het kader van een heraanleg van de as als stadspoort;
- De aanleg van een grote diagonaal tussen het noordwesten en het zuidoosten van het Gewest die de nieuwe lijn naar "Thurn & Taxis" zou verlengen om een rechtstreekse verbinding mogelijk te maken tussen drie zeer druk bevraagde corridors waarvoor het net nu omleidingen of aansluitingen moet voorzien: Bockstael - Brussel-Noord via Thurn & Taxis, Brussel-Noord - Bovenstad, Bovenstad - Delta/Universiteitscampus;
- Verbetering van de verbindingen met het zuiden van het gewest, met name op de Industrielaan in verbinding met het Zuidstation en de verbinding met Ukkel.

De geselecteerde assen vertonen een potentieel dat de exploitatie via het spoor rechtvaardigt. De ontwikkeling ervan kan slechts op middellange of lange termijn overwogen worden. Op kortere termijn wordt het aanbod kwalitatief en kwantitatief uitgebreid om de evolutie van de vraag naar verplaatsingen te begeleiden.

Nauwkeuriger studies blijven nodig om de voorstellen te kunnen integreren in een begrotingsplanning, met name de sociaaleconomische studies die het mogelijk moeten maken:

- Het precieze tracé te bepalen en de stedelijke inschakelingsstudies te maken;
- Het dienstenaanbod waarin voorzien moet worden en de geleidelijke uitbreiding ervan te valideren;
- Op die basis te beschikken over een nauwkeurigere raming van de kosten die het mogelijk maakt de uitvoering te plannen, met inbegrip van de behoeften aan bijkomend rollend materieel.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Tegelijk moet de versterking van het intergewestelijke aanbod op assen die complementair zijn aan het spoorwegnet, worden voortgezet. Deze assen moeten fungeren als echte uitbreidingen van het stedelijke netwerk om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar vervoer tussen het Gewest en zijn eerste periferie. Ze moeten worden aangesloten op de assen van het stedelijke netwerk. De aansluitingspunten tussen deze segmenten van het net worden gekozen en eventueel aangepast om ervoor te zorgen dat het aanbod zo complementair mogelijk is.

De te versterken of te creëren assen zijn:

- De drie lijnen van het Brabantnet: ringroute UZ-Tervuren in twee fasen, Boom, verlenging van tramlijn 62 in de richting van de luchthaven;
- De verlenging van de as Houba de Strooper ten noorden van de Heizel in de richting van Wemmel;
- De Haachtsesteenweg;
- De Waterloosesteenweg;
- De Bergensesteenweg ten zuiden van het COOVI;
- De Ninoofsesteenweg.

In de ontwikkeling van een intergewestelijk aanbod wordt voorzien in een ambitieuzer samenwerkingsakkoord tussen de gewesten. De tracékeuze, het aanbod en de uitbatingsmodaliteiten worden gemeenschappelijk bepaald.

De totstandbrenging of versterking van interstedelijke diensten door snelbuslijnen op grote autosnelwegassen (E40, E411) vervolledigt het netwerk en maakt deel uit van de doelstelling om de verkeersdruk door auto's geleidelijk terug te dringen.

**De prestaties van het bovengrondse net verbeteren**

Het bovengrondse openbaarvervoernet biedt momenteel beperkte reissnelheden van gemiddeld ongeveer 16 km/u, en die zijn de afgelopen jaren nog gedaald. In de eerste plaats heeft het te kampen met grote regelmatigheidsproblemen die de aantrekkelijkheid ervan ondermijnen en bijdragen tot een verhoging van de exploitatiekosten van het netwerk.

Naast de ontwikkeling van nieuwe assen, is het verbeteren van de prestaties van het bestaande netwerk daarom een essentiële uitdaging, waarbij een onderscheid gemaakt moet worden naargelang de categorieën van het netwerk:

- Op het OV PLUS-netwerk, dat al in zeer ruime mate gescheiden is van het autoverkeer, bestaat de uitdaging er eerst en vooral in het behoud van de huidige prestaties te garanderen en de regelmaat te verbeteren; en
- Op het OV COMFORT-netwerk, dat gebruik maakt van smallere wegen, zijn de mogelijkheden voor een fysieke scheiding van het autoverkeer beperkter. De prestaties zijn dus des te meer onderhevig aan de onzekerheid van het autoverkeer.

De verbetering van de prestaties van het netwerk wordt uitgevoerd op coherente en doorlopende lijnen of delen ervan. Dit gebeurt met de inrichting van eigen beddingen waar nodig, maar steunt ook op andere beschikbare actiehefbomen: voorrang op kruispunten, plaats van haltes t.o.v. de kruispunten, afstand tussen de haltes, andere rijrichting...

Basisvoorwaarde daarbij is vooral de implementatie van de multimodale wegenspecialisatie en dus de vermindering van de functie "verkeer" op een groot deel van het netwerk, in het bijzonder op een reeks "historische" steenwegen : Charleroise-, Waverse-, Gentsesteenweg, enz.

De Avanti-strategie die in het beheerscontract van de MIVB is opgenomen, vermeldt de lijnen of delen van lijnen die op een consistente manier moeten worden aangepakt en ook 15 "zwarte punten" waar de performantie van het netwerk sterk verbeterd zou kunnen worden (cf. de hogervermelde kaart "Geplande OV COMFORT-assen").

De performantie van het openbaarvervoernetwerk beperkt zich niet enkel tot snelheid en regelmaat, maar dient transversaal ingevuld te worden, inclusief toegankelijk voor de totaliteit van de bevolking. In samenhang met de wil om een geïntegreerd openbaarvervoernet aan te bieden, bestaat de ambitie erin de prestaties op het vlak van snelheid en regelmaat te verbeteren voor alle operatoren.

**Het spooraanbod verder ontwikkelen**

Het S-net is het structurerende openbaarvervoeraanbod op grootstedelijke schaal en bedient het Brussels gewest. Zijn rol in de opbouw van de stedelijke ontwikkeling en als eerste alternatief voor het autogebruik moet versterkt worden.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Op gewestelijke schaal maakt het deel uit van het bestaande en geplande netwerk. De complementariteit met het stadsnet deelt bepaalde bestaande verbindingen een bijzonder belangrijke rol toe in de gewestelijke bediening:

- De S4-verbinding zorgt zo voor een performante verbinding tussen het oosten en het westen van het Gewest zonder langs het stadscentrum te passeren;
- Door lijn 26 te volgen, vormen de verbindingen S5, S7 en S9 een gediversifieerd aanbod waardoor het zuiden en het noordoosten van het Gewest met elkaar verbonden kunnen worden zonder het stadscentrum te doorkruisen, en talrijke wijken uit de tweede kroon met meer centraal gelegen plaatsen verbonden kunnen worden, waarbij het doorsnijeffect aan het Terkamerenbos vermeden kan worden; en
- Via de lijnen 124 en 161 vormen de verbindingen S1 en S8 een nuttige aanvulling op het aanbod van de MIVB door op performante wijze de zuidelijke gemeenten van het Gewest te verbinden met de belangrijkste activiteitenpolen.

Deze lijnen zijn strategisch want ze beantwoorden aan duidelijke behoeften inzake de ontwikkeling van het openbaarvervoeraanbod op ringroutes of op wegen die een ruimer stadscentrum bedienen. De verbetering van het aanbod via de versterking van de frequenties moet dus worden voortgezet vanuit het oogpunt van een grotere complementariteit met de metro- en tramlijnen.

De gewestelijke doelstellingen bestaan er meer bepaald in:

- Aantrekkelijker frequenties te hebben om zich met de trein te verplaatsen in het Gewest. Tijdens het spitsuur, zowel in de week als op zaterdag, komt dit neer op minstens elk kwartier een trein in beide richtingen voor alle S-lijnen. Tijdens het daluur, zowel in de week als op zaterdag, is het de bedoeling over minstens twee treinen per uur te beschikken, in beide richtingen en voor alle S-lijnen;
- De avond verplaatsingen met de trein tussen het Gewest en de rand te vergemakkelijken. Dit gebeurt vooral via een uitbreiding van de treintijden op de S-lijnen. Zo moet de laatste trein voor alle bestemmingen, zowel tijdens de week als tijdens het weekend, vanuit de grootste stations (Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Schuman en Brussel-Luxemburg), na 00.30 uur vertrekken; en
- De oost-westverbinding te versterken door de Europese wijk, de Noordwijk, Jette en Sint-Agatha-Berchem met elkaar te verbinden.

Om het S-net volop zijn rol in de gewestelijke bediening te laten spelen en zijn goede wisselwerking met het stadsnet te verzekeren, is het ook nodig nieuwe haltes te creëren of bepaalde bestaande haltes te wijzigen. Op dat vlak zijn de doelstellingen:

- Het creëren van een halte bij Verboeckhoven "Berenkuil" om de verbinding mogelijk te maken tussen het S-net en de toekomstige metrolijn 3;
- De verplaatsing van de halte in Evere om ze te integreren in de ontwikkeling van de Josaphatzone;
- De verplaatsing van station Moensberg om de verbinding mogelijk te maken tussen de lijnen 124 en 26;
- Op langere termijn kunnen andere haltes overwogen worden, waarbij de best mogelijke exploitatie van het S-netwerk gewaarborgd wordt (minimumafstand tussen haltes).

Andere belangrijke aspecten van het aanbod moeten ook verbeterd worden: de inrichting van de haltes en van het rollend materieel (comfort, toegankelijkheid, informatie), maar ook de kennis van het spooraanbod door de Brusselaars.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**De nationale en internationale bediening**

De uitdaging van het nationale aanbod – en bij uitbreiding van het aanbod in het algemeen – schuilt eerst en vooral in de configuratie van de intra-Brusselse bediening. In 2018 is die immers nog altijd sterk gecentraliseerd, met een massaal gebruik van de Noord-Zuidverbinding (L0), in dusdanige mate dat de kracht en dus de aantrekkelijkheid van het aanbod verzwakt.

In dat kader wil het Gewest in dialoog treden met de NMBS om langzamerhand het aanbod over de verschillende verbindingen die de stad doorkruisen (L0, L26, L28 en L161) beter te verdelen, gekoppeld aan de ontwikkeling van prioritaire gebieden (Josaphat, Weststation, enz.).

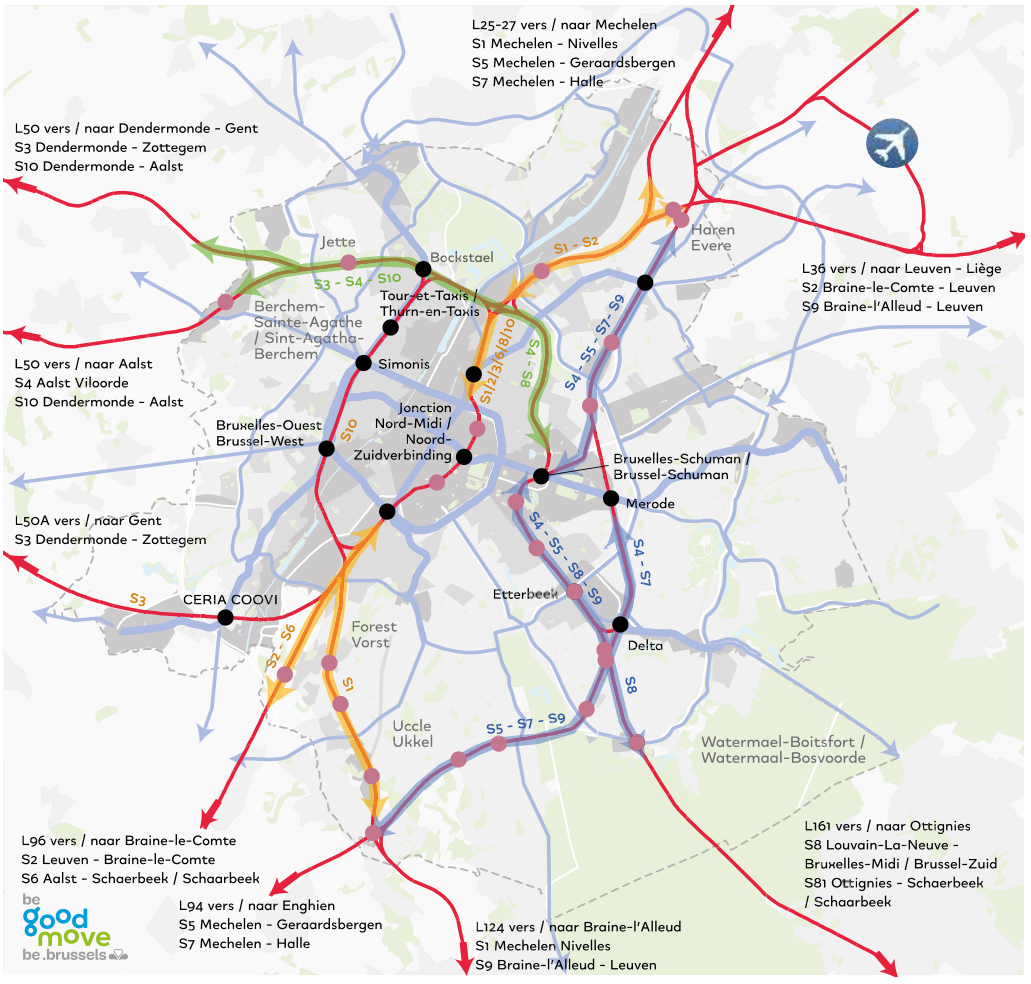
De internationale spoorverbindingen vanuit Brussel berusten in de eerste plaats op de ligging van het Gewest in het centrum van het Belgische hogesnelheidsnet van waaruit drie assen vertrekken (naar Frankrijk, Duitsland en Nederland). Hoewel deze ontwikkeling het mogelijk gemaakt heeft Brussel rechtstreeks te verbinden met belangrijke steden zoals Londen en Frankfurt, is ze gepaard gegaan met een uitgesproken achteruitgang van het aantal steden dat vroeger rechtstreeks verbonden was met de Belgische hoofdstad via klassieke internationale diensten, in het bijzonder in het oosten.

Het Gewest pleit bijgevolg om het internationale spooraanbod uit te breiden met nieuwe performante en rechtstreekse lijnen naar het oosten en zuidoosten van Europa (Luxemburg, Straatsburg, Bazel, het zuidoosten van Duitsland, enz.). In verband met deze doelstelling:

- Vraagt het Gewest de volledige uitvoering van de vernieuwings- en verbeteringswerken aan de infrastructuur die momenteel aan de gang zijn op as 3 (lijnen 161 en 162) om de trajecttijden aanzienlijk te verbeteren t.o.v. de situatie vóór de werken;
- Wil het Gewest een denkoefening op gang brengen over een betere bediening van de Europese wijk die, ondanks zijn internationale functies en de ingebruikname van de Josaphattunnel, door geen enkele hogesnelheidstrein bediend wordt en nog slechts een restje klassiek internationaal verkeer kent.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




**Réseau ferroviaire / Spoorwegen**

TP / OV PLUS

Noeud de correspondance avec TP PLUS Métro / Overstapknooppunt met OV PLUS Metro

Autres points d'arrêt / Andere stopplaatsen

Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied

Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020

Grandes ressources foncières / Grote grondreserves

Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Espace vert / Groene ruimte

Eau / Water

**Liaisons urbaines / Stedelijke verbindingen**

Rocade nord / Noordelijke rondweg S4
Berchem-Sainte-Agathe / Sint-Agatha-Berchem

Rocade sud et est de la Région / Zuidelijke en oostelijke ringweg
Uccle - Intermodalité métro - Schaerbeek / Ukkel - Intermodaliteit metro / Schaarbeek

Connexion nord - sud via la jonction / Noord-Zuidverbinding

Nationaal en grootstedelijk spoornet en te versterken strategische verbindingen

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Stations en overstapknopen sturen de stedelijke ontwikkeling**

Naast hun functie "vervoer" bieden de bestaande of toekomstige grootstedelijke netwerkassen en -centra ook de ondersteuning voor een dichte en gemengde stedelijke ontwikkeling. Met name stations, haltes en overstapknopen zijn op zichzelf centrale punten, waarvan de ontwikkeling bijzondere aandacht krijgt en verder gaat dan de "technische" functie alleen: integratie in het stedelijk weefsel, diversiteit van functies, kwaliteit van stap- en fietsroutes.

De inplanting van de stedelijke functies hangt af van het voorgestelde bereikbaarheidsniveau, gemeten op basis van het openbaarvervoeraanbod, maar ook van het aanbod mobiliteitsdiensten in brede zin: fietsnetwerk, gedeelde mobiliteit en taxi's.

De strategische overstapknopen zijn:

- De grote stations die op nationale schaal toegankelijk zijn: Brussel-Zuid, Brussel-Centraal, Brussel-Noord, Brussel-Schuman, Brussel-Luxemburg, Schaarbeek en Etterbeek;
- De overige stations van het S-net;
- De overstapknopen tussen twee (bestaande of te creëren) OV PLUS-lijnen, of een OV PLUS-lijn en verschillende OV COMFORT-lijnen, die een versterkte rol moeten spelen in de stedelijke ontwikkeling: Simonis, Bordet, Roodebeek, Herrmann-Debroux, Albert, Meiser en Heizel; en
- De overstappunten van het interstedelijke net.

Bepaalde overstapknopen zijn uitgerust om een bijzondere functie te kunnen vervullen:

- De busstations, bestemd voor langeafstandsbussen. Op termijn beoogt het Gewest de aanleg van een groot internationaal station dat gemakkelijk bereikbaar is via het wegennet en dat aangesloten is op het structurerende openbaarvervoernet. De Erasmussite ligt actueel ter studie als busstation. Bovendien zijn de omstandigheden verbeterd waarin deze dienstverlening plaatsvindt aan het Zuid- en het Noordstation; en
- De overstapparkings.

De P+R's worden beschouwd als volwaardige overstapknopen, met als bijzonderheid dat ze parkeergelegenheid bieden. Bijgevolg zal het er in de praktische modaliteiten voor het ontwerp en het beheer van dat parkeeraanbod (bepaling van het aantal plaatsen, tarifering, toegangsbeperking) op aankomen:

- Bij te dragen tot de beperking van het autogebruik door het deel van de intermodale verplaatsing dat met deze modus uitgevoerd wordt, te verminderen: de overstap gebeurt dus zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt;
- Aan te sluiten op de principes van de multimodale wegenspecialisatie door bij te dragen tot de concentratie van het autoverkeer op het structurerende net: de P+R's zijn dus in de eerste plaats gekoppeld aan de Auto PLUS-wegen en eventueel aan de Auto COMFORT-wegen maar met een dienovereenkomstig aangepast aantal plaatsen; en
- Het gedeeld en/of collectief gebruik van voertuigen te bevoordelen: de P+R's bieden een quotum plaatsen dat in de eerste plaats voorbehouden is aan carpoolers, deelvoertuigen, fietsen, evenals laadpalen.

Uit deze principes blijkt dat de relevante mogelijke locaties voor overstapparkings

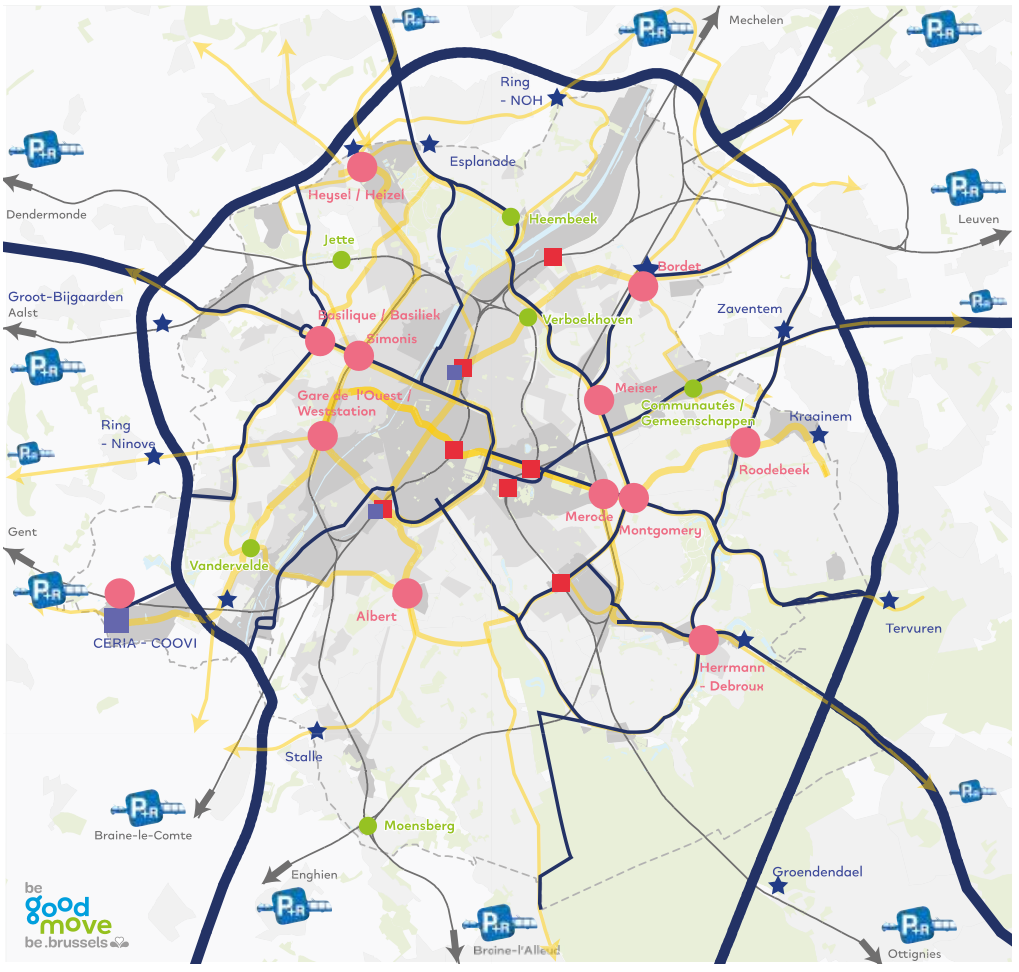
- Zo dicht mogelijk bij het beginpunt van de verplaatsingsketen moeten liggen en dus in de eerste plaats, op grootstedelijke schaal, ter hoogte van de treinstations;
- De raakpunten tussen het wegennet en het bestaande of te creëren structurerend openbaarvervoernet moeten zijn die zo dicht mogelijk bij de Ring liggen.

De omvang van de parkings vormt het voorwerp van specifieke studies maar uit experimenten in het buitenland blijkt dat P+R's die meer dan 500 en tot 800 plaatsen bieden, uitzonderingen zijn. Het Gewest mikt op een totaal van zowat 25.000 P+R-plaatsen in het grootstedelijk gebied[24].

[24] Zie GPDO, p. 153 en 154



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




## Réseau de voiries / Wegennet

- Autoroute / Snelweg
- Auto PLUS

## Réseau TP / OV-net

- Ferroviaire / Spoorwegen
- PLUS

## Pôles d'échange / Transitpolen

- Stationnement / Parkeren
- Gare nationale / Nationaal station
- Pôle à renforcer / Te versterken pool
- Noeud de correspondance à créer / Te creëren overstapknooppunt
- Gare routière (inter)nationale à créer / Te creëren (inter)nationaal busstation
- Gare routière transitoire / Tijdelijk langeafstandbusstation

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

▲ Bestaande of te creëren overstapknopen



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Een hiërarchisch wegennet beter ingepast in het stedelijk weefsel

Het gewestelijk wegennet is samengesteld uit:

- Auto PLUS-wegen, dit zijn de Ring en de grote grootstedelijke assen. Dit net kanaliseert de autostromen en verzekert de toegang tot de grote functies van het Gewest;
- Auto COMFORT-wegen, deze vullen het PLUS-netwerk aan voor de bereikbaarheid van het Gewest en ze beperken het versnipperingseffect van het verkeer in de wijken;
- Auto WIJK-wegen, dit zijn de meeste wegen van het net. Autoverkeer is er mogelijk, maar enkel voor de lokale bereikbaarheid en tegen lagere snelheid.

**Belangrijke assen beter geïntegreerd in de stad**

De multimodale wegenspecialisatie en de concentratie van het autoverkeer op bepaalde hoofdwegen druist niet in tegen de ambitie om ook op deze wegen de levenskwaliteit te verbeteren en de ruimte voor het autoverkeer daar te rationaliseren. Het doel blijft een algemene vermindering van het autoverkeer op gewestelijke schaal.

De belangrijkste toegangswegen tot Brussel en de ringroutes spelen momenteel een structurerende rol op het vlak van de bereikbaarheid van het Gewest met de auto vanuit andere gewesten en voor interne verkeersstromen. Deze stadsautowegen en hoofdwegen kunnen, afhankelijk van de betrokken trajecten, verschillende problemen veroorzaken: geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de omwonenden, barrière-effect op de doorkruiste ruimten, congestie tijdens de spits, effecten op de exploitatie van de weg en op de veiligheid van de weggebruikers, enz.

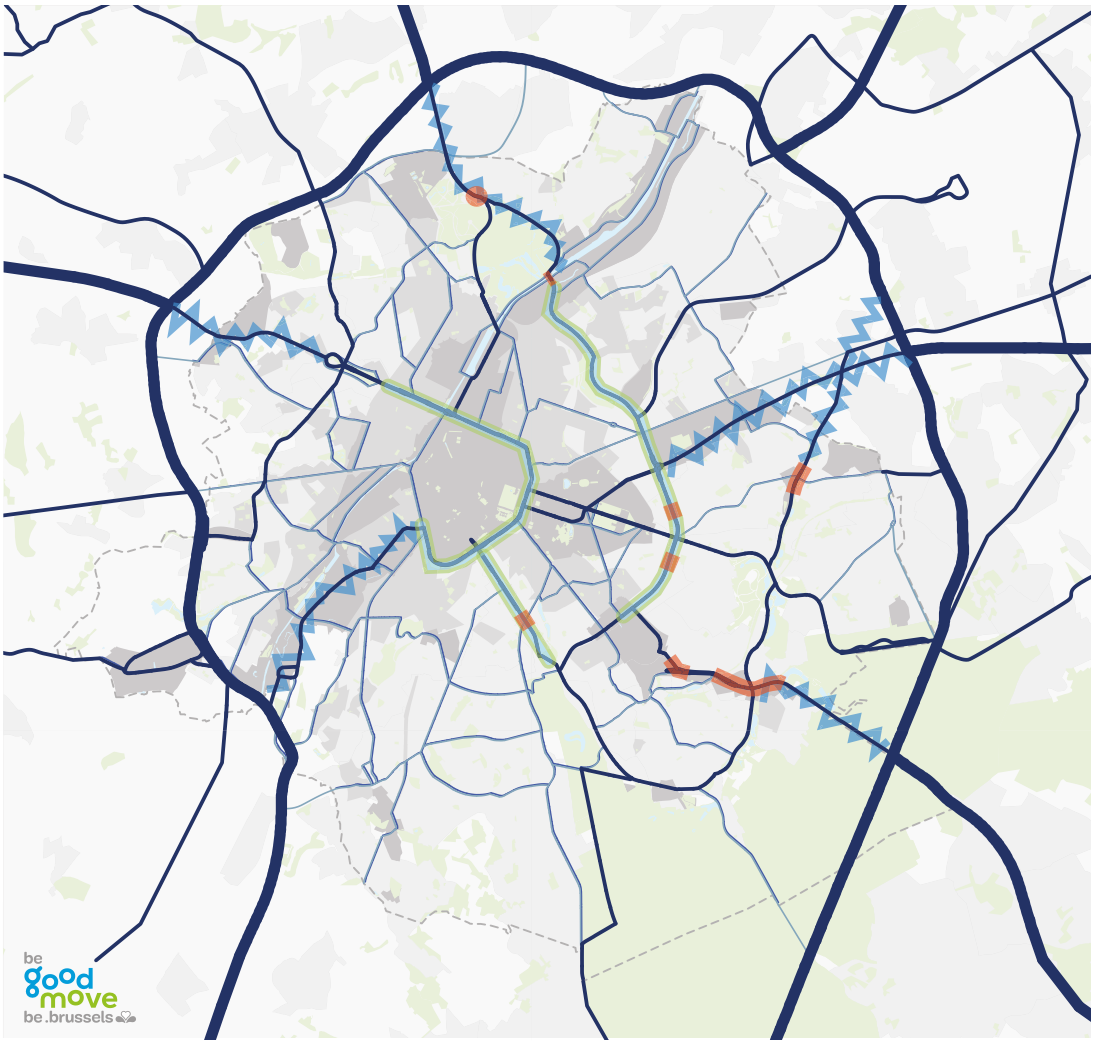
In het algemeen houdt de Auto PLUS-status de toepassing in van begeleidende maatregelen om de verkeersoverlast voor de omwonenden te beperken, in het bijzonder de geluids- en luchtvervuiling: keuze van de verharding, gevelisolatie, bufferruimten en het vermijden van voorzieningen zoals woonfuncties en scholen op deze assen.

De beste integratie van belangrijke verkeersroutes kan verschillende vormen aannemen, afhankelijk van de context.

Voor de grote toegangswegen tot de stad[25] met snelwegprofiel (A12, E40, E411, E40-Keizer Karel...) is de ambitie ze om te vormen tot stadswegen met ruimte voor de verschillende vervoersmodi. Op kortere termijn worden deze routes gebruikt om andere toepassingen te ontwikkelen, zoals gereserveerde rijstroken voor openbaar vervoer of carpooling. De ruimte voor het individuele autoverkeer wordt daardoor beperkt, zonder dat dit noodzakelijkerwijs afhankelijk is van volledige herinrichtingsprojecten die pas op lange termijn kunnen worden gerealiseerd.

[25] Zie GPDO, p. 152

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




**Réseau de voiries / Wegennet**

- Autoroute / Autosnelweg
- Auto PLUS
- Auto CONFORT / COMFORT

**Axes PLUS à requalifier / Te herkwalificeren PLUS-assen**

- Infrastructure à questionner / In vraag te stellen infrastructuur
- Axe d'entrée de ville - multimodalité à renforcer / Stadstoegang - multimodaliteit te versterken
- Requalification des voiries latérales / Herkwalificatie van de ventwegen

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Gepland Auto PLUS-netwerk



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Op bepaalde binnenwegen in het Gewest maakt de heraanleg of de aanleg van ventwegen die gescheiden zijn van de hoofdwegen het mogelijk om een echte scheiding tot stand te brengen tussen de gebouwen en de zones bestemd voor gemotoriseerd verkeer, wat leidt tot comfortabelere verkeersomstandigheden voor voetgangers en fietsers. Dergelijke ontwikkelingen zijn een goede oplossing, zij het niet noodzakelijk over de hele lengte, voor de Leopold II-laan, de westelijke Kleine Ring tussen Brussel-Zuid en Sainctelette, de Louizalaan en de oostelijke Middenring ten noorden van het station van Etterbeek.

In het kader van de heraanleg van deze hoofdwegen moeten vraagtekens worden geplaatst bij het bestaan of de exploitatie van bepaalde kunstwerken:

- De grote infrastructuur van de toegangsassen van de stad: het viaduct van Herrmann-Debroux en de Dikke Linde-rotonde;
- Tunnels die overcapaciteit bieden of een te grote impact hebben op de inrichting;
- Van Praetbrug: ontbrekende verbindingen tussen bepaalde structurerende wegen, inrichting van haltes voor openbaar vervoer.

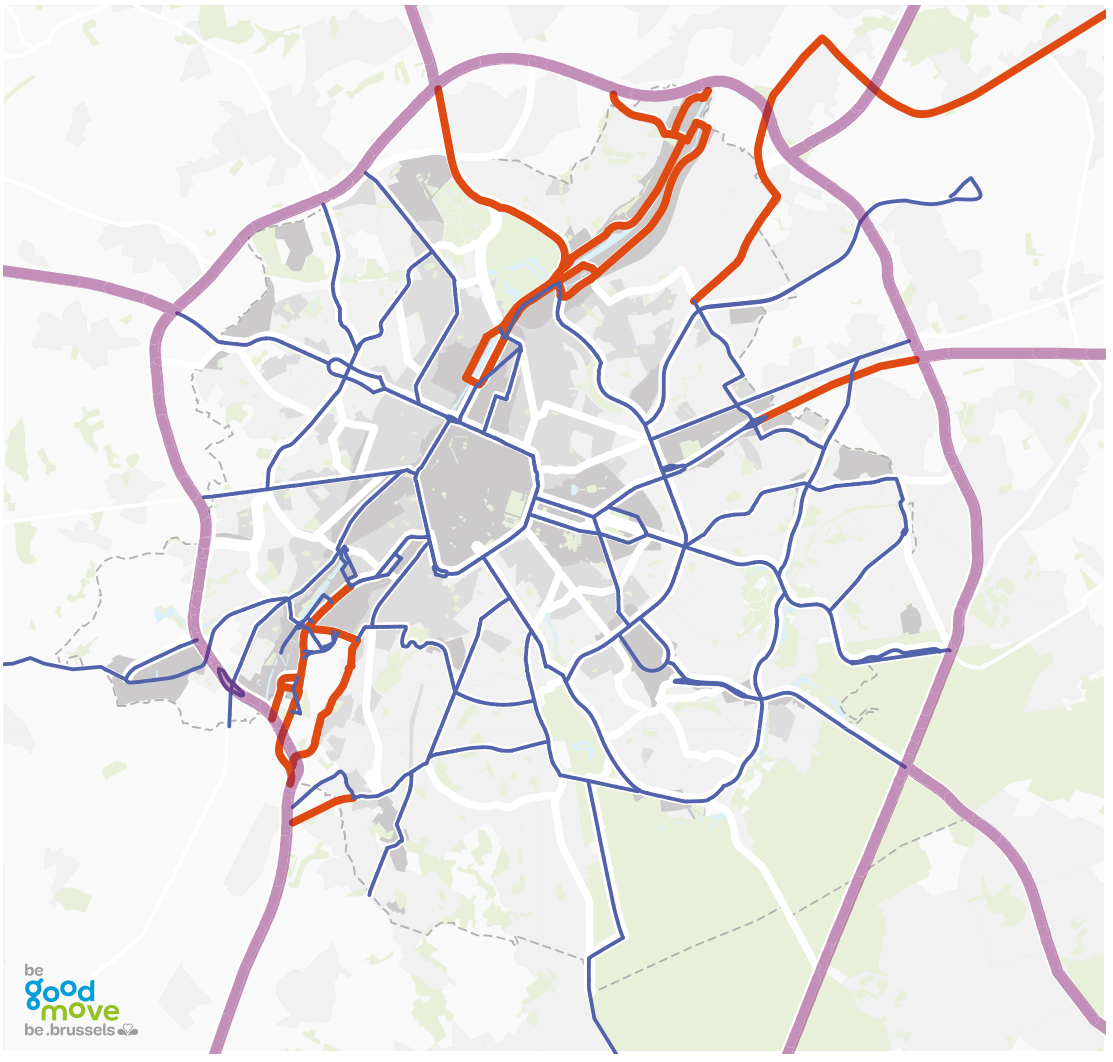
De principes van de hiërarchisering van het netwerk en integratie in het stedelijk weefsel zijn ook van toepassing op goederenstromen, die nog steeds hoofdzakelijk over de weg zullen gaan. De routes voor de toegang van zware voertuigen tot productie- en havenfuncties moeten duidelijk worden vastgesteld en zo worden ontwikkeld.

Voor stedelijke leveringen houdt de aanleg van de vrachtverkeer PLUS- en de Vrachtverkeer COMFORT-netwerken het goederenverkeer op geschikte wegen zo dicht mogelijk bij de plaats van bestemming of bij de overslag naar andere voertuigen/modi.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL




**Réseau Poids Lourd / Vrachtwagennet**

- PLUS Autoroute / Autosnelweg
- PLUS
- CONFORT / COMFORT

**Réseau de voiries / Wegennet**

- Auto PLUS
- Auto CONFORT / COMFORT

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

Kaart Vrachtverkeer - Goederentransport



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Dynamisch beheer van verkeersstromen**

Het principe van de trapsgewijze verschuiving van het verkeer naar de grote assen gaat gepaard met de installatie van "toeritdosering"[26] op de belangrijkste invalswegen van het gewest, waardoor een dynamisch beheer van de verkeersstromen mogelijk wordt. Deze maatregel is niet alleen bedoeld om wachtende voertuigen op externe en minder "schadelijke" wegvakken te stockeren, maar ook om het openbaar vervoer voorrang te geven bij het oversteken van de kruispunten en dit zowel op radiale assen (gecombineerd met eigen bus-/trambeddingen), als op tangentiële. Dit principe leidt ertoe dat het verkeer zichzelf minder vastrijdt op kruispunten voorbij de perimeter van de "toeritdosering", met vlotter verkeer op momenteel problematische kruispunten. Om de doeltreffendheid van deze maatregel te garanderen, is het noodzakelijk om een toeritdoseringssysteem in te voeren voor alle wegcorridors naar het centrum van Brussel, maar ook om elk risico van omzeilingen via de omliggende wijken te vermijden (veralgemening van 30 km/u, plaatselijke reorganisatie van de verkeersstromen...).

Het systeem neemt de vorm aan van drie opeenvolgende controleniveaus:

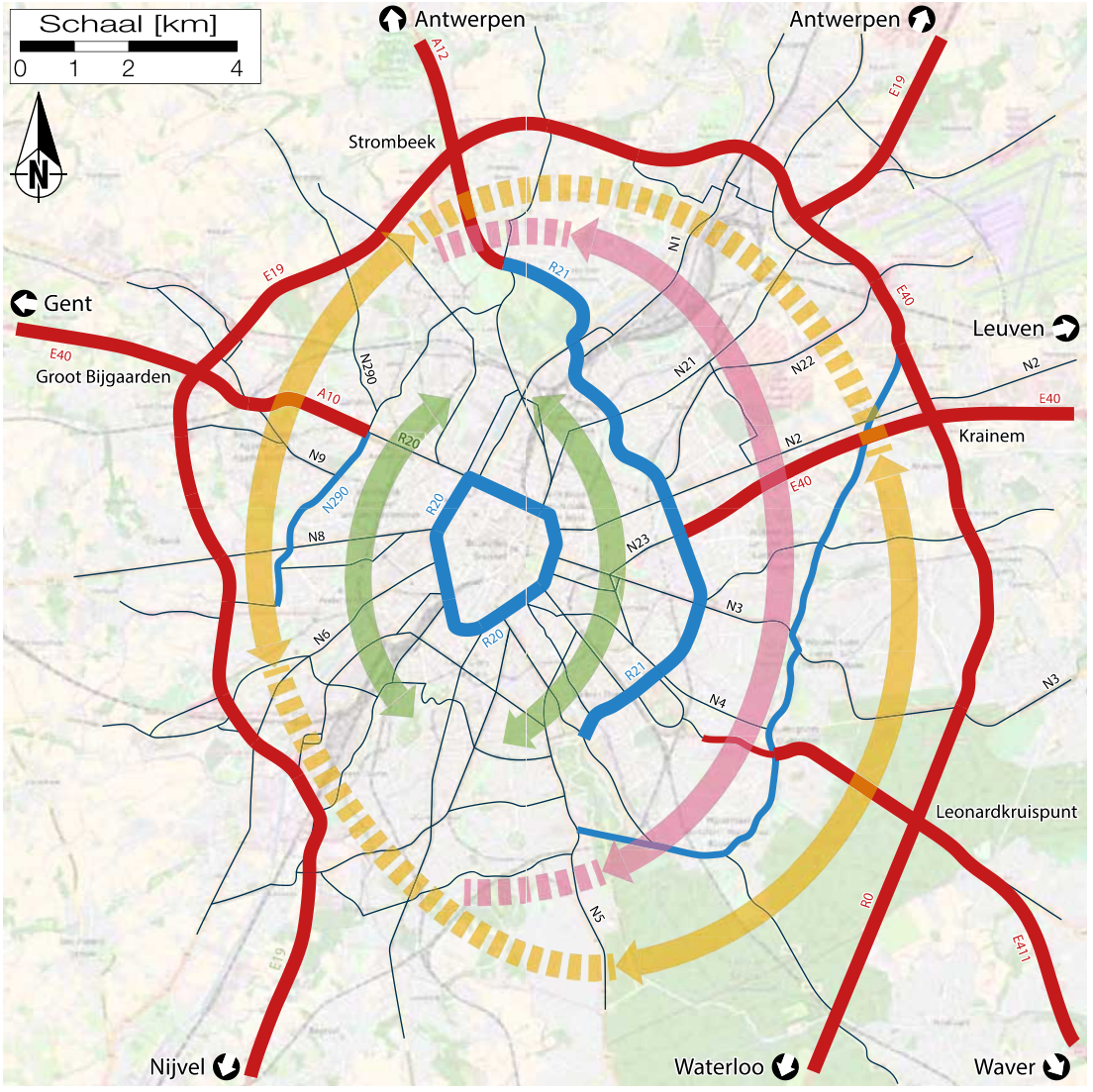
- Een eerste niveau direct voorbij de Ring. De punten op dit eerste niveau die verbonden zijn met het OV PLUS-netwerk komen overeen met de dichtstbijzijnde punten in het centrum waar het nog steeds relevant is om P+R te installeren;
- Een tweede niveau vóór de Middenring, dat tangentiële bewegingen in de hand werkt en radiale lijnen van het openbaar vervoer een hogere prioriteit geeft; en
- Een derde niveau tussen de Midden- en de Kleine Ring.

De invoering van een dergelijk systeem houdt rekening met de stedelijke context, de voetgangers- en fietstrajecten, de aanwezigheid van openbaarvervoerlijnen en de mogelijkheid om eigen beddingen aan te leggen, de beschikbare opslagplaatsen, mogelijke alternatieve routes en met de risico's het te omzeilen via de wijken.

[26] Kruispunten met verkeerslichten die hoofdzakelijk het binnenkomende verkeer in het Gewest tijdens de ochtendspits doseren.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Opeenvolgende niveaus van beheer van het autoverkeer



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Een strategische rol voor de Ring**

De Ring maakt deel uit van het Trans-Europese Vervoersnetwerk – TEV-T. II. Hij laat nationale en internationale doorgaande verkeersstromen toe om het Gewest te omzeilen en speelt een rol als externe ringroute van het stedelijke netwerk. Dit biedt de volgende mogelijkheden:

- De totale groei van de wegmobiliteit op Belgische en internationale schaal opvangen. De Ring is een snelwegas in het hart van het Europese netwerk voor zowel personenverkeer als goederenvervoer en is verbonden met grote Europese havens en luchthavens;
- Intergewestelijk doorgaand verkeer aantrekken om de afstanden afgelegd op meer stedelijke wegen te beperken;
- De uitwisselingsstromen met het Brussels Gewest kanaliseren via een herverdeling van de trajecten in overeenstemming zijn met de multimodale wegenspecialisatie. In de praktijk zullen automobilisten worden uitgenodigd om de Ring te gebruiken om zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming te komen en om de wegen van het Gewest slechts voor een beperkte afstand te gebruiken; en
- Het interne verkeer dat het Gewest doorkruist en mogelijk deels naar de Ring kan worden overgeheveld beperken.

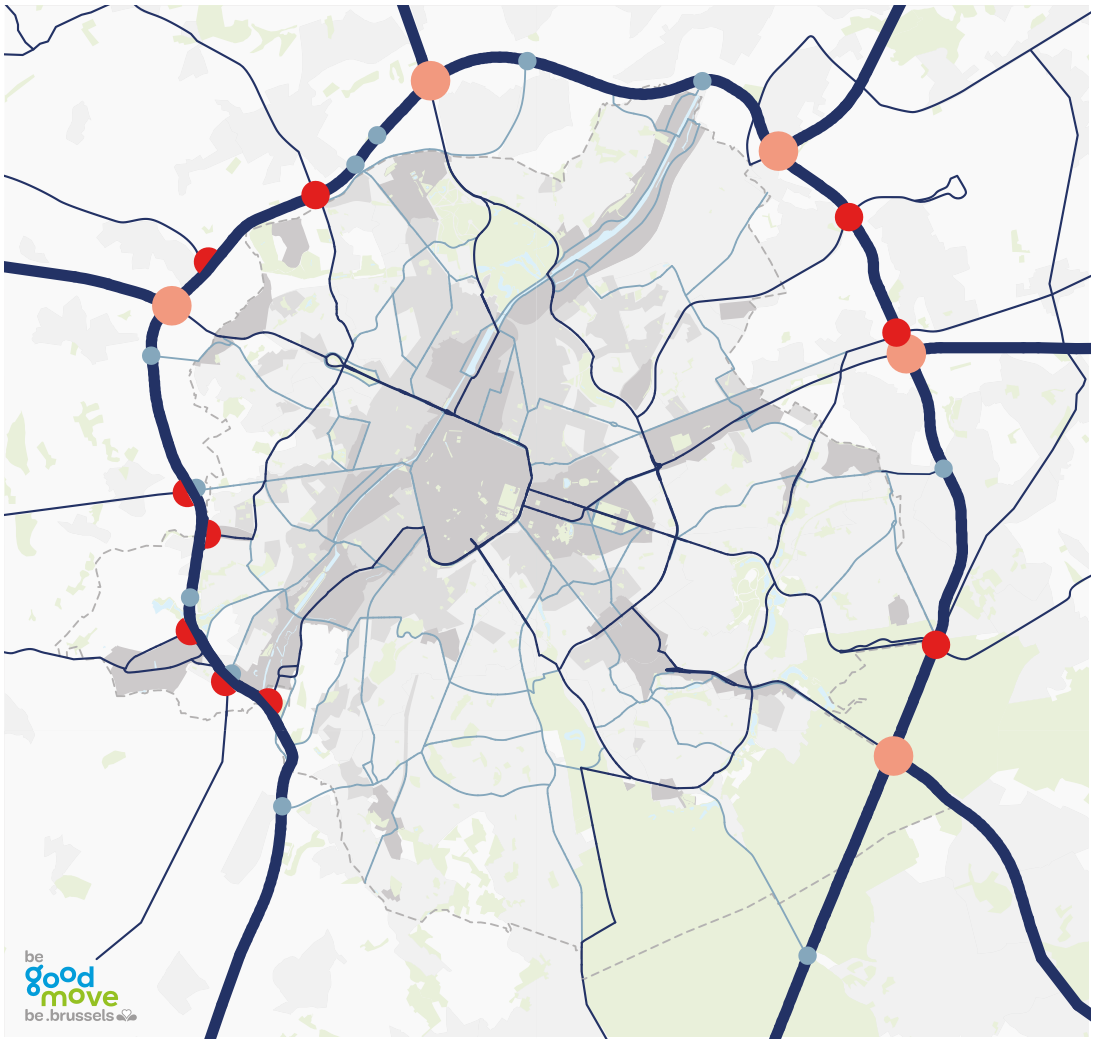
Deze visie op de rol van de Ring in de gewestelijke mobiliteit maakt het mogelijk om de gewenste functies voor de verschillende verkeerswisselaars te identificeren:

- De verkeerswisselaars met het autosnelwegennet; ze komen overeen met de nationale of zelfs internationale functie van de Ring. Idealiter maken ze alle uitwisselingen mogelijk. De inrichting van de wegen binnen de Ring moet duidelijk de toegang tot het dichte stedelijke gebied aangeven;
- De verkeerswisselaars met de Auto PLUS-wegen; zij maken uitwisselingen mogelijk met het grote toegangsnetwerk tot het Gewest, ook voor goederenstromen;
- De verkeerswisselaars met de Auto COMFORT-wegen; ze bieden toegang tot gebieden in de onmiddellijke nabijheid van de Ring, met name als er grote verplaatsingsgeneratoren zijn, maar ze zijn bijvoorbeeld niet bedoeld om gebruikt te worden om toegang te krijgen tot het stadscentrum.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL




**Réseau de voiries / Wegennet**

- Autoroute / Autosnelweg
- Auto PLUS
- Auto CONFORT / COMFORT

**Fonction des échangeurs autoroutiers / Functie van de verkeerswisselaars**

- Connexion autoroutière / Autosnelwegverbinding
- Connexion au réseau Auto PLUS / Verbinding met het Auto PLUS-net
- Connexion au réseau Auto CONFORT ou au réseau TP PLUS / Verbinding met het Auto COMFORT-net of op het OV PLUS-net

- Zone Urbaine / Verstedelijkt gebied
- Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) 2020 / Zone voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) 2020
- Grandes ressources foncières / Grote grondreserves
- Limite de la Région de Bruxelles-Capitale / Grens van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Espace vert / Groene ruimte
- Eau / Water

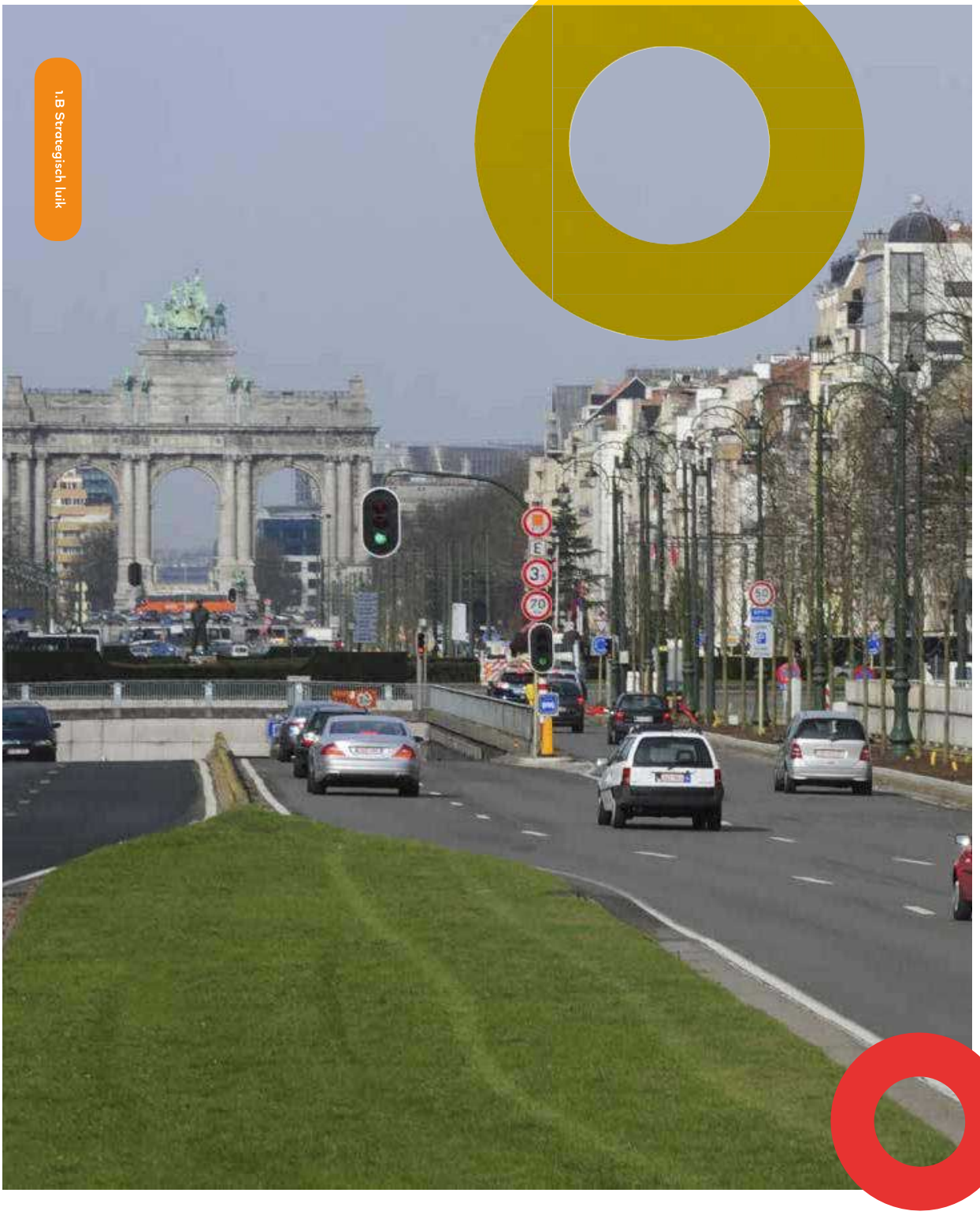
▲ Verkeerswisselaars van de ring en functie in het bedienen van Gewest

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Het Gewest wenst:

- Een verbetering van de omstandigheden voor voetgangers en fietsers om de weg over te steken;
- Aanpassingen van de plaatselijke verdelers om de doorlaatbaarheid van het autoverkeer te beperken in overeenstemming met de door het Gewest vastgestelde multimodale wegenspecialisatie; en
- Een wijziging van de grote verkeerswisselaars met het autosnelwegennet (E40 Oost en West, A12...) waardoor de overgang tussen het autosnelwegennet buiten de Ring en het stedelijke netwerk binnen de Ring beter kan worden gemarkeerd.

In 2016 heeft het Vlaams Gewest een herinrichtingsproject voor de Ring voorgesteld. Een dergelijk project moet deel uitmaken van een gedeelde visie op grootstedelijk niveau die gericht is op een algemene vermindering van het autoverkeer. Begeleidende maatregelen zijn daarom essentieel. Er zouden ook aanvullende maatregelen ter vermindering van de milieueffecten van de infrastructuur (geluidshinder, breukeffect in ecosystemen) geïntegreerd moeten worden, waarbij gezorgd moet worden dat het project in zijn geheel er niet toe bijdraagt de inname van grond door de weginfrastructuur te vergroten.

Vanuit grootstedelijk opzicht maakt een herinrichting van de Ring het des te noodzakelijker dat het Gewest de multimodale wegenspecialisatie, de herinrichting van de stadstoegangen en de andere maatregelen ter bevordering van de modal shift doorvoert.

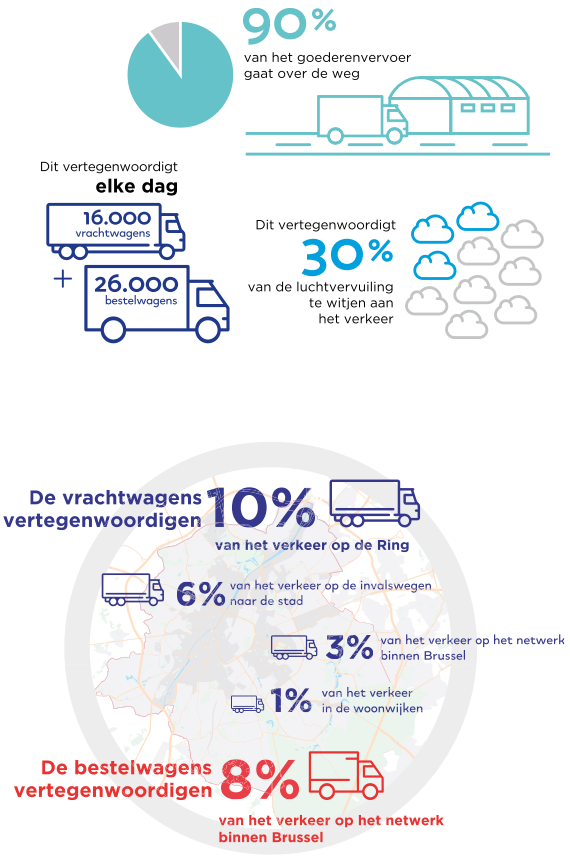
De versterking van het gebruik van de Ring als tangentiële verbindingen om de rechtstreekse doorstroming naar het Gewest te verbeteren, is niet rechtstreeks afhankelijk van een heraanleg en moet worden toegepast op de hele Ring en niet enkel op de trajecten waarop het huidige project van het Vlaams Gewest betrekking heeft.

In dat opzicht zijn dit het standpunt en de door het Brussels Gewest uitgezette bakens:

- De herinrichting van de Ring is een project dat gemeenschappelijk bepaald moet worden. In die zin moeten beide gewesten het eens worden over bepaalde gemeenschappelijke doelstellingen en moeten ze de studies samen aansturen;
- De herinrichting van de Ring moet deel uitmaken van een breder project waarin het openbaar vervoer, de fiets en de transitparkings aan bod komen om de modal shift naar alternatieve modi voor de personenauto te begunstigen. De projecten rond de alternatieven voor de personenauto moeten sneller opschieten dan het herinrichtingsproject van de Ring;
- Het project moet het verkeer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verminderen, het verkeer op de Ring vlot laten doorstromen en de verkeersveiligheid verbeteren, met name dankzij een algemene verlaging van de toegelaten snelheid, aangepast aan de verkeersdichtheid;
- Op het vlak van het milieu moet het project de gewestelijke engagementen en de doelstellingen van het NEKP naleven en met name bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit, van de biodiversiteit en tot een vermindering van de geluidshinder. Dit punt is essentieel in het licht van de volksgezondheid;
- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is geen voorstander van een verbreding van de Ring op zich, maar staat open voor een renovatie onder voorwaarden.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




## 2.5 Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien

Het Gewest zag, zoals overal in Europa, het aantal bestelwagens en vrachtwagens sterk toenemen. Het vrachtvervoer vertegenwoordigt nog steeds gemiddeld slechts een paar procent van het verkeer, vooral geconcentreerd op invalswegen, maar blijft toenemen en is verantwoordelijk voor een zeer aanzienlijk deel van bepaalde verkeersgerelateerde overlast (verontreinigende uitstoot, geluidshinder, enz.).

Het goederenvervoer ontbreekt doorgaans in de doelstellingen voor het modale aandeel voor agglomeraties omdat het niet kan worden vergeleken met personenvervoer. Toch blijft het een belangrijk aspect van het mobiliteitsbeleid, dat bijzondere aandacht verdient. Als gevolg van de evolutie van de werkgelegenheid in Brussel zouden we tegen 2030 een algemene groei van de verplaatsingen binnen het BHG van ongeveer 5% moeten zien. De evolutie van de logistiekketens en de ontwikkeling van de elektronische handel hebben de distributiesector getransformeerd, waar het aantal voertuigen voor goederenvervoer toeneemt en de sector steeds meer overschakelt op kleinere voertuigen (+33% tussen 2005 en 2015 voor bestelwagens tegen -5% voor vrachtwagens).

Terwijl het regelmatig transport meestal goed gepland is en in goed gevulde voertuigen is georganiseerd, is het occasionele, weinig georganiseerde transport goed voor bijna 45% van de leveringen en ongeveer 80% van de ritten.

In Brussel wordt ongeveer 90% van de goederen over de weg vervoerd. Het kanaal wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het transport van bouwmaterialen en aardolieproducten. Het gebruik van het spoor ligt zeer laag. Er moet dus voorrang gegeven worden aan de verbetering van de doeltreffendheid van het wegtransport. Het gebruik bevorderen van de waterweg en het spoor voor zwaar transport of transport over lange afstanden en van de bakfiets voor kortere afstanden is ook belangrijk voor de toekomst, zelfs al zal dit het dichtslibben van het wegennet op korte termijn niet oplossen.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

In het Strategisch plan voor het goederenvervoer komen drie kernpunten voor een intelligentere en schonere bevoorrading aan bod. Ze vormen nog altijd de basis van het voor de stadsdistributie ontwikkelde beleid:

- Een vermindering en een optimalisering van de bewegingen van voertuigen die goederen vervoeren in en naar de stad;
- Een modal shift van de weg naar de waterweg, het spoor en de overblijvende trajecten (*last mile*) d.m.v. milieuvriendelijker voertuigen; en
- Het leven van de leveranciers vergemakkelijken.

Het Strategisch plan voor het goederenvervoer is geëvalueerd. De conclusies van deze evaluatie zijn verwerkt in de oriëntaties van het GewMP.

Een goede organisatie van de goederendistributie in de stad is gebaseerd op logistieke sites en platformen, zowel in de stad als in de rand. Schaarbeek-Vorming is, met zijn bereikbaarheid via de weg, het water en het spoor, een bevoorrechte site waar de logistieke functies geprivilegieerd moeten worden. Dit kan echter niet het enige Brusselse distributiecentrum zijn, want het zal niet volstaan om te beantwoorden aan de diversiteit en de kwaliteit van de voor Brussel bestemde goederenstromen. Afhankelijk van de stedelijke en economische mogelijkheden moeten er specifieke logistieke sites ontwikkeld worden, met name opslagplaatsen op verschillende plaatsen op het Brusselse grondgebied en ook platformen op schaal van het grootstedelijke gebied.

Om de bevoorrading van het Gewest te verzekeren zal het potentieel van het vrachtvervoer geïntegreerd worden in de strategische denkoefening over het spooraanbod, om zich deze mogelijkheid op middellange en lange termijn niet te ontzeggen, maar die in tegendeel te kunnen ontwikkelen.

Voor de basislogistiek en de stedelijke distributie, bestaat de gewestelijke doelstelling[27] erin de afgelegde afstanden over de weg voor leveringen tegen 2025 met 10% te verminderen.

Het spreekt voor zich dat de bevoorrading van het Gewest gewaarborgd moet zijn, maar het is aan te raden om het verkeer van vrachtwagens en bestelwagens op de Brusselse wegen te beperken. Het stedelijke distributiebeleid moet gericht zijn op een grotere logistieke efficiëntie, die de voorkeur geeft aan minder vervuilende voertuigen die beter zijn aangepast aan stedelijke logistieke ketens. Binnen dat kader wordt voorrang gegeven aan leveringen per fiets en bakfiets. Een beter gebruik van de voertuigcapaciteit om het aantal verplaatsingen te verminderen en het aantal lege kilometers te beperken wordt bevorderd. De ontwikkeling van ruimten voor logistiek op wijkniveau maakt hier ook deel van uit.

Deze optimalisering moet niet alleen door de logistieke professionals, maar ook door de bestemmelingen worden geïmplementeerd, en dat gaat zowel om bedrijven (rationaliseren van hun bestellingen), om bouwplaatsen (dynamisch beheer van hun leveringen van materialen) als om particulieren (voorkomen dat bij hen thuis wordt geleverd wanneer ze afwezig zijn).

Er zal een label ingevoerd worden om verdienstelijke praktijken op gebied van stadsdistributie te valoriseren.

[27] Zie GPDO, p. 154



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 2.6 Parkeren, een beleid dat strookt met de mobiliteitsvisie

Parkeren is een essentiële factor voor het succes en de realisatie van de ambities van de mobiliteitsstrategie. In dat opzicht ontwikkelt het Gewest een globale strategie die ernaar streeft het parkeren te gebruiken als een:

- Actiehefboom voor de keuzes op gebied van mobiliteit;
- Instrument voor de herovering van de openbare ruimte;
- Schakel in de intermodale verplaatsingsketens (zie deel over de overstapknopen); en
- Dienst aan de gebruikers van het Gewest.

In een op dienstverlening gebaseerde benadering wil het Gewest zijn parkeerbeleid doen evolueren opdat het de stadsdienstfuncties beter zou integreren, onafhankelijk van het soort gebruikte voertuigen:

- Aantal, afmetingen en beschikbaarheid van de leveringsruimten, met inbegrip van die buiten de weg;
- Parkeren van taxi's, autocars, schoolbussen, vrachtwagens;
- Parkeergelegenheid voor professionele gebruikers: beroepsgroepen, zorgverstrekkers, huishulpdiensten, enz.;
- Aantal plaatsen voor fietsen, bakfietsen, moto's en nieuwe vervoermodi (elektrische steps, elektrische fietsen…); en
- Aantal plaatsen voor PBM's, carpoolers en CD's.

Het is de ambitie geleidelijk een systeem te bevoordelen waarin de gebruikers die een meerwaarde betekenen voor de werking van het Gewest (professionals uit de gezondheidssector, de bouwsector, de leveranciers, enz.) voorrang zouden krijgen in de toegang tot parkeerplaatsen, meer bepaald tot de plaatsen in de openbare ruimte, zonder deze dienst evenwel gratis te maken.

Parkeren is een zeer krachtig instrument om het mobiliteitsgedrag te sturen: de zekerheid dat er op de plaats van bestemming een parkeerplaats beschikbaar is, is met name doorslaggevende in de modale keuze. Het huidige beleid dat het parkeeraanbod op de plaats van de bestemming, zowel op als langs de weg, beperkt moet dus verdergezet en versterkt worden, en dit zowel in termen van aantal beschikbare parkeerplaatsen (toepassing van de GSV, het BWLKE, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan) als inzake tarifering.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Parkeren moet dus ook in zijn aanmoedigende dimensie gebruikt worden om:

- Het fietsgebruik te stimuleren: voorzien in fietsparkeergelegenheid op en buiten de weg, aangepast aan kortstondig of langdurig gebruik;
- Het individuele gebruik van de personenauto verminderen: uitbreiding van het aanbod parkeerplaatsen voor deelauto's, carpoolers, enz;
- De met de auto afgelegde afstanden verkleinen (P+R);
- De evolutie van de soorten aandrijving van het autopark begeleiden: reservatie en ontwikkeling van plaatsen met electrische laadpalen.

Tegelijk nemen de parkeerplaatsen een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in: dat is storend voor de gebruikskwaliteit en vormt een hinderpaal voor haar opwaardering. De vraag naar parkeren op de weg wordt nu gestimuleerd door de lage tarieven (gemiddeld 10 euro/jaar/auto, zowel via de parkeermeter als via de bewonerskaart) en ontmoedigt de Brusselaars om gebruik te maken van parkeren buiten de openbare weg (privé of openbaar). Dit effect wordt benadrukt door de kloof tussen het aantal uitgedeelde afwijkingskaarten en het aantal daadwerkelijk beschikbare plaatsen.

Het zal niet mogelijk zijn om deze situatie te blijven volhouden: hoewel het autobezit in Brussel het laagste van de drie gewesten is en neigt te dalen, neemt het wagenpark toe als gevolg van de demografische dynamiek. De capaciteit van de openbare ruimte is beperkt en de parkeermogelijkheden moeten ingeperkt worden om het gewenste gebruik van de weg te stimuleren en een betere kwaliteit van de openbare ruimte te bevorderen.

De inbeslagname van openbare ruimte door parkeergelegenheid moet verminderd worden door de shift naar het parkeren buiten de weg te bevorderen. Momenteel bestaan er, wisselend verspreid over het gewestelijke grondgebied, talrijke parkeerplaatsen buiten de weg die niet gebruikt worden, terwijl de druk op de weg op bepaalde plaatsen misschien zeer zwaar is in een dichtbijgelegen perimeter. Het Gewest streeft ernaar het parkeren buiten de weg resoluut aantrekkelijk te maken door met name in te spelen op:

- De parkeertarieven in de openbare ruimte die beter afgestemd moeten zijn op de waarde van de geleverde dienst en dus hoger moeten liggen dan bij het parkeren buiten de weg;
- De aanpassing van de tarifering van het parkeren in de openbare ruimte op basis van het contextniveau: niveau van de druk, beschikbaarheid van parkeergelegenheid buiten de weg; en
- De ontwikkeling van instrumenten waarmee het voor het publiek toegankelijke parkeeraanbod buiten de weg verhoogd kan worden om een gedeeld gebruik en een grotere flexibiliteit van het bestaande aanbod aan te moedigen.

In deze optiek ambieert het Gewest, via zijn GPDO, de volgende doelstellingen tegen 2030:

- Het aantal autoparkeerplaatsen op de weg beperken tot minder dan 200.000 t.o.v. de huidige 265.000 plaatsen;
- Het aantal niet-gereglementeerde plaatsen beperken tot 35.000; en
- Het aantal parkeerplaatsen buiten de weg uitbreiden met 20.000 plaatsen voor buurtbewoners.

Het sociale luik van het mobilteitsbeleid moet vooral met betrekking tot het parkeerbeleid worden meegenomen. Gebruikers betalen immers dezelfde prijs voor een mobiliteitsdienst, ongeacht hun inkomensniveau, en dat treft vooral personen met lagere inkomens. In Brussel is het aandeel betalend parkeren het hoogst in de "centrale" wijken, waar het autobezit en de inkomens het laagst zijn, terwijl in de rijkere wijken, waar het autobezit hoog is, het betalend parkeren minder courant is dan het gemiddelde. Bewoners hebben echter wel de mogelijkheid om dichtbij hun woonst te parkeren dankzij de bewonerskaarten die heel erg goedkoop zijn, in alle gemeenten. Een objectivering van het autogebruik en de noodzaak om een privévoertuig te bezitten volgens woonplaats en socio-economisch profiel moet toelaten om dit sociaal beleid inzake parkeren te verbeteren.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

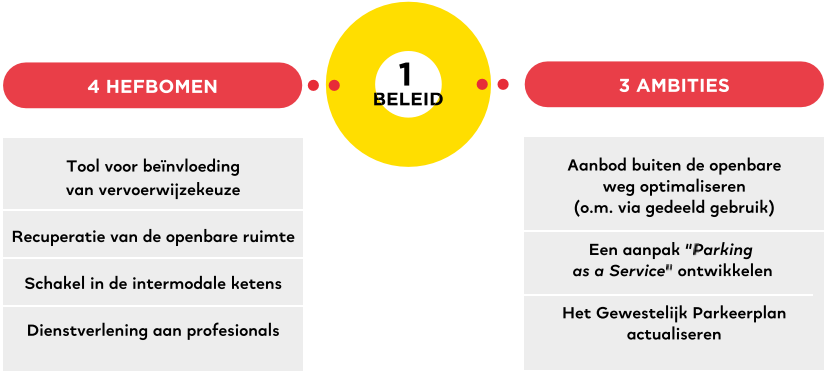
Voor het parkeren van fietsen: het Gewest ontwikkelt en implementeert een specifiek Masterplan dat tot doel heeft een parkeeraanbod te creëren dat de ambities op het vlak van het modale aandeel geloofwaardig maakt door:

- Te voorzien in parkeergelegenheid op de weg (bogen), minstens op elk kruispunt en met regelmatige tussenruimte langs de weg (afstand van 150 tot maximaal 200 meter);
- Het aanbod aan beveiligde parkeerplaatsen in de overstapknopen te versterken; en
- De capaciteit van het beveiligde aanbod op en buiten de weg voor zowel kort als langdurig parkeren te ontwikkelen.

Er worden instrumenten voorzien om de ontwikkelingen inzake micromobiliteit (in hoofdzaak steps) te begeleiden met respect voor de openbare ruimte en de vlotte doorstroming van voetgangers.
Mogelijkheden voor parkings buiten de weg (delen – parkeerstructuur – ondergrondse parkings) moeten overwogen worden in het kader van het wijkproject met het oog op de herbestemming van de openbare ruimte door parkeergelegenheid buiten de weg te plaatsen. Om het beheer van de parkeerplaatsen te verbeteren, zal het Gewest een zonaal en prospectief instrument voor het parkeeraanbod op en buiten de weg ontwikkelen. Dit instrument zal het met name mogelijk moeten maken, op basis van een programmatie van de inrichtingen, vooruit te lopen op de inkrimping van het autoparkeeraanbod op de weg en dienovereenkomstig de acties aan te passen die betrekking hebben op parkeren buiten de weg. In het omgekeerde geval zal het creëren van parkeergelegenheid buiten de weg in het kader van een vastgoedproject mogelijkheden kunnen doen ontstaan voor de herinrichting van de openbare ruimte.
De definitie van de geografische perimeter voor de opvolging van het parkeeraanbod zal vastgelegd worden in de update van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, in overeenstemming met het concept en de afbakening van de mazen in dit plan.

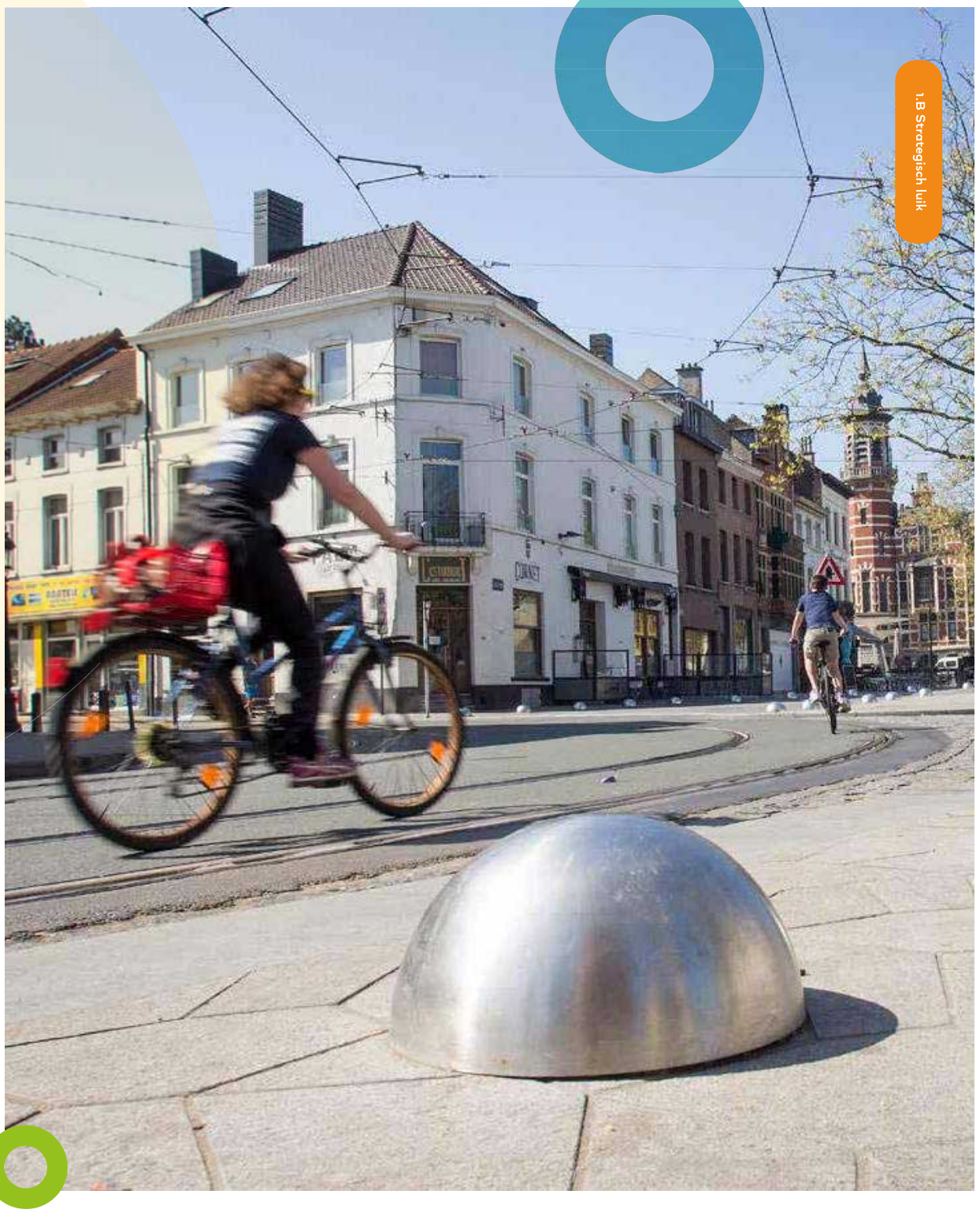
Om zijn parkeerstrategie tot een goed einde te brengen, vervolledigt en versterkt het Gewest zijn beheersinstrumenten en actiemiddelen. Het Gewest doet meer bepaald het volgende:

- Het werkt zijn Gewestelijk Parkeerbeleidsplan en de Gemeentelijke Parkeeractieplannen bij;
- Het richt een overlegorgaan op waarin alle spelers vertegenwoordigd zijn die betrokken zijn bij het parkeerbeleid op en buiten de weg; dit orgaan helpt Leefmilieu Brussel en urban.brussels in hun opdrachten tot afweging en toekenning van vergunningen voor parkeergarages en de omvang ervan;
- Het past de GSV aan die het parkeeraanbod buiten de weg bepaalt: aantal, soort, afmeting;
- Het evalueert het BWLKE en het voert de eventuele aanpassingen door die uit deze evaluatie voortvloeien; en
- Het versterkt zijn parkeerkenniscentrum om de evolutie van de sector te volgen en de behoeften te monitoren.






Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



1.B Strategisch luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

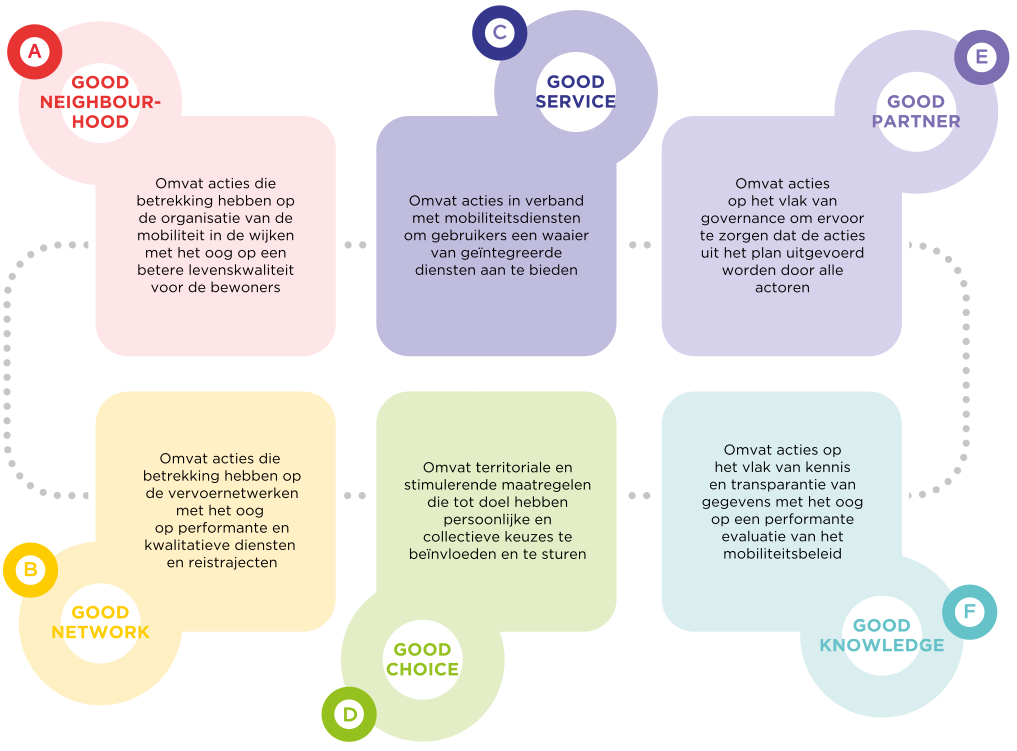
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 3. De actieprogramma's

Om een antwoord te vinden op de mobiliteitsuitdagingen en zijn strategie uit te voeren, past het Gewest een transversaal actieplan toe, opgebouwd rond zes grote "focusthema's".

Deze thema's belichamen de mobiliteitsvisie voor Brussel. Deze transversale strategie houdt de gelijktijdige uitvoering in van alle focuspunten om de verwachte resultaten te bereiken: de focuspunten bestaan niet onafhankelijk van elkaar en de gekozen maatregelen en de verwachte effecten ervan moeten niet op afzonderlijk en cumulatief worden bekeken, maar in het algemeen en in onderlinge wisselwerking.

Deze strategische actieprogramma's ontstonden vanuit een kruisanalyse van de workshops, uit bilaterale ontmoetingen, al toegepaste sectorale strategieën, uit de *benchmarking* en visies van de stakeholders (federaties, verenigingen, burgers en besturen).




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 3.1 GOOD NEIGHBOURHOOD

### Welke doelstelling?

GOOD NEIGHBOURHOOD verzamelt de acties die betrekking hebben op de organisatie van de mobiliteit in de wijken. De ambitie is om de voorwaarden te scheppen om van de wijken echt verkeersluwe wijken te maken, een aanzienlijke verbetering van de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte tot stand te brengen en voorrang te geven aan de woonfunctie, de universele toegankelijkheid, de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de gezondheid.

De ambitie is om grote verkeersluwe zones te ontwikkelen, met een diameter van 1 tot 2,5 km. Autoverkeer is er mogelijk voor lokale toegang, maar doorgaand verkeer wordt sterk ontmoedigd en de snelheden worden systematisch verminderd door de invoering van een voor de gebruikers begrijpelijke snelheidsbeperking van 30 km/u die nog wordt versterkt door concrete inrichtingen (poorteffecten, plaatselijke versmallingen, signalisatie, enz.).



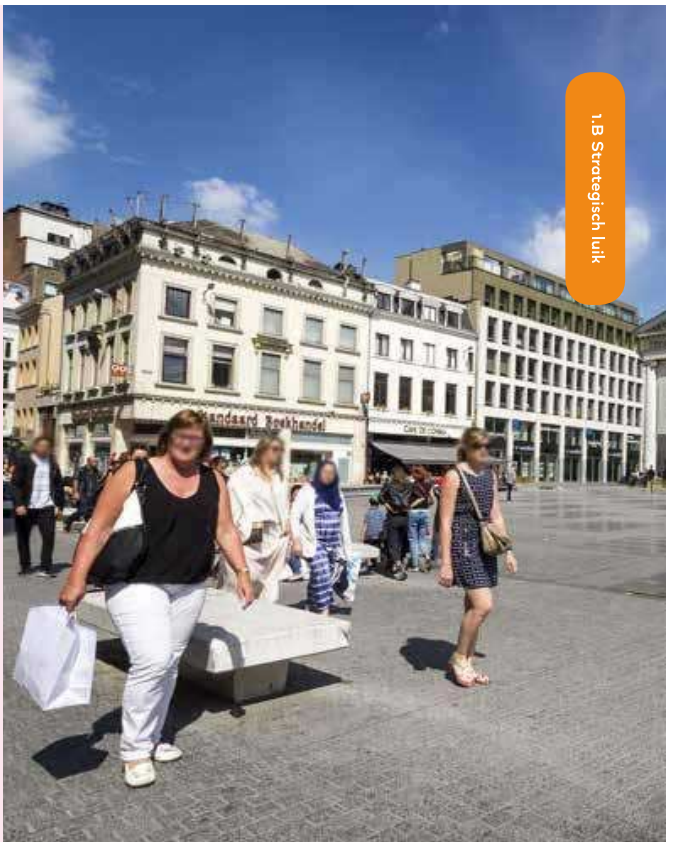
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

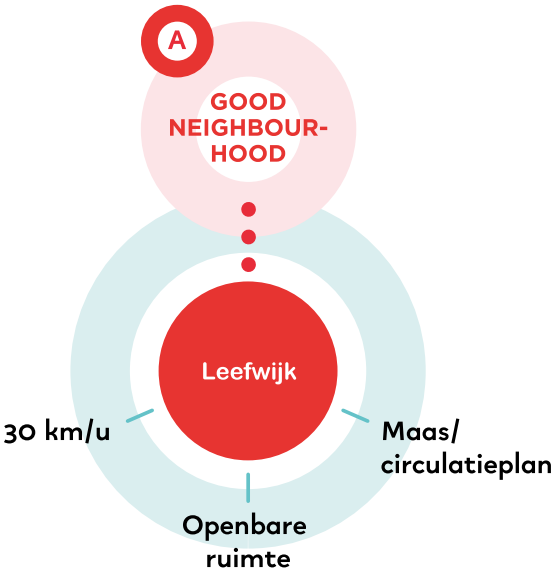
**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- "De rijsnelheid op het Brussels gewestelijk grondgebied te beperken tot 30 km/uur, behalve op de grote mobiliteitsassen, waar ze beperkt wordt tot 50 km/uur;
- In de rustige woonwijken, de breedte van de rijbaan voor auto's te beperken en aldus de snelheid van het verkeer te verlagen;
- De ruimte voor het parkeren van auto's te beperken ten voordele van de kwaliteit van de openbare ruimte ("één parkeerplaats voor twee bomen"), net als in andere grote steden zoals Kopenhagen."

**Forum Good Move – 20/04/2017**

"Dat de mobiliteit autoluw moet worden gemaakt in de wijken om de levenskwaliteit verbeteren, wordt door alle deelnemers gezien als een noodzakelijke, maar complexe stap. Uit de discussies is duidelijk het theoretische belang van een dergelijke aanpak naar voren gekomen, maar ook de beperkingen en de moeilijkheidsgraad van de uitvoering hiervan in een stad met een eerder historisch, en niet - zoals in Barcelona bijvoorbeeld - rechthoekig wegennet. Er ontstond een meningsverschil tussen de voorstanders van een alomvattende uitvoering en de voorstanders van een geleidelijke uitvoering via proefprojecten."




## Welke ambities heeft de burger?

*"Ik geniet van een stad met grote, verkeersluwe en diverse wijken, waar de openbare ruimte aantrekkelijk is en me uitnodigt om er tijd te spenderen, waar ik gezonde lucht inadem en er weinig lawaai is, waar iedereen zich prettig kan verplaatsen - kinderen, ouderen, mensen met beperkte mobiliteit - waar ik comfortabel en veilig stap en fiets om in mijn dagelijkse behoeften te voorzien, waar ik toegang heb tot het openbaar vervoer en een reeks mobiliteitsdiensten die mij met de hele stad verbinden."*

## Welke strategie?

Het Gewest ontwikkelt een transversale mobiliteitsaanpak op lokaal niveau en op vlak van kwaliteit van de openbare ruimte, gebaseerd op drie principes:

- Stad 30 - snelheid verlagen voor autoluw verkeer;
- De uitvoering van de mazen - streven naar rustige en toegankelijke wijken;
- Grote openbare ruimten - versterken van de gebruikskwaliteit en de stedelijke animatie.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 3.2 GOOD NETWORK

### Welke doelstelling?

GOOD NETWORK groepeert acties die betrekking hebben op de vervoernetwerken.

De belangrijkste uitdaging is het herstellen van een beter evenwicht tussen de auto en de andere verplaatsingswijzen op de verschillende wegen, om zo de trajecten van de actieve modi en de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren. Het doel is een kwalitatieve sprong te maken in de ontwikkeling van actieve verplaatsingswijzen en van het openbaar vervoer.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft een strategie ontwikkeld om duidelijke prioriteiten te stellen in het delen van het wegennet. Deze strategie bestaat uit een multimodale specialisatie van de wegen, die alle verplaatsingswijzen integreert door voor elk van deze modi een structurerend netwerk vast te stellen (stappen, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer (auto's) en vrachtwagens).



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Forum Good Move – 20/04/2017**

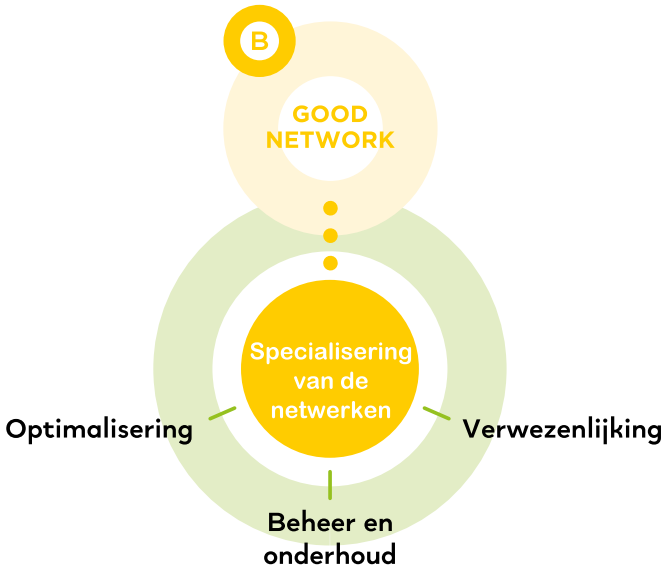
*"De deelnemers hadden een duidelijke kijk op het begrip "multimodale wegenspecialisatie", ook al hadden sommigen bedenkingen bij de overstap van "theoretische" beginselen naar toepassingen op het terrein (zeer beperkte ruimte, met plaatselijk toepassingsmoeilijkheden). De prioritering van elk van de vervoersnetten bij de implementatie van multimodale wegenspecialisatie was relatief unaniem, evenals het belang van de versterking van de ruimte voor voetgangers en fietsers. Er is een meningsverschil ontstaan met betrekking tot de overlapping van de netwerken en de behandeling van de ruimte van de rijweg: gebruikers scheiden of mengen?"*

**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- *"De voetpaden aan te leggen op een manier die circulatie van alle gebruikers mogelijk maakt, vooral van de personen met beperkte mobiliteit, door een optimaal beheer van het straatmeubilair (openbare banken, verkeersborden, parkeermeters, elektriciteitskastjes…);*
- *Een coherent en ononderbroken netwerk van beveiligde fietspaden tot stand te brengen op de voornaamste mobiliteitsassen;*
- *Voor zover de afmetingen van de openbare weg dat mogelijk maken, eigen beddingen aan te leggen voor elke verplaatsingswijze, met passende afmetingen en fysieke scheiding, en daarbij prioritair rekening te houden met het verkeer: 1° van de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer ; 2° van de andere motorvoertuigen ;*
- *Enkel parkeerzones te creëren voor zover rekening werd gehouden met het vorige punt."*

## Welke ambities heeft de burger?

*"Ik beschik over aantrekkelijke en efficiënte netwerken om me snel en comfortabel te verplaatsen om zo mijn privé- en professionele activiteiten overal in de stad te kunnen ontplooien. De straten en pleinen zijn goed ontworpen om levenskwaliteit te combineren met efficiënte netwerken. Vanuit het centrum vertrekken grote voetgangersboulevards. Grote fietsroutes sluiten op elkaar aan om op die manier de stad te doorkruisen en combineren afzonderlijke fietspaden langs de hoofdwegen en fietspaden langs het spoor. De metro wordt aangevuld met treinen door de stad. Bovengronds vervoeren performante tramlijnen mij met korte en betrouwbare reistijden. De breedste assen zijn het makkelijkst om naar de Ring en de snelwegen te rijden, en zorgen ervoor dat ik de kleine straatjes in de wijken niet overbelast."*




## Welke strategie?

Het Gewest ontwikkelt zijn acties met betrekking tot de netwerken in drie domeinen:

- Optimalisering – betere verdeling van de beschikbare openbare ruimte, ten voordele van de actieve verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer, beter gebruik van de bestaande infrastructuur;
- Realisatie – ontwikkeling van de netwerken van de verschillende verplaatsingswijzen;
- Beheer en onderhoud – de servicegraad garanderen van de verschillende netwerken door preventief beheer en regelmatig onderhoud.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 3.3 GOOD SERVICE

### Welke doelstelling?

GOOD SERVICE groepeert acties in verband met mobiliteitsdiensten. De ambitie is om gebruikers een waaier van diensten aan te bieden die voor een aanzienlijk deel van de bevolking de nood aan een eigen auto vervangt.

**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- *"De regering een geïntegreerde dienst aan te duiden die de informatie van de verschillende vervoerders die actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzamelt, harmoniseert en actualiseert;*
- *Één enkel informatieplatform tot stand te brengen voor het vervoeraanbod in het Gewest (dienstregelingen, aansluitingen, trajecten, prijzen…). Dit platform moet toegankelijk zijn voor iedereen via app, website, digitale informatieborden in de stations en in de voertuigen en op papier;*
- *De implementatie van de "Mobiliteitskaart" van het type MOBIB voort te zetten, en ervoor te zorgen dat alle verplaatsingsmiddelen en diensten geïntegreerd zijn, zoals: MIVB, De Lijn, TEC, NMBS, deelauto's, deelfietsen, deelscooters, taxi's, gebruik van transitparkings aan de rand van Brussel, enz.;*
- *Ervoor te zorgen dat elke publieke of privéoperator die een mobiliteitsdienst aanbiedt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, verplicht wordt zijn diensten aan te bieden via de "Mobiliteitskaart";*
- *Ervoor te zorgen dat het MTB-abonnement (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) het enige beschikbare abonnement is op deze kaart voor het gebruik van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;*
- *Ervoor te zorgen dat deze kaart via smartphone, computer of de laadpalen aan de openbaarvervoerhaltes toegang biedt tot alle beschikbare informatie inzake de planning van een verplaatsing, met realtime updates;*
- *Dat extra informatie (werken, duur van het traject te voet, deelfietsen of deelauto's, enz.) eveneens wordt meegedeeld bij het gebruik van de kaart;*
- *De S-stations en de transitparkings zichtbaarder te maken in de openbare ruimte en meer informatie over de aansluitingen en de verschillende verplaatsingswijzen te geven op borden in nabijgelegen stations, de overstappunten en verplaatsingsmiddelen;*
- *Openbare transitparkings te creëren bij de grote toegangspunten tot Brussel, op het grondgebied van het Brussels Gewest (…). Deze parkings moeten bewaakt en uitgerust worden (toiletten, winkels, enz.);*
- *Het gedeeld gebruik van de parkeerruimte van overheidsinstellingen, privébedrijven en elk nieuw gebouw met meerdere woningen te verplichten bij elke aanvraag of vernieuwing van een milieuvergunning."*

**Forum Good Move – 20/04/2017**

*"Het principe "Mobility as a Service", dat autobezit wil vervangen door een abonnement op een meervoudig en flexibel mobiliteitsaanbod, heeft de debatten sterk gevoed. Toch blijven veel deelnemers bezorgd over het vermogen van het Brussels Gewest om een dergelijk dienstenaanbod concreet uit te voeren, door een gebrek aan coördinatie tussen de overheidsactoren en een te zwakke samenwerking met de privésector. In de groepen kwamen twee meningsverschillen naar voren: de mate van privacy (het soort gegevens dat kan worden verzameld en gebruikt om de reiziger te sturen) en de vraag of het systeem moet worden beheerd door de publieke of de private sector, waarbij deze laatste beweert dat de private sector het systeem efficiënter zal beheren."*



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

## Welke ambities heeft de burger?

*"Ik woon in de stad en mijn gezin heeft geen eigen auto meer, want bovenop het feit dat ik naar de meeste van mijn bestemmingen kan stappen of fietsen, heb ik toegang tot een hele waaier van diensten waardoor ik me optimaal kan verplaatsen op basis van mijn behoeften en de redenen voor mijn verplaatsing. Ik heb ook bezorgdiensten voor mijn aankopen, thuis of in afhaalpunten. Om me te verplaatsen, gebruik ik één mobiliteitsplatform dat alle transportdiensten samenbrengt. Ik betaal mijn verplaatsingen, hetzij in de vorm van een maandelijks abonnement dat alle diensten dekt, hetzij op basis van mijn werkelijke verplaatsingen waarvoor ik aan het einde van de maand een factuur ontvang. De vervoersinformatie wordt gecentraliseerd via ultramoderne digitale tools die rekening houden met de realtime situatie in combinatie met een voorspellende analyse. Indien nodig maak ik gebruik van alle diensten in multimodale overstapknopen waar ik kan ontspannen, winkelen of werken tussen twee verplaatsingen door. Voor weekenduitstapjes of vakanties heb ik een wagenpark ter beschikking dat aangepast is aan mijn wensen en dat ik voor een langere periode kan huren. De kosten van mijn mobiliteit zijn dus sterk gedaald ten opzichte van de kosten van het aanschaffen en onderhouden van een auto."*

## Welke strategie?

Veel burgers kiezen hun manier van zich te verplaatsen op basis van het weer, de periode, private of professionele beperkingen, hun fysieke capaciteiten en hun financiële mogelijkheden.

Het concept *Mobility as a Service* (MaaS) is de nieuwe trend in mobiliteit en heeft tot doel de manier waarop mensen zich verplaatsen, te veranderen door middel van een vervoeraanbod dat alle verplaatsingswijzen en alle etappes van het reizen voor deur-tot-deur-mobiliteit integreert; van routeplanning tot boeking en betaling. MaaS vertegenwoordigt de belofte om zich vrij te kunnen verplaatsen van punt A naar punt B door de verplaatsingswijze(n) te nemen die het best geschikt is (zijn) voor de verplaatsing.

Bij de realisatie van deze dienstgerichte aanpak, dient men erop te letten:

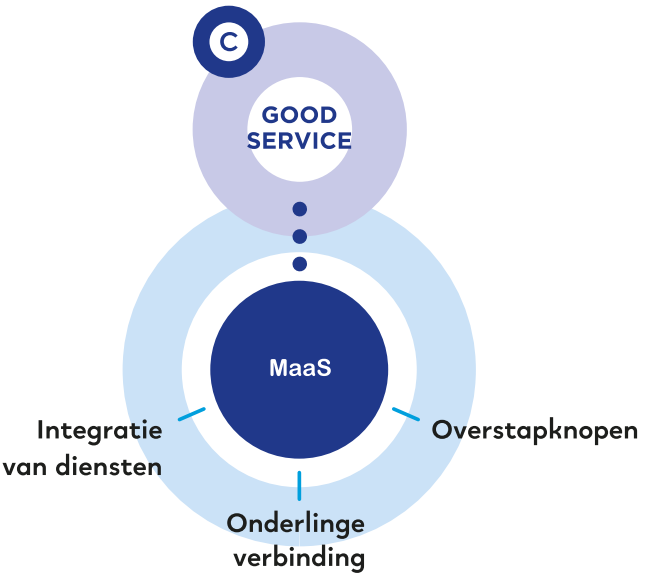
- Dat de totale vraag naar mobiliteit niet toeneemt;
- Dat vraag en aanbod gestuurd worden naar een gedeelde mobiliteit die de middelen optimaliseert;
- Dat de toegankelijkheid van alle openbare diensten gehandhaafd blijft; en

- Dat de nieuwe diensten (autodelen, auto met chauffeur, autonome pendeldiensten) niet de plaats innemen van efficiëntere verplaatsingswijzen zoals stappen, fietsen of openbaar vervoer.

De beperkingen die voor sommigen worden opgelegd door de *Low Emission Zone* (LEZ) zullen als een kans worden gezien om de bevolking te sturen in de richting van het MaaS-concept en het autobezit terug te dringen.

Om zijn ambities waar te maken, zal het Gewest zijn actie versterken via drie dimensies:

- Integratie van mobiliteitsdiensten (informatie, ticketverkoop, tarieven) zowel digitaal als fysiek;
- De kwaliteit van openbare netwerken en diensten om de beste leesbaarheid en toegankelijkheid te waarborgen;
- De interconnectie van de verschillende diensten door de ontwikkeling van overstapknopen.






emis

## 3.4 GOOD CHOICE

### Welke doelstelling?

GOOD CHOICE groepeert territoriale en stimulerende maatregelen die tot doel hebben persoonlijke en collectieve keuzes voor het verplaatsingsgedrag te beïnvloeden en te sturen zonder aan de individuele vrijheid te raken. De acties zijn gericht op het creëren van optimale omstandigheden:

- Om de totale vraag naar verplaatsingen in de hand te houden door te streven naar een vermindering van het aantal verplaatsingen, met name over lange afstanden;
- Om het gebruik van de meest geschikte verplaatsingswijze aan te moedigen voor elk van de uit te voeren verplaatsingen (afhankelijk van de omstandigheden (periode, weer, afstand) en de reden (bijvoorbeeld de noodzaak om kinderen of goederen te verplaatsen) van de verplaatsing);
- Om geen eigen motorvoertuig meer te moeten bezitten.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- *"Een toegangstol in te voeren rond Brussel, voor de niet Brusselaars, volgens nog te bepalen uren en nadere regels, tegen een prijs die hoger ligt dan die voor het gebruik van het openbaar vervoer. Dankzij de opbrengsten ervan zouden de openbaarvervoervoorzieningen gefinancierd kunnen worden;*
- *Regelmatige bewustmakingscampagnes te organiseren over het verplaatsingsaanbod in Brussel en over de nieuwe verplaatsingswijzen in het Gewest (carpooling, autodelen, Villo!, Segway, transitparkings, enz.);*
- *Op alle machtsniveaus (federale overheid, gewesten, gemeenschappen en gemeenten…) telewerk en gespreide werktijden in te voeren, wat de mogelijkheid zou bieden de verkeersassen te ontlasten;*
- *De parkeerruimte voor privévoertuigen te beperken ten voordele van de parkeerruimte voor alternatieve verplaatsingswijzen (gedeelde auto's, fietsen, enz.), rekening houdend met de dagelijkse noden (plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, leveringen en diensten aan huis, enz.)."*

**Forum Good Move – 20/04/2017**

*"Het Good Choice-concept bleek essentieel om gedrag te veranderen. Met name bedrijfswagens en de kosten van huisvesting kwamen aan de orde."*

**Aanbevelingen van de Economische en Sociale Raad - Focus Good Choice – 20 december 2017**

*"De Raad herinnert eraan dat mobiliteit na de sociale top van 26 september 2017 een nieuwe doelstelling van de Strategie Go4Brussels 2030 is geworden, waarbij de regering zich ertoe heeft verbonden om deze volgens de methode van de overlegde prioriteiten te behandelen. De Raad benadrukt het belang om in de nodige financiële en menselijke middelen te voorzien om deze focus en het volledige plan ten uitvoer te leggen. (…)"*



## Welke ambities heeft de burger?

*"Ik woon buiten Brussel, maar werk er meerdere keren per week. Om me te helpen bij mijn mobiliteitskeuzes, hebben het Brussels Gewest en zijn partners een reeks mechanismen ingevoerd die me toelaten om de beste combinatie van verplaatsingsmiddelen te kiezen en, indien mogelijk, de optimale mogelijkheid te kiezen om me te verplaatsen zonder dat ik daarbij wordt geconfronteerd met verzadiging op het openbaar vervoer of de weg. Sommige van mijn collega's hebben ervoor gekozen om in Brussel te gaan wonen, omdat er niet alleen sprake is van een duidelijke verbetering van de levenskwaliteit in de wijken en een coherente ontwikkeling van het vervoeraanbod, maar ook omdat er steun wordt verleend om de terugkeer naar de stad en de aankoop of huur van een woning te bevorderen en om te kiezen voor milieuvriendelijkere verplaatsingswijzen. Bovendien hebben werkgevers en scholen concrete steunprogramma's voor hun werknemers en studenten opgezet, met de steun van adviseurs van het Gewest. Stedelijke distributie wordt geoptimaliseerd door middel van een grootschalig programma om de meest performante operatoren op sociaal, economisch en ecologisch vlak te erkennen."*

## Welke strategie?

Om zijn ambities waar te maken, zal het Gewest zijn actie versterken via drie dimensies:

- Gebiedsontwikkeling om de structuur van de globale vraag naar verplaatsingen te beïnvloeden;
- Een grondige herziening van de tariefbepalingen en fiscaliteit om het gebruik en het bezit van particuliere voertuigen te ontmoedigen;
- Versterking van bewustmakings- en ondersteuningsmaatregelen op het gebied van gedragsverandering.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

## 3.5 GOOD PARTNER

### Welke doelstelling?

GOOD PARTNER groepeert acties op het gebied van governance. Het is de bedoeling partnerschappen tot stand te brengen tussen overheidsactoren en de privésector, de academische wereld en het verenigingsleven enerzijds, en (al dan niet regelgevende) middelen uit te werken voor de uitvoering van de acties van het plan anderzijds.

België wordt gekenmerkt door een zeer complexe institutionele context, bestaande uit vele machtsniveaus, en door de behoefte aan interfederale samenwerking om problemen op grootstedelijk niveau aan te pakken. De schaarste van de overheidsfinanciën in combinatie met de noodzaak om de bestaande netwerken in stand te houden, legt een ongekende druk op het vermogen van de overheid om nieuwe projecten te ontwikkelen.





emis

Bovendien hebben de toename van de files op de wegen en het gebrek aan beschikbare ruimte om het parkeeraanbod te vergroten de particuliere sector (maar ook verenigingen) ertoe aangezet nieuwe soorten diensten te ontwikkelen die gericht zijn op een beter gebruik van de infrastructuur en de voertuigen. De versnelling van de digitale technologie heeft het aantal spelers dat wil investeren in mobiliteitsbeheer door de ontwikkeling van mobiele toepassingen en de verwerving van gebruiksgegevens, verder doen toenemen.

**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- *"Het algemeen belang boven het persoonlijke belang te stellen bij het bepalen van de maatregelen en het nemen van beslissingen;*
- *Het nodige overleg tussen de verschillende mobiliteitsactoren op gang te brengen en te versterken om te komen tot een coherent en doeltreffend mobiliteitsbeleid op het Brussels gewestelijk grondgebied;*
- *Een instantie op te richten die belast wordt met de coördinatie van de acties van de verschillende mobiliteitsactoren en met het toezicht, de follow-up en de evaluatie van de maatregelen;*
- *De federale overheid en de twee andere Gewesten aan te moedigen transitparkings verderop te bouwen en uit te rusten, in de buurt van de grote hubs van het openbaar vervoer."*

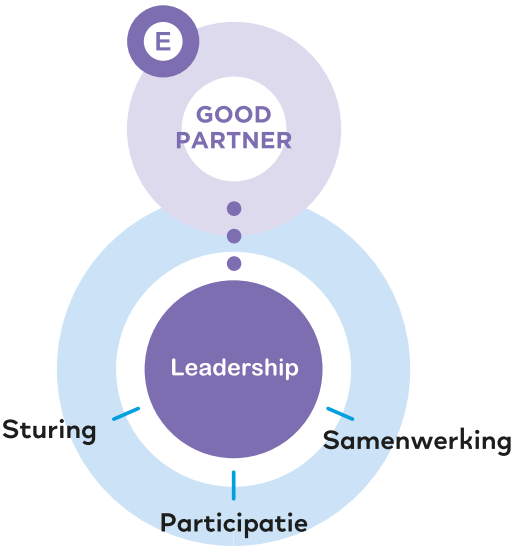
**Samenvatting van de door de gemeenten uitgebrachte adviezen – 28 juli 2017**

- *"Het Gewest moet over de financiële en menselijke capaciteit beschikken;*
- *Het Gewest moet een voorbeeldfunctie vervullen in de gewestelijke gebieden;*
- *Het Gewest moet het subsidiebeleid voortzetten en financieel versterken en het administratief vereenvoudigen;*
- *Brussel Mobiliteit moet één enkel aanspreekpunt aanbieden voor de gemeenten."*



## Welke strategie?

Governance is een belangrijke uitdaging voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het Gewest moet het mobiliteitsbeleid meer voluntaristisch in de hand werken in een geest van partnerschap en openheid om zijn geloofwaardigheid te versterken door echt gewestelijk leiderschap.




Om zijn ambities waar te maken, zal het Gewest zijn trekkende rol versterken via drie dimensies:

- Een dynamische sturing, met de nodige middelen om te zorgen voor de effectieve uitvoering van acties in het GewMP. Dit vereist het opzetten van een geschikte organisatiestructuur, waarin de rollen en competenties van elke instelling en operator (privé en openbaar) in de tenuitvoerbrenging van het plan duidelijk worden omschreven;
- Een vakoverschrijdende samenwerking tussen diensten en administraties die te maken hebben met mobiliteit, structurele samenwerking met andere overheidsniveaus (de gemeenten, de aangrenzende Gewesten, de federale overheid en Europa) en andere publieke en private actoren; en
- Een participatieve en verantwoordelijke benadering bij de bepaling en uitvoering van acties.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

## 3.6 GOOD KNOWLEDGE

### Welke doelstelling?

GOOD KNOWLEDGE groepeert acties op het gebied van kennis en transparantie van gegevens. Doel is om te beschikken over middelen voor een performante evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

Voortdurende monitoring, via het opstellen van dashboards met de voortgang van kwantitatieve en kwalitatieve doelstellingen, is van essentieel belang voor de communicatie met de bevolking en belanghebbenden uit de overheids- en de particuliere sector, alsook voor de evaluatie van de aan te brengen verbeteringen en de herbestemming van toegewezen budgetten.

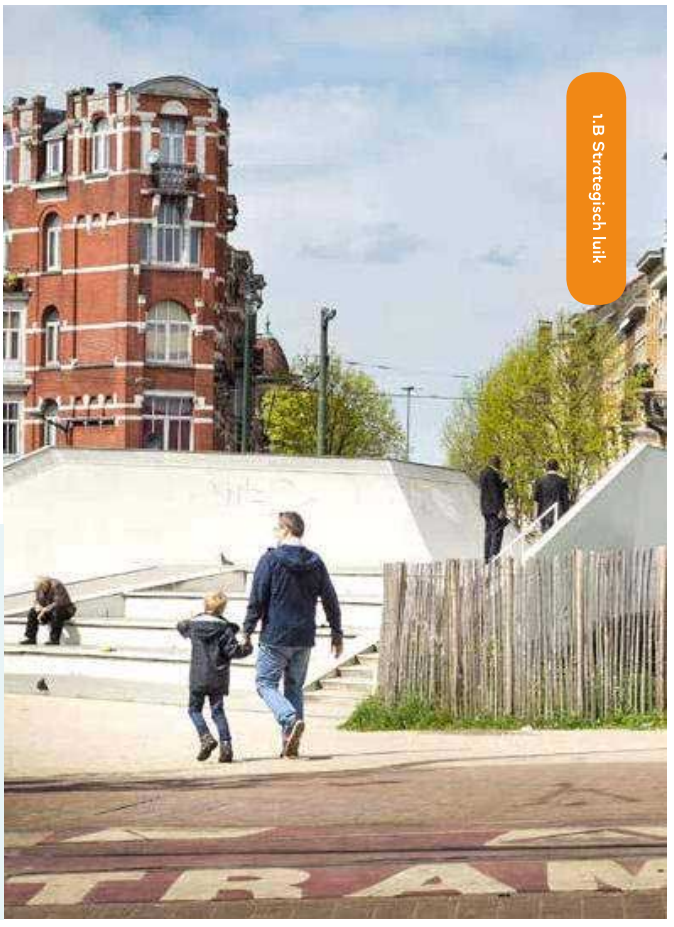


be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

emis




De explosie van digitale technologieën biedt mogelijkheden om een betere kennis van verplaatsingspraktijken te verwerven en het effect van het uitgevoerde overheidsbeleid nauwkeurig te beoordelen, op voorwaarde dat dit op de juiste wijze wordt gebruikt.

De ontwikkeling van de stedelijke mobiliteitssector vereist ook meer proefprojecten om innovatieve programma's te testen, hetgeen zinvol is in de context van samenwerking op Europees niveau.

**Het burgerpanel (19/11/2017) vraagt:**

- *"Aan de regering een geïntegreerde dienst aan te wijzen die belast wordt met het verzamelen, harmoniseren en bijwerken van de informatie van de verschillende vervoeroperatoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest."*

**Samenvatting van de door de gemeenten uitgebrachte adviezen – 28/07/2017**

- *"Het GewMP moet becijferde doelstellingen en een prioritering van acties omvatten."*

## Welke strategie?

Beter kennisbeheer is een eerste vereiste voor het voeren en evalueren van een proactief en doeltreffend overheidsbeleid.

Het Gewest zal zijn kennis op drie vlakken versterken:

- *Data management* - een verbeterde gegevensverzameling, -analyse en -verspreiding;
- Vooruitziendheid en innovatie - een permanente en proactieve technologische monitoring gebaseerd gedeelde ervaring en kennis;
- Transparantie - voortdurende en doeltreffende communicatie over de uitvoering en verwezenlijking van de doelstellingen van het GewMP.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 4. Slaagvoorwaarden

Het GewMP kadert in een globale mobiliteitsvisie voor alle verplaatsingen die samenhangen met het Gewest. Het strategisch luik, dat de visie beschrijft, omvat een operationeel actieplan dat toelaat alle gewestelijke mobiliteitsinterventies in de komende tien jaar te omkaderen, te coördineren en te sturen. Het gaat erom van het GewMP een middel te maken voor de effectieve opvolging van het gewestelijke mobiliteitsbeleid, onder meer via periodieke evaluaties van de implementering van het plan, overeenkomstig de mobiliteitsordonnantie van 26 juli 2013.

## 4.1 Versterking van de samenwerking

De acties die nodig zijn voor het uitwerken van de visie die door andere instellingen dan het Gewest moeten worden uitgevoerd, zijn geïdentificeerd en er werden samenwerkingsmechanismen voorgesteld in specifieke governance-acties (focus GOOD PARTNER), meer bepaald:

- De ontwikkeling van een constructief partnerschap met de gemeenten;
- De ontwikkeling van de samenwerkingsmodaliteiten met de andere gefedereerde entiteiten; en
- De invoering van een synergie van interventies tussen gewestelijke (en gemeentelijke) actoren.

### Een partnerschap met de gemeenten

De gemeenten zijn onmisbaar voor de implementering van het mobiliteitsbeleid. Ze dienen een gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) op te stellen (of hun bestaande document te updaten) dat de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan omzet in concrete en operationele maatregelen die op gemeentelijk niveau moeten worden uitgevoerd. De GMP's vormen een operationeel instrument om de uitvoering van het mobiliteitsbeleid op gemeentelijk niveau op te volgen.

Gemeentelijke en gewestelijke actoren moeten in het bijzonder samen betrokken worden bij projecten voor de herinrichting van openbare ruimten. De uitdaging van dit te systematiseren partnerschap bestaat erin te garanderen dat elk project samenhangt met het gewestelijk mobiliteitsbeleid en tegelijkertijd rekening houdt met de plaatselijke context. Dit is het geval voor projecten voor gewestelijke maar ook voor gemeentelijke wegen, indien deze van gewestelijk belang zijn.

Het Gewest wenst voor de samenwerkingsmechanismen met de gemeenten te evolueren in de richting van een uniek en contractueel kader, in een streven naar meer doeltreffendheid en eenvoudiger procedures.

Zo zullen de leesbaarheid en de toegang tot de verschillende subsidies die het Gewest ter beschikking van de gemeenten stelt vereenvoudigd worden en zullen de gewestelijke budgetten (Avanti, GFR...) voor interventies op gemeentewegen gecoördineerd worden, om te zorgen voor een grotere samenhang bij het ontwikkelen van de netten in de wijken.

Het Gewest biedt de gemeenten technische en methodologische begeleiding, onder andere de terbeschikkingstelling van een handleiding betreffende de inrichting van de openbare ruimten die alle beschikbare middelen coördineert. Meer algemeen biedt het Gewest de gemeenten uitgebreidere begeleiding bij de implementering van het GewMP door het creëren van nieuwe instrumenten (lokale mobiliteitscontracten), met inbegrip van de bijkomende menselijke middelen die nodig zullen zijn.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Versterking van de samenwerking met de gefedereerde entiteiten

Een deel van de acties die in het kader van de voorgestelde visie uitgevoerd moeten worden, betreft federale bevoegdheden of vereist coördinatie of gemeenschappelijke sturing met de andere gewesten. Betere samenwerking maakt het ook mogelijk bepaalde middelen te bundelen, de deskundigheid te versterken en blijk te geven van samenhang tussen de publieke actoren ten overstaan van de sociaaleconomische sectoren en de burgers.

Er moet een gemeenschappelijke mobiliteitsstrategie vastgelegd worden (in samenhang met een gemeenschappelijke visie op de ontwikkeling van het grootstedelijk gebied) en er dient gewerkt te worden aan de formalisering van de beginselen voor samenwerking en het nemen van beslissingen. Het Gewest verdedigt het belang van het oprichten van een grootstedelijke instelling voor mobiliteitsbeheer.

Om concrete resultaten te bereiken en de opvolging van de acties op lange termijn te garanderen, verdedigt het Gewest het principe om een Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit (GRM) op te richten. Het voorzitterschap en het secretariaat zouden beurtelings door elk van de vier entiteiten worden waargenomen.

De stand van zaken van de voortgang van de acties en de voorstellen voor beslissingselementen worden voorbereid door de vertegenwoordigers van de besturen van elk gewest en van de federale staat. Elk van de in het actieplan geïdentificeerde acties zal aangestuurd worden en het voorwerp uitmaken van een duidelijk omschreven besluitvormingsproces dat specifiek zal zijn voor elke actie, naargelang de betrokken entiteiten.

De GRM zal specifiek de acties sturen waarbij de vier entiteiten betrokken zijn en zal op de hoogte gehouden worden van de voortgang van acties waarbij slechts twee of drie entiteiten betrokken zijn.

Naast de noodzaak om een gemeenschappelijke en coherente visie op nationaal niveau te ontwikkelen en te werken aan een beter grootstedelijk beheer van de mobiliteit, is het van belang de werkpijlers en de gezamenlijk te omschrijven en aan te sturen projecten duidelijk vast te leggen.

Op die manier kunnen de acties waarvoor de wil om te slagen en om samen te werken bestaat, geoperationaliseerd worden volgens de voor elk project meest geschikte governancestructuur, zonder te wachten op een akkoord over een globale strategie, naar het voorbeeld van de besluitvormingsstructuur die toeliet de tarifering voor vrachtwagens in te voeren of die voor de uitwerking van het Fiets-GEN-project.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Het Gewest dient bijzondere aandacht te besteden aan acties die het federaal niveau of de andere gewesten ondernemen binnen het grootstedelijk gebied:

- Hervorming van de fiscaliteit van salariswagens;
- Aanpassing van de wegcode;
- Ontwikkeling van diensten die het gebruik van het openbaar vervoer of carpooling aanraden om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest binnen te komen: aanleg van de stations en wisselpolen van het grootstedelijk gebied met een verbeterde toegankelijkheid en aangepaste parkeermogelijkheden; en
- Meer snelle openbaarvervoerlijnen op invalswegen.

Het Gewest ondersteunt de implementering van acties die tot doel hebben:

- De openbaarvervoernetten performant en voor iedereen toegankelijk te maken;
- Te zorgen voor een performant en duurzaam logistiek net, in samenhang met een grootstedelijke visie op logistiek; en
- Doelgerichte communicatie en sensibilisering te verzorgen die duurzaam mobiliteitsgedrag aanmoedigen.

Het Gewest streeft naar een gemeenschappelijke sturing van de verschillende onderstaande projecten samen met de andere gefedereerde entiteiten:

- Tariefintegratie van de openbaarvervoerdiensten;
- De ontwikkeling van een MaaS op grootstedelijk niveau;
- De definitie van het grootstedelijk spooraanbod (S-netwerk)[28];
- Het invoeren van rekeningrijden voor lichte voertuigen binnen een nationaal en Europees kader;
- De optimalisatie[29] van de mobiliteit rond Brussel, met inbegrip van de volledige Ring, het Brabantnet en het Fiets-GEN;
- De ontwikkeling en optimalisatie van wisselpolen op het grondgebied van de gewesten (overstapknopen, stations, parkings); en
- De verbetering van de bediening van de luchthavens door Brusselse taxibedrijven om te vermijden dat taxi's leeg terugkeren[30].

## Een synergie van interventies tussen gewestelijke (en gemeentelijke) actoren

Veel van de in het document voorgestelde acties hebben een territoriale dimensie. De territoriale interpretatie van de verschillende actieprogramma's maakt het mogelijk de relevante acties vast te stellen die in een programma per geografisch gebied moeten worden uitgevoerd.

Om te zorgen voor een optimale mobilisatie van de verschillende belanghebbenden om de uitvoering van de acties en de budgetten en interventies te rationaliseren, is het van belang gecombineerde actieprogramma's (in termen van stedelijke ontwikkeling in gebieden met strategische uitdagingen, ontwikkeling van de openbare ruimte, ontwikkeling van het aanbod en bewustmaking) te plannen.

De samenwerking tussen de verschillende actoren gebeurt ofwel via de bestaande tools, ofwel via nieuwe, nog te bepalen tools:

- Voor de gebieden die vallen onder geïdentificeerde stadsprogramma's (in het kader van een Richtplan van aanleg, een Duurzaam Wijkcontract of een Stadsvernieuwingscontract), worden de visies van het GewMP en de bijhorende actieprogramma's er systematisch in geïntegreerd (of eventueel ter discussie gesteld om, indien nodig, de actieprogramma's van het GewMP of de kaarten van de multimodale wegenspecialisatie aan te passen);
- Voor de andere gebieden zal een gelijkaardige participatieve en transversale aanpak worden overwogen om een transversaal actieprogramma uit te werken en uit te voeren rondom een emblematisch weginrichtingsproject of een project om een wijk verkeersluw te maken. Er kunnen nieuwe tools overwogen worden (implementering van lokale identiteitskernen en lokale mobiliteitscontracten).

Voor niet-geterritorialiseerde acties moet eveneens een gezamenlijke sturing door de verschillende gewestelijke entiteiten ingevoerd worden, volgens de governanceprincipes voor de implementering van de *Lage Emissie Zone*.

[28] Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen vermeld op p. 151 en p. 158 van het GPDO
[29] Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen vermeld op p. 151 en 152 van het GPDO
[30] Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen vermeld op p. 164 van het GPDO



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.B Strategisch luik

## 4.2 De uitwerking van de gewestelijke mobiliteitsvisie in de omschrijving van de opdrachten van de openbare operatoren en in de begrotingsprogramma's

De acties van het GewMP worden uitgewerkt in de beheersovereenkomsten en investeringsplannen van de openbare operatoren en in de operationele en begrotingsprogramma's van de sturende openbare instellingen die een partner zijn in de uitvoering van de acties: Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, de MIVB, het Gewestelijk Parkeeragentschap, Leefmilieu Brussel, Brussel Plaatselijke Besturen, de Haven van Brussel...

De uitvoering van de acties vormt de basis van de onderhandelingen over de bijakten bij de Belirissamenwerkingsovereenkomst, met betrekking tot de onderdelen "mobiliteit" en "openbare ruimte", evenals over de meerjareninvesteringsplannen (MIP) van Infrabel en de NMBS.

De beheersovereenkomsten van de openbare instellingen onder het toezicht van het Gewest worden opgemaakt in overeenstemming met het Gewestelijk Mobiliteitsplan (artikel 23), alsook met hun wettelijke en statutaire teksten en eventuele andere gewestelijke strategische plannen die van toepassing zijn.

### De beheersovereenkomst van de MIVB

De gewestelijke visie op het openbaar vervoer bestaat erin de kwaliteit en de prestaties van het aanbod te verbeteren door het te doen evolueren in overeenstemming met de territoriale ontwikkeling. Het aanbod inzake openbaar vervoer moet tegemoetkomen aan verschillende gebruiksvormen door te zorgen voor een begrijpelijk structurerend net en een inclusieve bediening; het vormt het centrale element van een geïntegreerd, op diensten gebaseerd mobiliteitssysteem. Via de beheersovereenkomst geeft het Gewest richting aan de opdrachten van de MIVB om bij te dragen tot deze visie en mee te werken aan de verbetering van de mobiliteit. De MIVB heeft tot doel bij te dragen tot een kwaliteitsvolle dienstverlening door ernaar te streven het voorgestelde aanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de verplaatsingsbehoeften. Concreet wordt de ontwikkeling van de diensten inzake openbaar vervoer beoordeeld op basis van hun vermogen om aan de vraag te voldoen, van hun kwaliteit, hun toegankelijkheid en van de optimale bediening van het grondgebied.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De beheersovereenkomst van parking.brussels

De gewestelijke visie op parkeerbeleid bestaat erin een samenhangend beheer van het parkeeraanbod (*on-street* en *off-street*) te ontwikkelen door de beschikbaarheid van parkeren als dienst te waarborgen (in lijn met de visie om het autogebruik terug te dringen) en *off-street* parkeren te stimuleren om zo openbare ruimte terug te winnen en om de kwaliteit van de inrichtingen te verbeteren. Via de beheersovereenkomst geeft het Gewest richting aan de opdrachten van het Agentschap om bij te dragen tot deze visie en om de samenhang tussen het beleid *on-street* en *off-street* te verzekeren. De opdracht van het Parkeeragentschap, parking.brussels, bestaat erin bij te dragen tot de vermindering van de grondinname door parkeren in de openbare ruimte door *off-street* parkeren te optimaliseren. Concreet wordt de ontwikkeling van parkeerdiensten geëvalueerd volgens de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de vermindering van de zones die bestemd zijn voor parkeren op de weg. De bevoegdheden van parking.brussels zullen geëvalueerd worden om te beantwoorden aan deze visie, met name om zijn rol in het fietsparkeerbeleid te bevestigen.

## De beheersovereenkomst van de Haven van Brussel

De gewestelijke visie voor het goederenvervoer in Brussel bestaat erin een goede bevoorrading van de stad te verzekeren en de overlast te verminderen. Via de beheersovereenkomst geeft het Gewest richting aan de opdrachten van de Haven van Brussel om daartoe bij te dragen en mee te werken aan de verbetering van de mobiliteit. De Haven van Brussel speelt een belangrijke rol in de implementering van het gewestelijk mobiliteitsbeleid inzake goederen dankzij haar missies als waterwegbeheerder en logistiek facilitator. De Haven draagt bij tot de vermindering en optimalisering van verkeer van voertuigen op de weg die goederen vervoeren in en naar de stad, meer bepaald door een modal shift naar de waterweg te bevorderen. Concreet wordt de ontwikkeling van havenactiviteiten en de toekenning van concessies beoordeeld op basis van hun bijdrage aan het Gewestelijk Mobiliteitsplan en de verschillende gewestelijke strategieën waarbij de Haven betrokken is, zoals het Industrieplan, het Gewestelijk Programma voor de Circulaire Economie of het Beeldkwaliteitsplan. Het Gewest zal actief samenwerken met de Haven van Brussel om haar te ondersteunen in haar missies.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 4.3 Budgettaire en menselijke middelen om uiting te geven aan de ambities

De raming van de budgettaire en menselijke middelen die nodig zijn voor de uitvoering van het GewMP is gebaseerd op de synergieën met de instellingen die werden geïdentificeerd voor de uitvoering van de acties. Het plan komt niet boven op de reeds bestaande acties op het vlak van mobiliteit, het geeft hen een coherent en transversaal kader. In die zin mobiliseert de implementering ervan eerst de budgetten die momenteel al zijn toegekend aan mobiliteit of de inrichting van openbare ruimtes, door de prioriteiten te herevalueren.

Het is van belang te zorgen voor een optimale mobilisatie van de verschillende stakeholders voor de uitvoering van de acties. Het zoeken van andere financieringsbronnen (Europese fondsen of partnerschappen met de privésector) wordt eveneens gesystematiseerd.

Acties waarvoor de financiële middelen versterkt moeten worden zullen toch ondernomen worden, maar met minder ambitie in termen van termijnen of werkelijk uitgevoerde projecten. De meerwaarde van de processen en acties die in het plan voorgesteld worden voor een gecoördineerde uitvoering van het mobiliteitsbeleid en het halen van de gewestelijke doelstellingen vereist een grondige denkoefening over bepaalde budgettaire herschikkingen en een echte structurele versterking van het gewestelijk bestuur Brussel Mobiliteit. Een beknopte evaluatie van de impact op het vlak van budgettaire en menselijke middelen voor de uitvoering van GewMP maakt deel uit van de beschrijving van elke actie (cf. Deel 1.C).

### Een geïntegreerde visie op mobiliteitsbudgetten en interventies in de openbare ruimten

Om zijn mobiliteitsbeleid uit te voeren beschikt het gewest op vandaag over budgetten die verspreid zijn over verschillende organismen. De voornaamste posten zijn:

- Het budget van Brussel Mobiliteit: 894 miljoen euro[31] (zonder tegemoetkomingen voor de Haven van Brussel en het Waterbeleid);
- De via Brussel Plaatselijke Besturen aan de gemeenten toegekende budgetten: 94 miljoen euro; en
- De bijakten bij de Beliris-samenwerkingsovereenkomst, vastgelegd in overleg met de Federale overheid: 50 miljoen euro voor mobiliteit[32].

Bij deze budgetten moeten o.a. ook de middelen van Leefmilieu Brussel opgeteld worden.

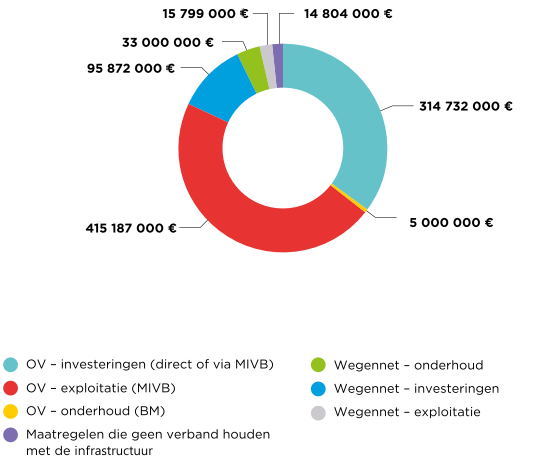
Er zal rond de besteding van al deze budgetten een globale visie dienen ontwikkeld te worden ten einde de cohesie van het overheidsoptreden te verbeteren.

Op de totaliteit van deze grote budgetposten:

- Is ongeveer 735 miljoen (71%) bestemd voor het openvaarvervoernetwerk (MIVB);
- Is ongeveer 290 miljoen (27,5 %) bestemd voor het wegennet of de inrichting van de openbare ruimte.

Maatregelen die geen verband houden met infrastructuur of openbare ruimte, of meer in het algemeen met het mobiliteitsaanbod, vertegenwoordigen momenteel dus niet meer dan ongeveer 1,5 % van de aan mobiliteit toegekende budgetten.

Grote begrotingsposten van Brussel Mobiliteit
(begrotingsvereffeningen 2017)




[31] Alle in dit deel vermelde bedragen komen overeen met de begrotingsvereffeningen van het jaar 2017.

[32] De bijakten bij de Beliris-samenwerkingsovereenkomst omvat eveneens budgetten voor de herwaardering van de wijken die deels ook bestemd zijn voor de renovatie van openbare ruimtes.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Het participatieproces (in het bijzonder het burgerpanel) benadrukte hoe belangrijk het is maatregelen op het vlak van dienstverlening, communicatie en begeleiding van gedragswijzigingen te versterken. In een eerste benadering wordt geschat dat een verdubbeling van de budgetten voor deze acties een echte kwaliteitssprong mogelijk zou maken en een aanzienlijk hefboomeffect zou hebben op de zichtbaarheid en vooral op de impact van de gerealiseerde acties.

Op dezelfde wijze zou een stijging van het budget voor de verwezenlijking van het fietsnetwerk van 15 miljoen euro per jaar naar 25 miljoen euro per jaar toelaten tegen het einde van het GewMP (tien jaar) een doorlopend en samenhangend netwerk af te werken, hoewel het naderhand nog verder ontwikkeld zal moeten worden.

In beide gevallen, die slechts voorbeelden ter illustratie zijn, zijn de marges die potentieel vrijgemaakt dienen te worden bescheiden ten opzichte van de gewestbegroting, maar dat kan slechts geleidelijk en in het kader van een totaalbeeld gebeuren. Meer in het algemeen is het eerst en vooral de bedoeling van het GewMP om een kader te scheppen voor het gewestelijke mobiliteitsbeleid en niet om een afgebakende lijst met acties die binnen tien jaar uitgevoerd moeten worden te zijn. Het is dus onontbeerlijk - in samenhang met de evaluatie - dat de uitwerking aangepast kan worden, dat de prioriteiten en dus ook de toewijzing van middelen herbekeken kunnen worden, wat eventueel inhoudt dat bepaalde acties uitgesteld zouden kunnen worden tot na de tien jaar dat het GewMP loopt.

Anderzijds vragen de voor de uitwerking van het mobiliteitsbeleid toegewezen middelen ook dat het deel "ontvangsten" ervan aangesproken zou worden. Een denkoefening over mogelijke ontvangsten gelinkt aan de indexering van de MIVB-tarieven, de verkeersbelasting, de parkeerontvangsten, de LEZ, enz. wordt gevoerd om de uitvoeringscapaciteiten te bepalen die hierdoor vrij zouden komen. Deze ontvangsten zullen prioritair worden toegewezen aan de mobiliteitsbegroting van het Gewest en de uitvoering van de acties van het GewMP.

In het kader van de uitvoering van het GMP zal men aldus:

- Een globale visie dienen te ontwikkelen rond de besteding van het gewestelijk budget aan mobiliteit en de herinrichting van de openbare ruimte, dat maximale coherentie inzake te ondernemen acties nastreeft, zodat er op een efficiëntere wijze kan gehandeld worden; en
- Bepaalde kleine wijzigingen dienen aan te brengen in de verdeling van de budgetten ten opzichte van hun huidige toewijzing en dit in overeenstemming met de objectieven van het plan.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## Uitsplitsing van de budgetten in meerjareninvesteringsplannen en gewestelijke begrotingsprogramma's

Om het mogelijk te maken het GewMP en de acties ervan te kunnen aanpassen, moeten de acties kaderen in een meerjarig perspectief voor de toewijzing van menselijke en budgettaire middelen, dat toelaat te zorgen voor samenhang en continuïteit en tegelijkertijd een zekere flexibiliteit garandeert en de mogelijkheid zich aan te passen aan een steeds evoluerende context.

De huidige thematische of plaatselijke programma's (MIP Openbaar vervoer, MIP Tunnels, MIP Bruggen, Stadsvernieuwingscontracten) worden gehergroepeerd en gecoördineerd om alle acties die door de actoren worden gerealiseerd te dekken, in overeenstemming met de contractuele verbintenissen die reeds zijn aangegaan tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de overheidsinstellingen. Zo wordt een opvolging van de aan het GewMP gekoppelde budgetten mogelijk, zodat deze vervolgens per operator, per vervoerwijze, per thema, per geografische zone, enz. uitgesplitst zouden kunnen worden.

Het specifieke gedeelte van het GewMP en zijn verordenend luik (cf. Deel 2) vormen een eerste basis voor deze meerjarenprogramma's. Het omvat een aantal grote inrichtingsprojecten, waarvoor het volstrekt noodzakelijk is de stabiliteit van de programmering te garanderen, gelet op de vereiste mobilisatie van menselijke en budgettaire middelen.

Voor deze grote projecten werd gekozen voor een aanpak waarbij de inrichtingsprojecten gestructureerd worden in globale programma's, om:

- De samenhang van de interventies en de visie op strategische assen voor de ruimtelijke structuur en de ontwikkeling van het Gewest te garanderen, ook al kan de uitvoering ervan gespreid worden over lange of zelfs zeer lange termijn; en
- De transversaliteit van de interventies te bevorderen, zowel tussen de verschillende opdrachtgevers van mobiliteitsprojecten als tussen de actoren betrokken bij de inrichting van het Gewest.

Het principe om projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte te structureren in samenhangende plannen met meerdere operatoren moet gesystematiseerd worden. Het kan op termijn een kader vormen voor alle gerealiseerde acties, of minstens voor de acties die territoriaal uitgewerkt worden.

Los van de grote inrichtingsprojecten vereist de implementering van het GewMP eveneens - en vooral - meer gerichte of meer over de ruimte verspreide maatregelen, waarvoor het eveneens absoluut noodzakelijk is budgettaire enveloppes en personeel uit te trekken. Het gaat meer bepaald over:

- De aanleg van verkeersluwe mazen, met inbegrip van de inrichting van de netwerken die deze doorkruisen;
- De aanpak van ongevalgevoelige zones (OGZ); en
- De implementering van het Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte (TPWOR).

Het is essentieel dat er structureel wordt voorzien in aanzienlijke budgetten om de uitvoering van deze maatregelen toe te laten. Het zijn immers kernpunten van het mobiliteitsbeleid en ze mogen niet louter in functie van opportuniteiten uitgevoerd worden.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

## Een structurele versterking van het bestuur

De uitvoering van de acties van het GewMP hangt af van de toewijzing van aangepaste budgettaire middelen, maar ook van de beschikbaarheid van voldoende, competente en betrokken menselijke middelen.

In dit opzicht kan Brussel Mobiliteit, dankzij een versterkt personeelsbestand, zijn opdrachten tot een goed einde brengen met betrekking tot de terbeschikkingstelling van een veilig en onderhouden netwerk en dito uitrustingen, de aangepaste omkadering van operatoren die mobiliteitsdiensten aanbieden, de sturing van de uitvoering van de acties van het plan, in samenwerking met de intra-, inter- en supragewestelijke en gemeentelijke partners en de uitvoering van aansporings- en sensibiliseringsacties.

Evenals voor de budgettaire middelen zal er ook voor wat de inzet van personeel betreft een duidelijke en coherente visie noodzakelijk zijn bij de geleidelijke uitrol van de acties.

Op de korte termijn zullen de middelen specifiek toegekend voor het onderhoud en het beheer van de netwerken, de ontwikkeling van inrichtingsprojecten, sensibiliserings- en communicatieacties en de ontplooiing van de MaaS versterkt worden.

Daarnaast moeten ook de personeelsmiddelen binnen de verschillende sturende organen en partners worden geëvalueerd om de goede uitvoering van de acties te verzekeren, en meer bepaald binnen de gemeentebesturen en de politiezones.



emis

## 4.4 Principes en verordenende voorschriften

In de beschrijving van elke actie, voorgesteld in Deel 1.C, worden de bestaande regelgevingen geïdentificeerd waarmee bij de uitvoering van de verschillende acties rekening gehouden moet worden.

Overeenkomstig de mobiliteitsordonnantie vermeldt het verordenend luik (Deel 1.D) de acties en instrumenten voor implementering, opgesteld in de vorm van principes en voorschriften.

De acties met betrekking tot de aanleg van wegen en openbare ruimtes van het algemene gedeelte van het plan worden op niet-exhaustieve wijze vermeld in een specifiek gedeelte dat drie luiken omvat (strategisch luik, verordenend luik en budgettair luik), overeenkomstig de ordonnantie van 26/07/2013 (Deel 2).

## 4.5 Een thematische lezing

In het verlengde van het IRIS 2-plan heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een reeks thematische strategische plannen aangenomen: Fietsplan, Voetgangersplan, Strategisch Plan voor het Goederenvervoer, Actieplan Verkeersveiligheid... Deze instrumenten zullen naar aanleiding van de goedkeuring van het GewMP bijgewerkt worden om ervoor te zorgen dat ze de ambities van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel weerspiegelen.

Het bijwerken van de thematische instrumenten bestaat uit het concreet omzetten van de aanpak en de actieprogramma's van het GewMP. Het doel bestaat erin een thematische lezing te geven van de acties en maatregelen die in het kader van het programma worden voorgesteld, door:

- Een specifieke sturing en operationele opvolging van deze acties te garanderen;
- Specifieke evaluaties uit te voeren (bijvoorbeeld *Bypad* voor het fietsbeleid); en
- Doelgerichte communicatiecampagnes op te stellen.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**OPVOLGING VAN DE UITVOERING**

- Besluitvormingstool
- Geeft continu een stand van zaken inzake toegewezen middelen, voltooide realisaties, behaalde resultaten
- Zorgt voor onderlinge samenhang van de acties
- Maakt sturing van de programma's mogelijk (aanpassingen)

**EVALUATIE**

- **Op een (of meer) welbepaalde momenten**
- Systematisch en objectief onderzoek van de **processen**, des **producten** of de **effecten**
- Beoordeling op basis van precieze criteria (doeltreffendheid, efficiëntie, duurzaamheid, relevantie...)
- Maakt het mogelijk de **programma's** te herzien, **bij te sturen**

## 4.6 Een welbepaalde methodologie voor opvolging en evaluatie

De ordonnantie[33] bepaalt dat de uitvoering van het GewMP elke 30 maanden geëvalueerd dient te worden om na te gaan welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen.

In haar akkoord 2014-2019 verbindt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zich tot nauwkeurige sturing van het Brusselse overheidsbeleid, vooral via dashboards. Ze voorziet in de *"bepaling van nauwkeurige kwantitatieve en kwalitatieve objectieven"* om de doeltreffendheid van het overheidsbeleid te meten, en baseert zich op deze objectieven bij de herverdeling van de toegekende budgettaire middelen. In deze optiek heeft het Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse (BISA) een methodologische nota gepubliceerd met betrekking tot de opvolging van het overheidsbeleid[34]. Deze geeft een evaluatiekader en vestigt de aandacht op de te gebruiken indicatoren en processen om enerzijds de opvolging van de implementering van het actieplan te garanderen en anderzijds deze te evalueren.

De regering gaat over tot de evaluatie van de implementering van haar beleid in het kader van de beheerscontrole[35]. Deze beheerscontrole meet het behalen van de strategische en operationele doelstellingen die vastgelegd werden in de oriënteringsnota's, de beleidsbrieven, de beheersovereenkomsten, de strategische plannen van de mandaathouders van de diensten van de regering en de instellingen en in de jaarlijkse operationele plannen van de administratieve eenheden. Deze controle maakt het mogelijk de vastgestelde evolutie te analyseren en eventueel correctiemaatregelen te nemen.

### Een gegarandeerde en transparante sturing

Bij de uitvoering van het plan zijn veel actoren betrokken, wat impliceert dat een stuurproces opgezet moet worden waarin rapportering en opvolging van de besluitvorming duidelijk omschreven zijn.

Brussel Mobiliteit is versterkt in zijn rol als instantie die de verplaatsingen organiseert ten dienste van de Gewestregering en stuurt de uitvoering van het plan onder de verantwoordelijkheid van de minister van Mobiliteit.

[33] Ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit

[34] Focus 06 – Opvolging van overheidsbeleid: welke indicatoren gebruik je daarvoor? Sabine Cipriano, Perrine Fastré, BISA. September 2014

[35] Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24 oktober 2014 betreffende de modaliteiten van de beheerscontrole



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.B Strategisch luik

In dit verband en op basis van monitoringsdashboards vestigt Brussel Mobiliteit de aandacht van de beleidsmakers op de gewenste aanpassingen van de operationele en budgettaire programma's van de betrokken entiteiten om de uitvoering van de acties van het plan te verzekeren.

De acties worden geformuleerd naargelang de bevoegdheden en de actieperimeter van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er worden verwezenlijkingsdoelstellingen gekwantificeerd en gepland op basis van de stand van de denkoefeningen en het uitvoeringspotentieel van de acties.

De opvolgingsindicatoren van elke actie laten toe de verwezenlijking van de actie te evalueren op het vlak van middelen en verwezenlijking:

- De indicatoren van de middelen geven informatie over de financiële, menselijke, materiële, organisatorische en regelgevende middelen die voor de uitvoering van de actie ter beschikking werden gesteld en gebruikt;
- De indicatoren van de realisatie geven informatie over de concretisering van de actie (bijvoorbeeld: het aantal kilometer aangelegde fietspaden);
- De indicatoren van de resultaten geven informatie over de onmiddellijke resultaten voor de directe betrokkenen van een actie en maken het mogelijk de resterende afstand tot een bepaalde doelstelling, norm of referentie te meten.

De dashboards en de opvolging ervan worden uitgewerkt via de instrumenten van de beheerscontrole.

Er wordt jaarlijks een beknopt verslag van de opvolging van de implementering van het plan opgesteld waarin met name deze dashboards worden opgenomen. De aandacht wordt gevestigd op de aanpassingen aan het programma en het budget waartoe beslist wordt om de uitvoering van de acties mogelijk te maken en op de knelpunten van de onvoldoende ten uitvoer gebrachte acties.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## Een omkaderde evaluatie

De verwezenlijking van de doelstellingen van het Gewest wordt beoordeeld aan de hand van een reeks belangrijke indicatoren. Het doel is de impact van het GewMP te meten en na te gaan of de veranderingen in overeenstemming zijn met de visie en doelstellingen. De opvolging van deze indicatoren36 gebeurt aan de hand van dashboards dat voortdurend worden gevoed door de verschillende betrokken partners (Brussel Mobiliteit, de gemeenten, Leefmilieu Brussel, MIVB en andere actoren). Het is een van de basiselementen van de evaluatie die om de 30 maanden moet worden uitgevoerd, zodat kan worden vastgesteld welke corrigerende maatregelen moeten worden genomen en welke aanpassingen eventueel moeten worden aangebracht aan het GewMP.

Het evaluatieverslag analyseert de evolutie van de impactindicatoren en interpreteert ze ten opzichte van de uitvoering van de acties (balans van de jaarverslagen), de evolutie van de sociaaleconomische indicatoren, de trends in andere vergelijkbare steden en specifieke evaluaties uitgevoerd op de resultaten van bepaalde acties.

Op basis van het evaluatieverslag worden corrigerende aanpassingen aan het plan voorgesteld aan de regering. Dit systeem geeft de soepelheid die onontbeerlijk is om een echte operationaliteit van het plan te garanderen.

De deadlines, budgetten en programmering van de acties zullen zo worden bijgewerkt om een doeltreffende fluctuerende planning over tien jaar te garanderen.

De indicatoren zijn gegroepeerd in vijf grote categorieën:

- De motorisatiegraad en het mobiliteitsgedrag;
- De belangrijkste metingen van frequenties en verkeersstromen;
- De verkeersveiligheid;
- De perceptie van mobiliteit en de verkeersveiligheid; en
- De milieu-indicatoren.

Sommige indicatoren zijn nog niet meetbaar, omdat de gegevens pas binnenkort beschikbaar zijn, omdat de gegevens nog verzameld moeten worden (uitschrijven van een overheidsopdracht voor herhaalde metingen), of omdat de indicator op basis van bestaande gegevens nog met andere besturen ontwikkeld moet worden. In deze gevallen is in de tabellen geen referentiewaarde opgenomen en wordt duidelijk aangegeven dat de indicator in de komende maanden beschikbaar zal zijn.

Deze tabellen zijn gebaseerd op de indicatoren en gegevens die bij het opstellen van het plan beschikbaar waren. Indien er nieuwe, meer betrouwbare bronnen gebruikt kunnen worden, zal Brussel Mobiliteit de voor de evaluatie van het plan gekozen indicatoren en, indien nodig, de te bereiken doelstellingen aanpassen of er nieuwe voorstellen.

[36] Door de diversiteit van de gegevensbronnen en methodologieën is het niet mogelijk voor alle indicatoren een gemeenschappelijk referentiejaar vast te stellen.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De motorisatiegraad en het mobiliteitsgedrag

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Motorisatiegraad van de inwoners van het BHG | Voertuigen (gewone en daarmee gelijkgestelde voertuigen (minibussen, kampeerwagens, ambulances, lijkwagens, taxi's, gemengde voertuigen)) per 1000 inwoners in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (voertuigen op 01.08 van het jaar en bevolking op 01.01 van het jaar) | 414 voertuigen /1000 inwoners (2017) | 396 voertuigen /1000 inwoners (2030) | - | Statbel (in samenwerking met DIV) |
| Aandeel van de bevolking (15+) dat op een normale dag minstens 30 minuten stapt of fietst om van de ene plaats naar de andere te geraken | Het gaat om verplaatsingen naar het werk, school, de markt, om te gaan winkelen... | 56,32% (2018) | ↗ (2030) | Gender | Sciensano (Gezondheid-sonderzoek) |
| Gemiddelde afstand in vogelvlucht van alle verplaatsingen met betrekking tot het BHG, per gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties | Dit is de som van de afstanden in vogelvlucht van alle verplaatsingen met betrekking tot het BHG gedeeld door het totale aantal verplaatsingen (5,4 miljoen verplaatsingen / dag in 2018). Deze berekening is gebaseerd op het multimodale verplaatsingsmodel van het BHG. | 10,96 km | 10,66 km (-3% t.o.v. 2018) | - | Brussel Mobiliteit (multimodaal verplaatsings-model) |
| Verdeling van het aantal verplaatsingen met betrekking tot het BHG uitgesplitst per afstandsklasse, per gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties | **Een verplaatsing:** zich van de ene plaats naar de andere verplaatsen om een bepaalde reden. De afstandsklassen zijn in vogelvlucht. **Horizon 2018:** extrapolatie van het referentiemodel gebaseerd op de in 2011 waargenomen gegevens volgens de verwachte evoluties van het vervoersaanbod en de verplaatsingsvraag tegen 2018. | Alle vervoerwijzen: <2 km: 27% 2-5 km: 32% 5-10 km: 17% 10-25 km: 11% >25 km: 14% TOTAAL: 100% Verplaatsingen <25 km: 86% (Horizon 2018) | Alle vervoerwijzen: <2 km: 28% 2-5 km: 32% 5-10 km: 16% 10-25 km: 10% >25 km: 13% TOTAAL: 100% Verplaatsingen <25 km: 87% (2030) | Type ver-plaatsing (intern, inkomend, uitgaand) | Brussel Mobiliteit (multimodaal verplaatsings-model) |
| Modaal aandeel van de afgelegde verplaatsingen per auto (bestuurder) met betrekking tot het BHG (hoofdvervoerwijze volgens de afstand) uitgesplitst per afstandsklasse, per gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties | **Verplaatsingen met betrekking tot het BHG zijn:** inkomende, uitgaande en interne verplaatsingen. **Horizon 2018:** extrapolatie van het referentiemodel gebaseerd op de in 2011 waargenomen gegevens volgens de verwachte evoluties van het vervoersaanbod en de verplaatsingsvraag tegen 2018. | Auto bestuurder: <2 km: 18% 2-5 km: 34% 5-10 km: 40% 10-25 km: 51% >25 km: 34% TOTAAL: 33% (Horizon 2018) | Auto bestuurder: <2 km: 14% 2-5 km: 26% 5-10 km: 28% 10-25 km: 42% >25 km: 26% TOTAAL: 25% (2030) | - | Brussel Mobiliteit (multimodaal verplaatsings-model) |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De motorisatiegraad en het mobiliteitsgedrag (vervolg)

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Modale aandelen van de leerlingen van het basisonderwijs (hoofdvervoerwijze volgens de afstand) | **Route die in aanmerking wordt genomen:** heenweg.<br>**"Basisonderwijs":** kleuter- en basisonderwijs.<br>De gegevens worden ingezameld via enquêtes bij de leerlingen. Het jaar van inzameling verschilt per school. | Auto: 36,7%<br>Carpoolen: 0,8%<br>OV: 20,5%<br>Schoolbus: 4%<br>Fiets: 2,9%<br>Fietsbus: 0,1<br>Te voet: 34,5%<br>Pedibus: 0,3%<br>Motor + andere: 0,2%<br>*Basisonderwijs (2013-2016)* | Auto:<br>↘<br>*basisonderwijs (2030)* | - | Brussel Mobiliteit (gegevens Schoolvervoerplannen en prediagnoses mobiliteit) |
| Modale aandelen van de leerlingen uit het middelbaar onderwijs (hoofdvervoerwijze volgens de afstand) | **Route die in aanmerking wordt genomen:** heenweg.<br>De gegevens worden ingezameld via enquêtes bij de leerlingen. Het jaar van inzameling verschilt per school. | Auto: 13,0%<br>Carpoolen: 0,6%<br>OV: 61,3%<br>Schoolbus: 4,4%<br>Fiets: 1,6%<br>Fietsbus: 0%<br>Te voet: 18,7%<br>Pedibus: 0%<br>Motor + andere: 0,4%<br>*Middelbaar onderwijs (2013-2016)* | Auto:<br>↘<br>*Middelbaar onderwijs (2030)* | - | Brussel Mobiliteit (gegevens Schoolvervoerplannen en prediagnoses mobiliteit) |
| Modale aandelen (hoofdvervoerwijze volgens de afstand) van de verplaatsingen met betrekking tot het BHG van de werknemers van ondernemingen met meer dan 100 werknemers, alle vestigingen met meer dan 30 werknemers | Hoofdvervoerswijze volgens de afstand enkel voor werknemers met een "vaste werkplek". Verplichte enquête sinds 2005 en om de drie jaar vernieuwd. De verplaatsingen met betrekking tot het BHG kunnen geïdentificeerd worden met behulp van de beschikbare verplaatsingsmatrices op basis van de postcode voor de thuislocatie en op basis van het adres voor de werkplek. | **Verplaatsingen met betrekking tot het BHG:**<br>Auto: 39,2%<br>Carpooling: 1,4%<br>OV: 33,6%<br>OV van de onderneming: 0,3%<br>Fiets en elektrische fiets: 3,6%<br>Motorfiets en bromfiets: 1,1%<br>Te voet: 2,8%<br>*(2017)* | **Verplaatsingen met betrekking tot het BHG**<br>Auto: 28,2%<br>*(2030)* | - | FOD Mobiliteit (Federale diagnostiek over de mobiliteit) |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De belangrijkste metingen van frequenties en verkeersstromen

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Afstanden afgelegd met de auto uitgesplitst per type weg, per gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties | Schatting op basis van het multimodale verplaatsingsmodel door extrapolatie van de resultaten van de spitsuren 's ochtends (6-10 uur) en 's avonds (15-19 uur) naar de hele dag ((spitsuren ochtend + spitsuren avond) x 2). | Lokale wegen: 3,84<br>Hoofdassen: 4,92<br>Autosnelwegen/Ring: 1,52<br>TOTAAL: 10,27<br>(eenheid: miljoen voertuig-km)<br>*(horizon 2018)* | Lokale wegen: 2,48 (-35% t.o.v. 2018)<br>Hoofdassen: 4,21 (-14% t.o.v. 2018)<br>Autosnelwegen/Ring: 1,46 (-4% t.o.v. 2018)<br>TOTAAL: 8,15 (-21% t.o.v. 2018)<br>(eenheid: miljoen voertuig-km)<br>*(horizon 2030)* | - | Brussel Mobiliteit (multimodaal verplaatsingsmodel) |
| Afstanden afgelegd met vrachtwagens onderworpen aan kilometerheffing (Viapass), uitgesplitst per type vrachtwagen (gewicht en euronormen) | Evolutie van de afstanden afgelegd met vrachtwagens onderworpen aan kilometerheffing (Viapass), uitgesplitst per type vrachtwagen (gewicht en euronormen). | 62,06<br>(eenheid: miljoen voertuig-km)<br>*(2018)* | ↘<br>*(2030)* | euronormen of type vrachtwagen | Viapass |
| Aantal verplaatsingen per gemiddelde werkdag buiten de schoolvakanties met betrekking tot het grondgebied van het BHG | Schatting op basis van het multimodale verplaatsingsmodel door extrapolatie van de resultaten van de spitsuren 's ochtends (6-10 uur) en 's avonds (15-19 uur) naar de hele dag. | 5,4 miljoen verplaatsingen (2018) | 5,4 miljoen verplaatsingen (Vermindering van 5% van het aantal verplaatsingen / persoon)<br>*(2030)* | - | Brussel Mobiliteit (multimodaal verplaatsingsmodel) |
| Gemiddeld aantal fietsers per uur per telpunt van het Fietsobservatorium | Viermaal per jaar (mei/sep sinds 1999 en jan/mei/sep/nov sinds 2010) laat Brussel Mobiliteit fietstellingen uitvoeren op verschillende plaatsen in het Gewest. Met deze indicator kan men het modale aandeel van de fiets niet inschatten, maar kan men wel zien of de trend op het vlak van de fietsersstroom de juiste kant op gaat. | 15 telpunten (sinds 1999): 413 *(2019)*<br>26 telpunten (sinds 2010): 350 *(2019)*<br>(eenheid : fietsers/u/telpunt) | 15 telpunten (sinds 1999): 1000 *(2030)*<br>26 telpunten (sinds 2010): 850 *(2030)*<br>(eenheid : fietsers/u/telpunt) | Gender | Brussel Mobiliteit (Fietsobservatorium) |
| Aantal reizen op het openbaarvervoernetwerk van de MIVB, per vervoerwijze (metro, tram, bus), gedurende een jaar | De MIVB maakt een onrechtstreekse schatting van het aantal reizen op basis van het aantal verkochte vervoerbewijzen en een veronderstelling van het gemiddelde aantal reizen per vervoerbewijs. Deze gemiddelde aantallen zijn afkomstig van enquêtes. | 418 miljoen reizen<br>*(2018)* | Tussen 450 en 475 miljoen reizen<br>*(2023)* | - | MIVB |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De belangrijkste metingen van frequenties en verkeersstromen (vervolg)



| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Aantal personen dat op de trein stapt per gemiddelde werkdag in alle stations van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest | Het gaat om manuele tellingen die elk jaar in oktober door de NMBS worden uitgevoerd. Deze tellingen bevatten een zekere foutenmarge, maar ze maken het mogelijk evoluties op lange termijn weer te geven. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen reizigers die aan het begin van hun reis opstappen en reizigers die bij een overstap opstappen. Bepaalde reizigers worden in sommige gevallen dus tweemaal geteld. | Noord-Zuidverbinding: 182.032 opgestapte reizigers (80%)<br>Andere stations: 44.636 opgestapte reizigers (20%)<br>TOTAAL STATIONS BHG:<br>226.668 opgestapte reizigers (100%)<br>(2018) | Algemene toename van het aantal opgestapte reizigers met een stijging in het aandeel opgestapte reizigers in de stations buiten de Noord-Zuidverbinding<br>(2030) | - | NMBS |
| Aantal inkomende voertuigen (PWE's) in het BHG per 24 uur (gemiddelde week buiten de schoolvakanties), uitgesplitst per soort weg (autosnelweg, Auto PLUS, Auto COMFORT) | Inkomende PWE's in het BHG per 24 uur (gemiddelde week buiten de schoolvakanties), uitgesplitst per soort weg (autosnelweg, Auto PLUS, Auto COMFORT). | In afwachting van de resultaten van de laatste cordontelling en/of gegevens van de LEZ-camera's. | -19% op het gewestelijke cordon (met inbegrip van de autosnelwegen)<br>(2018-2030) | - | Brussel Mobiliteit |
| Tonnage vervoerde goederen over binnenwateren en zee in het BHG | laden en lossen in het BHG (exclusief transit). | 4,85 miljoen ton<br>(2017) | ↗ | - | Haven van Brussel |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De verkeersveiligheid

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Aantal slachtoffers van verkeersongevallen (doden 30d + zwaargewonden) | - | Doden 30d: 21<br>Zwaargewonden: 177<br>*(2018)* | Doden 30d: 0<br>Zwaargewonden: 0<br>*(2030)* | Type wegge-bruiker | Statbel |
| Snelheden uitgesplitst per type weg en tijdsperiode | Metingen van de gemiddelde snelheden en V85. De V85 is de snelheid waaraan 85% van de gebruikers zich houdt. Metingen tijdens verschillende periodes (dag of uur van de dag). De methodologie is nog te bepalen. | **V85**<br>S. 90 km/u:<br>S. 70 km/u:<br>S. 50 km/u:<br>S. 30 km/u (schoolomgeving):<br>S. 30 km/u:<br>S. 20 km/u: | V85 < dan de toegestane maximumsnelheid voor elke snelheidsbeperking. | - | Brussel Mobiliteit (studie op te starten in 2020) |
| Aandeel van de voertuigen die de snelheidsbeperking overschrijden, uitgesplitst per snelheidsbeperking en overtredingsniveau | De metingen worden op een beperkt aantal punten uitgevoerd volgens een nog te bepalen methodologie. | **Aandeel van de voertuigen die de snelheidsbeperking met 10 km/u overschrijden**<br>S. 90 km/u: ? %<br>S. 70 km/u: ? %<br>S. 50 km/u: ? %<br>S. 30 km/u (schoolomgeving): ? %<br>S. 30 km/u: ? %<br>S. 20 km/u: ? % | **Aandeel van de voertuigen die de snelheidsbeperking met 10 km/u overschrijden**<br>S. 90 km/u: ? %<br>S. 70 km/u: ? %<br>S. 50 km/u: ? %<br>S. 30 km/u (schoolomgeving): ? %<br>S. 30 km/u: ? %<br>S. 20 km/u: ? % | - | Brussel Mobiliteit (studie op te starten in 2020) |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De perceptie van mobiliteit en de verkeersveiligheid

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| De mate van tevredenheid met betrekking tot het mobiliteitsaanbod (infrastructuur, parking...) en de gekozen vervoerwijze per type gebruiker: voetgangers, (onder wie PBM's), gebruikers van micromobiliteitsvoertuigen, fietsers (al dan niet elektrische fiets), gebruikers van het openbaar vervoer, motorrijders en autobestuurders | Studie op te starten in 2020 om een voldoende representatieve steekproef te krijgen. | - | - | Type gebruiker (voetganger, fietser...), gender en PBM | Brussel Mobiliteit (studie op te starten in 2020) |
| Globale mate van tevredenheid van de gebruikers met betrekking tot het openbaar vervoer van de MIVB | Indicator van de MIVB-tevredenheidsbarometer Top4 (%) = aandeel respondenten die een score van 7/10 of hoger gaven. | 74% (2018) | 80% (2030) | Gender | MIVB (Barometer) |
| Aandeel van de bevolking dat zich zelden of nooit onveilig voelt in zijn wijk | Aandeel van de bevolking dat zich zelden of nooit onveilig voelt in zijn wijk. De andere categorieën zijn: altijd, vaak, soms. | 63,5% (2018) | ↗ (2030) | Leeftijd, gender, opleidingsniveau, beroep, volgens de aanblik van de wijk | Federale Politie (Veiligheidsmonitor) |
| Aandeel van de gebruikers die zich veilig voelen op het openbaarvervoernetwerk van de MIVB in het algemeen, overdag of 's avonds | Aandeel van de gebruikers die zich veilig voelen op het openbaarvervoernetwerk van de MIVB (Algemene veiligheid: Top4 (%) = aandeel respondenten die een score van 7/10 of hoger gaven). | Algemene veiligheid: 69%<br>Veiligheidsgevoel door de dag: 79%<br>Veiligheidsgevoel 's avonds: 47%<br>(2018) | Algemene veiligheid: 81%<br>Veiligheidsgevoel door de dag: 91%<br>Veiligheidsgevoel 's avonds: 59%<br>(2030) | Gender | MIVB (Barometer) |
| Aandeel van de bevolking dat vindt dat "onaangepaste snelheid in het verkeer", "hinderlijk parkeren" en "agressief rijden in het verkeer" weinig tot helemaal niet problematisch zijn in hun wijk | - | Onaangepaste snelheid in het verkeer: 70%<br>Hinderlijk parkeren: 70%<br>Agressief rijden in het verkeer: 71%<br>(2018) | ↗ (2030) | Leeftijd, gender, opleidingsniveau, beroep, volgens de aanblik van zijn wijk | Federale Politie (Veiligheidsmonitor) |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De milieu-indicatoren

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Uitstoot in $CO_2$-equivalent binnen de perimeter van het BHG - Evolutie | - | **4437 kt $CO_2$-eq.** waarvan 1121 kt $CO_2$-eq. voor het vervoer, zijnde 25% van de totale uitstoot. *(Uitstoot in 2005)* **3469 kt $CO_2$-eq.** waarvan 936 kt $CO_2$-eq. voor het vervoer, zijnde 29% van de totale uitstoot. *(uitstoot in 2014)* | Vermindering van de gewestelijke uitstoot van broeikasgassen met 40% in vergelijking met 2005: 2662 kt $CO_2$-eq. *(2030)* | - | Leefmilieu Brussel |
| Aandeel van de bevolking dat gedurende 24 uur blootgesteld is aan vervoerlawaai (gewogen - $L_{den}$-indicator) | - | **$L_{den}$: 37% van de bevolking** is blootgesteld aan meer dan 65 dB(A). *(2016)* | Vermindering van het % dat is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus (>65 dB(A)). *(doelstelling te herbepalen op basis van de gegevens 2016)* | - | Leefmilieu Brussel |
| Aandeel van de bevolking dat 's nachts blootgesteld is aan vervoerlawaai ($L_n$-indicator) | - | **$L_n$: 26% van de bevolking** is blootgesteld aan meer dan 60 dB(A). *(2016)* | Vermindering van het % dat is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus (>60 dB(A)). *(doelstelling te bepalen op basis van de gegevens 2016)* | - | Leefmilieu Brussel |
| Aandeel van de gevoelige gebouwen (scholen, woningen en ziekenhuizen) dat blootgesteld is aan vervoerlawaai gedurende 24 uur (gewogen - $L_{den}$-indicator) | - | **$L_{den}$ Woningen: 30% van de woningen** is blootgesteld aan meer dan 65 dB(A) *(2016)* **$L_{den}$ Scholen: 19% van de scholen** is blootgesteld aan meer dan 65 dB(A) *(2016)* **$L_{den}$ Ziekenhuizen: 21% van de ziekenhuizen** is blootgesteld aan meer dan 65 dB(A) *(2016)* | Vermindering van het % dat is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus (>65 dB(A)). *(doelstelling te bepalen op basis van de gegevens 2016)* | - | Leefmilieu Brussel |
| Aandeel van de gevoelige gebouwen (scholen, woningen en ziekenhuizen) dat 's nachts is blootgesteld aan vervoerlawaai ($L_n$-indicator) | - | **$L_n$ Woningen: 21% van de woningen** is blootgesteld aan meer dan 60 dB(A) *(2016)* **$L_n$ Scholen: 12% van de scholen** is blootgesteld aan meer dan 60 dB(A) *(2016)* **$L_n$ Ziekenhuizen: 11% van de ziekenhuizen** is blootgesteld aan meer dan 60 dB(A) *(2016)* | Vermindering van het % dat is blootgesteld aan hoge geluidsniveaus (>60 dB(A)). *(doelstelling te bepalen op basis van de gegevens 2016)* | - | Leefmilieu Brussel |
| Gemiddelde jaarlijkse concentratie van $NO_2$ voor 4 individuele meetstations (Sint-Jans-Molenbeek - Elsene - Kunst-Wet - Ukkel) | - | **Sint-Jans-Molenbeek:** 35 µg/m³ (1993), 38 µg/m³ (2016) **Elsene:** 46 µg/m³ (1993), 48 µg/m³ (2016) **Kunst-Wet:** 76 µg/m³ (1993), - µg/m³ (2016) **Ukkel:** 34 µg/m³ (1993), 21 µg/m³ (2016) | Jaargemiddelde < 40 µg/m³ | - | Leefmilieu Brussel |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## De milieu-indicatoren (vervolg)

| Indicator | Beschrijving | Referentiewaarde | Doel/Gewenste evolutie | Beschikbare subpopulaties | Bronnen |
|---|---|---|---|---|---|
| Aantal dagen overschrijding van de gemiddelde dagelijkse PM10-concentratie van 50 µg/m³ voor drie individuele meetstations (Sint-Jans-Molenbeek, Ukkel, Meudonpark) | - | **Sint-Jans-Molenbeek:** 63 dagen (2000), 6 dagen (2017) **Ukkel:** 26 dagen (2000), 5 dagen (2017) **Meudonpark:** 32 dagen (2000), 6 dagen (2017) | Aantal dagen overschrijding van 50 µg/m³ < 35 dagen/jaar | - | Leefmilieu Brussel |
| Gemiddelde jaarlijkse PM2,5-concentratie voor drie individuele meetstations (Sint-Jans-Molenbeek, Ukkel, Meudonpark) | - | **Sint-Jans-Molenbeek:** 23,7 µg/m³ (2006), 16 µg/m³ (2016) **Ukkel:** 17 µg/m³ (2006), 13 µg/m³ (2016) **Meudonpark:** 20 µg/m³ (2006), 14 µg/m³ (2016) | Jaargemiddelde < 25 µg/m³ | - | Leefmilieu Brussel |
| Gemiddelde jaarlijkse roetconcentratie in het BHG voor 3 individuele meetstations (Sint-Jans-Molenbeek, Elsene, Haren) | - | **Sint-Jans-Molenbeek:** 2,02 µg/m³ (2014), 1,78 µg/m³ (2016) **Elsene:** 2,57 µg/m³ (2014), 1,81 µg/m³ (2016) **Voorhaven (Haren):** 3,36 µg/m³ (2014), 2,44 µg/m³ (2016) | ↘ | - | Leefmilieu Brussel |
| Energieverbruik van de transport-sector binnen de perimeter van het BHG | - | **In 1990:** 4309 GWh voor het vervoer (20,9% van het totale verbruik) **In 2015:** 4108 GWh voor het vervoer (21,2% van het totale verbruik) *Eindenergieverbruik (balans 1990-2015)* | Vermindering met 1,5% per jaar | - | Leefmilieu Brussel (Energiebalans) |
| Aandeel van de bevolking dat in de afgelopen twaalf maanden geen of lichte hinder ondervond door: • Lawaai van het wegverkeer; • Lawaai van het spoor-, tram-, of metroverkeer; • Lawaai van het luchtverkeer | - | **Lawaai van het wegverkeer:** % **Lawaai van het spoor-, tram-, of metroverkeer:** % **Lawaai van het luchtverkeer:** % *(te verschijnen in 2020)* | ↗ | Gender | Sciensano (Gezondheid-sonderzoek) |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 1C

# Actieplan

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.1
# 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied

**De ambitie is** het lokale karakter van het overgrote deel van de wegen te versterken om het aantal en de ernst van verkeersongevallen voor alle gebruikers drastisch te verminderen, gunstige voorwaarden te creeren voor het ontwikkelen van wandelen en fietsen in een rustige omgeving, milieuhinder te beperken, met name het verkeerslawaai en de luchtvervuiling, en de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving te verbeteren.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Eén enkele snelheidsregeling zal worden ingevoerd bij besluit dat 30 km/u als standaardsnelheid in het hele Gewest oplegt en voorziet in afwijkingen van 50 km/u (ten minste voor de wegen van het PLUS-netwerk, of zelfs 70 km/u voor bepaalde hoofdwegen), in samenwerking met de gemeenten, de MIVB, de DBDMH, de federale politie, Brussel Preventie & Veiligheid en de politiezones;
- Wanneer de specifieke context dit toelaat, kunnen, zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen, afwijkingen worden toegestaan ten gunste van het openbaar vervoer op hiervoor specifiek voorziene weggedeelten en in andere uitzonderlijke situaties die per geval worden onderzocht;
- Om te zorgen voor een nog doeltreffender systeem voor handhaving-sancties, zal een overeenkomst worden gesloten met de gemeenten, de politiezones, de federale politie en het parket, waardoor ook Brussel Preventie & Veiligheid zijn coördinerende rol kan vervullen (zie actie E.7);
- De signalisatie financiëren en aanpassen op alle gewestelijke en gemeentelijke wegen;
- Passende inrichtingswerken financiëren en uitvoeren (zie actie A.2);
- Een grootschalige communicatie- en preventiecampagne voeren om informatie te verspreiden, maar ook om de geloofwaardigheid van deze maatregel te versterken en er een draagvlak voor te creëren;
- Instrumenten invoeren om een systeem voor intelligente snelheidsassistentie (ISA) te ontwikkelen, zodat bestuurders de maximumsnelheid die op de verkeersborden wordt aangegeven niet langer kunnen overschrijden.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# A.1
# 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten
Brussel Preventie & Veiligheid

**Partner(s)**
Politiezones
Perspective.brussels
Leefmilieu Brussel
Verenigingsleven
MIVB
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2021 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aandeel wegen van het type Auto WIJK met een voorgeschreven snelheid van 30 km/u of minder** | Op te bouwen referentie-situatie | 100% | 100% |
| **Aandeel wegen van het type Auto COMFORT met een voor-geschreven snelheid van 30 km/u of minder** | Referentie-situatie vast te leggen | Te bepalen | Te bepalen |
| **Evolutie van de werkelijk gereden snelheden (V85)**<br>**Aantal verkeersslachtoffers** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen<br>De capaciteit van de politiezones versterken |
| **Menselijke** | De middelen van de politiezones voor controles en sancties versterken |
| **Regelgeving** | Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen<br>Wegcode |
| **Technische** | Cameranetwerk<br>Digitale kaart van de reglementair toegelaten maximale snelheden en die kaart stelselmatig bijwerken om de voeding van een automatisch snelheidsbegrenzingssysteem (ISA) te garanderen |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.2
# De wijken verkeersluw maken

**De ambitie is** grote verkeersluwe zones ("mazen") zonder doorgaand verkeer te creëren in samenwerking met de gemeenten (zie actie E.2, waarin het instrument van de lokale mobiliteitscontracten wordt voorgesteld), waar de veiligheid, de kwaliteit, het gebruik en de toegankelijkheid van de openbare ruimte prioritair zijn, eerst ten voordele van de actieve modi, daarna van het openbaar vervoer.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een implementatiestrategie uitstippelen die is aangepast aan elke maas op basis van een verkeersstudie die gebaseerd is op de behoeften en verkeersknooppunten met het oog op een aanzienlijke verbetering van de voetgangers-, fiets-, en openbaarvervoernetwerken en de levenskwaliteit, door het doorgaand autoverkeer sterk te ontraden. In dit verband zal de capaciteit op het Auto PLUS-netwerk dat deze mazen omringt, beheerst worden. Op de assen die rechtstreeks met de Ring zijn verbonden, zal dit op korte termijn gelijktijdig gebeuren via dynamisch beheerssysteem voor de verkeersstromen (zie fiche B.10), vóór een fysieke herinrichting op middellange termijn;
- Verkeersplannen uitvoeren;
- Fysieke veiligheidsinrichtingen (oversteekplaatsen, fietsstraten) en herinrichtingsprojecten van verkeersluwe openbare ruimten uitvoeren, waarbij de nadruk wordt gelegd op de lokale centrale functies en de verblijfs- en bezettingsmogelijkheden van de openbare ruimte.

**Trekker(s)**
Brusselse gemeenten
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Brussel Plaatselijke Besturen
Leefmilieu Brussel
Urban.brussels
Brussel Preventie & Veiligheid
MIVB
Perspective.brussels
BMA
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal mazen met voldoende maatregelen ter ontrading van het doorgaand verkeer** | 5 op te starten mazen per jaar | 5 op te starten mazen per jaar | 5 op te starten mazen per jaar |
| **Aantal kilometer wegen in ontmoetingszones**<br>**Aantal kilometer in voetgangerszones** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Gewestelijke budgetten voor interventies in de te herstructureren mazen |
| **Menselijke** | Team BM versterken<br>Teams in de gemeenten versterken |
| **Regelgeving** | BBHR van 18 juli 1996 tot vaststelling van de regels die van toepassing zijn voor de toekenning van toelagen aan de gemeenten in het raam van het mobiliteitscontract<br>Voorzien in: kaderbesluit betreffende de toekenning van de subsidies |
| **Technische** | Gemeentelijke mobiliteitsplannen<br>Mechanismen voor contractualisering van de gewestelijke en gemeentelijke acties (zie actie E.2) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.3
# De opstart van *Living Labs* voor de herovering van de openbare ruimte begeleiden

**De ambitie** bestaat erin participatie en burgerinitiatieven te versterken bij het zich opnieuw toe-eigenen en veilig maken van de openbare ruimte en, al bij de start van de herinrichting van bepaalde plaatsen, vernieuwende configuraties te testen. Deze toe-eigening gaat vooral over wijkkernen, schoolomgevingen (schoolstraten) en tijdelijk onbezette ruimtes in het kader van bouwplaatsen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het kader voor de projectoproep *Living Brussels* doen evolueren om ze open te stellen voor de bevolking voor de realisatie van proefprojecten op ware grootte natuur met betrekking tot het delen van de ruimte of de organisatie van verschillende mobiliteitsvormen op het microniveau van een straat of pleintje (voor meer structurerende of symbolische projecten zie actie E.5);
- Een begeleidingssysteem van experts opzetten (technisch, participatie, communicatie) om ideeën in de praktijk om te zetten, erover te communiceren en te zorgen voor de uitvoering;
- De overgangsregelingen integreren in de processen van bepaalde duurzamere herinrichtingen;
- De ervaringen bestuderen – analyse voor en na – om lessen te trekken uit het proces en de mogelijkheid om de geteste oplossingen te veralgemenen.

**Trekker(s)**
Brusselse gemeenten
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
BMA
Perspective.brussels
Urban.brussels
Verenigingsleven
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal opgezette *Living Labs*** | 2 | 3/jaar | 3/jaar |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM<br>Menselijke middelen in de gemeenten versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Variabel afhankelijk van project |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.4
# Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

**De ambitie is** het overwicht van geparkeerde auto's in de openbare ruimte te verminderen door een verschuiving naar parkings buiten de openbare weg aan te moedigen, in overeenstemming met het respecteren van de leefkwaliteit op de binnenterreinen van huizenblokken en het algemene parkeerbeleid, ook in andere actieplannen opgenomen (zie C.4 – C.9 – D.2). Deze teruggewonnen ruimte zal de bewoners en gebruikers van Brussel kwaliteitsvolle openbare ruimte opleveren (levenskwaliteit, maximale interactie met de buurtactiviteiten, beplantingen...) en ook nieuwe wegen voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer om de doorstroming in de stad te verbeteren.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een systematische denkoefening organiseren over parkeervraag en -aanbod (voor elk type behoeft, inclusief leveringen, vrachtwagens, bussen, PBM, fietsen…) binnen de wijken in het kader van projecten voor de heraanleg van de openbare ruimte (meer bepaald in het kader van de uitvoering van actie A.2) en stadsontwikkelingsprojecten. Deze denkoefening dient geformaliseerd te worden in een instrument op gewestelijke schaal dat de behoeften op en buiten de weg omvat. Bij de analyse van parkeervraag en -aanbod moet rekening gehouden worden met de huidige en potentiële activiteiten;
- De compensatieregels voor het parkeren op de weg opnieuw beoordelen;
- Het GPBP aanpassen om te zorgen voor hogere tarieven voor parkeren op de openbare weg ten voordele van parkeren buiten de weg, met als doel aan te zetten tot de vermindering van de grondinname door parkeren op de weg (zie actie D.2);
- Parking.brussels begeleiden en ondersteunen als beheerder van het parkeren op en buiten de weg (privé en publiek) en de mogelijkheden tot het delen van parkeren buiten de weg operationeel maken;
- Operationele en reglementaire tools ontwikkelen om gezamenlijk gebruik van parkings mogelijk te maken;
- Indien nodig buurtparkings buiten de weg aanleggen.

**Trekker(s)**
Parking.brussels
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
Leefmilieu Brussel
Urban.brussels
Perspective.brussels
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal parkeerplaatsen op straat** | 265.000 | 235.000 | 200.000 |
| **Aantal voor het publiek toegankelijke parkeerplaatsen buiten de openbare weg** | Initiële situatie te definiëren | | 20.000 |
| **Tools voor gezamenlijk gebruik** | | Exploitatie 2022 | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | De transversale teams coördineren en versterken bij parking.brussels |
| **Regelgeving** | BWLKE<br>Gewestelijk Parkeerbeleidsplan<br>BBHR van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan<br>GSV |
| **Technische** | Prospectief kadaster voor het parkeren van alle modi per wijk/zone (zie actie D.2) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.5
# Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

**De ambitie is** de bevoorrading van de verschillende stedelijke nabijheidsfuncties te garanderen, de leveringen globaal te optimaliseren op het niveau van de wijken, met inbegrip van de leveringen via e-commerce, de impact op het verkeer van de actieve modi en het openbaar vervoer te beperken, en de overlast te verminderen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Projectoproepen uitschrijven om speciale ruimtes en opslagsystemen te creëren in bepaalde gebouwen en parkeergarages;
- Het efficiënt bundelen van stedelijke leveringen stimuleren om het aantal voertuigbewegingen te verminderen;
- De ontwikkeling van minder vervuilende leveringswijzen voor de lokale logistiek ondersteunen: elektrische voertuigen, bakfietsen, lokale opslagplaatsen enzovoort;
- De leveringen op en buiten de openbare weg verbeteren;
- In het kader van de algemene wijziging van het GBP, die onder meer moet zorgen voor compabiliteit met het GewMP, de relevantie onderzoeken van een wijziging die een flexibeler gebruik van de ruimte mogelijk maakt en aanmoedigen dat in nieuwe stadsontwikkelingsprojecten vanaf de ontwerpfase rekening gehouden wordt met de logistieke aspecten;
- De relevante juridische en financiële constructies identificeren;
- Handelaars ondersteunen bij het veranderen van hun leveringswijze (opstellen van een diagnose, vergelijking van de huidige leveringswijze met een alternatief, voordelen-nadelen-kosten van deze gedragsverandering, enz.) – zie actie D.7.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Citydev.brussels
Brusselse gemeenten
Perspective.brussels

**Partner(s)**
Urban.brussels
Hub.brussels
Leefmilieu Brussel
Haven van Brussel
...

| Indicator(en) en doelstelling(en) Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal gesteunde proefprojecten per jaar** | 2/jaar | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De gewestelijke budgetten voor de ondersteuning van de sector versterken |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | Wegcode<br>GSV<br>RPA<br>GBP |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NEIGHBOUR-HOOD

# A.6
# Grote symbolische openbare ruimten vernieuwen

**De ambitie is** de veiligheid (concept van *security by design*), de gebruikskwaliteit en de stadsanimatie van de grote gewestelijke openbare ruimten op te drijven, de verblijfsfuncties in die ruimten te versterken, en deze openbare ruimten op te nemen in coherente groepen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een herinrichtingsprogramma voor de grote gewestelijke openbare ruimten opnemen in een MIP Openbare Ruimte (zie actie E.4) en dit in overeenstemming met de territoriale ontwikkeling (zie actie D.1) en de acties voorzien in de focus GOOD NETWORK;
- Kwaliteitsvolle inrichtingsplannen realiseren;
- Zich houden aan het Beeldkwaliteitsplan voor de open ruimte langs het kanaal voor de projecten die in deze zone gelegen zijn.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
BMA
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
Perspective.brussels
Urban.brussels
MIVB
Brussel Preventie & Veiligheid
Leefmilieu Brussel
Beliris
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Opname in een meerjarenprogrammatie** | Opgesteld | | |
| **Gerealiseerde projecten** | | Schuman<br>Sainctelette<br>Gulden Vlies<br>Louizaplein | Meiser<br>Montgomery |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen<br>Bijakte Beliris volgens toekomstige onderhandelingen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor projectbeheer en financiering (zie actie E.4)<br>MIP Openbare Ruimten |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.1
# De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

**De ambitie is** ervoor te zorgen dat de openbare ruimte veilig, toegankelijk en aangenaam is voor iedereen (*security by design*). De infrastructuur dient zo ontworpen te worden dat het risico op een ongeval en de ernst ervan zo veel mogelijk beperkt worden (met nadruk op de geïdentificeerde ongevalgevoelige zones (OGZ), zwarte punten op gewestelijk grondgebied). Er dient ook een proactief beleid gevoerd te worden om kwaliteitsvolle en toegankelijke inrichtingen te creëren volgens de eisen van het *universal design* om stappen en het gebruik van het openbaar vervoer te optimaliseren.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een programma ontwikkelen voor het uitvoeren van interventies die gepland zijn voor:
  - De (tijdelijke en definitieve) oplossing van ongevalgevoelige zones (OGZ);
  - Het veilig en toegankelijk maken van de voetgangersoversteekplaatsen (met inbegrip van de inspringstrook tussen parking en voetgangsoversteekplaats, eventuele verlichting aan de oversteekplaats en het beheer van de aanrijsnelheid);
  - Het toegankelijk maken van de Gewestwegen op de Voetganger PLUS en COMFORT netwerken zoals voorzien in het TPWOR en in overeenstemming met het Handvest voor de verhardingen van voetgangersvoorzieningen;
  - Het toegankelijk maken van 60 tot 70 bovengrondse OV-haltes per jaar, inclusief de omgeving, met inbegrip van de kruispunten ervoor en erna (50 haltes per jaar zijn opgenomen in het strategisch plan voor het toegankelijk maken van de MIVB 2019-2029 en 10 extra haltes in de plannen van Brussel Mobiliteit);
- Plaatsen identificeren die dringend aangepakt moeten worden door snelle voorlopige acties te implementeren vóór de definitieve inrichting;
- Zorgen voor snelle voorlopige of definitieve oplossingen in geval van onveilige of ontoegankelijke inrichtingen door middel van kleine interventies (microprojecten);
- De interventies die een stedenbouwkundige vergunning vergen opnemen in het MIP Openbare ruimte (zie actie E.4) en zo de interventies bepalen die in de werkprogramma's van de verschillende wegbeheerders opgenomen moeten worden en ze uitvoeren;
- Zorgen voor de actualisering van de bestaande stand van zaken en een evaluatie van de opvolging van de uitvoering van deze verschillende interventies, met name via de instrumenten voor *asset management* van de wegbeheerders (zie actie B.8);
- De normen en benchmarks inzake de verkeersveiligheid van de infrastructuur (voor alle modi) en de toegankelijkheid van de openbare ruimte opnemen in één enkel referentiekader voor het ontwerpen van wegen en openbare ruimten (zie actie E.4).





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# B.1
# De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brussel Preventie & Veiligheid
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
Leefmilieu Brussel
MIVB
Politiezones
Federale politie
Beliris
Urban.brussels
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal te beveiligen ongevalgevoelige zones (OGZ) met prioriteit 1** | 30 | 0 | 0 |
| **Aantal te beveiligen ongevalgevoelige zones (OGZ) met prioriteit 2** | 71 | 0 | |
| **Conformiteitsniveau (TPWOR)** | | | |
| **Aantal beveiligde voetgangersoversteekplaatsen** | | | |
| **Aantal haltes van het openbaar vervoer dat toegankelijk is gemaakt (inclusief de omgeving) – Strategisch plan MIVB** | 100 | 350 | 600 |
| **Aantal haltes van het openbaar vervoer dat toegankelijk is gemaakt (inclusief de omgeving) – uitgevoerd door de wegbeheerders** | 10 | 80 | 120 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Gewestelijke en gemeentelijke budgetten versterken |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 8 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur<br>Ordonnantie van 8 december 2016 betreffende de integratie van de handicapdimensie in de beleidslijnen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<br>GSV<br>Code van de beheerder |
| **Technische** | Toegankelijkheidsplan van het MIVB-netwerk |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD NETWORK

# B.2
# De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

**De ambitie is** de veiligheid (concept van *security by design*), de gebruikskwaliteit en de stadsanimatie van de grote gewestelijke openbare ruimten op te drijven, de verblijfsfuncties in die ruimten te versterken, en deze openbare ruimten op te nemen in coherente groepen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De snelwegen op het grondgebied van het gewest (die tot in de stad rijden) deklasseren en de snelheid van het verkeer op de Ring verlagen, in overleg met de andere gewesten;
- De in het deel 1.B *Mobility Vision* geïdentificeerde grote stedelijke assen (en bijbehorende oversteekplaatsen) herinrichten om de omstandigheden waarin voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer zich moeten verplaatsen, te verbeteren en de overlast van het autoverkeer te beperken (zie de kaart van het geplande Auto PLUS-netwerk);
- De aan het autoverkeer geboden capaciteit op de grote toegangswegen tot het Gewest verminderen, meer bepaald door er specifieke rijstroken voor carpooling of openbaar vervoer aan te leggen;
- Deze assen beetje bij beetje herontwikkelen tot stadsboulevards, in lijn met de veranderingen in de werking van de Ring. De transformatie van de zes hoofdingangen van de stad in stedelijke boulevards is bedoeld om het gebruik van de auto voor pendelen te verminderen en gaat gepaard met de geleidelijke indeling in verkeersluwe mazen in de wijken.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Brusselse gemeenten
Urban.brussels
BMA
Perspective.brussels
MIVB
Leefmilieu Brussel
Vlaams Gewest
Beliris
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal uitgevoerde projecten van verkeersaders** | 1 | 16 | 25 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen<br>Programma Werk aan de Ring<br>Bijakten Beliris volgens toekomstige onderhandelingen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | BBHR van 7 februari 2019 tot herindeling van de autosnelweg Brussel-Boom-Antwerpen (A12) gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en ter herklassering van het gedeelte van de openbare weg Brussel-Aken (E40) gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op de gewestelijke hoofdstedelijke openbare weg GBP<br>Voorzien in: kader voor samenwerking op grootstedelijk niveau opnieuw definiëren (zie actie E.3) |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie B.1)<br>Mechanismen voor projectbeheer en financiering (zie actie E.4) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.3
# Voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad

**De ambitie is** een netwerk van ononderbroken voetgangersroutes tot stand te brengen tussen gewestelijke polen, meer bepaald de stations en metrostations, en het hypercentrum uit te breiden tot buiten de Vijfhoek. De voetgangersboulevards maken het mogelijk om grote afstanden te voet af te leggen en rustplaatsen aan te bieden.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Uitvoering van een audit van de bestaande inrichtingen op de routes van de voetgangersboulevards, met voorrang voor de inrichting voor het oversteken van kruispunten;
- Het netwerk aanpassen aan de aanbevelingen van het Cahier *Go10* en het Cahier Voetgangerstoegankelijkheid;
- Een projectoproep lanceren om de voetgangersboulevards verder uit te breiden over heel het gewest op het vlak van signalisatie, valorisering van de ruimten en beleving;
- Als aanvulling op de voetgangersboulevards en het invoeren van PLUS- en COMFORT-voetgangersnetwerken, beoogt een *Running* Plan het ontwerpen, uitvoeren en promoveren van een wandel- en loopnetwerk dat het gewestelijke grondgebied bestrijkt.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
BMA
Urban.brussels
Brussel Plaatselijke Besturen
Perspective.brussels
Beliris
MIVB
Leefmilieu Brussel
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Niveau van uitvoering van het net van voetgangersboulevards** | Referentie-situatie vast te leggen | 30 % | 60% |
| **Tevredenheidsonderzoek** | | | |
| **Evolutie van de tellingen van het aantal voetgangers** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor projectbeheer en financiering (zie actie E.4) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.4
# Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

**De ambitie is** voor de twee categorieën van het structurerend fietsnetwerk (Fiets PLUS en Fiets COMFORT) een dicht netwerk van fietsroutes te creëren om de rol van de fiets in de stedelijke mobiliteit te versterken. Deze routes voldoen aan de vijf kwaliteitscriteria: coherent, snel (rechtstreeks), veilig, aangenaam en comfortabel. Dit netwerk is verbonden met het fiets-GEN van de andere gewesten (zie actie E.3). Het moet pendelaars uit de nabijgelegen rand kunnen overtuigen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Onbestaande of onvolledige GFR's (Fiets COMFORT) afwerken, de routes evalueren en indien nodig aanpassen;
- Aanleg van de oversteken van de grote stedelijke barrières (complexe kruispunten, oversteek van grote weginfrastructuur) die de continuïteit van de routes verhinderen;
- De basisstructuur van het netwerk PLUS uitvoeren (Kleine Ring, Middenring Oost, Louizalaan, oversteken van het kanaal, gedeelten langs de spoorlijnen met bijzondere aandacht voor het behoud van de fauna en flora...);
- Zorgen voor een leesbare en uniforme signalisatie op het hele fietsnetwerk op basis van de bestaande signalisatie van de GFR's en het fiets-GEN;
- Een dynamiek rond het fietsnetwerk creëren, met name door de gemeenten te ondersteunen bij wegversmallingen, beveiliging, enz.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten
Vlaamse gemeenten
MOW

**Partner(s)**
Urban.brussels
BMA
Perspective.brussels
Leefmilieu Brussel
MIVB
Infrabel
Beliris
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Niveau van uitvoering van het fietsnetwerk COMFORT** | Te bereke-nen | 100% | / |
| **Niveau van uitvoering van het fietsnetwerk PLUS** | Referentie-situatie vast te leggen | 50% | 100% |
| **Evolutie van het aantal fietsers op de telpunten** | Referentie-situatie vast te leggen | x 2 | x 4 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen<br>Gewestelijke budgetten voor interventies in de te herstructureren mazen<br>Gemeentelijke budgetten verhogen<br>Bijakten Beliris volgens toekomstige onderhandelingen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | GPDO<br>GBP |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie B.1)<br>Mechanismen voor projectbeheer en -financiering (zie actie E.4) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.5
# De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

**De ambitie is** de commerciële snelheid en vooral de regelmaat van de bovengrondse bus- en tramlijnen te verbeteren om het netwerk aantrekkelijker en efficiënter te maken door gebruik te maken van alle beschikbare actiehefbomen, met name via de uitvoering van de Avanti-maatregelen op alle in het beheerscontract van de MIVB opgenomen tracés.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De multimodale wegenspecialisatie implementeren, met als resultaat een vermindering van de functie "verkeer" op een groot deel van het netwerk, en met name van een reeks "historische" wegen (zie actie A.2);
- Programma's uitvoeren ter verbetering van de bovengrondse netwerkprestaties, in de eerste plaats gericht op de regelmatigheid. Het verbeteren van de prestaties van het netwerk wordt uitgevoerd op de coherente en doorlopende lijnen of delen van lijnen (zie assen op de kaart van het COMFORT-netwerk in het strategisch deel). Dit gebeurt via de aanleg van eigen beddingen indien nodig, maar steunt ook op andere beschikbare actiemiddelen: voorrang aan kruispunten, plaatsing van de haltes ten opzichte van de kruispunten, afstand tussen de haltes, tegenrichting…

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB

**Partner(s)**
Brusselse gemeenten
De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
Andere operatoren van het openbaar vervoer
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Geplande snelheid van het bus- en tramnet** | 16 km/u | 17 km/u | 18 km/u |
| **Aantal opgeloste zwarte punten** | 3 | 15 | 100% |
| **Evolutie van de snelheid**<br>**Percentage van regelmaat**<br>**Tijdwinst voor de verwerking van een volledige as**<br>**Evolutie van het aantal door de bestuurders gemelde lastalarmen** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten<br>Gewestelijke budgetten voor interventies in de te herstructureren mazen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor projectbeheer en financiering (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor contractualisering van de gewestelijke en gemeentelijke acties (zie actie E.2)<br>Dynamisch verkeerbeheersysteem (zie actie B.10) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.6
# Het structurerend openbaar vervoernet verder uitbouwen

**De ambitie is** de verwachte toename van het gebruik van het net op te vangen, te anticiperen op demografische ontwikkelingen en de inrichting van nieuwe wijken, en de rol van het openbaar vervoernet als ruggengraat van de stedelijke ontwikkeling te versterken.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het gebruik van de bestaande infrastructuur optimaliseren: de frequenties versterken waar er nog bewegingsruimte is;
- De ontwikkelingen van het netwerk uitvoeren die tegemoetkomen aan de uitgagingen voor de ontwikkeling van het Gewest, zoals geïdentificeerd in het beheerscontract van de MIVB;
- Indien nodig, het potentieel van een busnetwerk op de Ring en de invalswegen analyseren en implementeren;
- De netontwikkelingen opnemen in een doorlopend begrotingsplanningsproces dat regelmatig wordt bijgewerkt;
- De ontwikkelingsbehoeften van het net op lange termijn bestuderen, in het bijzonder de uitbreidingen van de metro en het structurerend net.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB

**Partner(s)**
Perspective.brussels
De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
NMBS
Beliris
Brusselse gemeenten
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Gerealiseerde uitbreidingen van het net** | 16 km/u | NOH, T&T, Heizel, Deel Albert-Noordstation | Metro Noordstation-Bordet "diagonale" tram Uitbreiding Tram 8 |
| **Versterking van bestande lijnen** | | 49, 71, 95 | |
| **Beschikbare plaatsen-kilometers**<br>**Verzadigingsgraad van de structurerende lijnen**<br>**Gebruik van de structurerende lijnen** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Gewestelijke budgetten te voorzien<br>Bijakten Beliris volgens toekomstige onderhandelingen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM versterken |
| **Regelgeving** | GBP<br>Te voorzien: kader voor samenwerking op grootstedelijk niveau opnieuw definiëren (zie actie E.3) |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor projectbeheer en financiering (zie actie E.4)<br>Mechanismen voor contractualisering van de gewestelijke en gemeentelijke acties (zie actie E.2) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.7
# De toegang van zwaar verkeer tot de logistieke zones van het Gewest vergemakkelijken

**De ambitie is** de toegankelijkheid van de logistieke zones in het Gewest voor zware voertuigen te verbeteren door specifieke, aangepaste routes aan te leggen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Verbetering van de verkeersomstandigheden voor zware voertuigen om toegang te krijgen tot de grote logistieke en industriële centra in Brussel, op termijn gesitueerd in het noorden (Schaarbeek-Vorming) en het zuiden (Anderlecht Industrie) van de kanaalzone, met specifieke aandacht voor de bediening van de gebieden voor stedelijke industrie (GSI's) en de ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving (OGSO's);
- De kaart van de voorkeurroutes verspreiden onder de belanghebbenden in de sector.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Urban.brussels
Perspective.brussels
MIVB
Leefmilieu Brussel
Viapass
Actoren van de logistieke sector
Betrokken gemeenten
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **De test organiseren** | | Toegang over de weg tot het noorden | Toegang over de weg tot het zuiden |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | Wegcode |
| **Technische** | Vademecum, gids voor het ontwerp van projecten in de openbare ruimte (zie actie E.4)<br>Dynamisch verkeersmanagementsysteem (zie actie B.10)<br>Controlesysteem |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.8
# Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen (alle verplaatsingswijzen)

**De ambitie is** voor de gebruikers een duurzaam patrimonium van openbare ruimte, paden, netwerken, kunstwerken en wegen te garanderen en te zorgen voor een betere coördinatie van de interventies op dit patrimonium om de impact op de mobiliteit te beperken.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een regelgevend kader uitwerken voor het beheer van de wegen en de exploitatie van wegtunnels;
- Zorgen voor een gestructureerd en systematisch beheer van het onderhoud van de gewestwegen (trottoirs en fietspaden inbegrepen) door middel van een instrument voor *asset management* (inventarisatie van de toestand van het gewestelijk erfgoed en een preventief onderhoudsprogramma);
- De *Smart City* tools ontwikkelen om het beheer van de infrastructuur te verbeteren, in het bijzonder de tool *Fix My Street* verder te ontwikkelen om ook de gebreken aan de infrastructuur te behandelen.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten
MIVB
Concessiehouders

**Partner(s)**
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Indicator comfort van het fietsnetwerk** | 5,5<br>(in 2013) | | 8 |
| **Geldigheid van veiligheidsdossiers voor kunstwerken** | Permanent | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | Nieuwe gemeentewet van 24 juni 1988<br>Op te stellen ordonnantie betreffende het wettelijke kader van de wegen |
| **Technische** | Een instrument voor asset management ontwikkelen |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD NETWORK

# B.9
# Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten

**De ambitie is** een bevredigend niveau van dienstverlening te verzekeren wat betreft de dagelijkse werking en leefbaarheid van de verschillende vervoernetwerken via het toezicht en de reactiesnelheid van de dispatching, en door de coördinatie van de meer dan 5.000 bouwplaatsen die gelijktijdig zijn plaatsvinden op het grondgebied van Brussel.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De verkeersstromen op de verschillende netten, 24/7 beheren en de exploitatie verzekeren, ook in kunstwerken zoals tunnels;
- Instaan voor het beheer van incidenten die de verkeersstromen verstoren, samen met alle partners waaronder de politiezones of de DBDMH. Het gewest zal de dispatchingactiviteiten van Mobiris en de MIVB samenbrengen om synergieën tot stand te brengen in het beheer van verkeersstromen en incidenten;
- De bouwplaatsen en gebeurtenissen coördineren en plannen in overeenstemming met de geldende regelgeving. Het doel bestaat erin de bouwplaatsen te coördineren en te plannen in de tijd en per perimeter, het coördinatie-instrument Osiris te ontwikkelen en de zones te bepalen waarin gedurende een bepaalde periode niet mag worden gewerkt, hypercoördinatiezones te ontwikkelen rond bouwplaatsen en gebeurtenissen met een grote impact om de interventies te combineren en zo de hinder voor de gebruikers en de duur van de bouwplaatsen te beperken, en tegelijk, desgevallend, de kosten in verband met de werken te delen. Het is ook belangrijk een controle te ontwikkelen en uit te voeren (zie actie E.7), te zorgen voor algemene seizoensgebonden communicatie (zie actie D.6) en een observatorium van de bouwplaatsen op te richten (zie actie F.2);
- Omleidingsplannen opstellen voor de veilige doorstroming van voetgangers, fietsers en zwakke weggebruikers verzekeren (met bijzondere aandacht voor de PBM), maar ook van het openbaar vervoer en het autoverkeer bouwplaatsen geleid door het gewest en daarbij de gebruikers raadplegen en communiceren over de verkeersomstandigheden voor elke bouwplaats;
- De openbaar vervoerdiensten aanpassen aan de omstandigheden van bouwplaatsen en interventies op het openbaar vervoernet plannen om verstoringen van de dienstverlening te beperken, zoals bepaald door het openbare dienstcontract van de MIVB.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# B.9
# Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB

**Partner(s)**
Politiezones
Brusselse gemeenten
Concessiehouders
Commissie voor de Coördinatie van de Bouwplaatsen
…

| Indicator(en) en doelstelling(en) Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Nog te bepalen** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen<br>Werkingsdotatie van de MIVB |
| **Menselijke** | Team BM versterken, onder meer de controleurs van de bouwplaatsen |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg<br>BBHR van 26 januari 2012 betreffende de Coördinatiecommissie van de Bouwplaatsen opgericht bij de ordonnantie van 3 juli 2008 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg en houdende de benoeming van haar leden<br>BBHR van 11 juli 2013 betreffende de uitvoering van bouwplaatsen op de openbare weg<br>BBHR van 30 januari 2014 betreffende de coördinatie van de bouwplaatsen op de openbare weg<br>Ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg |
| **Technische** | Instrument Osiris voor de coördinatie van de bouwplaatsen<br>Dispatching Mobiris voor beheer van de wegennetten en de tunnels<br>Dispatching MIVB |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD NETWORK

# B.10
# Het dynamisch verkeers-managementsysteem versterken

**De ambitie is** het verkeer vlotter te maken, door het verkeer en de verkeersopstoppingen op het hele Brusselse net te beheersen door middel van een dynamisch realtime beheer in overeenstemming met de visie van het GewMP en door de integratie van incidenten en gebeurtenissen, alsook van schommelingen in de verkeersvraag in de tijd.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Strategische assen en kruispunten uitrusten met verkeersobservatietools: installatie van intelligente camera's en real-time monitoring op afstand;
- Zorgen voor aanvullende observatiesystemen en -mogelijkheden voor de hypercoördinatiezones van bouwplaatsen of in geval van incidenten (bijvoorbeeld via het gebruik van drones) in samenwerking met Brussel Preventie & Veiligheid en de politiezones om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen;
- De aansluiting van de verschillende kruispunten op de verkeerslichtencentrale versnellen en deze laatste uitrusten met een systeem voor dosering van het verkeer en ervoor zorgen dat de lichten manueel bediend kunnen worden in geval van een incident;
- Alle kruispunten met verkeerslichten overdragen aan het gewest, in ieder geval die op de netten PLUS en COMFORT, in overleg met de gemeentes;
- De variaties en gedragingen van verkeersstromen bestuderen;
- Scenario's definiëren en implementeren voor de programmering van kruispunten met verkeerslichten om de verkeersopstoppingen te beheersen, in overeenstemming met de door de multimodale wegenspecialisatie bepaalde netwerken, en sommige kruispunten zo nodig opnieuw aanleggen met als doel hun werking te vereenvoudigen;
- De onregelmatigheden (verkeersspreiding in tegenstelling tot de visie van het GewMP en de GemMP's) vaststellen en samen met de gemeenten (zie actie A.2) en de GPS-operatoren werken aan de oplossing ervan;
- Het systeem evalueren en het doen evolueren in het licht van de technologische ontwikkelingen.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Brussel Preventie & Veiligheid
Politiezones
Brusselse gemeenten
MIVB
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal strategische kruispunten met dynamisch beheer** | 5 kruis-punten | 40 kruis-punten | 100 kruis-punten |
| **Aantal strategische assen met dynamisch beheer** | 2 assen | 10 assen | 25 assen |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Centrale van de verkeerslichten (te voltooien)<br>Cameranetwerk voor de visualisatie en het intelligente beheer (te ontwikkelen)<br>Beheersmodule (te ontwikkelen) |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.1
# De ontwikkeling van MaaS begeleiden

**De ambitie is** de toegang tot het mobiliteitsaanbod voor alle gebruikers te verbeteren en te vereenvoudigen, door alle aanbieders, zowel privé als publiek, te integreren, en daarbij rekening te houden met de specifieke kenmerken van de gebruiker (leeftijd, al dan niet begeleid, vervoer van goederen...) en externe factoren (weer enz.). Bij de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten en van de instrumenten voor toegang daartoe moeten de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid in acht worden genomen. De overheid definieert het kader voor de invoering van MaaS en ziet toe op het naleven van het gewestelijke doelstellingen, met inbegrip van ter beschikking stellen van de gegevens in het kader van een *data market*.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Zorgen voor de tariefintegratie van de operatoren van het openbaar vervoer (zie acties D.4 en E.3);
- Het kader voor MaaS vaststellen - met het oog op het algemeen belang en de universele toegankelijkheid van de vervoerdiensten - in permanent overleg met de aanbieders van mobiliteitsdiensten, en zorgen voor doeltreffende regulering en tariefstrategieën die overeenstemmen met de ambitie die voor het hele grondgebied werd vastgelegd;
- Een gewestelijk openbaar *back-end* platform ontwikkelen en beheren voor het gegevensbeheer en de publieke en private mobiliteitsoperatoren daarbij betrekken;
- Het platform uitbreiden tot het grootstedelijk gebied;
- De toepassing van het MaaS-kader controleren (zie actie E.7).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB

**Partner(s)**
De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
NMBS
Parking.brussels
Operatoren van betaald personenvervoer
Operatoren van gedeelde diensten
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Een regelgevend kader vaststellen** | 2021 | | |
| **Functioneel MaaS-platform** | 2022 | | |

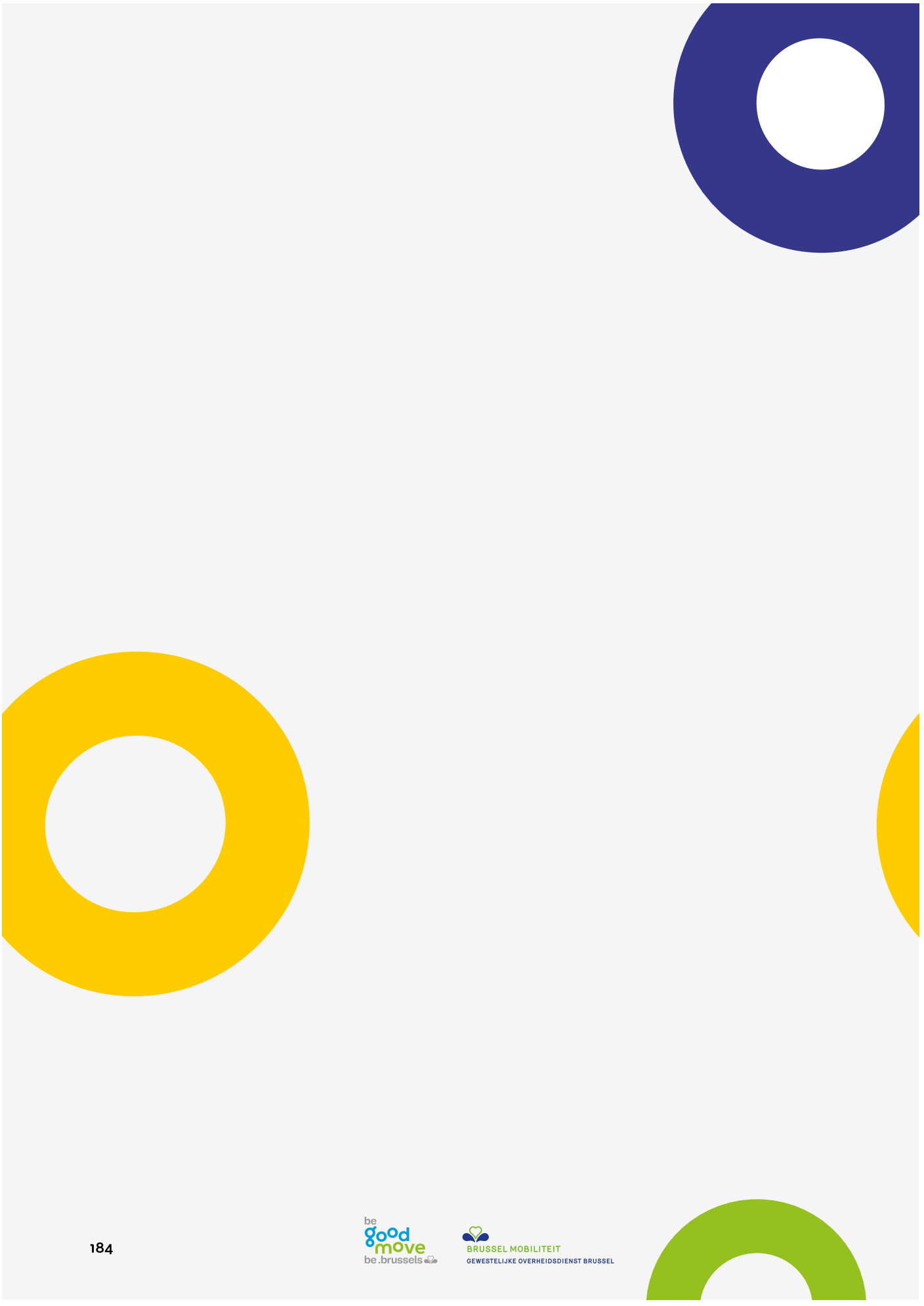
**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Gewestelijk budget versterken |
| **Menselijke** | Een team samenstellen bij BM |
| **Regelgeving** | Voorzien in: een regelgevend kader voor alle mobiliteitsoperatoren |
| **Technische** | Een openbaar *back-end* systeem te creëren |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD SERVICE

# C.2
# Geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit opzetten

**De ambitie is** infopunten voor gebruikers op te richten (rekening houdend met ieders eigenheid: gender, leeftijd, autonomie, taal…), zodat ze toegang krijgen tot informatie en advies over alle mobiliteitsdiensten en de mogelijkheid krijgen om deze diensten aan te kopen of zich erop te abonneren. Er wordt ook informatie verspreid over de uitdagingen in verband met goederenvervoer door en voor particulieren, of het nu gaat om het gebruik van de auto om te gaan winkelen of om de gevolgen van thuisbezorging voor de mobiliteit. Mobiliteitspunten moeten een echte coachingsdienst aanbieden om tegemoet te komen aan de specifieke behoeften van de gebruikers en hen in staat te stellen nieuwe manieren van zich te verplaatsen en te bevoorraden uit te proberen. Bijzondere aandacht gaat uit naar de begeleiding van nieuwkomers in Brussel en naar de gezinnen die hun voertuig weg moeten doen wegens de LEZ.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De huidge werking van de infopunten over mobiliteitsdiensten (fietspunten, MIVB-bootiks, NMBS-loketten, loketten parking.brussels) en van het profiel van de gebruikers van deze infopunten analyseren, met als uitgangspunt de mogelijkheden voor wisselwerking vast te stellen en deze bestaande infopunten te versterken;
- De ontwikkeling van nieuwe infopunten en buurtdiensten in de gemeenten, toeristische wijken en genererende polen ondersteunen en begeleiden (visuele identiteit, opleidingen, ervaringen delen, informatiedragers, mobiele eenheden…).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels
MIVB
Gemeenten

**Partner(s)**
Visit.brussels
Hub.brussels
De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie
NMBS
Taxibedrijven
Operatoren van gedeelde diensten
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal winkels die geïntegreerde informatie en diensten aanbieden** | 0 | 5 | 10 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Begrotingssynergieën coördineren met openbare en privé-operatoren van diensten |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.3
# Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen

**De ambitie is** de ontwikkeling te ondersteunen en te begeleiden van diensten die een kader creëren voor het gebruik van de fiets en andere lichte vervoermiddelen, ook voor het vervoer van goederen. Het wetgevend kader rond *freefloating* vervoermiddelen zal versterkt worden, in het bijzonder wat het parkeren betreft. Er zal gezorgd worden voor overleg met de verschillende betrokken partijen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De verplaatsingswijze "fietsen" opnemen in de MaaS-interfaces (actie C.1) om in de zoekmachines routes aan te bieden die geschikt zijn voor de fiets;
- Diensten ontwikkelen voor opladen, veilig stallen en onderhoud van elektrische fietsen en scooters;
- De ontwikkeling ondersteunen van het aanbod van elektrische fietsen en steps in zelfbediening met het oog op een kwaliteitsvolle dienstverlening die is aangepast aan de gewestelijke behoeften en beperkingen, en verkeersveiligheidsadvies verstrekken dat is aangepast aan de nieuwe diensten (zie actie C.11);
- De beveiligingsvoorzieningen en diensten om een gestolen fiets terug te vinden versterken;
- De ontwikkeling stimuleren van de verhuur van fietsen en andere lichte vervoermiddelen voor korte, middellange en lange periodes;
- Het fietsparkeeraanbod verder ontwikkelen, en dan vooral veilige fietsenstallingen, in overeenstemming met de oriëntaties, richtlijnen en prioriteiten die zijn opgenomen in het Masterplan fietsparkeren;
- Het beheer van veilige fietsenstallingen toevertrouwen aan één operator (parking.brussels), conform het Masterplan fietsparkeren;
- De voorwaarden voor de ontwikkeling van fietsleveringen creëren;
- *Drop-off* zones opzetten om het parkeren van *free-floating* voertuigen te organiseren op voor hen gereserveerde afgebakende plaatsen, in de plaats van autoparkeerplaatsen, naargelang de lokale context;
- De toegang van fietsen tot OV-voertuigen versterken, met name via snelle kleine aanpassingen (fietsgoot op de trap…).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
Politiezones
Het verenigingsleven
Hub.brussels
Leefmilieu Brussel
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal beveiligde parkeerplaatsen voor fietsen aan trein, premetro en metrostation** | Referentie-situatie vast te leggen | 25.000 | 50.000 |
| **Aantal *drop-off* zones** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM<br>Het team parking.brussels versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

188

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.4
# Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (*Parking as a Service*)

**De ambitie is** voorwaarden en diensten aan te bieden die het delen en ter beschikking stellen van openbare en privéparkeerplaatsen voor verschillende functies en parkeren aangepast aan de noden van privépersonen en professionelen mogelijk maken (autocars en vrachtwagens inbegrepen).

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De openbare en privéparkings opnemen in de MaaS-tools;
- De openbare parkeerplaatsen (inclusief P+R) doen evolueren naar dienstenpolen: fietsenstalling en -onderhoud, autodelen, fietsdelen, leveringszones, automatische lockers enzovoort;
- Het parkeerbeheer in zijn geheel aanpassen opdat er voorrang wordt gegeven aan gedeeld gebruik en professionele gebruikers: aantal, afmetingen en beschikbaarheid van de leveringszones, parkeren van taxi's, autocars, schoolbussen, vrachtwagens, parkeren van de professionele gebruikers;
- Diensten ontwikkelen op het gebied van parkeren van alle modi (parkeergeleiding, waarschuwingen, betaling achteraf, sensoren, toepassingen enzovoort).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels

**Partner(s)**
Brusselse gemeenten
Politiezones
Operatoren van parkeerdiensten
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Integratie van het parkeren in de MaaS-platformen** | In uitvoering | Uitgevoerd | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten herverdelen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM<br>Het team parking.brussels versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Parkeerobservatorium |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.5
# De mobiliteitsdiensten, met inbegrip van het openbaar vervoer, versneld toegankelijk maken

**De ambitie is** de openbare ruimte en het openbaarvervoernetwerk toegankelijk te maken voor PBM. Naast het toegankelijk maken van de bovengrondse haltes (zie actie B.1), moeten ook de digitale mobiliteitstoepassingen goed toegankelijk zijn en moet de informatie voor PBM verbeterd worden. Wanneer er geen alternatieven mogelijk zijn, moeten er specifieke diensten voor de PBM worden opgezet.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Ervoor zorgen dat de MIVB-app en de toekomstige MaaS-apps digitaal toegankelijk zijn;
- De informatie voor PBM met betrekking tot de werkelijke toegankelijkheid van het netwerk verbeteren: de uitrol van het Accessibus-programma op alle lijnen voortzetten en de realtime-informatie over de werking van de liften verfijnen;
- De activiteiten van de taxitelefooncentrales en de taxi-applicaties reglementeren om het ontvangen van de aanvragen voor PBM-taxi's te verzekeren en te verbeteren;
- Een gemeenschappelijk referentiekader uitwerken dat van toepassing is op alle operatoren van het openbaar vervoer om de signalisatie en de informatiepanelen te harmoniseren;
- Het installeren van liften in twee nieuwe metrostations per jaar voortzetten (zie actie C.8) en ervoor zorgen dat deze goed onderhouden worden (zie actie B.8);
- Zich blijven inzetten om de ruimte tussen de perrons en de rijtuigen te verkleinen;
- Erover waken dat het plan voor het toegankelijk maken van het MIVB-netwerk zoals opgenomen in het beheerscontract wordt uitgevoerd.

| **Trekker(s)**<br>Brussel Mobiliteit<br>MIVB | **Indicator(en) en doelstelling(en)**<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | **2020** | **2025** | **2030** |
|---|---|---|---|---|
| **Partner(s)** | | | | |
| **Middelen** | | | | |

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten verhogen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Strategisch toegankelijkheidsplan van de MIVB 2019-2029 |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.6
# Het openbaar vervoernet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau

**De ambitie is** de structuur van het openbaar vervoernet begrijpelijker te maken los van de verplaatsingswijze en de operator. Zeer gebruikersgericht handelen en de begrijpbaarheid van het openbaarvoersaanbod verhogen. Deze begrijpbaarheid moet tot uiting komen in alle aspecten van de dienst: frequentie en regelmaat, dienstregeling, rollend materieel, haltes, toegankelijkheid voor PBM, diensten voor fietsers (parkings, fietspunten, instapmogelijkheden…), communicatie. Deze begrijpbaarheid kan ook betrekking hebben op betaald personenvervoer (zie actie C.7).

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De criteria voor netwerksegmentatie identificeren en het (de) product(en) bepalen die bij elke categorie horen;
- Concepten van vervoer op aanvraag testen om het klassieke openbaarvervoeraanbod aan te vullen en verder te ontwikkelen;
- Geleidelijk de signalisatie aanpassen op het hele netwerk.

**Trekker(s)**
MIVB
NMBS

**Partner(s)**
Brussel Mobiliteit
De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie
NMBS
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Nog te bepalen** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten herverdelen |
| **Menselijke** | Bestaand MIVB-team |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.7
# De diensten van het bezoldigd personenvervoer ontwikkelen als alternatief voor het bezit en het gebruik van een privéwagen

**De ambitie is** voort te bouwen op diensten voor bezoldigd personenvervoer om de gewenste verplaatsingen van de huidige en potentiële gebruikers te kunnen garanderen. Het bezoldigd personenvervoer en het openbaar vervoer worden zo complementair en streven dezelfde gewestelijke doelstelling na, namelijk de motorisatiegraad van de gezinnen en de verkeersdruk verminderen.
Deze sector, die door privéactoren wordt geëxploiteerd, moet zich dus ontwikkelen ten voordele van de gebruikers, hun comfort en de hen geleverde dienst, binnen een duidelijk regelgevend kader dat eerlijke concurrentie garandeert.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De diensten van openbaar nut van de sector verderzetten; alsook de naleving van de regelgeving door de operatoren van het bezoldigd personenvervoer;
- Zorgen voor speciale parkeerplaatsen op de weg die geïntegreerd zijn in de stedelijke ruimte op de plaatsen waar de vraag naar bezoldigd personenvervoer het meest waarschijnlijk is en dit in overleg met de gemeenten;
- De kwaliteit van de dienstverlening verbeteren door deze aan te passen aan de behoeften van de huidige en potentiële gebruikers, met name door het percentage taxi's dat uitgerust is voor personen met een handicap te verhogen en door opleiding voor dienstverleners te versterken om ervoor te zorgen dat personen met een handicap correct behandeld worden;
- Deze diensten integreren in het globale mobiliteitsaanbod, met name in MaaS en in de communicatie en bevordering van alternatieve oplossingen voor de privéwagen;
- Nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden identificeren met betrekking tot het vervoer op aanvraag (zie actie C.6);
- Systemen uittesten op specifieke gevallen (specifieke sites, evenementen, dienstregeling in aanvulling op het klassieke aanbod enz.) in de vorm van *Living Labs* met dienstverleners en gebruikers, gebaseerd op en ter verbetering van het Collecto-systeem;
- Een grootstedelijke samenwerking ontwikkelen met het oog op een samenwerkingsakkoord voor een optimaal gebruik van de diensten voor bezoldigd personenvervoer.

| **Trekker(s)** | **Indicator(en) en doelstelling(en)** Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | **2020** | **2025** | **2030** |
|---|---|---|---|---|
| Brussel Mobiliteit | | | | |
| **Partner(s)** MIVB, Operatoren van het bezoldigd personenvervoer, De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie, NMBS, ... | **Plan daluren** | Uitgevoerd tegen 2021 | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaande MIVB- en BM-teams |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<br>Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.8
# Stations en overstapknopen inrichten

**De ambitie is** de mogelijkheden van het intermodaal vervoer te versterken door de herkwalificatie van de overstapknopen waarbij wordt gelet op de kwaliteit van de diensten, de universele toegankelijkheid, het comfortniveau en de begrijpbaarheid van de routes. Deze plaatsen moeten beter geïntegreerd worden in het stedelijk weefsel, in het bijzonder de stations van het S-netwerk.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een gemeenschappelijk referentiekader voor de ontwikkeling van overstapknopen bepalen;
- Nieuwe overstapknopen creëren gekoppeld aan de ontwikkeling van het openbaar vervoernet en de territoriale ontwikkeling;
- Een programma lanceren voor de inrichting van stations, haltes en hun omgeving;
- Het renovatieprogramma van metrostations en hun omgeving voortzetten en versterken;
- Binnen de overstapknopen diensten ontwikkelen (vb. geïntegreerd onthaal en informatie voor de verschillende operatoren, met inbegrip van de taxis (zie acties C.1 - C.2 - C.9), diensten voor fietsen (zie actie C.3), bewaarplaatsen...);
- Renovaties en nieuwe overstapknopen uitwerken geïntegreerd in de stedelijke projecten.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB
Beliris
NMBS, Infrabel

**Partner(s)**
Urban.brussels
BMA
Parking.brussels
Brusselse gemeenten
Perspective.brussels,
Msi.brussels,
Citydev.brussels
De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal overstapknopen heringericht volgens gedefinieerde normen** | 1 | 3 | 7 |
| **Monitoring van stromen en gebruikers per overstapknoop** | | | |
| **Tevredenheidsonderzoek bij de gebruikers** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten<br>Bijakten Beliris volgens toekomstige onderhandelingen<br>MIP NMBS |
| **Menselijke** | Teams versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.9
# Het gewestelijk luik van de grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren

**De ambitie is** transitparkings (auto en fiets) aan te bieden op de structurerende assen van het openbaar vervoer, zo dicht mogelijk bij het vertrekpunt van de verplaatsing, met als doel het aantal auto's dat het gewest binnenrijdt te beperken. Dit aanbod is complementair aan het aanbod dat reeds bestaat of op grootstedelijke schaal zou worden gecreëerd en is geïntegreerd in het beheer van openbare parkeerplaatsen op gewestelijke schaal. Daarnaast moeten de tarieven op grootstedelijke schaal samenhangend zijn.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het aanbod op grootstedelijk niveau verwezenlijken via een specifiek overleg met het Vlaamse en Waalse Gewest en met de NMBS-groep (zie actie E.3);
- Aangepaste parkings bouwen en exploiteren die op het gewestelijk grondgebied als relevant zijn aangeduid op basis van een grootstedelijk overleg (door gebruik te maken van de "bestaande en te creëren uitwisselingspolen" in het strategische luik als basis voor de gesprekken) in overeenstemming met de planning voor de uitvoering van de geplande ontwikkelingen van het openbaarvervoernetwerk;
- Zorgen dat de P+R-parkeergelegenheid aantrekkelijk is t.o.v. het stadscentrum en de omliggende wijken bij de uitwerking van de tarieven en de integratie van het tarief met het gebruik van het openbaar vervoer of andere dienst van MaaS (zie actie C.4);
- Systematisch de mogelijkheid van een proactief aanbodbeheer en de ontwikkeling naar andere potentiële toepassingen (herbestemming) evalueren. Ontwikkeling van het parkeren van gedeelde voertuigen (autodelen en carpooling), de inplanting van micrologistieke hubs op de begane grond, beveiligde fietsparkings en laadpalen;
- De integratie van deze parkings binnen de stedelijke ontwikkelingsprojecten aanmoedigen.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels

**Partner(s)**
Vlaams Gewest
Waals Gewest
Brusselse gemeenten
Vlaamse gemeenten
Waalse gemeenten
MIVB, De Lijn, Opérateur de Transport de Wallonie
NMBS
Perspective.brussels
Msi.brussels
...

| **Indicator(en) en doelstelling(en)**<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | **2020** | **2025** | **2030** |
|---|---|---|---|
| **Aantal beheerde plaatsen voor P+R-gebruik (op grootstedelijke schaal)** | Te berekenen | | Te herzien |
| **Bezettingsgraad van de P+R (parkeren van fietsen en auto's)** | Te berekenen | 65% | 80% |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Gewestelijke budgetten vrijmaken |
| **Menselijke** | Teams versterken |
| **Regelgeving** | GBP |
| **Technische** | Mogelijkheden tot publiek/privépartnerschappen te onderzoeken |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.10
# Een internationaal busstation bouwen

**De ambitie is** de ontwikkeling van het aanbod van middellange- en langeafstandsbussen te begeleiden met een comfortabel en aantrekkelijk onthaal voor exploitanten en passagiers.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een ambitieus architecturaal project uitwerken voor de ontwikkeling van een volwaardig overstapknooppunt dat goed geïntegreerd is in zijn stedelijke omgeving. De gekozen site is de Erasmussite, waarbij dit overstapknooppunt geïntegreerd zou worden in een stadsontwikkelingsproject;
- In een overgangsfase de toegangsvoorwaarden en de parkeermogelijkheden voor langeafstandsbussen aan de knopen Zuid en Noord verbeteren;
- De aan te bevelen trajecten voor de middellange- en langeafstandsbussen vaststellen volgens de criteria voorzien in het GewMP.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels

**Partner(s)**
BMA
Perspective.brussels
Msi.brussels
Operatoren van lijnautocars
FBAA
Operatoren van het openbaar vervoer
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Internationaal busstation gecreëerd** | | 2024 | |
| **Verbetering van de polen Zuid en Noord** | 2020 | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaand gewestelijk budget herverdelen |
| **Menselijke** | Bestaand team |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |

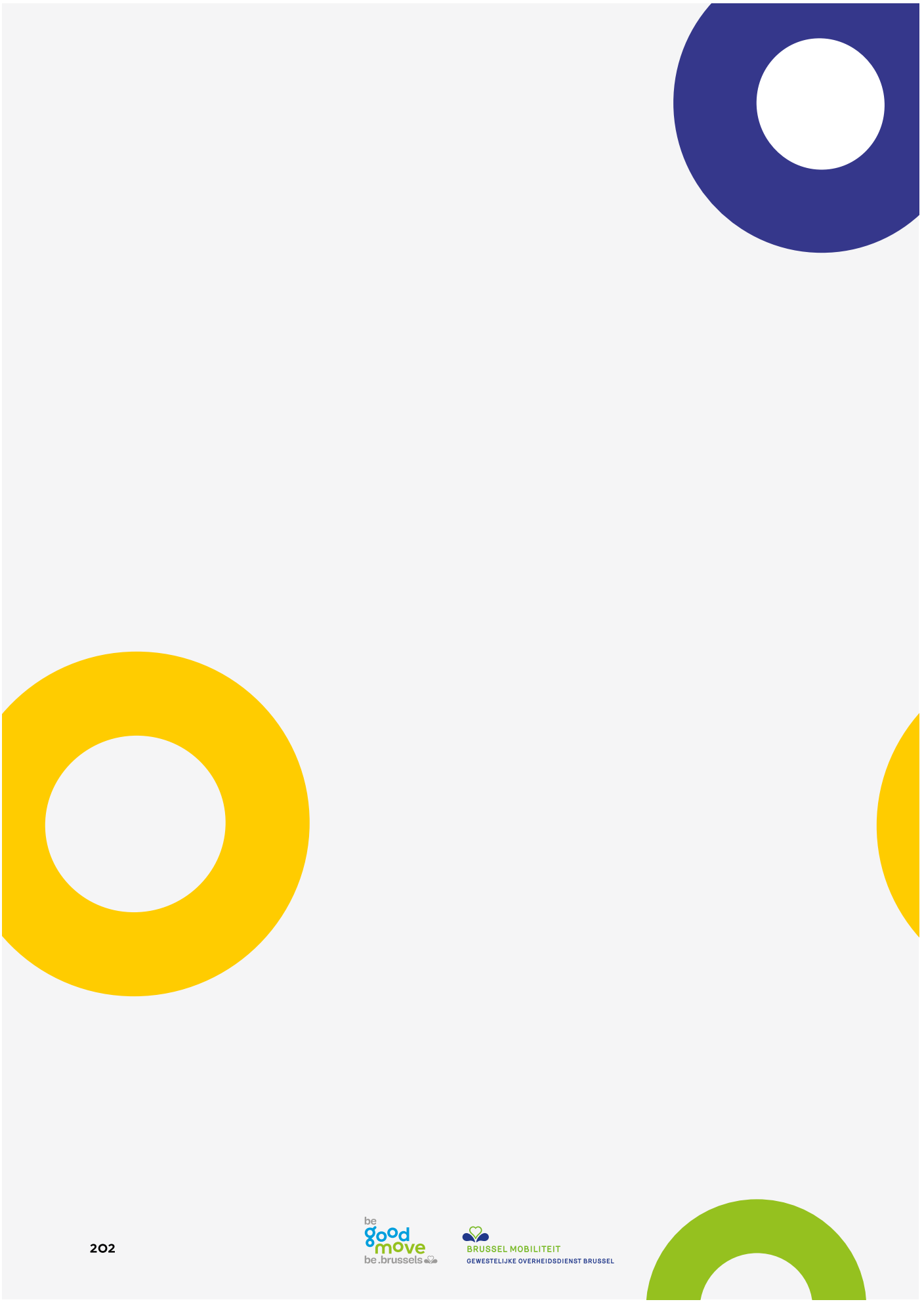








Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD SERVICE

# C.11
# De gedeelde mobiliteitsdiensten versterken

**De ambitie is** een netwerk van mobiliteitspunten (*Mobility Points*) op wijkniveau te creëren, die verschillende diensten bundelen (gedeelde voertuigen, fietspompen en fietsladers en oplaadstations, leveren van pakjes) en een maximale groepering van het voorgestelde aanbod mogelijk maken. De complementariteit met het openbaar vervoer versterken om de vermindering van het autobezit geloofwaardiger te maken. Die toegangspunten tot mobiliteit opnemen in wijkkernen, door andere bestaande stedelijke functies te gebruiken: winkels, culturele voorzieningen, scholen. Acties ontwikkelen om "voertuigdelen" geloofwaardig te maken bij de doelgroepen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het gehele aanbod van bestaande diensten inzake gedeelde mobiliteit analyseren, de mogelijke wisselwerkingen identificeren en nieuwe doelstellingen opstellen voor de uitrol van autodelen;
- Die deeldiensten zichtbaar en geloofwaardig maken via doelgerichte, participatieve acties die het gebruik bevorderen (in samenwerking met de sharingoperatoren);
- De noden identificeren (modi, aantal, uitrolprogramma, parkeermodaliteiten, enz.);
- Het aanbod van deeldiensten versterken, met voorkeur aan plaatsen buiten de weg;
- Een kader opstellen voor de uitrol van het aanbod van deelvoertuigen (zie actie C.1);
- Het wetgevend kader rond freefloating vervoermiddelen versterken, in het bijzonder wat betreft het parkeren en de controle, in overleg met de verschillende betrokken partijen;
- De relevantie nagaan om de diensten onder één uniek label te groeperen, van het type "MobiPunt";
- Het concept van de mobiliteitspunten in voorkomend geval omzetten in regelgevingsinstrumenten (GSV).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten
Perspective.brussels

**Partner(s)**
Operatoren voor gedeelde mobiliteit
MIVB
Publieke en private vastgoedspelers
NMBS
Parking.brussels
Academische sector

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal operationele *Mobility Points*** | 0 | Te bepalen | |
| **Behoeftenstudie** | Uitgevoerd | | |
| **Geloofwaardigheidsstudies** | Uitgevoerd | Uitgevoerd | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaand gewestelijk budget verhogen |
| **Menselijke** | Team samenstellen |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD SERVICE

# C.12
# Gewestelijke logistieke knooppunten versterken en creëren

**De ambitie is** over de nodige ruimte te beschikken om de logistiek van goederen en diensten in verband met de stedelijke activiteiten in Brussel efficiënter en minder vervuilend te organiseren en de verkeersstromen naar het gewest te beperken.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- In het TIR-centrum een beheer van de site ontwikkelen ter bevordering van de stedelijke distributie door de principes van de circulaire economie te integreren; dit impliceert een omschakeling van de bestaande gewestelijke infrastructuur;
- In Schaarbeek-Vorming: de site ontwikkelen tot een trimodaal logistiek centrum ten dienste van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en zijn grootstedelijk gebied;
- De ontwikkeling ondersteunen van kleine logistieke platforms (max. 1.000 m²) voor de organisatie van gezamenlijke leveringen met schone voertuigen.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Citydev.brussels
Haven van Brussel
Perspective.brussels

**Partner(s)**
Leefmilieu Brussel
Urban.brussels
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Nog te bepalen** | | | |

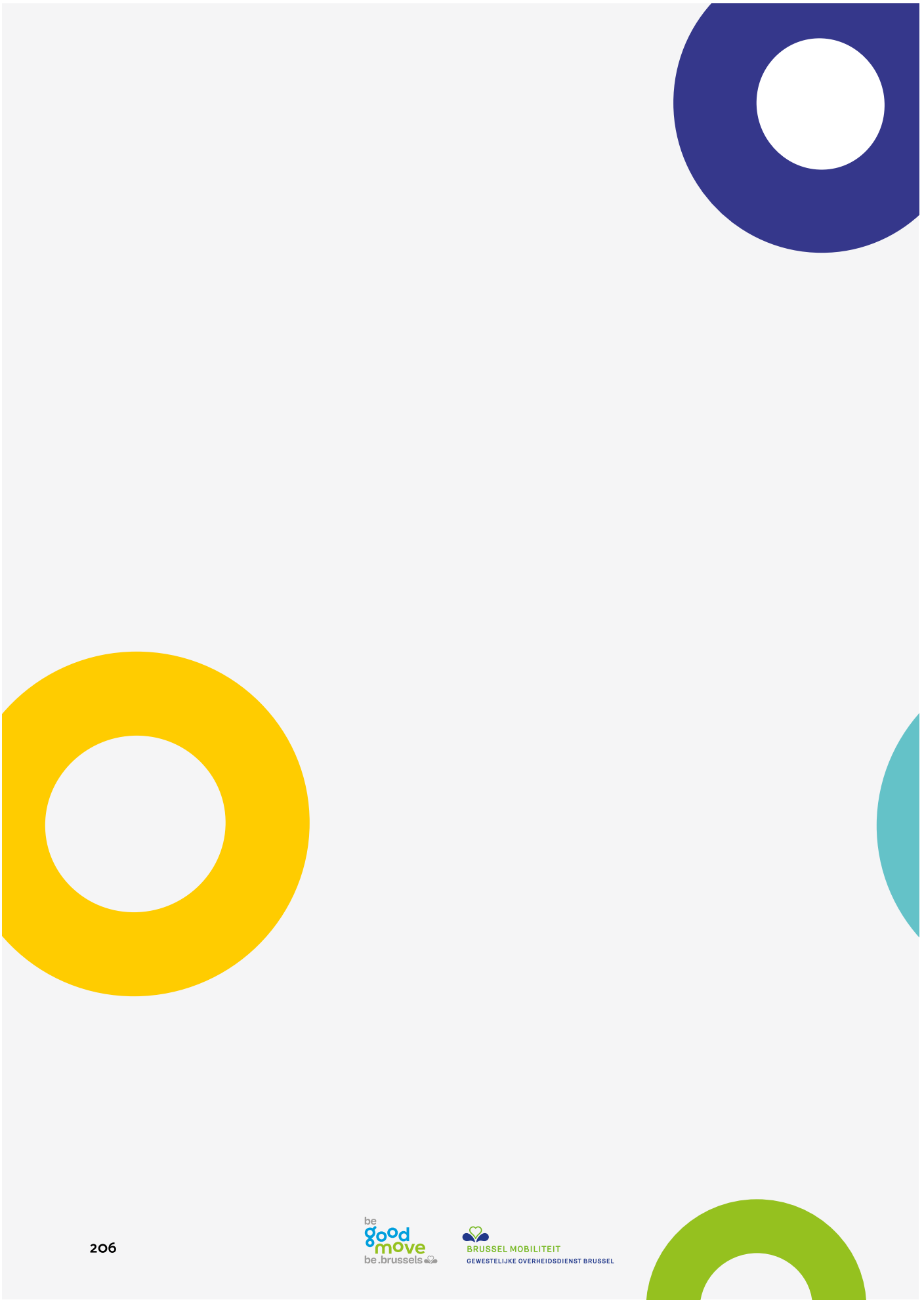
**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaande teams |
| **Regelgeving** | GBP |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD CHOICE

# D.1
# De stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod duidelijk omschrijven

**De ambitie is** de uitvoering van de multipolaire en multifunctionele korte-afstandsstad mogelijk te maken, een optimale toegankelijkheid van de belangrijkste stedelijke functies van het Gewest (diensten en voorzieningen, werkgelegenheidspolen, toerisme en commerciële centra) te garanderen zowel vanuit de verschillende wijken van het Gewest als van buiten het Gewest en de bevoorrading van het gewest te verzekeren. Het gaat er ook om te zorgen voor een goede toegankelijkheid van de verschillende wijken, meer bepaald met het openbaar vervoer, teneinde de ruimtelijke en sociale cohesie van het gewest te handhaven en tegelijk de gevolgen voor het milieu tot een minimum te beperken. Deze ambities vereisen de coördinatie van de strategieën voor mobiliteit en territoriale ontwikkeling, wat impliceert dat de ontwikkelingen worden geconcentreerd op de gebieden die al goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, maar ook dat wordt geanticipeerd op stedelijke ontwikkelingen op het vlak van infrastructuur en vervoerdiensten.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Meerjaarlijkse actieprogramma's uitwerken (op tien jaar, jaarlijks bijgewerkt) die de stedelijke ontwikkeling in gebieden met strategische uitdagingen, de inrichting van de openbare ruimte en de ontwikkeling van het mobiliteitsaanbod combineren (zie actie E.4);
- De mobiliteitsaspecten systematisch integreren bij de ontwikkeling van nieuwe wijken of nieuwe projecten (voetgangerswegen naar de haltes van het openbaar vervoer, aanpassing van de bediening door het openbaar vervoer aan de reële en wenselijke noden, te integreren diensten, delen van parkeerplaatsen en leveringen, nood aan ruimte voor de eindhaltes van het openbaar vervoer of de stelplaatsen);
- De verordenende documenten voor stedenbouw (GSV) en ruimtelijke ordening (GBP) verder ontwikkelen om rekening te houden met de nieuwe strategische doelstellingen die in het GPDO zijn opgenomen en te zorgen voor de verwezenlijking en de ontwikkeling van de geplande of nog te plannen mobiliteitsprojecten (openbaarvervoernetwerken, STOP-principe, P+R, logistieke ruimten…);
- De voorwaarden vaststellen voor de definitie van de gewestelijke toegankelijkheid (aanmaak van toegankelijkheidskaarten) zodanig ingevuld dat er bijkomende leesroosters worden voorgesteld: op geografische schaal, tijdelijkheid, verplaatsingswijze enzovoort. De verschillende betrokken actoren en regelgevingen kunnen zich er dan op inspireren en/of ernaar verwijzen;
- De beginselen en bakens van de regelgeving (verdichting en aan te bevelen bestemming volgens de toegankelijkheidsvoorwaarden) definiëren om de ontwikkeling van prioritaire gewestelijke gebieden te begeleiden alsook de eventuele verdichting van sommige gewestdelen en die bakens toepassen in de verschillende verordenende en programmatorische documenten van het Gewest;
- In het kader van de lopende reflectie, de mogelijkheden analyseren om de meerwaarde ten gevolge van de verbeterde toegankelijkheid van de terreinen (of een deel ervan) te gebruiken voor een bijdrage aan de financiering van de ontwikkeling van het mobiliteitsaanbod.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# D.1
## De stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod duidelijk omschrijven

**Trekker(s)**
Perspective.brussels
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Urban.Brussels
Leefmilieu Brussel
MIVB en andere uitvoerders van openbare werken

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Nog te bepalen** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaande teams coördineren |
| **Regelgeving** | GSV<br>GBP<br>RPA |
| **Technische** | MIP Openbare ruimten<br>Toegankelijkheidskaarten |

1.C Actieplan



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD CHOICE

# D.2
# De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

**De ambitie is** de technische en verordenende instrumenten aan te vullen en te versterken om parkeren te kunnen inzetten als middel om een modal shift te bereiken, en tegelijk de inname van de openbare ruimte door parkeren te verkleinen en parkeren buiten de weg aan te moedigen.
Bovendien zal het parkeerbeleid ook rekening moeten houden met de behoeften van bepaalde sociaaleconomische en beroepscategorieën.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De regelgevende instrumenten voor het parkeerbeleid in overleg met de gemeenten herzien om parkeren ten minste zodanig te reglementeren en te tariferen dat parkeren buiten de weg de goedkoopste optie wordt. Rekening houdend met bepaalde doelgroepen, de mogelijkheden tot afwijking van de parkeervoorschriften op straat beperken (aantal parkeerkaarten rationaliseren, tarieven verhogen, indelen in sectoren en quotaprincipes) om aan te zetten tot een vermindering van het autobezit;
- Rekening houdend met de sociale gevolgen moet het tarief op de openbare weg het principe volgen van prijsstijging volgens de nabijheid tot het stadscentrum: hoe dichter bij het centrum van de stad, hoe hoger het uurtarief moet zijn;
- Een mechanisme bepalen om een limiet voor de tarieven voor parkeren buiten de weg te garanderen om de aantrekkelijkheid ervan te waarborgen (in het bijzonder voor de omwonenden);
- De harmonisering van de taksen, tarieven en administratieve sancties inzake parkeren verderzetten (zie actie E.7);
- De uitvoering van het BWLKE evalueren als instrument om het gebruik van de auto voor woon-werkverkeer te ontmoedigen en het aanpassen om, afhankelijk van de situatie in de wijken, de door Leefmilieu Brussel waargenomen milieudruk voor overtollige, niet-omgevormde, niet-geschrapte of niet-gedeelde parkeerplaatsen naar boven bij te stellen, ten voordele van de omwonenden;
- Een besluit opstellen om de verplichtingen en kenmerken van de verschillende soorten openbare parkings buiten de weg te verduidelijken en de exploitatievoorwaarden voor bepaalde parkings te versoepelen, in het bijzonder voor P+R, opdat deze beter zouden voldoen aan de behoeften vastgesteld in de wijken (bewonersparkeren, tijdelijke compensatieoplossingen…) en aan de daarmee samenhangende mobiliteitsuitdagingen;
- De drempelwaarden voor parkeerplaatsen buiten de weg naar beneden herzien in het kader van de GSV.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# D.2
# De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels
Leefmilieu Brussel

**Partner(s)**
Perspective.brussels
Brusselse gemeenten
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Herziening van de regelgevende instrumenten met betrekking tot het parkeerbeleid** | Opgesteld | | |
| **Behoeftenstudie** | | | |
| **Bezettingsgraad (openbare parkings...)** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaande teams coördineren<br>Het bestaande team van parking.brussels versterken |
| **Regelgeving** | Gewestelijk parkeerbeleidsplan<br>Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap<br>BBHR van 29 november 2012 tot vastlegging van de modaliteiten voor de eindverdeling en de stortingsmodaliteiten van de opbrengsten van het parkeerbeleid<br>BBHR van 18 juli 2013 houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, en betreffende de gereglementeerde parkeerzones en de vrijstellingskaarten |
| **Technische** | / |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD CHOICE

# D.3
# Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden

**De ambitie is** het bezit en gebruik van individuele voertuigen of bedrijfsvoertuigen voor vervoer voor eigen rekening te ontmoedigen om te voorkomen dat de auto systematisch wordt gebruikt en om openbare ruimte vrij te houden van langdurig parkeren. Naast de ontwikkeling en integratie van verplaatsingswijzen en diensten die een alternatief zijn voor het gebruik van de privéwagen (en die in het kader van de andere acties van het plan zijn ontwikkeld) moet men verschillende economische en fiscale instrumenten creëren en activeren. Deze maatregel is complementair met de ontwikkeling van nieuwe diensten (zie actie C.1) en met andere ontwikkelingsacties van het mobiliteitsaanbod.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een hervorming van de autobelasting (verkeerstaks en belasting inverkeerstelling) uitwerken die autobezit (en het gebruik ervan) ontmoedigt en streeft naar een wagenpark dat lichter en minder vervuilend is, minder energie verbruikt en beter is aangepast aan de stedelijke omgeving (zie actie D.5). Deze belastinghervorming moet een beter gebruik van de auto mogelijk maken en er tegelijkertijd voor zorgen dat ze geen negatieve sociale gevolgen heeft;
- De noodzakelijke begeleidende maatregelen voor de geobjectiveerde doelgroepen bepalen;
- Een tool ontwikkelen waarmee de bevolking en kleine ondernemingen hun mobiliteitskosten kunnen berekenen, ook voor hun leveringen;
- Het systeem van het "mobiliteitsbudget" binnen de ondernemingen ondersteunen, met name via bedrijfsvervoerplannen en de ontwikkeling van MaaS, en een hervorming van het systeem van bedrijfswagens door de federale overheid ondersteunen, om het hen toegekende belastingvoordeel te verminderen of zelfs op te heffen (zie actie E.2).

**Trekker(s)**
Brussel Fiscaliteit
Brussel Mobiliteit
Leefmilieu Brussel
Brusselse gemeenten

**Partner(s)**
Hub.Brussels
De federale overheid

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Tool beschikbaar om de mobiliteitskosten te evalueren** | 0 | 1 | 1 |
| **Aantal toegekende premies** | Te bepalen | Te bepalen | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke en gemeentelijke budgetten |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 15 december 2017 houdende de overname van de dienst van de verkeersbelasting op de autovoertuigen en van de belasting op inverkeerstelling<br>BBHR van 7 september 2006 betreffende de toekenningsvoorwaarden voor de Brussel'Air-premie in ruil voor de schrapping van de nummerplaat en de vernietiging van vervuilende voertuigen |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD CHOICE

# D.4
# Vervoertarieven variëren volgens het gebruik

**De ambitie is** om elke gebruiker bewust te maken van zijn of haar verplaatsingsgewoonten (keuze van de verplaatsingswijze, reistijd, invloed van de verplaatsingswijze op het milieu en de opstoppingen, enz.) om hem of haar aan te moedigen zijn of haar mobiliteitskeuzes te rationaliseren en te controleren en het gebruik van efficiëntere of meer geschikte verplaatsingswijze(n) afhankelijk van het moment en de plaats aanmoedigen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Op progressieve, flexibele en gecoördineerde wijze een slimme kilometerheffing invoeren (op nationale (zie actie E.3) en grootstedelijke schaal), die het mogelijk maakt de heffing aan te passen aan het aantal afgelegde kilometers, het moment van verplaatsing en het type weg (en ook in functie van de milieueffecten van het voertuig);
- Alle bestaande en toekomstige technologieën (LEZ op gewestniveau, Viapass op intergewestelijk niveau…) ontwikkelen en gebruiken binnen de bevoegdheden van het BHG om een slimme fiscaliteit in te voeren die de tarifering moduleert volgens het gebruik van het voertuig. Het huidige stelsel van de verkeersbelasting zal herzien worden in het licht van de doelstellingen van de lage-emissiezone (LEZ) en zal voortbouwen op deze technologie. Het nieuwe stelsel zal van toepassing zijn op alle voertuigen die in Brussel rijden en zal gekoppeld worden aan het gebruik om opstoppingen te beperken, in het bijzonder tijdens de spitsuren. Daartoe zal de regering haar ANPR-cameranetwerk ontwikkelen (ANPR: Automatic Number Plate Recognition of automatische nummerplaatherkenning). Deze belastinghervorming moet een beter gebruik van de auto mogelijk maken en er tegelijk voor zorgen dat ze geen negatieve sociale gevolgen heeft;
- De nodige begeleidende maatregelen voor de geobjectiveerde doelgroepen identificeren;
- De uitgaven van de Brusselaars verminderen door passende begeleidende maatregelen te treffen (subsidies, huisvestingspremies, vastgoedstimulansen voor bedrijven, premies voor leveringen per fiets) om ongewenste sociaaleconomische gevolgen te compenseren;
- De budgettaire impact op de exploitatie van het openbare wagenpark analyseren (kosten van de tarifering, mogelijke aankoop van alternatieve voertuigen zoals bakfietsen…);
- Een geïntegreerde tarifering van de openbaar vervoernetten ontwikkelen om de intermodaliteit en het gecombineerd gebruik van de verschillende openbaar vervoernetten te optimaliseren in overleg met de andere gewesten (zie actie E.3 en C.1) en om het gebruik van middelen (infrastructuur, rollend materieel) te optimaliseren;
- Een sociaal tariefbeleid invoeren voor het openbaar vervoer en de kosteloosheid voor bepaalde doelgroepen onderzoeken.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# D.4
# Vervoertarieven variëren volgens het gebruik

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Leefmilieu Brussel
Brussel Fiscaliteit

**Partner(s)**
CIBG
FOD, Vlaams Gewest
Waals Gewest
MIVB, NMBS, De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Invoering van een tarificatiesysteem** | Studie van de modaliteiten | Invoering | |
| **Kostenloosheid voor de doelgroepen** | | Invoering | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De budgetten voor de invoering van de slimme kilometerheffing verhogen<br>De budgetten verhogen voor de ontplooing van ANPR- camera's via Brussel Preventie & Veiligheid of via het CIBG<br>Zorgen voor het hergebruik van de budgettaire ontvangsten voor acties ter versterking van het aanbod en voor alternatieven voor het autogebruik |
| **Menselijke** | Menselijke middelen voor Brussel Fiscaliteit vergroten<br>Menselijke middelen voor Brussel Preventie & Veiligheid vergroten<br>Bestaande teams binnen de administraties voor de studiefasen, maar nog op te richten transversaal team om de uitvoering te verzekeren |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Netwerk van analyse- en controlecamera's van de LEZ<br>Netwerk van analysecamera's Viapass |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD CHOICE

# D.5
# Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren

**De ambitie is** te verzekeren dat de uitvoering van deze actie - die tot doel heeft het wagenpark te doen evolueren naar technologieën die minder schadelijk zijn voor het milieu en beter geschikt zijn voor de stedelijke omgeving - aansluit bij de doelstelling tot vermindering van het wagenpark en het autogebruik in het algemeen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een studie voeren, in overleg, naar de gevolgen van een dieseluitstap tegen ten laatste 2030 en van een uitstap uit benzine en LPG tegen ten laatste 2035 op de mobiliteit, op de sociaaleconomische aspecten, op de energie en op de budgettaire impact op de hernieuwing van de overheidsvloten;
- De beschikbaarheid analyseren van alternatieven voor verbrandingsmotoren op fossiele brandstoffen en diesel/benzine, in het bijzonder voor bestelwagens, vrachtwagens, gemotoriseerde tweewielers (motor, scooter), bussen en autocars vanuit het oogpunt van de dieseluitstap tegen ten laatste 2030 en van de uitstap uit benzine en LPG tegen ten laatste 2035;
- De tijdelijkheid van de evolutie van het wagenpark evalueren, rekening houdend met de levensduur van de voertuigen die momenteel in gebruik zijn;
- De maatregelen versterken omtrent de voorbeeldfunctie van de overheid;
- De tarieven van de kilometerheffing voor vrachtwagens (Viapass) herzien om het gebruik van de meest vervuilende voertuigen te ontmoedigen;
- De ontwikkeling op korte en middellange termijn aanmoedigen van alternatieve technologieën en de oplaadinfrastructuur;
- De wetgeving aanpassen om te komen tot een uitstap uit verbrandingsmotoren. Niet herlaadbare benzine-hybrides en CNG, zijn op dit moment niet gehouden aan deze planning omwille van hun milieu-eigenschappen. Het verbannen van deze motoren, wat een volledige verbanning van motoren op fossiele brandstoffen betekent, kan erna worden overwogen volgens de technologische alternatieven die beschikbaar zijn op de markt en hun toegankelijkheid;
- Begeleidende maatregelen voor automobilisten uitwerken (gerichte hulp, participatie, communicatie, enz.) om het potentieel dat de diesel- en benzineuitstap ten voordele van de modal shift te benutten.









Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# D.5
## Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren

**Trekker(s)**
Leefmilieu Brussel
Brussel Mobiliteit
Brussel Fiscaliteit
Brussel Economie en Werkgelegenheid

**Partner(s)**
CIBG,
MIVB, De Lijn
Opérateur de Transport de Wallonie
Net Brussel
Brugel, Sibelga
Economische en Sociale Raad
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aandeel dieselvoertuigen in het wagenpark** | Te bepalen | | 0% |
| **Kosteloosheid voor de doelgroepen** | | | 0%<br>in 2035 |
| **Aantal voor het publiek toegankelijke oplaadpunten** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Aanzienlijke budgetten voorzien voor de vervanging van de openbare wagenparken |
| **Menselijke** | Bestaande teams binnen de administraties |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet<br>BBHR van 24 september 2015 betreffende de uitvoering van de ordonnantie van 29 juli 2015 tot invoering van een kilometerheffing in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor zware voertuigen bedoeld of gebruikt voor het vervoer van goederen over de weg, ter vervanging van het Eurovignet<br>BBHR van 28 mei 2009 betreffende de invoering van schone voertuigen in het wagenpark van de gewestelijke instanties<br>BBHR van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van [parkeerplaatsen door] operatoren van gedeelde motorvoertuigen<br>BBHR van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone |
| **Technische** | Netwerk van analyse- en controlecamera's van de LEZ<br>Netwerk van elektrische laadpalen |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD CHOICE

# D.6
# Doelgerichte sensibilisering bij specifieke doelgroepen verzekeren

**De ambitie is** te zorgen voor een globale aanpak informatie, opleiding, overtuiging, initiatie en ondersteuning die de meeste mobiliteits- en verkeersveiligheidsambities zal ondersteunen door de voorkeur te geven aan concrete acties voor experimenten en toe-eigening. Parallel aan de acties die gericht zijn op de verplaatsingsgenererende knopen (zie actie D.7), moeten gerichte acties worden uitgevoerd naar de burgers.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen (op basis van de kennis van de gedrag):**

- Nadenken over de overeenstemming tussen straatreclame en de gewestelijke doelstellingen.

**Voor de volwassen doelgroep:**

- Een jaarlijks communicatieplan opstellen waarin de te communiceren elementen (thema's, doelgroepen, boodschappen en middelen) worden gedefinieerd en geprogrammeerd;
- Het aantal plaatsen en evenementen waar men kan experimenteren met nieuwe vormen van mobiliteit ondersteunen en ontwikkelen;
- Gebruik maken van de communicatie rond grote bouwplaatsen om experimentele en veranderingscampagnes te lanceren;
- Jaarlijkse acties (projecten voor praktische ervaring met verplaatsingsmiddelen) en campagnes per geografische zone (stationsomgeving, bedrijfsterreinen enzovoort) en per gebruikerscategorie voeren om multimodaliteit, respect voor andere weggebruikers en verkeersveiligheid te bevorderen.

**Voor de schoolgaande doelgroep:**

- Informatie- en bewustmakingsinstrumenten ontwikkelen met betrekking tot mobiliteit en verkeersveiligheid (Optimove, speelmatten, actie "boekentas", fiets- en voetgangersbrevetten…).

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
VDAB
Leefmilieu Brussel
Gemeenschappen
Brusselse gemeenten
MIVB
Andere operatoren van het openbaar vervoer
De verenigingssector
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal opgezette campagnes en acties per doelgroep en per geografisch gebied** | 10 | 15 | 20 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten aanzienlijk verhogen |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD CHOICE

# D.7
# Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)

**De ambitie is** te focussen op dagelijkse verplaatsingen of massaverplaatsingen naar een specifieke locatie, waarvoor maatregelen, (eenmalige of permanente) tests, of structurele diensten kunnen worden geïmplementeerd.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Mobiliteitscoördinatoren opleiden en responsabiliseren (*Mobility Manager* en Referentiepersonen voor mobiliteitseducatie en verkeersveiligheid) binnen polen die verplaatsingen genereren;
- Samenwerkingsverbanden faciliteren en goede praktijken uitwisselen tussen mobiliteitscoördinatoren (beurzen, campagnes, ontmoetingen, *awards*);
- Materiële en financiële steun ontwikkelen voor de begeleiding van verplaatsingsgeneratoren bij de uitwerking van hun actieplannen in het kader van de schoolvervoer- en bedrijfsvervoerplannen (voorbeelden in bedrijven: *The Bike Project*, Maestromobile, pendelfonds ontwikkelen, mobiliteitsdiensten met inbegrip van autodelen ontwikkelen; voorbeelden in scholen: fietsparkings, schoolrijen...);
- De polen die verplaatsingen genereren betrekken bij de denkoefeningen rond het creëren van verkeersluwe wijken en de verkeersplannen (zie actie A.2);
- De overheid moet het voorbeeld geven op het gebied van mobiliteitsbeheer en gemeenten aanmoedigen om hetzelfde te doen;
- Mobiliteitsplannen voor activiteiten bevorderen en overwegen deze verplicht te maken (BWLKE) als aanvulling op de bedrijfs- en schoolvervoerplannen;
- Acties overwegen in een geografische zone waarin verschillende verplaatsingsgeneratoren worden samengebracht om synergieën te creëren en initiatieven te testen voor spreiding in tijd van belangrijke polen die verplaatsingen genereren;
- Samenwerken met de beroepsfederaties om sensibiliseringsacties om werknemers aan te moedigen anders dan met de wagen naar het werk te komen te begeleiden en aan te moedigen;
- Bepaalde inrichtingen die de duurzame mobiliteit bevorderen opleggen via de milieuvergunningen en ondersteuning bieden bij het uitvoeren van de maatregelen (met name de fietsparkings, onder meer voor bakfietsen).





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be



# D.7
# Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Leefmilieu Brussel
Urban.brussels

**Partner(s)**
Beroepsfederaties
Gemeenschappen
Brusselse gemeenten
Bedrijven
Scholen
Hub.brussels
MIVB
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal schoolvestigingen die een SVP hebben opgestart ten opzichte van het totale aantal schoolvestigingen in het BHG (766)** | 420 | 570 | 720 |
| **Aantal actieve scholen met een SVP (in orde met de driejaarlijkse bijwerking)** | 248 | 300 | 350 |
| **Aantal leerlingen van scholen met een SVP die zich minstens 1 dag op 2 anders dan met de wagen verplaatsen** | 50% | 60% | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | BWLKE-GSV<br>BBHR van 20 juni 2013 betreffende de Schoolvervoerplannen<br>BBHR van 1 juni 2017 betreffende de Bedrijfsvervoerplannen<br>Te voorzien: een BBHR betreffende de Activiteitsvervoerplannen |
| **Technische** | / |



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
emis

GOOD CHOICE

# D.8
# Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren

**De ambitie is** overheidsinstellingen en bedrijven door middel van ondersteuning op maat bewust te maken van de gegenereerde goederenstromen (levering en uitgevoerde goederen) en deze stromen te rationaliseren en zo de vraag naar vervoer te beheersen door hun inkoop-, bestel- en leveringsprocessen te optimaliseren.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het concept van de bedrijfsleveringsplannen (BLP) verspreiden;
- De verwezenlijking van een BLP tegen 2025 verplicht maken voor alle ION's, de gemeenten en de OCMW's. Deze plannen kunnen door het Gewest worden gefinancierd;
- Meer bedrijven begeleiden en hulpmaatregelen ontwikkelen om de bedrijven te begeleiden bij de uitvoering van de maatregelen;
- Goede praktijken (*awards*, infosite) bevorderen en netwerking versterken tussen de aankoop- en leveringsverantwoordelijken;
- Een voorbeeldfunctie vervullen als gewestelijk bestuur op het gebied van leveringen en de gemeenten ondersteunen; in die zin bijvoorbeeld leveringen per bakfiets opnemen in de bepalingen van bestekken;
- Proefprojecten ontwikkelen in bedrijvenzones.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Economische en Sociale Raad
Leefmilieu Brussel
Brulocalis
Beroepsfederaties
Citydev.brussels
Hub.brussels
Haven van Brussel
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal ondersteunde bedrijven in het kader van BLP-projecten** | 15/jaar | | |
| **Aantal begeleide gemeenten** | 2/jaar | | |
| **Aantal leveringen per bakfiets in het BHG** | Te bepalen | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De gewestelijke budgetten moeten versterkt worden en de bestaande herverdeeld |
| **Menselijke** | Teams van BM-mobiliteitsmanagers die instaan voor de BLP oprichten en mogelijk te versterken in de instellingen die onder de verplichting vallen |
| **Regelgeving** | De verplichting van een BLP invoeren in de ION's, de gemeenten en de OCMW's |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD CHOICE

# D.9
# Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen

**De ambitie is** het logistiek beheer te integreren in de circulaire economie en betere logistieke praktijken te bevorderen zoals de consolidatie van stromen en de bundeling van voertuigen voor leveringen, om zo minder vervuiling op de wegen te genereren.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Het hergebruik van materialen bevorderen in een logica van circulaire economie (door de beschikbaarheid van opslagruimtes voor herbruikbare materialen te onderzoeken);
- Logistieke beheertools ontwikkelen voor bouwprofessionals en openbare besluitvormers (vergunningen);
- De creatie van logistieke projecten die gericht zijn op de bouw ondersteunen;
- De mogelijkheid bestuderen om een logistiek plan verplicht te maken evenals de analyse van het gebruik van waterwegen voor de bevoorrading van de site en voor de evacuatie van grond en uitgegraven volumes op bouwplaatsen;
- Nagaan welke financiële ondersteuning mogelijk is om de uitvoering van de maatregel te versterken.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Economische en Sociale Raad
Leefmilieu Brussel
Haven van Brussel
Citydev.brussels
Beroepsfederaties
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal instrumenten gecreëerd voor professionals** | 1 | 3 | |
| **Verplichting om een logistiek plan op te stellen** | 2025 | | |
| **Aantal uitgevoerde logistieke plannen** | 3/jaar | 3/jaar | 5/jaar |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | De bestaande gewestelijke budgetten herverdelen |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

224

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD PARTNER

# E.1
# De rol van het gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken

**De ambitie is** te zorgen voor samenhang en structurele continuïteit in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid door de verschillende publieke en private actoren. Dit betekent dat een kader moet worden gecreëerd voor de ontwikkeling van gecombineerde diensten ten voordele van de gebruikers (zie actie C.1).

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Brussel Mobiliteit duidelijk mandateren en versterken in haar rol als organiserende mobiliteitsautoriteit;
- De regelgeving voor openbare en particuliere exploitanten harmoniseren en consolideren, en de toepassing ervan waarborgen;
- Beheersovereenkomsten voor gewestelijke operatoren opstellen en opvolgen in samenwerking met hen. Een jaarlijks evaluatierapport zal worden opgesteld;
- De gewestelijke budgetten beheren die aan de operatoren worden toegewezen voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid;
- De besluitvormingsprocessen tussen Brussel Mobiliteit, de beheersorganen van de gewestelijke operatoren, de verantwoordelijke minister en de regering verbeteren;
- Toezicht houden op de toegang tot de markt van het bezoldigd personenvervoer (afleveren en beheren van exploitatievergunningen, selectie en opleiding van chauffeurs, en transportbemiddelaars);
- Toezicht houden op de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de weg (gevaarlijke goederen en het uitzonderlijk vervoer inbegrepen);
- Het gebruik van voertuigen op de weg toestaan door middel van toezicht op de opleidingsinstellingen, rijexamens en technische keuring;
- De controle op het weggebruik versterken door het inzetten van controleurs.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# E.1
## De rol van het gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken

| Trekker(s) | Indicator(en) en doelstelling(en) Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|---|
| Brussel Mobiliteit | **De regelgeving aanpassen en conform maken** | Bevredigend | Bevredigend | Bevredigend |

**Partner(s)**
MIVB
Parking.brussels
Haven van Brussel
...

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren |
| **Menselijke** | Bestaande teams versterken |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest<br>Ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur<br>Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap.<br>Ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto<br>BBHR van 21 maart 2013 houdende de voorwaarden voor het gebruik van parkeerplaatsen door operatoren van gedeelde motorvoertuigen<br>BBHR van 13 juli 2017 houdende een regeling voor de erkenning van autodeelsystemen voor particulieren<br>BBHR van 17 januari 2019 houdende uitvoering van de ordonnantie van 29 november 2018 betreffende het delen van vrije vloot vervoersmodi die een alternatief zijn voor de auto |
| **Technische** | / |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD PARTNER

# E.2
# Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

**De ambitie is** de gemeenten te ondersteunen en te begeleiden bij de gezamenlijke en coherente uitvoering van de acties die hen aanbelangen door, wanneer mogelijk, samenwerkingsverbanden tot stand te brengen en schaalvoordelen te bewerkstelligen. Daarnaast moet ervoor gezorgd worden dat de uitvoering van het GewMP in nauwe samenwerking met de gemeenten verloopt, opdat deze in lijn zijn met de gewestelijke strategie en doelstellingen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De ordonnantie van 26 juli 2013 herzien om de inhoud die vereist is voor de uitvoering van de gemeentelijke mobiliteitsplannen af te stemmen op de structuur van het gewestelijk mobiliteitsplan en de denkoefeningen met de gemeenten over de inhoud ervan;
- In het algemeen het regelgevend kader en alle op te stellen planningsdocumenten op gemeentelijk niveau (GPAP, Actieplan *carsharing*…) ter discussie stellen met het oog op de vereenvoudiging en samenhang van de acties op gewestelijke schaal;
- Cofinanciering (gewestelijke interventie 50%) en co-constructie met de gemeenten van hun gemeentelijk mobiliteitsplan dat, op lokaal niveau, het gewestelijk mobiliteitsplan toepast en garanties biedt voor de samenhang met de naburige gemeenten op het niveau van de lokale mazen en straten en een meerjarenprogramma met gemeentelijke acties voorstelt;
- Een partnerschap tussen het gewest en de gemeenten oprichten in de vorm van een lokaal mobiliteitscontract (zoals bepaald in het verordenend luik). Het gaat om een nieuw gewestelijk instrument ter ondersteuning van de uitvoering van maatregelen om het autoverkeer te verminderen, die delen van het grondgebied van een of meerdere gemeenten bestrijken, op de schaal van lokale straatnetten die worden begrensd door de grote structurerende verkeersassen. Het doel is om geleidelijk grote verkeersluwe buurten te creëren (zie actie A.2) en garanties te bieden voor de kwaliteit en de veiligheid van de actieve wegen en het openbaar vervoer binnen de mazen (zie acties B.4 en B.6);
- De gewestelijke financiële, technische en logistieke steun door bestaande of op te stellen regeringsbesluiten beheren en vereenvoudigen, door ervoor te zorgen dat het Gewest enkel subsidies voor concrete projecten toekent als deze in overeenstemming zijn met de gewestelijke doelstellingen en door bijvoorbeeld alle subsidiemechanismen voor het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te bundelen in één document tussen het Gewest en elk van de gemeenten;
- De uitwisseling van ervaringen en goede praktijken tussen de gemeenten versterken, een geharmoniseerde regelgeving nastreven en zorgen voor eenduidige informatie naar de partners toe.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# E.2
## Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Brusselse gemeenten
Brussel Plaatselijke Besturen
Brulocalis

**Partner(s)**
MIVB
Andere operatoren van het openbaar vervoer
Urban.brussels
Perspective.brussels
Leefmilieu Brussel
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal opgestelde GemMP** | 3 | 19 | 19 |
| **Aantal lokale mobiliteitscontracten die zijn onderzocht of uitgevoerd** | 5/jaar | 5/jaar | 5/jaar |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren |
| **Menselijke** | Team BM versterken<br>Teams in de gemeenten versterken |
| **Regelgeving** | Ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit<br>Ordonnantie van 22 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap<br>Ordonnantie van 16 juli 2013 betreffende de toekenning van subsidies om investeringen van openbaar nut aan te moedigen<br>Verordenend luik van het GMP |
| **Technische** | / |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

GOOD PARTNER

# E.3
# Samenwerken met federale en gewestelijke overheden

**De ambitie is** om projecten en acties ten dienste van de supra-regionale mobiliteit, met inbegrip van vrachtvervoer, uit te voeren waarvan het belangrijk is dat ze geleid worden met verschillende gewesten en de federale overheid. Betere samenwerking maakt het ook mogelijk bepaalde middelen te bundelen, de deskundigheid te versterken en blijk te geven van samenhang tussen de publieke actoren enerzijds en de bevolking en het sociaaleconomisch niveau anderzijds om zo vertrouwen te wekken.
Het Gewest zal bijzondere aandacht besteden aan de uitvoering van de acties die op federaal niveau en door de andere gewesten binnen de grootstedelijke zone worden ondernomen: hervorming van de belasting op bedrijfswagens, aanpassing van de Wegcode, ontwikkeling van diensten om het gebruik van het openbaar vervoer of autodelen om het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te bereiken aan te moedigen, inrichting van beter toegankelijke stations en overstapknopen in het grootstedelijk gebied en aangepaste parkeermogelijkheden en versterking van de snelle openbaarvervoerlijnen op de invalswegen.
Het Gewest ondersteunt de uitvoering van acties die de openbaarvervoernetwerken efficiënt en voor iedereen toegankelijk trachten te maken, die zorgen voor een performant en duurzaam logistiek netwerk in overeenstemming met een logistieke visie op grootstedelijke schaal en een doelgerichte sensibilisering om duurzaam mobiliteitsgedrag te bevorderen.
Het Gewest wil de volgende projecten samen met een of meer andere gewesten sturen: tariefintegratie van de openbaarvervoerdiensten, de ontwikkeling van MaaS op grootstedelijke schaal, de definitie van het grootstedelijke aanbod spoordiensten[1] en het openbaarvervoeraanbod in ruime zin, de invoer van een kilometerheffing voor lichte voertuigen binnen een nationaal of zelfs Europees kader, de optimalisering[2] van de mobiliteit rond Brussel met inbegrip van de hele Ring, het Brabantnet en het fiets-GEN (PLUS-fietsnetwerk), de ontwikkeling en de optimalisering van overstapknopen in de gewesten (verbindingsknopen, stations, P+R), de verbetering van de bediening van de luchthavens door de Brusselse taxioperatoren om lege terugritten[3] te vermijden.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**
- De principes van samenwerking en besluitvorming formaliseren;
- Een nieuw stuurorgaan oprichten met een beurtrol voor het voorzitterschap, te weten een Grootstedelijke mobiliteitsraad, een orgaan dat de mobiliteit beheert, met inbegrip van het vrachtvervoer en de logistiek;
- Interregionale projecten mee sturen.

1- Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen in het GPDO p.151 en 158
2- Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen in het GPDO p.151 en 152
3- Overeenkomstig de gewestelijke doelstellingen in het GPDO p.164





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# E.3
## Samenwerken met federale en gewestelijke overheden

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Alle actoren bij de uitvoering (trekkers en partners)...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal projecten met gezamenlijke sturing** | | | |
| **Een eenduidig, transparant en functioneel besluitvormingsproces opzetten** | | Bevredigend | Bevredigend |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren<br>Bijakten Beliris MIP NMBS<br>Interregionale medefinanciering |
| **Menselijke** | Team BM consolideren |
| **Regelgeving** | Bijzondere wet van 19 juli 2012 tot aanvulling van artikel 92 bis van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, wat de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel betreft<br>Wet van 30 december 2005 houdende instemming met het Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel<br>Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven om de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel te bevorderen |
| **Technische** | / |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD PARTNER

# E.4
# Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en weginrichting de financieringsmogelijkheden diversifiëren en de ontwerppraktijken van projecten in de openbare ruimte uniformiseren

**De ambitie is** te zorgen voor een optimale mobilisatie van de verschillende belanghebbenden voor de uitvoering van alle acties en projecten, en de actoren die belast zijn met de planning, het ontwerp, de uitvoering en het beheer van de openbare ruimte in het BHG gemakkelijke toegang te verlenen tot kennis, tools en goede praktijken die hen in staat stellen hoogwaardige openbareruimteprojecten te ontwikkelen door de integratie van de uitdagingen rond toegankelijkheid voor PBM, gender, de functies wonen en interactief gebruik, verkeersveiligheid, toegankelijkheid van hulpverleningsvoertuigen, onderhoud, milieukwaliteit (lawaai, water, groene maas) en leveringen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De processen voor het ontwikkelen van gezamenlijke projecten tussen gewestelijke instellingen en/of tussen instellingen op andere niveaus verduidelijken en standaardiseren door systematisch in overleg de nagestreefde ambities te omschrijven voordat de eigenlijke lancering van het project plaatsvindt;
- Voor elk van deze transversale projecten de uitvoeringsmechanismen creëren: sturing, kostendeling en exploitatie;
- Operationele doelstellingen en een coherente begrotingsplanning vaststellen voor elke partner in transversale projecten;
- De zoektocht naar Europese financiering systematiseren en de mogelijkheden voor medefinanciering met de privésector integreren;
- Meerjaarlijkse actieprogramma's opstellen (op tien jaar, jaarlijks bijgewerkt) die projecten omvatten rond de stedelijke ontwikkeling in gebieden met strategische uitdagingen, de inrichting van de openbare ruimte en de ontwikkeling van het mobiliteitsaanbod (MIP Openbare ruimte, zie actie D.1);
- Een enkel referentiekader voor het ontwerp van wegen en openbare ruimten samenstellen op basis van de Gids van de Brusselse openbare ruimten, de bestaande vademecums, milieu- en verkeerseisen voor hulpverleningsvoertuigen en vuilnisophaaldiensten, met integratie van de criteria van kwaliteitsvolle openbare ruimte, de functies wonen en interactief gebruik;
- Deze principes uitwerken in de typebestekken voor uitvoering en onderhoud van de inrichting van wegen en openbare ruimten;
- De instrumenten verspreiden en de permanente opleiding organiseren voor de gewestelijke en gemeentelijke projectontwerpers;
- Evaluaties uitvoeren voor/na de verwezenlijkte inrichtingen en omvorming van de openbare ruimte (tellingen, gebruikersenquêtes);
- De ordonnantie inzake verkeersveiligheid wijzigen om de voorwaarden van de auditverplichtingen aan te passen aan het verordenend luik van het GewMP;
- De projecten ter advies aan de gebruikers voorleggen via de gespecialiseerde afdeling die verantwoordelijk is voor het analyseren van de projecten rond "Actieve Modi" van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (afhankelijk van de omvang van het project en de uitdagingen – te verduidelijken in een toekomstig huishoudelijk reglement van de GMC – zie actie E.5).





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be



# E.4
# Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en wegenaanleg, de financieringsmogelijkheden diversifiëren en de ontwerppraktijken van projecten in de openbare ruimte uniformiseren

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Perspective.brussels
BMA
Urban.brussels

**Partner(s)**
Beliris
MIVB
Msi.brussels
NMBS, Infrabel
Brusselse gemeenten
Leefmilieu Brussel
DBDMH
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Bedrag van de Europese interventies in mobiliteitsprojecten in het gewest** | Nog te bepalen (EFRO...) | Verdubbelen | Verdrievoudigen |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren |
| **Menselijke** | Team BM versterken |
| **Regelgeving** | GSV<br>Ordonnantie van 8 juni 2011 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur |
| **Technische** | MIP Openbare ruimten<br>Uniforme gids van de Brusselse openbare ruimten |





emis

GOOD PARTNER

# E.5
# De mechanismen voor de co-constructie van mobiliteits- en openbareruimteprojecten met de burgers en de economische en sociale sector versterken

**De ambitie is** ervoor te zorgen dat de bevolking, burgerverenigingen en de economische en sociale sector bij de uitvoering van het GewMP en de gemMP's betrokken worden, zodat de aanvaarding verhoogt en de operationalisering die het meeste aansluit bij de behoeften van de gebruikers gehanteerd wordt, en ervoor te zorgen dat de inrichtingen en infrastructuren overeenstemmen met de doelstellingen van het Gewest.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De vertegenwoordiging van het verenigingsleven versterken, ondersteunen en aanmoedigen middels tussenkomsten in de workshops en gespecialiseerde afdelingen van de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitscommissies (via een herziening van de werking van de gewestelijke mobiliteitscommissie en de gespecialiseerde afdelingen en een formalisering in een huishoudelijk reglement);
- De processen en beginselen bepalen voor de selectie van projecten die ter advies aan de commissies en gespecialiseerde afdelingen worden voorgelegd, en de samenstelling van deze laatste herzien om ervoor te zorgen dat iedere betrokken partij voldoende vertegenwoordigd is (in het kader van actie E.4);
- Een handvest van participatie opstellen om ondersteuning te bieden bij projecten inzake mobiliteit en openbare ruimte (op basis van reeds bestaande projecten en goede praktijken, zoals de speel- en schoolstraten), de middelen ontwikkelen om deelname te garanderen (IT-platform, panels, rondetafelconferenties, structurele ontmoetingen, tests en *Living Labs*...) en de uitwisseling van ervaringen tussen gemeenten over hun praktijken aanmoedigen;
- Deel uitmaken van de strategie *Go4Brussels 2030* om de opvolgings- en overlegprocessen te verduidelijken met de economische en sociale sector (via hun vertegenwoordiging in de gewestelijke mobiliteitscommissie…) en de commissies van de andere gewesten en zorgen voor de operationalisering ervan.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Perspective.brussels

**Partner(s)**
De verenigingssector
Leefmilieu Brussel
MIVB
Brusselse gemeenten
BMA
Hub.brussels
Economische en Sociale Raad, GOB
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal uitgevoerde of lopende projecten die het voorwerp zijn van burgerparticipatie** | 2 | 5 | 10 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren |
| **Menselijke** | Bestaand team BM<br>Teams in de gemeenten te versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD PARTNER

# E.6
# Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren

**De ambitie is** transportbedrijven die diensten aanbieden die aangepast zijn aan de stedelijke context aan te moedigen en te ondersteunen door middel van een erkend stimulatiesysteem. Dit systeem moet van toepassing zijn op alle soorten bedrijven, ongeacht hun omvang en de sector waarin zij actief zijn, en moet bedrijven aanzetten zich voortdurend te verbeteren. De ambitie bestaat erin het hoofd te bieden aan de belangrijkste hinder die het goederenverkeer veroorzaakt, in het bijzonder op het vlak van verkeersveiligheid, milieu en lawaai. Uit een studie van Brussel Mobiliteit blijkt dat het FORS-label (een in Londen toegepast vlootaccreditatiesysteem) de meest geschikte oplossing is.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een logistieke cluster creëren om innovatie en *best practices* te stimuleren (zie actie F.4);
- De modaliteiten vaststellen voor de invoering van een kwaliteitslabel en de stimulansen om het te verkrijgen (integratie van de kilometerheffing in de tarieven, toekenning van tariefverlagingen voor bedrijven met een label met een vestiging op gewestelijk gebied (Haven van Brussel en citydev.brussels), organisatie van specifieke opleidingen, gebruik als criterium voor het verlenen van toegang in zones met beperkt verkeer);
- De toekenning van een label aan de hand van stimulerende maatregelen voor bedrijven bevorderen;
- Selectiecriteria voor dienstverleners met een label integreren in overheidsopdrachten.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Hub.brussels
Citydev.brussels
Leefmilieu Brussel
Haven van Brussel
Beroepsfederaties
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Niveau van tenuitvoerlegging van FORS** | | | |
| **Aantal bedrijven met een label per niveau (brons, zilver of goud)** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten coördineren |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD PARTNER

# E.7
# Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren

**De ambitie is** de naleving van de regels te garanderen door de het versterken van de (regelmatige en spontane) controles van de inachtneming van de regels die borg staan voor verkeersveiligheid (snelheid, verkeer, voertuigen), de regelgeving inzake parkeren en mobiliteitsdiensten (MaaS, taxi's, limousines, vrachtverkeer...) alsook de leefbaarheidsregels voor het wegennet en de goede uitvoering van de bouwplaatsen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een netwerk van instrumenten voor controle van de verkeersregels uitwerken en handhaven (vaste controlepunten en trajectcontrole, repressieve en preventieve radars);
- Een partnerschap met de gemeentes, de politiezones en het parket garanderen met Brussel Preventie & Veiligheid, om onder andere de gemeenschappelijke en overlegde acties, handelwijzen en een preventiebeleid vast te stellen en om te zorgen voor de uitrusting van de politiezones, de versterking van de fietsbrigades, de oprichting van een gewestelijk centrum voor verwerking van de inbreuken en de proactieve strijd tegen fietsdiefstal;
- De middelen van het Verkeersveiligheidsfonds toekennen aan de politiezones naargelang de inspanningen die iedere zone levert op het vlak van controles en sancties om een krachtig nultolerantiebeleid inzake verkeersveiligheid te voeren;
- In overleg met de gemeenten en politiezones en de federale politie een aanpak integreren met focus op risicovol gedrag om nieuwe sancties te ontwikkelen voor zware overtredingen, zoals de administratieve inbeslagname van voertuigen;
- Versterking van de controle op de parkeerregels en de inachtneming van de gereserveerde zones (leveringen, taxi's, eigen bedding);
- De operatoren van mobiliteitsdiensten controleren (voertuigen, apps, modaliteiten...), onder andere via de aankoop van specifiek materiaal (vrachtwagenweegschaal);
- Controle op de goede uitvoering van de interventies en de bouwplaatsen op de gewestwegen (ordonnantie wegennet en ordonnantie bouwplaatsen);
- Controles en sancties garanderen van de regelgeving inzake het bezoldigd personenvervoer en goederentransport over de wegen, met inbegrip van het vervoer van gevaarlijke goederen en het uitzonderlijk vervoer, en de leefbaarheid van het wegennet;
- De naleving van de kilometerheffing controleren;
- De rijscholen, keuringscentra en examencentra controleren en de hervorming van de rijopleiding evalueren.





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# E.7
# Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren

**Trekker(s)**
Brussel Preventie & Veiligheid
Brussel Mobiliteit
Parking.brussels
Brussel Fiscaliteit

**Partner(s)**
Parket
Politiezones
Brusselse gemeenten
MIVB
Leefmilieu Brussel

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal controlemechanismen** | | | |
| **Sanctioneringspercentage** | Geen streefcijfer vastgesteld | | |
| **Aantal gesanctioneerde inbreuken of aandeel vastgestelde inbreuken die worden bestraft** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | BPV teams versterken<br>Teams versterken (voor BM: recuperatie van de in het kader van de zesde staatshervorming overgehevelde bevoegdheden, voor de politiezones: cellen radar/verkeer…) |
| **Regelgeving** | Op te stellen ordonnantie betreffende het wettelijk kader van de wegen |
| **Technische** | Netwerk van controlemechanismen (radar, ANPR-camera's, LIDAR…) en van specifiek materiaal (vrachtwagenweegschaal, specifieke detectoren voor langere en zwaardere voertuigen (LZV's)…) |

1.C Actieplan

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.1
# Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren

**De ambitie is** te voorzien in passende middelen en processen om te zorgen voor een continue en coherente uitvoering en bijsturing van actieprogramma's, in volledige transparantie.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Dashboards ontwikkelen om de uitvoering van acties (verwezenlijkingsindicatoren) te monitoren door deze te integreren in de bestaande procedure en operationele opvolgingsstools (PMO, POP) en de bestaande rapportering (beheerscontrole), ze bijwerken en de maatregelen identifiëren die moeten worden genomen om de uitvoering van acties te waarborgen;
- De resultaatsindicatoren van de acties van het GewMP definiëren, opvolgen en meten en de impactindicatoren van het mobiliteitsbeleid berekenen en analyseren (zie actie F.2) met als doel het plan aan te passen en uit te voeren;
- Evaluatierapporten opstellen en ze om de 30 maanden publiceren.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Alle bij de uitvoering betrokken actoren (trekkers en partners)

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Een jaarverslag voor opvolging van de uitvoering opstellen** | 1 | 6 | 10 |
| **Een evaluatieverslag opstellen** | 0 | 2 | 4 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | BBHR van 24 oktober 2014 betreffende de modaliteiten van de beheerscontrole in verband met de ordonnantie van 2006 |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

240

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.2
# Mobiliteitsgegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen

**De ambitie is** de opvolgings- en evaluatie-indicatoren van het plan doorlopend te berekenen om een maximale duurzaamheid en vergelijkbaarheid te waarborgen. Het is ook belangrijk toekomstgerichte en strategische studies te ondersteunen en geconsolideerde gegevens beschikbaar te stellen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**
- De publieke mobiliteitsgegevens inzamelen, consolideren en analyseren;
- Privégegevens verzamelen en analyseren;
- De uitvoerings- en impactindicatoren van het mobiliteitsbeleid berekenen en analyseren;
- De gegevens en indicatoren delen en verspreiden.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Perspective.brussels (BISA)

**Partner(s)**
Alle actoren van de uitvoering (trekkers en partners)
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal verspreide indicatoren** | Aanvullen | | |
| **Verhouding indicatoren van het GMP dat om de 30 maanden wordt bijgewerkt** | 50% | 75% | 100% |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Teams versterken |
| **Regelgeving** | Voorzien in: versterking van het kader voor gegevensuitwisseling in het kader van overheidsopdrachten, concessies of subsidies |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

242

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.3
# Kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren

**De ambitie is** de gegevens die in het kader van actie F.2 worden verzameld aan te vullen met gedrags- en perceptiegegevens van alle gebruikers en daarbij rekening te houden met ieders eigenheid (gender, leeftijd, autonomie, taal…), idealiter op grootstedelijk niveau en met representativiteit op subgewestelijke schaal (gemeente of geheel van gemeenten).
Deze gegevens zijn essentieel om het overheidsbeleid aan te passen aan de verwachtingen van de gebruiker.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**
- Een sociaal-economisch onderzoek uitvoeren bij de Brusselse gezinnen om de sociale impact van het gewestelijke mobiliteitsbeleid te bepalen, alsook de begeleidende maatregelen die beantwoorden aan de behoeften van bepaalde doelgroepen (bejaarden, kwetsbare gezinnen, werkomstandigheden, PBM…);
- Tevredenheidsbarometers opzetten bij alle gebruikers die zich op het grondgebied van het gewest verplaatsen (inclusief professionals en goederenvervoer);
- Een panel van gebruikers en burgers oprichten om regelmatig peilingen uit te voeren;
- Een enquête onder de bevolking uitvoeren om regelmatig berekende indicatoren te produceren.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Perspective.brussels (BISA)

**Partner(s)**
Vlaams en Waals Gewest
FOD
MIVB
…

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Regelmaat volgens dewelke er een beroep wordt gedaan op het panel** | 2 x/jaar | 4 x/jaar | 10 x/jaar |
| **Aantal bijwerkingen van de gedragsindicatoren** | 1 | 5 | 10 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Team BM te versterken |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

244

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.4
# Een gewestelijk kenniscentrum voor mobiliteitsinnovaties creëren

**De ambitie is** de ontwikkelingen in de mobiliteitssector permanent proactief te volgen en experimenten met nieuwe concepten aan te moedigen, gebruik makend van onderzoek dat in België en in het buitenland wordt gevoerd door andere publieke actoren, maar ook door de private en de academische sector.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- De optimale vorm en governance voor dit kenniscentrum bepalen, waarbij maximaal gebruik wordt gemaakt van de bestaande structuren en kennis die op Europees niveau via netwerken van steden wordt verspreid;
- De financiering en exploitatie ervan doorvoeren;
- Het onderzoek en de innovaties die gevoerd moeten worden identificeren en leiden.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
Innoviris

**Partner(s)**
Academische sector
CIBG
BECI
Hub.brussels
Alle actoren van de uitvoering (trekkers en partners)
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal gevoerde prospectieve studies** | 3 | 6 | 9 |
| **Aantal georganiseerde pilootests** | 1 | 5 | 10 |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | / |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan



be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.5
# Anticiperen op voertuigautomatisering

**De ambitie is** een strategische visie te ontwikkelen op de geleidelijke automatisering van voertuigen om te kunnen anticiperen op de impact (onder meer op sociaaleconomisch en ecologisch vlak) en zo nodig het betrokken overheidsbeleid te kunnen oriënteren en aanpassen.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Actief en toekomstgericht monitoren: ontwikkelingen volgen, uitwisselingen en vergaderingen tussen belanghebbenden organiseren, de effecten op mobiliteit en ander overheidsbeleid transversaal analyseren en evalueren;
- Een structurele dialoog op gang brengen tussen overheden en private actoren;
- Tests en proefprojecten voor openbaar vervoer organiseren;
- De overheidsacties identificeren waarop dient te worden geanticipeerd: definitie van een verordenend kader, aanpassingen van de Wegcode.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit
MIVB

**Partner(s)**
Parking.brussels
Urban.brussels
Innoviris
Academische sector
Perspective.brussels
Febiac
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Zie actie F.4** | | | |

**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Zie actie F.4 |
| **Menselijke** | Bestaand team BM |
| **Regelgeving** | Wegcode |
| **Technische** | / |

1.C Actieplan

Anticiperen op voertuigautomatisering

F.5



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

1.C Actieplan

248

be good move be.brussels

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

GOOD KNOWLEDGE

# F.6
# Communiceren en opleiding verstrekken over het mobiliteitsbeleid

**De ambitie is** garanties te bieden voor de toe-eigening van de uitdagingen en acties door alle belanghebbenden en te zorgen voor consistente communicatie en regelmatige feedback over de uitvoering van de acties en de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan, ten overstaan van zowel het grote publiek als de belanghebbenden.

**De actie bestaat uit volgende concrete maatregelen:**

- Een jaarlijks communicatieplan opstellen waarin de te communiceren elementen (thema's, doelgroepen, boodschappen en middelen) worden gedefinieerd en geprogrammeerd;
- Opleidingen en colloquia organiseren voor professionals en actoren van de uitvoering;
- De website van BM aanvullen en een newsletter verspreiden bij de belanghebbenden over de uitvoering van het plan met als doel de resultaten, projecten en acties onder de aandacht te brengen en hen informatie te verstrekken over de monitoring van de uitvoering en de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan;
- Communicatiecampagnes naar het grote publiek opzetten om te informeren over de opvolging van de uitvoering en over de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan, en om de uitgevoerde acties te valoriseren;
- Een geactualiseerd persportaal valoriseren en versterken waarin de te communiceren berichten en elementen over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid gecentraliseerd worden.

**Trekker(s)**
Brussel Mobiliteit

**Partner(s)**
Brulocalis
Brusselse gemeenten
MIVB
...

| Indicator(en) en doelstelling(en)<br>Omschrijven en vervolledigen tijdens de uitvoering | 2020 | 2025 | 2030 |
|---|---|---|---|
| **Aantal mandagen verstrekte opleiding per jaar** | Te berekenen | x2 | x3 |
| **Aantal abonnees op de newsletter** | Te berekenen | x2 | x3 |

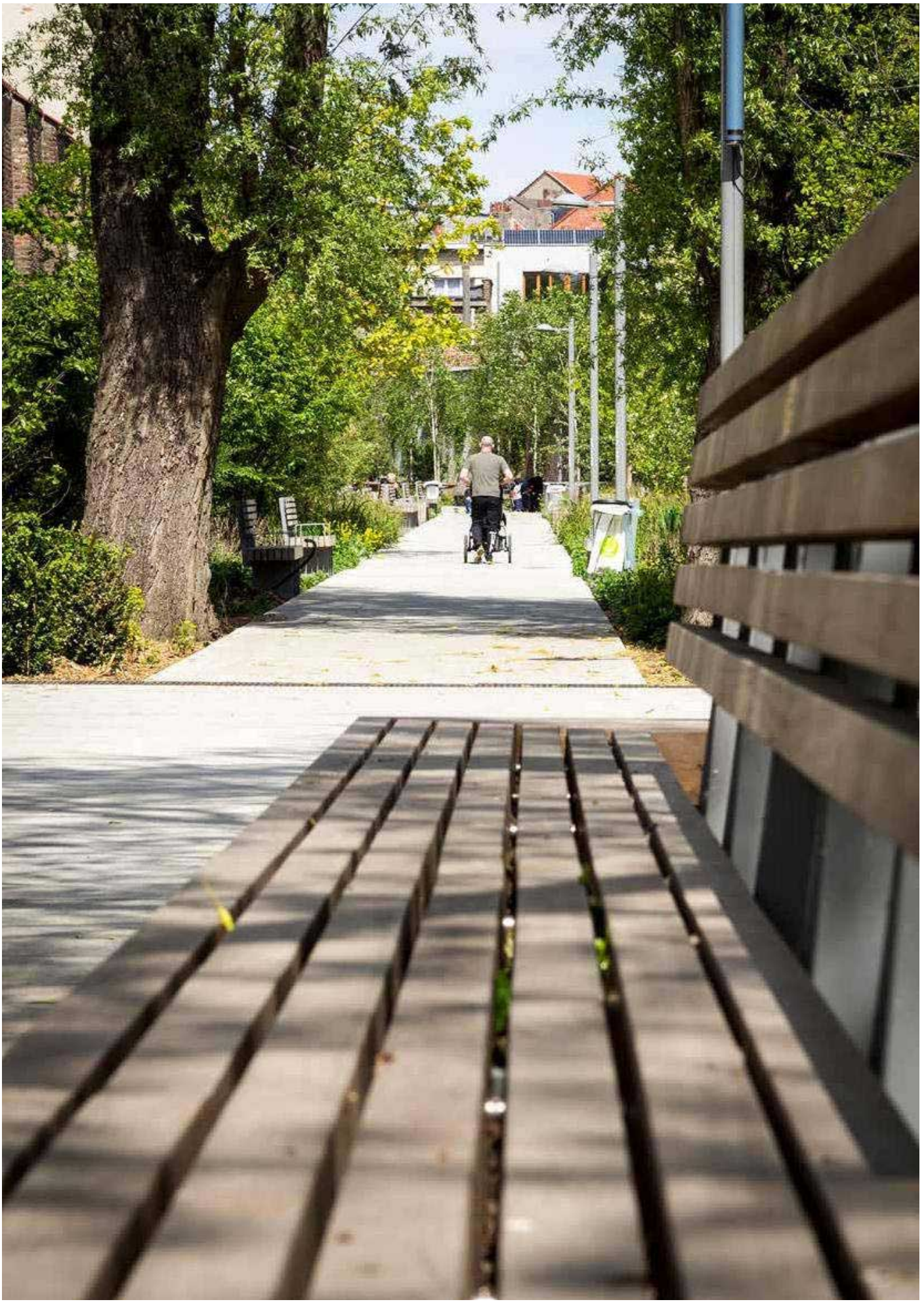
**Middelen**

| | |
|---|---|
| **Budgettaire** | Bestaande gewestelijke budgetten aanzienlijk verhogen |
| **Menselijke** | Bestaande teams BM coördineren |
| **Regelgeving** | / |
| **Technische** | Infografische instrumenten, tools voor *database management* en dynamische webportalen |





Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

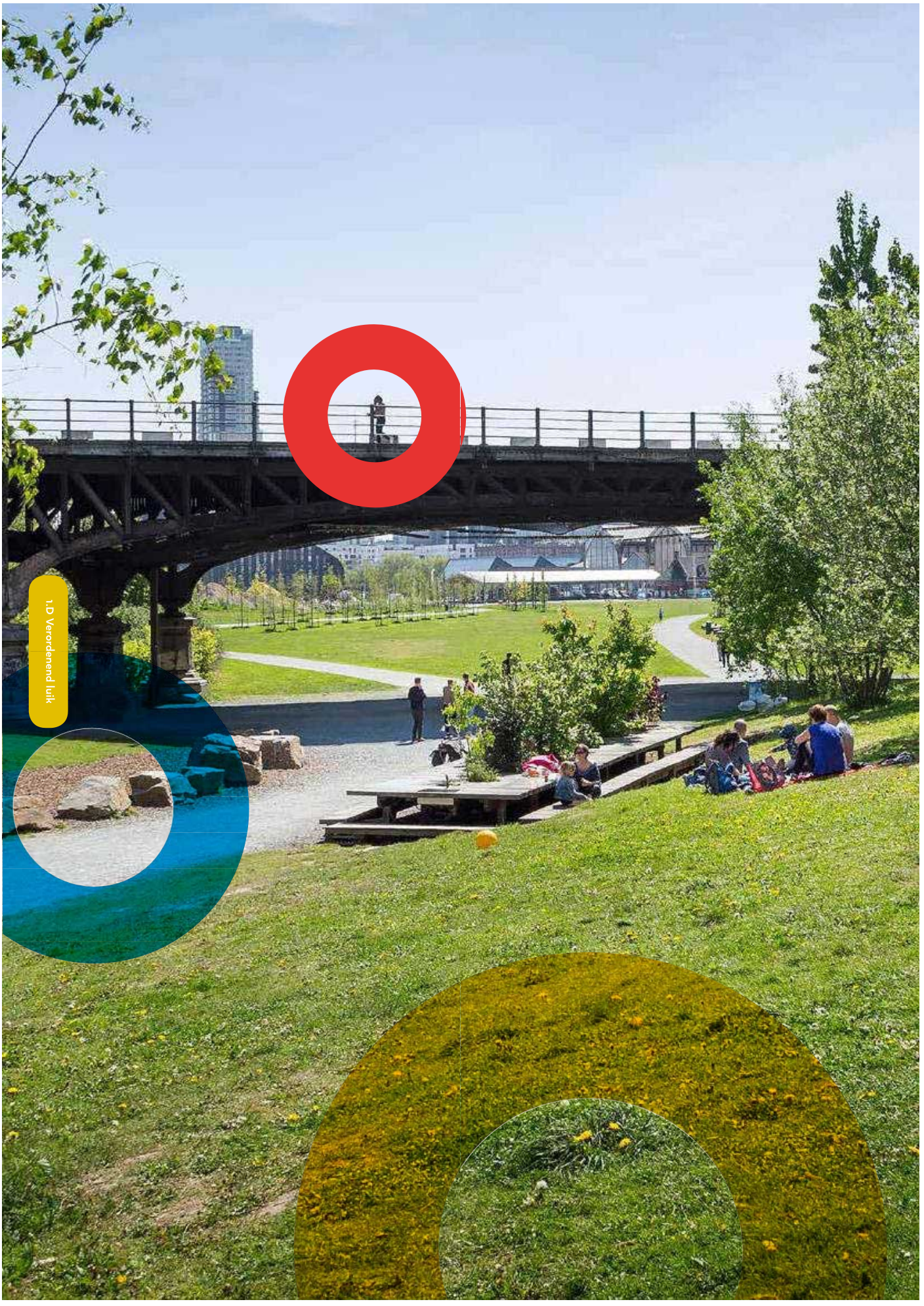


Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 1D

# Verordenend luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 1. Definities

Voor de toepassing van dit plan, verstaan we onder:

1. **"Universele toegankelijkheid":** gelijke toegankelijkheid voor personen met een handicap tot de fysieke omgeving, het vervoer, de informatie en communicatie en alle de andere voorzieningen en diensten die openstaan voor of verstrekt worden aan het publiek. Universele toegankelijkheid betekent dat belemmeringen en hindernissen voor de toegankelijkheid tot deze gebieden in kaart gebracht en weggenomen moeten worden.

2. **"Inrichting van gescheiden fietspaden":** Fietsinfrastructuur die fysiek afgescheiden is van de rijweg, namelijk fietspaden voorzien van het verkeersbord D7, D9 of D10.

3. **"Organiserende Overheid van het Vervoer en de Mobiliteit":** organisatie die optreedt in het algemeen belang en die, binnen het kader van haar bevoegdheden, verantwoordelijk is voor de goede werking van het vervoerssysteem op haar grondgebied. Binnen de gewestelijke bevoegdheden en de beheerscontracten tussen het gewest en de gewestelijke overheidsorganisaties staat ze in voor de planning, organisatie, financiering, tarifering en kwaliteit van alle vervoerdiensten op haar grondgebied.

4. **"Brussel Mobiliteit":** Brussels bestuur voor Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.

5. **"Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)":** privaat onderzoekscentrum van openbaar nut, erkend bij Koninklijk Besluit van 5 mei 1952 tot inwilliging van de aanvraag van het Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken om het "Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw" te erkennen en zijn statuten goed te keuren.

6. **"Meetstoel" erkend door het OCW:** instrument ontwikkeld door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, bestaand uit een rolstoel uitgerust met een versnellingsmeter, een gyroscoop en een gps, die de uniformiteit (comfort), ruwheid (slipweerstand) en helling (dwars en in de lengte) van de verharding voor voetgangersvoorzieningen meet. Bij dit instrument hoort ook een apparaat om doorlopend de stroefheid te meten (*Portable Friction Tester*) en een SRT-slinger (*Skid Resistance Tester*) om dit te bevestigen via puntmetingen. Het "Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" verduidelijkt hoe de combinatie van die verschillende waarden leidt tot de werkelijke gebruikskwaliteit.

7. **"Openbare ruimte":** alle ruimte die deel uitmaakt van het openbare domein en die voor iedereen toegankelijk is. De overheid richt haar in zodat ze haar onthaalfunctie ten opzichte van de gebruikers kan vervullen.

8. **"Referentieambtenaar":** de door de regering aangewezen ambtenaar voor de coördinatie van de uitvoering van het Gewestelijk Mobiliteitsplan en voor het toezicht op de overeenstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen met het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

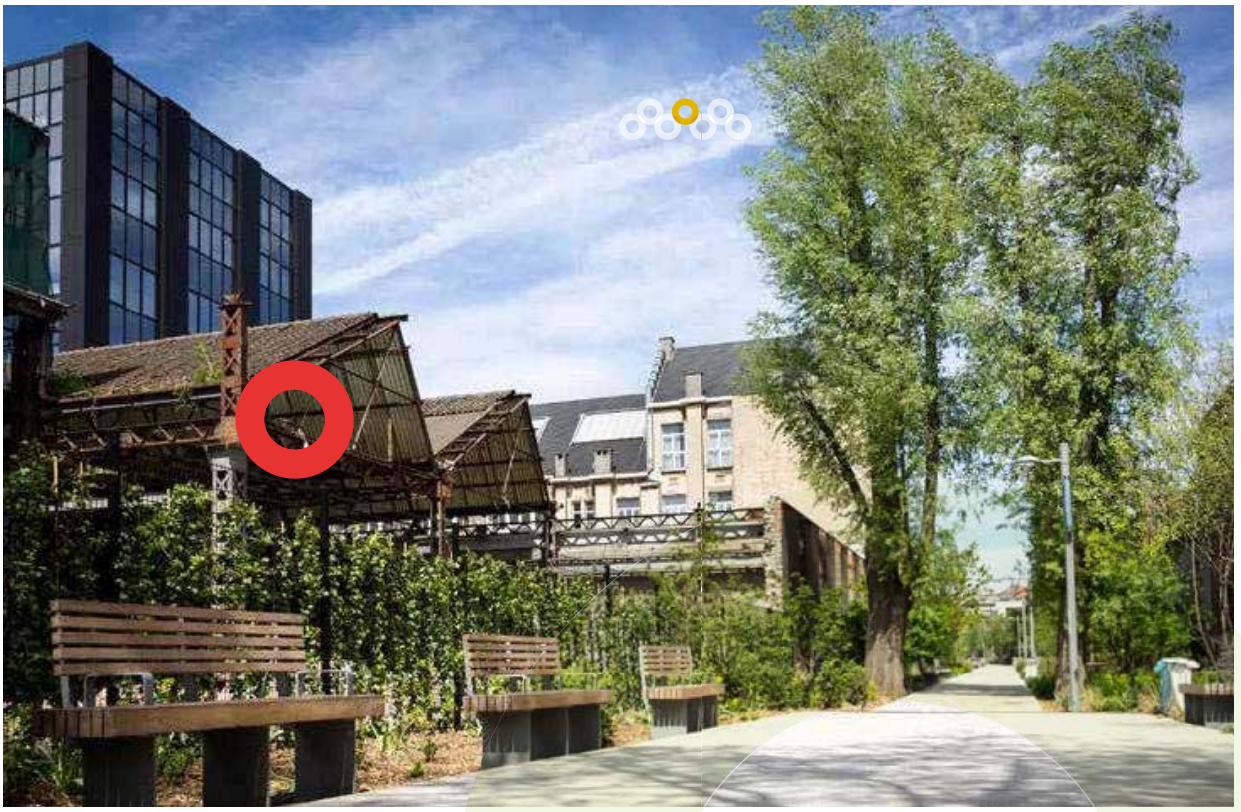
9. **"Bruikbare standaardbreedte":** obstakelvrije breedte waarop verkeer van een vervoermiddel of een combinatie ervan mogelijk is en die zo goed mogelijk bereikt of benaderd moet worden bij de ontwikkeling van een inrichting.

10. **"Voetgangersboulevards":** brede voetpaden met een maximale gebruikskwaliteit waarop veel voetgangers zich kunnen bevinden en verplaatsen, en die de stedelijke centra met elkaar verbindt.

11. **"Maas":** perimeter waarin maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen en doorgaand verkeer te ontraden. De afbakening van de mazen is gebaseerd op de wegen Auto PLUS en Auto COMFORT van het Autonetwerk.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis





12. **"Toegankelijk maken":** werken en inrichtingen die minstens voldoen aan de aanbevelingen van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte.

13. **"Mobility as a Service" (MaaS):** integratie en combinatie van verschillende openbare en privévervoerwijzen, in een technologisch platform waarmee de gebruiker toegang heeft tot het volledige geïntegreerde mobiliteitsaanbod, de meest efficiënte trajecten voor zijn verplaatsingen kan berekenen en beheren op basis van vooraf bepaalde criteria en de verschillende vervoerwijzen kan reserveren en betalen.

14. **"Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte" (TPWOR):** plan met de inventaris van alle tekortkomingen aan stoepen en openbare ruimtes met betrekking tot de toegankelijkheid voor PBM en voetgangers, zowel op gemeentelijke als gewestwegen, en met aanbevelingen voor de inrichting.

15. **"Voorbehouden parkeerplaats":** parkeren georganiseerd op basis van de artikelen 27 bis en 27 ter van de wegcode, die toelaten parkeerplaatsen voor te behouden aan personen met een handicap, omwonenden en deelwagens in combinatie met een parkeerkaart of een speciale kaart voor personen met een handicap, die aan de binnenkant van de voorruit moet worden aangebracht. In erven of woonerven worden de plaatsen aangegeven met een "P" op het wegdek op de hoek van de parkeerplaats.

16. **"Doorgaand verkeer":** autoverkeer dat bestaat uit voertuigen die de structurerende hoofdwegen verlaten om de mazen te doorkruisen, zonder daar een bestemming te hebben of een dienst te verstrekken.

17. **"Elektrische fietsen":** fietsen uitgerust met een elektrische hulpmotor met een maximaal doorlopend nominaal vermogen van 0,25 kW, waarvan de voeding geleidelijk afneemt en uiteindelijk onderbroken wordt wanneer het voertuig de snelheid van 25 km/u bereikt, of sneller wanneer de fietser stopt met trappen.

18. **"Bakfiets":** fiets uitgerust met een bak om goederen te vervoeren en te bezorgen en/of personen te vervoeren.

19. **"Trage weg":** pad, doorsteek, steeg, dreef, ruimte tussen bebouwing die mogelijkheden biedt voor verplaatsingen te voet of per fiets. Trage wegen vormen een aanzienlijke uitbreiding en verfijning van het fiets- en voetgangersnetwerk.

20. **"Ongevalgevoelige zone" (OGZ):** zone waarvan via een statistische methode vastgesteld is dat er zich een abnormaal hoog aantal ongevallen met lichamelijke letsels voordoet.



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 2. Algemene voorschriften

De implementering van het mobiliteitsbeleid berust op de hieronder uitgewerkte algemene voorschriften. Deze algemene voorschriften zijn onderling verweven en vormen een samenhangend geheel. In geval van arbitrage hebben de algemene voorschriften voorrang op de bijzondere voorschriften.

1. **Het mobiliteitsbeleid draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van het Gewest:**
   - a. Het garandeert en verbetert de toegankelijkheid van de belangrijkste stedelijke functies van het Gewest (diensten en voorzieningen, werkgelegenheidspolen, toerisme en commerciële centra) en verzekert de bevoorrading van het Gewest;
   - b. Het verbetert de leefomgeving van de inwoners en het ecosysteem van het Gewest aanzienlijk;
   - c. Het beoogt de rationalisering van de vraag naar verplaatsingen;
   - d. Het vermindert de milieu-impact van verplaatsingen door bij te dragen aan een vermindering van de gewestelijke uitstoot van broeikasgassen met 30% tegen 2025, in vergelijking met 1990 en met 40% van de gewestelijke uitstoot in 2030 in vergelijking met 2005;
   - e. Het garandeert elke gebruiker een efficiënte, aangename en veilige verplaatsing en streeft naar nul verkeersdoden in 2030;
   - f. Het zorgt voor een daling van de uitgaven van gezinnen voor verplaatsingen en streeft naar een vermindering van 12% (in 2015) naar 8% in 2030;
   - g. Het moedigt mobiliteitsgedrag aan met een positieve invloed op de lichamelijke en geestelijke gezondheid en beperkt de voor de gezondheid schadelijke uitstoot, meer bepaald op het vlak van lucht en geluid;
   - h. Het werkt mobiliteitsoplossingen uit die de middelen optimaliseren.

2. **De hulpdiensten moeten binnen een beperkte tijdspanne het hele Brusselse grondgebied kunnen bereiken.**

3. **Het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijkeordeningsbeleid worden op elkaar afgestemd om de nood aan verplaatsingen te beperken, zeker over lange afstanden. De gemiddelde afstand van de afgelegde verplaatsingen op het grondgebied van het BHG moet met 3% afnemen tegen 2030 in vergelijking met 2018.**

4. **Het mobiliteitsbeleid stuurt het mobiliteitssysteem op grootstedelijk niveau om het gebruik en het bezit van een personenwagen in het Gewest te beperken.**
   - a. De gebruiker staat centraal in het mobiliteitssysteem; hij verplaatst zich veilig in de openbare ruimte en beschikt over een waaier aan geïntegreerde mobiliteitsdiensten, op maat van al zijn verplaatsingen.
   - b. Er wordt een betere spreiding van de verplaatsingen in de tijd en de ruimte aanbevolen.

5. **Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na. Het streeft ernaar voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van het gekozen verplaatsingsmiddel, en dit volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto.**

6. **Het mobiliteitsbeleid creëert samenhangende en performante mobiliteitsnetwerken.**
   - a. De wijken worden verkeersluw gemaakt om bij te dragen aan de verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid van verplaatsingen erin;
   - b. De verkeersstromen worden beheerd op de structurerende assen van de ring- en invalswegen;
   - c. De netwerken voor elke modus lopen door en zijn ingedeeld volgens hun functionaliteit;
   - d. De geografische dekking van elk netwerk is evenwichtig verdeeld over het hele Gewest en sluit aan op het grootstedelijk gebied;
   - e. De capaciteit van de netten wordt aangepast om de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid te kunnen realiseren;
   - f. Het dienstverleningsniveau van de verschillende netten wordt gewaarborgd door preventief beheer, regelmatig onderhoud en een reactieve dienstverlening in geval van storing;



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

g. De kwaliteit van de dienstverlening moet voor alle Brusselse openbaarvervoerlijnen gegarandeerd worden, met name op het vlak van reissnelheid, regelmaat, frequentie, toegankelijkheid en tijdsbereik;

h. De bestaande vervoersinfrastructuur wordt geoptimaliseerd rekening houdend met de mobiliteitsdoelstellingen. De eventuele coördinatie tussen het aanbod van verschillende operatoren zal niet ten koste gaan van de Brusselse operator.

7. **Het mobiliteitsbeleid zorgt voor een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimte:**

a. De universele toegankelijkheid van de openbare ruimte, openbare gebouwen en het openbaar vervoer moet gewaarborgd zijn, evenals een reële gebruikskwaliteit van alle voetgangersvoorzieningen;

b. De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat ze conflicten tussen de gebruikers beperkt;

c. De inrichtingen worden ontworpen om de multimodale specialisatie van de wegen uit te voeren. Bij arbitrage zal het gewest, na overleg met de gemeenten en rekening houdend met de plaatselijke context en de toegankelijkheid voor gezinnen, de ruimte voorbehouden voor het parkeren van privé-wagens als eerste te verminderen variabele hanteren. Zo kan tegemoet gekomen worden aan de noodzakelijke behoeften van elke modus terwijl de continuïteit, samenhang en veiligheid van voetgangers-, fiets- en openbaarvervoerroutes voorrang krijgen;

d. De landschappelijke en ecologische kwaliteit wordt geïntegreerd in de denkoefeningen over de inrichting van de openbare ruimte;

e. De inrichting van de openbare ruimte draagt bij tot de aanpassing aan de klimaatveranderingen en beperkt stedelijke warmte-eilanden;

f. De inrichting van de openbare ruimte draagt bij tot de bescherming en de verbetering van de akoestische comfortzones;

g. De inrichting en infrastructuur moeten intermodaliteit en de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten verbeteren;

h. Het ontwerpproces voor de renovatie van symbolische openbare ruimten omvat tenminste een programmadefinitie, die vooraf overlegd en gedeeld werd, zodat met alle thema's rekening gehouden wordt;

i. De aanleg van wisselpolen en stations bevordert de intermodaliteit van deze plaatsen. De toegankelijkheid voor PBM wordt gegarandeerd, evenals het voetgangerscomfort, met name op doorlopende, kwaliteitsvolle en zo rechtstreeks mogelijke routes om de aansluitingen te vergemakkelijken;

j. De signalisatie maakt integraal deel uit van deze netwerken en wordt aangepast bij onderbrekingen. Bij het ontwerp ervan worden universele toegankelijkheid en inclusie nagestreefd.

8. **Bij de planning van stadsprojecten wordt, afhankelijk van de beschikbare gewestelijke terreinen, bij voorkeur buiten de openbare weg, de nodige ruimte voorbehouden voor de ontwikkeling van vervoerdiensten. Het gaat bijvoorbeeld om de volgende diensten: eindhaltes en stelplaatsen voor het openbaar vervoer, wisselpolen (inclusief P+R), gedeelde parkeerplaatsen en logistiek centra's.**

9. **Het parkeerbeleid ondersteunt het mobiliteitsbeleid.**

a. Het helpt bij het sturen van het mobiliteitsgedrag om het gebruik en bezit van privéwagens te verminderen;

b. Het beoogt de inname van de openbare ruimte door parkeerplaatsen te beperken en parkeerplaatsen buiten de weg beter te benutten met de tarifering, de regels voor uitzonderingen en inrichting van de openbare ruimte;

c. Het bevordert het gedeeld gebruik van auto's en alternatieve modi;

d. Het bevordert de intermodaliteit door parkeergelegenheid te bieden die aangepast is aan het overstappen van de ene vervoerwijze naar de andere;

e. Het draagt bij tot de dienstverlening aan de gebruikers in het Gewest (het bevoordeelt professionals, leveringen, doelgroepen (PBM, laadpalen, *car sharing*…), enz.);

f. Het bevordert de toegankelijkheid voor de omwonenden.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

10. **Het mobiliteitsbeleid gaat uit van een geoptimaliseerde bevoorrading van het Gewest met een daling van de verplaatsingen door grote en vervuilende voertuigen.**

a. De bewegingen van voertuigen die goederen in en naar het Gewest vervoeren moeten verminderen en geoptimaliseerd worden door de stromen te groeperen. De door de vrachtwagens afgelegde afstanden op gewestelijk grondgebied moeten tegen 2025 met 10% afgenomen zijn in vergelijking met 2016;

b. Het deel van de weg bestemd voor goederenvervoer moet beperkt worden door voor lange afstanden in te zetten op de modale verschuiving naar water- en spoorweg en het gebruik van milieuvriendelijkere voertuigen aan te moedigen voor trajecten binnen de agglomeratie.

11. **Het Gewest werkt een meerjarenprogramma uit voor ontwikkelingsprojecten voor transportinfrastructuur en voor de herinrichting van de openbare ruimte.**

a. Deze programmatie garandeert een stabiliteit op schaal van coherente geografische zones, in het bijzonder de structurerende assen van het GBP;

b. Het zorgt, op gewestelijke schaal, voor de coördinatie van deze investeringen met de stedelijke ontwikkeling;

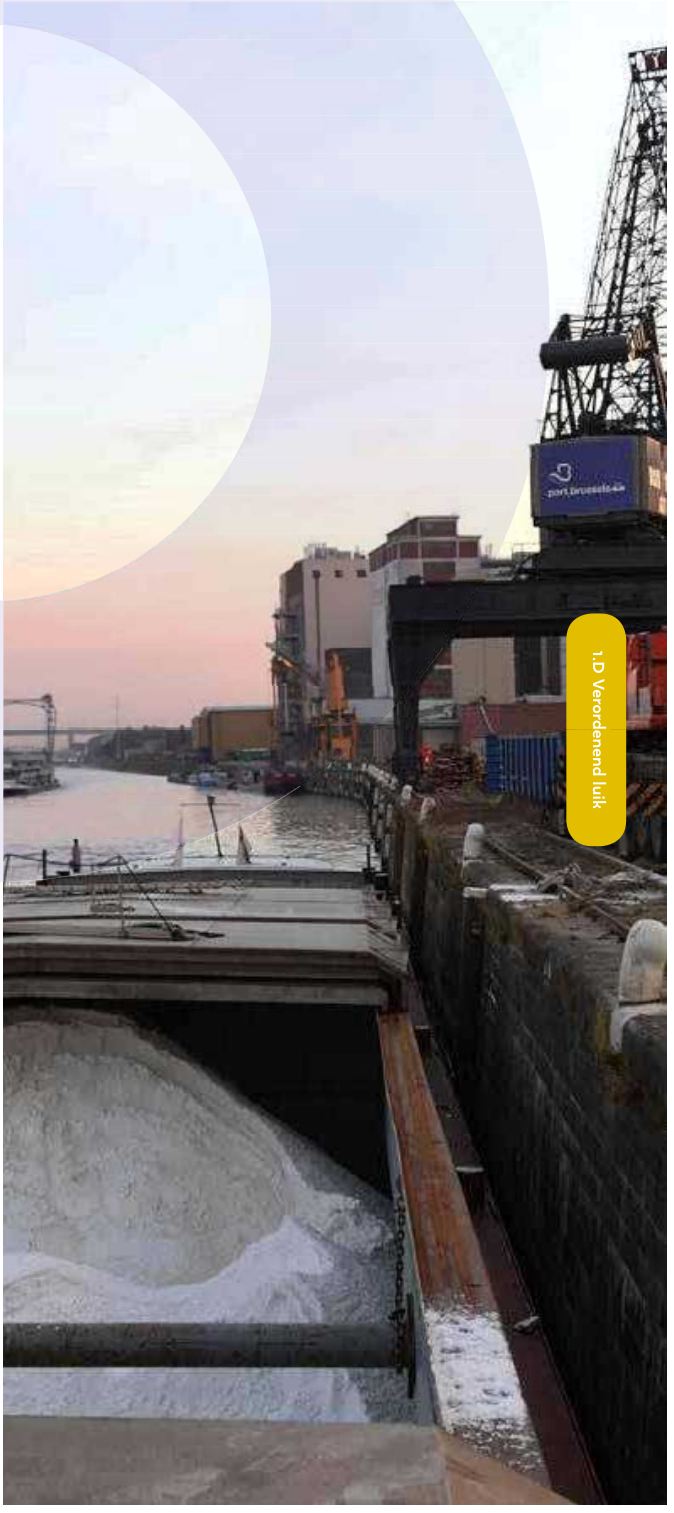
c. Het integreert openbare-dienstcontracten en houdt rekening met de meerjarige investeringsplannen die reeds door de Regering zijn goedgekeurd.

12. **De gewestelijke transportfiscaliteit draagt bij tot het mobiliteitsbeleid:**

a. Het helpt bij het sturen van het mobiliteitsgedrag om het gebruik en het bezit van privéwagens te verminderen;

b. Het helpt bij het sturen van het wagenpark naar een lichter park dat minder broeikasgassen uitstoot, voor minder luchtvervuiling zorgt en energiezuiniger is;

c. Het draagt bij tot de realisatie van een uitstap uit diesel-, benzine- en LPG-aandrijving.




Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 3. Bijzondere voorschriften

## 3.1 TITEL I
## GOVERNANCE-GERELATEERDE VOORSCHRIFTEN

### Hoofdstuk 1
### Organiserende overheid van het Vervoer en de Mobiliteit

**1.** Het Gewest is de Organiserende overheid van het Vervoer en de Mobiliteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

**2.** In deze hoedanigheid is het Gewest onder meer belast met de volgende taken:

1° Een strategische planning inzake mobiliteit en transport vaststellen en een operationele planning voorstellen van de acties die ondernomen moeten worden om deze strategie uit te voeren;

2° Het aanbod coördineren van de verschillende openbare en private vervoersoperatoren actief op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

3° Zorgen voor samenhang en structurele continuïteit in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel;

4° Een algemeen kader opstellen en doen toepassen dat van toepassing is op de mobiliteitsoperatoren actief op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat meer bepaald betrekking heeft op hun erkenning, het dienstverleningsaanbod, de veiligheid, de tarifering, de evaluatie van de dienstverlening en het delen van gegevens; en

5° Waken over de versterking van de rol en de opdrachten van de openbare operatoren, via de verschillende beheersovereenkomsten.

### Hoofdstuk 2
### De lokale mobiliteitscontracten

**3.** Het lokale mobiliteitscontract is een gewestelijk-gemeentelijk partnerschapsstelsel dat als doel heeft het mobiliteitsbeleid vastgelegd in dit plan en/of in de gemeentelijke mobiliteitsplannen uit te voeren, en met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas te beperken, en dit om:

- De leefomgeving te verbeteren:
  - door verkeershinder te beperken;
  - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren; en
  - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren;
- Te zorgen voor de uitvoering en het goede functioneren van de wegennetten, zoals gedefinieerd in de multimodale wegspecialisatie.

**4.** Het lokale mobiliteitscontract wordt gesloten tussen het Gewest en een of meer gemeenten.

**5.** Het lokale mobiliteitscontract heeft betrekking op een perimeter die overeenkomt met een maas of een deel van een maas, inclusief de omliggende assen.

## 3.2 TITEL II
## VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE ONTWIKKELING VAN MaaS

**6.** Het Gewest omkadert de ontwikkeling van de MaaS-tools op zijn grondgebied door de oprichting te bevorderen van een openbaar platform dat de verschillende operatoren van mobiliteitsdiensten, zowel privaat als openbaar, integreert.

**7.** Het Gewest bepaalt de voorwaarden waaraan operatoren moeten voldoen om zich in het openbare dienstplatform te stappen, om erop actief te zijn en om eruit te stappen.

**8.** MaaS stelt verplaatsingsoplossingen voor aangepast aan de behoeften van de gebruiker, en bevordert daarbij het STOP-principe.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## 3.3 TITEL III
## VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE KWALITEIT VAN DE MOBILITEITSNETWERKEN

### Hoofdstuk 1
### Toepassingsgebied

**9.** Het verordenende luik van het Gewestelijke Mobiliteitsplan is van toepassing zonder afbreuk te doen aan de toepassing van het Gewestelijke Bestemmingsplan.

**10.** De in deze titel opgenomen inrichtingsmaatregelen zijn van toepassing op de in het Gewestelijke Mobiliteitsplan vastgelegde netwerken, die de letterlijke en grafische bepalingen van het Gewestelijke Bestemmingsplan niet wijzigen. In het geval van een tegenstrijdigheid tussen het GewMP en het GBP hebben de bepalingen van de GBP de overhand.

### Hoofdstuk 2
### Definities

**11.** De multimodale wegenspecialisatie heeft tot doel een performant netwerk aan te bieden voor elke vervoerwijze en de keuzes te vergemakkelijken bij het ontwerpen van openbare wegen en ruimtes.

**12.** De multimodale wegenspecialisatie gebeurt overeenkomstig de drie categorieën PLUS, COMFORT en WIJK, en dit voor elk van de volgende vervoerwijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer (OV), auto en vrachtverkeer.

1° De categorie PLUS bestaat uit belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest;

2° De categorie COMFORT bestaat uit betrouwbare en begrijpelijke verbindingswegen aangepast aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied;

3° De categorie WIJK zorgt voor de buurtbediening in de wijken.

Alle projecten voor de PLUS- en COMFORT-wegen van elk netwerk zijn van gewestelijk belang, met inachtneming van de bevoegdheden van de wegbeheerder.

**13.** Kruispunten en bijbehorende oversteekplaatsen maken deel uit van de netwerken.

**14.** De multimodale wegenspecialisatie ziet er voor de verschillende vervoerwijzen als volgt uit:

1° Voetgangersnetwerk:
De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de wegen en plaatsen die het meest gebruikt worden door voetgangers, zoals lokale identiteitskernen, grote voorzieningen en toegangen tot de belangrijkste stations van het openbaar vervoer.
De voetgangersboulevards maken deel uit van de categorie PLUS van het Voetgangersnetwerk.
De COMFORT-wegen van het Voetgangersnetwerk zijn wegen die verschillende delen van het PLUS-Voetgangersnetwerk met elkaar verbinden, en ook wegen die minder bezochte knooppunten veilig en comfortabel verbinden. Alle andere voor voetgangers toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Voetgangersnetwerk.

2° Fietsnetwerk:
De PLUS-wegen van het Fietsnetwerk zijn hoofdzakelijk bestemd voor snelle intra- en intergewestelijke verbindingen. Ze bevorderen dus rechtstreekse verbindingen en beperken conflicten met andere weggebruikers en vervoerwijzen.
De COMFORT-wegen van het Fietsnetwerk zijn de intragewestelijke doorlopende routes die de wijken zo veel mogelijk langs verkeersluwe wegen bedienen.
Alle andere voor fietsers toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Fietsnetwerk.

3° Openbaarvervoernetwerk (OV):
De categorie PLUS van het OV-netwerk bestaat uit het spoornet, de metro en de wegen die door de meest structurerende en performante tram- en buslijnen van het stedelijke en interstedelijke openbaarvervoernetwerk worden gebruikt.
De categorie COMFORT van het OV-net wordt gevormd door de wegen die gebruikt worden door de drukke en regelmatige tram- en buslijnen die grote gewestelijke knooppunten polen van gewestelijke omvang verbinden langs begrijpelijke routes en die verplaatsingen binnenstedelijke verplaatsingen verzekeren.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Elke andere as die gebruikt wordt door het openbaar vervoer maakt deel uit van de categorie WIJK van het OV-netwerk, dat de bediening van de wijken en de aansluiting met de wijkcentra en het structurerende net verzekert.

4° Autonetwerk:

De PLUS-wegen van het Autonetwerk zijn de wegen die, ook op het grootstedelijk niveau, de toegankelijkheid van Brussel en van zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen.

De COMFORT-wegen van het Autonetwerk zijn de wegen die, op gewestelijk niveau, verplaatsingen tussen de wijken met de auto en motorvoertuigen mogelijk maken, en daarbij doorgaand verkeer binnen de mazen beperken en zorgen voor een goede verbinding met de PLUS-wegen van het Autonetwerk.

Alle andere voor auto's en motorvoertuigen toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Autonetwerk, die de fijne toegankelijkheid van de wijken voor auto's en motorvoertuigen garanderen.

Voor complexe wegen met verschillende aparte ruimtes voor auto's en motorvoertuigen is de functie van de hoofdweg en die van de ventweg of aanverwante weg opgenomen in de tabel bij de multimodale wegenspecialisatiekaarten.

Wanneer ze niet aangegeven is in de tabel:

- Behoort de hoofdweg tot de categorie PLUS;
- Behoort de bovengrondse weg tot de categorie COMFORT wanneer de hoofdweg bestaat uit ten minste twee niveaus;
- Behoren verbonden of ventwegen tot de categorie WIJK.

5° Vrachtverkeersnetwerk:

De PLUS-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk zijn de wegen die de bevoorrading van de voornaamste industriezones en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer garanderen.

De COMFORT-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk sturen de stedelijke distributie van goederen in het Gewest, evenals het verkeer van autocars naar busstations en toeristische zones.

Alle andere voor vrachtwagens toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk, die verzekeren dat elke openbare weg toegankelijk is voor voertuigen van hulpdiensten, de diensten voor afvalophaling en de gerichte aanvoer van goederen bestemd voor de wijken.

## Hoofdstuk 3
## Kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken

### Afdeling 1: Algemene principes

**15.** Openbare ruimtes worden ontworpen in overeenstemming met de multimodale wegenspecialisatie en met de Gewestelijke gids voor de publieke ruimte (publicspace.brussels) om de leefkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en een goed evenwicht te vinden tussen de functies doorgang, bediening en verblijf die elke openbare ruimte heeft. Ze zijn landschappelijk en ecologisch kwalitatief.

**16.** Van de voorschriften inzake de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken kan worden afgeweken mits een motivering die verwijst naar de handleidingen met goede praktijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die beschikbaar zijn op de website van Brussel Mobiliteit.

**17.** De handelingen en werken op de openbare weg moeten ervoor zorgen dat de performantie met betrekking tot de reissnelheid, de regelmaat en de veiligheid van het Brussels openbaar vervoer, alsook de veiligheid van fiets- en voetpaden verbeterd worden.

**18.** Als er parkeerplaatsen bestemd voor personen met een handicap verdwijnen in het kader van een project inzake openbare ruimte, worden deze parkeerplaatsen verplaatst naar de dichtstbijgelegen plaats.

**19.** Als er parkeerplaatsen bestemd voor taxi's verdwijnen in het kader van een project inzake openbare ruimte, moeten deze plaatsen op een nabijgelegen, aangepaste en zichtbare locatie komen.

Wanneer voorbehouden parkeerplaatsen verdwijnen in het kader van een project voor de openbare ruimte, wordt de relevantie geëvalueerd van hun verplaatsing naar een andere aangepaste locatie in de buurt.

**20.** Als een weg een PLUS-weg is van meerdere netwerken, moeten de handelingen en werken op deze weg bijdragen tot de scheiding van alle vervoerwijzen binnen de openbare ruimte, om voor elk ervan de best mogelijke prestaties te garanderen.

**21.** In het kader van een weginrichting gebruikt de wegbeheerder geluidsbeperkende wegbedekking en voorzieningen, die bovendien het effect van warmteeilanden voorkomen. Daarin moet ook het beheer van het regenwater verwerkt worden.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

**Afdeling 2: Het Voetgangersnetwerk**

**22.** Voetgangersvoorzieningen zijn toegankelijk, comfortabel, aangenaam, doorlopend en veilig, met name aan de oversteekplaatsen op de kruising met andere netwerken.

**23.** De voorkeur gaat naar de rechtstreekse en kortste voetgangerstrajecten om de wijken beter doordringbaar te maken voor voetgangers.

**24.** De handelingen en werken op de PLUS- en COMFORT-wegen bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM moeten garanderen.

**25.** De wegbekleding gebruikt tijdens werken op voetpaden en voetgangerszones van de wegen van het PLUS- en COMFORT-net moeten een minimaal comfort van acht op tien bieden na onderzoek door de wegbeheerder met de Meetstoel erkend door het OCW overeenkomstig het Handvest voor toegankelijke voetgangersbekledingen of een gelijkaardige installatie.
Voor de andere wegen moet de gebruikte wegbekleding tijdens werken een comfortniveau van minimum zes op tien bieden na bovenvermeld onderzoek door de wegbeheerder.

**26.** De wegbeheerder zorgt voor een regelmatig onderhoud van de trage wegen, in toepassing van de "Gids voor de opwaardering van de trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

**27.** De aanleg van een voetgangersboulevard biedt een beschikbare standaardbreedte van 5 meter breed, die over heel het traject hetzelfde niveau aanhoudt, ook op de oversteken.

**28.** De aanleg van een voetgangersboulevard laat ook verblijfsactiviteiten toe op het traject ervan, zonder het vrije verkeer van voetgangers te belemmeren. Voor dit verkeer moet in ieder geval een breedte van drie meter beschikbaar zijn.

**29.** Langs voetgangersboulevards wordt steeds voorzien in bomen en aanplantingen, om het beheer van regenwater erin te verwerken.

**30.** Een voetgangersboulevard voldoet aan de vereisten vermeld in het Strategische Voetgangersplan (cahier *GO10*), en bevoorrecht met name:

1° Een ononderbroken en rechtstreekse route;

2° Een ervaring om te beleven;

3° Meer ruimte;

4° Uitstekend fysiek comfort;

5° Een universeel design;

6° Bediening van stadskernen; en

7° Bewegwijzering.

**Afdeling 3: Het Fietsnetwerk**

**31.** Alle wegen, met uitzondering van tunnels, autosnelwegen en autowegen, zijn veilig toegankelijk voor fietsers (inclusief elektrische fietsen, bakfietsen en driewielers voor levering), ofwel door een aangepaste inrichting, ofwel doordat fietsers hun plaats kunnen innemen op verkeersluwe wegen.

**32.** De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen die deel uitmaken van het Fietsnetwerk bieden een hoge inrichtingsnorm voor de volgende criteria: samenhang, snelheid (rechtstreekse verbindingen), gebruiksgemak, veiligheid en comfort.

**33.** De PLUS-routes van het Fietsnetwerk zijn voorzien van fietsinfrastructuur die conflicten met andere weggebruikers beperken.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

**34.** Tot de handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-routes van de Auto- en Vrachtverkeersnetwerken behoort de aanleg van een afgescheiden fietsinfrastructuur, ongeacht de categorie van het betrokken Fietsnetwerk, behalve indien de plaatselijke situatie en/of de verkeersveiligheid dit niet mogelijk maken.

De standaardbreedte van de gescheiden inrichting bedraagt:

- Voor een eenrichtingsinrichting: 1,80 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 2,5 meter op de PLUS-routes;
- Voor een tweerichtingsinrichting: 3 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 4 meter op de PLUS-routes;

behalve indien de plaatselijke situatie en/of de verkeersveiligheid dit niet mogelijk maken.

De standaardbreedte van gemarkeerde fietsinfrastructuur bedraagt 1,30 meter exclusief buffer en gootsteen.

**35.** De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen van de Auto- en Vrachtverkeersnetwerken nemen de veiligheid van fietsers in acht via een systeem dat aangepast is aan de omstandigheden, ongeacht de categorie van het betreffende fietsnetwerk: vrijliggende of gemarkeerde fietspaden, bus- + fietsstroken.

**36.** Het ontwerp van vrijliggende fietspaden omvat de routes van en naar fietsinfrastructuur in de buurt.

**37.** Het Gewest voert om de vijf jaar een audit van de gebruikskwaliteit van de PLUS- en COMFORT-wegen van het fietsnetwerk uit.

**38.** De wegbeheerder zorgt voor het onderhoud van het Fietsnetwerk onder meer met volgende maatregelen:

1° De opfrissing van de wegmarkeringen bij de jaarlijkse campagne ter opfrissing van de verflaag;

2° Bewegwijzering die verdwenen is tijdens werken aan de openbare weg vervangen; en

3° Sneeuwvrij maken en regelmatig schoonmaken, vooral de delen waarop veel bladeren vallen of waarlangs veel planten groeien.

Daarnaast dient de gemeentelijke wegbeheerder voor de PLUS- en COMFORT-routes van het Fietsnetwerk:

1° Aan Brussel Mobiliteit elke ontbrekende of vernielde bewegwijzering te melden;

2° Aan Brussel Mobiliteit alle defecten te melden aan door het Gewest geplaatste inrichtingen zoals verkeersplateaus, eilanden of andere snelheidsremmende inrichtingen op de openbare weg; en

3° Het advies van Brussel Mobiliteit te vragen bij elke verandering van de verkeersregels die van toepassing is op gemeentewegen.

## Afdeling 4: Het openbaarvervoernet (OV)

**39.** De handelingen en werken met betrekking tot het OV PLUS- en het OV COMFORT-netwerk dragen bij tot het verbeteren van de regelmaat en de reissnelheid van het openbaarvervoernet en de uitbreiding ervan.

**40.** Om zo goed als mogelijk universele toegankelijkheid en veiligheid aan de halte te garanderen, zal het aanleggen van haltes in een bocht vermeden worden.

**41.** Elke wegbeheerder legt zijn plannen voor het toegankelijk of veilig maken van een halte ter goedkeuring voor aan de dienst "haltes" van de MIVB. De beheerder nodigt de bevoegde dienst van de MIVB ook uit bij de oplevering van de werken aan de halte.

**42.** De wegbeheerder zorgt voor het onderhoud van de eigen beddingen en de voor het openbaar vervoer voorbehouden rijstroken met onder meer volgende maatregelen:

1° De opfrissing van de wegmarkeringen bij de jaarlijkse campagne ter opfrissing van de verflaag;

2° Signalisatie die verdwenen is tijdens werken aan de openbare weg vervangen; en

3° Sneeuwvrij maken en regelmatig schoonmaken, vooral de delen waarop veel bladeren vallen of waarlangs veel planten groeien.

Daarnaast dient de gemeentelijke wegbeheerder:

1° Aan Brussel Mobiliteit elke ontbrekende of vernielde signalisatie te melden;

2° Aan Brussel Mobiliteit alle defecten te melden

1.D Verordenend luik
Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

aan door het Gewest geplaatste inrichtingen zoals verkeersplateaus, eilanden of andere snelheidsremmende inrichtingen op de openbare weg;

3° Het advies van Brussel Mobiliteit te vragen bij elke verandering van de verkeerssignalisatie die van toepassing is op gemeentewegen; en

4° Aan Brussel Mobiliteit de geplande wijzigingen aan de programmering van de verkeerslichten te melden.

### Afdeling 5: Het Autonetwerk

**43.** De handelingen en werken met betrekking tot het Auto PLUS- en het Auto COMFORT-netwerk dragen bij tot de opvang van het gemotoriseerde transitverkeer dat uit het WIJK-netwerk wordt gehaald en kaderen binnen een algemene vermindering van het autoverkeer/gemotoriseerd verkeer op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Samen met het verkeersluw maken van de wijken zullen de handelingen en werken met betrekking tot het Auto PLUS- en Auto CONFORT-netwerk opgevat worden om het verkeer dat het Brussels grondgebied binnenkomt en verlaat te rationaliseren.
Ze dragen bij tot de uitvoering van de begeleidende maatregelen die tot doel hebben de verkeershinder te beperken voor de buurtbewoners, met name op het vlak van geluid, luchtkwaliteit of stedelijke breuklijnen.

**44.** De handelingen en werken betreffende de netwerken Auto PLUS en Auto COMFORT dragen ook bij tot de vermindering van de verkeersonveiligheid voor alle modi, met name door de verlaging en de beheersing van de snelheid.

**45.** De handelingen en werken aan de WIJK-wegen van het Autonetwerk dragen bij tot de beperking van het gemotoriseerde transitverkeer en van de verkeerssnelheid in de mazen, om de wijken verkeersluw te maken en ervoor te zorgen dat deze mazen beter doorkruist worden door de actieve vervoerwijzen en de lijnen van het openbaar vervoer.

### Afdeling 6: Het vrachtwagennetwerk

**46.** De handelingen en werken aan de PLUS- en COMFORT-wegen van het Vrachtverkeersnetwerk hebben minstens een aan vrachtwagenverkeer aangepaste breedte en een geometrie die hen toelaat gemakkelijk te draaien.

### Afdeling 7: De verkeersveiligheid

**47.** De handelingen en werken met betrekking tot wegen of kruispunten in een ongevalgevoelige zone hebben prioritair tot doel het risico op verkeersongevallen te beperken voor alle modi.

**48.** Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden beveiligd, in het bijzonder:

1° Wanneer de gebruikers ertoe gebracht worden om wegen met ten minste twee rijstroken in dezelfde richting over te steken;

2° Wanneer de gebruikers ertoe gebracht worden om een rijstrook over te steken die wordt aangeduid met bord F17 van de wegcode of een bijzondere overrijdbare bedding die wordt aangeduid met bord F18 van dezelfde code;

3° Om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden.

## Hoofdstuk 4
## De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie

**49.** Om de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsplan te vergemakkelijken, werkt de regering, in overleg met de betrokken partijen waaronder de gemeenten, kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie uit en keurt ze deze goed.

**50.** De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie verduidelijken de locatie van de mobiliteitsnetwerken van het gewestelijke mobiliteitsplan.

**51.** De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie kunnen aangepast worden:

- In het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zoals omschreven in de ordonnantie van 26 juli 2013;
- In het kader van de lokale mobiliteitscontracten zoals omschreven in het Gewestelijke Mobiliteitsplan; en
- Op initiatief van de Regering.

**52.** Een bijgewerkte versie van de kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie wordt ter beschikking gesteld op de website van Brussel Mobiliteit.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 3.4 TITEL IV
## VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE GEGEVENS

### Hoofdstuk 1
### Indicatoren meegedeeld door de openbare operatoren

**53.** De openbare operatoren maken aan Brussel Mobiliteit de gegevens over die nodig zijn voor de uitwerking, opvolging en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, volgens de nadere regels voor gegevensuitwisseling vastgelegd in hun beheersovereenkomst.

**54.** Administraties die beschikken over gegevens die nuttig zijn voor het sturen en evalueren van de implementering van het plan bezorgen deze op verzoek van Brussel Mobiliteit.

**55.** De gemeenten bezorgen eenmaal per jaar aan Brussel Mobiliteit gegevens die de opvolging en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid mogelijk maken, zoals gegevens met betrekking tot de volgende elementen:

1° De staat van de verkeersluwe zones (snelheidsbeperking op de wegen, woonerf, voetgangerszone, schoolstraat);

2° De rijrichtingen; en

3° De fietsinfrastructuur.

### Hoofdstuk 2
### Indicatoren meegedeeld door private operatoren van mobiliteitsdiensten

**56.** Om Brussel Mobiliteit in staat te stellen na te gaan of de principes vastgelegd in dit plan worden nageleefd, maakt elke private operator van mobiliteitsdiensten op verzoek een verslag over aan Brussel Mobiliteit dat een reeks indicatoren vermeldt.
Het gaat met name om de volgende indicatoren:

1° Het aantal ritten;

2° Het aantal gebruikers;

3° Het aantal actieve klanten (dat de dienst minstens één keer heeft gebruikt tijdens de evaluatieperiode waarop het verslag betrekking heeft);

4° Het aantal klanten per rit;

5° Het totaal aantal afgelegde kilometers (inclusief de kilometers zonder klanten);

6° Het aantal stations;

7° Het aantal vertrekken per postcode;

8° Het percentage gerespecteerde reservaties;

9° De procentuele verdeling van de verschillende reservatiekanalen (telefoon, smartphone app, website…);

10° De gemiddelde en mediane afstand van de ritten;

11° De gemiddelde en mediane duur van de ritten in minuten;

12° De gemiddelde en mediane prijs per rit;

13° De spreiding van de ritten in de tijd (aanvangsuur) in een histogram;

14° De geografische zone;

15° Het aantal voertuigen;

16° De gemiddelde leeftijd van de voertuigen;

17° Het gemiddelde verbruik van de voertuigen;

18° De Ecoscore van de voertuigen (auto's en lichte bedrijfsvoertuigen), zoals beschikbaar op de website ecoscore.be;

19° De brandstof van de voertuigen;

20° Het aantal en type ongevallen of incidenten zonder derden;

21° Het aantal en type ongevallen of incidenten waarbij derden zijn betrokken;

22° Het aantal gevandaliseerde voertuigen; en

23° Het soort klachten dat geregistreerd werd tegen hun diensten, de gebruikers en andere.

De operatoren van de publieke en gedeelde parkings verstrekken volgende gegevens:

1° Bezettingsgraad;

2° Aantal geparkeerde voertuigen;

3° Duur van het parkeren; en

4° Aantal geabonneerden.

Brussel Mobiliteit kan nog andere indicatoren opvragen bij de operatoren.
Het verslag met betrekking tot de periode van 1 januari tot 30 juni wordt ten laatste op 1 september ingediend. Het verslag met betrekking tot de periode van 1 juli tot 31 december wordt ten laatste op 1 maart ingediend.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

57. Brussel Mobiliteit bepaalt het standaardformaat en de nadere regels voor het bezorgen van deze indicatoren.

58. Uit respect voor de commerciële aspecten deelt en verspreidt Brussel Mobiliteit de door de verstrekkers van mobiliteitsdiensten meegedeelde indicatoren niet. Brussel Mobiliteit heeft echter wel de toelating de geaggregeerde indicatoren te verspreiden.

59. Brussel Mobiliteit kan controles uitvoeren met betrekking tot de kwaliteit van de meegedeelde indicatoren, via gegevens verkregen door andere middelen.

60. Het Gewest bepaalt welke sancties van toepassing zijn als een operator de indicatoren niet meedeelt.

61. Deze titel is van toepassing onverminderd de verplichtingen inzake gegevensoverdracht die voortvloeien uit andere instrumenten, met name de ordonnanties en besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de overeenkomsten en concessies van openbare dienst.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# 2. SPECIFIEK GEDEELTE

## Inrichting van het Wegennet

Dit deel betreft uitsluitend, zoals voorzien door artikel 5 van de ordonnantie van 26 juli 2013, het Plan voor de Inrichting van het Wegennet (PIW). Het bevat een lijst van inrichtingsprojecten die uitgevoerd moeten worden op gewestwegen en op gemeentewegen voor mobiliteitsprojecten van gewestelijk belang.

2.A Strategisch luik
2.B Verordenend luik
2.C Budgettair luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 2A

# Strategisch luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021

http://www.emis.vito.be

# Strategisch luik

Het Plan voor de Inrichting van het Wegennet (PIW) is een omzetting van de visie en de acties van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP): het identificeert een reeks inrichtings- of infrastructuurprojecten die verwezenlijkt moeten worden om het gewestelijke mobiliteitsbeleid te concretiseren. Deze projecten kunnen de realisatie van volgende acties inhouden:

- De wijken verkeersluw maken;
- De aanleg van symbolische openbare ruimtes;
- De uitvoering van bepaalde onderdelen van de verschillende netten en het beveiligen van alle verplaatsingsmodi; en
- De aanleg van multimodale overstappolen.

Het PIW heeft niet de bedoeling exhaustief te zijn en is geen vervanging voor een coherente meerjarenplanning van de projecten, opgesteld door de verschillende instellingen die inrichtingsprojecten voor de openbare ruimte of infrastructuurprojecten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden kunnen uitvoeren: Brussel Mobiliteit, de MIVB, de gemeenten, Beliris, de NMBS/Infrabel en de andere nutsbedrijven.





emis

## 1. Identificatie van de gewenste evolutie van gewestwegen en van de plaats van elke vervoerswijze

Met de multimodale wegenspecialisatie kan voor alle wegen de gewenste functie geïdentificeerd worden en dit voor elk van de vijf netwerken van het GewMP.

Met de mate waarin de gewenste functie en de bestaande inrichting van elke weg overeenkomen, kan bepaald worden op welk niveau de verschillende netwerken van het GewMP uitgevoerd werden, en dus ook de potentiële evolutie van de inrichting van de verschillende wegen.

Er werden drie niveaus van uitvoering bepaald, elk met een score, om de kloof tussen de bestaande inrichting en de gewenste functie te meten.

- De bestaande inrichting is aangepast;
- De bestaande inrichting moet verbeterd worden;
- De inrichting is onbestaande of moet volledig herzien worden.

Deze methode werd toegepast op de voetgangersboulevards en de categorieën PLUS en COMFORT van het Fiets-, OV- en Autonetwerk. Het Autonetwerk wordt anders behandeld dan de drie andere netwerken omdat het eerder gerationaliseerd dan verder ontwikkeld dient te worden.

De uitvoeringsniveaus van elk netwerk en de bijbehorende scores werden als volgt bepaald:

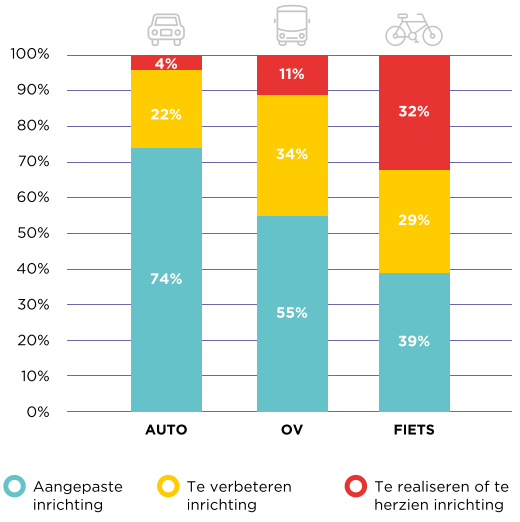
- Voetgangersboulevards:
  - In te richten → 10
  - Bestaande → 0
- Fietsnetwerk:
  - In te richten → 10
  - Bestaande, te verbeteren inrichting →5
- OV-netwerk:
  - In te richten infrastructuur → 10
  - Te verbeteren prestaties →5
- Autonetwerk
  - Aan te passen capaciteit → 10
  - Te declasseren weg → 5

Het Vrachtverkeersnetwerk, de prioritaire wegen voor de DBDMH en de routes voor uitzonderlijk vervoer zijn elementen waarmee bij het ontwerpen van projecten rekening gehouden moet worden.

Het huidige uitvoeringsniveau van het voetgangersnetwerk kan geïdentificeerd worden met de diagnose van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte (TPWOR), dat alle tekortkomingen inzake toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit opsomt. De bestaande databank kan hier niet worden weergegeven.

De resultaten kunnen op verschillende manieren gelezen worden:

- Een uitvoeringsniveau voor elk netwerk, met de mogelijkheid om per categorie (PLUS/COMFORT/WIJK) te onderscheiden. Het gaat hier om een indicator voor de evaluatie van de realisatie van het GewMP, die omgezet kan worden in specifieke actieprogramma's per netwerk of per categorie netwerk (bijvoorbeeld specifiek programma voor het COMFORT-fietsnetwerk);
- Door de scores op te tellen: een identificatie van de onderdelen die de grootste multimodale uitdagingen vormen en waarvoor bijgevolg een volledige herinrichting overwogen moet worden.




Uitvoeringsniveau van de netwerken PLUS en COMFORT



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Identificatie van de evolutiemogelijkheden van de verschillende wegen van het BHG

2.A Strategisch luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

## 2. Prioritering en planning

De systematische identificatie van plaatsen die heringericht moeten worden om hun in het GewMP toegekende functie te kunnen vervullen, leidt tot een te groot aantal weggedeeltes die zeer heterogeen verspreid zijn. Dit vormt een risico op versnippering van de inspanningen voor de uitvoering.

Bij de selectie van de projecten (vóór de planning van de uitvoering in de tijd) worden de volgende criteria in acht genomen:

**Opportuniteit:**
- Project dat voortvloeit uit de visie van het GewMP en essentieel is voor de uitvoering ervan;
- Project in overeenstemming met de ruimtelijke planning: kernen met lokale identiteit, prioritaire ontwikkelingsgebieden, structurerende assen, stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit;
- Project gecombineerd met andere milieu-uitdagingen zoals zwarte punten voor verkeersgeluidshinder;

**Haalbaarheid:**
- beschikbare menselijke en budgettaire middelen;
- termijn voor de onwtikkeling en uitvoering van het inrichtingsproject;
- coördinatie van de bouwplaatsen.

Projecten waarover al politiek beslist werd via de bestaande programmeringsinstrumenten (meerjareninvesteringsplannen (MIP openbaar vervoer, MIP Tunnels), Stadsvernieuwingscontracten (SVC's)) worden dus niet vermeld in deze selectie.

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

## 3. Structurering in grote programma's

Op basis hiervan wordt voorgesteld om voor het verordenende luik de interventies op de grote assen op te nemen. Hiervoor is een stabiele programmering onontbeerlijk omwille van de omvang van de menselijke en financiële middelen die ze vergen.

Op deze grote assen wordt gekozen voor een benadering waarbij de inrichtingsprojecten gestructureerd worden in alomvattende programma's, om:

- Te zorgen voor een samenhang tussen de interventies en de visie op de assen die strategisch zijn voor de ruimtelijke structuur en de ontwikkeling van het Gewest, ook als de realisatie op lange tot zeer lange termijn gefaseerd kan worden; en
- De transversaliteit van de interventies te bevorderen, zowel tussen de verschillende mobiliteitsopdrachtgevers als tussen alle actoren voor de inrichting van het Gewest.

Naast deze grote herinrichtingsprojecten vraagt de uitvoering van het GewMP ook meer plaatselijke en ruimtelijk meer versnipperde ingrepen, waarvoor ook absoluut budgetten en personeel moet worden voorzien. Het gaat onder meer om:

- De uitvoering van de verkeersluwe mazen, met inbegrip van de inrichting van de netten die deze doorkruisen;
- De behandeling van de ongevalgevoelige zones (OGZ);
- De uitvoering van het Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte; en
- De uitvoering van een volwaardig fietsnetwerk dat voldoet aan de kwaliteitscriteria: samenhangend, snel, veilig, aangenaam en comfortabel.

Het is van essentieel belang dat er op structurele wijze aanzienlijke budgetten worden vrijgemaakt om de uitvoering van deze maatregelen, die de kernpunten van het mobiliteitsbeleid vormen, mogelijk te maken. Hun uitvoering mag niet afhangen van kansen die zich aanbieden.

Voor de grote assen worden de programma's die in het kader van het GewMP gekozen werden hieronder opgelijst. Voor elk programma wordt een indicatieve beschrijving gegeven van de na te streven doelstellingen in het kader van de inrichtingsprojecten.

**Stadstoegangen:** herdefiniëren van de verschillende assen, om deze beter te integreren in hun stedelijke context, minder ruimte voor het autoverkeer, en invoering van een systeem voor dynamisch beheer van verkeersstromen.
Elke stadstoegang zal in het kader van de uitvoering het voorwerp uitmaken van een specifiek programma. De inrichting kan meerdere projecten omvatten en kan ook een coördinatie met de twee andere gewesten inhouden.

**Kleine Ring:** verderzetten van de inrichtingsprojecten ten voordele van voetgangers en fietsers om de hele as aan te leggen, beperken van het breuklijneffect van de weginfrastructuur door voetgangerszones beter te laten aansluiten, meer bepaald naar de Zuidwijk, de Europese Wijk en de Noordwijk en de behandeling van problematische kruispunten op het vlak van verkeersveiligheid.

**Middenring-Oost:** begeleiding van stadsontwikkelingsprojecten (Josaphat, Mediapark, Kazernes...) door een kwalitatief hoogstaande herinrichting van de as, aanleg van doorlopende fietsvoorzieningen en specifieke aanpak van de grote barrièrevormende kruispunten (Meiser en Montgomery), versterking van de as van het openbaar vervoer, beperking van de ruimte voor het autoverkeer en meer bepaald het in vraag stellen van het behoud van bepaalde infrastructuur;

**Louiza:** verbetering van de kwaliteit van de voetgangers- en fietsvoorzieningen op de ventwegen en realisatie van de continuïteit tussen de Kleine Ring en de Middenring-Oost, versterking van de as van het openbaar vervoer en verbetering van de omstandigheden voor het oversteken van de Louiza-as voor de lijnen Oost-West, en denkoefening met betrekking tot de weginfrastructuur, die eventueel verwijderd moet worden of gebruikt voor een echt kwalitatieve inrichting (Baljuwstraat, Louizaflessenhals);

**Kanaal:** stapsgewijze heraanleg van alle oversteekplaatsen van het Kanaal, die momenteel problematisch zijn, onder andere op het vlak van verkeersveiligheid. Samen met de stadsontwikkelingsprojecten, completere aanpak van bepaalde assen om het Kanaal over te steken (Paepsemlaan, as Bolivar-Picard), en heraanleg van de kaaien en van bepaalde Noord-Zuidassen. De inrichtingsprojecten van het Kanaalprogramma worden in overeenstemming met de doelstellingen van het BKP (Beeldkwaliteitsplan van het kanaalgebied) verwezenlijkt.



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 2B

# Verordenend luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# Verordenend luik

## Programma Stadstoegangen

| Projecten |
|---|
| A12 - Van Praetlaan |
| Leuvensesteenweg |
| Parkway – Toegang Mediapark |
| Woluwelaan |
| Industrielaan |
| Bergensesteenweg |
| Keizer Karel – Leopold II (bovengronds) |

## Programma Middenring-Oost

| Projecten |
|---|
| Lambermont - Meiser |
| Meiser (plein en halte S) |
| Reyerslaan |
| Brand Whitlocklaan |
| Montgomery (boven- en ondergronds station) |
| Louis Schmidtlaan |
| Generaal Jacqueslaan en Station van Etterbeek |

## Programma Kleine Ring

| Projecten |
|---|
| Sainctelette |
| Boudewijn/Antwerpselaan – Rogier |
| Rogier – Kruidtuin – Madou |
| Madou – Naamsepoort |
| Naamsepoort – Louiza (behalve plein) |
| Louiza (behalve plein) – Nieuwland |
| Zuidlaan (Nieuwland – Lemonnier) |

## Programma Louiza

| Projecten |
|---|
| Louizaplein |
| Louizaflessenhals – Stefaniaplein |
| Louizalaan |
| De Motlaan |

## Programma Kanaal

| Projecten |
|---|
| Van Praet |
| Jules De Troozsquare |
| Tram Thurn & Taxis (Havenlaan, Picardstraat, Simon Bolivarlaan) |
| Vlaamsepoort |
| Vanderveldesquare |
| Paepsemlaan |



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

DEEL 2C

# Budgettair luik

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# Budgettair luik

Hiernaast wordt de evolutie weergegeven van de middelen die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de verschillende programma's van het PIW. De vermelde bedragen betreffen enkel de delen waarvoor het Gewest rechtstreeks verantwoordelijk is.

| Programma Stadstoegangen | |
|---|---|
| Totaal van het programma | € 121.850.000 |

| Programma Kleine Ring | |
|---|---|
| Totaal van het programma | € 52.250.000 |

| Programma Middenring-Oost | |
|---|---|
| Totaal van het programma | € 73.700.000 |

| Programma Louiza | |
|---|---|
| Totaal van het programma | € 30.000.000 |

| Programma Kanaal | |
|---|---|
| Totaal van het programma | € 49.600.000 |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

# APPENDIX: LIJST VAN AFKORTINGEN EN ACRONIEMEN

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

| | |
|---|---|
| **ANPR** | *Automatic Number Plate Recognition* (automatische nummerplaatherkenning) |
| **BBHR** | Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering |
| **BEV** | Beperkt Eenrichtingsverkeer |
| **BHG** | Brussels Hoofdstedelijk Gewest |
| **BISA** | Brussels Instituut voor Statistiek en Analyse |
| **BKP** | Beeldkwaliteitsplan |
| **BLP** | Bedrijfsleveringsplannen |
| **BM** | Brussel Mobiliteit |
| **BMA** | Bouwmeester |
| **BPV** | Brussel Preventie & Veiligheid |
| **BVP** | Bedrijfsvervoerplan |
| **BWLKE** | Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing |
| **BWRO** | Brusselse Wetboek van Ruimtelijke Ordening |
| **CeMa** | Mobiliteitsadviseur |
| **CIBG** | Centrum voor Informatica voor het Brusselse Gewest |
| **CNG** | *Compressed Natural Gas* (gecomprimeerd aardgas) |
| **DBDMH** | Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp |
| **DIV** | Dienst voor Inschrijvingen van Voertuigen |
| **ESR** | Economische en Sociale Raad |
| **FBAA** | Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en Reisorganisatoren |
| **FOD** | Federale overheidsdienst |
| **GBP** | Gewestelijk Bestemmingsplan |
| **GemMP** | Gemeentelijk Mobiliteitsplan |
| **GEN** | Gewestelijk ExpressNet |
| **GewMP** | Gewestelijk Mobiliteitsplan |
| **GFR** | Gewestelijke Fietsroutes |
| **GMC** | Gewestelijke Mobiliteitscommissie |
| **GPAP** | Gemeentelijke Parkeeractieplannen |
| **GPBP** | Gewestelijk Parkeerbeleidsplan |
| **GPDO** | Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling |
| **GRM** | Grootstedelijke Raad voor Mobiliteit |
| **GSI** | Gebieden voor Stedelijke Industrie |
| **GSV** | Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening |
| **HR** | Huishoudelijk reglement |
| **ION** | Instelling van Openbaar Nut |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

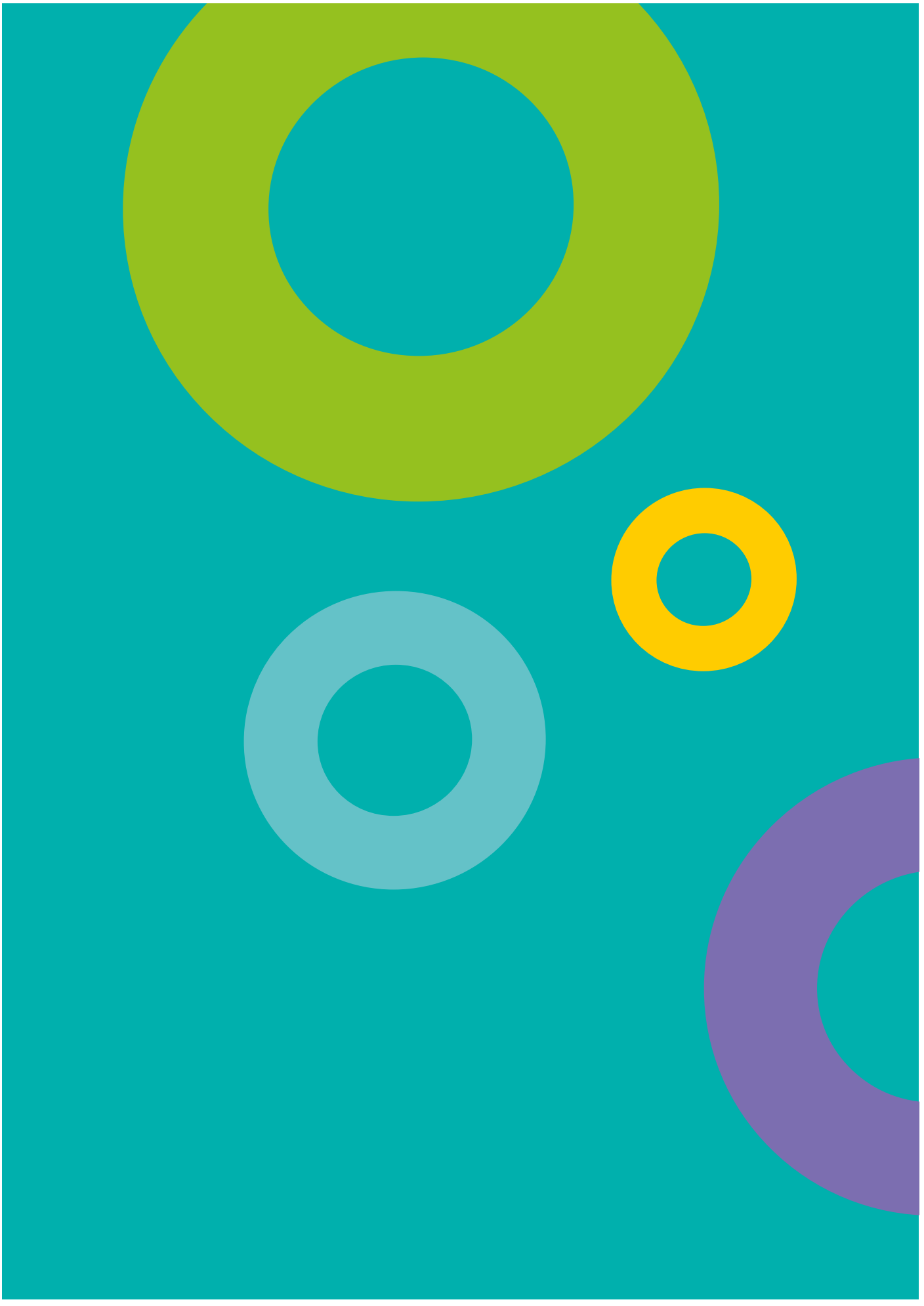


be good move be.brussels
BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

| | |
|---|---|
| **ISA** | *Intelligent Speed Assistance* (intelligente snelheidsassistentie) |
| **LEZ** | *Low Emission Zone* (lage-emissiezone) |
| **LIK** | Lokale identiteitskern |
| **MaaS** | *Mobility as a Service* |
| **MER** | Milieueffectenrapport |
| **MIP** | Meerjaren investeringsplannen |
| **MOW** | Departement Mobiliteit en Openbare Werken |
| **MSI** | Maatschappij voor Stedelijke Inrichting |
| **NEKP** | Nationaal Energie- en Klimaatplan |
| **NPZ** | *No Parking Zone* |
| **OCMW** | Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn |
| **OCW** | Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw |
| **OESO** | Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling |
| **OGSO** | Ondernemingsgebieden in een stedelijke omgeving |
| **OGZ** | Ongevalgevoelige Zone |
| **OV** | Openbaar Vervoer |
| **PBM** | Persoon met een beperkte mobiliteit |
| **PIW** | Plan voor de Inrichting van het Wegennet |
| **PMO** | *Project Management Office* |
| **POP** | Jaarlijkse operationele plannen |
| **RPA** | Richtplannen van Aanleg |
| **STOP** | Stappen, Trappen (fiets), Openbaar vervoer en Personenwagens |
| **SUV** | *Sport Utility Vehicle* |
| **SVP** | Schoolvervoerplan |
| **TPWOR** | Toegankelijkheidsplan voor de Weg en de Openbare Ruimte |
| **UCM** | Union des Classes Moyennes |
| **VB** | Verkeersbelasting |
| **WGO** | Wereldgezondheidsorganisatie |
| **ZSH** | Zone voor Stedelijke Herwaardering |

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis



Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

be good move be.brussels

**Verantwoordelijke uitgever**
Brussel Mobiliteit - Camille Thiry
Sint-Lazarusplein 2 – 1035 Brussel

**Redactie uitgevoerd onder toezicht van**
Philippe Barette, referentieambtenaar

**Plannen van het BHG**
Brussels UrbIS® © CIRB

**Foto's**
GOB – Brussel Mobiliteit ©
Françoise Walthéry - rouge indigo - www.fwalt.be
Yvonnic Coomans de Brachène - www.ycdb.be
p.26 : bron : Google Earth – www.earth.google.com

**Infographics**
Uitgevoerd in het kader van de uitwerking
van het Gewestelijk mobiliteitsplan (2017-2019)

**Lay-out**
Sennse – www.sennse.fr

**Gedrukt op 100% gerecycleerd papier**

**Wettelijk depot**
D/2021/13.413/2

© 2021

sennse - 13405

BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis

Bijlage 1 : Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030. Strategisch en operationeel plan

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25/03/2021tot aanpassing van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP),

Brussel, 31/03/2021,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

**Rudi Vervoort**

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,

**Elke Van den Brandt**

Belgisch Staatsblad d.d. 27-04-2021
http://www.emis.vito.be
emis