

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.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties

	Geen info, nvt	Niet opgestart, niet aan de orde	Niet opgestart, maar wel aan de orde	Opgestart (studies)	Wordt momenteel uitgevoerd	Verwezenlijkt (voltooid of continu)
						
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						

Analyse van de vooruitgang en obstakels

Stadsontwikkelingsprojecten omvatten altijd een mobiliteitsbehoefteanalyse via de uitvoering van effectenstudies, maar ook - in het kader van de duurzame wijkcontracten (DWC) of de stadsvernieuwingscontracten (SVK) - via specifiek overleg waarin de programmering van ingrepen in de openbare ruimte geleidelijk wordt verduidelijkt.

Omgekeerd wordt bij het opstellen van programma's voor de aanleg van structurerende mobiliteitsnetwerken binnen verschillende tijdschizonten rekening gehouden met de intenties inzake stedelijke ontwikkeling. Deze behoeften worden in de eerste plaats opgenomen in de algemene strategie voor de ontwikkeling van de netwerken tijdens sleutelmomenten, bijvoorbeeld bij de uitwerking of evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), of ter gelegenheid van specifieke studies om de ontwikkelingsbehoeften van een netwerk te actualiseren. Zo houdt de langetermijnontwikkeling van het openbaar vervoernetwerk van het GMP rekening met de voornaamste intenties inzake stedelijke ontwikkeling.

De bijwerking (meestal jaarlijks) van de voornaamste programma's voor ingrepen in de openbare ruimte vormt de gelegenheid om rekening te houden met de evolutie van de voornaamste stedenbouwkundige ontwikkelingen, de eraan verbonden mobiliteitsbehoeften, en uiteraard met de gewestelijke budgettaire beperkingen, die steeds zorgwekkender worden.

Centraal in de koppeling tussen mobiliteit en territoriale ontwikkeling staat de notie van toegankelijkheid van een grondgebied. Daarom zijn er verschillende analyses gemaakt en discussies gevoerd om maatregelen uit te werken die de toegankelijkheid van het grondgebied kunnen vormgeven, voor verschillende vervoerswijzen, en die de discussies over de toekomstige voorschriften kunnen sturen (in het kader van de herziening van de plannen en regelgeving (GBP, GSV, BWLKE)). Uit deze analyses blijkt bijvoorbeeld dat de voornaamste kenmerken van verplaatsingen (afstand, gebruikte vervoerswijze) variëren naargelang de bestemming, maar meer nog volgens de omvang van de kantooreenheden, van woningen, productieve activiteiten, voorzieningen, enz.

Door de toegestane bestemmingen en dichtheden te verduidelijken bepalen de instrumenten voor ruimtelijke ordening (GBP, RPA, BBP) voor een deel de vervoersvraag op gewestelijk en bovengewestelijk niveau. Dit betekent dat men moet vooruitlopen op de vervoersvraag die de wijzigingen van deze plannen waarschijnlijk op verschillende niveaus met zich zal meebrengen. Het komt er ook op aan rekening te houden met eventuele voorzieningen en bestemmingen die voorbehouden moeten worden aan mobiliteit om de inplanting te faciliteren van logistieke of deelmobiliteitshubs in de wijken, of van grotere voorzieningen zoals eindhaltes of stelplaatsen van het openbaar vervoer.

Meer specifiek met betrekking tot de herziening van het GBP (Share the City) zijn er meerdere workshops en studies aan de gang om stedelijke ontwikkeling en mobiliteit op een zo goed mogelijke wijze op elkaar af te stemmen.

In verband met deze uitdagingen bevatten de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV - Good Living) en het BWLKE voorschriften aangaande quota voor het aantal toegelaten parkeerplaatsen op basis van de toegankelijkheidszones van het gewest. De bijwerking van de GSV bepaalt momenteel dat het aantal parkeerplaatsen in een nieuw gebouw wordt vastgelegd op basis van een gemotiveerd voorstel van de aanvrager, rekening houdend met de volgende criteria: bereikbaarheid met het openbaar vervoer, mobiliteitsprofiel van de gebruikers, het in de wijk aanwezige mobiliteitsaanbod, de maatregelen die werden genomen om duurzame mobiliteitsgewoonten te bevorderen, de aard van de activiteit (als het niet om een woning gaat) en de aanleg of terbeschikkingstelling van gedeelde parkeerplaatsen of plaatsen waarvan de buurtbewoners gebruik kunnen maken.

Kerncijfers

• /

Geïllustreerde verwezenlijkingen



bisa
perspective .brussels
brussels instituut voor statistiek en analyse

FOCUS NR. 64
**Bereikbaarheid van dagwinkels
in Brusselse wijken**
THOMAS ERHANS & PIERRE-FRANÇOIS WILHOTTE

De nabijheid van woonplaatsen tot winkels blijft een belangrijke kwestie in stadsontwikkeling. In de buurt wonen van essentiële winkels is een belangrijke factor bij het kiezen van een woonplaats. Het ruimtelijk plannen van deze nabijheid is een belangrijk maatschappelijk en milieugerelateerd onderwerp. Met behulp van een indicator die de afstand tussen de woonplaats en winkels kwantificeert, objectificeert deze Focus de kwaliteit van het commerciële aanbod in Brusselse wijken.

Inleiding

Stadsontwikkeling staat centraal in tal van debatten die de spanning weerspiegelen tussen de schaarse beschikbare grond en de behoefte aan nabijheid van talrijke functies. In deze debatten staat de vraag naar de nabijheid tussen woonplaatsen en diensten momenteel in het middelpunt van de belangstelling, met name na de verspreiding van het concept van de "15-minutenstad" door de Franse stadsplanner Carlos Moreno (2016). Dit concept kreeg plotseling veel aandacht tijdens de Covid-19-pandemie (Allam, 2022a), die met name de beperkingen van de toegang tot diensten en voorzieningen aan het licht bracht in een context van beperkte bewegingsvrijheid. Het model heeft geleidelijk aan legitimiteit gewonnen door zijn institutionalisering in stedelijk beleid in steden als Parijs (Carrier & Moreno, 2020) of recentelijk in Brussel, met het "stad op 10-minuten"-initiatief van het gemeentebestuur van Brussel-Stad (Brussels Studies Institute, 2021).

De "15-minutenstad" streeft ernaar om zijn bewoners een minimale bereikbaarheid aan een aantal essentiële diensten en voorzieningen te garanderen. Het algemene principe is om de ruimtelijke nabijheid tussen woonplaatsen en voorzieningen te verbeteren via ruimtelijke planning en ontwikkeling, zodat essentiële behoeften over het algemeen te voet of met de fiets bereikbaar zijn (Allam et al., 2022a). Andere concepten zoals de "Smart City" worden ook aangehaald in het kader van de "15-minutenstad" (Allam et al., 2022b), maar het is vooral het nabijheidsprincipe dat de aandacht trekt (Boussauw et De Boeck, 2021).

Dit nabijheidsprincipe is overigens niet nieuw en het activeert diverse stedelijke modellen zoals de "buurtstad", de "compacte stad" of de "stad van korte afstanden". Dit laatste is met name een doelstelling van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (CPDO) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Brusselse Regering, 2018, pp. 146-147) en van het Gewestelijk Mobiliteitsplan voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, genaamd Good Move (Brussel Mobiliteit, 2020, p. 207). Het versterken van de nabijheid verbetert de bereikbaarheid van territoriale hulpbronnen, maar er zijn ook andere hefboomen beschikbaar, met name ingrijpen op het transportsysteem. Vanuit dit perspectief zou de recente populariteit van de "15-minutenstad" een extra signaal zijn van de geleidelijke verschuiving van stedelijk beleid ten gunste van de eerste hefboom (Boussauw en De Boeck, 2021).

FOCUS NR. 64 - JUNE 2024

[Publicatie van de Focus van het BISA nr. 64 "Bereikbaarheid van dagwinkels in Brusselse wijken" | IBSA](#)



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de 19 gemeenten.



GOOD CHOICE

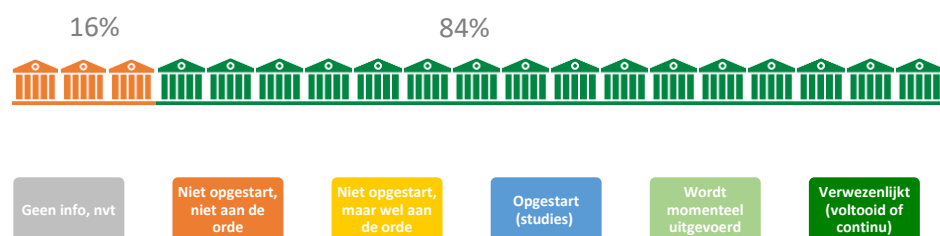
D.1 De stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod duidelijk omschrijven

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.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

Systematisch betrekken van een multidisciplinair team, met een mobiliteitsexpert, bij de studies en projecten in de brede zin van het woord die de gemeente uitvoert

Gemiddelde : 3.37
Standaardafwijking: 1.50



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Zowat alle gemeenten voeren deze actie continu uit, met een gemiddelde score die hoger ligt dan 3 op 5. Niettemin ondervinden sommige gemeenten moeilijkheden bij de uitvoering van deze actie. De voornaamste obstakels die deze gemeenten aanduiden zijn de volgende:

- De interne communicatie tussen de verschillende departementen verloopt niet altijd optimaal, en de mobiliteitsdienst wordt vaak te laat op de hoogte gebracht bij omvangrijkere projecten.
- Sommige gemeenten beschikken niet over personeel dat specifiek is toegewezen aan het mobiliteitsbeheer.
- De beperkingen op het gebied van schaal en human resources vormen eveneens uitdagingen voor bepaalde gemeenten bij de uitvoering van deze actie.

Kerncijfers

• /

Goede praktijken

- In Koekelberg verloopt de informele communicatie vlot dankzij de kleine omvang van de gemeente. Ze organiseren er transversale vergaderingen voor de gunning van opdrachten, en de verantwoordelijken van het atelier alsook de onderhoudsdiensten worden regelmatig betrokken, wat mogelijk is dankzij hun grondige kennis van het terrein en een duidelijke visie hieromtrent.
- Bij Stad Brussel worden er maandelijks vergaderingen gepland, waaraan alle diensten die betrokken zijn bij mobiliteit meedoen.