

## 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 openbare ruimteprojecten 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.*

#### Balans van de uitvoering door het gewest

##### Uitvoering van de acties



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

De zoektocht naar Europese financiering systematiseren en de mogelijkheden voor medefinanciering met de privesector 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, gebruikersenquetes)

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)

#### Analyse van de vooruitgang en obstakels

Projectbeheer is onlosmakelijk verbonden aan elk project, maar in het bijzonder aan programma's waarbij ingrepen in de openbare ruimte gebeuren omdat die merendeels permanent zijn. Bovendien kan de openbare ruimte via dergelijke programma's heringericht worden, waardoor er mobiliteitsnetwerken ontwikkeld kunnen worden.

Sinds de goedkeuring van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP) in 2020 heeft Brussel Mobiliteit (dat soms projectleider of een belangrijke partner is) eerst intern werk verricht om te bepalen welke fasen onontbeerlijk zijn bij het ontwerp, de programmering, de uitvoering en de opvolging van een project.

Dit maakte het mogelijk de programma's voor het onderhoud van de wegen (trottoirs, asfalteringswerken) en voor vergroening te verbeteren. Ook het voornaamste programma voor microprojecten (dit zijn interventies waarvoor meestal geen stedenbouwkundige vergunning nodig is) werd voorzien van een duidelijk bouw- en opvolgingsproces, waardoor ze maximaal bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen en er tegelijk rekening wordt gehouden met de beperkingen bij de uitvoering ervan. Dit programma wordt voortaan jaarlijks bijgewerkt.

Wat de partners betreft, kunnen we de volgende acties vermelden:

- De belangrijkste toekomstige projecten van Brussel Mobiliteit aankondigen tijdens een jaarlijkse planningsvergadering, waardoor de andere actoren die werken uitvoeren in de openbare ruimte, onder wie nutsbedrijven, ruim van tevoren ingelicht worden en er gemakkelijker wisselwerkingen tot stand gebracht kunnen worden.
- Een nauwere samenwerking met de MIVB in het kader van haar tienjarenplan voor de sporen om de opportuniteiten die deze werken bieden te beoordelen en, desgevallend, een antwoord te bieden op de uitdagingen van de andere vervoerswijzen, op het vlak van verkeersveiligheid of op het gebied van toegankelijkheid van de haltes en de onmiddellijke omgeving ervan. Op die manier worden verschillende wisselwerkingen opgespoord, geanalyseerd en eventueel ten uitvoer gebracht. De twee entiteiten winnen geleidelijk aan efficiëntie sinds ruim op voorhand een duidelijke beslissing kan worden genomen over de uit te voeren interventies.
- Meer in het algemeen wordt het beheerproces voor elk type project in de openbare ruimte waarbij de MIVB en Brussel Mobiliteit betrokken zijn momenteel uitgewerkt en in januari 2024 werd een strategisch overlegcomité heropgericht.
- Ook kon het beheer van de programmatie en de opvolging van de projecten worden verbeterd, onder andere via vergaderingen voor de programmatie van de bouwplaatsen, het coördinatiecomité Beliris en de herziening van de procedure voor de SVC's, waarbij de ambities en de beschikbare middelen voortaan beter op elkaar afgestemd zijn.
- Er zijn ook andere initiatieven in de maak, die nog uitgetest moeten worden, met name samen met de gemeenten. Deze inspanningen zullen de komende jaren dan ook worden voortgezet.

Het opstellen van een meerjarig investeringsprogramma (MIP) voor de openbare ruimte is een complex proces, waarbij de behoeften moeten worden beschreven, prioriteiten moeten worden gesteld, kruisverbanden moeten worden gelegd met andere actieprogramma's en samen met de partners gecoördineerde voorstellen moeten worden opgesteld, die de politieke goedkeuring wegdragen en waarvoor de nodige middelen voorhanden zijn om ze uit te voeren. Vervolgens blijkt een adequate opvolging, waarbij de nodige aanpassingen kunnen worden aangebracht, essentieel voor de uitvoering van het MIP.

In plaats van één enkel MIP op te stellen voor alle actoren die werken in de openbare ruimte uitvoeren, wil Brussel Mobiliteit telkens wanneer mogelijk zijn eigen jaarprogramma's opnemen in langetermijnvisies (voor de trottoirs wordt een dergelijke aanpak al toegepast). Brussel Mobiliteit wil ook de middelen waarover het gewest beschikt optimaal benutten zodat ze maximaal bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen. Of er wisselwerkingen tot stand gebracht kunnen worden, hangt evenwel af van het projectbeheer dat met elk van de actoren die werken in de openbare ruimte (zie hoger) ontwikkeld of geoptimaliseerd moet worden, maar ook van een goede kennis van de mate van uitvoering, waarvoor men de behoeften en specifieke tools uitvoerig en op gedocumenteerde wijze moet kunnen beschrijven en waarbij de link moet worden gelegd tussen de uitdagingen, de programmatie, de uitvoering en het bereiken van de doelstellingen.

Na de goedkeuring van het GMP is Brussel Mobiliteit snel van start gegaan met dit initiatief door verschillende acties tegelijk te ondernemen:

- Opvolging en bijwerking van de mate van uitvoering van het structurerende fietsnetwerk en van de voetgangersboulevards, alsook van de verschillende uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid, toegankelijkheid, enz.
- Opvolging en bijwerking van de uitdagingen in verband met het bovengrondse openbaar vervoer, in samenwerking met de MIVB.
- Ontwikkeling van een transversale tool waarin alle projecten zijn opgenomen die nodig zijn voor de verwezenlijking van de structurerende mobiliteitsnetwerken en meer algemeen voor het aanpakken van de uitdagingen met betrekking tot de openbare ruimte. Daarnaast bevat de tool ook een deel van de projecten of voornemens van de belangrijkste gewestelijke en gemeentelijke partners. Er wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe versie waarin de ruimtelijke weergave van alle projecten mogelijk zal zijn, met behoud van de huidige functies voor het analyseren, programmeren en opvolgen van de projecten.
- Ontwikkeling van meerdere tools/interfaces met het oog op een doeltreffende interactie met de gegevens, om het invoeren van interventieverzoeken (van interne of externe actoren) en de analyse of opvolging van de projecten (boordtabellen) te vereenvoudigen.

Bepaalde projecten maken geen deel uit van een specifiek programma en kunnen ook een impact hebben op het gebruik van de openbare ruimte of de ontwikkeling van netwerken. Deze projecten vereisen altijd heel veel coördinatie. Voorbeelden daarvan zijn:

- Cairgo Bike: dit was een Europees project waaraan tien openbare, private en academische partners en verenigingen deelnamen vanaf de kandidaatstellingsfase onder leiding van Brussel Mobiliteit.
- de heropening van de spoorverbinding: akkoord gesloten tussen de federale regering, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de Haven van Brussel, de netwerkbeheerder Infrabel en de eigenaar van het terrein SFPIM Real Estate.

Voor de Europese projecten heeft Brussel Mobiliteit een valideringsprocedure ontwikkeld alsook een procedure voor het delen van informatie en goede praktijken. Daarnaast werd een raamovereenkomst gesloten met Brussels International waardoor de hulp van experts kan worden ingeroepen voor de voorbereiding van de kandidatuurdoSSIERS. De uiteindelijke verdeling van de kosten hangt af van de initiële structuur van het project.

De handleidingen met betrekking tot de openbare ruimte evolueren mee met de veranderende praktijken. Voorbeelden van nieuwe publicaties zijn:

- Het fietsvadecum over de [cyclostrades](#)
- [Aanbevelingen](#) inzake de locatie en de uitvoering van dropzones op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- De BABE-gids, een referentiewerk over de juiste fietsinfrastructuur op de juiste plaats, werd in 2023 voorgesteld aan de gemeenten en onlangs gepubliceerd.
- De volgende bijwerking van het cahier voetgangerstoegankelijkheid, waarvoor het begeleidingscomité al meermaals is samengekomen.
- De technische fiches over de snelheidsremmende voorzieningen (Berlijns kussen, zigzagdoorgang en preventieve radar) werden op de website van het Kenniscentrum van de Mobiliteit gepubliceerd.

- Een technische fiche over de plaatsing van B22/ B23-borden wordt op dit moment opgesteld.

- Momenteel wordt ook de laatste hand gelegd aan drie fiches over basiskennis, voetgangersoversteekplaatsen en onderlinge zichtbaarheid tussen weggebruikers.

De verspreiding van de tools en doorlopende opleiding maken integraal deel uit van de uitvoering van het Good Move-plan. Met Brulocalis worden jaarlijks talloze vergaderingen georganiseerd met de gemeenten, met name om de technische gidsen en handleidingen voor te stellen.

Fiche F.6 geeft een overzicht van de opleidingen die Brussel Mobiliteit regelmatig organiseert. Nieuw in het aanbod is een opleiding over toegankelijkheid. Daarnaast bevat de opleiding voor mobiliteitsadviseurs voortaan een module over gender. Midden mei 2024 start ook een opleiding voor de verkeersveiligheidscoördinatoren die aangeworven werden in het kader van het APVV. Het betreft een theoretische opleiding van 40 uur over verkeersveiligheid, maar ook over de specifieke kenmerken van het gewest.

Tot slot wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de herziening van het typebestek "Irisroads".

Wat de beoordeling van de projecten betreft, voert Brussel Mobiliteit, naast wat al gezegd is over de staat van uitvoering, regelmatig een Mobiliteitsbarometer uit, d.w.z. een tevredenheidsenquête die afgenomen wordt bij alle gebruikers die zich in het Brussels Gewest verplaatsen: inwoners, occasionele of regelmatige bezoekers die om uiteenlopende redenen naar het gewest komen. Deze Mobiliteitsbarometer heeft een driedelig doel, namelijk:

- het tevredenheidsgehalte van de gebruikers per vervoerswijze meten,
- het tevredenheidsgehalte van de Brusselaars over hun woonwijk meten,
- meten in welke mate de weggebruikers de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move) steunen.

De resultaten van de meest recente Mobiliteitsbarometer zijn beschikbaar op de website van het Good Move Observatorium. De volgende barometer vindt plaats in oktober 2024.

Bepaalde acties verdienen bijzondere aandacht en een grote betrokkenheid van de bevolking van bij het begin. De projecten voor autoluwe wijken en de lokale mobiliteitscontracten voorzien in specifiek overleg en worden elk afzonderlijk getest en geëvalueerd. Burgers kunnen concrete problemen die opduiken tijdens de uitvoering ook via verschillende kanalen melden aan de gemeenten en het gewest.

De projecten evolueren en houden vanaf de ontwerpfase veel beter rekening met de dimensies verbonden aan de woonfunctie en de vergroening. Bovendien heeft Brussel Mobiliteit sinds 2020 vele buurtprojecten gerealiseerd om de doorlaatbaarheid van de bodem te vergroten en het beheer van afvloeiend hemelwater te verbeteren. Een dergelijk project werd met name gerealiseerd op het Flageyplein.

Na de wijziging van de Europese richtlijn over het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur heeft het gewest deze wijzigingen omgezet. De door de richtlijn ingevoerde wijzigingen hebben geen grote gevolgen gehad voor het Gewest, aangezien de omzetting die in 2013 werd uitgevoerd al ambitieuzer was dan wat de Europese richtlijn destijds vereiste wat de te auditeren wegen betreft. De nieuwe ordonnantie en het bijhorende uitvoeringsbesluit werden respectievelijk in maart en juni 2023 goedgekeurd. Deze ordonnantie wijzigt de te auditeren wegen om rekening te houden met de nieuwe multimodale wegenspecialisatie. De nieuwe wegen die geauditeerd moeten worden, zijn derhalve de auto PLUS-, (bovengronds) OV PLUS- en vrachtwagen PLUS-wegen. De procedures voor het beheer van de veiligheid van de weginfrastructuur omvatten preventieve procedures, verkeersveiligheidsaudits, curatieve procedures, inspecties en de identificatie van ongevalgevoelige zones. Deze procedures worden beheerd bij de cel Verkeersveiligheid van Brussel Mobiliteit.

Tot slot werd de Gewestelijke Mobiliteitscommissie versterkt en beschikt ze voortaan over 5 gespecialiseerde afdelingen. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie brengt adviezen uit over een breed scala aan onderwerpen, waaronder ook projecten in de openbare ruimte ([advies over het ontwerp van richtplan van aanleg \(RPA\), Ninoofsepoort, RPA Mediapark, GBP Heizel, ...](#)) Meer informatie is beschikbaar in fiche E.5.

## Kerncijfers

- Bedrag van de Europese tussenkomsten in de mobiliteitsprojecten in het gewest: ongeveer 22,5 miljoen euro voor de periode 2020-2023, wat neerkomt op 5,6 miljoen euro per jaar

## Geïllustreerde verwezenlijkingen



Vergroeningsproject Flageyplein



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 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.*

#### Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

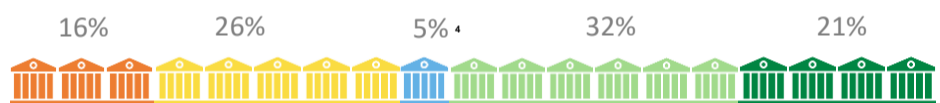
Het gewestelijke typebestek naleven bij het opstellen van de bestekken voor het aanleggen en onderhouden van de weginrichtingen en de gemeentelijke openbare ruimten

Gemiddelde : 4,18  
Standaardafwijking : 1,59



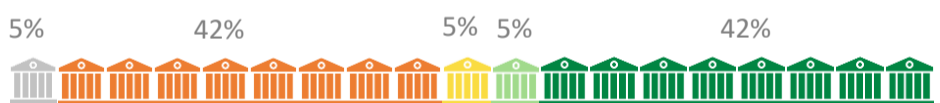
De situatie vóór/na de inrichtingen en de tijdelijke of permanente omvorming van de openbare ruimte evalueren (tellingen, gebruikersenquêtes, ...)

Gemiddelde : 2,16  
Standaardafwijking : 1,46



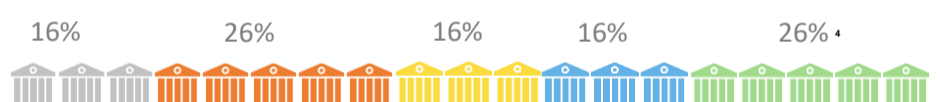
Referentiewerken/gidsen/tools verspreiden of de projectontwerpers begeleiden om de ontwerppraktijken voor projecten in de openbare ruimte te stroomlijnen.

Gemiddelde : 2,00  
Standaardafwijking : 1,97



Rekening houden met het gendersaspect in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid (bij herinrichtingen, diagnoses, ...)

Gemiddelde : 1,50  
Standaardafwijking : 1,26



#### Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

Zowat alle gemeenten leven het gewestelijke typebestek (gewestelijke TB) na bij het opstellen van de bestekken voor het aanleggen en onderhouden van de weginrichtingen en de gemeentelijke openbare ruimten.

Wat de evaluatie van de situatie vóór/na de inrichtingen betreft, voeren de meeste gemeenten een evaluatie na de inrichtingen uit. Dit gebeurt vaak als reactie op zorgen die door de bevolking worden geuit, waardoor de politieke overheden een evaluatieproces opstarten. De laatste jaren starten echter steeds meer gemeenten deze procedures helemaal aan het begin van het inrichtingsproces:

- Burgerraadpleging vóór de uitvoering van het project (vooral bij grote bouwplaatsen)
- Het opzetten van een monitoringsproces in bepaalde gevallen. Dit werk is nu gemakkelijker dankzij het Telraam-systeem, dat voor sommige gemeenten nuttig is.

- Follow-upvergaderingen met de buurtbewoners na de verwezenlijking van de inrichtingen.

In de meeste gevallen focussen de evaluaties zich op de verkeersstromen, de verkeersveiligheid en de prestaties van het openbaar vervoer, en minder op de kwaliteit van de inrichtingen en het comfort van de openbare ruimten.

De remmingen vermeld door de gemeenten die nog geen dergelijke evaluatie uitvoeren, zijn doorgaans tijdsgebrek en politieke obstakels.

Verschillende gemeenten hebben geen gemeentelijke referentiewerken, maar raadplegen vooraf de verschillende gemeentediensten (Wegen, Stedenbouw, Groene Ruimten, Milieu, ...) voor grote vastgoedprojecten (verkavelingen, ...). Daarnaast zijn een aantal gemeenten van mening dat het niet de taak van de gemeente is om deze actie te ondernemen.

Met betrekking tot het gendersaspect in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid vermelden meerdere gemeenten de noodzaak om aan *genderbudgeting* te doen, wat elk jaar opnieuw moet worden gepreciseerd. Daarnaast is er ook de *Equality Test*, die moet worden ingevuld bij het aanvragen van subsidies voor bepaalde projecten. In bepaalde gemeenten hebben een aantal personeelsleden ook een opleiding gevolgd over gender en mobiliteit. De redenen die worden opgegeven voor het niet-systematisch in aanmerking nemen van het gendersaspect in mobiliteitsprojecten zijn:

- Het ontbreken van een specifiek vademecum over dit onderwerp en het gebrek aan duidelijke richtlijnen,
- De genderkwestie is relatief nieuw, wat betekent dat er weinig retrospectie, terugkoppeling van ervaring en middelen beschikbaar zijn,
- Het gemeentepersoneel wordt nauwelijks gesensibiliseerd voor het onderwerp,
- De gemeenten weten niet altijd hoe ze het gendersaspect concreet kunnen opnemen in hun acties en mobiliteitsinrichtingen.

#### Kerncijfers

- Aantal gemeentelijke personeelsleden dat gesensibiliseerd/opgeleid werd over de inrichtingspraktijken, de uitvoering van het reglementaire luik van het GMP en de gidsen voor de inrichting van de openbare ruimte (vademeccum): /

#### Goede praktijken

- In Sint-Agatha-Berchem werd een verkenningswandeling over gender in de openbare ruimte georganiseerd (bij de start van de regeerperiode). Daarnaast werd op het initiatief van de schepen voor gelijke kansen een enquête afgenomen over straatintimidatie. Tot slot werden er een aantal suggesties gedaan voor het vervrouwelijken van openbare ruimte (niet-officiële, maar blijvende bordjes).
- In 2015 was Elsene de eerste Brusselse gemeente die een genderperspectief integreerde in haar begrotingsproces, met een genderbewuste begroting voor de uitgaven gedurende verschillende jaren. De beherende dienst heeft voor elk begrotingsartikel op gedetailleerd niveau een uitsplitsing van het uitgavenkrediet gemaakt, in overleg met de bevoegde schepen. Tot op vandaag moet voor elk project een gelijkkansenentest worden verricht.
- De gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe startte een monitoring dankzij de verkeersanalysatoren na de testfase.
- De gemeente Elsene maakt een evaluatie op basis van tellingen, observaties, gegevens die opgevraagd worden bij partners (MIVB, Gracq) en klachten van buurtbewoners.
- In Molenbeek biedt de vereniging Molembike fietslessen aan, voornamelijk aan vrouwen (en kinderen). De lessen worden georganiseerd op wekelijkse basis en er komen ook onderwerpen aan bod die verband houden met fietsverplaatsingen, zoals geschikte kleding, trajectkeuze, zichtbaarheid, veiligheid, verlichting en de verkeersveiligheidsregels. Deze uitjes worden georganiseerd in samenwerking met de vereniging Hironde'ELLES.