

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.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties ons



- De publieke mobiliteitsgegevens verzamelen, consolideren en analyseren;
- Gegevens van de privésector verwerven en analyseren
- De uitvoerings- en impactindicatoren van het mobiliteitsbeleid berekenen en analyseren
- De gegevens en indicatoren delen en verspreiden

Analyse van de vooruitgang en obstakels

Het kernelement van het thema Good Knowledge is de evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Deze evaluatie is uiteindelijk pas mogelijk als Brussel Mobiliteit over voldoende gegevens, informatie en kennis beschikt met betrekking tot de geïmplementeerde verwezenlijkingen, de resultaten die ze opleveren en de metingen van de in het plan vastgelegde impactindicatoren.

Het 'autodelen'-besluit en het 'MaaS'-ontwerp waren belangrijke innovaties op het gebied van gegevensuitwisseling (hoofdzakelijk operationeel - beschikbaarheid en locatie van de voertuigen, bijvoorbeeld) tussen aanbieders van mobiliteitsdiensten en op het vlak van rapportering van gegevens (hoofdzakelijk verplaatsingsgegevens en bijgevolg persoonsgegevens) door private operatoren aan de overheid. Deze twee teksten stellen principes vast voor het verzamelen en verwerken van gegevens om de rechtsgrondslag te consolideren en volledige transparantie met betrekking tot de gebruikte methoden te garanderen, zowel voor de operatoren die er rechtstreeks bij betrokken zijn als voor het grote publiek.

Brussel Mobiliteit verzamelt en analyseert ook talloze gegevens met betrekking tot het mobiliteitsaanbod (wagenpark, fietsinfrastructuur, parkeervoorzieningen, enz.), verplaatsingsgegevens (Viapass, ANPR, Floating Mobile Data, Floating Car Data) en gegevens over het gebruik van het vervoeraanbod (tellingen op wegen, automatische tellingen op fietspaden, seizoensgebonden manuele tellingen van fietsers (sinds 1998), manuele tellingen van de soorten fietsen in het verkeer, tellingen in de stations, gebruik van het MIVB-net, gebruiksgegevens van de operatoren van deelmobiliteitsdiensten, trajecttijden, STRAVA, ...). Een groot deel van deze gegevens wordt online bewaard, verwerkt en gecentraliseerd op een gewestelijk hostingplatform dat beheerd wordt door Paradigm.

Brussel Mobiliteit heeft sinds september 2023 toegang tot de gegevens van de ANPR-camera's en blijft, samen met andere gewestelijke instanties, zijn kennis van deze gegevens uitbreiden om er verkeersindicatoren en verkeersanalyses te kunnen uithalen. Ze worden momenteel gevalideerd en er wordt een systematische kwaliteitscontrole geïmplementeerd.

Bovendien verzamelen en analyseren Brussel Mobiliteit en zijn partners heel wat enquêtegegevens (zie fiche F.3). Deze enquêtes maken het mogelijk indicatoren te ontwikkelen of een beter inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag en de perceptie van alle weggebruikers, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van iedereen (geslacht, leeftijd, zelfstandigheid, taal, ...).

De gegevens, indicatoren en dashboards worden vervolgens gedeeld op de website van het Good Move Observatorium.

Kerncijfers

- Terbeschikkingstelling van een Kenniscentrum van de mobiliteit met indicatoren en dashboards: Ja [Observatorium van de mobiliteit en van de verkeersveiligheid \(mobility.brussels\)](#)
- Wetgevende/regelgevende kaders die privéoperatoren opleggen gegevens te delen: 5 (besluit fietsdelen, besluit autodelen, Villo!-concessie met JCDecaux, ordonnantie taxi's, beheerscontract MIVB).

Geïllustreerde verwezenlijkingen

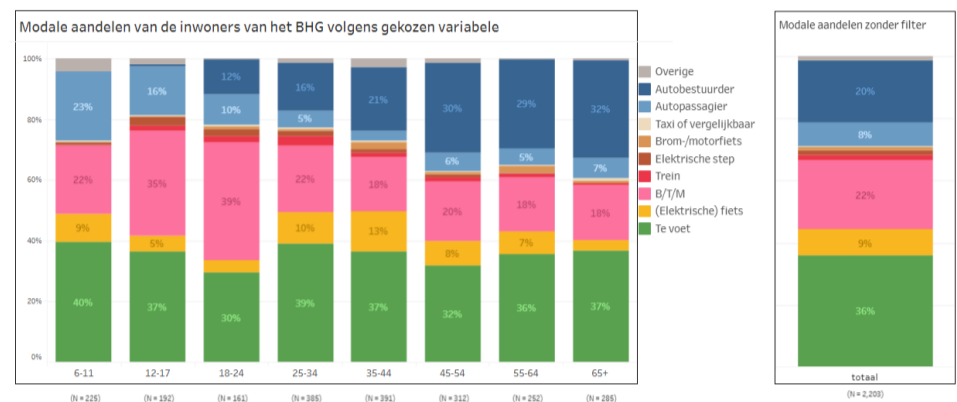
Onderzoeks Verplaatsingsgedrag: Modale aandelen volgens diverse variabelen

Hieronder ziet u de modale aandelen volgens zelf uit te kiezen variabelen. U kan ook kiezen indien de modale aandelen op basis van aantal verplaatsingen, of afgelegde afstand worden berekend. Indien op basis van afstand raden we aan om enkel naar interne, of inkomende/uitgaande verplaatsingen te kijken, maar niet beide tegelijk.

Daar onder kan u filters aanklikken om enkel personen met auto en/of fiets in het gezin te hebben, om enkel verplaatsingen in, naar, uit van, of volledig extern van het BHG te hebben, of om enkel personen die in een bepaalde zone binnen het BHG wonen te hebben.

Onder de grafieken wordt de onderliggende steekproefgrootte getoond. Indien deze te klein is, worden de betrokken grafieken verborgen.

Rechts ziet u ter referentie de globale modale aandelen, zonder toepassing van enige actieve filters.



[Onderzoek Verplaatsingsgedrag](#) (Brussel Mobiliteit)



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 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.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

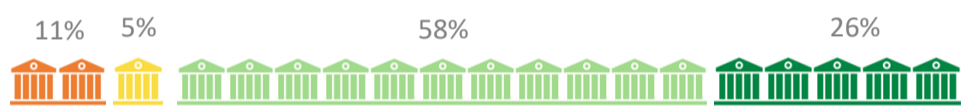
Het aantal fietsers monitoren via automatische/terugkerende manuele tellingen op telpunten in de gemeente

Gemiddelde : 3.16
Standaardafwijking: 2.27



De verkeersdruk monitoren via automatische/manuele tellingen op telpunten in de gemeente en samen met het gewest werken aan de naleving van de MWS Auto

Gemiddelde : 2.84
Standaardafwijking :



Het aantal voetgangers monitoren via automatische/terugkerende manuele tellingen op telpunten in de gemeente

Gemiddelde : 0.42
Standaardafwijking : 1.02



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

De meeste gemeenten halen voordeel uit de fietsersmonitoring die georganiseerd wordt via de telpunten van Pro Vélo. De gemeenten hebben echter weinig permanente telvoorzieningen geïmplementeerd, maar bijna alle gemeenten organiseren gerichte tellingen, bijvoorbeeld in het kader van herinrichtingsprojecten of wijzigingen van circulatieplannen. Meerdere onder hen zijn deze actie aan het uitbouwen (aanschaf van apparatuur, subsidieaanvragen), maar andere zijn van mening dat de grootste uitdagingen wat deze aangelegenheid betreft zich op de gewestwegen situeren en niet zozeer op de gemeentewegen.

Slechts enkele gemeenten beschikken over of maken structureel gebruik van instrumenten om het verkeer te meten of verrichten tellingen voor monitoringdoeleinden. De meerderheid van de gemeenten voert veeleer telcampagnes uit om tegemoet te komen aan specifieke verzoeken. De meeste onder hen wenden zich daarvoor tot de politie om gebruik te kunnen maken van hun mobiele radars, tot studie bureaus (in het kader van mobiliteits- of herinrichtingsprojecten) of eventueel tot hun inwoners, die ze voorzien van Telraam-tellers. Telcampagnes zijn daarom vaak beperkt in de tijd en worden georganiseerd als antwoord op een specifiek probleem, zoals de objectivering van vermeende snelheidsovertredingen op een weg of een studie voorafgaand aan LMC, ...

Het monitoren van voetgangers gebeurt nog minder dan dat van automobilisten of fietsers: nagenoeg geen enkele gemeente verricht voetgangerstellingen.

In het beste geval zijn gemeenten van plan om het aantal voetgangers te tellen, maar het gebeurt vooralsnog niet.

Als er aan gegevensinzameling wordt gedaan, gebeurt dat meestal met behulp van Telraam-toestellen of door gebruik te maken van de gegevens van hub.brussels. Sommige gemeenten blijven sceptisch over het belang van voetgangersmonitoring, tenzij die wordt verricht in het kader van een specifiek herinrichtingsproject of om de situatie op bepaalde problematische locaties te beoordelen.

Kerncijfers

- /

Goede praktijken

- De Stad Brussel heeft een overheidsopdracht (raamovereenkomst) uitgeschreven om telcampagnes te verrichten. De Stad Brussel heeft deze opdracht onder andere gebruikt om de evolutie van het verkeer in de Vijfhoek te monitoren na de invoering van de verkeersluwe maas Vijfhoek of in de nieuwe schoolwijk in Laken (Reper-Vrereren). In het geval van de Vijfhoek werden tellingen verricht vóór, onmiddellijk na en één jaar na de invoering van de verkeersluwe maas. Daarnaast beschikt de gemeente ook over een groot Telraam-netwerk voor langetermijnmetingen. Dankzij deze twee gegevensbronnen kon zij een nauwgezette monitoring verrichten van de uitvoering van het verkeersplan voor de Vijfhoek.



Good Move Pentagone, 1 jaar verder: een steeds aantrekkelijker en aangener stadscentrum

Stad Brussel, 16 augustus 2023 - Stad Brussel startte precies een jaar geleden met het nieuwe circulatieschema in de Vijfhoek. Het doel was het doorgaand verkeer te verminderen om de lucht gezonder, de straten veiliger en aangener te maken. De volledige evaluatie is volop in voorbereiding en wordt binnen enkele maanden gepubliceerd. "Op deze eerste verjaardag tonen de tellingen al dat er al een spectaculaire beweging bezig is: 27% minder auto's doorkruisen het centrum en er zijn 36% meer fietsers wat de straten en buurten aangener, rustiger en veiliger maken", zegt Bart Dhondt, Schepen van Mobiliteit bij de Stad Brussel.

Op de 36 telpunten op de Kleine Ring, is het autoverkeer met 20% afgenomen. Op de 44 telpunten in het centrum is het autoverkeer met 30% gedaald. Concreet werden 18.212 minder auto's binnen de Vijfhoek geteld 4.924 minder bij de in- en uitgangen. Tegelijk bleven de reistijden op de Kleine Ring vrijwel onveranderd ten opzichte van voor de invoering.

De cijfers van de fietstellingen zijn nog spectaculairder: een gemiddelde toename van 36% van het aantal fietsers tijdens de twee piekuren van de dag op alle telpunten

"Dankzij het Good Move verkeersplan en veranderingen in reisgewoonten komt er op verschillende

Evaluatie van de uitvoering van de maas Vijfhoek

Stad Brussel: https://www.brussel.be/sites/default/files/bxl/230816_-_1_jaar_Good_Move_Pentagone.pdf)