

6

Comment organiser l'intermodalité et renforcer les synergies avec la stratégie territoriale ?



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



6

Hoe kan intermodaliteit worden georganiseerd en hoe kunnen de wisselwerkingen met de territoriale strategie worden versterkt?



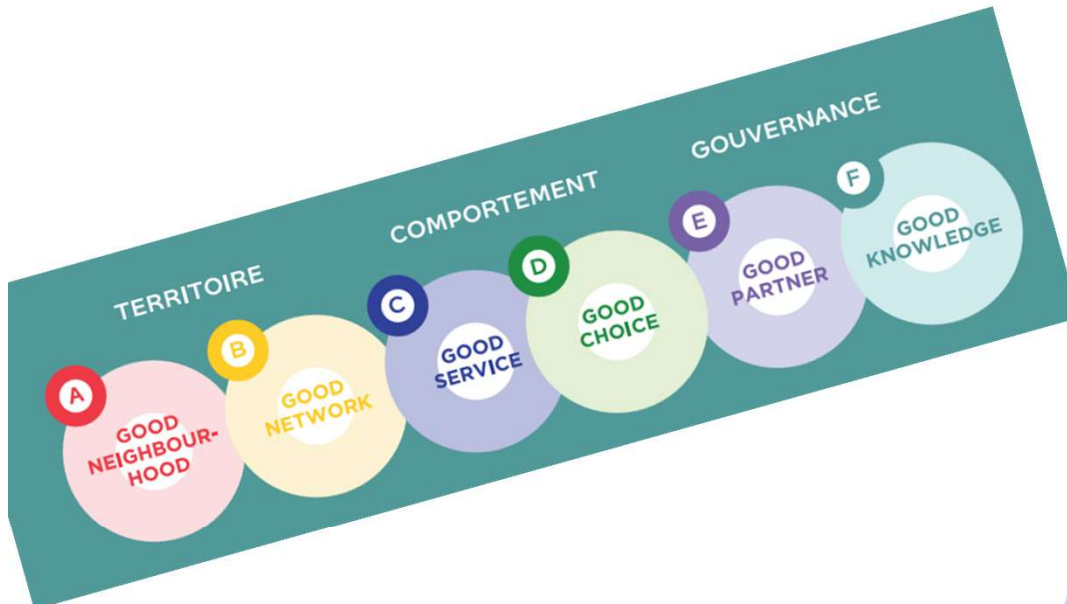
BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

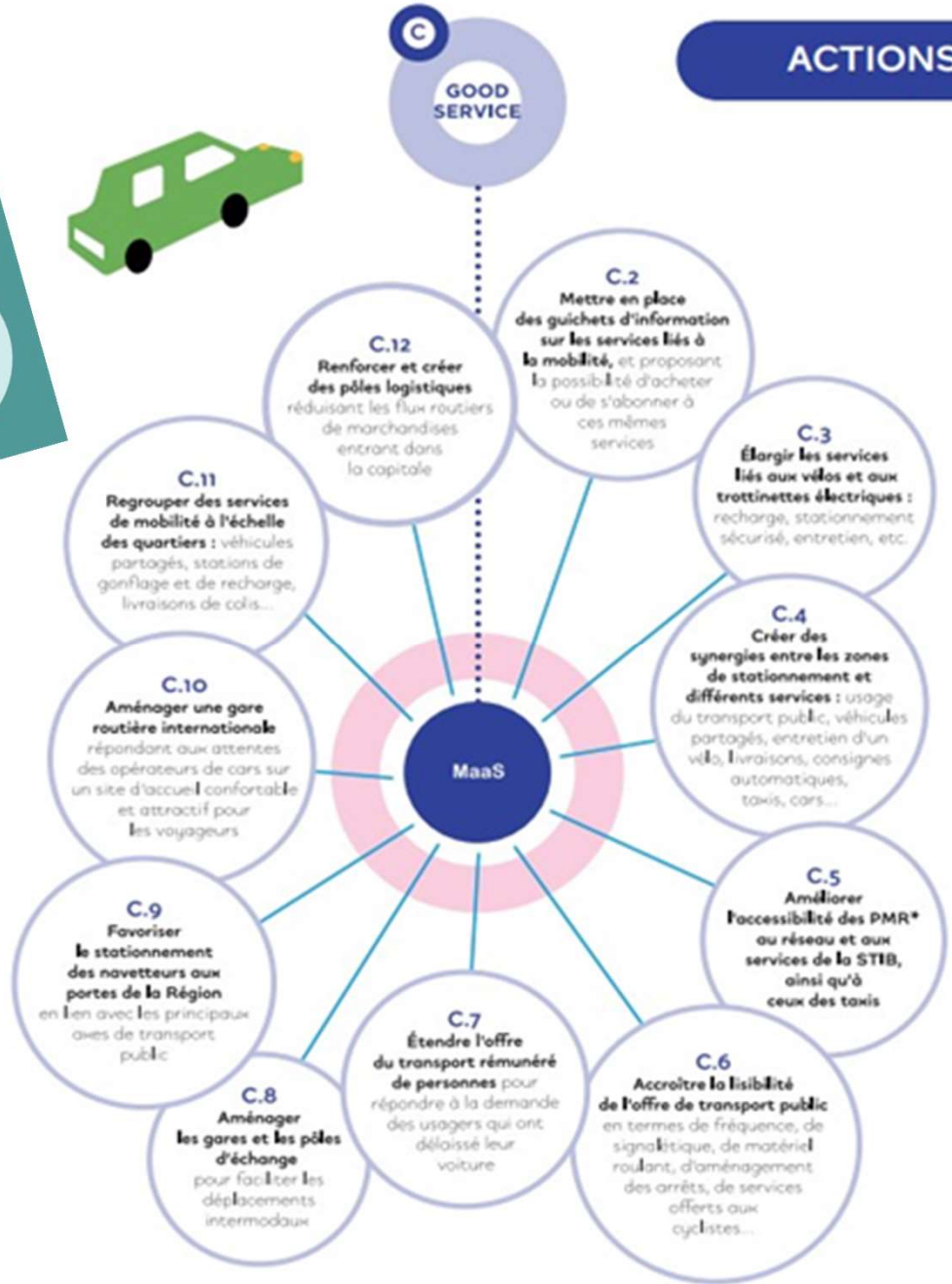
be
good
move
be .brussels 



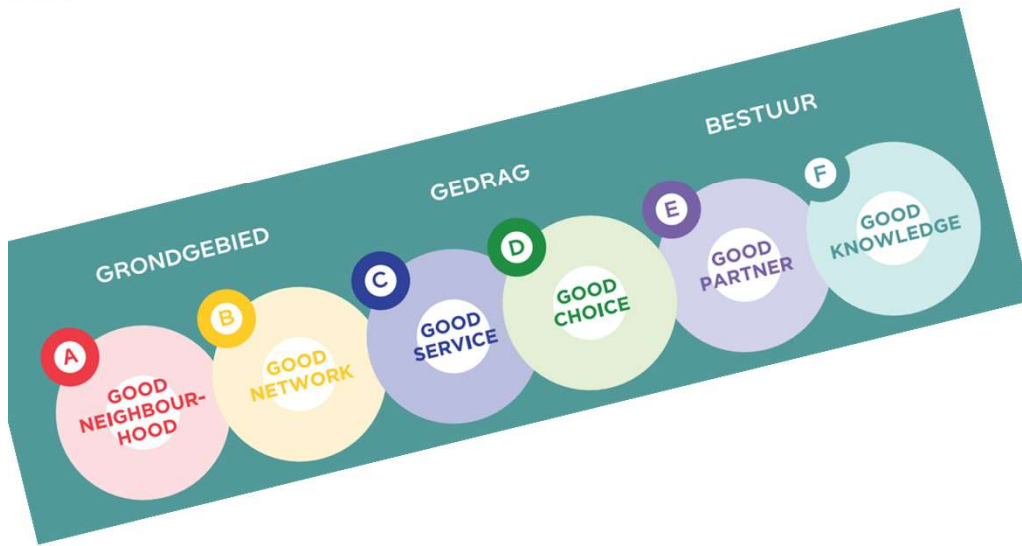
Plan Good Move



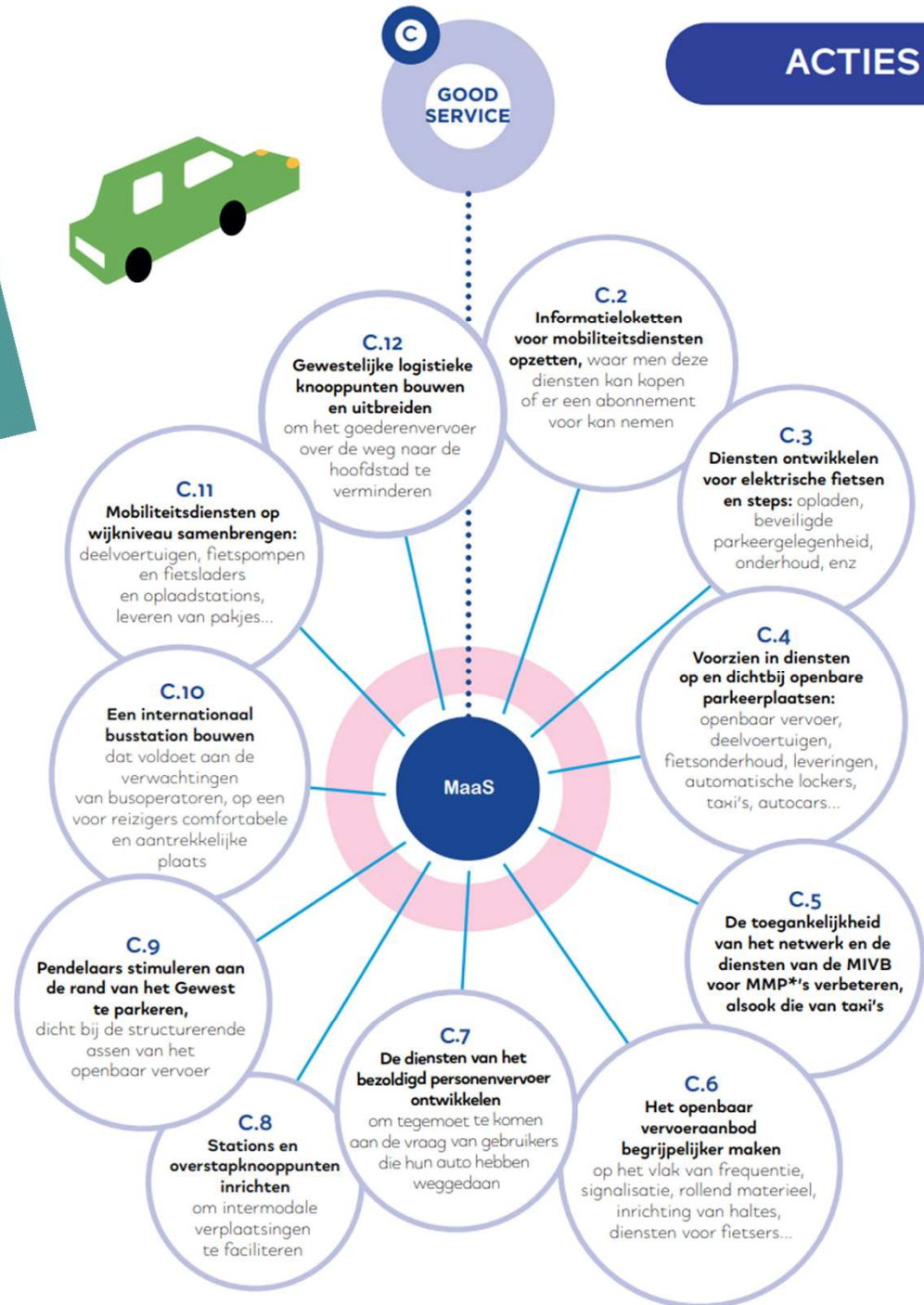
ACTIONS



Good Move-plan



ACTIES



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

*MMP: Minder Mobiele Personen

Vision stratégique mobility hubs

Cadre et outils d'analyse

- Définition
- Typologie et exigences de prestation
- Modèle papillon

Opérationnalisation

- 20 = phase pilote
- 20 tests grandeur nature

Strategische visie mobility hubs

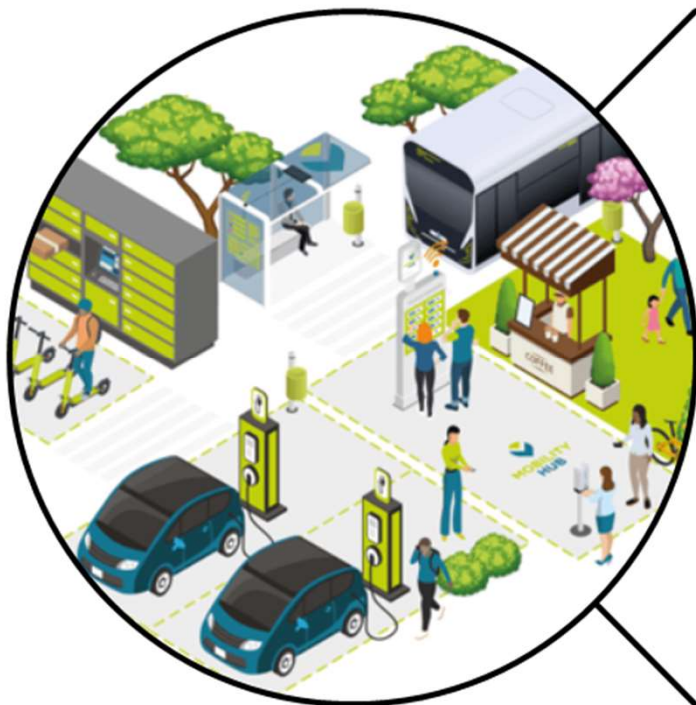
Analysekader en - instrumenten

- Definitie
- Typologie en prestatie-eisen
- Vlindermodel

Operationalisering

- 20 = proeffase
- 20 grootschalige tests

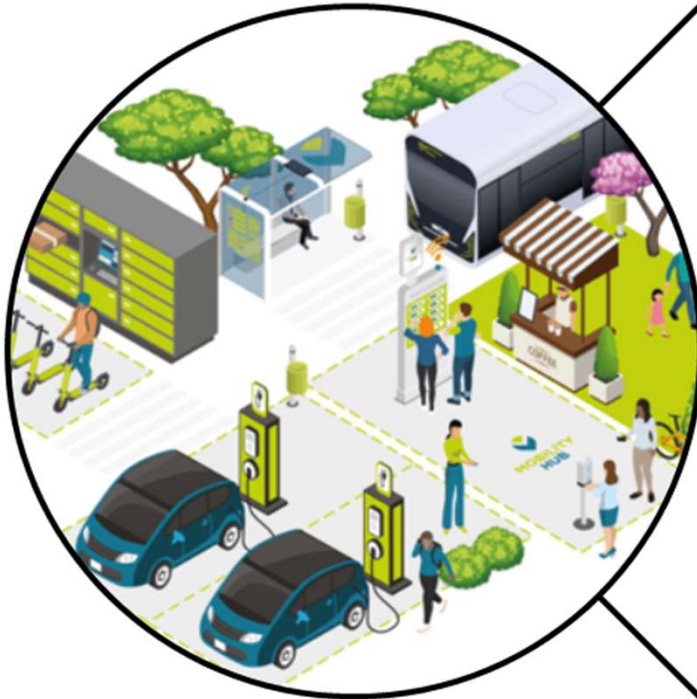
Vision stratégique mobility hubs - définition



« Les mobility hubs sont un mélange d'options de transport co-localisées, généralement concentrées autour de l'interface entre les transports publics collectifs et les solutions de mobilité du dernier kilomètre. Ces échanges intermodaux sont soutenus par des ressources d'informations et des services associés, comme des services pour vélos et des cafés par exemple. La composition exacte dépend de l'échelle et du contexte local ».

Smart Living Lab London

Strategische visie mobility hubs - definitie



“Mobility hubs zijn een mix van vervoersopties op dezelfde locatie, meestal gericht op hetknooppunt tussen openbaar vervoer en 'last mile'-mobiliteitsoplossingen. Deze intermodale overstapstations worden dan ondersteund door informatiebronnen en aanverwante diensten, zoals fietservice en coffeeshops - waarbij de precieze samenstelling afhangt van de schaal en de lokale context”.

Smart Living Lab London

Vision stratégique mobility hubs – typologie

Typologie FR

	mobilité active et partagée & arrêts de bus avec une fréquence faible				
	tram et / ou bus			P&R	
	métro & gares				
Nom par type	Type 1 <i>Hubs de proximité</i>	Type 2 <i>Hubs de quartiers</i>	Type 3 <i>Hubs interquartiers</i>	Type 4 <i>Hubs intrarégionaux</i>	Type 5 <i>Hubs interrégionaux</i>
Offre TP	pas de TP OU arrêt de bus (avec une fréquence faible)	arrêt de tram (1 ligne) OU arrêt de bus (1 ligne) (avec une fréquence normale)	arrêt de BTM (> 1 ligne) OU arrêt de métro (1 ligne) (avec utilisation limitée) OU gares S5-S2*	stations métro (généralement) OU gares S1-M2* OU P&R (avec offre limitée)	gares M1-L* OU P&R (généralement)
Demande zone de chalandise du hub	dans le quartier	dans la commune	entre les communes (le long de la ligne TP)	dans toute la RBC	entre les régions & international
Localisation (TP X vélo) spécialisation multim. des voiries	rien/TP quartier X vélo quartier	TP quartier X vélo confort	TP confort X vélo plus	TP plus X ICR	TP plus X ICR
Nombre ~	<100	<100	>100	<100	+/- 10
Description de l'emplacement par type ou liste de localisations non exhaustive	espaces publics sans TP OU arrêts de bus avec une fréquence faible	arrêts avec seulement une ligne TP	arrêts avec au moins 2 lignes TP (tram, bus et/ou métro) OU arrêts métro OU gares S5-S2* & NIL centre (inter)quartier	pluspart des stations de métro, P&R petits, Gare Schaarbeek, Gare Jette, Gare Bordet, Gare Boondael, ...	Gare B-Nord, Gare B-Central, Gare B-Midi, Gare Schuman, Gare Luxemburg, Grands P&R, Gare Etterbeek, ...

*catégorisation des gares SNCB basée sur les voyageurs hebdomadaires avec les types S (<10 000), M (10 000-65 000) et L (>65 000) avec les sous-types S et M1-5

Strategische visie mobility hubs – typologie

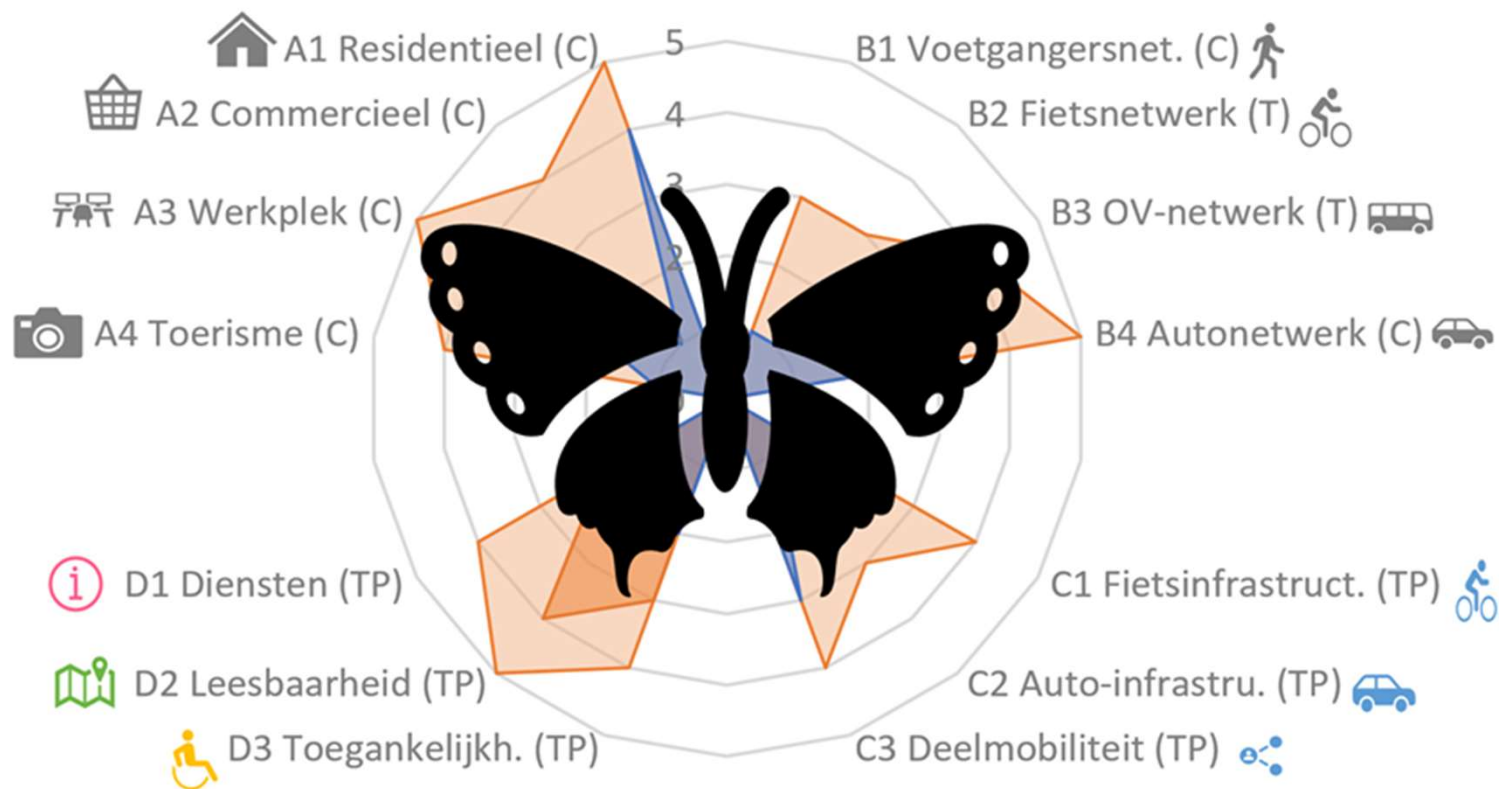
Typologie NL

	P&R				
	metro & stations (S-L)				
	tram en / of bus				
	actieve modi, deelmobiliteit & bushaltes met lage frequentie				
Naam per type	Type 1 <i>Buurthubs</i>	Type 2 <i>Wijkhubs</i>	Type 3 <i>Interwijk hubs</i>	Type 4 <i>Intraregionale hubs</i>	Type 5 <i>Interregionale hubs</i>
Aanbod OV	geen OV OF bushalte (met lage frequentie)	tramhalte (1 lijn) OF bushalte (1 lijn) (met normale frequentie)	BMT halte (> 1 lijn) OF metrohalte (1 lijn) (met beperkt gebruik) OF S5-S2 stations*	metrohaltes (doorgaans) OF S1- M2 stations* OF P&R (met beperkt aanbod)	M1-L stations* OF P&R (doorgaans)
Vraag wervingsgebied van de hub	binnen wijk	binnen gemeente	tussen gemeenten (volgens OV lijn)	binnen heel BHG	tussen gewesten & internationaal
Locatie (OV X fiets) multimodale wegen specialisatie	geen/OV wijk X fiets wijk	OV wijk X fiets comfort	OV comfort X fiets plus	OV plus X gewestelijke fietsroutes	OV plus X gewestelijke fietsroutes
Aantal ~	<100	<100	>100	<100	+/- 10
Beschrijving locatie per type of niet limitatieve locatielijst	openbare ruimtes zonder OV OF bushaltes met lage frequentie	haltes met slechts 1 OV lijn	haltes met minstens 2 OV lijnen (tram, bus en/of metro) OF metrohaltes OF S5-S2 stations* & LIK (inter)wijk centra	meeste metrohaltes, kleine P&R, Station Schaarbeek, Station Jette, Station Bordet, Station Boondaal, ...	grote P&R, Station B-Noord, Station B-Centraal, Station B-Zuid, Station Luxemburg, Station Schuman, Station Etterbeek, ...

*station categorisering van NMBS op basis van reizigers per week met types: S (<10 000), M (10 000 – 65 000) en L (>65 000) met subtypes S en M 1-5

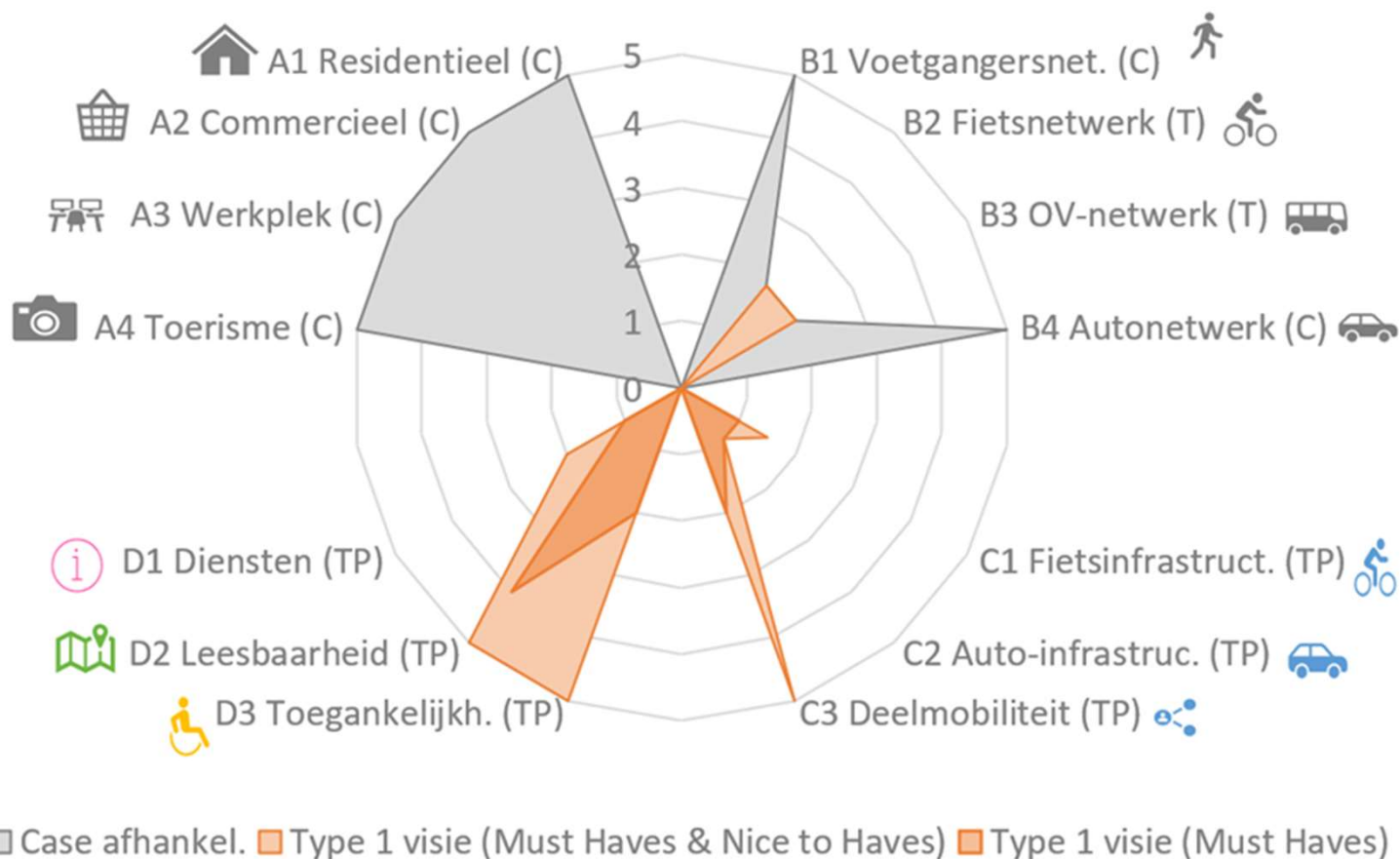
Vision stratégique mobility hubs - modèle papillon

Strategische visie mobility hubs - vlindermodel

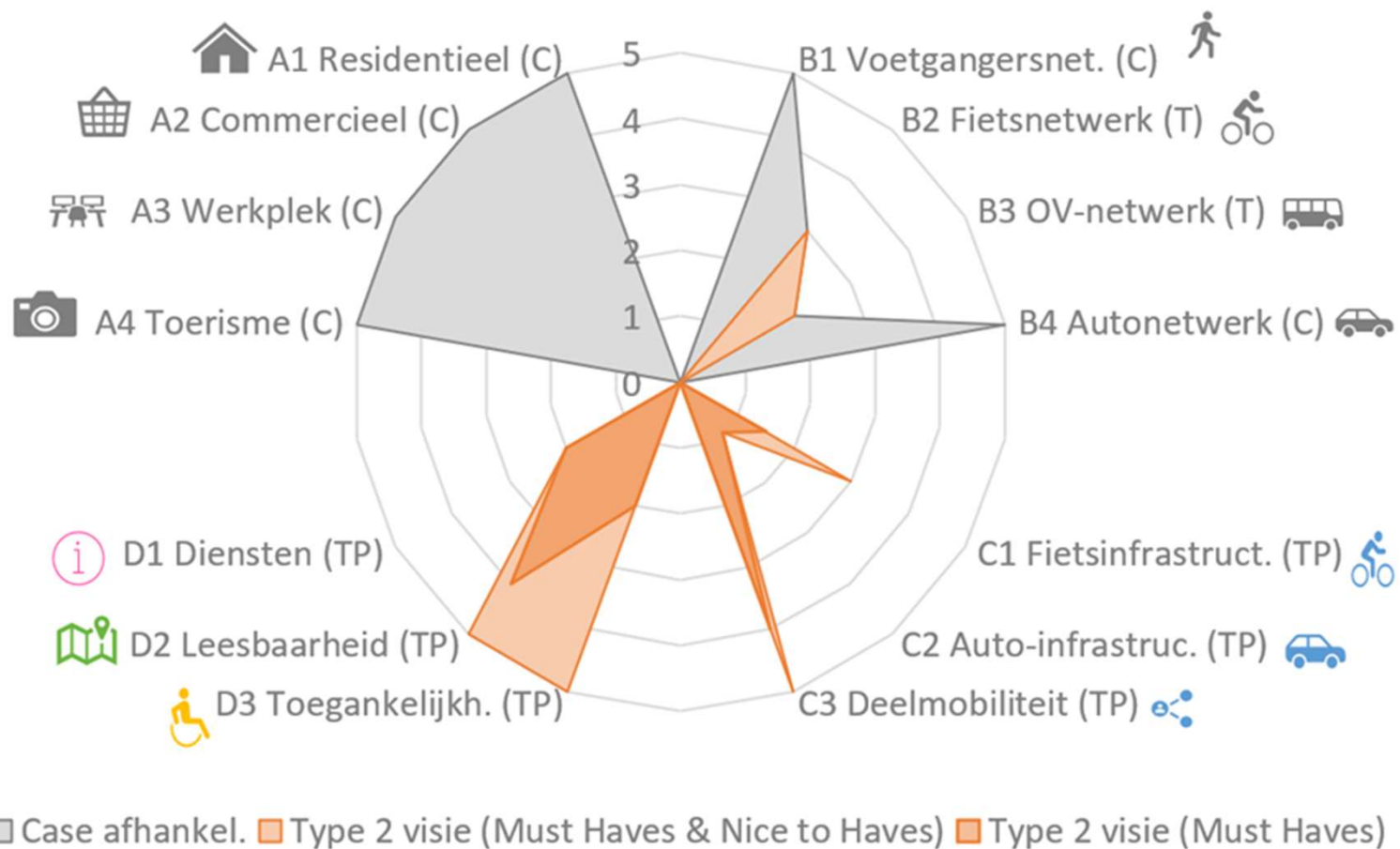


Modèle papillon - Vlindermodel

Type 1 (hub de proximité - buurthub)

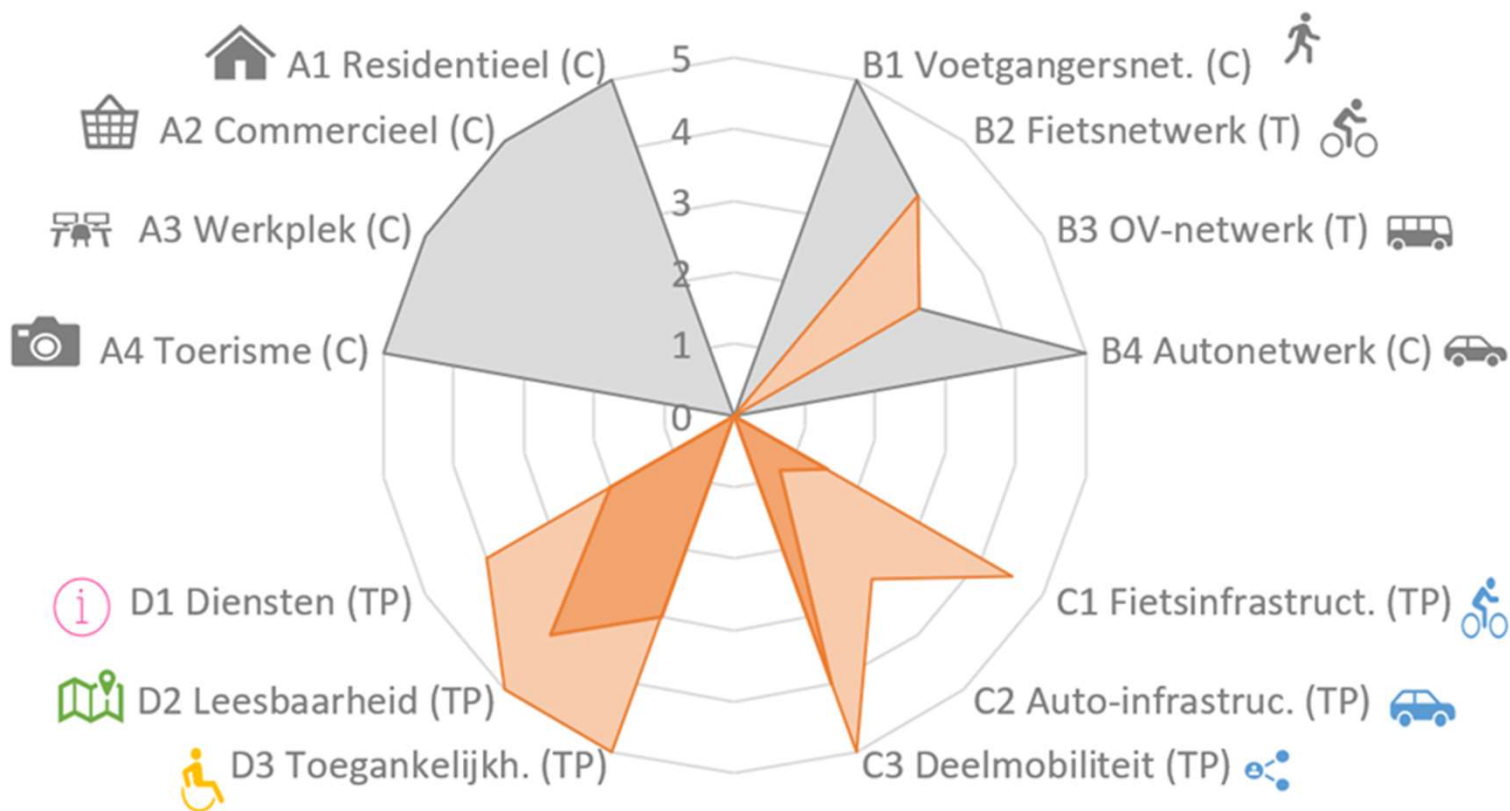


Modèle papillon - Vlindermodel Type 2 (hub de quartier - wijkhub)



Modèle papillon - Vlindermodel

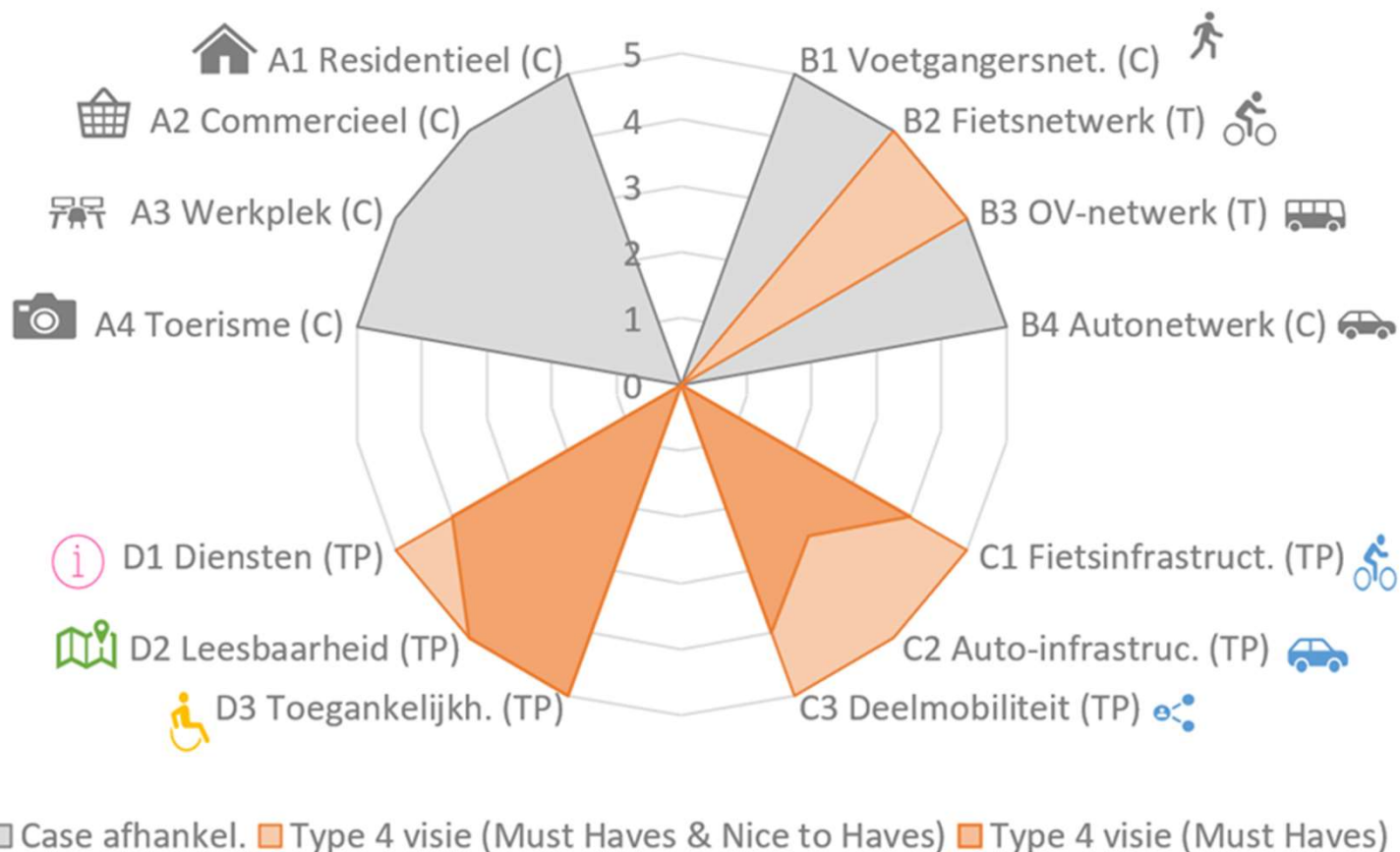
Type 3 (hub interquartier - interwijkhub)



Case afhankelijk.
 Type 3 visie (Must Haves & Nice to Haves)
 Type 3 visie (Must Haves)

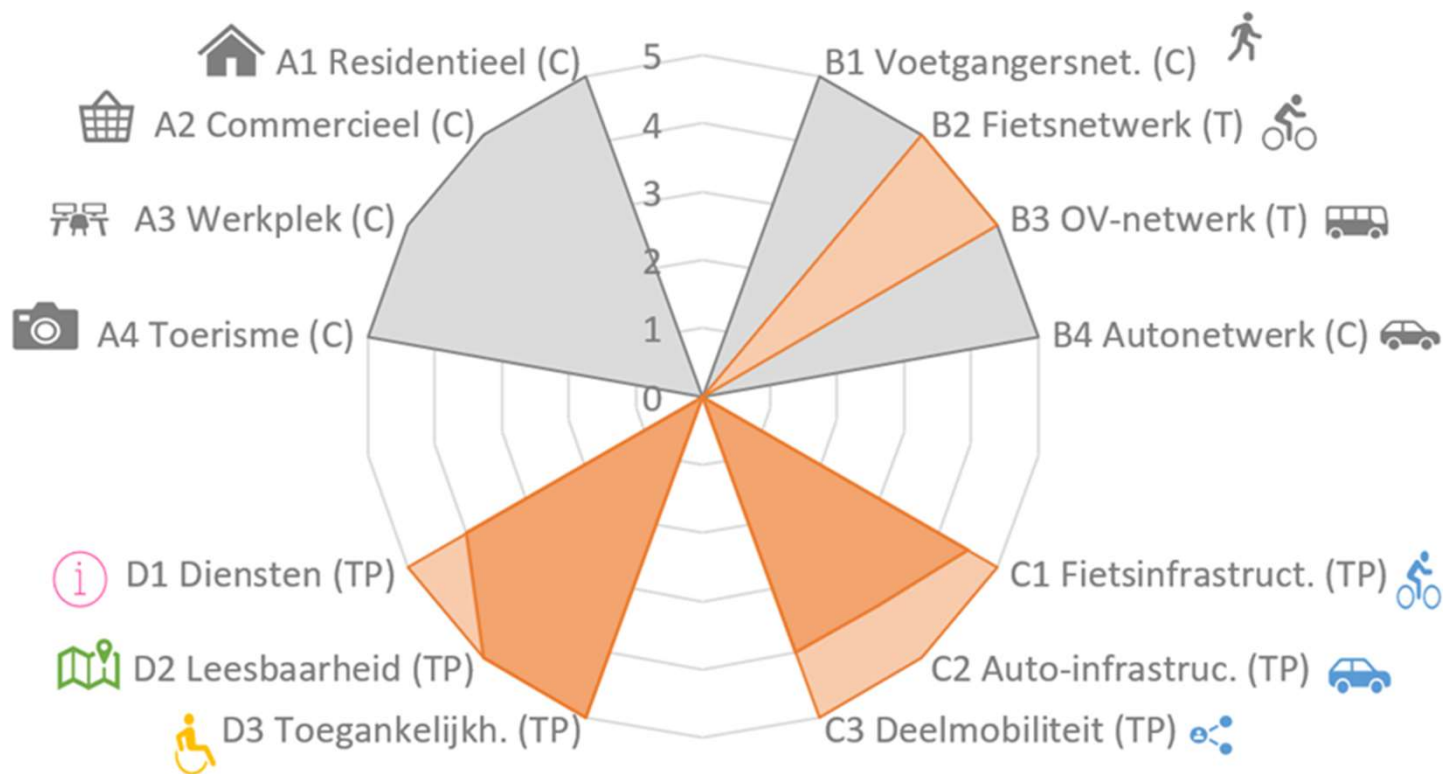
Modèle papillon - Vlindermodel

Type 4 (hub intrarégional - intraregionale hub)



Modèle papillon - Vlindermodel

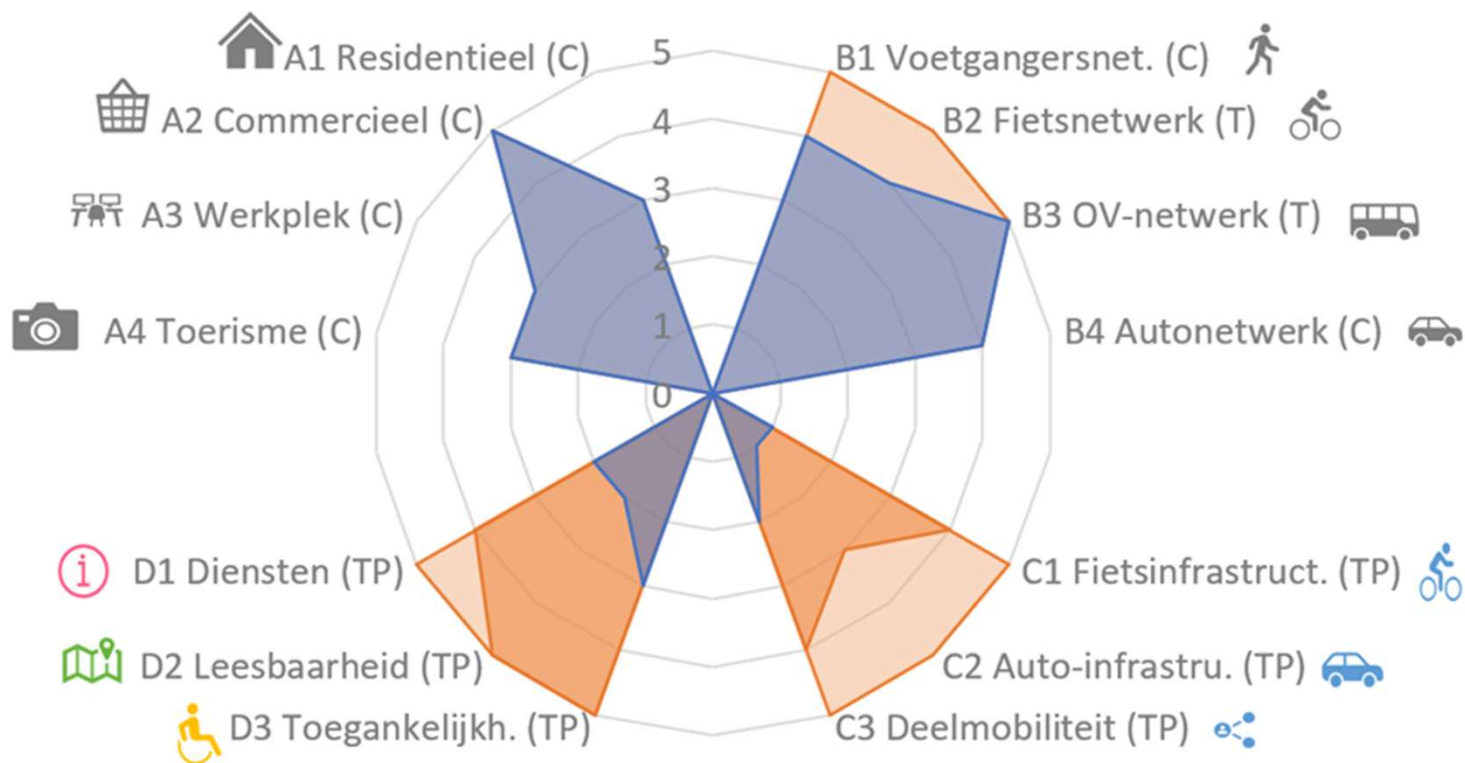
Type 5 (hub interrégional - interregionale hub)



Case afhankelijk.
 Type 5 visie (Must Haves & Nice to Haves)
 Type 5 visie (Must Haves)

Modèle papillon – Roodebeek

Vlindermodel – Roodebeek

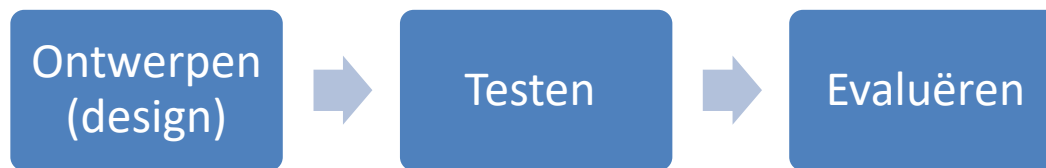


■ Visie type 4 (Must Haves & Nice to Haves)
 ■ Visie type 4 (Must Haves)
 ■ Huidig

Phase pilote mobility hubs



Pilootfase mobility hubs



Travailler avec les gouvernements fédéraux et régionaux

E.3

Samenwerken met
federale en gewestelijke
overheden

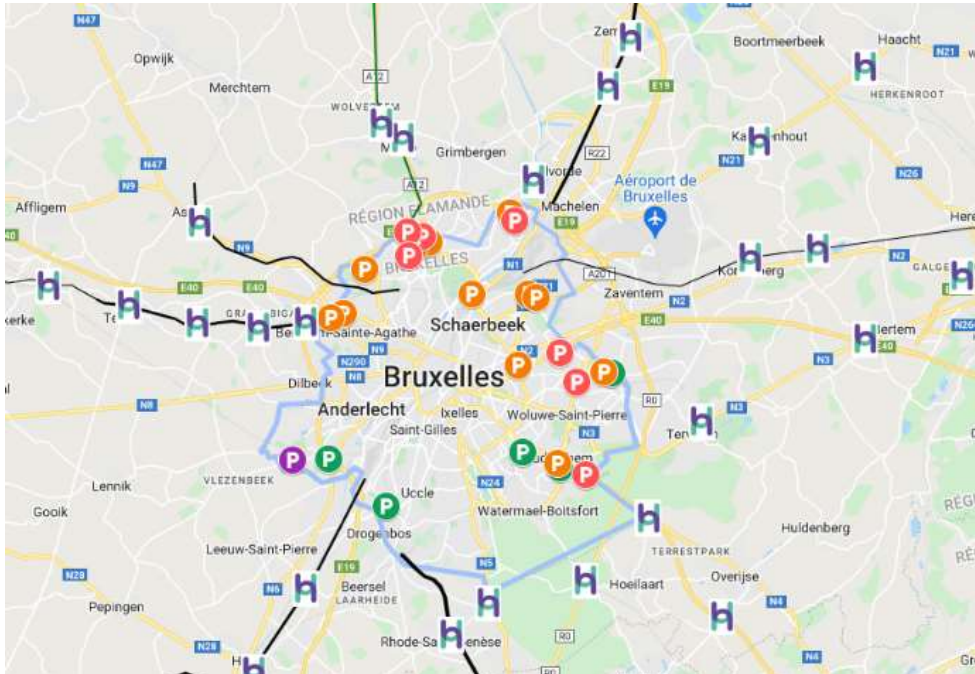


- Tous les deux mois, coordination officielle avec la Région flamande
- Coopération étroite pour le développement des autoroutes cyclables
- Études interrégionales de mobilité sur les questions de mobilité importantes et communautaires

Samenwerken met federale en gewestelijke overheden

E.3

Samenwerken met federale en gewestelijke overheden



- Elke twee maanden ambtelijke afstemming met Vlaams Gewest
- Nauwe samenwerking rond uitbouw fietssnelwegen
- Intergewestelijke mobiliteitsstudies om belangrijke en gemeenschappelijke mobiliteitsvraagstukken te bestuderen



Cyclostrades



Fietssnelwegen



2.700 km

FIETSSNELWEGEN IN VLAANDEREN



8.000 fietsers

PER UUR OP SOMMIGE TELPLAATSEN



38 werven lopende

RUIM 50 DOSSIERS IN VOORBEREIDING VOOR AANLEG

GOOD
CHOICE

D.1
Articuler
les développements
urbains avec
l'offre de
mobilité

D.1
Stedelijke
ontwikkelingen
en het
mobiliteitsaanbod
op elkaar
afstemmen





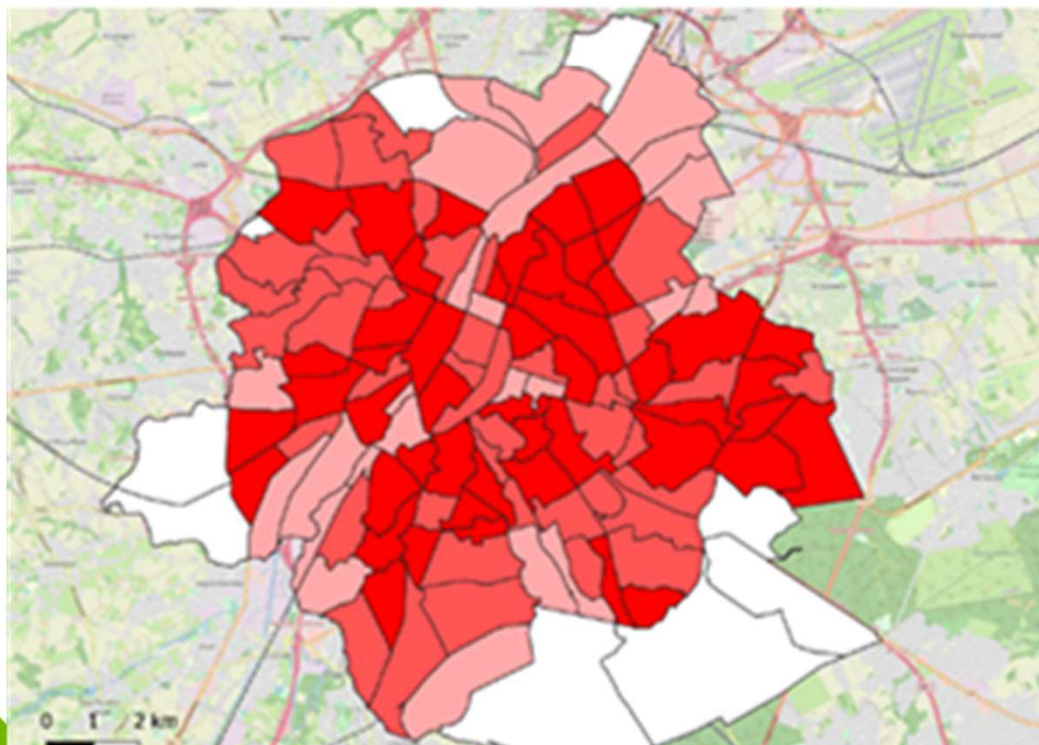
D.1
Articuler
les développements
urbains avec
l'offre de
mobilité

D.1
Stedelijke
ontwikkelingen
en het
mobiliteitsaanbod
op elkaar
afstemmen

D.1
Articuler
les développements
urbains avec
l'offre de
mobilité

D.1
Stedelijke
ontwikkelingen
en het
mobiliteitsaanbod
op elkaar
afstemmen

Part des déplacements inférieurs à 2km

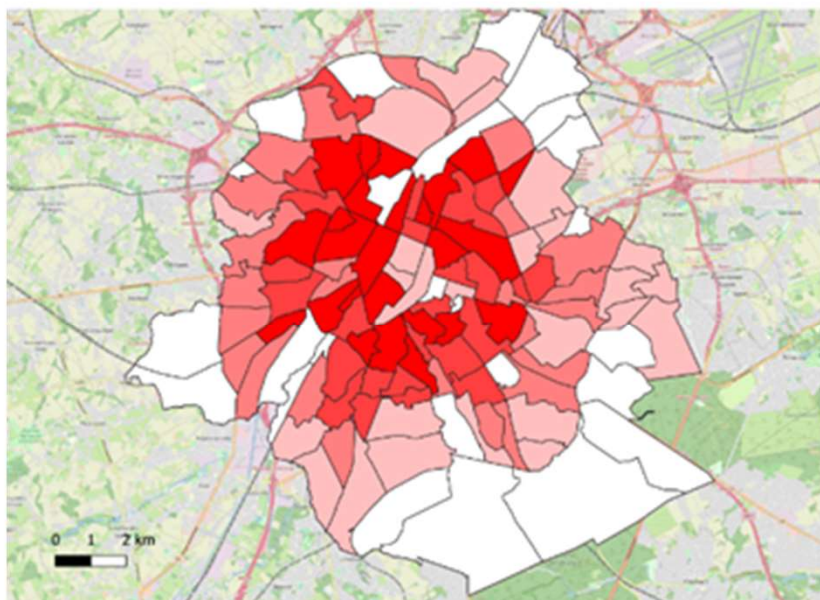


part des déplacements
inférieurs à 2km [125]

□	34,3 - 50 [9]
□	50 - 65,5 [24]
□	65,5 - 74,2 [43]
■	74,2 - 86,7 [49]



Densité de population



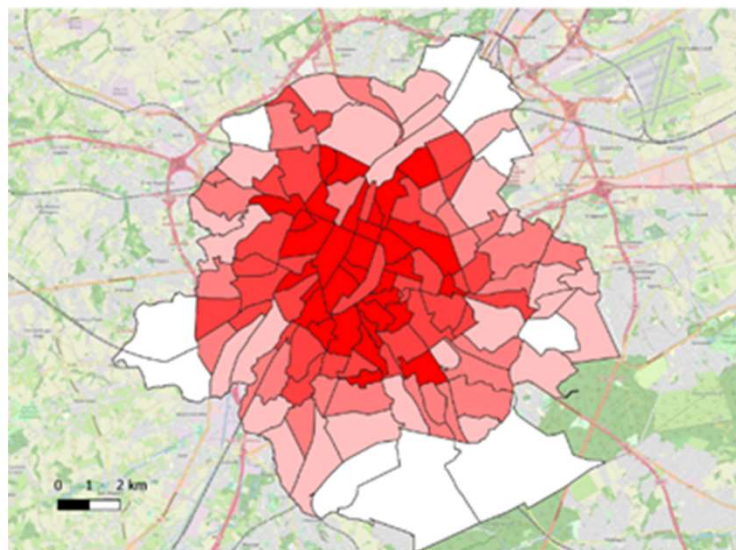
Densité de population
(en habitants / km²)

0 - 3049
3049 - 7611
7611 - 11018
11018 - 15960
15960 - 32026

D.1
Articuler
les développements
urbains avec
l'offre de
mobilité

D.1
Stedelijke
ontwikkelingen
en het
mobiliteitsaanbod
op elkaar
afstemmen

Distance aux 4 services de base (boulangerie, pharmacie, alimentaire, boucherie)



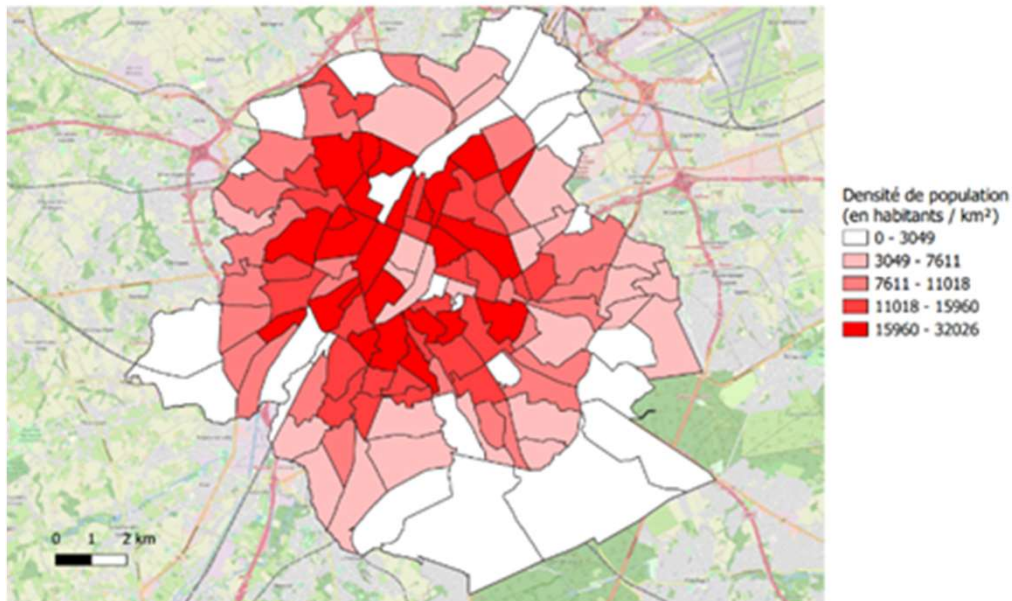
Distance aux 4 services (m)

88 - 143
143 - 197
197 - 320
320 - 600
600 - 2346

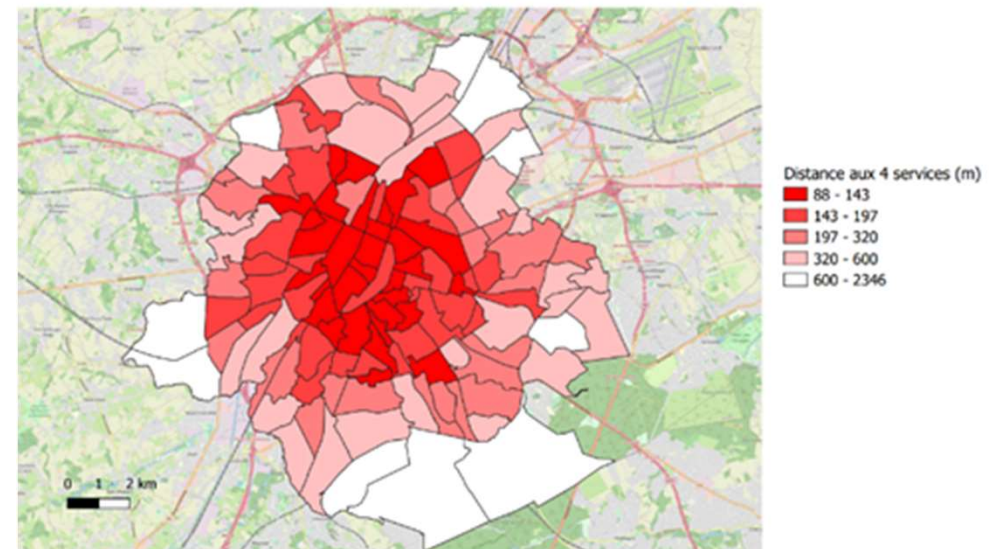


Exemples de variables explicatives

Densité de population



Distance aux 4 services de base
(boulangerie, pharmacie, alimentaire, boucherie)



2. Résultats

Variables	Signe du Coeff	Part Explicative	Interprétation
densite_population	+	0.20	Plus la densité augmente, plus les distances parcourues sont courtes. En effet, la densité de population est généralement suivie par la densité de services
taille_moyenne_menages	-	0.03	Plus un ménage est grand, plus ses besoins de mobilité augmentent
densite_bureaux	-	0.02	Les espaces très monofonctionnels telles que les grandes zones de bureaux attirent des personnes venant de plus loin
distance_4_services	-	0.16	Plus les personnes sont proches des différents services, moins elles doivent aller loin pour trouver ce dont elles ont besoin



2. Résultats

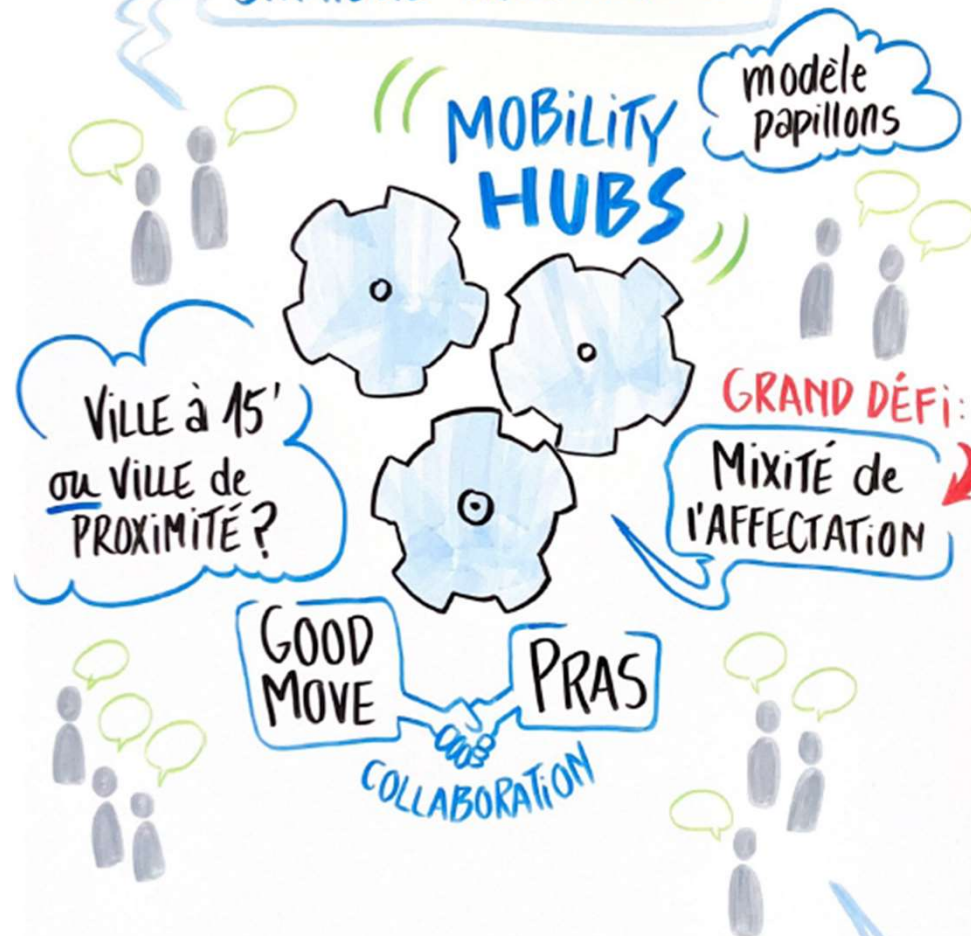
Variables	Signe du Coeff	Part Explicative	Interprétation
taux_espace_vert	-	0.05	Variable sensible aux grands espaces verts situés en 2 ^e couronne qui attirent des personnes venant de plus loin
medecins	+	0.06	Une plus grande densité de médecins réduit la distance nécessaire pour se faire soigner
quotidien_dsurf	-	0.07	Variable ne prend pas en compte uniquement les commerces de proximité mais également les supermarchés
revenus	+	0.02	Le revenu semble jouer positivement sur le taux de déplacements courts mais variable seulement corrective

Conclusions sur l'aménagement du territoire

- **Densité urbaine** : la densification urbaine favorise les déplacements courts
- **Accès aux services** : la distance aux services de base réduit les distances de déplacements
- **Commerces** : les surfaces commerciales mieux intégrées dans la ville attirent des personnes venant de moins loin pour faire leurs achats
- **Bureaux** : les grandes zones de bureaux attirent des déplacements de plus longue distance par rapport aux autres zones de bureaux plus petites
- **Parcs et espaces verts** : la présence d'espaces verts à proximité peut réduire les distances de déplacement. Mais les grands parcs en deuxième couronne engendrent des déplacements plus longs



6 Comment organiser l'INTERMODALITÉ et RENFORCER les synergies avec la STRATÉGIE TERRITORIALE?



Hoe kan de INTERMODALITEIT worden georganiseerd en HOE kunnen we de *wisselwerkingen* met de TERRITORIALE STRATEGIE worden VERSTERKT?

@VISUALITY.EU