

IRIS II

MOBILITEITSPLAN BRUSSELS HOOFSTEDELIJK GEWEST

Versie van 09/09/10 onder voorbehoud van technische wijzigingen.

Inhoudstafel

HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN, EEN TOEKOMSTVISIE	4
DE AANPAK VAN HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN	4
ONZE TOEKOMSTIGE VERVOERMIDDELEN BEGRIJPEN	4
BELANG VAN DE MODELVORMING	5
BEROEP OP BURGERZIN	6
OPENBAAR ONDERZOEK	6
HET STATUUT VAN HET PLAN	7
DIAGNOSE VAN EEN UITDAGING VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST.....	8
IRIS 1, EEN GEDEELTELIJKE TOEPASSING	8
EEN NOG ALTIJD ZORGWEKKENDE TRENDMATIGE EVOLUTIE	11
IRIS 2-STUDIE	17
MILIEUVASTSTELLINGEN	18
MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST IN 2018: DE DOELSTELLINGEN VAN HET PLAN.....	22
ACTIES	27
1 - DE ACTIEVE VERVOERSWIJZEN BEVORDEREN	27
1.1. VERPLAATSINGEN TE VOET IN DE STAD	27
1.2 DE FIETS: HET SNEEUWBALEFFECT VERSNELLEN	31
2 - HET OPENBAAR VERVOER AANTREKKELIJK MAKEN	35
2.1. FOCUS OP DE GEBRUIKER	36
2.2. EEN BETER EN EFFICIENT NET	37
2.3. EEN UITGEBREID TRAMAANBOD UITWERKEN	41
2.4. BUSSEN MET HOOG DIENSTNIVEAU INZETTEN	42
2.5. DE METRO : DE MIDDELEN AFSTEMMEN OP ZIJN POTENTIEEL	43
2.6. HET GEN EN DE BEGELEIDENDE MAATREGELEN	46
2.7. INTERNATIONALE BEREIKBAARHEID: DE DUURZAME VERPLAATSINGSWIJZEN BEVORDEREN	50
3 - EEN GERATIONALISEERD, GESPECIALISEERD EN BEVEILIGD WEGENNET ONTWIKKELEN	53
4 - EEN RATIONEEL GEBBRUIK VAN DE WAGEN AANMOEDIGEN	61
4.1. DE VRAAG NAAR (AUTO)MOBILITEIT BEHEERSEN	62
4.2. RATIONALISATIE VAN HET GEBRUIK VAN DE WAGEN TEN VOORDELE VAN DE MODALE VERSCHUIVING	62
4.3. CARSHARING: DE WAGEN WANNEER DAT NODIG IS	64
4.4. TAXI: DE FLEXIBILITEITSREFLEX	65

4.5 . DE MOTOR: EEN NIEUWE UITDAGING	67
4.6. VERVOERPLANNEN: IEDEREEN BIJ DE MOBILITEIT BETREKKEN	68
4. 7. DUURZAME MOBILITEIT : SENSIBILISEREN EN INFORMEREN	70
5 - EEN GECOÖRDINEERD EN REGULEREND PARKEERBELEID TOEPASSEN	71
5.1. EEN GEWESTELIJK PARKEERBELEID	73
5.2. MEER TRANSITPARKEERPLAATSEN	77
6 - MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING OP ELKAAR AFSTEMMEN	79
7 - BEHEER EN INFORMATIE ROND MOBILITEIT	80
8 - DE LOGISTIEK EN DE VERDELING VAN DE GOEDEREN VERBETEREN	84
9 - DE 'GOVERNANCE' VERBETEREN OM DE IRIS-DOELSTELLINGEN TE WAARBORGEN	88
BUDGETTAIRE PLANNING EN FINANCIERING	93
DE VERWACHTE UITGAVEN	93
DE NIEUWE MOGELIJKE MIDDELEN	94

HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN, EEN TOEKOMSTVISIE

DE AANPAK VAN HET GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN

Net zoals alle grote Europese metropolen stelde Brussel de afgelopen jaren een Gewestelijk Mobiliteitsplan op. Dit plan kreeg de naam IRIS-plan en werd in 1998 voorgesteld. Het werd omschreven als een strategisch mobiliteitsplan waarin de volgende elementen werden opgenomen:

- alle vervoermiddelen;
- de economische en stedenbouwkundige ontwikkeling van het Gewest en zijn hinterland;
- de criteria van een duurzame ontwikkeling en dan meer bepaald de eisen van het Verdrag van Kyoto en de concrete vertaling daarvan voor het Gewest.

Concreet vormt het plan het mobiliteitsluik van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) op basis van ambitieuze keuzen ingebed in een logica van duurzame ontwikkeling:

Gewestelijk ontwikkelingsplan

Het GewOP werd opgesteld op basis van een analyse van de stad en traceert de ontwikkelingsmogelijkheden van het Gewest op het vlak van levenskwaliteit, duurzame ontwikkeling, solidariteit en respect voor de meervoudige identiteit.

- de mobiliteit op een duurzame manier beheren: de overhand van de auto beperken door alternatieve vervoermiddelen te promoten en de vraag naar gemotoriseerde verplaatsingen doen afnemen;
- de bereikbaarheid verzekeren, zodat iedereen op een behoorlijke manier kan deelnemen aan de verschillende economische, sociale en culturele functies van het Gewest;
- de levenskwaliteit garanderen, zowel op het vlak van de leefomgeving en het milieu als op het vlak van de veiligheid en de rust van alle Brusselaars.

Het eerste plan – IRIS 1 – dat in 1998 door de gewestregering werd goedgekeurd, had het jaar 2005 als streefdoel vooropgesteld en was gebaseerd op de gegevens die tussen 1991 en 1993 op het terrein waren verzameld. Bij het updaten van het IRIS-plan (met het jaar 2015 als nieuwe deadline) moesten die gegevens worden geactualiseerd. Daarin diende niet alleen rekening gehouden te worden met de recente evolutie van de socio-economische factoren die de vraag naar verplaatsingen beïnvloeden, maar ook met de aanzienlijke vertragingen die waren opgelopen bij de invoering van IRIS 1, en het parkeerbeleid en het GEN in het bijzonder. IRIS 2 is dan ook een update en ligt in de lijn van de filosofie van het IRIS-plan van 1998. Maar het oorspronkelijke plan kreeg in zijn geactualiseerde versie wel een nieuw elan.

Voor de uitwerking van IRIS 2 vertrouwde het Gewest een studieopdracht toe aan het studiebureau STRATEC-Aménagement. Dit bureau werkte voor die opdracht nauw samen met een begeleidingscomité. Deze studie is van start gegaan in 2002 en heeft als einddatum 2015.

ONZE TOEKOMSTIGE VERVOERMIDDELEN BEGRIJPEN

Mobiliteit hangt nauw samen met onze levenswijzen. Als het Plan een vooruitzicht tegen het jaar 2015 wil vastleggen, moet de studie ervan rekening houden met voorspelbare maatschappelijke evoluties zoals:

- de groei van de bevolking, meer bepaald de categorie jongeren, en de gevolgen daarvan op het vlak van het schoolbezoek, alsook de toename van het aantal bejaarden;
- de groei van de werkgelegenheid ten gevolge van de economische ontwikkeling binnen de GEN-

- zone;
- de daling van de werktijd op kantoor, gekoppeld aan soepeler uurroosters voor de werknemers en de verdere ontwikkeling van het telewerken;
- de verhuizing van de activiteiten en de gezinnen;
- de evolutie van de prijzen van de brandstoffen en het vooruitzicht op termijn van een daling van de productie van fossiele brandstoffen.
- het toenemende bewustzijn van het verband tussen onze manier van verplaatsen en de effecten daarvan op de publieke gezondheid, de levenskwaliteit en het milieu;
- de noodzaak om de actieve vervoersvormen te bevorderen in de strijd tegen het sedentaire leven.

GEN-zone

Het volledige grondgebied waarvoor de uitbreiding van het gewestelijk expresnet geldt. Deze zone omvat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, samen met de 1ste en 2de periferie, namelijk 135 gemeenten.

Kaart Brussel 1, IRIS 1, GEN-zone

BHG = 19 gemeenten + 33 gemeenten van de ring van de 1ste Periferie* + 83 gemeenten van de ring van de 2de Periferie =

GEN-zone

* Het IRIS 1 plan beschouwde het BHG en de 33 gemeenten van de eerste periferie (in totaal 52 gemeenten) als de studiezone.

Het IRIS 2-plan, getoetst aan de publieke opinie, is dan ook het resultaat van een kaderstudie gebaseerd op een reeks meer gerichte studies die verschillende aspecten van de mobiliteit op een systematische manier geanalyseerd hebben: motieven en frequentie van verplaatsingen, criteria bij de keuze van het vervoermiddel, staat en gebruiksniveau van het wegennet... Die studie werd van april 2002 tot augustus 2003 uitgevoerd. Tijdens deze fase kon de staat van de gewestelijke mobiliteit in 2015 worden gedefinieerd, met of zonder GEN en alleen rekening houdend met de invoering van de beslissingen die intussen al waren genomen (trendmatig scenario).

Trendmatig scenario

Situatie van de gewestelijke mobiliteit in 2015, rekening houdend met de uitvoering van de maatregelen voorzien voor IRIS 1.

BELANG VAN DE MODELVORMING

Het modelvormingsproces dat toen werd ingevoerd, liet ons vervolgens toe om nauwkeurig het potentiële effect te evalueren van de maatregelen die moesten worden genomen om onze doelstellingen te bereiken. Het was vooral belangrijk om de modale verschuiving tijdens de ochtendspits ten gevolge van de verschillende maatregelen te kunnen meten. Hierbij hielden we rekening met de effecten van de inrichting van infrastructuur op de keuze van de lokalisatie door gezinnen en ondernemingen. Met behulp van de modelvorming konden we de impact meten van de verschillende beschouwde maatregelen op het gebruik van het openbaar vervoer en de eigen wagen¹. Door de meest doeltreffende maatregelen naar voren te schuiven, konden verschillende opeenvolgende voluntaristische scenario's worden opgesteld (van 2004 tot 2006). Het plan vloeiende voort uit die scenario's.

De evoluties die in het Plan opgenomen moeten worden

De studie is gebaseerd op gegevens die dateren uit 2001 en houdt rekening met de evoluties tot 2006. Het lijkt nodig om de evolutie van de situatie sindsdien ook in het plan op te nemen, met name de evolutie betreffende ruimtelijke ordening, de richtschema's (IOP, enz), het stijgend aantal fietsers (van 1 naar 4% van de verplaatsingen tussen 2000 en 2009), de evolutie van het netwerk van de MIVB, de explosieve toename van het aantal gebruikers van de MIVB (meer dan 80% tussen 2000 en 2009), de maatregelen die het Gewest genomen heeft ter bevordering van de actieve modi, enz. Er moet eveneens

¹ Het modelvormingsproces wordt in bijlage 1 uitgelegd.

rekening gehouden worden met de evolutie van de milieuvorwaarden, vooral wat luchtkwaliteit en lawaaihinder betreft. Vervoer is de voornaamste bron van deze overlast in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest:

- 76% van de uitstoot van fijne stofdeeltjes en 55 % van de hoeveelheid stikstofdioxide wordt uitgestoten door dieselmotoren (waarvan het aandeel in het wagenpark onafgebroken blijft groeien en 80% bedroeg in 2009);
- Meer dan 20% van de CO2-uitstoot in het Gewest is afkomstig van vervoer;
- 30% van de bevolking van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt blootgesteld aan een buitengewoon hoog geluidsniveau veroorzaakt door het verkeer, dat de voornaamste bron van lawaai vormt, meer nog dan het luchtverkeer.

Daarenboven moet men ook rekening houden met:

- de economische crisis waarmee het Gewest en de rest van de wereld sinds 2008 te maken heeft;
- de structurele onderfinanciering van het Gewest;
- het aantal arbeidsplaatsen in het BHG, dat evolueerde van 648.000 in 2004 naar 688.000 eind 2008;
- de demografische groei, waardoor de kaap van 1.200.000 inwoners overschreden zal worden.

In het finale Plan moeten dus zowel de bepalingen voortkomend uit de IRIS 2-studie als de vastgestelde evoluties opgenomen worden.

BEROEP OP BURGERZIN

Naast het werk van de wetenschappers en de experts werd ook een burgerpanel rond het Gewestelijk Mobiliteitsplan opgericht. Dat panel werd samengesteld door burgers die representatief waren voor een zo groot mogelijke diversiteit van de gebruikers in het Brussels Gewest. Het panel kreeg de opdracht om aan de hand van 'sociale vaardigheden' de overwegingen van de beleidsmakers aan te vullen en een wisselwerking op gang te brengen tussen burgers en politici. Het panel kwam uiteindelijk naar buiten met een doordacht en met argumenten onderbouwd niet-technocratisch advies waarmee de beleidsmakers een nog duidelijker zicht kregen op de zaak. De activiteiten van het panel vormden ook een gelegenheid om het publieke debat over de gewestelijke mobiliteit te openen en te voeren.

OPENBAAR ONDERZOEK

De samenvatting van het IRIS 2-plan en de bijlagen werden onderworpen aan een publieke enquête tussen 1 oktober en 30 november 2008. Ongeveer 300 burgers hebben hun bedenkingen of suggesties te kennen gegeven over de totaalaanpak, die erop gericht is de druk van het autoverkeer te verminderen, maar ook over de strategische keuzes en de actie-prioriteiten van dit Plan. Verschillende regionale en extra-regionale instanties hebben ook een advies hierover gegeven, onder meer de gemeenten, het Parlement, de Economische en Sociale Raad, Leefmilieu Brussel, de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en talrijke verenigingen. De administratie heeft deze bijdragen gecentraliseerd en geanalyseerd om ze vervolgens te gebruiken bij de opmaak van de uiteindelijke versie van het Plan.

HET STATUUT VAN HET PLAN

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan bepaalt het strategische kader van het overheidsoptreden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Want hoewel het IRIS-plan geen reglementair karakter heeft met betrekking tot zijn geschreven voorschriften, is het wel een document dat de gewestelijke en gemeentelijke overheden niet links kunnen laten liggen bij alles wat van dichtbij of van ver te maken heeft met mobiliteit. Het plan zal de nodige impulsen geven en het kader vastleggen waarbinnen de verplaatsingen in het Brussels Gewest in een aantrekkelijk en efficiënt systeem kunnen worden georganiseerd.

Bij de toekomstige wijzigingen van het GBP (Gewestelijk Bestemmingsplan), zal men zich baseren op de kaarten met de belangrijkste verbindingswegen².

² Het GBP omvat wat de kaarten betreft enkel de belangrijkste verbindingswegen, met name:

- het hoofdwegennet: autosnelwegen, metropool- en hoofdwegen.
- het regionale fietsnetwerk.
- het hoofdnetwerk van het openbaar vervoer: spoorlijnen, routes van het openbaar vervoer op een onafhankelijke site (metro, premetro).

De Mobiliteitskaarten van IRIS 2 zullen dus uit twee luiken moeten bestaan:

- een hoofdluik op het niveau van het GBP om bij de volgende revisie ervan, kaarten 5 en 6 van het GBP te vervangen.
- een bijkomend luik dat de andere transportlijnen omvat (waaronder de tramlijnen) die slechts binnen het kader van het strategisch plan IRIS 2 zullen worden gedefinieerd.

DIAGNOSE VAN EEN UITDAGING VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

IRIS 1, EEN GEDEELTELIJKE TOEPASSING

In 1998 keurde de Regering het eerste Gewestelijk Mobiliteitsplan (of IRIS plan) na zes jaar werk goed. Dit plan legde voor de eerste keer een globale strategie en een interventiekader op het vlak van de mobiliteit tegen het jaar 2005 vast. De inzet was in ieder geval erg groot. Het kwam er immers op aan om de toekomst van Brussel te verzekeren door mobiliteit, concurrentiekracht en gewestelijke ontwikkeling met elkaar te verzoenen. Bijna tien jaar later blijft de trendmatige mobiliteit in het Gewest erg onrustwekkend. Ook al doordat bepaalde belangrijke maatregelen van het IRIS 1-plan niet werden ingevoerd, terwijl de behoeften op het vlak van de mobiliteit intussen sterk zijn toegenomen. Resultaat: op basis van de huidige toestand zijn de vooruitzichten voor 2015 op het vlak van de verplaatsingen vrij alarmerend.³

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan had in 1998 zes strategische assen vastgelegd om de druk van het autoverkeer te verlichten en zowel de levenskwaliteit als de verplaatsingskwaliteit van alle gebruikers in Brussel te verbeteren. Nu dit Plan wordt geactualiseerd, is de tijd gekomen om een balans op te maken:

Gewestelijk Mobiliteitsplan of iris-plan

Op basis van een analyse van de huidige situatie en trends m.b.t. de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, legt het plan bepaalde tendensen vast en stelt het voor alle transportmiddelen bepaalde maatregelen voor. Het eerste plan werd opgesteld in 1998.

Zijn actualisering is het onderwerp van het plan IRIS 2.

AS I IRIS 1: DE COHERENTE RUIMTELIJKE ORDENING

IRIS 1 had duidelijk gesteld dat een planningbeleid moest worden gevoerd op basis van de bereikbaarheid van de werkplaatsen en het mobiliteitsprofiel van de ondernemingen. Het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), dat in 2001 van kracht werd en als referentieplan voor de ruimtelijke ordening werd beschouwd, slaagde er echter niet in om dit streven te versterken naar een verdichting van de zones die door het openbaar vervoer goed worden bediend. Het GBP moedigde evenmin de vestiging van kantoren in die zones (met name in de Vijfhoek) aan.

Vijfhoek

Het stadscentrum van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gelegen binnen de Kleine Ring.

AS II IRIS 1: DE PROMOTIE VAN DE ACTIEVE VERVOERMIDDELEN (VOETGANGERS, AANGENAME OPENBARE RUIMTE, FIETS)

Er is veel achterstand opgelopen met de aanleg van fietspaden. Dit is een gevolg van de lange administratieve procedures en van het gebrek aan personeel om de werven uit te voeren. Bij de aanleg van wegen worden niet systematisch accommodaties (infrastructuren of eenvoudige markeringen) voor fietsers voorzien. Daarenboven heeft het Gewest ook geen globaal voetgangersbeleid. Met betrekking tot de personen met beperkte mobiliteit legt de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die op 21 november 2006 door de Regering werd goedgekeurd, voortaan regels en criteria voor een goede bereikbaarheid vast. Op het terrein omvatten de nieuwe inrichtingen systematisch voorzieningen voor slechtzienden en mensen in een rolstoel. De metrostations werden zelfs sneller aangepast dan voorzien.

³ Dit trendmatige scenario tegen 2015 wordt op een gedetailleerde manier beschreven in de publicatie 'Stand van zaken van de mobiliteit in Brussel' (april 2006). De gegevens van deze publicatie zijn ook beschikbaar op de site www.iris2.irisnet.be.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en zijn evaluatieproces werden op het niveau van het Gewest geïntroduceerd. Er werden voor het volledige gewestelijke grondgebied bedrijfsvervoerplannen opgelegd voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers op eenzelfde site, en ook de scholen werden verzocht een vervoerplan in te voeren. Op die manier wou men de duurzame vervoermodi promoten.

AS III IRIS 1: DE AANPASSING VAN HET OPENBAAR VERVOER

Het Gewest wilde door de ontwikkeling van nieuwe bovengrondse lijnen en metrolijnen de commerciële snelheid, de frequentie, de capaciteit en het net van het openbaar vervoer verbeteren. Met de aanleg van die nieuwe lijnen is men intussen al begonnen. Er werden talrijke eigen banen voor bussen en trams aangelegd. Maar de snelheid van die voertuigen wordt door de toename van de verkeersdichtheid toch nog altijd afgeremd zowel op de plaatsen die nog niet zijn ingericht, als op sommige plaatsen die wel reeds zijn ingericht. De eerste fase van de verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer werd aangevangen, maar is nog niet helemaal operationeel. Het Gewest moet de maatregelen versterken en de middelen voorzien om het openbaar vervoer te beschermen tegen de verkeerscongestie die de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer ernstig in het gedrang brengt.

De uitbreiding van de metro naar Erasmus en Delacroix is intussen operationeel en de lusverbinding van de kleine ring is sinds begin 2009 een feit. In 2001 werd ook een globaal programma geïntroduceerd voor de verhoging van de capaciteit van de metro's, trams en bussen. De effecten van dat plan zijn intussen merkbaar⁴. Op heel wat lijnen werd de frequentie tijdens de daluren opgetrokken. Op de vijf belangrijkste lijnen werd de frequentie 's avonds verhoogd.

Op federaal niveau werd een derde betalersysteem ingevoerd. Hierbij wordt 20% aan openbare subsidies toegekend voor alle ondernemingen die bereid zijn om 80% van de prijs van de abonnementen van hun werknemers bij de NMBS en de MIVB te financieren.

Commerciële snelheid

Gemiddelde snelheid van een lijn van het openbaar vervoer, rekening houdend met de stilstandtijden aan de haltes.

Overigens financiert het Gewest de voorkeurstarieven van de MIVB voor de OMNIO-klienten⁵ en het gratis vervoer voor kinderen jonger dan 12 jaar, mensen ouder dan 65 jaar, personen die een leefloon ontvangen en werkzoekenden voor hun verplaatsingen in het kader van een sollicitatiegesprek. De gemeenschappen ondersteunen op dezelfde wijze de voorkeurstarieven voor studenten. Net zoals in andere steden die goed scoren op het vlak van duurzame mobiliteit, voerde het Gewest het Cambio-project voor autodelen in om de afhankelijkheid van de personenwagen te verminderen.

In 2009 werd een Bike-sharingstelsel opgericht, dat in 2010 verder uitgebreid moet worden.

Grafiek

Evolutie van de commerciële snelheid van de bus en de tram in functie van de jaren.

AS IV IRIS 1: DE UITWERKING VAN EEN PARKEERBELEID

Met het Plan probeerde het Gewest ook om het parkeeraanbod onder controle te houden en de capaciteiten voor langparkeren aanzienlijk te verminderen. Deze bepaling werd aangevuld door de aanleg van transitparkeerterreinen de reglementering van het aantal parkeerplaatsen van kantoorgebouwen bij nieuwbouw. Vóór 2005 konden op dit vlak zeer weinig realisaties worden genoteerd, behalve in Etterbeek, Oudergem en de stad Brussel. De invoering van een gewestelijke parkeerstructuur is sinds 2007 aan de gang. Op het vlak van de aanleg van transitparkeerterreinen

⁴ In tegenstelling tot wagens, die na enkele weken al beschikbaar zijn, kunnen trams en metrostellen pas in dienst worden genomen na voorafgaande studies, technische definities, termijnen voor het indienen van offertes en erg lange constructie- en testtermijnen: dit hele proces neemt ongeveer 5 jaar in beslag.

⁵ Begunstigden van de verhoogde tegemoetkoming onder het RVV-statuut: weduwen, invaliden, gepensioneerden en wezen.

werden voor vier parkeerterreinen uitbreidingsstudies uitgevoerd. Voor de aanleg ervan is er tot nog toe geen financiering voorhanden. Over de reglementering van het aantal parkeerplaatsen voor kantoren bij nieuwbouwprojecten werd in 2003 een rondzendbrief opgesteld, die in 2006 in de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV) werd opgenomen. Het parkeerbeleid is echter niet voltooid.

AS V IRIS 1: DE INVOERING VAN DE SPECIALISATIE VAN DE OPENBARE WEGEN

De specialisatie van de openbare wegen, die het doorgaand verkeer in de woonwijken moet terugdringen, is een delicate oefening, waarbij men rekening moet houden met de druk en de flexibiliteit van de wagens. Omwille van de verschuivingseffecten naar naburige openbare wegen en vooral naar assen die door bussen en trams worden gebruikt en de beperkte budgetten die daarvoor beschikbaar waren, kwamen hiervoor slechts bepaalde zones in aanmerking⁶.

Eind 2008 was 29,5% van de gemeentelijke wegen van het wijkwegennet omgevormd tot zones 30. Die omvormingen, door middel van fysieke en reglementaire maatregelen die de snelheid naar beneden moeten brengen, gingen echter niet voldoende gepaard met verkeersplannen die het verkeer afraadden (lusparcours, omgekeerd eenrichtingsverkeer,...). Het Gewest voorzag hiervoor weliswaar incentives (cofinanciering van de plannen voor zone 30 en GMP, subsidies via het mechanisme van de gesubsidieerde werken), maar de vooruitgang die hierbij wordt geboekt, is te beperkt. Het afsluiten van bepaalde wijken om het doorgaand verkeer in die wijken te verminderen is heel bescheiden gebleven.

De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen, die sinds 2002 geleidelijk aan werden ingevoerd, zouden een bredere visie moeten toelaten, waarbij rekening wordt gehouden met die parameters. De impact van deze GMP's moet opmerkelijk versterkt worden en ze moeten resoluut afgestemd worden op de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen.

Men moet eveneens vaststellen dat het Gewest geen Voetgangersbeleid heeft. Het is opvallend dat Brussel, in vergelijking met andere Europese en Belgische steden, over zeer weinig voetgangerszones beschikt.

Kaart van de zones 30

Stand van zaken zones 30

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt 1.222 km gemeentewegen voor het plaatselijke verkeer. In december 2006 was 22,8% van dit wijknet in zones 30 of voetgangerszones omgevormd.

Bron : BUV

AS VI IRIS 1: DE ONTWIKKELING VAN HET GEN

Het realisatieproces werd uitgevoerd in het kader van een reeks opeenvolgende akkoorden tussen de Staat en de drie gewesten. De betrokken partijen maakten hierbij afspraken over de gedeeltelijke financiering (GEN-fonds), de planning van de werkzaamheden (meerjarenplan 2001-2012 van de NMBS), de bestelling van specifiek rollend materieel en de invoering van een pilootstructuur voor de invoering (GEN-overeenkomst van 2003). In 1999 werden de eerste stedenbouwkundige attesten afgeleverd voor de lijn 161 en de Schuman-josafattunnel. Dit leidde echter nog niet meteen tot de uitvoering van de nodige werkzaamheden. Voor bepaalde stukken werd tot op de dag van vandaag nog geen vergunning ontvangen⁷.

Intussen is op dit vlak al meer dan 7 jaar vertraging opgelopen.

⁶ Op de kaart met alle openbare wegen die tot zone 30 werden omgevormd, krijgt u een zicht op de vooruitgang die intussen werd geboekt. Toch moet er nog een hele weg worden afgelegd voor we onze doelstelling bereiken.

⁷ Stand van zaken voor de belangrijkste procedures voor de aanvraag van stedenbouwkundige vergunningen op 01/07/2008:

- lijn 50A Aalst-Zuid: SV verkregen 10/2008. Werken zijn lopende;
- lijn 161 Namen-Watermaal-Schuman: SV toegekend in 1/2008. Beroep in behandeling.
- lijn 124 Charleroi-Moensberg-Zuid: SV uitgereikt in 3/2008. Beroep in behandeling. Werken zijn lopende;
- Diabolo (4de terugkeertak naar Brussel): SV verkregen 11/2008. Werken zijn lopende;
- Vierhoek (Noordstation) SV verwacht voor 05/2010

WAT WAS DE IMPACT VAN DE MAATREGELEN VAN HET IRIS 1-PLAN?

In 2009 heeft men aangetoond dat het aantal afgelegde kilometers op de wegen tijdens de laatste decennia voortdurend is blijven stijgen. Op nationaal niveau bedraagt deze stijging bijna 20% tussen 1997 en 2007. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is deze toename minder groot en sommige tellingen geven op bepaalde assen zelfs een lichte afname aan voor de twee voorbije jaren. Het blijkt desalniettemin dat het aantal afgelegde kilometers op het secundaire wegennet van het Gewest met 30% is gestegen het laatste decennium, waardoor de levenskwaliteit in de wijken en de commerciële snelheid van het bovengrondse openbaar vervoer opmerkelijk verminderden.

In 2001 lag het aantal verplaatsingen met de wagen binnen het Gewest tijdens de ochtendspits (7u-9u) lager dan voorzien was door IRIS 1 in zijn trendmatige voorspelling. Het verhoopte resultaat van het voluntaristische scenario is echter nog lang niet bereikt, ongetwijfeld door de te geringe doorvoering van het parkeerbeleid en een onvoldoende verschuiving naar stappen en fietsen als verplaatsingswijze.

Wat het aantal verplaatsingen met de wagen naar het Gewest betreft, lijkt de situatie in 2001 beter dan wat in het voluntaristische scenario van het IRIS 1-plan werd voorspeld, wanneer we de toestand tussen 7u en 9u bekijken, en dat terwijl het GEN nog niet bestaat. De studie heeft wel aangetoond dat er een sterke stijging is tussen 6u en 7u en tussen 9u en 10u 's morgens. De ochtendspits strekt zich voortaan dus uit van 6u tot 10u. Op die manier hopen de automobilisten de moeilijke bereikbaarheid van het Gewest tijdens de "hyperspits" op te vangen.

Feit blijft dat het gedeeltelijk uitgevoerd IRIS 1-plan ons niet in staat heeft gesteld de doelstellingen van het GewOP te behalen, de verkeersdruk met 20% verminderen tegen 2010, noch een voldoende verschuiving naar actieve verplaatsingswijzen – stappen, fietsen en openbaar vervoer – heeft teweeg gebracht.

Verplaatsingen met de personenauto in verhouding tot de doelstellingen van IRIS 1

Verplaatsingen binnen Brussel met privévoertuigen

Verplaatsingen met privévoertuigen voor het binnenkomende pendelverkeer

Aantal verplaatsingen met PV (07.00 – 09.00 u) (in duizendtallen)

Vergelijking van de verplaatsingen in voertuigen die in 2001 werden geteld en de verplaatsingen in voertuigen die door het trendmatige en voluntaristische scenario van IRIS 1 zijn voorzien.

EEN NOG ALTIJD ZORGWEKKENDE TRENDMATIGE EVOLUTIE

Welke toekomst mogen we voor de mobiliteit in 2015 verwachten als er geen nieuw beleid wordt uitgestippeld? Om een referentiepunt te verkrijgen, werden intussen verschillende prospectieve studies uitgevoerd. Die werden gebaseerd op de waarschijnlijke maatschappelijke en demografische evoluties en de gevolgen van de nieuwe infrastructuur die tussen 2001 en 2006 werd uitgevoerd of waarover in die periode werd beslist.

Hierbij werd geen rekening gehouden met het GEN.⁸ De vooruitzichten voor 2015 zien er onrustwekkend uit. Niet alleen op het vlak van de bereikbaarheid van de verschillende gewestelijke polen, maar ook op het vlak van het welzijn van de bewoners en de economische activiteit van het Gewest. De hoofdoorzaken versterken elkaar immers:

- een trendmatige stijging van het aantal dagelijkse verplaatsingen. Deze ontwikkeling houdt verband met de levenswijzen;
- een toename van de intensiteit van het verkeer in het Gewest. Alleen al tijdens de piekuren zal het verkeer in 2015 met 6% gegroeid zijn ten opzichte van 2001. Dit komt neer op een stijging van 0,5% per jaar. Buiten het Gewest bedraagt de toename van het verkeer zelfs 17%, wat ook een

⁸ Alleen het GEN werd niet in dit trendmatige scenario voor 2015 opgenomen. Op die manier kon men een duidelijker onderscheid maken tussen de gevolgen van het GEN en de gevolgen van de andere maatregelen die reeds genomen werden.

impact heeft op het verkeer in het BHG;

- de overheersende rol van de wagen als dagelijks vervoermiddel. Voor drie van de vijf verplaatsingen wordt gebruikgemaakt van de wagen. Die blijft in 2015 ook het belangrijkste gemotoriseerde verplaatsingsmiddel (cf. gegevens in bijlage 2). Hoewel het aantal fietsers stijgt, blijft de fiets nog altijd te zwak vertegenwoordigd, zeker in vergelijking met cijfers in de meeste Europese hoofdsteden;
- het overwicht van wegvervoer (78% van de tonnage in 2001) voor het goederenvervoer dat inherent en onmisbaar is voor de activiteiten van de stad.

DE GEWESTELIJKE BEREIKBAARHEID BEDREIGD

Het Gewest en de rand dreigen in de toekomst met een structurele opstopping van hun weginfrastructuur te worden geconfronteerd: Brussel wordt nu al gewurgd door files. Maar in 2015 zal het verkeer ten noorden van de GEN-zone⁹, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits, in beide richtingen bijzonder moeizaam verlopen. In die omstandigheden zal het ook onmogelijk zijn om de wagens 's avonds vanuit het Gewest via die verzadigde snelwegen af te voeren.

De Ring zal ook worden overbelast door de toestroom van het woon-werkverkeer naar Diegem-Zaventem en de toename van het aantal verplaatsingen van de ene periferie naar de andere. De alternatieven voor de wagen schieten daarin tekort. 85% van de verplaatsingen gebeurt er dus met de wagen. Door het capillariteitseffect zullen de snelwegen naar de Ring dichtslibben en zal de capaciteit van de grote binnenkomende verkeersassen in Brussel worden beperkt. Alle verkeersassen rond de stad en naar Brussel zullen verzadigd zijn. En het stedelijke wegennet zal ook niet meer in staat zijn om de toename van het verkeer op te vangen.

De grote verkeersdrukte rond de stad beschermt het Gewest momenteel tegen een toestroom van verkeer van buitenaf, maar op termijn zal die drukte het Gewest ook minder bereikbaar maken en de ochtendspits laten uitdijen van 6u tot 10u. En dan houden we nog geen rekening met het feit dat de minste gevoelige verbetering van de capaciteit van de Ring en vooral de snelwegen die tot in het Gewest doordringen, het verkeer naar het Gewest opnieuw sterk zal doen toenemen.

Toestand in 2001 – 8u-9u

Kaart van de verzadiging van het netwerk in de GEN-zone.

Trendmatige scenario 2015 zonder GEN – 8u-9u

Kaart van de verzadiging van het netwerk in de GEN-zone.

Toestand in 2001 – 8u-9u

Kaart van de verzadiging van het netwerk op het gewestelijk grondgebied.

Trendmatige scenario 2015 zonder GEN – 8u-9u

Kaart van de verzadiging van het netwerk op het gewestelijk grondgebied.

Toename van de verkeersintensiteit 2015. Trendmatig ten opzichte van 2001

TE VEEL WAGENS ZIJN SCHADELIJK VOOR DE LEVENSKWALITEIT

De huidige toestand op het gewestelijke grondgebied is in sommige zones al moeilijk. Tussen 1991 en 2001 is het aantal verplaatsingen met de wagen (7u tot 9u) in Brussel met 8% en in de GEN-zone met 13% toegenomen. Het verkeer van 7u tot 9u naar de GEN-ring steeg nog sterker (36%). Het verkeersvolume stijgt ook buiten de piekuren explosief (groei van 30 tot 60% tijdens de daluren tussen de ochtend- en de avondpiek). In 2015 zullen verschillende zones met erg zware fileproblemen te kampen hebben, meer bepaald de Vijfhoek en de eerste kroon oost en noord. Globaal genomen zal de toestand erger zijn dan in 2001, meer bepaald in de Europese wijk, in Schaarbeek en Sint-Joost-ten-Node. De druk van het autoverkeer zal het duidelijkst voelbaar zijn op het plaatselijke net, in de woonwijken. Die woonwijken zullen immers nog niet voldoende beschermd zijn, rekening houdend met de beperkte doorvoering van de specialisering van het net.

Dit fenomeen wordt nog versterkt door het toenemende gebruik van bedrijfswagens, waarvan de

⁹ GEN-zone = de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest + de 33 gemeenten van de ring van de eerste periferie + de 83 gemeenten van de ring van de tweede periferie.

bestuurders niet op hun verantwoordelijkheid worden gewezen om op een rationele manier gebruik te maken van de wagen .

Logisch gevolg van de toename van het verkeer: de CO₂-uitstoot neemt toe, waardoor alle inspanningen die in het Gewest werden geleverd (bijvoorbeeld in de industrie of in de woningen), teniet zouden worden gedaan. Het veel te hoge aantal wagens heeft echter nog andere negatieve gevolgen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars: lawaai, slechte verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende gebruikers, risico's op ongevallen en verontreinigende stoffen op een meer plaatselijke schaal (CO, NOX, COV, PM10...).

CO₂

Koolstofdioxide is een gas dat van nature voorkomt in de lucht met een volume van ca. 0,035%. Het is één van de belangrijkste broeikasgassen. De verhoogde concentratie ervan in de lucht is een essentiële factor voor de klimaatsopwarming. In het Brusselse Gewest is 95% van de uitstoot van broeikasgassen aldus te wijten aan CO₂.

HET VERKEER BELEMMERT HET OPENBAAR VERVOER

De verzadiging van de wegen haalt ook de commerciële snelheid van het bovengrondse openbaar vervoer naar beneden. Die voertuigen rijden zich immers in het verkeer vast. Hun verplaatsingssnelheid op de openbare weg zal gemiddeld met 32% dalen. De uitbatingskosten stijgen ook door de verkeerscongestie, die de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer aantast. Zelfs als er gereserveerde rijvakken voor het openbaar vervoer zijn voorzien, ontstaan er knelpunten op ieder kruispunt dat moet worden overgestoken.

HET AANBOD VAN HET OPENBAAR VERVOER IS NOG NIET VOLDOENDE AANGEPAST

Een behoorlijke intermodaliteit blijft voor veel gebruikers nog altijd een onbereikbare droom, zeker als we rekening houden met het feit dat de aansluitingen op sommige plaatsen structureel niet goed zijn georganiseerd.

Daar bestaan verschillende oorzaken voor:

- zeer variabele verplaatsingsduur ten gevolge van het heterogene karakter van de frequenties en de dienstregelingen bij de verschillende exploitanten;
- weinig overzichtelijke en onsamenhangende inrichtingen;
- haltes die te ver uiteen liggen;
- ongunstige omstandigheden op het vlak van de wachttijden en de informatieverstrekking aan de gebruikers, vooral bij problemen;
- veiligheidsrisico's (hoofdwegen met snel verkeer...).

Het aanbod van het openbaar vervoer beantwoordt niet correct meer aan de nieuwe eisen op het vlak van de verplaatsingen:

- tijdens de zogenaamde daluren die tegenwoordig steeds drukker worden;
- 's avonds laat of 's nachts voor nachtbrakers en mensen die 's nachts werken (behalve de nachtbussen tot 3u 's morgens twee avonden per week en de collectieve taxi's);
- door een ontoereikende capaciteit tijdens de piekuren, waardoor het geboden comfort onder een aanvaardbaar niveau zakt. De toename van het aantal klanten van het MIVB-netwerk tussen 1999 en 2008 (+79%) heeft voor problemen gezorgd met betrekking tot de beschikbaarheid van plaatsen en vereist de aankoop van rijtuigen met een grotere capaciteit; er moeten niettemin onafgebroken inspanningen geleverd worden om te anticiperen op de toekomstige groei;
- omdat er meer inspanningen moeten gedaan worden op het gebied van fietsstallingen en om de moeilijke toegankelijkheid van de stations en de rijtuigen voor PBM en fietsers te verhelpen.
- de coördinatie tussen de 4 operatoren dient voortgezet en versterkt te worden (aanbod, tickets, tarieven, enz.)

SOMMIGE WIJKEN VERDIENEN EEN BIJZONDERE AANDACHT

De problemen op het vlak van de bereikbaarheid van de middenring waren al zorgwekkend in 2001, maar zijn nu nog erger geworden. Dit geldt zowel voor het openbaar vervoer (hoewel dat moet verbeteren met de invoering van het tram- en busplan 2008¹⁰) als voor het autoverkeer: de capaciteit van de middenring zal duidelijk niet volstaan, zeker als de specialisatie van de wegen wordt ingevoerd waardoor het verkeer op die grote gewestwegen zal samenkomen. Zelfs met de ontwikkeling van het GEN zullen Schaarbeek en Ukkel nog moeilijker te doorkruisen zijn, zowel met de wagen als met het openbaar vervoer.

De ontwikkeling van een hectaren groot complex op de site van Thurn & Taxis zal een belangrijke impact hebben op de mobiliteit in het Gewest. Die zone wordt gekenmerkt door een verzadiging van de wegen en een momenteel matige bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Bij de keuze van de bestemming van de oude sites van de NMBS, die zowel met het openbaar vervoer als te voet erg moeilijk bereikbaar zijn (Delta, Josafat en Schaarbeek-Vorming, ...), moet men dan ook proberen om ruimtelijke ordening, bereikbaarheid en kosten van het vervoer met elkaar te integreren. Het type en de dichtheid van de functies die het Gewest daar zal toelaten, zal een grote invloed hebben op de gewestelijke mobiliteit.

Voor andere wijken die nog niet zo lang zijn verstedelijkt (1970-2006) ten slotte is een nieuwe vraag naar bereikbaarheid ontstaan die te maken heeft met:

- de ontwikkeling van gemengde stedelijke kernen: dat is bijvoorbeeld het geval met hoog Jette, waar een gemengde zone werd ontwikkeld met een grote campus van het universitaire ziekenhuis en woningen, of met Peterbos-Westland in Anderlecht met een sterke bevolkingsdichtheid;
- de ontwikkeling van kantoor-kernen zoals de Leopoldwijk (tussen 1990 en 2006) of de verdichting van de activiteiten langs de Vorstlaan en de Woluwelaan;
- de ontwikkeling van economische activiteiten op het Vlaamse grondgebied aan de grenzen van het Gewest (Keiberg, Zaventem, Diegem...). De behoorlijke kwaliteit van de dienstverlening van deze zones door het openbaar vervoer is belangrijk voor het Gewest, in die zin dat daar een groot aantal banen die toegankelijk zijn voor Brusselaars zullen worden ingeplant (22% groei verwacht in 2015 voor het woon-werkverkeer naar de eerste periferie vanaf Brussel, hetzij 40.000 verplaatsingen tussen 6u en 10u).

Overigens moet men in dit verband ook rekening houden met de aanleg op korte termijn van nieuwe wijken en de verdichting van de bestaande wijken in het kader van het Gewestelijk Huisvestingsplan of specifieke projecten zoals de verdichting van de functies in de Wetstraat, de ontwikkeling van Thurn & Taxis, enz. De gelijktijdige komst van een groot aantal nieuwe bewoners zal een doorslaggevende invloed hebben op de vraag naar vervoer in de betreffende zones.

In dit verband moet men ook rekening houden met de verhuizing van het hoofdkwartier van de NAVO naar de Prins Boudewijnkazerne en de nieuwe bestemming van de huidige site.

Die verschillende stadsprojecten hebben een ingrijpende invloed op de gewestelijke mobiliteit. Dat is de reden waarom het Plan een totaalvisie en een totaalplanning voorstelt, die voor een grotere samenhang op het vlak van de ruimtelijke ordening zouden moeten zorgen.

DE BEVINDINGEN VAN HET BURGERPANEL

Bij de uitwerking van het Plan organiseerde het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een burgerpanel. Zo'n panel is een nieuwe vorm van burgerparticipatie die in de jaren '80 voor het eerst werd toegepast. Hierin kan een groep burgers een bijdrage leveren aan de bezinning over een complexe vraag. De burgers die deel uitmaken van het panel kunnen een doordacht en door argumenten ondersteund niet-technocratisch advies verlenen dat, samen met het werk van de wetenschappers en de experts, de

¹⁰ De reorganisatie van het tram- en het busnet werd in 2005 na een groot debat in het gewestelijke parlement goedgekeurd. Die reorganisatie streeft naar een verbetering van de regelmaat, de frequenties en de bereikbaarheid van de verschillende zones van het Gewest, maar dan wel ten koste van de splitsing van een aantal oude lijnen. Hierdoor moet er meer worden overgestapt dan in het verleden. Men zal dan ook proberen om de hinder hiervan te beperken.

beleidsmakers kan helpen om een duidelijker zicht te krijgen op de toestand.

Het panel werd samengesteld uit een dertigtal vrijwilligers, die zo werden geselecteerd dat ze een zo groot mogelijke diversiteit van de gebruikers in het Brussels Gewest vertegenwoordigden. Zij dachten samen na over een burgeradvies over de mobiliteit in Brussel. Het resultaat van hun gezamenlijke werk werd in juni 2006 aan de toenmalig bevoegde minister Pascal Smet overhandigd.¹¹

PRAGMATISCH

Het panel kreeg aan de hand van inleidende en opleidende uiteenzettingen een duidelijk zicht op de complexiteit van de problematiek van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarna formuleerde het pragmatische en logische verwachtingen op organisatorisch en politiek vlak. Die verwachtingen weerspiegelden voorwaarden die zij als essentieel bestempelden voor een doeltreffend Gewestelijk Mobiliteitsplan:

- het mobiliteitsbeleid van de verschillende machts- en beslissingsniveaus (federale overheid, gewesten, gemeenten, overheden, politiediensten,...) moest hierbij op elkaar worden afgestemd, zonder dat daarbij uit het oog mocht worden verloren dat de inwoners van Brussel hierin het laatste woord moeten behouden;
- er werden geplande acties in de tijd omschreven en gerangschikt qua belangrijkheid;
- de concrete toepassing van die maatregelen moet worden ondersteund door een reële wil van de betrokken partijen op het terrein, een sensibilisatie van alle burgers en een doeltreffend controlesysteem;
- er moeten voldoende financiële en menselijke middelen ter beschikking worden gesteld waarmee de doelstellingen kunnen worden gehaald;
- er moet een strenge evaluatie worden ingevoerd.

ZEVEN PRIORITAIRE MAATREGELEN

Toen het panel werd gevraagd om zich over een reeks mogelijke maatregelen uit te spreken, omschreef het 7 domeinen die het als prioritair beschouwde voor de mobiliteit in het Brussels Gewest:

- onvermijdelijke infrastructuurwerken, waaronder het GEN en de metro, die volgens het panel versneld zouden moeten worden uitgevoerd. Daarnaast zouden er gratis en beveiligde overstapparkerterreinen moeten worden aangelegd met een rechtstreekse aansluiting op het openbare vervoersnet;
- een samenhangend en regulerend parkeerbeleid;
- eersteklas openbaar vervoer;
- een versterkte intermodaliteit (aanpassing rollend materieel en combinatie van dienstregelingen);
- systematisch rekening houden met de behoeften van personen met beperkte mobiliteit (PBM);
- meer levenskwaliteit in het Gewest, met onder meer de aanleg van zones voorbehouden voor actieve verplaatsingen en openbaar vervoer;
- een betere informatieverstrekking over de verschillende vervoerswijzen (dienstregelingen, trajecten, plannen, kostprijs,...).

Het panel besteedde niet alleen aandacht aan de materiële en structurele problemen die met de mobiliteit verband houden. Ook wees het op het belang van een mentaliteitswijziging van de hele bevolking over de manieren waarop ze zich verplaatst. Het panel moedigt het stimuleren van collectieve waarden aan, alsook het werken rond het denkbeeldige dat opgeroepen wordt via de verschillende verplaatsingswijzen.

DE CRITERIA WAARMEE DE MAATREGELEN WERDEN GEËVALUEERD

¹¹ U kunt het volledige advies van het panel downloaden op www.iris2.irisnet.be. Een papieren versie van het advies is ook beschikbaar bij Mobiel Brussel.

Het panel kreeg ook de vraag om na te denken over de evaluatiecriteria van de verschillende maatregelen¹². De belangrijkste daarvan waren:

- persoonlijke veiligheid;
- duur van de verplaatsing;
- levenskwaliteit;
- verkeersveiligheid;
- autonomie;
- ruimtelijke ordening.

RADICALE VERANDERINGEN ?

Het panel heeft de minste moeite met voluntaristische maatregelen zoals infrastructuurwerken, voorrangssassen voor het openbaar vervoer, maatregelen voor de fietsers en een parkeerplan. De wegenspecialisatie, gratis openbaar vervoer en de invoering van een stadstol daarentegen roepen meer tegenstrijdige reacties op.

¹² De keuzecriteria die door de panelleden naar voren werden geschoven, werden binnen vier werkgroepen in een lijst ondergebracht. Tijdens een plenaire zitting moest men het daarna met elkaar eens worden over gehelen waarin alle opgesomde criteria uiteindelijk zouden worden vertegenwoordigd.

IRIS 2-STUDIE

Op basis van die verontrustende diagnose werden drie voluntaristische scenario's voor het jaar 2015 opgesteld. Binnen die drie scenario's werden een tiental mogelijke maatregelen gecombineerd tot een voluntaristische aanpak van de uitdagingen.

De scenario's houden het volgende in:

SCENARIO 1: Alle maatregelen van het IRIS 1-plan, waarvan de belangrijkste in dit scenario werden opgenomen, waren er vooral op gericht om enerzijds de bereikbaarheid en de levenskwaliteit met elkaar te verzoenen en anderzijds de verloederende van de stad een halt toe te roepen. De opstellers van het plan streefden hierbij naar:

- de omschrijving van een beleid voor de ruimtelijke ordening op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer;¹³
- het beheer van de parkeermogelijkheden binnen de Vijfhoek en de 1ste kroon;
- de aanleg van het GEN;
- de verbetering van de frequentie, de capaciteit en de commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de aanleg van nieuwe lijnen;
- de aanleg van fietsroutes;
- de uitbreiding van de capaciteit van de transitparkeerterreinen;
- de specialisatie van de wegen om het doorgaand verkeer buiten de woonwijken te houden.

De modelvorming heeft aangetoond dat met dit scenario het verkeer tegen 2015 slechts 6% zal afgenomen zijn ten opzichte van 2001.

Kaart van de parkeerdruk langs de openbare weg van 10.30 tot 12.00u

Kaart van de parkeerdruk voor de vijfhoek en de 1^{ste} kroon, uit te breiden tot de 2^{de} kroon

SCENARIO 2: Op basis van het eerste scenario, dat niet de verhoopte resultaten opleverde, werden verschillende aanvullende maatregelen naar voren geschoven. Hiermee hoopte men de verkeersdrukte alsnog met minstens 20% te kunnen verlagen, zoals vooropgesteld. Zo werden de maatregelen van scenario 1 nog aangevuld met:

- de uitbreiding van het parkeerbeleid tot de 2de kroon;
- de betaling door de automobilist (en niet door zijn werkgever) van de parkeerkosten in kantoorgebouwen.
- de veralgemening van het schoolvervoer voor de helft van de leerlingen (bussen, te voet of met de fiets);
- gratis openbaar vervoer voor de schoolgaande jeugd op het grondgebied van het Gewest;
- 100% betaling door derden van de kosten voor het openbaar vervoer voor de werknemers.
- het invoeren van een tarifiering voor het gebruik van het wegennet in functie van de afgelegde afstand (Galileo-satellietsysteem, dus zonder scherm of wegennetstations).

Vraag naar gemechaniseerde verplaatsingen*

* Gemechaniseerd= Alle vervoermiddelen behalve te voet (wagen, openbaar vervoer, fiets). Gemotoriseerd= Alle vervoermiddelen behalve te voet en met de fiets.

Vraag naar verplaatsingen op het wegennet (bestuurder = auto)

In deze grafieken is het aandeel van de fiets voor verplaatsingen binnen het Gewest bewust beperkt gehouden. Er wordt hierbij rekening gehouden met een maximale verschuiving naar de andere transportmiddelen en dan meer bepaald het openbaar vervoer, waardoor de netten met een veiligheidsmarge kunnen worden gedimensioneerd.

Vraag naar verplaatsingen op het netwerk van het openbaar vervoer (trein, metro, tram, bus)

Prestatie-indicatoren van het wegennet

Verdeling per openbaar vervoermiddel volgens de scenario's (GEN-zone)

¹³ In dat geval moet iedere activiteit een plaats krijgen in functie van het mobiliteitsprofiel van de organisatie en de bereikbaarheid van die plaats.

SCENARIO 3: In dit scenario zijn de belangrijkste maatregelen uit het tweede scenario opgenomen, met uitzondering van de tarifiering van het wegennet en de betaalde parkeerplaatsen op de werkplaats van de gebruiker.

In deze drie gevallen daalt het aandeel van de verplaatsingen met de wagen sterk ten voordele van de fiets of het openbaar vervoer (cf. gegevens in bijlage 3). Voor de pendelaars neemt het modale aandeel van de wagen in ieder geval aanzienlijk af dankzij het GEN. In het scenario 2 winnen de alternatieven voor de wagen sterk aan belang: hier neemt het gebruik van het openbaar vervoer met 50% toe ten opzichte van 2001. Met het scenario 3 van IRIS 2 wordt een beter resultaat behaald dan met IRIS 1: in dat geval neemt het openbaar vervoer 31% van de verplaatsingen voor zijn rekening. Dit scenario lijkt een realistische tussenstap naar het zeer voluntaristische ideale scenario, dat later (tegen 2020) zou kunnen worden ingevoerd.

Bij de becijferde doelstellingen van de modelvorming komen nog de doelstellingen betreffende de bevordering van het stappen en het fietsen als verplaatsingswijze. De behouden doelstelling bestaat erin dat 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen in de toekomst vervangen wordt door verplaatsingen met de fiets.

MILIEUVASTSTELLINGEN¹⁴

Vervoer heeft een rechtstreekse invloed op de levenskwaliteit van de bewoners en de gebruikers van de stad.

Vervoer is de belangrijkste oorzaak van overlast met betrekking tot luchtkwaliteit, CO₂-uitstoot en lawaai.

Bovendien nemen het dominante wegverkeer, en in het bijzonder de personenwagens, heel veel plaats in beslag, beperken ze het gebruik van de openbare ruimte en berokkenen ze schade aan de gezelligheid van het leven in de stad.

Ten slotte is het wegverkeer ook een belangrijke oorzaak van de onveiligheid op de wegen.

Luchtkwaliteit

In 2007 was het vervoer verantwoordelijk voor 72% van de uitstoot van fijn stof (PM₁₀) en voor minstens 49% van de uitstoot van stikstofoxide (NO_x) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ondanks een lichte daling van deze verontreinigende stoffen die de afgelopen paar jaar vastgesteld werd, voldoet de luchtkwaliteit nog lang niet aan de Europese en internationale normen ter bescherming van de menselijke gezondheid.

Deze twee verontreinigende stoffen hebben een erkende impact op de gezondheid: op korte termijn, tijdens vervuilingsspieken, kunnen ze irritaties van de bovenste luchtwegen veroorzaken, waardoor de symptomen bij mensen behorende tot de risicogroepen toenemen; op lange termijn doen ze cardio-respiratorische ziektes toenemen en vergroten ze het risico op longkanker. Het WGO is bovendien van mening dat fijn stof de levensverwachting van de Belgen met gemiddeld 13,6 maanden doet afnemen. De Europese Commissie schat dat PM de oorzaak is van 1.100 vervroegde overlijdens in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het behoud van een goede luchtkwaliteit en bijgevolg ook een goede gezondheid kan slechts gewaarborgd worden mits de invoering van een ambitieus mobiliteitsplan, met daarin maatregelen om het verkeersvolume te bedwingen. Het vervoer is immers het belangrijkste actiepoint voor het verminderen van de uitstoot van deze vervuilende stoffen.

¹⁴ De elementen met betrekking tot de milieu-uitdagingen werden bezorgd door Leefmilieu Brussel en IRCEL, de Intergewestelijke Cel voor het Leefmilieu.

Europese normen en risico's op sancties:

Meerdere normen die door de Europese Commissie werden vastgelegd met betrekking tot NO₂ en PM10 zijn niet nageleefd¹⁵. Het gaat om :

- **Emissieplafond voor stikstofdioxiden (NO_x) ten laatste te bereiken tegen 1 januari 2010 (volgens de Europese richtlijn 2001/81/CE): België moet de uitstoot van stikstofdioxiden nog terugdringen met 46% voor de transportsector ten opzichte van 2007 om de vastgelegde maxima te respecteren.**
- **Grenswaarde voor de jaargemiddelde NO₂-concentraties (vanaf 1 januari 2010.** Volgens de richtlijn 2008/50/CE): *Sinds begin 2002, hebben ongeveer de helft van de meetstations in het Brussels Gewest regelmatig de grenswaarde van 40 µg/m³ overschreden. Bovendien vertoont de evolutieanalyse van de concentraties van de voorbije 5 jaar geen gunstige tendens. Zonder een drastische vermindering van de uitstoot, zal deze grenswaarde niet kunnen gerespecteerd worden.*

Grenswaarde voor de daggemiddelde PM10-concentratie (richtlijn 2008/50/CE): *In de helft van de meetstations wordt de grenswaarde van 50 µg/m³ meer dan 35 dagen per jaar systematisch overschreden. De laatste 5 jaar werd er geen gunstige tendens genoteerd.*

Op 20 november 2009 heeft de Europese Commissie een inbreukprocedure opgestart tegen België wegens het niet-respecteren van de grenswaarde voor de daggemiddelde PM10-concentraties. De Commissie heeft de ontoereikendheid van de maatregelen die voorgesteld werden om de vooropgestelde doelstellingen te bereiken aangestipt, en in het bijzonder het niet in acht nemen van bepaalde maatregelen ter vermindering van het verkeer, in dit geval de «lage emissie zones» en de belastingheffing in functie van de verkeerscongestie.

De moeilijkheden die het Gewest ondervindt om zich te conformeren aan deze eisen is voor een zeer groot deel te wijten aan de verhoging van het wegverkeer en aan de verhoging van het aandeel dieselwagens in het Belgische wagenpark.

Om de emissieplafonds die werden vastgesteld in de richtlijn 2008/50/CE betreffende PM en NO₂, moeten maatregelen uitgevoerd worden om op termijn volgende doelen te realiseren :

- uitstoot van fijn stof afkomstig van verkeer verminderen met 70 à 80% ten opzichte van de gemiddelde uitstoot van 2000 tot 2007
- de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) verminderen met 50 à 60 % ten opzichte van een gemiddelde werkdag in periode 1997-2007

Om de richtlijn 2008/50/CE te respecteren, moeten eveneens bijkomende maatregelen getroffen worden om

- De emissie van ozonprecursoren verminderen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (VOS, NO_x) : voor het naleven van de NEC-richtlijn 2001/81/CE, is het nodig de VOS-emissie met 22% te verminderen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de NO_x-uitstoot met ongeveer 50% terug te dringen op nationaal niveau.
- de emissie van de precursoren van PM-deeltjes (secundaire aerosols) terug te dringen : buiten

¹⁵ Zie de bijlage "milieu" voor de bijzonderheden van deze overschrijdingen

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (NH₃) en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (NO₂);

Indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de Europese richtlijnen in verband met de luchtkwaliteit niet naleeft, stelt het gewest zich bloot aan een risico op sancties.

Aangezien de kleinste stofdeeltjes het meest schadelijk zijn voor de gezondheid, evolueren de Europese richtlijnen naar steeds strikter wordende normen voor stofdeeltjes waarvan de diameter kleiner is dan PM₁₀. Specifiek voor wat betreft PM_{2.5}, legt de richtlijn 2008/50/CE plafondwaarden op, die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een drastische vermindering van de PM_{2.5}-uitstoot afkomstig van het vervoer zullen vereisen. Om de maxima te respecteren die opgelegd worden door de genoemde richtlijn zijn dus nog bijkomende inspanningen noodzakelijk. Dit is des te meer het geval aangezien de volgende herziening van de richtlijnen waarschijnlijk nog striktere plafonds zal opleggen.

Volgens IRCEL zal de vermindering van de verkeersdruk met 20%, waarop aangedrongen wordt in het regeerakkoord, dus nog versterkt moeten worden om de Europese normen met betrekking tot emissie en concentratie van de deeltjes te respecteren.

CO₂

De rechtstreekse CO₂-uitstoot in het BHG bedroeg in 2007 een totaal van 3.549 kton CO₂. Datzelfde jaar is het wegvervoer in het Brussels Gewest verantwoordelijk voor 22% van de regionale CO₂-uitstoot.

Het is belangrijk op te merken dat het wegvervoer ook een sector is waar een daling van de CO₂-uitstoot niet duidelijk waarneembaar is, ondanks de technologische verbetering van de voertuigen. De vraag naar mobiliteit neemt immers elk jaar onafgebroken toe, ondanks de congestie, de olieprijs en de investeringen in het openbaar vervoer. De toename van de vraag naar openbaar vervoer groeit namelijk niet zo snel dan de globale groei van de mobiliteit. Het is dus zeker noodzakelijk om door te gaan met het aantrekkelijker maken van het openbaar vervoer, maar dit zal niet volstaan om het autoverkeer op onze wegen te doen afnemen; door de vraag naar verplaatsingen te beheersen kunnen we een antwoord bieden op de klimatologische urgentie, en eveneens de verbintenissen van het Gewest nakomen.

Geluidsoverlast

Geluidsbelastingkaarten voor lawaai veroorzaakt door wegverkeer

De geluidsbelastingkaarten van lawaai veroorzaakt door vervoerinfrastructuur en de statistische analyses van de blootstelling van de bevolking tonen aan dat het van wegverkeer afkomstige lawaai een dominerende impact heeft : het is de voornaamste bron van lawaai in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ter vergelijking worden hieronder de percentages weergegeven van de Brusselse bevolking die mogelijks blootgesteld worden aan geluidsniveaus > 55 dB(A) op een gewogen gemiddelde van 24u (index L_{den}), met andere woorden de drempel vanaf dewelke geluid kan schadelijk zijn voor de gezondheid.

Geluid afkomstig van wegverkeer : 43%

Geluid afkomstig van vliegverkeer : 12,5%

Geluid afkomstig van spoorwegverkeer : 4%

Geluid afkomstig van bovengronds tram- en metroverkeer : 0,01%

Het geluid afkomstig van wegverkeer is in grote mate aanwezig op het hele grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Vooruitziende geluidsbelastingkaarten met maatregelen voor een duidelijke reductie van het verkeer zoals voorzien in het Iris 2-plan (rekening houdend met een parkeerbeleid, tol, hiërarchisering van het wegennet,...), kunnen het aantal bewoners dat blootgesteld wordt aan een globaal geluidsniveau L_{den} van 55 dB(A) met ongeveer 40% doen afnemen.

IMPACT VAN HET VERKEER OP HET GEBIED VAN STEDENBOUW

Het is duidelijk dat onze steden gebouwd werden vóór de komst van de auto. Onze steden hebben zich aangepast aan de geleidelijke invasie van de auto. Het overwicht van de auto in de ruimtelijke ordening wordt alsnaar groter. De verkeersstromen vereisen een steeds grotere verkeerscapaciteit. Dit heeft de beleidsmakers er toe aangezet om onze stadscentra op een soms heel significante manier te veranderen in de tweede helft van de vorige eeuw. Er is bovendien zeer veel plaats nodig om deze voertuigen te kunnen parkeren, zowel op als buiten de openbare weg.

Heden is meer dan 70% van de openbare ruimte van een traditionele Brusselse weg, van gevel tot gevel, bestemd voor de rijweg en gemechaniseerd verkeer. De samenstelling van de Brusselse wegen ziet er vaak als volgt uit:

- 1,5m voetpad;
- 2m parkeerstrook;
- 1 tot 4 rijstroken (tussen 4 en 12m);
- een andere parkeerstrook van 2m;
- en tenslotte een ander voetpad van 1,5m.

De verplaatsingswijzen zijn bijgevolg erg gesegmenteerd: het middengedeelte van de weg wordt ingenomen door gemotoriseerde voertuigen, waardoor de voetgangers tegen de gevels gedrukt worden, en de verplaatsingsmogelijkheid van de voetgangers zowel op gebied van comfort als op gebied van veiligheid in het gedrang komt.

Zelfs al zijn er de laatste jaren geregeld inspanningen geleverd om het overwicht van de auto meer aan banden te leggen, blijft deze verplaatsingswijze toch het verkeer fundamenteel overheersen en bepaalt het zelfs in grote mate de inrichting van het wegennet.

MOBILITEIT IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST IN 2018: DE DOELSTELLINGEN VAN HET PLAN

De mobiliteit staat ten dienste van de inwoners en de gebruikers van het Gewest. De verbetering van de mobiliteit van iedereen vereist een keuze voor een meer efficiënte en comfortabele mobiliteit, die de verplaatsingen van iedereen ten goede komt, de mensen met de laagste inkomens inbegrepen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet zich tot doel stellen te streven naar een stadsmodel van een milieuvriendelijke hoofdstad, dat de verschillende stadscomponenten in een duurzame visie integreert. De mobiliteit maakt hier integraal deel van uit.

Het mobiliteitsbeleid moet aanzien worden als een middel voor de ontwikkeling van het Gewest.

Mobiliteit beïnvloedt de ecologische, economische en sociale evolutie van de stad en natuurlijk ook het levenskader en de levenskwaliteit van de inwoners en de gebruikers van deze stad. Elke actie inzake ruimtelijke ordening, stedenbouw, milieu, economische ontwikkeling, werkgelegenheid, huisvesting, sociaal beleid in of buiten Brussel heeft een impact op de mobiliteitsuitdagingen.

Het mobiliteitsbeleid is geen ondergeschikt beleid dat moet aangepast worden aan de evolutie van de stad, integendeel, de mobiliteit bepaalt de evolutie van de stad. Het Gewest mag zich niet tevreden stellen met het tot stand brengen van verbindingen in functie van de inplanting van de activiteitencentra en diverse functies, door wegen of openbaar vervoertrajecten aan te leggen of te ontwikkelen om deze centra te kunnen bereiken. De inplanting van activiteiten wordt niet zomaar beslist zonder de bereikbaarheid in vraag te stellen; de stad concentreert zich rond een aantal polen waardoor de beste bediening door de meest geschikte en meest duurzame vervoermiddelen verzekerd wordt. De stad is geconcipeerd in functie van de meest duurzame toegankelijkheid.

Mobiliteit en bereikbaarheid hebben een rechtstreekse invloed op de uitoefening van economische en sociale activiteiten. De vitaliteit van het Gewest wordt bepaald door de doeltreffendheid en de geschiktheid van de verplaatsingen van haar gebruikers, zowel de inwoners als de bezoekers van het Gewest. Iedereen moet zich naar de verschillende polen van de stad kunnen verplaatsen met behulp van de meest efficiënte en meest duurzame vervoersmodi. Op dezelfde wijze gaat de internationale ontwikkeling van het Gewest gepaard met het uitwerken van een aangepast, efficiënt en duurzaam verplaatsingsaanbod.

Tegen 2018 moet het Gewest in staat zijn een goede levenskwaliteit te verzekeren voor zijn inwoners en gebruikers, omwille van voor de hand liggende redenen zoals de volksgezondheid, maar ook voor de gezelligheid van de stad in het algemeen. De luchtkwaliteit moet niet meer zo'n grote problematiek vormen als het vandaag is. Het spreekt voor zich dat de Europese doelstellingen inzake fijn stof en stikstofdioxides moeten verwezenlijkt worden, maar het Gewest moet zich pro-actief opstellen om zijn inwoners een betere luchtkwaliteit te bieden. De hoeveelheid CO₂ die uitgestoten wordt door het verkeer, moet natuurlijk sterk verminderd worden en moet volgens de Europese tendens tegen 2020 met 30% afgenomen zijn ten opzichte van 1990. Op het gebied van geluidsoverlast moeten de doelstellingen van de Wereld Gezondheids Organisatie eveneens verwezenlijkt worden. De stedelijke ruimte moet ten dienste staan van iedereen, maar vooral ten dienste van de voornaamste gebruiker van de stad, de voetganger. Tenslotte moeten de doelstellingen met betrekking tot verkeersveiligheid en veiligheid tijdens verplaatsingen in het algemeen versterkt worden: de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid zullen bepalen welke doelstellingen er tegen 2020 behaald moeten worden en welke acties er ondernomen moeten worden.

Deze doelstellingen hangen onder andere af van het mobiliteitsbeleid dat gevoerd wordt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tegen 2018 moet het Gewest dus een voorbeeld zijn op het gebied van mobiliteit. Het Gewest moet zichzelf de middelen verschaffen om maatregelen te treffen die het gezicht van de stad opmerkelijk

veranderen, en tegelijk inspeelt op de mobiliteitsuitdagingen. Brussel moet in 2018 :

- Enerzijds de vraag naar mobiliteit kunnen beheersen en rationaliseren;
- Anderzijds openbaar vervoer ontwikkelen als eerste prioriteit van de Brusselse overheden en zich concentreren op een bepaald principe voor de aanleg van de ruimtelijke ordening, dat het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers in het middelpunt van de verplaatsingsproblematiek plaatst, en pas daarna het persoonlijk gemotoriseerd voertuig. Dit principe sluit alle concurrentie tussen de 3 eerste modi uit. Deze zijn immers complementair aan elkaar en vormen een alternatief voor verplaatsingen met de privéwagen.

Deze maatregelen staan ten dienste van de inwoners en de gebruikers van het Gewest. De verbetering van hun levenskader waarborgt de toename van de aantrekkelijkheid van het Gewest, een betere gezondheid, efficiënte verplaatsingen en de gezelligheid van de stad.

De samenvatting van het IRIS-plan tegen 2018 klinkt als volgt :

DE VRAAG NAAR MOBILITEIT BEHEERSEN

Een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is er in eerste instantie op gericht de vraag naar mobiliteit te beheersen. Het gaat er dus niet om de verplaatsingsmogelijkheden van eenieder te beperken, maar om maatregelen te ontwikkelen die de nood naar vervoer structureel verminderen.

De eerste hefboom is het beleid inzake ruimtelijke ordening. De inplantingskeuze van activiteiten en functies bepaalt rechtstreeks de vervoermiddelen en de verplaatsingswijzen. De spreiding van de activiteiten en functies over het grondgebied draagt niet bij tot de vermindering van de vraag naar mobiliteit en moedigt eerder het gebruik van het privévoertuig aan. Men moet dus een grotere concentratie trachten te creëren op punten die vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer maar ook met actieve modi zoals stappen of fietsen.

Hiertoe moet men de maatregelen versterken die de concentratie en de nabijheid bevorderen, zoals bijvoorbeeld de overschakeling van de fiscale vrijstelling toegekend voor bedrijfsvoertuigen naar een premie voor een verblijf in de nabijheid van de werkplaats.

De fiscaliteit is ook een instrument waarmee het mobiliteitsgedrag gerationaliseerd kan worden. Het systeem van bedrijfswagens moet kunnen omgebogen worden naar maatregelen die de uitdagingen van een duurzame mobiliteit integreren zoals bijvoorbeeld de portefeuille met ticketintegratie dat toegang geeft tot alle vervoerswijzen die een alternatief vormen voor de privéwagen : het openbaar vervoer, gedeelde fietsen en wagens, taxi's, enz. Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de actieve modi moet ook opgewaardeerd worden.

Bovendien kan men de nood aan vervoer enkel beheersen door de elementen die deze nood genereren te vervangen. Het gaat hier in het bijzonder over het versterken van E-Government om de noodzaak om zich naar een hele reeks administraties en instellingen te verplaatsen te verkleinen. Het is aangewezen om ook initiatieven aan te moedigen in de zin van tele-shopping, levering aan huis door de post of door de leverancier zelf, zoals de voedingsdistributie dit reeds voorstelt, en dit om het aantal afgelegde kilometers te verminderen. Het gaat ook over het bevorderen van telewerk bij de werkgevers en werknemers. Een werknemer die af en toe aan telewerk doet, bijvoorbeeld een dag per tien werkdagen, bespaart 10% op zijn verplaatsingen. Tot slot moet men ook het goederenvervoer bekijken en de voorkeur geven aan producten die zo weinig mogelijk transport genereren.

Het Gewest zal ook mechanismen ontwerpen die gericht zijn op het rationaliseren van het gebruik van de auto, zoals een « intelligente » kilometerheffing die de gebruiker belast in functie van het reëel gebruik van zijn voertuig.

Op 25 maart 2010 heeft de Regering zich ertoe verbonden de twee andere gewesten te raadplegen

teneinde een pilootproject inzake intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren in de hele GEN-zone tegen 2013 en een systeem van intelligente kilometerheffing te bestuderen voor het einde van de legislatuur 2009-2014. Deze studie- en overlegopdracht moet aangevat worden voor 2011.

De invoering van eigen tarifieringssystemen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bijvoorbeeld een stadstol of heffingen voor bijzondere infrastructuren) moet vanaf nu bestudeerd worden. De verschillende toepassingsmogelijkheden van dergelijke systemen, de gevolgen voor de mobiliteit, de impact op het leefmilieu (broeikasgassen, luchtkwaliteit etc.) en de socio-economische impact (gevolgen voor ondernemingen, voor de handel, voor de omwonenden etc.) zouden op die manier bestudeerd worden. De Waalse en Vlaamse Gewesten zullen in dit verband geraadpleegd worden.

OPWAARDERING VAN DE DUURZAME MODI

Het mobiliteitsbeleid stelt een volgorde van belang op voor de gewenste vormen van mobiliteit en voor de inrichting van de stad en de openbare weg. De uitbreiding van het openbaar vervoer blijft de belangrijkste prioriteit voor de Brusselse overheid.

Openbaar vervoer, stappen en fietsen vullen elkaar aan en kunnen met elkaar gecombineerd worden. Vanuit dit standpunt zal het mobiliteitsbeleid worden opgesteld, waarbij zoveel mogelijk eventuele concurrentie tussen deze 3 prioritaire modi vermeden zal worden.

Deze 3 modi (openbaar vervoer, stappen en fietsen) hebben voorrang op de verplaatsingen met de individuele wagen.

De projecten voor aanleg en heraanleg van het wegennet en de openbare ruimte zullen op deze principes gebaseerd worden.

DE MODALE VERSCHUIVING VERSTERKEN: DE VERKEERSDRUK VERMINDEREN

Het Gewest heeft sinds tientallen jaren geïnvesteerd in het openbaar vervoer, zowel in het aanbod als in de infrastructuur. De MIVB vervoert vandaag 80% meer reizigers dan in het jaar 2000. Toch is het zo dat :

- de privéwagen de meest dominante verplaatsingswijze blijft in Brussel;
- de prestaties van het bovengrondse openbaar vervoer te lijden hebben onder de verkeersdruk;
- de capaciteit van zowel het bovengrondse als het ondergrondse netwerk ontoereikend is.

Zolang trams en bussen bedreigd worden door het verkeer, kunnen hun prestaties niet concurreren met de auto. Doelstelling is dat trams en bussen een kwaliteitsvolle dienstverlening kunnen bieden, waarbij de voertuigen enkel stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen. Wanneer trams en bussen voorrang zouden hebben in de verkeersstroom, via eigen of beschermde beddingen en door de verkeerslichten aan kruispunten van op afstand te bedienen, kunnen ze een perfecte betrouwbaarheid verzekeren en een geloofwaardig en competitief alternatief bieden voor de wagen.

Parijs en Bordeaux passen dit systeem reeds toe, waarbij de trams absolute prioriteit hebben waardoor ze een gemiddelde snelheid behalen van 20 tot 22 Km/uur (tegen minder dan 15 Km/uur voor de auto).

De efficiëntie van het bovengrondse openbaar vervoer hangt dus volledig af van de prioriteit die eraan wordt toegekend. Tussen 2001 en 2008 heeft Parijs een beleid toegepast inzake de ontwikkeling van « buscorridors » dat bestond uit het inrichten van rijstroken voorbehouden voor fietsers en bussen, ten koste van de wegcapaciteit. Gedurende deze periode heeft de stad een opmerkelijke verbetering van de prestaties van de bussen vastgesteld en een vermindering van de verkeersdruk met 20% in Parijs intramuros¹⁶.

Bovendien vereisen de vermindering van de verkeersdruk en de daarmee gepaard gaande modale

¹⁶ Denis Baupin, Adjunct-burgemeester van Parijs, Brussel, november 2008.

verschuiving dat de metro een maximale capaciteit kan bieden. In zones die verzadigd zijn moet de capaciteit verhoogd kunnen worden onder andere via automatisering en door uitbreiding van andere zones in functie van de bestaande en potentiële vraag.

Verder moeten zowel de voetgangers als de fietsers de vruchten kunnen plukken van een herziening van de openbare ruimte en het wegennet waarbij de prioriteiten opnieuw in evenwicht werden gebracht. Specifieke infrastructures voor het rationaliseren van de weggcapaciteit moeten de verplaatsingsomstandigheden van de voetgangers en de fietsers waarborgen. Hiertoe zullen, in nauwe samenwerking met de lokale autoriteiten, voetgangerszones en fietsinfrastructures aangelegd worden.

In onderling overleg zullen het Gewest en de gemeentebesturen lage emissiezones inrichten. Dit zijn zones waarvan de toegang voor personenwagens beperkt wordt op basis van verschillende criteria (milieuprestaties van de voertuigen, aard van de verplaatsing, enz).

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil de weggcapaciteit rationaliseren om prioriteit te geven aan de andere modi, in het bijzonder aan de voetgangers, de fietsers en aan het openbaar vervoer. Naast de ontwikkeling van het openbaar vervoer en de actieve modi, hangt de modale verschuiving immers rechtstreeks af van de maatregelen inzake de rationalisatie van het gebruik van de privéwagens.

In overeenstemming met de principes van het GewOP, en om het hoofd te bieden aan de duidelijke milieu-uitdagingen, zal het Gewest maatregelen treffen om de verkeersdruk te verlagen :

- met 6 tot 10 % tegen 2014
- met 20 % tegen 2018.

DE MODALE VERSCHUIVING : DE ALTERNATIEVEN VERSTERKEN

Behalve de voorwaarden opstellen voor hun omloop in het verkeer en hen prioriteit geven in de verkeersstroom, moet men ook de ontwikkeling van de actieve modi en het openbaar vervoer ondersteunen.

Als de voetganger het hart vormt van de bekommernissen inzake stedelijke ruimtelijke ordening, zal hij zich gemakkelijker op een « natuurlijke » wijze kunnen verplaatsen. Tegen 2011 zal er een plan opgesteld worden van de maatregelen ten gunste van de voetganger waarbij alle actoren betrokken zullen worden.

Het fietsbeleid moet geïntegreerd kunnen worden in de volledige inrichting van het wegennet. Het Gewest wil dat het wegennet 100% geschikt is voor fietsers tegen 2018¹⁷. Dat houdt niet noodzakelijk in dat er systematisch speciale infrastructuur voor de fietsers zal worden aangelegd; in functie van de omstandigheden, moet de fietser zich in alle veiligheid naar zijn bestemming kunnen begeven tussen het autoverkeer.

Voor deze modi zijn er sensibiliserings- en promotieacties ontwikkeld die gericht zijn op bepaalde doelgroepen. Deze acties beogen vooral een betrokkenheid van het publiek, dat uitgenodigd wordt om concreet het alternatief uit te testen: de fiets nemen, een traject afleggen, enz. Er zullen eveneens aanmoedigingsacties ontwikkeld worden.

Wat het openbaar vervoer betreft, gaat de prioriteit uit naar de opwaardering van het huidige netwerk, de verhoging van het ondergrondse aanbod, door het te verbeteren en prioritair uit te breiden met de ontwikkeling van de noordelijke tak van de toekomstige noord-zuid metroverbinding. De slechte resultaten van het bovengrondse openbaar vervoer, die te wijten zijn aan de congestie, werken in het nadeel van de betrouwbaarheid van de uurregeling, de duur van de trajecten en de uitbatingskosten. Het Gewest wil het bovengrondse openbaar vervoer voorrang geven op het andere verkeer, het huidige aanbod ervan verbeteren en ook de uitbreiding ervan voorzien indien dit nodig zou blijken. Bovendien

¹⁷ Behalve voor de wegen waar fietsers niet toegelaten zijn (tunnels, enz.)

zal het netwerk uitgebreid worden, rekening houdend met de behoeften en aangepast aan de vraag. Het Gewest zal borg staan voor een eerste klas openbaar vervoeraanbod voor de gebruikers op het gebied van reisroutes, overstappen, verstrekken van informatie en het comfort van het materieel. Wat dit laatste betreft, zullen de bovengrondse rijkswegen ook exemplarisch en vrijwillig zijn op het gebied van milieuprestaties.

De opwaardering van het spoorverkeer als stedelijk vervoermiddel zal versterkt worden, zeker met de geleidelijke toename van de slagkracht van het GEN. Zo zal ook de coördinatie met de openbaar vervoeroperatoren De Lijn, TEC en NMBS versterkt worden.

MODALE VERSCHUIVING: HET GOEDERENVERVOER

Het Gewest zal zich van voldoende middelen voorzien ter versterking van de modale verschuiving ten voordele van goederenvervoer over het water en via het spoor. Het vrachtwagenverkeer en de lokale bediening zullen omkaderd worden. In 2011 zal er een plan opgesteld worden waarbij overleg zal gepleegd worden met de betrokken actoren.

FINANCIERING

De middelen ter verwezenlijking van dit plan moeten ingeschreven worden in de moeilijke budgettaire situatie. Bij het maken van de keuzes zal rekening gehouden worden met de efficiëntie van de optie en de bijdrage ervan aan de IRIS-doelstellingen. Om over voldoende middelen te kunnen beschikken en een werkelijk efficiënte modale verschuiving te bereiken, moeten er bijkomende financiële bronnen onderzocht worden.

DE TOEPASSING VAN HET IRIS-PLAN GARANDEREN

De doelstellingen van het IRIS-plan kunnen slechts verwezenlijkt worden op voorwaarde dat de actoren die direct of indirect betrokken zijn bij de mobiliteitsvraagstukken samenwerken: de gewestelijke administraties, de gemeenten, de MIVB, enz. Het is belangrijk dat elk van deze actoren geïnformeerd en gesensibiliseerd wordt met betrekking tot de IRIS-doelstellingen en bijdraagt tot de verwezenlijking ervan.

Het Gewest zal maatregelen treffen om tweemaal per jaar een overzicht te krijgen over de verwezenlijking van de doelstellingen en om de monitoring van zijn eigen acties en van de acties van de ION's te verzekeren, in het bijzonder via beheerscontracten.

Tenslotte zal het Gewest in 2011 de processen inzake stadsplanning onderzoeken en indien nodig maatregelen treffen opdat de instellingen van het Gewest zich expliciet zouden engageren om de uitdagingen van het IRIS-plan aan te gaan en hierin een voorbeeldfunctie uit te oefenen. Hiertoe zullen, indien nodig, het wettelijke kader gewijzigd en de administratieve toepassingen aangepast worden.

Overigens wil het Gewest blijven overleggen met de andere gewesten om een zo groot mogelijke coherentie te garanderen.

ACTIES

1 - DE ACTIEVE VERVOERSWIJZEN BEVORDEREN

Om het mobiliteitsbeleid van het Gewest te herstructureren en de verkeersdruk te verminderen, moeten we het principe ter bevordering van het openbaar vervoer en van de actieve modi toepassen en de meest geschikte en meest duurzame verplaatsingswijzen promoten. Het is van groot belang dat we vooral de meest actieve, de meest flexibele en meest zachte verplaatsingswijzen aanmoedigen. Stappen en fietsen bieden immers talloze voordelen: ze zijn goedkoop, of zelfs gratis, ze veroorzaken geen uitstoot van broeikasgassen en ze hebben gunstige gevolgen voor de volksgezondheid. Deze verplaatsingswijzen laten de gebruikers toe zich de stad (opnieuw) eigen te maken. Ook voor de overheid is dit soort verplaatsingswijzen erg aantrekkelijk: er hoeft minder te worden geïnvesteerd en onderhouden in vergelijking met de auto en het openbaar vervoer. Bovendien wordt de congestie verminderd wanneer meer mensen voor die verplaatsingswijzen opteren.

De actieve verplaatsingswijzen zijn ook bijzonder geschikt voor verplaatsingen in Brussel. De wagen wordt er immers vaak gebruikt voor verplaatsingen over zeer korte afstanden, in 25% van de gevallen zelfs voor verplaatsingen van minder dan een kilometer.

Dat is de reden waarom het Plan de actieve verplaatsingswijzen wil bevorderen door de aanleg van aangepaste, veilige en comfortabele infrastructuur die een vlotte overstap naar het openbaar vervoer toelaat.

1.1. VERPLAATSINGEN TE VOET IN DE STAD

In overeenstemming met het principe dat de duurzame modi opwaardeert, zal de voetganger in het Brussels Gewest een essentiële plaats innemen op de openbare weg. Het Brussels Gewest is immers omwille van zijn bevolkingsdichtheid en het gemengde karakter van zijn stedelijke functies bij uitstek geschikt voor het stappen. Uit studies blijkt dat tijdens de ochtendspits 20% van de gebruikers zich te voet verplaatsen. Bovendien is iedere gebruiker in de eerste plaats een voetganger, ongeacht het vervoermiddel dat hij daarna gebruikt. Een stad die openbare ruimten aanlegt die aan de voetgangers zijn aangepast, werkt dan ook ten dienste van de grootste meerderheid van haar gebruikers. Op die manier biedt de stad ook een alternatief voor het gebruik van de wagen voor verplaatsingen over een korte afstand. Dit geldt zelfs in de sectoren die tegenwoordig te veel op de auto zijn afgestemd (winkelcentra die enkel toegankelijk zijn voor gemotoriseerde personen, wijken met lagere bevolkingsdichtheid, kantoorzones,...). Verplaatsingen te voet aanmoedigen, is bijdragen tot een betere gezondheid van onze medeburgers. Tot slot kan op die manier het maatschappelijke weefsel van de stad verstevigd worden. De individuele gebruikers en de verschillende gemeenschappen in Brussel komen zo makkelijker met elkaar in contact. Brussel moet dan ook veel meer aandacht besteden aan de behoeften van de voetgangers en, idealiter, van de mindervaliden. Wanneer de openbare ruimte ook aan deze laatste groep wordt aangepast, wordt ze voor iedereen toegankelijk. Veiligheid en verplaatsingscomfort voor de voetgangers zijn dan ook de kernwoorden van het gewestelijke programma.

DE GEPLANDE ACTIES

OPSTELLEN VAN EEN VOETGANGERSPLAN

Een Voetgangersplan zal de maatregelen die voorgesteld worden in het IRIS 2-plan operationeel maken. Om stappen te promoten dient een samenhangend geheel van fysieke, educatieve en communicatiemaatregelen geprogrammeerd en gebudgetteerd te worden. Dit Plan heeft volgende doelstellingen:

- het vergroten van de terreinwinst van de voetgangers in een openbare ruimte met een minder strikte scheiding van de verplaatsingswijzen, waarin de voetganger de centrale plaats inneemt in de inrichting van het wegennet en de openbare ruimten (infrastructuren zoals voetgangerszones, signalisatie, gemakkelijk kunnen oversteken op grote verkeersassen, verbetering van de veiligheid, enz.). Er zal aandacht besteed worden aan de veiligheid van alle weggebruikers en in het bijzonder aan de veiligheid van de meest kwetsbare, in de zones met beperkt verkeer;
- het bewust maken van de efficiëntie van stappen in termen van de duur van het traject, van betrouwbaarheid (ik weet wanneer ik vertrek, ik weet wanneer ik aankom), aantonen van de gunstige effecten van stappen op ieders gezondheid, enz.

Het Plan zal gebaseerd worden op een stand van zaken van de bestaande situatie op gewestelijk niveau, uitgevoerd in samenwerking met de verenigingen die op het terrein actief zijn en de gewestelijke en gemeentelijke besturen. Het zal goedgekeurd worden in 2011.

DE RUIMTE VOOR DE VOETGANGERS VERBETEREN

De ruimte voor de voetgangers moet worden aangepast met een ononderbroken en veilig net van voetpaden, een goede wegbedekking zonder obstakels voor PBM en een behoorlijke verlichting. Enkel door systematisch rekening te houden met de voetgangers in de stadsinfrastructuren, zoals oversteekplaatsen, of in de omgeving van stations of haltes van het openbaar vervoer, zal men mensen kunnen aanmoedigen om zich vaker te voet te verplaatsen.

Het Voetgangersplan zal rekening houden met het begrip « natuurlijke doorgang » van de voetgangers : het kortste traject, zebrapaden die in het verlengde liggen van de voetgangerswegen, oversteekplaatsen met verkeerseiland, voorzien van beschutting tegen slechte weersomstandigheden langs voetgangersparcours. Voor het concretiseren van deze principes zullen de nodige stedenbouwkundige richtlijnen worden voorgesteld.

Bij de heraanleg van de openbare ruimte mag de breedte van de voetpaden niet verkleind worden. Wanneer de breedte van de wegen het toelaat, zal de minimale aanbevolen breedte van 1m50 opgetrokken worden tot 2 meter voor een voetpad waarlangs zich parkeerplaatsen bevinden en tot 2,50 meter indien er geen parkeerplaatsen naast het voetpad liggen. De minimale aangeraden breedte van de vrije doorgang is 1,50 meter. Het Voetgangersplan zal oplossingen voorstellen voor smalle voetpaden waarvoor de aangewezen breedtes moeilijk haalbaar zijn. Er zal eveneens rekening gehouden worden met de specificiteit van de wegen voor commerciële doeleinden. Tot slot zullen ingeval van ruimtelijke conflicten, het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers voorrang krijgen op het autoverkeer. Desalniettemin moeten de inrichtingen ten gunste van de voetgangers complementair zijn aan de circulatie van het openbaar vervoer opdat ze de doorstroming en de ontwikkeling van het openbaar vervoer niet in het gedrang brengen.

De continuïteit van het voetpad moet gewaarborgd worden, zelfs bij het oversteken van kruispunten. De voetganger gaat rechtdoor, het is de wagen die zijn weg kruist. De inrichting moet in overeenstemming daarmee ontwikkeld worden en het kruisen van de voortgang van de voetganger door de wagen moet door een specifieke infrastructuur aangeduid worden, volgens het principe van de toegang tot de « zones 30 ».

De zichtbaarheid van de voetgangers moet gewaarborgd worden, zowel aan oversteekplaatsen en ter hoogte van kruispunten als in de zones 30 zonder zebrapad. Tussen de zebrapaden en visuele obstakels (parkeerplaatsen, beplanting, reclame) moet voldoende afstand voorzien worden.

Men moet de mogelijkheid tot voorbijsteken verhinderen ter hoogte van niet beschermde zebrapaden (bijvoorbeeld door een wegversmalling naar 2x1 rijvak door middel van het inrichten van een verkeerseiland of tenminste door het aanbrengen van een witte doorlopende lijn). Op wegen met

overrijdbare beddingen en aan elkaar grenzende rijstroken (Bv. Fonsnylaan) moeten verkeerseilandjes aangelegd worden.

De inplanting van verkeerslichten aan oversteekplaatsen is slechts relevant indien ze werkelijk bijdragen aan een verbetering van de veiligheid van de voetganger en/of van zijn voortgang. Een verkeerslicht dat slecht afgesteld is op de voortgang van de voetgangers zet aan tot inbreuken op het verkeersreglement en verhoogt de onveiligheid. Een goede afstelling van de verkeerslichten moet, in de mate van het mogelijke, voetgangers toelaten op een eenvoudige en veilige manier over te steken, met een minimale wachttijd.

De veiligheid van de voetgangers kan op kruispunten worden verbeterd door middel van systematische fietsopstelvakken, trottoiruitstulpingen en uitspringende instapzones voor het openbaar vervoer. Deze gewestelijke voorzieningen moeten op de plaatselijke wegen worden aangevuld met zones 30 en aangepast zijn aan voetgangers en fietsers.

Daarnaast zullen er eventueel routes voor de voetgangers worden aangelegd. Die routes zullen het hele Gewest doorkruisen en verschillende toeristische en andere trekpleisters en haltes van het openbaar vervoer met elkaar verbinden. Langs die paden zullen borden worden opgesteld waarop de afstanden tot verschillende punten worden vermeld alsook de wandelduur om die punten te bereiken. Ten slotte zullen ook nog gebruiksvriendelijke voetgangerskaarten worden gemaakt, waarop de wandelduur van verschillende trajecten zullen worden vermeld. De wandelpaden binnen huizenblokken die we nu nog in bepaalde oude wijken (zoals in Sint-Job) aantreffen, moeten worden opgewaarderd.

VOLLEDIG VERKEERSVRIJE VOETGANGERSRUIMTEN AANLEGGEN

In het oude historische stadsgedeelte, in bepaalde winkelcentra en vlakbij de grote stations, waar het autoverkeer en het parkeren problematisch zijn en waar de voetgangers veel te weinig ruimte hebben, zullen geleidelijk aan voetgangerszones worden aangelegd. Daarbij zal ook voldoende aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de dienstverlening voor de andere duurzame vervoermiddelen, de aansluiting met de openbare parkeerterreinen in de omgeving, de voorzieningen voor leveringen en de toegang voor de buurtbewoners 's nachts.

Voetgangerszones worden ook ontwikkeld ten dienste van alle functies van de stad, niet alleen voor commerciële of toeristische activiteiten. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, moet het mogelijk zijn om zich onmiddellijk in een voetgangerszone te bevinden wanneer men een school of een woning buiten stapt. In ieder geval moeten symbolische plaatsen zoals het Rogierplein voorzien zijn van voetgangerszones. Het gebied in kwestie kan beperkt blijven tot een straat, een deel van een straat, of een grotere zone omvatten, door een hele wijk te beslaan.

Deze voetgangerzones worden ontworpen volgens verschillende modaliteiten. Allemaal worden ze gekenmerkt door een gedeeltelijke of gehele ontzegging van de toegang tot een bepaald gebied voor gemotoriseerde voertuigen, in het bijzonder de personenwagen. Deze voetgangerzones sluiten de aanwezigheid van openbaar vervoer en fietsen niet uit. De toegangsbeperking is gebaseerd op een combinatie van criteria, zoals:

- de periode (toegang tot het gebied is bijvoorbeeld verboden op weekdays tussen 7u en 19u);
- de aard van de verplaatsing (de zone blijft toegankelijk voor de buurtbewoners of voor leveringen bijvoorbeeld);
- de milieuprestaties van het voertuig (criterium dat meer bepaald overwogen kan worden bij de inrichting van een lage emissiezone).

Er zullen partnerships afgesloten worden met de gemeentelijke autoriteiten om deze voetgangerszones te ontwikkelen. De uitvoeringsmodaliteiten zullen bepaald worden door de reductieprincipes van voorbehouden toegang (sluis, neerklapbare paaltjes, enz.)

Voor de Vijfhoek zal bijvoorbeeld een lokale bediening door een hybride- of elektrische bus bestudeerd worden om de bereikbaarheid van de steeds talrijkere voetgangerszones te verbeteren, met

een bijzondere aandacht voor de PBM.

Deze sites zijn meestal gelegen aan gemeentelijke wegen en het Gewest zal erop toezien dat de GMP deze verwezenlijkingen doordrukken.

Het Gewest stelt zich tot doel om tegen 2018 het aandeel van de voetgangerszones of gelijkaardige (residentiële zones, semi-voetgangerszones, zones met toegang volgens beperkte uurregeling enz) op het gewestelijk grondgebied te verhogen naar 20 km. Deze doelstelling zal bevestigd worden in het voetgangersplan.

DE TOEGANG EN DE VEILIGHEID VAN PERSONEN MET BEPERKTE MOBILITEIT GARANDEREN (PBM)

In het gewestelijke wegennet zullen routes aangelegd worden die toegankelijk zijn voor PBM, waarbij bijzondere aandacht zal uitgaan naar de zwakke schakels.

Het Gewest heeft het «Vademecum personen met beperkte mobiliteit in de openbare ruimte» opgesteld. Dit referentiewerk toont aan dat het Gewest aandacht heeft voor de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) bij de aanleg van nieuwe wegen, bij herstellingswerken en bij werkzaamheden in het kader van aanpassing aan de normen.

Alle openbare gebouwen, trein- en metrostations zullen vlot toegankelijk worden gemaakt voor personen met beperkte mobiliteit. Zo zullen er liften worden geïnstalleerd en toegangshellingen naar de perrons aangelegd. De bovengrondse lijnen van de MIVB zullen ook worden behandeld volgens een aslogica, waarin alle aspecten zullen worden geïntegreerd (toegang en comfort voor mensen met beperkte mobiliteit met betrekking tot het rollend materieel en de halten).

Indien nodig zal de wetgeving ter zake aangepast worden.

COMMUNICEREN

Stappen is een natuurlijke verplaatsingswijze, die niet duur is, goed is voor de gezondheid en voor het milieu. De afstanden die in het Gewest worden afgelegd zijn vaak korter dan we denken. De «Voetgangerskaart», die de voornaamste voetgangerstrajecten en hun wandelduur aanduiden, is een eerste element van de onmisbare communicatie over deze verplaatsingswijze.

DE INTERMODALITEIT AANMOEDIGEN

Ook de gebruiker van het openbaar vervoer is in essentie een voetganger. Wanneer de voorzieningen voor voetgangers worden verbeterd, wordt ook het openbaar vervoer aantrekkelijker. Het Gewest is dan ook van plan om het comfort en de veiligheid van de voetgangers, zowel aan de haltes van het openbaar vervoer als op de wegen ernaartoe, te garanderen. Hiertoe zal onder meer een net van bewegwijzerde trajecten worden aangelegd. Op die manier zullen de trein- en metrostations toegankelijker worden gemaakt. Er zullen toegangswegen en bruggen voor voetgangers en fietsers worden aangelegd, zodat de sporen geen belemmering meer vormen. Bovendien zal aan de scholen worden gevraagd om in hun mobiliteitsplan de nodige aandacht te besteden aan het ophalen van de leerlingen te voet.

HET BELEID VAN DE GEMEENTEN ONDERSTEUNEN

Het Gewest zal door middel van Mobiliteitsconvenants de realisatie van projecten ondersteunen die de veiligheid en het comfort van de voetganger verbeteren en stappen meer aantrekkelijk maken.

RESPECT AFDWINGEN VOOR DE RUIMTES VOORBEHOUDEN VOOR ACTIEVE MODI.

Zowel voetpaden, voetgangerszones, fietspaden als fietsstroken moeten beschermd worden tegen onrechtmatig parkeren: het Gewestelijk Parkeeragentschap heeft de opdracht gekregen om een

gewestelijke takeldienst te organiseren voor het verwijderen van deze onrechtmatig geparkeerde voertuigen en om hieromtrent een goede samenwerking te garanderen met de gemeenten en de politiezones. Deze laatste zijn immers onontbeerlijke actoren die instaan voor het vrijwaren van deze voorbehouden ruimtes en ze zullen dan ook verzocht worden hun inspanningen verder te zetten.

1.2 DE FIETS: HET SNEEUWBALEFFECT VERSNELLEN

Fietsen in Brussel is een volwaardige en duurzame verplaatsingswijze. Fietsen maken geen lawaai, vervuilen niet, nemen weinig plaats in en brengen u snel naar uw plaats van bestemming. Bovendien is fietsen gezond! In veel Europese steden is de fiets aan een sterke opmars bezig. Het aandeel van de fiets in de verplaatsingen binnen de stad is daar nog altijd aan het groeien. Ook in Brussel heeft de fiets toekomst, zelfs al zorgen het weer en het reliëf af en toe wel voor een extra uitdaging. Brussel kan nog aantrekkelijker worden gemaakt voor fietsers als er geïnvesteerd wordt in betere, comfortabele en veilige infrastructuren die geschikt zijn voor korte verplaatsingen, als de fiets een volwaardige plaats krijgt in het intermodale verhaal. De ervaringen in het buitenland tonen aan dat de fiets op termijn best een marktaandeel van 20% van de gemechaniseerde verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan halen tegen 2020. Als dat zou lukken, zou men meteen “vier” vliegen in één klap kunnen slaan:

- minder automobilisten door modale verschuiving en dus minder files en minder overlast;
- minder gebruikers van het openbaar vervoer, wat betekent dat er plaats vrijkomt voor eventuele nieuwe gebruikers of, ten minste, dat de gebruikers in meer comfortabele omstandigheden kunnen reizen;
- minder stress en minder afzondering van de directe omgeving; fietsen zorgt voor een opkikker, waardoor de mensen meer ontspannen worden en hun levenskwaliteit verbeterd;
- minder cardio-vasculaire ziektes en minder problemen veroorzaakt door overgewicht dankzij regelmatige lichaamsbeweging, wat bijgevolg leidt tot een substantiële vermindering van de gezondheidskosten.

DE STRATEGISCHE ASSEN

In dat verband omschrijft het fietsplan 2005-2009 strategische principes en concrete acties. Deze acties zullen nog versterkt worden in het nieuwe fietsplan 2010-2015. De auteurs baseren zich hierbij op vier strategische assen:

- engineering: aanleg van een hoogwaardige en erg veilige infrastructuur voor fietsers;
- encouragement: communicatie, sensibilisering en promotie van het gebruik van de fiets;
- education: leren fietsen in de stad;
- enforcement: omschrijven van nauwkeurige regels, begeleiden, controleren en evalueren.

DE GEPLANDE ACTIES

VOLLEDIG AANGEPAST WEGENNET VOOR FIETSERS

De kwaliteit van de fietspaden is van essentieel belang als men het fietsgebruik wil stimuleren. Het IRIS-plan voorziet dat 100%¹⁸ van het wegennet aangepast moet zijn aan fietsers: de wegen moeten ofwel uitgerust zijn met fietsstroken die gescheiden zijn van het andere verkeer, ofwel perfect toegankelijk zijn voor fietsers. Het net dat momenteel in Brussel wordt ontwikkeld, bestaat uit bewegwijzerde gewestelijke fietsroutes (GFR) waarmee de verschillende interessante plaatsen binnen het Gewest met elkaar worden verbonden. De fietsers worden hierbij doorheen verschillende gemeenten geleid, meestal over gemeentewegen van het wijknet waar de zone 30-bepalingen gelden.

¹⁸ Met uitzondering van voorbehouden wegen (wegtunnels, voetgangerszones, enz)

Het IRIS 2-plan wil dit net sluiten (+/- 200km) en verbindingsfietspaden aanleggen met de naburige gewesten om op die manier de routes door te trekken.

Daarnaast zullen alle gewestwegen worden uitgerust met fietspaden, aangepaste fietsmarkeringen of gedeelde fietspaden, zodat de fietsers ook daar op een veilige manier en in optimale omstandigheden kunnen fietsen. Dat betekent onder meer dat de bestaande infrastructuur voor de fietsers en de fietspaden zullen moeten worden verbeterd. Het Plan voorziet eveneens systematisch in de aanleg van fietsopstelvakken op de kruispunten waar het verkeer met verkeerslichten wordt geregeld. De infrastructuur van de ruimtes voorbehouden voor het openbaar vervoer moet toegankelijk worden gemaakt voor fietsers, zoals bijvoorbeeld in het geval van de recent heraangelegde Kroonlaan. Er zullen meer zones 30 worden ingericht en er zullen maatregelen getroffen worden ter bescherming van de wijken tegen doorgaand verkeer.

De projecten voor de aanleg en heraanleg van wegen zullen systematisch vereisten integreren met betrekking tot de befietsbaarheid (met uitzondering van de wegen die niet toegankelijk zijn voor fietsers, zoals de tunnels). De inrichting van het hele wegennet zowel op de gewestelijke als op de gemeentelijke assen moet afgestemd worden op de verbetering van de omstandigheden waarin de fietsers zich verplaatsen.

Hiertoe zal de Regering erop toezien dat de fietscel volledig operationeel gemaakt wordt. Om de integratie van de criteria voor fietsvriendelijkheid te garanderen, zal de rol van de Fietsmanager versterkt worden: hij zal betrokken worden bij elk project van inrichting van de openbare ruimte dat relevant is voor het fietsverkeer. In dat opzicht zal hij aan de gedelegeerde ambtenaar zijn beoordeling van die projecten overmaken. De betrokkenheid van de Fietsmanager mag de termijnen voor de toekenning van de vergunningen niet vertragen. De specifieke middelen die voorzien worden voor het onderhoud van de gewestelijke infrastructuur zullen verhoogd worden.

Ook het kader van de gesubsidieerde werken ten behoeve van de inrichting van de gemeentelijke ruimten dient in dezelfde zin te worden aangepast. Bovendien vormt het geheel van bedenkers en beheerders van de wegennetinrichting, zowel gewestelijke als gemeentelijke, de doelgroep bij uitstek waarop de sensibiliseringsmaatregelen gericht moeten zijn (opleiding, operationeel VadeMecum, enz).

De (her)inrichtingen in het kader van de wijkcontracten moeten de omstandigheden van het fietsverkeer verbeteren.

Het IRIS 2-plan wil het fietsgebruik ook stimuleren door 70 kilometer fietspaden langs de spoorwegen aan te leggen. Die lopen doorheen het hele Gewest en vertonen amper niveauverschillen. Op die manier zou het bezwaar van fietsers tegen de hoogteverschillen kunnen worden weggewerkt. Zo zal de gemeente Ukkel met het Zuidstation worden verbonden via een fietspad langs de NMBS-lijn 124. Die groene doorgangen langs de spoorwegen zullen ook toegankelijk zijn voor voetgangers, maar zullen moeten worden beveiligd.

De fiets moet ten slotte ook zijn plaats krijgen in de stedelijke infrastructuur, zodat fietspaden zo weinig mogelijk door een grote verkeersas, een spoorweg, een ontoegankelijke of onaangepaste en daardoor gevaarlijke tunnel of een al te steile helling worden doorkruist of onderbroken. Die barrière-effecten hebben een dubbel afschrikkend effect, omdat ze de fietsers ook nog eens verplichten om een omweg te maken. Het Plan voorziet in dit kader om:

- de oversteek van grote verkeersassen en complexen van wegentunnels te vergemakkelijken;
- spoorwegovergangen aan te leggen bij de werkzaamheden die door de NMBS worden uitgevoerd, bijvoorbeeld in Schaarbeek, Delta en Vorst;
- in overleg met de Haven van Brussel extra fietsbruggen over het kanaal te bouwen, zodat fietsers niet verplicht worden om meer dan 400 meter om te rijden, bijvoorbeeld tussen de Troozbrug en de van Aabrug. Men zal hierbij voorrang verlenen aan de Picardbrug over het kanaal in de as van de Simon Bolivarlaan naar de Picardstraat; een zone voorzien die voorbehouden is voor fietsers bij de renovatie van bestaande kunstwerken;
- de mogelijkheid bestuderen om fietsers toe te staan rechts af te slaan wanneer het verkeerslicht op rood staat (in overleg met de federale overheid).

MEER FIETSSTALLINGEN VOORZIEN

Het fietsgebruik stimuleren betekent ook anticiperen op de gevolgen van een groter fietsgebruik. We denken daarbij vooral aan de stalling van de fietsen. Hoewel hun vervoermiddelen weinig plaats innemen, willen fietsers wel graag weten of hun fietsen behoorlijk kunnen worden vastgezet op een veilige en goed toegankelijke plaats en of deze er niet zullen worden beschadigd. Het Plan voorziet dan ook in een gediversifieerd en compleet aanbod van fietsstallingen niet alleen vlakbij stations en haltes van het openbaar vervoer, maar ook vlakbij bibliotheken, sportcentra en winkelcentra. Het is de bedoeling dat het Gewestelijk Parkeeragentschap openbare, overdekte en bewaakte fietsstallingen beheert in de dichtbewoonde wijken en in de nabijheid van drukke activiteitenpolen. De grootste stations zullen met een fietspunt worden uitgerust, waar fietsen zullen kunnen worden gehuurd, hersteld en gestald. Dit kan nu al in het Noordstation, het Centraal station en het station Brussel Luxemburg.

Fietsstallingen aan woonplaatsen moeten eveneens opmerkelijk verbeterd worden. Hieromtrent zullen maatregelen getroffen worden op het gebied van stedenbouw opdat in het ontwerp van gebouwen steeds rekening zou gehouden worden met de mogelijkheid tot fietsstalling. Daarenboven zullen specifieke acties moeten ontwikkeld worden met verschillende actoren, zoals bijvoorbeeld de gemeenten, om op de openbare weg bijkomende fietsstallingen op te richten voor de inwoners.

DE FIETS ALS VERPLAATSINGSWIJZE OPWAARDEREN

Als men mensen wil overtuigen om de wagen thuis te laten en de fiets buiten te halen, moet men in de eerste plaats de perceptie van de fiets veranderen. De fiets moet dan ook naar voren worden geschoven als een krachtig en doeltreffend vervoermiddel. Er moet dan ook een duidelijk en gestructureerd communicatieplan worden opgesteld over de fiets. Dit plan moet het publiek op de vele voordelen van de fiets wijzen. Op die manier kan het fietsgebruik worden gepromoot. Het Gewest zal ook concrete acties moeten uitwerken om bij specifieke doelgroepen de perceptie van de fiets te veranderen. Bij die groepen zal het de fiets als een volwaardig alternatief voor de wagen moeten voorstellen. In de praktijk komt die aanpak op het volgende neer:

- de ondersteuning van acties en initiatieven ter promotie van het fietsgebruik:
 - deze acties moeten op een specifiek doelpubliek gericht zijn (werknemers, studenten, enz.) zodat de voorgestelde acties aangepast zijn aan hun doelpubliek.
 - deze acties moeten een actieve deelname van het doelpubliek teweegbrengen, in tegenstelling tot de passieve campagnes;
- het beschikbaar stellen van betrouwbare en regelmatig bijgewerkte informatiedocumenten, zoals de fietskaart;
- het vervullen van een voorbeeldfunctie, door voor de gewestelijke administratie een bedrijfsvervoerplan op te stellen met een specifiek luik voor de fietsers.
- het fietsgebruik aanmoedigen, meer bepaald door het invoeren van een systeem van fietsvergoeding door de werkgever;
- het opwaarderen van de elektrische fiets als alternatief in bepaalde omstandigheden (lichaamsconditie van de gebruiker, reliëf, enz.).

Het Gewest zal er ook op toezien dat personen met beperkte financiële middelen zich eveneens een fiets kunnen aanschaffen of, minstens, er gebruik van kunnen maken.

LEREN FIETSEN IN DE STAD

De veiligheid vormt een essentieel aspect van het fietsen in de stad. En zo iets kunt u vanaf een heel jonge leeftijd aanleren! Volwassenen die als kind de fiets gebruikten om zich te verplaatsen, beschouwen de fiets ongetwijfeld als een zeer functioneel vervoermiddel in de stad. Daarom voorziet het Plan fietsopleidingen voor jongeren. Leerlingen in het lager onderwijs kunnen op school een fietsbrevet behalen. Bij volwassenen is het vooral zaak om hen te helpen hun angst te overwinnen, die

namelijk omgekeerd evenredig is met de mate waarin ze met de fiets als vervoermiddel vertrouwd zijn. De opleidingen zullen dan ook aan verschillende specifieke doelgroepen worden aangepast. Maar ook de automobilisten zullen moeten worden getraind, onder meer door middel van specifieke acties die hen wijzen op de plaats van de fiets in de stedelijke ruimte. De straten in Brussel moeten met elkaar worden gedeeld door de verschillende weggebruikers .

DE GOEDE FIETSPRAKTIJKEN BEVORDEREN

De fietsinfrastructuur moet op het volledige gewestelijke grondgebied beantwoorden aan gemeenschappelijke en nauwkeurige regels waarvan alle betrokken partijen op de hoogte zijn. Het Gewest heeft dan ook de goede praktijken vastgelegd in een gedetailleerd fietsvademecum, dat alle regels duidelijk omschrijft waaraan iedere fietsinfrastructuur moet voldoen. Men besteedt hierin onder meer de nodige aandacht aan de kwaliteit van de fietspaden en de veiligheid van de fietsers. Het Gewest zal erover waken dat de toekomstige aanpassingen aan de fietsinfrastructuur volledig rekening houden met de voorschriften uit dit fietsvademecum.

Aan de mobiliteitsconvenanten zullen specifieke bijakten worden gevoegd, zodat men ook op gemeentelijk niveau voldoende rekening houdt met de fietsers. De Brusselse gemeenten zullen ook aanspraak kunnen maken op de nodige middelen om een gemeentelijk fietsplan op te stellen of gemeentelijke fietspaden aan te leggen.

Het Gewest zal ten slotte de nodige inspanningen leveren om het juridische kader en de verkeerswetgeving op gewestelijk en federaal niveau verder te laten evolueren naar een intensiever gebruik van de fiets. Het Gewest zal hierbij voorrang geven aan de plaatsing van verkeerslichten en de aanpassing van de fasering van de verkeerslichten, zodat fietsers zich vlotter en veiliger kunnen verplaatsen.

DE INTERMODALITEIT VERGEMAKKELIJKEN

Regelmatige gebruikers van de fiets kunnen bij slecht weer, bij vermoeidheid, bij lastige hoogteverschillen op hun pad of als hun bestemming te ver af ligt, op een nuttige manier ook gebruik maken van het openbaar vervoer. Daarvoor moet de intermodaliteit wel worden verbeterd. Het Plan voorziet in dat verband in de volgende zaken:

- gratis vervoer van de fiets in de metro en de lagevloertrams;
- voorzien van fietsinfrastructuur in renovatieprojecten van de metrostations, met liften of fietsgoten langs de trappen;
- opname van vervoermogelijkheden voor de fiets in de keuzecriteria bij de aankoop van nieuw rollend materieel voor de MIVB;
- in overleg met de NMBS voldoende plaats voor reizigers met een fiets in het rollend materieel van het GEN;
- de aanleg en de bewegwijzering van specifieke toegangstrajecten naar stations en metrostations, met meer bepaald de aanleg van bruggen voor voetgangers en fietsers, zodat de trein- en tramsporen geen hindernis meer vormen voor fietsers. Dit is nu bijvoorbeeld wel nog het geval in Ukkel en Watermaal-Bosvoorde;
- ervoor zorgen dat er aan alle stations en grote metrostations huurfietsen staan;
- aanmaak van NMBS / MIVB / VILLO/ CAMBIO abonnementen.

DE HUUR VAN FIETSEN AANMOEDIGEN

Verschillende steden in het buitenland, zoals Parijs, Lyon en Barcelona, hebben intussen al bewezen dat men door middel van een geautomatiseerde fietsverhuurdienst een deel van de file- en parkeerproblemen kan oplossen en het gebruik van de fiets kan opwaarderen.

In dit kader heeft het Gewest een overheidsopdracht van concessie georganiseerd, «Villo» genaamd. De invoering, het beheer en het onderhoud van dit netwerk zal uitgebreid worden naar het hele

gewestelijke grondgebied. Terzelfdertijd zal het Gewest een evaluatieproces van Villo opstellen.

Er zullen regelmatig specifieke promotie-acties moeten worden ontwikkeld. Het gebruik van Villo moet ook in het kader van professionele verplaatsingen en bij de werkgevers ingang vinden. Bovendien moet de verbinding tussen Villo en het openbaar vervoer opgewaardeerd worden. Tenslotte moet ook het ter beschikking stellen van gedeelde elektrische fietsen beoogd worden.

FIETSVERBINDINGEN MET AANGRENZENDE GEWESTEN INRICHTEN

Het gewestelijke fietsnetwerk is verbonden met de netwerken van het Vlaamse en het Waalse Gewest om de continuïteit van de interregionale trajecten te bevorderen. Verbindingen tussen interregionale fietsnetwerken zorgen voor veilige en comfortabele verplaatsingen, door de pendelaars een reëel alternatief aan te bieden. Op deze manier wil het Gewest een fiets-GEN ontwikkelen.

Fietskaart- Gewestelijke fietsroutes

2 - HET OPENBAAR VERVOER AANTREKKELIJK MAKEN

De uitbreiding van het openbaar vervoer blijft de belangrijkste prioriteit van de Brusselse overheid.

Het openbaar vervoeraanbod zal uitgebreid worden op basis van de vraag van de huidige en potentiële gebruikers.

De eerste prioriteit gaat uit naar de realisatie tegen 2018 van de verlenging van de premetro en de metro naar Schaarbeek, met een stelplaats in Haren, mits Federale tussenkomst.

Bovendien zullen de verlenging van de Metroverbinding naar Ukkel en de passage van de metrobediening langs Evere bestudeerd worden, mits federale tussenkomst. Dankzij het GPDO zal men de noodzaak kunnen evalueren om geleidelijk over te gaan naar een metroverbinding op de middenring, in functie van de weerhouden verdichtingen op de sites Schaarbeek-Vorming, Josafat, Reyers en Delta;

Rekening houdend met de volgende elementen, zal de uitbreiding van de laatstgenoemde metrolijnen (Ukkel, middenring) definitief bevestigd worden :

- er mag niet aan de vraag voldaan worden door een andere vorm van openbaar vervoer (ofwel vanaf een raming van 6.000 reizigers/u);
- het belang van de infrastructuurkosten en van hun aflossing;
- dat er terzelfdertijd maatregelen getroffen worden inzake de rationalisering van het bovengrondse verkeer op de overeenkomstige verbindingswegen;

Naast de uitbreiding van het ondergrondse netwerk (premetro/metro), wil het Gewest ook prioriteit geven aan de verdere ontwikkeling van het bovengrondse openbaar vervoer. Zowel het ondergrondse als het bovengrondse openbaar vervoer moeten kunnen beschikken over investeringen die nodig zijn voor hun uitbreiding.

Het Gewest kan zich pas op een harmonieuze manier ontwikkelen als voor iedereen eersteklas openbaar vervoer wordt ontwikkeld en verbeterd. Als we het aandeel van de wagen in de verplaatsingen willen verlagen, moeten we de gebruikers een betrouwbaar en doeltreffend alternatief vervoermiddel kunnen aanbieden. Het Gewest is ervan overtuigd dat het openbaar vervoer in de toekomst een veel grotere rol zal moeten spelen in de verplaatsingen in Brussel.

In steden zoals Parijs of Londen bedraagt het marktaandeel van het openbaar vervoer 80%. In Amsterdam gebeurt 28% van de gemotoriseerde verplaatsingen met het openbaar vervoer, tegenover 21% met de fiets. Zelfs kleinere steden zoals Zurich (400.000 inwoners) behalen absolute scores die lichtjes hoger liggen dan in Brussel (296 miljoen ritten/jaar in het stedelijke openbaar vervoer). De toename met 80% van de frequentie van de MIVB tussen 1999 en 2008 is dus slechts een begin. Met een voluntaristisch beleid kunnen we op een zeer hoog groeipotentieel rekenen. Op basis van het middelste scenario voorziet het IRIS 2-plan op sommige lijnen een 50% hoger gebruik in vergelijking met het trendmatige scenario.

Men moet dus aan het Brussels openbaar vervoer de nodige middelen ter beschikking stellen om deze nieuwe gebruikers in groten getale en in goede omstandigheden te kunnen ontvangen. De reeds beschikbare capaciteiten of deze die tot nu toe voorzien zijn, volstaan hiervoor echter niet. Met IRIS 2 wil het Gewest een nieuwe impuls geven aan de opties van het IRIS 1-plan met betrekking tot openbaar vervoer, door de investeringen te plannen die onontbeerlijk zijn om aan de toekomstige vraag tegemoet te komen

In het MIVB-beheerscontract voor de periode van 2007-2011 werd al een eerste doelstelling van het Gewest geschetst. Het is de bedoeling om het aantal beschikbare plaatsen in de drie openbaar vervoermiddelen, namelijk metro, tram en bus, tegen het jaar 2011 met 36% te verhogen. Er werd een nachtaanbod ontwikkeld.

2.1. FOCUS OP DE GEBRUIKER

Een performant openbaar vervoersysteem moet gericht zijn op de actuele en potentiële gebruikers. Dit betekent dat elke beleidskeuze, en elke aanpassing aan het aanbod, steeds getoetst moet worden aan het perspectief van de gebruiker en van de potentiële gebruiker. Gebruiksvriendelijkheid en gebruiksgemak moeten hierbij richtinggevende principes zijn. Dit heeft een aantal praktische implicaties:

- De voorkeur zal in de mate van het mogelijke gegeven worden aan rechtstreekse verbindingen. Het aantal overstappen moet beperkt worden. Er zal een proces opgesteld worden voor de regelmatige evaluatie van de verbindingen en de kwaliteit ervan. Er moet niettemin genoteerd worden dat het uitbreiden van het aanbod en de toename van het aantal vertrek- en eindpunten bepaalde overstappen rechtvaardigen. In elk geval krijgen de kwaliteit en de omstandigheden van de overstappen absolute prioriteit;
- Trams en bussen moeten streven naar een aanbod van hoog dienstniveau, namelijk snel en regelmatig, waarbij de voertuigen enkel stoppen om passagiers te laten in- en uitstappen;
- Het metroaanbod zal opgewaardeerd, versterkt en uitgebreid worden;
- Stations en rytuigen moeten voor alle gebruikers fysiek vlot toegankelijk zijn.
- Het moet de gebruiker zo gemakkelijk mogelijk gemaakt worden om de nodige informatie over zijn verplaatsingen te verwerven. Daarom moet bijzondere aandacht besteed worden aan de eenvoud, de leesbaarheid en de begrijpelijkheid van de lijnvoering, van de informatiepanelen, van de website, van aanduidingen en dergelijke meer in stations en rytuigen. Daarbij moet rekening gehouden worden met doelgroepen met specifieke behoeften (Brusselaars, internationale toeristen, PBM, ...).
- Betalen voor openbaar vervoer moet eenvoudig en flexibel kunnen. Dankzij transparante en begrijpbare tariefformules moet de gebruiker onmiddellijk de meest geschikte formule kunnen bepalen. Een onderzoek zal gevoerd worden naar de mogelijkheden om meer flexibele betalingsmethodes in te voeren (zoals geïntegreerd openbaar vervoerticket, betalen via internet, gsm, kredietkaart, voorverkooppunten, ...) die een vlotte betaling mogelijk maken.
- Reizen met openbaar vervoer moet veilig en comfortabel kunnen. Daarvoor zullen veiligheidsbevorderende maatregelen getroffen worden, zoals verhoogde aanwezigheid van personeel, versterkte controle op zwartrijden en dergelijke meer.

Het volgende beheerscontract zal aangepast worden teneinde het beheer van de MIVB nog beter op de vraag van de klant af te stemmen.

2.2. EEN BETER EN EFFICIENT NET

DE STRATEGISCHE ASSEN

Om dat doel te bereiken, wil het Gewest een eersteklas openbaar vervoersnet invoeren dat oplossingen kan aanbieden die een volwaardig alternatief vormen voor het autogebruik. In nauwe samenwerking met de mobiliteitspartners verbindt het Gewest zich er toe om:

- in de eerste plaats, de exploitatie van het bestaande ondergrondse en bovengrondse netwerk te maximaliseren. Het bovengrondse openbaar vervoer moet gevrijwaard worden van het verkeer en zou enkel nog moeten stoppen voor het laten in- en uitstappen van reizigers. De kwaliteit van het aanbod aan ondergronds openbaar vervoer moet nog verbeterd worden;
- tegen 2018 de automatisering van de metro realiseren op het moment van de vervanging van de rijstelen en de uitbreiding van het ondergrondse netwerk met de toekomstige metroverbinding Noord-Zuid te verwezenlijken
- waar nodig, de capaciteit van het ondergrondse (meer bepaald door de automatisering en de uitbreiding ervan) en van het bovengrondse netwerk verhogen zodanig dat het volledige Gewest bestreken wordt aan de hand van performante verbindingen die het net structureren en overstappen zo veel mogelijk vermijden;
- voorrang te geven aan het bovengrondse openbaar vervoer, enerzijds door systematisch eigen en/of beschermde beddingen in te richten, en anderzijds bij het oversteken aan verkeerslichten. Het bovengrondse openbaar vervoer mag niet lijden onder de verkeerscongestie, die bepalend is voor de geloofwaardigheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer;
- het tram-busplan te herzien teneinde het aantal overstappen zo veel mogelijk te beperken en de dienstverlening in de wijken te verbeteren;
- de overstappen verbeteren door de verbindingen comfortabeler te maken, de frequenties en de stiptheid te verbeteren, waardoor de uurroosters beter kunnen worden nageleefd en de wachttijden geminimaliseerd worden bij overstappen;
- rechtstreekse verbindingen aan te bieden tussen de grote gewestelijke polen (inclusief de HST-, IC- en IR-stations) en tussen die polen en de secundaire polen (inclusief de GEN-stations) via openbaar vervoer dat zo weinig mogelijk door de files wordt gehinderd;
- een volledig net uit te bouwen dat het hele Gewest op een efficiënte manier bedient met zogenaamde lijnen met een hoog dienstniveau¹⁹. Dit zijn snelle en regelmatige lijnen die in de meeste gevallen in eigen baan rijden, een hoge frequentie halen en bij verkeerslichten maximaal voorrang krijgen²⁰;
- aantrekkelijke en coördineerbare frequenties te organiseren, zodat gebruikers vooraf kunnen inschatten hoe lang ze onderweg zullen zijn;
- het comfort van de verplaatsingen, de aansluitingen, de stalling van de fietsen en de bewegwijzering voor de voetgangers in de onmiddellijke omgeving van overstapplaatsen te verbeteren, zodat de intermodaliteit makkelijker verloopt;

¹⁹ Voor een tram en een bus met een hoog dienstniveau gelden de volgende criteria: een frequentie om de vijf minuten tijdens

de piekuren, om de zeven en een halve minuut in de daluren en om de tien minuten 's avonds tot tien uur; een gemiddelde snelheid van minstens 20 km/h, 90% van de diensten die de interval tijdens de piekuren respecteren, vervoermiddelen die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit en een bezettingsgraad <3 personen/m². Voor de andere tram- en buslijnen zijn de criteria de volgende (in aflopende volgorde): de regeling op gemeenschappelijke trajecten, het afstemmen van de frequenties met die van de lijnen met een hoog dienstniveau, het afstemmen van het aanbod op de vraag; minimaal aanbod tijdens de daluren is om de 15 minuten en 's avonds om de 20 minuten.

²⁰ Conform het VICOM-plan dat op 23 maart 2006 door de regering werd goedgekeurd en dat voorziet dat de trams en de bussen op termijn alleen nog zullen stoppen om reizigers te laten op- en afstappen.

- de frequenties van de spitsuren te verbeteren om te beantwoorden aan de behoeften, meer bepaald door het aanbod van het spitsuur en de vooravond, het avond-, nacht- en weekendaanbod en het aanbod tijdens de schoolvakanties aan te passen;
- de verplaatsingswijze aan te passen in functie van de behoeften. De bestaande en potentiële vraag bepalen het soort materiaal en het exploitatieschema, metro, tram en bus. De complementariteit tussen de verschillende modi dient gegarandeerd te worden en de concurrentie tussen hen geneutraliseerd.
- een bediening die aangepast is aan de vraag van het schoolgaand publiek te beogen;
- op doeltreffende wijze de coördinatie tussen het netwerk en externe operatoren te verzorgen. Elke vorm van concurrentie tussen het aanbod van de MIVB, de Tec, De Lijn of de NMBS dient vermeden te worden.

Stedelijk openbaar vervoer: eigen beddingen en met hoog dienstniveau 2018

Deze kaart geeft de belangrijkste lijnen van het openbaarvervoersnet 2018 weer alsook de vraag naar verplaatsingen die uitgedrukt is in de vorm van de som van de verplaatsingen aan de herkomst en aan de bestemming.

DE GEPLANDE ACTIES

HET ONDERGRONDSE AANBOD VERSTERKEN

Het Gewest wil het aanbod van het ondergrondse openbaar vervoer verbeteren.

Tegelijk met het vernieuwen van de metrostellen en ten laatste tegen 2018 wil het Gewest de automatisering van de lijnen 1-5 verwezenlijken. Hierdoor kan de capaciteit verhoogd worden teneinde de absorptie van het groeiend aantal gebruikers te verzekeren tot 2025 en kan men de regelmaat van de bediening vergroten.

De verlenging van het ondergrondse netwerk naar het noorden, vanuit het Noordstation naar Schaarbeek, moet aan de Brusselaars en de gebruikers van het Gewest tegen 2018 performante verbindingen bieden vanuit het noorden naar de Vijfhoek en het volledige netwerk van ondergronds openbaar vervoer. In een tweede tijd zal de uitbreiding richting Ukkel, na uitvoering van een studie, voortgezet worden.

Tot slot zal het Gewest de verbetering van het huidige aanbod verzekeren door de regelmaat, de informatieverstrekking en het comfort van de reizigers te verbeteren, in het bijzonder in de stations.

PRIORITEIT AAN DE COMMERCIELE SNELHEID VAN TRAMS EN BUSSEN

Naast het ondergrondse netwerk (premetro en metro), is ook het bovengrondse openbaar vervoer een prioriteit van het Gewest. Het Gewest stelt zich tot doel om de voortgang van het bovengrondse openbaar vervoer aan de gewenste commerciële snelheid te verzekeren, met andere woorden een trajectduur verzekeren die kan concurreren met deze van de personenwagen.

De inrichting van beschermde beddingen op de structurerende assen zoals de invalswegen en de middenring-west moet gerealiseerd worden naar het voorbeeld van de recente inrichting van de Kroonlaan: de eigen bedding hoeft niet noodzakelijk onafgebroken te zijn, maar moet op een weldoordachte plaats aangelegd worden zodat het openbaar vervoer zich aan het verkeer kan onttrekken. Het is dus niet de bedoeling om het bovengrondse openbaar vervoer over de hele lengte van de lijn te voorzien van een door fysieke obstakels beschermde bedding, maar wel om, in functie van de vorm van de verschillende weggedeelten, aangepaste inrichtingen te identificeren, hetzij een fysiek afgebakende bedding, ofwel een virtueel afgebakende strook. Dit soort inrichtingen streeft ernaar de ruimte optimaal te benutten door het profiel van het wegennet te laten evolueren in functie van de behoeften van de verschillende weggebruikers.

Deze inrichtingen gaan onvermijdelijk gepaard met :

- voorrang aan kruispunten en verkeerslichten voor het bovengrondse openbaar vervoer;
- aanvullende maatregelen zoals een aangepaste herziening van het aanbod, de refasering van de verkeerslichten in functie van het verkeer op het weggedeelte, specifieke maatregelen voorafgaand aan en volgend op het ingerichte weggedeelte;
- het toezicht op het naleven van deze inrichtingen, in het bijzonder door de automobilisten aan kruispunten of met betrekking tot het parkeerbeleid. Hiertoe zal het Gewest partnerships aangaan met de gemeenten en de politiezones, meer bepaald door het versterken van de mobiliteitscontracten vanaf 2011.

Deze inrichtingen moeten idealiter aangelegd worden over de hele lengte van de lijn.

In 2006 bepaalde het VICOM-plan dat 90% van de tramtrajecten en 40% van de buslijnen tegen 2011 van de nodige inrichtingen moesten voorzien zijn. Momenteel zijn reeds 73% van de tramtrajecten en 23% van de buslijnen afgewerkt. Er moeten echter nog veel van dit soort inrichtingen aangelegd worden. De stroken die nog moeten worden ingericht en de te saneren zwarte punten worden regelmatig door de MIVB geïdentificeerd. De MIVB brengt om de 6 maanden verslag uit bij de administratie aangaande de evolutie van de situatie inzake ViCom.

Om ervoor te zorgen dat er rekening gehouden wordt met deze criteria bij alle projecten van ruimtelijke ordening, zal de coördinatorrol van VICOM versterkt worden. Hij zal betrokken worden bij elk project inzake de inrichting van de openbare ruimte dat een impact heeft op de voortgang van het openbaar vervoer, maar ook bij projecten van ruimtelijke ordening die een vergunning van het Gewest vereisen of gesubsidieerd worden door het Gewest. In het laatste geval zal de afgevaardigde ambtenaar moeten aantonen dat er rekening gehouden werd met het ViCom-advies.

Voor het overige zal het Gewest in samenwerking met de gemeenten winstdelingmechanismen opstellen voor de ViCom-prestaties van het openbaar vervoer. De modaliteiten moeten nog onderzocht worden maar de doelstelling is om de beste ViCom-prestaties te verzekeren in het kader van een “Win-Win” tussen de partijen.

EERSTELAS OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoeraanbod zal niet alleen op kwantitatief, maar ook op kwalitatief vlak worden uitgebreid met:

- een programma voor de aankoop van hoogwaardig modern materieel dat voor iedereen vlot toegankelijk is en dat meer reizigers zal kunnen vervoeren ;
- de veralgemening door de MIVB van bewakingsuitrustingen en de verhoging van het aantal belpalen in de stations en in de voertuigen. In een veertigtal stations zal er meer personeel worden ingezet. De strijd tegen fraude zal worden opgevoerd. De installatie van automatische klapdeuren om toegang te krijgen tot de ondergrondse stations zal het veiligheidsgevoel en de discipline vergroten, zonder een obstakel te vormen voor PBM, fietsen en kinderwagens.
- momenteel loopt een project waarbij de verdeling van tickets via één enkele drager tegen het jaar 2013 zou worden uitgebreid tot het volledige Belgische grondgebied. Men denkt in dit verband zelfs aan een uitbreiding op internationaal niveau²¹. Zo zal de gebruiker vlotter kunnen overstappen tussen lijnen van verschillende operators van openbaar vervoer en makkelijker gebruik kunnen maken van bepaalde afgeleide producten (openbare parkeerplaatsen, vrij ter beschikking staande fietsen en voertuigen,...). De werkgevers zullen worden aangemoedigd een geldsom op de elektronische betaalkaart van hun werknemers te storten bedoeld om duurzame modi te betalen, als alternatief voor bedrijfswagens maar met behoud van dezelfde fiscale voordelen. Deze ticketintegratie zou op termijn kunnen worden uitgebreid met een tariefintegratie,

²¹ In het kader van dit project zou het mogelijk zijn om met één enkele elektronische kaart een traject van deur tot deur af te leggen, bijvoorbeeld van Parijs naar Brussel. Die elektronische kaart zou in dat geval drie verschillende tickets vervangen: een ticket voor de RATP, een ticket voor de HST en een ticket voor de MIVB.

waardoor de klant tegen een gunstiger tarief van de netten van verschillende operators gebruik zou kunnen maken.

EEN DOELGERICHT BELEID VAN TARIEFVOORDELEN VOEREN

In de IRIS 2-studiemodellen pleit men voor gratis vervoer voor de schoolgaande jeugd en de werknemers. Op die manier hoopt men de modale verschuiving te kunnen stimuleren.

- Voor de werknemers zal het derdebetalersysteem, dat op het federale niveau voorzien is voor de gemengde NMBS + MIVB-abonnementen, door middel van vergelijkbare maatregelen naar het gewestelijke niveau worden uitgebreid. In de praktijk zal dat betekenen dat het Gewest 20% van de MIVB-abonnementen van de werknemers zal financieren op voorwaarde dat hun werkgevers de overige 80% betalen.
- Voor de Brusselse leerlingen tussen 12 en 24 jaar (de leerlingen die jonger zijn dan 12 jaar reizen al gratis) heeft het MIVB-beheerscontract voor de periode 2007-2011 een aantrekkelijke tarifiering voorzien tussen 0 en 25% van het volle tarief. Dit beleid zal geleidelijk aan worden ingevoerd in functie van de beschikbare budgettaire marges.

Gratis vervoer kan een doeltreffende manier zijn om de modale verschuiving te bevorderen. Tegelijk zorgt zo'n aanpak ook voor een onmiddellijke toename van het gebruik van het openbaar vervoer. De vervoersmaatschappijen moeten wel voldoende tijd krijgen om hun personeel en hun materieel op die snelle stijging van de vraag voor te bereiden.

Voor de andere categorieën van reizigers moet een aantrekkelijke tariefintegratie ingevoerd worden voor de GEN-zone.

De uitbreiding en de veralgemening van de gratis toegang tot het openbaar vervoer mag niet gebeuren zonder een sociaal onderscheid te maken. Er moet een sociaal gericht beleid van voorkeurtarieven komen.

De Regering is voorstander van de uitbreiding van de kosteloosheid van het openbaar vervoer in Brussel op voorwaarde dat de Federale overheid op progressieve wijze de kost op zich neemt. Voor zover de budgettaire middelen het toelaten, zal de sociale tarifiering uitgebreid worden, eerst en vooral ten gunste van de werkzoekenden die aangeworven zijn in het kader van een CBP en ten gunste van de Brusselse leerlingen en studenten. Hiervoor zal er met de Gemeenschappen overlegd worden. Er zal ook gezocht worden naar formules van cofinanciering door het Gewest en de bedrijven voor de woon-werkverplaatsingen ten voordele van de Brusselse werknemers.

EEN COMPLEMENTAIR AANBOD

Het Gewest moet een aanbod aanbieden dat aangepast is aan de specifieke tijdstippen: de vooravond, de avond, de nacht en het weekend, maar ook de periodes van de schoolvakanties. Het piekuuraanbod 's avonds loopt ten einde voor 18u, terwijl er toch een aanzienlijk potentieel publiek bestaat dat geïnteresseerd is in een verlenging van dit piekuuraanbod tot 19u of 19u30. Op dezelfde wijze dient ook het avond- of weekendaanbod uitgebreid te worden, alsook het nachtaanbod voor mensen die 's nachts werken of nachtbrakers en het aanbod tijdens de schoolvakanties. Er moet een inventaris opgemaakt worden van de behoeften en van de voorwaarden tot succes van een complementair aanbod. Voor het nachtaanbod moeten er specifieke communicatie- en informatiecampagnes ontwikkeld worden en er moeten specifieke partnerships aangegaan worden met de verantwoordelijken van evenementen die een avondpubliek genereren (Vorst nationaal, enz). De veiligheid van de gebruikers moet ook 's avonds en 's nachts gegarandeerd worden.

EEN GEÏNTEGREERD AANBOD MET GEDEELDE FIETSEN EN VOERTUIGEN

Dankzij de groeiende beschikbaarstelling in het BHG van de gedeelde fietsen, Villo!, kunnen de meeste mensen zich met de fiets verplaatsen. De gedeelde fiets is de natuurlijke aanvulling van het openbaar vervoer. Het Gewest wil dat het aanbod van de MIVB en van Villo! beter op elkaar worden afgestemd. Er dient een tarief- en ticketintegratie tussen de twee operatoren tot stand te worden

gebracht en er moet ook gezorgd worden voor een goede signalisatie van Villo! in de MIVB-infrastructuren en voor een coherente inplanting van de Villo!- en MIVB-stations. Tenslotte moet ook het gecombineerd gebruik van deze twee modi sterker aangemoedigd worden.

Ook het aanbod van de gedeelde voertuigen blijft groeien. Daarom dient ook de integratie tussen het MIVB-aanbod en de gedeelde voertuigen te worden verdergezet.

2.3. EEN UITGEBREID TRAMAANBOD UITWERKEN

De tram vormt de basisstructuur van het net, als aanvulling op de metro, en dit zowel voor de straalvormige verbindingen als de ringlijnen. Hierbij moet men de prestaties van het bestaande net verbeteren via de uitvoering van het VICOM-plan (90% van het tramnet op beschermde banen in 2011) en de aanleg van nieuwe lijnen naar groeiwijken. De tram biedt ook het voordeel van een grotere sociale controle en stopt vaker dan de metro.

Het VICOM-programma zal ontworpen worden volgens een assenlogica, om te komen tot performante lijnen van terminus naar terminus. De operationele modaliteiten zullen gepreciseerd worden in het kader van het beheercontract.

Bovendien wil het Gewest dat de coherentie en de complementariteit tussen het netwerk van tramways en het spoorwegennet, waaronder het GEN, geoptimaliseerd wordt en dat elke vorm van concurrentie tussen deze modi geneutraliseerd wordt.

Bescherming van het tramnet

Het aanbod van lijnen met een groot potentieel verbeteren, in het bijzonder (de nummers van de lijnen zijn indicatief):

- lijn 19 die Groot-Bijgaarden via Simonis met De Wand verbindt;
- lijnen 39 en 44 die Montgomery met Ban Eik en Tervuren verbinden, volledig in eigen baan;
- lijn 51 tussen de Heizel en Zuid, maar via de Leopold II-laan van haar traject afgeleid om Thurn & Taxis te bedienen;
- lijn 8 tussen het Zuidstation en Kalevoet, eventueel verlengd tot lijn 26;
- lijn 92 Fort Jaco - Station van Schaarbeek;
- lijn 85 Berchem – Weststation.
- De verbinding Vorst-centrum en Laag Sint-Gillis naar het centrum van Brussel.

Het net zal in 2018 meer bepaald uit de volgende lijnen bestaan:

De geplande lijnen van het VICOM-plan:

- lijn 3²² Esplanade-Churchill, via de Werkhuisenkaai en de noord-zuidtunnel, die al volledig in eigen baan rijdt, noordwaarts te verlengen naar parking C (en/of het Congrescentrum);
- lijn 4 Stalle-Noordstation, te verlengen naar het station van Ruisbroek. Deze lijn zal worden uitgebreid met de noordelijke arm van de T55, via de noord-zuidtunnel, zolang deze uitgbaat wordt onder de vorm van premetro;
- lijnen 93-94, 42 Louiza-Herrmann-Debroux, verlengd van Louiza tot het Centraal station en van Herrmann-Debroux tot Roodebeek, vervolledigd door een lijn 45 vertrekkende van Roodebeek, om een ringverbinding te bieden die de structurerende spoorwegassen met elkaar verbindt.

De lopende en toekomstige uitbreidingen

- lijn 94 op de Woluwelaan naar Roodebeek en in tweede instantie naar de E40, langs de Marcel Thiry laan;
- de Leopold III-laan naar Bordet;

²² De lijnen 3 en 4 zullen aangepast worden na de omvorming van de noord-zuidas in een metrolijn

- de omleiding van de lijnen 92 en 94 van de Koningsstraat naar het Centraal station. De terminus aan het Centraal station dient eventueel verlengd te worden naar het Rogierplein of het Noordstation, via de Pachecolaan en de Botanieklaan;
- lijn 9 van Simonis naar Hoog Jette en einde verlenging via Brugmann naar het Heyzelplateau;
- lijn 33 Westland Shopping Center - Ninoofsesteenweg - Weststation, verlengd tot aan het Noordstation via de kleine westelijke ring;
- de inrichting van Churchill – Vanderkindere.

Bijkomende nog te evalueren uitbreidingen:

- tramlijn 83 - Bockstael - Thurn & Taxis – Noordstation en Rogier in eerste instantie, en vervolgens naar Rogier en Meiser (lijn 10). Deze lijn is complementair aan een bediening van Thurn & Taxis vanaf Simonis, De veiligheid van de gebruikers in Meiser is primordiaal, specifieke infrastructuren dienen verwezenlijkt te worden, eventueel onder de vorm van een tunnel;
- het omvormen van de buslijn 71 tot een tramlijn, verlengd tot Rogier, eventueel langs de Pachecolaan;
- het omvormen van de lijn 95 tot een tramlijn, in overleg met de gemeenten;
- verlenging van T94 en van de Leopold III-laan naar de luchthavenzone, mits overleg met het Vlaamse Gewest;
- Verbinding Vorst - Bovenstad

De verhoging van het tramaanbod vereist de oprichting van nieuwe stelplaatsen, waarvan één in het zuidwesten en een ander in het westen .

Lijnen van het basisnet: de lijnen 81 (Montgomery - Marius Renard), 82 (Drogenbos - Berchem), 94 (Stadion van de Heizel - Legrand) en 97 (Stalle – Louiza).

Fasering van de nieuwe lijnen van het 2018 HDN tramnet (hoogdienstniveau)

NB: De inrichtingsmodaliteiten voor deze lijnen zijn evenwel afhankelijk van de behandeling van de aanvragen voor de stedenbouwkundige vergunningen door de bevoegde administratieve instanties en van de beschikbare middelen. Bovendien zullen de uitbreidingen en aanpassingen van het net bestudeerd worden in overleg met de bewoners en de socio-economische actoren en verder het onderwerp uitmaken van toepasselijke communicatie. De aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen voor de uitbreidingen zullen voorafgegaan worden door een impactstudie. Deze studie zal in het bijzonder gebaseerd zijn op de vraag naar verplaatsing, de vergelijking van verschillende alternatieven, de kosten/baten balansen, de kwaliteit van de verbindingen, de toegankelijkheid in het algemeen en in het bijzonder voor de PBM, de impact op de modale verschuiving (met of zonder tarifiering voor het gebruik van het wegennet) en de luchtkwaliteit.

GESCHIKT MATERIEEL AANSCHAFFEN

Het Gewest zal meer geschikt materieel aanschaffen.

2.4. BUSSEN MET HOOG DIENSTNIVEAU INZETTEN

Het aanbod van bussen met hoog dienstniveau zal een aanvulling vormen op het tramnet. Een aantal buslijnen moeten aanzienlijk worden verbeterd op het vlak van frequentie, capaciteit en comfort.

In het VICOM-plan werd een doelstelling van 40% tegen 2011 en 60% tegen 2020 van het busnet in beschermde baan vastgelegd. Meteen werden ook de prioritaire lijnen van het busnet geïdentificeerd:

- bus 87: Berchem station – Simonis;
- bus 49: Zuid - Bockstael, om te vormen tot een westelijke ring, Albert-Heizel, die in de plaats zou komen van de tramlijn van de oostelijke ring Heizel-Montgomery-Albert en die op termijn tot een tramlijn zal worden omgevormd;
- bus 63bis: de Brouckère - kerkhof van Brussel, via de Leuvensesteenweg;
- bus 64: Machelen - Naamse Poort;
- bus 71: Beaulieu - de Brouckère, waarvan de omvorming tot een tramlijn momenteel wordt geëvalueerd, in overleg met de betrokken gemeenten;
- bus 86 : Machtens – Centraal station;
- bus 88: Heysel – De Brouckère;
- bus 95: Wiener - Beurs, waarvan de omvorming tot een tramlijn nog moet worden geëvalueerd.

Er dienen eveneens voorbehouden plaatsen voorzien te worden aan de terminus.

Uiteraard zal het hoofdnet van de buslijnen door het basisnet worden aangevuld, maar de details daarvan vallen niet binnen het bestek van IRIS 2.

Rekening houdend met de evolutie van het cliënteel, komen de lijnen 49, 71 en 95 in aanmerking om omgevormd te worden tot een tramdienst met hoog dienstniveau. Het voornaamste criterium is het aantal gebruikers tijdens de spitsuren. Wanneer het gaat om meer dan 1.000 passagiers per uur en per richting, wordt het moeilijk de lijn te coördineren en de stiptheid ervan te verzekeren door middel van bussen. In bepaalde gevoelige zones (cfr de smalle en zeer drukke winkelstraat Elsenesteeweg) moet eveneens rekening gehouden worden met milieucriteria, socio-economische criteria en levenskwaliteit.

De introductie van weinig vervuilende bussen (uitstoot van gassen, fijn stof en geluidsarm) is vereist om deze modus in de stad in te voeren. Zoals voorzien is in haar beheerscontract, moet de MIVB een « schone voertuigen » plan opstellen en uitvoeren, dat gericht is op een daadkrachtige ontwikkeling die verder gaat dan de strikte naleving van de verplichte normen die opgelegd werden aan de constructeurs. De MIVB moet met name verscheidenheid brengen in de manieren waarop haar voertuigen aangedreven worden (gas, biogas, elektriciteit, hybride, enz.) om zo het aandeel van de dieselmotoren aanzienlijk te verminderen die op structurele wijze de luchtkwaliteit in de stad aantasten. De bussen en reisbussen van andere operatoren moeten eveneens onderworpen worden aan vereisten inzake milieuprestaties. Er zullen maatregelen getroffen worden in deze zin: zoals voorzien in het beheerscontract, zal de MIVB een programma “schone voertuigen” opstellen, waarin de progressieve doelstellingen tot 2020 zullen in opgenomen worden.

Kaart van het busnet met hoog dienstniveau (BHDN)

2.5. DE METRO : DE MIDDELEN AFSTEMMEN OP ZIJN POTENTIEEL

DE STRATEGISCHE ASSEN

De Brusselse metro, die in de jaren zeventig van de vorige eeuw in dienst werd genomen, bedient vooral het oosten en het westen van Brussel, de omgeving van de Heizel en de kleine ring. De metro is een erg doeltreffend openbaar vervoermiddel, onder meer omdat hij een groot aantal reizigers kan vervoeren. Hij rijdt in eigen baan en is geliefd bij de gebruikers omdat hij alle files kan vermijden. In 10 jaar tijd is het aantal reizigers met 44% gestegen. Nu komt het verzadigingspunt echter stilaan in

zicht. Dat werd nog eens bevestigd door een specifieke studie die eind 2006 werd uitgevoerd²³. De capaciteitsproblemen kunnen alleen worden opgelost door het metronet te automatiseren en uit te breiden.

Op korte termijn is het belangrijk om het bestaande netwerk en aanbod te herwaarderen en te verbeteren: verhoging van de frequenties, ingebruikname van aanvullend materieel, enz. In eerste instantie dient de automatisering van de lijnen 1-5 gerealiseerd te worden. Hiervoor zullen de modaliteiten gefinaliseerd worden in het kader van de lopende studie.

De eerste prioriteit gaat uit naar de realisatie van de verlenging van de premetro en de metro naar Schaarbeek, met een stelplaats in Haren, mits Federale interventie. Er zullen terzelfdertijd maatregelen genomen worden voor de rationalisering van het bovengrondse verkeer op deze noordelijke verbinding.

Bovendien zullen de verlenging van de Metroverbinding naar Ukkel en de passage van de metrobediening langs Evere bestudeerd worden, mits federale tussenkomst. Dankzij het GPDO zal men de noodzaak kunnen evalueren om geleidelijk over te gaan naar een metroverbinding op de middenring, in functie van de weerhouden verdichtingen op de sites Schaarbeek-Vorming, Josafat, Reyers en Delta;

Rekening houdend met de volgende elementen, zal de uitbreiding van de laatstgenoemde metrolijnen (Ukkel, middenring) definitief bevestigd worden :

- er mag niet aan de vraag voldaan worden door een andere vorm van openbaar vervoer (ofwel vanaf een raming van 6.000 reizigers/u);
- het belang van de infrastructuurkosten en van hun aflossing;
- dat er terzelfdertijd maatregelen getroffen worden inzake de rationalisering van het bovengrondse verkeer op de overeenkomstige verbindingen;

Kaart van het metronet toestand in 2009 met afsluiting

DE GEPLANDE ACTIES

HET BESTAANDE AANBOD TEN VOLLE BENUTTEN

In bepaalde perioden of op bepaalde lijnen is het metronet bijna of reeds volkomen verzadigd, waardoor de prestaties van de metro sterk verminderen en waardoor ook het comfort en het imago van deze verplaatsingswijze wordt aangetast. Naast het uitvoeren van een studie inzake de uitbreiding van het net, wil het Gewest het huidige aanbod aan openbaar vervoer optimaliseren: verhoging van de frequenties, ingebruikname van nieuw rollend materieel, verbetering van de verbindingen, enz.

In 2010 zal het Gewest de mogelijkheid om het bestaande aanbod te herwaarderen nauwkeurig onderzoeken en zal het, indien nodig, aanpassingsmogelijkheden opstellen. In 2011 zal hieromtrent een rapport voorgelegd worden aan de Regering.

DE FREQUENTIES VERHOGEN

In eerste instantie zullen de frequenties zoveel mogelijk worden verhoogd met handmatig bediende metrostellen. Het is de bedoeling om in die eerste fase tussen Beekkant en Merode uiteindelijk een frequentie te bereiken van 24 doorkomsten per uur en per richting. De metro zal worden geautomatiseerd zodat men geleidelijk aan een frequentie kan bereiken van 30 tot 35 doorkomsten per uur en per richting. De automatisering zal gelijktijdig plaatsvinden met de vervanging van de stellen die wegens langdurig gebruik niet meer in goede staat verkeren, wat voorzien is tegen 2015.

²³ De bezettingsgraad van de metrostellen werd teruggebracht tot 3 rechtopstaande personen/m² (wat lager is dan de huidige norm van 4 rechtopstaande personen/m²). Hogere bezettingsgraden zijn immers alleen occasioneel en over korte afstanden aanvaardbaar.

DE GELEIDELIJKE INTEGRATIE VAN DE PREMETRO OP DE NOORD-ZUIDAS IN HET METRONET

De IRIS 2-studie heeft het belang aangetoond van een verlenging van de ondergrondse noord-zuidas voorbij het Noordstation, waar de dichtbevolkte wijken van Schaarbeek²⁴ kunnen worden bediend. Een haalbaarheidsstudie zal de geschikte infrastructuren, de fases en de exploitatiemodaliteiten preciseren van de uitbreiding van een stuk naar het noorden tegen 2018. Op termijn is het ook belangrijk om die as naar het zuiden via de Alsebergsesteenweg tot aan Kalevoet door te trekken. Als de noord-zuidas door de metro zal worden gebruikt, zal er een nieuwe stelplaats moeten worden voorzien. Daarnaast zal het deel van de tunnel tussen het Zuidstation en Lemonnier-Anneessens moeten worden aangepast aan de normen die voor de metro van toepassing zijn. In die optie moet men ook de mogelijkheid overwegen om de trams in de Fonsnylaan ondergronds te laten gaan. Op die manier kan die openbare ruimte beter worden benut en kan de intermodaliteit tram-metro in het Zuidstation worden verbeterd.

Daarnaast moeten deze studies eveneens rekening houden met de veiligheid van de gebruikers in hun verplaatsingen in de nieuwe stations.

DE METRO-/PREMETRO-INFRASTRUCTUUR:

Er moeten aanvullende infrastructuren voorzien worden. De opportuniteitsstudies zullen de relevantie en het nut van deze infrastructuren aantonen, alsook de grote lijnen van de uitbatingsmodaliteiten verduidelijken. In eerste instantie zouden deze infrastructuren moeten kunnen worden uitgebaut met premetro materieel voor een maximale complementariteit met het bovengrondse net.

Op middellange termijn (tegen 2018):

- uitbreiding van de noord-zuidas naar het noorden ; de latere bevolkingsconcentratie in de omgeving van het Peter Benoît Plein te Neder-over-Heembeek zou de studie van de verlenging van deze lijn aan de andere kant van het kanaal kunnen motiveren. De technische en opportuniteitsstudie moeten bepalen welke de meest geschikte modaliteiten voor de infrastructuur en de uitbating;
- aanvang van de uitbating van de uitbreidingen als premetro. Later wordt de overgang naar metro voorzien. Noodzakelijke omvorming van de spoorbocht Zuid-Anneessens, die een onvoldoende radius heeft.

Op langere termijn (na 2018):

- ondergronds verleggen van de trams van de Fonsnylaan om de openbare ruimte en de intermodaliteit tram/metro aan het Zuidstation te verbeteren, hierbij rekening houdend met de inrichtingen in de omgeving van het station;
- tangentiële lijn Bockstael/Schaarbeek Josaphat, waarvan de in opbouw zijnde delen bestaan uit het verbindingsviaduct tussen Thurn & Taxis en het Bockstaelplein, de Picardbrug, een tunnel onder het Noordstation en de Rogierstraat en een overbrugging tussen de Rogierlaan en Josafat;
- sanering van de zwarte punten van de middenring (Meiser en Pleinlaan, eventueel door de aanleg van een tunnel). Dankzij het GPDO zal men kunnen nagaan of het noodzakelijk is geleidelijk over te gaan naar de metro op de middenring, in functie van de weerhouden verdichtingen op de sites Schaarbeek-Vorming, Josafat, Reyers en Delta;
- verhoging van de capaciteit van de koker van lijn 1;
- de uitbreiding van de noord-zuidas naar het zuiden (Calevoet) en verlenging as station Luxemburg-middenring.

Er dienen nieuwe stelplaatsen te worden opgericht. De exploitatie van een ondergronds netwerk vereist

²⁴ In dit stadium , wordt het metro-premetrotraject van de uitbreiding Noord van de noord-zuidas op de kaart voorgesteld via de Vooruitgangstraat naar het Liedtsplein. Gedetailleerde studies zullen de eventuele relevantie van de realisatie van een gemeenschappelijk kunstwerk met de lijn 10 op het gedeelte Noordstation – Brabantstraat bevestigen of weerleggen.

de oprichting van aangepaste stelplaatsen.

Rekening houdend met de volgende elementen, zal de uitbreiding van de metrolijnen definitief bevestigd worden :

- er mag niet aan de vraag voldaan worden door een andere vorm van openbaar vervoer (ofwel vanaf 6.000 reizigers/u);
- het belang van de infrastructuurkosten en van hun aflossing;
- dat er terzelfdertijd maatregelen getroffen worden inzake de rationalisering van het bovengrondse verkeer op de overeenkomstige verbindingswegen;

Bovendien wil het Gewest dat het premetro-/metronet en het spoorwegennet, waaronder het GEN, beter op elkaar worden afgestemd en dat alle concurrentie tussen beide modi geneutraliseerd wordt.

2.6. HET GEN EN DE BEGELEIDENDE MAATREGELLEN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Het Brusselse spoorwegennetwerk moet op algemene en structurele wijze geïntegreerd worden in het openbaar vervoeraanbod voor de inwoners en de gebruikers van het Gewest, en tegelijkertijd de toegang tot het Gewest van buitenaf garanderen. Momenteel maken de inwoners en de gebruikers van het Gewest zeer weinig gebruik van de trein om zich binnen het Gewest te verplaatsen hoewel deze zeer veel potentieel biedt. De trein biedt immers een immense capaciteit en levert prestaties die niet te evenaren zijn met de personenwagen. De spoorwegbediening moet versterkt worden op coherente wijze met de uitbreiding van het MIVB-netwerk.

Het Gewest zal dan ook zijn visie inzake spoorweguitbreiding versterken en zijn relatie met de federale overheid en de NMBS structureren om een zo groot mogelijke coherentie te verzekeren ten dienste van de doelstellingen inzake het spoorwegverkeer:

- de intraregionale bediening;
- de bereikbaarheid van het Gewest vanuit de nabije rand door middel van het GEN;
- de bereikbaarheid van het Gewest vanuit de rest van het land;
- het engagement van de Federale Overheid om de risico's van stadsvlucht te verminderen..

Het volledige GEN-netwerk zal zoals voorzien de vorm krijgen van een ster met meerdere armen, aangevuld met tangentiële lijnen. De voornaamste randstations zijn de stations van Zottegem, Aalst, Dendermonde, Mechelen, Arenberg, Louvain-la-Neuve, Waver, Nijvel, 's Gravenbrakel en Geraardsbergen.

GEN-net zoals dat in 2001 door de NMSB werd omschreven

Het GEN-bedieningsprincipe dat werd vastgesteld in de overeenkomst van 4 april 2003, is gebaseerd op minstens 4 bedieningen per uur gedurende de spitsuren tijdens de week (7-9u30 en 16-20u) in elk station van de GEN-zone en de helft van deze frequentie buiten de spitsuren en tijdens het weekend. De diensten worden aangeboden van 6u tot 24u op weekdays en van 7u tot 1u tijdens het weekend en op feestdagen.

Bij de studie en de update van het Plan zullen geen ingrijpende wijzigingen moeten worden doorgevoerd, maar het Gewest zou toch een aantal verbeteringen en begeleidende maatregelen willen invoeren. Die aanpassingen zijn niet alleen bedoeld om de functionaliteit van het GEN te optimaliseren, maar ook om:

- ieder risico op een stadsvlucht naar de rand te vermijden;
- het pendelverkeer van de Brusselaars die in de rand werken, te verbeteren;
- het gebruik van het binnengewestelijke deel van het net door de Brusselaars te bevorderen.

DE GEPLANDE ACTIES

EEN GEWESTELIJKE SPOORWEGVISIE OPSTELLEN

Het Gewest moet de middelen voorzien om het gebruik van de trein door de Brusselaars en de gebruikers van de stad te doen toenemen. Hiertoe dient een visie opgesteld te worden aangaande de uitbreiding van het spoorwegaanbod in het Gewest, dat op structurele wijze opgenomen moet worden in het gewestelijke openbaar vervoeraanbod ten dienste van de intraregionale bediening. Het handhaven en uitbreiden van een kwaliteitsvol spoorwegaanbod vanuit de stadsrand en de rest van het land, vormt een bijkomende doelstelling. Het Gewest zal tegen 2012 een spoorwegvisie opstellen die aan de Regering moet worden voorgelegd.

Daarenboven zal het Gewest vanaf 2011 zijn relatie met de federale overheid en de NMBS structureren om de doelstellingen die door de verschillende partijen worden nagestreefd zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Daartoe zal het Gewest op regelmatige basis overleg plegen met de NMBS-groep.

Het Gewest zal zich in het bijzonder beroepen op de parlementaire resolutie uit 2007 betreffende het overleg met de NMBS. Het zal vragen om Brussel binnen de investerings sleutels van de NMBS als volwaardig te erkennen en het zal erop toezien geen lasten te moeten dragen die toekomen aan de federale overheid en aan de maatschappijen die eronder ressorteren. Daartoe zal een contactorgaan tussen het Gewest en het spoor opgericht worden, dat zal bestaan uit vertegenwoordigers van de MIVB, Mobiel Brussel, het BROH en Leefmilieu Brussel en dat de Brusselse eisen ten aanzien van de NMBS moet organiseren en coördineren.

HET BESTAANDE VERBETEREN

Het Gewest zal met de NMBS-groep overleggen om het aanbod voor de inwoners en de gebruikers van het Gewest te verbeteren zonder daarbij te wachten op de voltooiing van de lopende grote spoorwegwerken. Deze verbetering zal doorgevoerd worden op het vlak van de frequenties, maar ook op het gebied van de aansluitingen met het MIVB-net, het uitbreiden van het aanbod, enz.

DE TREINHALTES OPWAARDEREN

Sinds januari 2010 worden er 31 haltes bediend en 3 andere zullen binnenkort over een SV beschikken en zullen kunnen worden geopend. De exploitatiestudie van het GEN voorziet de inplanting van 36 treinhaltes in het Gewest. De volgende haltes dienen eraan toegevoegd te worden: Kuregem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Verhoost en Wielemans. De ontwikkeling van deze haltes zijn ten laste van de NMBS-groep. De bepaling van de locaties van deze haltes moet het voorwerp uitmaken van een nauwkeurige studie, om ervoor te zorgen dat de inplanting op de best mogelijke plaats gebeurt in functie van de vraag, de dichtheid, de bereikbaarheid en de coherente aansluiting op het MIVB-net. Deze treinhaltes moeten ook een voldoende groot aanbod kunnen verzekeren om gebruikers aan te trekken en aan zich te binden. De ideale te beogen frequentie is minstens een per kwartier, zowel tijdens de piekuren als tijdens de daluren. Het overleg tussen het Gewest en de NMBS dient dus te worden voortgezet, zowel aangaande het aantal haltes als met betrekking tot de geschikte locatie ervan en hun aanbod.

Bovendien dient er bijzondere aandacht besteed te worden aan de kwaliteit van de bestaande treinhaltes

in de eerste plaats en in tweede instantie ook aan de nieuwe, op te richten haltes. De aantrekkingskracht van het spoor wordt eveneens bepaald door de kwaliteit van de ontvangstvoorzieningen: zichtbaarheid, leesbaarheid, veiligheid, gezelligheid, aanvullende diensten, enz.

De veiligheid aan deze haltes zal gewaarborgd worden, met name door de federale spoorwepolitie.

HET SPOORWEGAANBOD ONDERSTEUNEN

Het Gewest moet de juiste omstandigheden creëren voor het welslagen van het spoorwegvervoer. Net zoals voor de uitbreiding van het ondergrondse openbaar vervoer, metro en premetro, zal het Gewest erop toezien dat de bovengrondse wegcapaciteit gerationaliseerd wordt op trajecten waarvoor een performant treinaanbod voorzien is.

DE FREQUENTIES DIE OP DE NMBS-LIJNEN 26 EN 28 ZIJN VOORZIEN, OPVOEREN

De studie van het IRIS 2-Plan heeft aangetoond dat deze twee lijnen, die langs de oostelijke en de westelijke zijde van Brussel lopen, meer zouden moeten worden gebruikt als men ze als een echt aantrekkelijk alternatief voor de gebruikers naar voren wil schuiven. In de praktijk betekent dit dat men de frequenties zou moeten opvoeren en nieuwe haltes zou moeten voorzien op de bestaande lijnen.

EEN OPTIMALE BEDIENING TUSSEN HET GEWEST EN DE NABIJE RAND VOORZIEN

Het Gewest zou willen dat er een meer voluntaristisch aanbod wordt ontwikkeld met het oog op een optimale bediening van de nabije rand. Het Gewest zou samen met het Vlaams Gewest de manieren willen bestuderen waarop de werknemers die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen, de rand kunnen bereiken (deze werknemers vormen tijdens de ochtendspits de buitengaande stromen).

In overleg met De Lijn en de TEC, zal bekeken worden hoe hun netwerken beter kunnen worden afgestemd op het netwerk van de MIVB.

Er worden nog andere mogelijkheden overwogen ter aanvulling van het GEN-net²⁵ zoals transregionale tramverbindingen met zones met een hoge werk- of woondichtheid (Diegem-Zaventem, Wemmel, Grimbergen,...);

Die openbaar vervoerslijnen zullen wel snel en regelmatig moeten zijn en vooral een hoge frequentie halen. De financiering ervan zal samen met het Vlaams Gewest moeten worden bestudeerd, zonder dat daardoor extra kosten ontstaan voor Brussel.

Daarnaast kan een onderzoek verricht worden inzake het trein-tramvraagstuk om de verbindingen tussen het Gewest en de rand te optimaliseren.

HET NET OPTIMALISEREN

Het Gewest eist een maximaal aantal GEN-stations op zijn grondgebied (niet alleen de 31 bestaande stations, maar ook de 18 stations die worden bestudeerd in het kader van het GBP/GewOP) om de bediening in Brussel zelf te verbeteren. Aan de 38 stopplaatsen die vastgelegd werden in het exploitatieschema, zullen de volgende stopplaatsen toegevoegd worden : Kuregem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Verhoost en Wielemans.

Bovendien dient het kwaliteitsvol IC/IR-aanbod naar het BHG vanuit de rest van het land gegarandeerd te worden, wat niet bevorderd wordt door de opmars van het GEN-aanbod. Een van de bestudeerde oplossingen om deze visies met elkaar te verzoenen, bestaat erin dat bepaalde spitsreinen niet bij elk station van het net zouden stoppen.

²⁵ Het spoor bedient het grondgebied in een straalsgewijze logica, terwijl de woongebieden meer verspreid zijn (ongeveer 27% van de bevolking wordt rechtstreeks door het spoor bediend).

De capaciteit van lijn 26 moet aanzienlijk verbeterd worden. Vooral de rijpaden²⁶ zouden kunnen worden aangepast.

Zodra de basisstructuur van de spoorwegen voor de bediening van Brussel en de rand is geoptimaliseerd, zullen de aanvullende buslijnen door de Tec en De Lijn worden voorzien: buslijnen met hoog dienstniveau in de zones die niet door het spoor worden bediend alsook verbindingslijnen naar de GEN-stations.

De verhoging van de frequentie moet simultaan verlopen met de ter beschikking stelling van aanvullend rijdend materiaal en van nieuwe infrastructuren. De lijnen 26, 28, 36, 50, 60 en 96 zullen eerst moeten uitgerust worden, wat geleidelijk aan zal gebeuren vanaf 2012, gevolgd door de lijnen 124 en 161. De bediening van de lijn 26 's avonds en op zaterdag moet zo snel mogelijk geoptimaliseerd worden.

BEGELEIDENDE MAATREGELEN

Daarnaast moeten er begeleidende maatregelen worden genomen. Die moeten enerzijds vermijden dat Brusselaars naar de rand verhuizen om van daaruit de voordelen van deze nieuwe verplaatsingswijze te genieten en anderzijds de gewenste modale verschuiving van de personenwagen naar het GEN op gang brengen. Die maatregelen bestaan meer bepaald uit:

- de vermindering van het langparkeeraanbod in de administratieve wijken in de onmiddellijke nabijheid van de stations van de volledige GEN-zone;
- verbetering van de Brusselse leefkwaliteit, door wegenspecialisatie en een gegarandeerde kwaliteit van de openbare ruimtes
- implementatie van de intelligente kilometerheffing die bevorderlijk is voor het dichter bijeenbrengen van verblijfplaats en de diverse activiteiten;
- de verbetering van de intermodaliteit in de onmiddellijke omgeving van de stations (transitstalplaatsen voor fietsen en transitparkeerterreinen voor wagens);
- de wegcapaciteit verminderen op de gewestelijke invalswegen en hun verlengde.

Op het niveau van het GEN-stuurcomité en de interministeriële conferenties van de mobiliteit zal men overleg moeten blijven voeren met de twee andere gewesten. Op die manier kunnen de studie en de invoering van die begeleidende maatregelen worden gecoördineerd - en dan meer bepaald wat de aanleg van de parkeerterreinen betreft. Dit overleg beoogt eveneens:

- het invoeren van maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening zodat de dichtheid in de stadscentra in de rand vergroot wordt, dat de inplanting in de buurt van multimodale knopen verbeterd wordt en dat de verspreiding van activiteiten wordt tegengegaan;
- het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de stad op andere vlakken dan mobiliteit: door de woningprijzen in de hand te houden, door de stad net te houden, door de veiligheid te verhogen en door kwaliteitsvolle winkelcentra in te richten.

Er moet eveneens een overleg plaatsvinden met de federale overheid om de doorvoering van deze begeleidende maatregelen te voltooien. Hierbij dient ook het federale luik aan bod te komen.

EEN GEÏNTEGREERD AANBOD MET GEDEELDE FIETSEN EN VOERTUIGEN

Dankzij de groeiende beschikbaarstelling in het BHG van de gedeelde fietsen, Villo!, kunnen de meeste mensen zich met de fiets verplaatsen. De gedeelde fiets is de natuurlijke aanvulling van het openbaar vervoer. Het Gewest wil dat het aanbod van de NMBS en van Villo! beter op elkaar worden afgestemd. Er dient een tarief- en ticketintegratie tussen de twee operatoren tot stand te worden gebracht en er moet ook gezorgd worden voor een goede signalisatie van Villo! in de NMBS-

²⁶ Rijpad: mogelijke opeenvolging van treinen in functie van de configuratie van de lijn (voornamelijk de signalisatie, de prestaties van de tractievoertuigen, haltes, hellingen, bochten, snelheidsbeperkingen).

infrastructuren en voor een coherente inplanting van de Villo!- en NMBS-stations. Tenslotte moet ook het gecombineerd gebruik van deze twee modi sterker aangemoedigd worden.

Ook het aanbod van de gedeelde voertuigen blijft groeien. Daarom dient ook de integratie tussen het NMBS-aanbod en de gedeelde voertuigen te worden verdergezet.

2.7. INTERNATIONALE BEREIKBAARHEID: DE DUURZAME VERPLAATSINGSWIJZEN BEVORDEREN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Brussel is zonder enige twijfel een stad die naar het buitenland is gericht. Brussel is niet alleen de hoofdstad van Europa en de vestigingsplaats van de hoofdkantoren van talrijke Europese instellingen en de NAVO. Het is ook een vooraanstaande stad voor de organisatie van congressen. De stad trekt niet alleen zakenlui aan, maar ook heel wat toeristen die geïnteresseerd zijn in de talrijke culturele trekpleisters en bekende monumenten. Het is dus van cruciaal belang voor de economische en sociale ontwikkeling van Brussel en voor de verbetering van het imago van de stad, om verschillende vervoermiddelen aan te bieden die een kwaliteitsvol en comfortabel aanbod garanderen. Die buitenlandse bezoekers trekken vooral naar het stadscentrum, de Heizel en de Europese wijk.

Deze internationale bezoekers kunnen Brussel op verschillende manieren bereiken:

- met het vliegtuig, waarbij de luchthaven Brussel-Nationaal de belangrijkste toegang vormt tot het Gewest. Deze luchthaven ontvangt ieder jaar 16,1 miljoen reizigers²⁷. De meesten zijn afkomstig van de Europese Unie of hebben de Europese Unie als bestemming. 40% van hen (zonder rekening te houden met de reizigers in transit) heeft Brussel als plaats van vertrek of bestemming. Gezien de betere CO2-balans van de trein, is het echter nuttig de aantrekkelijkheid van de trein te versterken voor verplaatsingen binnen de Europese Unie.
- met de trein, waarbij het Zuidstation een vooraanstaande internationale rol speelt sinds de Thalys en de Eurostar in dienst werden gesteld. De komende jaren zou de HST nog aantrekkelijker moeten worden. Momenteel maken ieder jaar 8,1 miljoen mensen gebruik van de trein van of naar Brussel. Tegen het jaar 2015 zou dat aantal moeten stijgen tot 15 miljoen. Er zal dan ook heel wat aandacht moeten worden besteed aan de complementariteit van de netten voor het eindtraject. Het Zuidstation beschikt in dat opzicht over verschillende troeven, namelijk de onmiddellijke nabijheid van de (pre)metro, de trams en de bussen (zowel stedelijke als voorstedelijke). Het GEN zal die intermodaliteit in de toekomst nog versterken. De andere internationale treinen brengen jaarlijks 1,9 miljoen reizigers naar Brussel. Zij zijn voornamelijk afkomstig van Luxemburg-Straatsburg-Bazel en de Benelux. Het Luxemburgstation scoort op het vlak van de intermodaliteit minder hoog dan het Zuidstation, aangezien reizigers daar alleen de bus kunnen nemen. Het GEN zal uiteindelijk ook hier verbetering in de situatie brengen.
- over de weg, hoewel dit verkeer veeleer seizoensgebonden is en beperkt blijft tot de nabijgelegen gewesten. Reisbus- en touroperators organiseren regelmatige internationale verbindingen, die concurrentie zullen ondervinden van de uitbreiding van het HST-net.

Het Gewest is zich bewust van de economische en internationale impact van die bezoekers en probeert hen tijdens hun verblijf dan ook optimale verplaatsingsmogelijkheden aan te bieden die aan hun behoeften zijn aangepast:

- voor zakenlui worden snelle, regelmatige en betrouwbare verplaatsingsmogelijkheden voorzien (niet alleen taxi's, maar ook het GEN, metro en premetro);
- bij de toeristen lopen de behoeften veel meer uiteen: zij wensen vervoer naar het Atomium of de musea of naar verschillende plaatsen in het stadscentrum.

²⁷ Van die 16,1 miljoen reizigers blijft 9% in de transitzone. 2,9 miljoen van hen doet de luchthaven aan tijdens een langeafstandsvlucht.

DE GEPLANDE ACTIES

In het kader van het Internationale Ontwikkelingsplan werden een aantal maatregelen gepland met het oog op een betere internationale bereikbaarheid en een socio-economische versterking van de stad.

INTERNATIONALE VERBINDINGEN ONTWIKKELEN

Het Gewest ondersteunt:

- de versterking van de spoorverbindingen om een verbinding te maken tussen de hoofdsteden en de belangrijkste steden van de omringende en dichtbij gelegen landen. Het aandeel van de trein voor deze diensten moet terrein winnen op het vliegverkeer;
- de verbetering van de spoorinfrastructuren naar Luxemburg en Straatsburg om de verbinding tussen de Europese hoofdstad en de 2 andere zetels te versterken.
- de indienststelling van de Diabolo, namelijk de ondergrondse spoorverbinding tussen het station van Brussel-Nationaal-Luchthaven en de nieuwe lijn Schaarbeek-Mechelen op de middenberm van de E19. Die betere treinverbinding zal ook de druk van het autoverkeer rond de luchthaven verminderen;²⁸ Deze infrastructuur hoeft echter het beleid inzake spoorverbindingen met Europese bestemmingen niet in het gedrang te brengen.
- de inrichting van luchthaventerminals in de grote stations (Zuid, Centraal, Noord en Luxemburg) waar de overstap van de trein naar het vliegtuig makkelijker kan worden voorbereid;
- de verbinding GEN-IC-HST in 15 minuten tussen het Luxemburgstation en de luchthaven, via de Schuman-Josafattunnel (de bouw werd midden 2008 aangevat) evenals het intermodale station van Schuman;
- de optimalisatie van de aansluitingen op het vlak van de dienstregelingen en de overstapmogelijkheden tussen alle types treinen voor de vijf ondervermelde internationale stations.

UITRUSTINGEN VOOR EEN BETERE INTERMODALITEIT MODERNISEREN

Bij de renovatie van de vijf grote stations in Brussel zal erg veel belang worden gehecht aan de mogelijkheden op het vlak van de intermodaliteit. Het is de bedoeling dat die stations uitgroeien tot grote platforms waar een doeltreffende wisselwerking wordt aangeboden tussen treinen, het openbaar vervoersnet, de wagen en gedeelde fietsen.

- Aan het Zuidstation: hoewel op deze plaats onlangs nog een grootschalig renovatieproject werd uitgevoerd, zijn er nog meer verbeteringen voorzien voor de inrichting van de voetgangerszone op de esplanade, de fietsvoorzieningen, het taxiverkeer en de kwaliteit van de verticale voorzieningen die de bovengrondse trams en de (pre)metro met elkaar verbinden.
- Aan het Centraal station zijn renovaties uitgevoerd, die vooral gericht zijn op voetgangers en fietsers en waarbij de metro, de stadsbussen en de toeristische bussen op een betere manier in deze ruimte worden geïntegreerd. Er is ook een verbindingsweg voor voetgangers naar de Grote Markt voorzien. Dit wordt tenslotte aangevuld met een tramverbinding.
- Aan het Noordstation werden de intermodaliteit en de openbare ruimte de afgelopen jaren verbeterd. Het openbaar vervoersnet zal worden aangevuld door het tramproject dat Thurn & Taxis met de Rogierstraat verbindt.
- Het Luxemburgstation zal door de verbreding van de trottoirs makkelijker bereikbaar zijn voor voetgangers en via de buslijn langs de Trierstraat voor busgebruikers. De openbare parkeergarage zal binnenkort in dienst worden gesteld waardoor ook de intermodaliteit met de wagen kan worden verbeterd.
- Aan het Schumanstation: doen verdwijnen van het bovengrondse transitverkeer, de actieve modi zullen buitengewoon bevoorrecht worden. De intermodaliteit zal worden versterkt door het GEN-net (treinen van lijn 161, toekomstige verbinding Schuman-Josafat, metro (aansluiting met Kunst-Wet waarvan de renovatie intussen is gepland) en de bussen in de Archimedesstraat).

²⁸ Werzaamheden: mei 2009 – midden 2013, financiering ten laste van de federale staat, -3 doorlopende sporen in plaats van een doodlopende verbinding.

BEREIKBAARHEID VAN DE INTERNATIONALE TREKPLEISTERS IN BRUSSEL VERBETEREN

De internationale trekpleisters in het Gewest moeten in ieder geval beter bereikbaar zijn met duurzame verplaatsingsmiddelen, zeker als men rekening houdt met de dagelijkse verplaatsingen die ze veroorzaken. Er werden intussen al verschillende projecten in die richting uitgewerkt.

- er zullen nieuwe trams en moderne bussen worden aangeschaft, die groter en voor iedereen toegankelijk zijn en die de maatschappijen zullen toelaten om de frequenties te verbeteren en de lijnen uit te breiden;
- de uitbreiding van het aanbod aan ondergronds openbaar vervoer;
- de uitbreiding van het systeem van fietsdelen en gedeelde voertuigen;
- het net dat nodig is om de zones van internationaal belang²⁹ van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan te bedienen (2 tramlijnen naar Thurn & Taxis, bijkomende tramverbinding vanaf Simonis om de Heizel te bedienen, versterking van de tramlijn van de middenring, verbinding tussen het Noordstation en de NAVO via de site Schaarbeek-Josafat) zal worden uitgebreid;
- de stedelijke verbindingen naar de luchthaven zullen worden verbeterd dankzij de verlenging van tramlijn 94 tot in Roodebeek en een bus met hoog dienstniveau naar de luchthaven;
- het wagenverkeer zal op een doeltreffende manier naar alle (openbare en transit) parkeerterreinen in het Gewest worden geleid om op die manier de modale verschuiving te maximaliseren.

VOOR DE EUROPESE WIJK

- het Schumanplein zal worden afgesloten voor transitverkeer, in het bijzonder ten voordele van de voetgangers, en de inrichting van de Oudergemlaan zal aangepast worden aan fietsers en bussen, naar het voorbeeld van de inrichting van de Kroonlaan;
- de opportuniteitsstudie voor de inrichting van een lage emissiezone;
- de metrocapaciteit van lijn 1/5 zal worden uitgebreid via de automatisering, zodat de absorptie van het groeiend aantal passagiers verzekerd is tot 2025;
- de noord-zuidverbindingen zullen worden verbeterd, van Schaarbeek/ Sint-Joost tot Elsene, via de Etterbeeksesteenweg (aanvankelijk met de bus, later eventueel met de tram);
- de esplanade van het Europese Parlement zal voor het publiek worden opengesteld, waardoor enerzijds het Luxemburgplein en het Leopoldpark en anderzijds de Belliardstraat en de Waverssesteenweg beter met elkaar zullen worden verbonden;
- er zullen twee internationale architectuur- en stedenbouwkundige wedstrijden worden georganiseerd. In het eerste geval zullen voorstellen worden ingediend om de openbare ruimte beter te delen en het transitverkeer van het Schumanplein te weren. In het tweede geval zullen voorstellen worden verzameld voor een verbindingsweg voor voetgangers tussen het noordelijke punt van de esplanade van het parlement en de andere kant van de Belliardstraat.
- Deze inrichtingen zullen eveneens een rationalisatie van de wegcapaciteit en van de parkeermogelijkheden beogen, ter vermindering van de verkeersdruk in de wijk.

OP DE DELTA-BEAULIEUSITE

De intermodaliteit zal hier worden versterkt door middel van verbindingspaden voor voetgangers tussen het metrostation Beaulieu en de NMBS-stations Delta en Watermaal. Het is de bedoeling dat het

²⁹ Het gaat hier om zones die in de toekomst internationale functies zouden kunnen huisvesten of die internationaal van belang zouden kunnen zijn (Thurn & Taxis, Heizel, Schaarbeek Josafat, Delta, Reyers en op termijn Schaarbeek-Vorming).

station van Etterbeek een IC/IR-station wordt met verbeterde bereikbaarheid in het bijzonder langs de kant van Delta. Er dient een integratie tot stand te worden gebracht tussen dit station en de tram op de Generaal Jacqueslaan. Tenslotte zou een tram de Delta site moeten bedienen en oversteken, vanaf Beaulieu tot aan de brug van Etterbeek en de Kroonlaan. Deze inrichting zou de omvorming van de lijnen 71 of 95 tot tramlijn integreren, wat momenteel het onderwerp van een studie vormt. Treinlijn 26 zal het hart van de Delta-driehoek makkelijker bedienen.

OP DE SITE VAN DE NAVO

- de Leopold III-laan zal worden omgevormd tot een stadsboulevard met een afzonderlijke baan voor trams met hoog dienstniveau;
- ter hoogte van het Meiserplein zal de bereikbaarheid vanuit het zuiden worden verbeterd, eventueel met de aanleg van een tunnel na afronding van de studies ter zake;

IN DE VIJFHOEK

Het stadscentrum wordt behoorlijk bediend door eersteklas openbaar vervoer. Naast de verbeteringen op het vlak van de intermodaliteit hebben de belangrijkste acties, die in samenwerking met de stad Brussel ondernomen worden, betrekking op het inrichten van voetgangerszones in een reeks wijken, met het oog op een betere levenskwaliteit en een betere bewegwijzering naar de openbare parkeerplaatsen. De lanen in het centrum zullen een hoogwaardige inrichting krijgen, het verkeer zal worden teruggedrongen en de actieve modi zullen worden opgewaardeerd; de premetrostations zullen worden gerenoveerd.

DE RUIMTE LOUIZA - GULDENVLIES - WATERLOOSESTEENWEG

Deze ruimte is het commerciële uitstalaam van Brussel op internationaal niveau. De flessenhals Louiza moet de doorgang van de voetgangers, de fietsers en het bovengrondse openbaar vervoer garanderen. Er zullen betere regels opgesteld worden voor de leveringen en voor het parkeren.

3 - EEN GERATIONALISEERD, GESPECIALISEERD EN BEVEILIGD WEGENNET ONTWIKKELEN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Om een duurzaam, performant en coherent mobiliteitssysteem te ontwikkelen, moet ook de (her)inrichting van het wegennet getoetst worden aan de filosofie van het principe dat het openbaar vervoer en de actieve modi opwaardeert. Concreet moeten de bepalingen van dit principe tot uiting komen in de ontwikkeling en de specialisering van het wegennet en in de acties aangaande het veiliger maken van het wegennet.

Een onontbeerlijke vereiste voor de ontwikkeling van geloofwaardige alternatieven voor verplaatsingen met de wagen is de rationalisatie van de wegcapaciteit. De IRIS-studie toont aan dat een vermindering van het verkeersvolume niet mogelijk is zonder maatregelen voor de rationalisatie van het wegennet en het parkeren. Om het verkeersvolume te verminderen met 20% tegen 2018, moet het wegennet gerationaliseerd worden ten voordele van een vlotte doorgang van het openbaar vervoer en een vlot en gewaarborgd voetgangers-en fietsverkeer. De verkeersdruk verminderen betekent niet dat er geen auto's meer zullen zijn in Brussel. De auto's zullen een belangrijke plaats blijven innemen in de openbare ruimte en bepaalde activiteiten zijn zelfs rechtstreeks of onrechtstreeks afhankelijk van de bereikbaarheid van de wegen. Men moet dus de best mogelijke rijomstandigheden garanderen voor de auto's, zowel op het vlak van vlotte doorstroming als op het gebied van veiligheid.

De levenskwaliteit in Brussel heeft veel te maken met de opeenvolging van de verschillende wijken en het sterk gemengde karakter van de functies die daar aanwezig zijn. De wijken worden met elkaar

verbonden door wijkwegen die bedoeld zijn voor korte verplaatsingen. Het GewOP heeft zich tot doel gesteld om zones 30 te voorzien in de plaatselijke zones. Op die manier wordt geprobeerd de snelheden te verlagen, het doorgaand verkeer af te raden en de actieve verplaatsingswijzen te bevorderen. Door de verkeersopstoppingen op de grote verkeersassen maken automobilisten gebruik van die plaatselijke wegen, met alle ongunstige gevolgen van dien voor de levenskwaliteit in die wijken. Het trendmatige scenario voorziet op dit vlak geen verbetering in de toekomst, intengedeel.

IRIS 2 bevestigt daarom de strategische assen van het IRIS 1-plan van 1998:

- de wegen moeten geleidelijk gespecialiseerd worden. Hierbij dient men wel ten volle rekening te houden met de impact van die maatregel op de bereikbaarheid, de snelheid van het openbaar vervoer en de files. De modelvorming leert ons immers dat de gemiddelde snelheid op de wegen op het gewestelijke grondgebied door de wegenspecialisatie die voorzien is in IRIS 1³⁰, van 26 tot 21 km/h zou dalen, ondanks het feit dat dit plan gelijktijdig een grote modale verschuiving teweegbrengt. Zo'n daling van de bereikbaarheid zou de economische vitaliteit van het Gewest in gevaar brengen, wat een groot risico op daling van de werkgelegenheid in het Gewest zou teweegbrengen. Een verminderde bereikbaarheid zou ook de commerciële snelheid van het bovengrondse openbaar vervoer kunnen schaden. In dat geval zou de kans zeer groot zijn dat werkgevers naar vestigingen buiten het Gewest verhuizen. De ingreep zou ook een nadelige invloed hebben op de commerciële snelheid van het bovengrondse openbaar vervoer. De concentratie van de verkeersproblemen op een beperkt aantal verkeersassen zou ook leiden tot een stijging van de emissie van schadelijke stoffen. IRIS 2 stelt dan ook de invoering van een specialisatie van de wegen (zoals voorzien in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan) voor, maar dan wel op een soepele en geleidelijke manier;
- de regeling van het verkeer moet worden vergemakkelijkt, zodat de verschillende verplaatsingswijzen op een harmonieuze en veilige manier naast elkaar kunnen bestaan: verplaatsingen te voet, met de fiets, met het bovengrondse openbaar vervoer en met de wagen.
- de rationalisatie van de capaciteit op bepaalde verkeersassen, waaronder de gewestelijke invalswegen, ten voordele van het openbaar vervoer, de actieve modi en het leefklimaat.

DE GEPLANDE ACTIES

De specialisatie van de wegen, die in het Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt vermeld, zal op een geleidelijke manier worden ingevoerd. Daarvoor zullen de volgende projecten worden uitgevoerd:

DE VERKEERSVEILIGHEID VERBETEREN

Als we de doelstellingen willen bereiken die werden vastgelegd in de Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (verlaging van het aantal doden en zwaargewonden met 50% tegen het jaar 2010), moeten de maatregelen die in 2003 werden omschreven en de aanvullende maatregelen van het actieplan van 2007 worden uitgevoerd. De maatregelen worden ieder jaar opnieuw geëvalueerd. In 2011 zal er een nieuwe zitting van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid georganiseerd worden, waarbij de doelstellingen en het actieplan bepaald zullen worden tegen tijdschouder 2015. De maatregelen hebben betrekking op vier aspecten: infrastructuur en inrichting; sensibilisering, educatie en controle-sanctie. Het uiteindelijke doel van al deze maatregelen is om het gedrag van de verkeersdeelnemers duurzaam veiliger te maken, waardoor er minder doden en gewonden vallen. Een verkeersveiligheidsmaatregel is dan ook pas geslaagd als deze een bijdrage levert aan een dergelijke gedragsverandering.

Bij elke (her)aanleg van de infrastructuur, zal er vooraf een controle gedaan worden op de bijdrage van deze (her)aanleg aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Het basisprincipe zal daarbij zijn dat de

³⁰ Geen transitverkeer meer in de woonzones en verschuiven van transitverkeer naar de interwijkwegen en voornaamste naburige wegen

³¹ Overlijden binnen de 30 dagen na het ongeval – doelstellingen vastgelegd ten opzichte van het gemiddelde van de referentiejaar 1998, 1999 en 2000.

infrastructuur de verkeersdeelnemers zoveel mogelijk moet uitnodigen, of zelfs verplichten, om automatisch het gewenste verkeersveilige gedrag te stellen. Zo nodigt een breed en recht wegvak uit tot sneller rijden en is een smaller en minder rechtlijnig wegvak beter geschikt om bestuurders vanzelf trager te laten rijden. Zo zijn verkeersdrempels minder effectief om de snelheid te verlagen dan het versmallen van een wegvak en het inbouwen van lichte bochten en krommingen. De snelheid is in het laatste geval continu laag over het ganse weggedeelte en deze aanpak leidt niet tot de lasten van het overdadig afremmen en optrekken. Voor het overige moeten deze inrichtingen desgevallend rekening houden met het kruisen van bussen en prioritaire voertuigen.

De sensibiliseringsacties moeten gericht worden concrete gedragsveranderingen bij specifieke, duidelijk afgebakende doelgroepen. Deze doelgroepen kunnen geïdentificeerd worden op basis van analyses van de beschikbare ongevalgegevens.

Wat educatie betreft zal het Gewest erop aandringen bij de bevoegde gemeenschappen, dat verkeersveiligheid systematisch in elk jaar van de opvoeding en opleiding van de generaties van de toekomst opgenomen wordt.

Op vlak van de keten controle-sanctie, moeten enerzijds, met het oog op de bestrijding van het gevoel van straffeloosheid, de frequentie van de controles en hun zichtbaarheid worden opgevoerd en anderzijds de doeltreffendheid van de repressieve ketting worden versterkt (structurele coördinatie van 6 politiezones, automatisering van de procedures, voldoende magistraten en personeel bij het parket en de politierechtbanken).

Een specifiek aandachtspunt tenslotte, is de perceptie van de verkeersveiligheid. De perceptie die verkeersdeelnemers hebben van de verkeersveiligheid stemt vaak niet overeen met de werkelijkheid, zo kan men zich veiliger voelen in een wagen dan men werkelijk is, en zo kan men de indruk krijgen dat het gevaarlijker is om te fietsen dan het werkelijk is. Dit laatste is met name een probleem in Brussel: relatief gezien is Brussel het minst gevaarlijke gewest in België om te fietsen (er vallen het minste doden per verreden kilometer), maar dit is helemaal niet de perceptie bij de bevolking.

Bijgewerkte indeling van de verkeersongevallen en verhouding van de evolutie van 2006 ten opzichte van 1990

DE MAXIMAAL TOEGELATEN SNELHEID VERLAGEN

De specialisatie van de wegen zal in de eerste plaats vorm krijgen door de verlaging van de maximaal toegelaten snelheid op alle plaatselijke wegen tot 30 km/u. Die ingreep zal relatief weinig invloed hebben op de reistijd, maar zal wel gunstige effecten hebben op het milieu, de veiligheid en de mobiliteit. Het is de bedoeling om met die maatregel de wegen aantrekkelijker te maken voor verplaatsingen met het openbaar vervoer, te voet of met de fiets en openbare ruimten te promoten die voorrang geven aan de voortgang van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Het Gewest zal de aanleg van inrichtingen in de hand werken die nuttig zijn voor de zones 30 zoals aan het begin van woonwijken, de toegang tot gewestwegen die grenzen aan de zones 30.

DE MOBILITEITSDOELSTELLINGEN WAARBORGEN

De infrastructuren en inrichtingen van het wegennet moeten zowel op gemeentelijk als op gewestelijk niveau kunnen aantonen dat ze bijdragen tot de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest zowel op het gebied van de vermindering van de verkeersdruk als wat betreft de versterking van de modale verschuiving naar het stappen, het fietsen en het openbaar vervoer.

In dit kader moeten de projecten van wegeaanleg aantonen dat ze bijdragen tot een verbetering van het voetgangersverkeer, fietsverkeer en het openbaar vervoer. Deze moeten altijd voorrang krijgen, bij het oversteken, aan kruispunten,...

Deze principes moeten eveneens opgenomen worden in de pleininrichtingen, waarbij de toegang van de auto tot het centrum van het plein moet beperkt worden, zowel voor wat parkeervoorzieningen als wat verkeer betreft. De pleininrichtingen moeten de onmiddellijke bereikbaarheid van het midden van het plein voor de voetganger garanderen en zo het isolement doorbreken waarin het plein zich bevindt

doordat het omringd wordt door gemotoriseerd verkeer. Een van de zijden van het plein moet grenzen aan het voetpad langs de huisgevels, waardoor de doorgang van auto's aan deze zijde van het plein onmogelijk wordt, maar de doorgang van eventueel openbaar vervoer behouden blijft. Vanaf 2011 zullen deze principes in 90% van de toekomstige pleininrichtingen opgenomen moeten worden, met uitzondering van de rotondes. .

HET VERKEER TUSSEN DE WIJKEN VERGEMAKKELIJKEN

Om het verkeer tussen de wijken onderling en goede omstandigheden voor het bovengrondse openbaar vervoer te verzekeren, legt het Gewest een bijzondere categorie wegen aan, met name hoofdcollectoren. Deze verzekeren een zekere continuïteit tussen naburige wijken, zonder dat het verkeer op het hoofdnet of op de wegen tussen de wijken geblokkeerd raakt. Ook daar zal een snelheidslimiet van 30 km/u gelden. Er zal een systematische evaluatie uitgevoerd worden met betrekking tot de inrichting van deze hoofdcollectoren in functie van het aanbod van openbaar vervoer in de wijk, de doortocht van openbaar vervoer, de aanwezigheid van een GFR, van de residentiële omgeving en van het gebruik van deze weg door voetgangers. De gemeenten die beschikken over een goedgekeurd GMP zonder vermelding van deze hoofdcollectoren, zullen er rekening mee houden bij de herziening/actualisering van hun GMP. Indien nodig zullen ze gemachtigd worden om een voorstel te doen om de keuze van deze hoofdcollectoren te herzien, mits inachtnaam van de gewestelijke doelstellingen. De hoofdcollectoren zijn een overgangsmaatregel in de richting van de hiërarchisering van de wegen opgenomen in het GewOP. Ze zullen geleidelijk aan afgeschaft worden naarmate het globale verkeer afneemt in het Gewest.

HET PLAATSELIJKE NET BESCHERMEN

De specialisatie van het net impliceert maatregelen voor de invoering van de zones 30, in combinatie met reglementaire maatregelen die erop gericht zijn om het doorgaand verkeer af te raden. Doordat op dit vlak tot nog toe onvoldoende vooruitgang werd geboekt, zullen de incentives die momenteel door het Gewest worden ingevoerd (cofinanciering van de plannen voor zone 30 en GMP's, mechanisme van gesubsidieerde werken...) opnieuw worden geëvalueerd en zal specifiek overleg worden gepleegd met de gemeenten.

Om de woonwijken te beschermen, zal de reductie van doorgaand verkeer in de wijken versterkt worden. Het principe bestaat erin de assen te breken die door het transitverkeer gebruikt worden om de wijk te doorkruisen, ten voordele van voetgangers- en fietsinfrastructuren. De wegen die niet behoren tot het gespecialiseerd wegennet en die vectoren zijn van transitverkeer, kunnen bijvoorbeeld uitgerust worden met een pleintje in het midden van hun baan om de flux van het transitverkeer te breken. Men kan het transitverkeer ook verminderen door middel van lichtere maatregelen zoals wegsignalisatie die halverwege de richting van het verkeer omkeert. De wijk wint aan veiligheid en gezelligheid en is zo beschermd tegen transitverkeer, wat lokaal verkeer toelaat, de doorgang van het openbaar vervoer verbetert en actieve modi zoals stappen en fietsen bevordert.

Het Gewest zal aan de gemeenten evaluatie-, hulp-, ondersteunings- en communicatiemiddelen verschaffen om hen te helpen de plaatselijke actoren (inwoners, handelaars, scholen, enz.) te overtuigen van de talrijke voordelen die verbonden zijn aan een wijk die beschermd is tegen de geluidsoverlast van het verkeer en die openstaat voor actieve modi. Vaak volstaat het eenvoudigweg om Brusselse voorbeelden te herwaarderen.

Om dit lokaal netwerk te kunnen realiseren, is het noodzakelijk het verkeer te concentreren op de hoofdwegen. Indien nodig zal de capaciteit van deze hoofdwegen verhoogd kunnen worden door verkeersfuncties van de fietsers en het openbaar vervoer te bevorderen. Het Gewest zal er evenwel op toezien dat de levenskwaliteit van de omwonenden van de grote verkeersassen niet bedreigd wordt, om geen tweederangs woonzones te creëren langs deze assen.

De specialisatie van wegen

DE TOEGANG TOT BEPAALDE ZONES BEPERKEN

De instelling van dergelijke zones vergt een nauwe betrekking van de gemeenten bij het proces. Het is echter nodig dat het gewestbestuur instaat voor de coherentie van de uitvoeringsmodaliteiten en de gemeenten ondersteunt, coördineert en stimuleert. Er zal een studie gelanceerd worden om de uitvoeringsmodaliteiten, de socio-economische impact, de milieu-impact etc. van de instelling van lage-emissiezones te verduidelijken.

Het principe van de lage emissiezones bestaat reeds in verschillende Europese landen. Het zijn delen van de stad waarin voertuigen verboden zijn of waarvan de toegang beperkt wordt voor voertuigen, op basis van milieuprestaties, tijdstip of andere. De Europese norm kenmerkt de uitstoot van voertuigen in termen van fijne stofdeeltjes, stikstofdioxide en atmosferische ozon, dewelke de meest vervuilende en meest schadelijke stoffen zijn voor de menselijke gezondheid. De toepassingsmodaliteiten zullen uitzonderingen kunnen voorzien zoals het toelaten van de toegang voor buurtbewoners.

Andere mogelijkheden om de toegang tot bepaalde zones te beperken moeten bekeken worden in functie van de gemeente, van het betrokken gebied, van de periode, van de tijdelijkheid, van de aard van de verplaatsingen, enz. Bijvoorbeeld: de toegang tot een gebied kan geconditioneerd worden door een periode (18u tot 7u), door de aard van de verplaatsing (de bewoners), enz. De toegang kan fysiek beperkt worden door het opstellen van neerklapbare paaltjes.

HET BEHEER VAN DE VERKEERSLICHTEN OPTIMALISEREN

Het invoeren van het principe ter bevordering van de actieve modi en het gebruik van het openbaar vervoer heeft gevolgen voor het beheer van de verkeerslichten. De oversteekplaatsen voor voetgangers beschermd door verkeerslichten moeten tegelijkertijd comfortabeler en veiliger worden. De wachttijd voor voetgangers moet verkort worden; we moeten de voorkeur geven aan kortere groenlichtfases die echter op meer regelmatige basis terugkeren in plaats van een lange groenlichtfase na een lange wachttijd. Hierbij moet er echter steeds voldoende tijd zijn om over te steken. De oversteektijd zal minstens even lang zijn als de tijd die nodig is om de hele straat over te steken tegen een snelheid van ongeveer 1meter/seconde. De oversteektijden zullen aangepast worden aan de plaatselijke omstandigheden, bijvoorbeeld in de omgeving van ziekenhuizen of van scholen of zelfs in functie van het tijdstip (de noden van de voetgangers zijn niet dezelfde tijdens het spitsuur als tijdens de middag). Voor de voetgangers zou er een systeem kunnen ontwikkeld worden dat informatie verschaft met betrekking tot de wachttijd.

De inrichting en het beheer van de verkeerslichten moet op zodanige wijze ontworpen worden dat ze aanzetten tot het respecteren van de verkeerslichten en inbreuken vermijden. Aangezien de aard en de grootte van de stroom enorm variëren naargelang het tijdstip van de dag, moeten de dienstregelingen van de verkeerslichten kunnen evolueren in functie van de dag en het uur.

Verkeerslichten zijn een essentieel middel om te controleren of het aantal voertuigen dat in een zone binnenrijdt er ook effectief kan rijden. Alle verkeerslichten in het Gewest zullen aan die voorwaarde moeten voldoen. Bovendien zullen ze een grote, of zelfs absolute prioriteit moeten verlenen aan het bovengrondse openbaar vervoer en de actieve modi. De verkeerslichten op de grote assen die door de gemeenten worden beheerd, zullen die principes ook moeten respecteren. Ieder kruispunt zal zo worden beheerd dat het niet geblokkeerd raakt. Tegelijk zullen de grote verkeersassen de voorrang moeten hebben, anders bestaat het gevaar dat de automobilisten de kleinere straten nemen.

Op de gewestwegen zal het Gewest de verkeerslichten op elkaar afstemmen (groene golven). Op die manier kan de luchtvervuiling worden tegengegaan, de snelheid van de automobilisten gecontroleerd en de regelmaat van het openbaar vervoer bevorderd.

Er zal een werkplan gerealiseerd worden met betrekking tot de coördinatie en de aanpassing van de verkeerslichten ten dienste van de voetgangers en fietsers.

DE INRICHTING VAN DE KRUISPUNTEN AANPASSEN

Het Gewest zal een reeks maatregelen uitwerken in de lijn van het principe ter bevordering van de actieve modi en het gebruik van het openbaar vervoer voor de inrichting van de kruispunten, om te vermijden dat de actieve modi en het bovengrondse openbaar vervoer er wordt opgehouden en om de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren. De belangrijkste acties die op dit vlak zullen worden ondernomen, zijn:

- de verbetering van de oversteekomstandigheden voor fietsers en voetgangers (zichtbaarheid, oversteektijd) en in het bijzonder de verplaatsingen naar de openbaar vervoerhaltes;
- de voorrangverlening (in de betekenis van de verkeerswetgeving) van de metropool-, hoofd- en interwijkwegen die door het openbaar vervoer worden gebruikt;
- de prioritaire verbetering van het beheer van complexe kruispunten door het aantal plaatselijke straten die erop uitkomen te verminderen, of door er eenrichtingsverkeer in te voeren;
- het aanpakken van de 250 Vicom zwarte punten, die in de regeringsbeslissing van 25 maart 2006 zijn opgenomen en waarvan de belangrijkste op de kaarten THDN en BHDN worden aangeduid.

Het is van het grootste belang dat iets wordt ondernomen tegen deze zwarte punten die de aantrekkelijkheid van het MIVB-netwerk ondermijnen, door de aanleg van eigenbaanstroken aan de verkeerslichten, de invoering van parkeerverboden aan de rand van kruispunten, de invoering van het eenrichtingsverkeer, de aanleg van banen voor bussen in tegenrichting, ronde punten met voorrang voor de trams,... Op plaatsen waar de openbare ruimte niet voldoende is om het openbaar vervoer vlotter te doen verlopen, worden verkeersplannen bestudeerd om het autoverkeer te beperken tot plaatselijk verkeer.

Het Gewest zal blijk geven van creativiteit om oplossingen te vinden die de verschillende categorieën weggebruikers maximaal ten goede komen, naar het voorbeeld van wat er recentelijk gerealiseerd werd op de Kroonlaan. Daar tegenover staat dat we conflictsituaties moeten vermijden die leiden tot besluiteloosheid.

Als deze wijzigingen een belangrijke vermindering van beschikbare parkeerplaatsen zouden veroorzaken, kunnen er openbare parkeerplaatsen worden aangelegd om te vermijden dat de commerciële activiteiten of de buurtbewoners er nadelige gevolgen van ondervinden.

Door de verwijdering van de parkeerplaatsen stroomopwaarts van de kruispunten komt daar plaats vrij voor specifieke stroken voor het verkeer dat naar links en naar rechts wil afslaan.

Door de accentuering van het beleid rond de mobiliteitscontracten met de gemeenten kunnen de snelheid en de regelmaat van het openbaar vervoer worden verbeterd. Als de verhoopte resultaten niet worden behaald, kunnen gemengde teams ingevoerd worden (MIVB-politie).

LOKALE INFRASTRUCTUREN TEN VOORDELE VAN DE VERMINDERING VAN DE VERKEERSDRUK

Er worden een aantal projecten bestudeerd inzake wegeaanleg. De doelstelling van het ontwerp van de Wagenstraat is het aanbieden van een nieuwe weg, exclusief voorbehouden voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer, tussen het station Calevoet en de Stallestraat.

De « noordelijke industrieweg » is een weg voorbehouden voor vrachtwagens die zou kunnen worden aangelegd tussen de Vilvoordelaan en de Woluwelaan om de toegankelijkheid te verbeteren van de bedrijven die gevestigd zijn in het gebied van de Voorhaven. Het risico dat deze weg het doorgaand verkeer zal doen toenemen is echter zeer groot, aangezien hij kan gebruikt worden als by-pass van het viaduct van Vilvoorde van de RING Noord. De verwezenlijking ervan zal afhangen van de

ontwikkeling van logistieke activiteiten op de site Schaarbeek-Vorming en zal moeten gepaard gaan met maatregelen van aanleg om doorgaand verkeer te vermijden.

De IRIS 2-studie voorzag op verschillende kritieke plaatsen van het Gewest in de aanleg van niet minder dan 6 kilometer tunnels. Sommige lokale infrastructures zouden misschien de wijkwegen wat ontlast hebben, andere zouden een aantal voor het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers moeilijk over te steken barrières weggewerkt hebben (deze tunnels zijn Meiser, Terkamerenbos, Plein en De Trooz) of door middel van de aanleg van een tunnel de levenskwaliteit verbeteren (een tunnel aan de uitgang van de stad onder de Keizer Karellaan bijvoorbeeld).

In ieder geval zullen de eventuele inrichtingen van infrastructures moeten onderworpen worden aan socio-economische evaluaties en zullen deze slechts gerealiseerd worden op voorwaarde dat ze bijdragen aan de globale vermindering van het aantal voertuigen en het aantal afgelegde kilometers in het Gewest en aan de verbetering van de levenskwaliteit van de inwoners en de gebruikers.

Bovendien zullen een aantal bestaande weginfrastructures gerationaliseerd worden ten voordele van het openbaar vervoer maar ook ten gunste van de gezelligheid van de stedelijke lanen:

- E40: vermindering van het aantal rijstroken ten voordele van de efficiëntie en het inrichten van rijstroken voorbehouden voor bussen en voertuigen met meerdere passagiers;
- E411: vermindering van de capaciteit van de invalswegen, waaronder het bestuderen van de mogelijkheid om het viaduct Herrmann-Debroux te verwijderen.

Op dezelfde manier zullen ook de structurerende assen gerationaliseerd worden ten voordele van de voortgang van de actieve modi en het openbaar vervoer, maar ook ten gunste van de gezelligheid en de levenskwaliteit. Men beoogt onder meer de volgende assen:

- Reyerslaan : bestuderen van de mogelijkheid om op lange termijn het Reyersviaduct te behouden;
- Lanen van de kleine ring en de middenring;
- Bepaalde structurerende assen: centrumlanen, enz

De weginfrastructures die beoogd worden in het kader van de specifieke richtschema's zoals Delta en Wetstraat, moeten in fine ook een vermindering van de wegcapaciteit nastreven, zowel op lokaal niveau als op gewestelijk niveau. Bovendien moeten deze inrichtingen de opwaardering van stappen, fietsen en het bovengrondse openbaar vervoer als verplaatsingswijzen en van de leefbaarheid van de wijken integreren.

Het financieel erg ambitieuze programma om de openingen boven de tunnels in Brussel (kleine ring en Louizalaan) af te dekken, zou een erg grote impact kunnen hebben op de levenskwaliteit en het imago van Brussel. Dit programma past echter beter in een strategie voor de ruimtelijke ordening en levenskwaliteit dan in het kader van de mobiliteit.

VERVOERPLANNEN : IEDEREEN BIJ DE MOBILITEIT BETREKKEN

Gemeentelijke Mobiliteitsplannen

Reeds 7 gemeentelijke mobiliteitsplannen werden de afgelopen jaren door de Brusselse Regering goedgekeurd. Nog 8 andere gemeenten zijn momenteel bezig met het opstellen van een gemeentelijk mobiliteitsplan.

De gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn een goede gelegenheid om de bevolking te sensibiliseren en nauwer te betrekken bij de uitdagingen van de mobiliteit. In de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden immers de acties of voorstellen voor de lokale mobiliteit in detail uitgewerkt, zeker wat betreft

de gemeentewegen maar ook voor de gewestwegen. De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen behandelen onder meer: aanvullende lokale fietsroutes, het openbaar vervoer, zones 30, parkeerbeleid, heraanleg van de wegen, kwaliteit van de openbare ruimte voor zwakke weggebruikers, VICOM-maatregelen. De plannen worden opgesteld in nauw overleg met de bevolking.

Deze plannen moeten echte werkinstrumenten worden ten dienste van de doelstellingen inzake de vermindering van de verkeersdruk en de modale verschuiving. Ze mogen in geen geval herleid worden tot het opstellen van een verkeersplan. Het Gewest moet hier streng op toezien.

Het Brussels Gewest zal samen met de gemeenten opvolgingsmomenten van de gemeentelijke mobiliteitsplannen organiseren om het gewestelijke en het gemeentelijke beleid beter op elkaar af te stemmen.

In overleg met de gemeenten, zal het Gewest bijkomende akten opstellen die toegevoegd zullen worden aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen om zo gezamenlijk specifieke projecten te ontwikkelen. Het gaat hier om voorbeeldprojecten die expliciet gericht zijn op de IRIS-doelstellingen.

Tot slot zal het Gewest aandacht besteden aan de kosten van de maatregelen die in de plannen vermeld staan, rekening houdend met de budgettaire situatie. De voorkeur moet immers uitgaan naar maatregelen met een lage realisatiekost en een hoog rendement op het vlak van mobiliteit, zoals de signalisatie ter beperking van het transitverkeer.

STRIJD TEGEN HET LAWAAI VAN HET WEGVERKEER

30% van de bevolking is blootgesteld aan een geluidsniveau dat beschouwd wordt als hinderlijk (meer dan 60dB) veroorzaakt door het wegverkeer. De voornaamste oorzaken van deze geluidsoverlast zijn snelheid, de vorm van de weg en de wegbedekking.

De criteria voor het verminderen van de geluidsoverlast moeten zo goed mogelijk opgenomen worden in het ontwerp, de verwezenlijking en het onderhoud van de weginfrastructuren. Zoals voorzien in het Geluidsplan van het Gewest, zal deze maatregel opgesteld worden met de expertise van Leefmilieu Brussel. Tegen 2012 zal het wettelijke kader eventueel aangepast worden en zullen er structurele maatregelen opgesteld worden tussen de diensten van Mوبiel Brussel en Leefmilieu Brussel.

Bovendien zal het Gewest de zwarte punten inzake wegverkeerslawaai aanpakken en zal het bij de keuze van de vormen van openbaar vervoer ook rekening houden met het lawaai dat ze voortbrengen.

OVERLEG PLEGEN MET HET VLAAMSE GEWEST OVER DE UITBREIDING VAN DE RING

Het IRIS 2-plan legt de nadruk op de distributiefunctie van de Ring maar zonder de algemene capaciteit van de autosnelwegen die aansluiten op de Ring te verhogen.

De plannen van het Vlaamse Gewest voor de uitbreiding van de ring voorzien de globale toename van het aantal rijstroken (2x (3+2) of zelfs 2x (4+3)) en een specialisatie van de middelste rijstroken voor het doorgaand verkeer. Het Gewest formuleert de volgende bedenkingen:

- bepaalde voorgestelde plannen lijken een te hoge capaciteit in te houden;
- noodzaak om alternatieven voor de verhoging van de wegcapaciteit van de Ring bestuderen, met name de alternatieven op het vlak van openbaar vervoer;
- de groei van het verkeer berekenen, rekening houdend met de impact van het GEN op het vlak van de modale verschuiving;
- de gevolgen bestuderen op het vlak van de verschuiving op de gewestwegen, van de beperking tot 2x4 stroken van het viaduct van Vilvoorde;
- de bestaande toegangen tot de Ring ten gunste van de Brusselaars behouden en verbeteren.
- installeren van HOV-stroken (High Occupancy Vehicles) ten voordele van carpoolers en bussen;

- aanleggen van pendelparkings aan de rand van de gewestgrenzen (bijvoorbeeld op de Zelliksesteenweg in Groot-Bijgaarden gelinkt aan het station van Berchem, en op de Dikkebeuklaan in Wemmel, gelinkt aan het plan voor tram 9);
- de impact op het milieu van deze plannen onderzoeken.

De ondergrondse sluiting van de zuidelijke Ring tussen Drogenbos en Jezus-Eik ter hoogte van lijn 26 werd niet behouden omwille van de kostprijs en de beperkte meerwaarde op het vlak van de uitwisselingscapaciteit met het Brusselse weefsel. De verbindingswegfunctie rond Brussel kan tegen een lagere kostprijs met de bestaande Ring worden gerealiseerd.

4 - EEN RATIONEEL GEBBRUIK VAN DE WAGEN AANMOEDIGEN

Het is nuttig eraan te herinneren dat in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het aantal kilometers dat door gemotoriseerde voertuigen, en dan voornamelijk met de personenwagen, worden afgelegd onafgebroken toeneemt, hoewel de laatste jaren op een aantal assen³² een lichte daling kon worden vastgesteld. Toch is het zo dat in 10 jaar tijd het aantal kilometers dat werd afgelegd op secundaire wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met bijna 30% is gestegen.

Het staat vast dat, ondanks de verbeterde milieuprestaties van de voertuigen, de overlast die door het verkeer wordt veroorzaakt een belangrijke factor is voor de degradatie van de luchtkwaliteit in de stad:

- luchtvervuiling, waarvoor de doelstellingen voor 2010 niet konden worden bereikt en waarvoor de doelstellingen voor 2015 eveneens niet behaald zullen worden, bij een ongewijzigd beleid;
- de alsmaar stijgende CO₂-uitstoot;
- de geluidsoverlast die toeneemt met het volume van het verkeer;
- de ruimtelijke impact van het verkeer en het parkeren, ten koste van de prestaties van de andere modi, waardoor de voetganger tot tegen de huisgevels geduwd wordt, de fietser bedreigd wordt en het openbaar vervoer komt vast te zitten in de congestie.

Het is geenszins de bedoeling om het gebruik van de wagen te verbieden. Iedereen heeft daar zijn eigen ideeën over. Bovendien kunnen sommige mensen zich alleen maar met de wagen verplaatsen. Het Gewest is wel van plan om een gecontroleerd en rationeler gebruik van de wagen aan te moedigen. We zullen er pas in slagen om het aantal verplaatsingen met de wagen in de stad terug te dringen als de burgers bereid zijn om hun wagen vaker thuis te laten. We zouden hen dan ook willen adviseren om hun wagen alleen te gebruiken als dat echt nodig is.

Deze ambitie is echter niet realistisch als daar geen doeltreffende alternatieve mobiliteitsoplossingen tegenover worden gesteld. Dat is de reden waarom de gewestelijke overheid combinaties van alternatieve verplaatsingswijzen (openbaar vervoer, verplaatsingen te voet of met de fiets, taxi, carsharing en carpooling) wil promoten, die samen een volwaardig alternatief kunnen vormen voor de privéwagen. Het alternatieve aanbod bestaat uit verschillende modi: openbaar vervoer – waaronder het ondergronds aanbod -, stappen en fietsen. Men moet niet alleen de alternatieven ontwikkelen, men moet ook de omstandigheden van hun ontwikkeling kunnen waarborgen. Zo is het immers nutteloos extra trams en bussen in te zetten in een bovengronds netwerk dat toch reeds te lijden heeft onder de verkeerscongestie. Men moet eerst de operationele omstandigheden van de huidige trams en bussen waarborgen, hen vrijwaren voor de congestie. Dit vereist een vermindering van de wegcapaciteit ten voordele van de andere modi. Dat geldt natuurlijk ook voor de fietsinfrastructuur.

Het gebruik van de wagen moet daarenboven ook gerationaliseerd worden door middel van

³² Voetnoot met de info over de daling en de vergelijking met 2001.

sensibiliserings- en aanmoedigingsmaatregelen, met name op fiscaal vlak.

Er is potentieel voor de overschakeling naar andere verplaatsingswijzen: 62,5% van de verplaatsingen betreffen een afstand van minder dan 5km en 25% een afstand die kleiner is dan 1.000 meter.

4.1. DE VRAAG NAAR (AUTO)MOBILITEIT BEHEERSEN

NABIJHEID ALS OPTIMALE BEREIKBAARHEID

Nabijheid garandeert een optimale bereikbaarheid. Dit principe moet als leidraad opgenomen worden in het beleid van het Brussels Gewest inzake ruimtelijke ordening en in het bijzonder in het toekomstige Duurzaam Gewestelijk Ontwikkelingsplan (zie hoofdstuk 6).

Bovendien wil het Gewest de nabijheid bevorderen door middel van fiscale maatregelen. Het huidige fiscaal systeem met betrekking tot bedrijfswagens en aanverwanten moedigt het gebruik van de wagen aan en gaat in tegen de doelstellingen van het Gewest inzake mobiliteit en vermindering van de verkeersdruk.

Het Gewest vraagt de Federale Overheid om tegen 2012 een systeem in te voeren dat de werkgevers moet aanmoedigen het systeem van bedrijfswagens te vervangen door een tussenkomst in de kosten voor een verblijfplaats in het BHG in de nabijheid van de werkplek. Het Gewest verleent hiervoor ook zijn steun aan de Federale Overheid. Verder zal het Gewest ook eventuele maatregelen inzake grondbeleid onderzoeken, die de verdichting kunnen bevorderen.

SUBSTITUTIE VAN VERPLAATSINGEN

Dankzij de sterke ontwikkeling van de technologie is het perfect mogelijk om een waaier van activiteiten van op afstand te doen, zonder zich daarvoor te verplaatsen.

De verdere ontwikkeling van e-government biedt op dit vlak perspectieven. Het Gewest zal de beschikbaarheid van haar e-Governmentdiensten uitbreiden en zal ervoor zorgen dat tegen 2012 het aantal verplichte verplaatsingen naar de loketten van overheidsdiensten met 20% gedaald is. Het gaat in dit geval ook over de ION's. Het Gewest zal maatregelen ondernemen om dit principe eveneens aan te moedigen bij de gemeentebesturen.

Telewerken kan bijvoorbeeld ook een uitstekend alternatief zijn om één of meerdere malen per week de dagelijkse routinematige verplaatsingen niet hoeven te doen. De Brusselse overheid zal op dit vlak het voorbeeld geven door deze mogelijkheid systematisch te voorzien voor haar medewerkers, op voorwaarde dat hun functies geschikt zijn voor telewerk. De maatregel zal operationeel zijn vanaf 2012.

4.2. RATIONALISATIE VAN HET GEBRUIK VAN DE WAGEN TEN VOORDELE VAN DE MODALE VERSCHUIVING

Volgens de IRIS 2-modellen is de tarifiering voor het gebruik van de wagen een maatregel waarmee men een modale verschuiving van 10 tot 15% kan verkrijgen. Dit is een dwingende voorwaarde om tegen 2018 de verkeersdruk met 20% te verminderen.

Deze maatregel wil het gebruik van de wagen tarifieren in functie van de afgelegde kilometers, van de genomen reisweg, van het moment waarop men deze verplaatsing aflegt, van de milieuprestaties van het voertuig. Er zal onderzocht worden hoe het criterium gezinssamenstelling en aangepaste sociale corrigerende maatregelen hierin kunnen worden opgenomen. Het gaat om een « intelligente » heffing, die de reële kost van het gebruik van het voertuig berekent. De maatregel moet de gebruiker ertoe aanzetten na te denken over de manier waarop hij zijn wagen gebruikt. Ze wil dus de mensen sensibiliseren met betrekking tot hun autogebruik maar ook de “correcte” kost van dit wagengebruik weergeven.

Het traceren van het voertuig gebeurt via satelliet. Het is de bedoeling dat deze heffing minstens gedeeltelijk de huidige belastingen vervangt.

Een gelijkaardige maatregel is ingevoerd in Duitsland (sinds 2005) en in Tsjechië, en is van toepassing op vrachtwagens en op het autowegennet. De Benelux is klaar om ook een dergelijk systeem in te voeren. Nederland heeft aangekondigd het vanaf 2013 te zullen toepassen op vrachtwagens en lichte voertuigen in het zuiden van het land, waar de grootste activiteit plaatsvindt, alvorens de maatregel uit te breiden naar de rest van het land in 2016. Vlaanderen begint met de toepassing van het systeem op vrachtwagens vanaf 2013, op de voet gevolgd door Denemarken.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet het systeem toegepast worden zowel op vrachtwagens als op lichte voertuigen.

Deze maatregel moet minstens in de GEN-zone en idealiter in het hele land worden ingevoerd. De aanpak van de verschillende gewesten dient coherent te zijn en elke vorm van concurrentie dient vermeden te worden. Hiervoor is overleg en een samenwerkingsakkoord met de twee andere gewesten nodig. Het Gewest neemt hiertoe de nodige maatregelen.

Op 25 maart 2010 heeft de Regering zich ertoe verbonden de twee andere gewesten te raadplegen teneinde een pilootproject inzake intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren in de hele GEN-zone tegen 2013 en een systeem van intelligente kilometerheffing te bestuderen voor het einde van de legislatuur 2009-2014. Deze studie- en overlegopdracht moet aangevat worden voor 2011.

De invoering van een eigen tarifieringssysteem voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bijvoorbeeld een stadstol of heffingen voor bijzondere infrastructuren) moet vanaf nu bestudeerd worden. De verschillende toepassingsmogelijkheden van een dergelijk systeem, de gevolgen voor de mobiliteit, de impact op het leefmilieu (broeikasgassen, luchtkwaliteit etc.) en de socio-economische impact (gevolgen voor ondernemingen, voor de handel, voor de omwonenden etc.) zouden op die manier bestudeerd worden. De Waalse en Vlaamse Gewesten zullen in dit verband geraadpleegd worden.

Er dient echter te worden opgemerkt dat in eerste instantie de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling zo snel mogelijk en uiterlijk voor eind 2011 zullen worden hervormd, zodat er rekening gehouden wordt met de milieuprestaties van de voertuigen. Deze hervorming zal gepaard gaan met corrigerende sociale maatregelen.

Hierbij zullen waarschijnlijk technologieën zoals GPS/Galileo in combinatie met gsm worden ingezet. Bovendien zou men hiermee een duidelijker zicht kunnen krijgen op het verkeer in realtime en de verkeersgeleiding. Deze toepassingen moeten ontwikkeld worden conform de wetgeving ter bescherming van de privacy. Het systeem zal toegepast worden van zodra de technologie betrouwbaar en betaalbaar is.

Deze maatregel heeft tot doel het autogebruik te rationaliseren en geldt voor alle autobestuurders, zowel Brusselaars als andere. Deze heffing zal gepaard gaan met de invoering van sociale en fiscale corrigerende voorzieningen.

Overigens wil het Gewest de relevantie van andere modaliteiten van rekeningrijden onderzoeken, na de andere gewesten te hebben geraadpleegd.

4.3. CARSHARING: DE WAGEN WANNEER DAT NODIG IS

DE STRATEGISCHE ASSEN

De carsharingdienst Cambio startte zijn activiteiten in Brussel in 2003 met vier stations. Eind 2010 beschikte de dienst over meer dan 60 stations verspreid over het Gewest, waar in totaal 200 voertuigen kunnen worden gedeeld. De dienst is 7 dagen per week en 24 uur per dag beschikbaar voor zijn gebruikers en past dan ook in de meer algemene context van een aanvullende dienstverlening naast andere vervoermiddelen.

In dat opzicht kan de dienst een belangrijke rol spelen om het verkeer te verminderen en het tekort aan parkeerplaatsen op te vangen. Een Cambio-voertuig vervangt 8 personenwagens. Als we uitgaan van een gemiddelde lengte van 5 à 6 meter per parkeerplaats, kan dankzij Cambio nu al 67 kilometer parkeerruimte langs de wegen worden bespaard. Dit is een niet te onderschatten troef in wijken waar de parkeermogelijkheden erg beperkt zijn. De combinatie van de carsharingformule, stappen, het openbaar vervoer en de fiets biedt de gebruikers een zekere flexibiliteit, waardoor ze eerder geneigd zijn om hun eigen wagen op te geven.

Ten slotte zal het Gewest er ook mee voor zorgen dat het aanbod van deelauto's bestaat uit meer milieuvriendelijke voertuigen.

In het kader van het parkeerbeleid zal ook een bevoorrechte toegang tot parkeerplaatsen voorbehouden worden voor gedeelde voertuigen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ondersteunt ook het carpoolsysteem van Taxistop.

DE GEPLANDE ACTIES

HET AANBOD UITBREIDEN

Gezien het succes van Cambio, ondersteunt het Gewest de uitbreiding van deze dienstverlening naar de gemeenten van de tweede kroon. Als de groeicurve op dezelfde manier blijft evolueren en het potentieel in Brussel blijft bestaan, lijkt een doelstelling van 15.000 leden tegen het jaar 2015 zelfs haalbaar. Maar als we dat doel willen bereiken, zullen we de komende jaren de aandacht moeten blijven vestigen op dit concept van duurzame mobiliteit.

Bovendien zal men het gebruik van voertuigen met hoge milieuprestaties moeten aanmoedigen. Hiervoor zal ten laatste tegen 2012 een programma opgesteld worden.

Het succes van deze formule valt of staat met de complementariteit tussen het systeem van de gedeelde wagens en het openbaar vervoer. In het nieuwe beheerscontract werd dan ook de partnerrol van de MIVB bevestigd. Daarom zullen alle nieuwe stations niet alleen met een fietsstalling worden uitgerust. Ze zullen ook in de buurt van de haltes van het openbaar vervoer worden ingeplant.

Er zal ook een mobiliteitsconcept worden ontwikkeld waarmee de gebruikers met behulp van een chipkaart toegang krijgen tot een hele reeks vervoermiddelen (trein, metro, tram, bus, auto, taxi, fiets enz.).

Momenteel beschikt iedere gedeelde wagen over een welbepaalde parkeerplaats. De wagens kunnen ook pas na reservering worden gebruikt.

Daarenboven moeten de voertuigen gemakkelijk kunnen uitgerust worden met autoaccessoires (zoals bijvoorbeeld kinderzitje, fietsendrager, enz.). Vanaf 2012 zou in elk station één voertuig met deze accessoires moeten uitgerust zijn.

TYOLOGIE VAN DE DOELGROEP

Er bestaat momenteel nog geen typisch profiel van een Cambio-gebruiker: het systeem beantwoordt aan de behoeften van verschillende categorieën van de bevolking. Maatregelen zoals de Brussel'air-premie, waarbij de burgers onder meer de nummerplaat van hun voertuig inleveren voor een Cambio-abonnement, hebben een duidelijke impact op het aantal klanten. Er zal nog een studie worden uitgevoerd waarin het profiel van de huidige en potentiële klant heel nauwkeurig zal worden omschreven. In die studie zal ook het potentieel van de privé- en de openbare bedrijven en de verscheidenheid van het tariefaanbod worden bekeken.

Implanting van de Cambio-stations

4.4. TAXI: DE FLEXIBILITEITSREFLEX

DE STRATEGISCHE ASSEN

De taxi biedt verschillende voordelen: het is een flexibel, beschikbaar en mobiel vervoermiddel dat een handige aanvulling vormt op het openbaar vervoer. Dat is vooral zo in de geografische zones en op tijdstippen van de dag en de nacht dat het openbaar vervoer niet of nauwelijks beschikbaar is. Samen met de verplaatsingen te voet, het openbaar vervoer en carsharing biedt de taxi een doeltreffend alternatief voor de individuele wagen. Taxi's en het openbaar vervoer zijn dan ook geen concurrerende, maar complementaire diensten.

Toch worden taxi's tegenwoordig veel te weinig gebruikt. Daar bestaan erg uiteenlopende redenen voor: slecht imago, weinig doorzichtige prijzen, beperkte zichtbaarheid van de voertuigen en de standplaatsen op straat, commerciële snelheid die als onvoldoende wordt beschouwd... De taxi heeft met andere woorden geen al te gunstig imago. En dat terwijl de meeste gebruikers verklaren dat ze wel degelijk tevreden zijn over de verleende diensten. Het komt er met andere woorden op aan om de vooroordelen weg te werken van degenen die nog geen gebruik hebben gemaakt van een taxi.

Het Gewest is dan ook vast van plan om de taxi duidelijk naar voren te schuiven als efficiënt vervoermiddel dat bijdraagt tot het verlagen van de druk van het autoverkeer. Taxi's zijn zowel geschikt voor individueel als voor collectief vervoer en zowel voor lange als voor korte ritten als aanvulling op het openbaar vervoer.

DE GEPLANDE ACTIES

DE ZICHTBAARHEID VAN DE TAXI IN DE STAD VERBETEREN

Om het taxigebruk een duw in de rug te geven, zullen alle standplaatsen in het Gewest heringericht worden. Op die manier wil men er het wildparkeren van privévoertuigen tegengaan en de taxi's zichtbaarder maken. Maar de beste reclame voor de taxi is het voertuig zelf. Het mooiste voorbeeld daarvan is de typische New Yorkse gele taxi! Een specifieke look is dan ook van essentieel belang. In overleg met de beroepsfederaties voorziet het Gewest dan ook een nieuwe look voor de voertuigen. Op die manier wordt het taxiaanbod in de stad zichtbaarder.

DE KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING VERBETEREN

De kwaliteit van de dienstverlening is ook een van de sterke punten van het actieplan. We denken dan meer bepaald aan:

- een betere opleiding van de chauffeurs op het vlak van de dienstverlening aan de klant;
- eisen op het vlak van de kwaliteit, waarbij de toekenning van de licentie afhankelijk wordt gemaakt van de garantie op een correcte dienstverlening;
- een versterkte samenwerking met partners van de taxi, zoals de horecasector, zodat er beter kan worden ingespeeld op de prioriteiten van sommige segmenten binnen de doelgroep;
- meer vertrouwen van de klant, door hem een duidelijker inzicht te bieden in de tarieven, wat in

samenwerking met de beroepsfederaties zal gebeuren. Uit een studie gevoerd in 2007 bleek dat de onvoorspelbaarheid van de prijs van de rit en de slechte perceptie van de prijs grote belemmeringen zijn voor een ruimer gebruik van de taxi. De studie toonde aan dat meer dan 30% van de bevolking die nog geen taxi gebruikt, wel vaker een beroep zou doen op dit vervoermiddel als er aangepaste tarieven zouden worden gehanteerd voor kortere ritten;

HET GEBRUIK VAN TAXI'S UITBREIDEN VOOR MENSEN MET BEPERKTE MOBILITEIT EN HET REGIONALE ON-DEMANDAANBOD VOOR PERSONEN MET EEN HANDICAP COÖRDINEREN

Van de 1.300 taxilicenties die in het Gewest zijn toegekend, hebben 100 betrekking op gemengde taxi's: deze voertuigen zijn aangepast aan klanten in een rolstoel. In het kader van de evaluatie van haar minibusdienst zal de MIVB in de toekomst ook rekening houden met het aanbod van andere dienstverleners, zoals de gemengde taxi's.

Meer algemeen wordt een evaluatie gemaakt van alle on-demandvervoerdiensten voor mindervalide personen, daarbij rekening houdende met het nieuwe aanbod en met de laatste ontwikkelingen binnen de sector en in overleg met de gemeenschapscommissies. Deze evaluatie steunt op een objectieve analyse van de diensten geleverd door de verschillende instellingen, waaronder de MIVB, op hoe ze op elkaar zijn afgestemd, op de mogelijkheid van een gezamenlijke informatiecentrale, op de verbetering van de diensten en de uitbreiding van de doelgroep.

EEN COLLECTIEVE TAXIDIENST AANBIEDEN

Het collectieve vervoer op verzoek is een van de interessantste denkpistes om een oplossing te vinden voor de huidige mobiliteitsproblemen op plaatsen en tijdstippen waar er weinig alternatieven voorhanden zijn (zoals 's nachts). Het Gewest verbindt er zich dan ook toe om in de toekomst een systeem van collectieve nachttaxi's in het leven te roepen. Dit soort projecten wordt intussen al met veel succes toegepast in andere steden, zoals het Oostenrijkse Linz.

Dit systeem is op een vrij eenvoudig principe gebaseerd. Op basis van een telefonische reservering aanvaarden klanten om een taxi met elkaar te delen en een kleine omweg te maken om een of twee andere klanten op te halen of af te zetten. In dit systeem bespaart iedere klant geld, aangezien hij minder betaalt dan tijdens een normale rit, op basis van een vast bedrag. De chauffeur krijgt het eventuele negatieve verschil ten opzichte van een normale ontvangst door het Gewest terugbetaald.

Deze dienst biedt op het vlak van mobiliteit verschillende voordelen:

- dit is een nieuwe dienst voor de klant, die minder kost dan een klassieke taxi en die flexibeler is dan het openbaar vervoer dat immers altijd georganiseerd is in een sterk radiaal opgebouwd netwerk;
- de collectieve taxidienst vormt een uitbreiding van het aanbod van alternatieve vervoermiddelen voor de privéwagens. In die zin draagt de formule bij tot een mentaliteitsverandering. Een collectieve taxidienst beantwoordt op een innoverende manier aan de groeiende diversiteit van de levenswijzen en behoeften op het vlak van de verplaatsingen;
- deze dienst is een troef voor het Gewest, dat de mobiliteit op zijn grondgebied benadert met een project dat zowel op het sociale en economische als op het ecologische vlak innoverend kan worden genoemd. Deze uitbreiding van het mobiliteitsaanbod draagt bij tot het nachtleven van de stad, waarbij voldoende aandacht wordt besteed aan de veiligheid van de mensen die 's nachts werken en de nachtbrakers. Ze biedt ook de kans doelgericht bepaalde zones buiten het Gewest aan te doen waar nachtwerk wordt verricht en die interessant kunnen zijn voor Brusselaars.

Het Collecto-aanbod moet ontwikkeld worden en afgestemd worden op het nachtaanbod van het openbaar vervoer en moet onafgebroken geëvalueerd worden.

VOERTUIGEN MET HOGE MILIEUPRESTATIES

Het Gewest wil de nodige middelen uittrekken om de luchtkwaliteit van de Brusselaars te verbeteren. Hiertoe zal het maatregelen ontwikkelen die milieuprestaties opleggen aan de vloten van publieke en para-publieke voertuigen. Zo ook moeten er in het kader van personenvervoer vereisten ingevoerd worden inzake milieuprestaties, met name door er onder andere voor te zorgen dat het type voertuig aangepast is aan het gebruik ervan, waaronder de beperking van SUV's. Er zullen daarbij specifieke maatregelen ontworpen worden voor taxi's tegen 2012. Het Gewest zal er eveneens voor instaan dat de taxibestuurders een opleiding eco-rijden kunnen volgen.

4.5 . DE MOTOR: EEN NIEUWE UITDAGING

DE STRATEGISCHE ASSEN

In de filosofie van het principe dat de duurzame modi opwaardeert, wordt er een onderscheid gemaakt tussen het openbaar vervoer en de actieve modi enerzijds en het « persoonlijk gemotoriseerd vervoer » anderzijds. Onder de noemer van dit laatste vallen de wagen, maar ook de motorfiets, de bromfiets en voertuigen die vergelijkbaar zijn met gemotoriseerde tweewielers.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest stelt alles in het werk om vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het persoonlijk gemotoriseerd vervoer te stimuleren, met name door het inrichten van fietsinfrastructuren en een bijzonder goed ontwikkeld openbaar vervoernetwerk.

Ten gevolge van de toename van de verzadiging van de Brusselse wegen, stelt men een toename van het aantal motorfietsen in het verkeer vast. Deze voertuigen scoren beter dan de personenwagen op het vlak van doorstroming, maar het niveau van hun milieuprestaties ligt lager dan voor personenwagens. Men zal dus de motorisering zonder verbrandingsmotor moeten bevoorrechten.

Dat neemt niet weg dat het gebruik van gemotoriseerde tweewielers stijgt en dat het zodoende belangrijk is om veilige en duurzame rijomstandigheden te verzekeren.

DE GEPLANDE ACTIES

- Het netwerk aanpassen aan de specifieke eigenschappen van het rijden met gemotoriseerde tweewielers: aangepaste wegmarkeringen, zichtbaarheid, wegnemen van obstakels (riooldeksels, panelen die zichtbaarheid beperken, verstevingen, enz.)
- Correcte en objectieve informatie over de risico's verbonden aan motorrijden en de meest voorkomende ongevalsoorzaken moet beschikbaar gemaakt worden voor mensen die reeds met de motor rijden of dit in de toekomst willen doen;
-
- Rekening houden met de problematiek van het parkeren van een motor in het kader van de globale parkeerstrategie en hierbij samenwerken met de gemeenten;
- De motorrijders aanmoedigen om te kiezen voor de meest energiezuinige en de minst vervuilende modellen, in het bijzonder de elektrische scooters.

4.6. VERVOERPLANNEN: IEDEREEN BIJ DE MOBILITEIT BETREKKEN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Mobiliteit is een zaak van iedereen. De ondernemingen, scholen en evenementen op het gewestelijke grondgebied brengen een formidabele sociale, economische en culturele activiteit in Brussel voort. Die activiteiten brengen echter ook heel wat verplaatsingen op gang. Voor de meeste daarvan maakt men gebruik van de personenwagen. Het Gewest wil met die betrokken partijen dan ook graag samenwerken rond duurzame mobiliteit. Daarom is het nodig dat ondernemingen, scholen en organisatoren van activiteiten, vervoerplannen opstellen die beantwoorden aan de normen die in een nieuw en samenhangend wettelijk kader worden vastgelegd, zijnde de ordonnantie van 30 april 2009 houdende de vervoerplannen.

DE GEPLANDE ACTIES

BEDRIJFSVERVOERPLANNEN

Het Gewest verplicht alle organisaties met meer dan 100 werknemers op dezelfde site om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, waarmee ze de mobiliteit van hun personeel op een actieve manier kunnen beheren. Iedere betrokken onderneming zal een mobiliteitsdiagnose moeten opmaken, eigen doelstellingen moeten vastleggen en een actieplan uitvoeren. De onderneming zal ook verplicht zijn om:

- de interne communicatie met de werknemers over het bedrijfsvervoerplan te organiseren. Op die manier zullen de personeelsleden ook indirect attent worden gemaakt op hun verplaatsingswijzen;
- via verschillende communicatiekanalen een bereikbaarheidsfiche ter beschikking te stellen van de werknemers;
- een fietsenstalling in te richten als er overdekte parkeerplaatsen beschikbaar zijn;
- een urgentieplan uit te werken, toepasbaar in geval van vervuilingsspieken;

Het Plan voorziet ook om het derdebetalersysteem, dat momenteel op federaal niveau voor de NMBS-abonnementen bestaat, naar het Gewest uit te breiden. Hierbij zal 20% van de prijs van de MIVB-abonnementen door het Gewest worden gefinancierd als de werkgevers bereid zijn om de overige 80% te financieren.³³

Daarenboven is het onontbeerlijk dat er rekening gehouden wordt met de milieuprestaties van de voertuigen die bedrijven zich aanschaffen – onder welke vorm dan ook – door bijzondere aandacht te besteden aan . Bedrijven die een bedrijfsvervoerplan opstellen en die beschikken over een vloot bedrijfswagens of dienstwagens, zullen een procedure invoeren die de Ecoscore opneemt als criterium bij de keuze van nieuwe voertuigen. Deze procedure zal zowel bij de aankoop als bij leasing van dienst- en bedrijfswagens door de onderneming worden toegepast.

De gegevens uit de vervoerplannen zullen gebruikt worden om de bediening door de actieve modi en het openbaar vervoer van de tewerkstellingszones te verbeteren.

SCHOOLVERVOERPLANNEN

Iedere ochtend en avond verplaatsen 270.000 leerlingen van het kleuter-, lager en middelbaar onderwijs

³³ Het Gewest wil de discriminatie die momenteel overheerst wegwerken, vermits enkel pendelaars nu kunnen genieten van gratis verplaatsingen via het federale 80/20-systeem dat de NMBS+-abonnementen dekt. Bedoeling is het MTB-abonnement te integreren in het NMBS+-concept, dat federaal gefinancierd wordt, en op regionaal niveau de 20% die overblijft van de MIVB-abonnementen van de Brusselse werknemers voor eigen rekening te nemen.

zich binnen het Gewest van hun woning naar school en terug. Vaak worden ze met de auto naar school gebracht en teruggehaald, hoewel het openbaar vervoer, wandelen en fietsen meer geschikte oplossingen zouden zijn.

Het Gewest vraagt dan ook aan alle scholen in Brussel om een schoolvervoerplan op te stellen, ook al omdat de schoolgaande jeugd hiermee op jonge leeftijd al wordt gewezen op de juiste manieren om zich te verplaatsen. Op basis van een analyse van de verplaatsingen van de leerlingen en de leerkrachten zal de gewestelijke administratie de instelling adviseren om oplossingen in te voeren met het oog op een meer doeltreffende en veiligere mobiliteit. Zij zal hierbij oplossingen voorstellen ter vervanging van de privéwag: leerlingen in groep te voet of per fiets begeleiden, openbaar vervoer, carsharing, carpooling. Het Gewest zal de scholen hierbij steunen en didactisch materiaal en bereikbaarheidsfiches ter beschikking stellen.

Voor wat het openbaar vervoer betreft, wordt voorrang gegeven aan de diensten van de MIVB, TEC, De Lijn en de NMBS. Voor het lager onderwijs zal het Gewest evenwel twee pilotprojecten organiseren:

- begeleide voetgangersrijen voor leerlingen die in de nabijheid van de school wonen
- openbare schoolbussen

Er zal een evaluatie gemaakt worden van de mogelijkheid tot en de technische en financiële haalbaarheid van deze acties en deze zullen eventueel bestendig en uitgebreid worden. Deze evaluatie zal worden gehouden in overleg met de gemeenten, de bevoegde diensten van de COCOF (Commission de la Communauté Française) en de VGC (Vlaamse Gemeenschapscommissie).

VERVOERPLANNEN VOOR CULTURELE, COMMERCIËLE EN SPORTIEVE ACTIVITEITEN

Beurzen, meetings, vergaderingen, topontmoetingen, tentoonstellingen, festivals, wedstrijden,... Het aantal activiteiten en evenementen die iedere dag in Brussel plaatsvinden, is nauwelijks bij te houden. Brussel is dan ook niet toevallig de hoofdstad van Europa en een belangrijk cultureel en economisch centrum. Al die activiteiten vormen niet alleen een bewijs van de vitaliteit van de stad. Ook brengen ze een grotere stroom wagens op gang. Organisatoren van activiteiten en exploitanten van sites op het grondgebied van het Gewest zullen dan ook verplicht een vervoerplan voor hun activiteit moeten opstellen.

Die verplichting geldt voor elke culturele, commerciële of sportieve activiteit, of die nu tijdelijk, occasioneel, periodiek of permanent, betalend of gratis is. De verplichting geldt voor elke activiteit die in een open of afgesloten ruimte, privé of openbaar, of in de openbare ruimte wordt gehouden, zodra er minstens 1.000 deelnemers per dag bij betrokken zijn.

De verantwoordelijke van het beheer van de site of de organisator van de activiteit is verantwoordelijk voor de opmaak van het plan. In ieder geval zal die verantwoordelijke de activiteit aan de administratie moeten melden. De verplichtingen die hiermee samenhangen, variëren naargelang van de omvang van de activiteit.

Voor activiteiten met meer dan 3.000 deelnemers gelden strengere verplichtingen. In dat geval moet de verantwoordelijke samen met de administratie een actieplan opstellen om de impact van de activiteit op de site en de onmiddellijke omgeving op het vlak van mobiliteit te beperken. Het actieplan dient ook om bezoekers aan te sporen om op een andere manier dan met de wagen naar de activiteit te komen. Er zal ook op basis van het actieplan op een efficiënte manier over mobiliteit moeten worden gecommuniceerd. De administratie zal de evenementensector op een actieve manier moeten informeren en voor iedere fase van de procedure standaardformulieren verspreiden. Het zal ook mogelijk zijn om van de gewestelijke administratie een subsidie te ontvangen om dit plan uit te voeren.

4. 7. DUURZAME MOBILITEIT : SENSIBILISEREN EN INFORMEREN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Aanvullend op de aanleg van infrastructuren, op de oprichting van nieuwe diensten en op het opstellen van de vervoerplannen, is het nodig de burgers te sensibiliseren voor duurzame mobiliteit om de modale verschuiving van de individuele wagen naar andere vervoerswijzen aan te moedigen. Het is eveneens noodzakelijk de burgers en de mobiliteitsactoren te informeren over de projecten die in het Gewest uitgevoerd worden.

DE GEPLANDE ACTIES

De acties zullen gericht worden op een specifieke doelgroep teneinde een maatregel te bieden die aangepast is aan het doelpubliek, waaronder de werknemers van grote ondernemingen, werknemers van middelgrote ondernemingen, studenten, leerlingen, enz. Bovendien zullen de acties specifiek gericht zijn op de deelname van hun doelpubliek. Ze berusten namelijk op het principe van dit doelpubliek uit te nodigen om een andere verplaatsingswijze te « testen ». Het gaat erom dit doelpubliek te sensibiliseren voor de voordelen van stappen, van fietsen en van het openbaar vervoer door hen deze verplaatsingswijzen concreet te laten ervaren. Het is door het zelf te doen dat we ons het best bewust worden van de efficiëntie van een verplaatsingswijze.

Talrijke acties moeten worden verdergezet:

- De burgers nog beter informeren, bijvoorbeeld via de portaalsite voor mobiliteit, campagnes en een mobiliteitsloket;
- De verspreiding van informatie via Mobiel Brussel zal resoluut georiënteerd worden naar de modale verschuiving en actieve modi zoals het openbaar vervoer;
- In samenwerking met de gemeenten wordt de Week van de Mobiliteit georganiseerd van 16 tot 22 september. Voor elke dag van de week worden specifieke thema's ontwikkeld. Wanneer 22 september, de Europese "autoloze dag", op een weekdag valt, worden de scholen en bedrijven verzocht om, op vrijwillige basis, een dag "zonder auto naar school/naar het werk" te organiseren;
- De buurtbewoners en de gemeentelijke overheden oproepen om meer autoloze momenten in te voeren of om meer projecten te lanceren ter vermindering van de verkeersdruk;
- Specifieke acties inzake carpooling zullen worden hernomen, vooral gericht op de bedrijven;
- Premies toekennen aan de burgers om hen aan te moedigen hun eigen wagen aan de kant te zetten (zoals de Brussel'air premie) maar ook om aan te zetten tot een duurzaam mobiliteitsgedrag;
- Subsidies toekennen aan verenigingen die actief zijn in de domeinen mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte. Deze acties zijn specifiek gericht op een participerende betrokkenheid van de doelgroepen;
- Organiseren van participatie- en informatiecampagnes voor burgers in het kader van grote projecten;
- Organiseren van publicaties en opleidingen voor de mobiliteitsactoren (mobiliteitsadviseurs, inrichters van de openbare ruimtes, enz).

5 - EEN GECOÖRDINEERD EN REGULEREND PARKEERBELEID TOEPASSEN

In het parkeerbeleid heeft men er jarenlang naar gestreefd om het aanbod uit te breiden en zo in te spelen op de groeiende behoefte. Daarbij werd de openbare weg steeds ten voordele van de wagen ingericht. Hierdoor werd het gebruik van de wagen nog meer aangemoedigd. Door de niet-aflatende stijging van het aantal individuele wagens is de parkeerproblematiek in het Brussels Gewest intussen zowel complex als acuut geworden. Doordat een groot aantal wagens de plaatsen op de openbare parkeerterreinen de hele dag lang bezet houden, is er geen enkele rotatie mogelijk en komt de bereikbaarheid van de verschillende functies in de stad in gevaar. In feite is dit een dubbel probleem: het is een probleem op het punt van vertrek en op het punt van bestemming van iedere verplaatsing met de wagen. Het parkeerbeleid kan in dit opzicht een essentiële rol spelen en de afhankelijkheid van de wagen verlagen:

- met een efficiënt verkeersbeleid kan het Gewest zowel de Brusselaars als de pendelaars overtuigen om hun wagen thuis te laten en gebruik te maken van het openbaar vervoer en de actieve modi;
- op die manier kan er op de wegen meer ruimte worden vrijgemaakt voor andere verplaatsingswijzen (eigen banen voor het openbaar vervoer, inrichtingen voor voetgangers, fietspaden);
- zo krijgen de buurtbewoners ook de mogelijkheid om binnen een aanvaardbare afstand van hun woning over een parkeerplaats te beschikken.

De parkeerproblematiek is echter heel complex, ook al omdat men rekening moet houden met de commerciële activiteiten, die een zware concurrentiestrijd moeten leveren met de grote winkelcentra die wel over eigen parkeermogelijkheden beschikken.

Naast de bevordering van alternatieven voor het gebruik van de wagen zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een gematigd beleid voeren om geparkeerde auto's zo veel mogelijk van de straat te houden. Op die manier hoopt het Gewest de openbare ruimte aan de andere gebruikers te kunnen teruggeven. Er zal hiervoor een parkeerbeleid worden uitgestippeld dat coherent is op gewestelijk niveau en dat gericht is op een betere verdeling van de openbare ruimte en op een ondersteuning van de intermodaliteit.

De leidende principes van het IRIS 1-plan met betrekking tot het parkeerbeleid blijven in hoofdzaak van toepassing:

- [Het totale aantal parkeermogelijkheden op de openbare weg en in de openbare parkings buiten de openbare weg (uitgezonderd transitparkings) mag niet hoger liggen dan het vergelijkbare aantal opgemeten in 2004-2005.]
- Het langparkeren op de openbare weg zal ontraden worden door de installatie van parkeerautomaten en blauwe zones met bescherming van de bewoners, wat zal leiden tot een aanzienlijke vermindering van hun aantal op de openbare weg, en een gedeeltelijke overbrenging naar de openbare parkings buiten de openbare weg.
- Het bewoners- en kortparkeren (handelsverkeer) krijgen voorrang. Via de installatie van parkeerautomaten en blauwe zones met bescherming van de bewoners om langparkeren te ontraden, kan het aantal parkeerplaatsen voor bewoners verhoogd worden. Zo kunnen ze hun wagen in de buurt van hun woning achterlaten als ze gebruik willen maken van alternatieve duurzame vervoermiddelen, hoewel het toenemende aantal wagens onvermijdelijk capaciteitsproblemen met zich meebrengt. [Het totale aantal bewonersplaatsen en plaatsen voor kortparkeren, op de openbare weg en in openbare parkings buiten de openbare weg, zal dus gelijk zijn aan het aantal dat gemeten werd in 2004-2005.]
- een progressief tarief toe te passen in functie van de parkeerduur. Op die manier wil men de

parkeerduur voor parkeren in de straat beperken tot korte tijdspannes (eerste kwartier gratis) en het gebruik van de parkeermogelijkheden buiten de zone of van openbare parkings aanmoedigen voor langparkeren. Dit moet de rotatie van de parkeerplaatsen in de commerciële zones in de hand werken.

IRIS 2 vult deze voorzieningen op het vlak van het parkeerbeleid op de volgende manier aan:

- indien nodig zal het Gewest vervangingsparkeerplaatsen voorzien die niet op de openbare weg liggen. Het Gewest is er zich immers van bewust dat het schrappen van parkeermogelijkheden ten gunste van eigen beddingen voor het openbaar vervoer, fietspaden of ruimte voor voetgangers een nadelig effect zou kunnen hebben op de buurtbewoners of op de commerciële activiteiten in de buurt; deze parkeerplaatsen zullen niet uitsluitend voorbehouden zijn voor de wagens van de buurtbewoners, maar zijn ook bestemd voor fietsen of gemotoriseerde tweewielers en gedeelde voertuigen; mits aanpassing kunnen ze ook een deel van de plaatsen voorzien voor leveringen of voorbehouden plaatsen herstellen die verdwenen waren ten voordele van bovenvermelde infrastructures.
- de beperking van het langparkeren zal in het kader van een coherent parkeerbeleid tot de 2de kroon worden uitgebreid;
- de openbare ruimte zal beter verdeeld worden door het aantal plaatsen voor langparkeren te verminderen en door de overtollige wagens, die geen parkeerplaats vinden in bepaalde dichtbevolkte wijken, naar de parkeermogelijkheden buiten de openbare weg te verwijzen;
- in overleg met de gemeenten, in bepaalde omstandigheden het parkeren gedurende de avond en de nacht betalend maken, bijvoorbeeld tijdens specifieke evenementen. Op die manier wil men het gebruik van de auto afraden om zo de parkeermogelijkheden voor buurtbewoners te verzekeren;
- parkeerplaatsen voorbehouden voor vrachtwagens, bussen en autocars;
- de controle door de politiezones verhogen. Samen met deze laatste en met de gemeenten, zal het Gewest onderzoeken op welke manier onrechtmatig en hinderlijk parkeren, wat de voortgang van de actieve modi en het openbaar vervoer belemmert³⁴, beter kan worden gecontroleerd;
- de prijs van de bewonerskaart aanpassen in functie van het aantal voertuigen per wooneenheid;
- nadenken over het reserveren van plaatsen voor het herladen van elektrische wagens;
- in bepaalde woonwijken waar te weinig parkeerplaatsen zijn, zal op de parkeerterreinen die niet op de openbare weg liggen, naar synergieën worden gezocht. We denken daarbij aan afspraken waarbij werknemers overdag en buurtbewoners 's nachts gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen;
- in ieder geval zal de capaciteit van de transitparkeerterreinen voor het binnenkomende verkeer moeten worden uitgebreid. Anders zal men de pendelaars en de Brusselaars die vlakbij de grens van het Gewest wonen, er nooit kunnen van overtuigen om hun wagens aan de ingang van het Gewest achter te laten en daar over te stappen op het openbaar vervoer. De pendelaars die afkomstig zijn uit verder afgelegen sectoren, moeten worden overtuigd om over te stappen door de aanleg van parkeerterreinen in de omgeving van de GEN-stations vlakbij hun plaats van vertrek.

Voor de parkeerplaatsen buiten de openbare weg (transitparkeerterreinen en openbare parkeerterreinen) komt het algemene principe erop neer dat er steeds hogere tarieven worden toegepast naarmate men het centrum van de stad nadert. Daarbij dient wel een aangepast tarief te worden gehanteerd voor de buurtbewoners en de gebruikers van het openbaar vervoer.

³⁴ In bepaalde gemeenten is parkeren in een leveringszone toegelaten, maar wel aan zeer hoge tarieven, waardoor gemeentelijke ambtenaren misbruiken kunnen bestraffen.

5.1. EEN GEWESTELIJK PARKEERBELEID

DE STRATEGISCHE ASSEN

De parkeerproblematiek is een belangrijke hefboom van het mobiliteitsbeleid. De IRIS-studies hebben aangetoond dat de doelstelling om tegen 2015 de verkeersdruk met 20% te verminderen ten opzichte van 2001 niet realistisch is zonder een voluntaristisch parkeerbeleid in het Gewest.

Het Gewest wil een coherent parkeerbeleid ontwikkelen voor het gewestelijk grondgebied, ten dienste van de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest.

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de openbare weg zal gerationaliseerd en geleidelijk aan verminderd worden ten voordele van de voortgang van de actieve modi en het openbaar vervoer en ten gunste van de gezelligheid. Dit zal gebeuren volgens nog op te stellen modaliteiten. Er zal hierbij eveneens rekening gehouden worden met alternatieve oplossingen en met de specificiteiten van residentiële zones en bepaalde wijken.

In samenwerking met de gemeenten zal een vermindering van 16% van het parkeeraanbod op de openbare weg tegen 2018 bestudeerd worden en zou kunnen bevestigd worden in het kader van het gewestelijk parkeerplan, wetend dat het parkeeraanbod buiten de openbare weg op betekenisvolle wijze zal bijdragen aan de compensatie van de weggenomen plaatsen op de openbare weg. De precieze modaliteiten van de vermindering van de parkeermogelijkheden op de openbare weg zullen vastgesteld worden in het kader van het gewestelijk parkeerplan.

Vooraf de parkeermogelijkheden op de plaats van bestemming zullen verminderd worden. Er zullen alternatieve maatregelen getroffen worden voor de inwoners

Waaronder ;

- de versterking van het aanbod en de kwaliteit van het openbaar vervoer
- het inrichten van parkeerterreinen buiten de openbare weg;
- de uitbreiding op de openbare weg van het aanbod van gedeelde voertuigen
- fietsenstallingen op de openbare weg,
- optimalisering van het gebruik van de bestaande openbare parkings,
- het gebruik van parkeerterreinen van kantoorgebouwen die “omgevormd” zijn tot parkeerterreinen voor residentieel parkeren.

Momenteel is de parkeerstrategie in Brussel versnipperd over de 19 gemeenten en het Gewest, al naar gelang van het type weg. De doelstellingen van het IRIS-plan zullen echter alleen kunnen worden bereikt als op gewestelijk niveau een gecoördineerd parkeerbeleid wordt gevoerd. Een Gewestelijk Parkeeragentschap zal de invoering van zo'n gecoördineerd parkeerbeleid begeleiden en een aantal uitvoerings- en beheerstaken op zich nemen. Op basis van een Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, dat de doelstellingen en de algemene regels voor alle wegen zal vastleggen en door het Gewest zal worden opgesteld, zullen de gemeenten operationele actieplannen uitwerken voor de gemeente- en gewestwegen op hun grondgebied.

Het Parkeeragentschap zal opgericht worden in overleg met de gemeenten.

DE GEPLANDE ACTIES

EEN GEWESTELIJK PARKEERBELEIDSPLAN OPSTELLEN

Het Gewest zal een parkeerbeleidsplan opstellen dat de grote lijnen zal aangeven die voor ieder parkeerbeleid zullen moeten worden gerespecteerd, zowel voor de gewest- als voor de gemeentewegen. Het plan zal door de regering moeten worden goedgekeurd en op zijn minst de volgende elementen vastleggen:

- het maximale aantal parkeerplaatsen per gemeente en voor het volledige Gewest;
- het aantal gereguleerde parkeerplaatsen per zone (rood, groen, blauw);
- het minimale aantal parkeerplaatsen dat voor specifieke gebruikers is voorbehouden (personen met beperkte mobiliteit, leveringszone,...);
- de gekozen eenvormige signalisatie.

Op basis van dat richtplan zal iedere gemeente een parkeeractieplan opstellen voor de wegen op haar grondgebied. De parkeeractieplannen moeten door de regering worden goedgekeurd.

Daarenboven zullen deze plannen gebaseerd zijn op de doelstellingen van de rationalisatie van de openbare ruimte ten voordele van de andere verplaatsingswijzen dan de persoonswagen: op de openbare weg zal prioriteit gegeven worden aan het openbaar vervoer en de actieve modi, het voetgangers- en fietsverkeer.

GEMEENSCHAPPELIJKE PRINCIPES TOEPASSEN OP HET VLAK VAN HET GEREGLLEMENTEERD PARKEREN

Het Gewest legt gemeenschappelijke principes vast voor het gereguleerd parkeren. Die principes zullen de gemeenten op alle wegen moeten respecteren. Er zullen drie gereguleerde parkeerzones worden gecreëerd:

- een rode zone, waar alle gebruikers zullen moeten betalen voor hun parkeerplaats;
- een groene zone, waar parkeergeld moet worden betaald door al wie niet over een vrijstellingskaart beschikt (bv. buurtbewoners, autodeelwagens of voertuigen voor dringende medische hulp);
- een blauwe zone, waar parkeren gratis zal zijn, maar beperkt in de tijd (maximaal 2 uur). Alleen de houders van een vrijstellingskaart zullen geen rekening moeten houden met die beperking in de tijd.

Buiten die zones zullen er geen beperkingen gelden voor het parkeren, behalve deze die voorzien zijn in de verkeerswetgeving. Het is wel de bedoeling dat op termijn de parkeerplaatsen op het grootste deel van het gewestelijke grondgebied op de bovenstaande manier worden beheerd.

De uur- en boetetarieven wegens het niet-respecteren van de tijdslimieten zullen eveneens worden vastgelegd en geharmoniseerd. De aflevering van de vrijstellingskaarten alsook de kostprijs ervan zullen geharmoniseerd worden. Eventueel zullen ook de modaliteiten voor het wegtakelen van voertuigen in overtreding geharmoniseerd worden.

De Regering stelt de gebruiksmodaliteiten van de voorbehouden parkeerplaatsen vast.

Het Gewest behoudt zich de mogelijkheid voor om in die zones een maximale parkeerduur op te leggen, zodat een grotere rotatie ontstaat bij de geparkeerde wagens. Dit is een conditio sine qua non om de handelszaken vlot bereikbaar te houden voor de automobilisten en om ervoor te zorgen dat buurtbewoners een parkeerplaats vinden. Bovendien zal een gemeenschappelijke administratieve sanctie moeten worden ingevoerd om het illegale parkeren en het parkeren van omvangrijke voertuigen te beboeten.

In de praktijk betekent de keuze voor een gewestelijke retributie dat:

- de controle op de betaling van die retributie een openbare aangelegenheid zal zijn en daardoor niet

- meer aan privébedrijven zal kunnen worden uitbesteed;
- de retributie identiek zal zijn voor het volledige gewestelijke grondgebied en dat er geen plaatselijke variaties meer zullen kunnen worden toegepast. De gemeenten zullen wel nog over de mogelijkheid beschikken om hun eigen controledienst voor de inning van die retributies te behouden of in het leven te roepen;
- De netto-opbrengsten van het betaald parkeren zullen verdeeld worden volgens een verdeelsleutel van 85% voor de gemeenten en 15% voor het Parkeeragentschap in functie van de kosten die door elk van beide partijen gedragen worden op het gebied van controle, inning en de vordering van onbetaalde bedragen.

EEN GEWESTELIJK PARKEERAGENTSCHAP OPRICHTEN

Het Gewest zal een Gewestelijk Parkeeragentschap in het leven roepen dat moet toezien op de nodige samenhang in het parkeerbeleid. Dat agentschap zal moeten helpen bij het in de praktijk brengen van het gewestelijke parkeerbeleid. Het agentschap zal de volgende kerntaken uitvoeren:

- een database samenstellen en updaten die door het Gewest en de gemeenten kan worden geraadpleegd;
- het aanbod van beveiligde fietsenstallingen op en naast de openbare weg vergroten;
- projecten uitwerken en advies verstrekken over de opmaak van verschillende parkeerplannen. Vanuit dit oogpunt zullen het voetgangersverkeer, fietsverkeer en het openbaar vervoer bevoorrecht worden;
- het parkeerbeleid beheren en controleren, eventueel voor de gemeentewegen indien de gemeente dat vraagt of indien het Gewest op dat vlak in de plaats van de gemeente treedt;
- een gewestelijke pechverhelpingsdienst organiseren of zo'n dienst controleren, voor zover deze geïntegreerd is in het parkeerbeleid van het BHG;
- verderzetten van de ontwikkeling van een gewestelijk parkeergeleidingssysteem zodat bezoekers makkelijker een parkeerplaats kunnen vinden;
- alle openbare en transitparkings behorend tot het Gewest organiseren, beheren en controleren;
- het gebruik van parkeerplaatsen op privéterreinen buiten de kantooruren organiseren, voor zover dit het gebruik van de wagen niet doet toenemen;
- het parkeeraanbod voor gemotoriseerde tweewielers op en naast de openbare weg bevorderen;
- het ontwikkelen van een parkeeraanbod voor voertuigen met hoge milieuprestaties bevorderen;
- de standplaatsen voor gedeelde voertuigen en fietsen bevorderen, ongeacht of deze zich op of buiten de openbare weg situeren.

De werking van dit agentschap zal enerzijds door een dotatie en anderzijds door de retributies en de parkeerboetes worden gefinancierd. Er zal een systeem opgericht worden om het agentschap te beschermen tegen de neiging om de inkomsten te maximaliseren door het aantal parkeerplaatsen te maximaliseren.

PARKEERTERREINEN IN DE DICHTBEWOONDE WIJKEN

Een van de opdrachten van het agentschap bestaat erin om parkeerinfrastructuren te bestuderen en eventueel aan te bieden in zones waar de parkeerdruk (handels- en/of administratieve wijken) de parkeermogelijkheden van de buurtbewoners bemoeilijkt, ondanks het gebruik van speciale parkeerkaarten voor de bewoners, in zones met een grote bevolkingsdichtheid (oude wijken zonder parkeerplaatsen buiten die op de openbare weg), alsook in zones waar de openbare ruimte die in beslag genomen wordt door parkeerplaatsen op de openbare weg herverdeeld moet worden om de kwaliteit van de hele inrichting te verbeteren (creëren van eigen beddingen, van voetgangerszones, van fietspaden...).

Het zakenplan van het Parkeeragentschap zal de inkomsten en de investerings- en uitbatingskosten die gepaard gaan met dergelijke ontwikkelingen in deze wijken incalculeren teneinde de aanleg van

parkings in die wijken te garanderen.

Men dient de zones binnen het Gewest aan te duiden die een tekort aan parkeerplaatsen voor bewoners hebben, zowel op als naast de openbare weg. Als andere oplossingen rond reeds bestaande parkeerterreinen niet voldoen, kunnen er op basis van meer precieze studies plaatsen aangeduid worden die in aanmerking kunnen komen voor de aanleg van ondergrondse of bovengrondse infrastructuur. Hieromtrent moet een haalbaarheidsstudie uitgevoerd worden.

DE PARKEERMOGELIJKHEDEN VOOR DE ANDERE VOERTUIGEN OMKADEREN

De parkeerkwestie heeft niet alleen betrekking op automobilisten, fietsers en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers. Autocars en zware voertuigen veroorzaken vaak problemen wanneer ze onvoorzien plaatsen inpalmen, zoals risico's op het vlak van de veiligheid, en dat heeft bovendien negatieve effecten op de verkeersdoorstroming.

De wegbeheerders zijn zich van die problemen bewust en zullen dan ook in de buurt van toeristische trekpleisters, zoals de Grote Markt, de Europese Wijk, het Jubelpark of de Heizel, specifieke parkeerplaatsen voorzien waar autocars gedurende een korte tijd kunnen parkeren. Daar zullen ze hun reizigers op een veilige manier kunnen laten uitstappen zonder de andere weggebruikers of het verkeer te hinderen. Er zullen ook parkeerzones voor middellang- of langparkeren worden aangelegd, waar de autocars kunnen wachten op de terugkeer van de reizigers die ze vervoeren, in de openbare ruimte of op grote terreinen, die overdag of tijdens de week niet volledig worden gebruikt, in partnership met de eigenaars ervan.

Ook voor vrachtwagens en autocars zal het Gewest parkeerterreinen voor langparkeren aanleggen, zodat die voertuigen geen parkeerplaatsen in woonwijken inpalmen.

DE BESCHIKBARE PLAATSEN AANDUIDEN

Door middel van de dynamische signalisatie van de betalende openbare parkeerplaatsen, de transitparkeerterreinen en de parkeerterreinen voor zware voertuigen wil het Gewest meer zichtbaarheid geven aan die parkeerterreinen en de automobilisten wijzen op het grote aantal parkeerplaatsen die buiten de openbare weg beschikbaar zijn. Wanneer het gebruik van de bestaande parkeerterreinen buiten de openbare weg wordt geoptimaliseerd, kan men de noodzaak van nieuwe parkeergarages uitstellen.

Gezien meer dan 80% van de betalende openbare parkeerterreinen van het Gewest zich in en rond de Vijfhoek bevinden, zal de signalisatiestrategie zo ontworpen worden dat de automobilisten zich bij voorkeur parkeren op de transitparkings. De signalisatie die de automobilisten komende van buiten het Gewest moet begeleiden, zal pas ter hoogte van de eerste kroon aangebracht worden.

HET AANTAL PLAATSEN MODULEREN

Sinds 3 januari 2007 worden de parkeerplaatsen buiten de openbare weg gereguleerd door de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening (GSV). Deze verordening omschrijft de bouwnormen voor de parkeerplaatsen voor kantoren en woningen op basis van de bereikbaarheid van de gebouwen met het openbaar vervoer. Door de toepassing van de verordening zal het aantal nieuwe parkeerplaatsen dat buiten de openbare weg moet worden gebouwd voor de nieuwe kantoren of ingrijpende renovatiewerken gemoduleerd kunnen worden.

De impact op het verkeer zal een doorslaggevend criterium zijn voor het beheer van de plaatsen op de bestaande parkeerterreinen van de kantoren, via hernieuwingen, verlengingen, wijzigingen van milieuvergunningen die op de resultaten van de bedrijfsvervoerplannen gebaseerd zullen zijn.

Conform het GewOP, zullen deze milieuvergunningen gebaseerd zijn op de bereikbaarheid langs de weg en met het openbaar vervoer, de locatie en de economische functie van de ondernemingen.

Op termijn zou het gewestelijk parkeerbeleidsplan het aantal toelaatbare plaatsen per wijk kunnen vastleggen (op en buiten de openbare weg) in functie van hun impact op het verkeer.

VERSTERKEN VAN DE MODALE VERSCHUIVING VOOR DE VERPLAATSINGEN VOORTKOMEND UIT ECONOMISCHE EN TERTIAIRE ACTIVITEITEN

De kantoorzones (inclusief degene in de buurt van de intermodaliteitsknooppunten) worden in sommige gevallen voor een overgroot deel met de wagen bereikt. De gegevens over ondernemingen met meer dan 200 werknemers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tonen aan dat het ter beschikking stellen van parkeerplaatsen door de werkgever voor de werknemers de belangrijkste of zelfs de enige reden is om toch de wagen te gebruiken voor het woon-werkverkeer. Toch zou een deel van die verplaatsingen met het openbaar vervoer of met een actief vervoermiddel (te voet of met de fiets) kunnen worden gerealiseerd.

Als men de doelstellingen van het GewOP wil bereiken, moet het aantal parkeerplaatsen dat de werkgevers voor hun werknemers voorbehouden gestroomlijnd worden. Alleen op die manier kan de modale verschuiving worden gestimuleerd bij de categorie werknemers die beschikken over een alternatief voor de wagen als transportmiddel.

Het aantal parkeerplaatsen moet dan ook worden gerationaliseerd in gebouwen en privé-installaties en buiten woongebieden door zich te baseren op de wettelijke bepalingen inzake exploitatievergunningen en milieuvergunningen.

De milieuvergunningen zullen de overtollige parkeerplaatsen vastleggen die voor andere bestemmingen kunnen worden aangewend of ter beschikking kunnen worden gesteld van bewoners/omwonenden die geen eigen parkeerplaats hebben. Bij gebrek aan dergelijke omvorming/terbeschikkingstelling, rekening houdende met de hierboven genoemde criteria, en de concurrentiepositie van de andere gewesten, kunnen deze overtollige plaatsen belast worden. De ondernemingen hebben dus een drievoudig alternatief.

De bedrijfsvervoerplannen zullen eveneens, op vrijwillige basis, voorzien in een daling van het aantal parkeerplaatsen en de betaling van een financiële bijdrage door de werknemer voor het gebruik van deze parkings, rekening houdende met corrigerende sociale maatregelen en voordelen voor carpoolers.

Deze hervorming zal vanaf 2011 aangevat worden.

5.2. MEER TRANSITPARKEERPLAATSEN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Het GewOP maakt een onderscheid tussen twee types ruilparkeerterreinen met het oog op een betere intermodaliteit tussen de wagen en de fiets enerzijds en het openbaar vervoer anderzijds:

- de parkeerterreinen met ontradend effect buiten het Gewest, met een verbinding met het GEN en zo ver mogelijk 'stroomopwaarts' van de dagelijkse files naar de hoofdstad gelegen
- de transitparkeerterreinen in het Gewest, die de 'laatste veiligheidshefboom' vormen om de automobilisten ervan te overtuigen over te stappen.

Aan de rand van Brussel en op het gewestelijke grondgebied bieden transitparkeerterreinen vooral aan Brusselaars en pendelaars uit de nabijgelegen rand de mogelijkheid om hun auto achter te laten en zich op een alternatieve manier in het Gewest te verplaatsen. Ook die transitparkeerterreinen zijn van essentieel belang als men de parkeermogelijkheden wil regelen door middel van parkeermeters en blauwe zones langs de metrolijnen. Als de gebruikers uit de rand niet in de buurt van de eerste metrostations parkeerplaatsen vinden, zullen ze geneigd zijn om met de wagen tot in het centrum van de stad door te rijden.

De 8.460 parkeerplaatsen die in het kader van het IRIS 1-plan zijn voorzien, volstaan alleen voor een

parkeerbeleid met parkeermeters in het hele Gewest. Ze kunnen echter niet inspelen op een grotere vraag die door andere voluntaristische maatregelen op gang kan komen. In het middelste scenario zijn dan ook 16.200 parkeerplaatsen voorzien (in het ideale scenario zelfs 28.000). Momenteel bedraagt het maximale toelaatbare aantal echter 15.400 parkeerplaatsen³⁵.

Het Gewest wil dan ook het aantal parkeerplaatsen uitbreiden. Dit kan gebeuren door de capaciteit van de bestaande parkeerterreinen uit te breiden en door nieuwe transitparkeerterreinen aan te leggen.

DE GEPLANDE ACTIES

NIEUWE OVERSTAPPARKEERTERREINEN AANLEGGEN

In functie van de aanleg van overstapparkeerterreinen in de andere gewesten, zal het Gewest nieuwe transitparkeerterreinen bestuderen en aanleggen. Die parkeerterreinen zullen zo dicht mogelijk bij een snelweg, een doorstroomas van het MIVB-net en het toekomstige GEN-net worden aangelegd. Automobilisten zullen van die parkeerterreinen gebruik kunnen maken als ze een vervoerbewijs voor het openbaar vervoer kunnen voorleggen.

Die parkeerterreinen zullen functioneel, beveiligd en goed gelegen zijn en zullen, mede dankzij een variabel tariefbeleid, de gebruikers aansporen om ook van het openbaar vervoer gebruik te maken. De prijs zal immers worden bepaald in functie van het traject dat op het gewestelijke grondgebied werd afgelegd. Hoe dichter het parkeerterrein zich bij het stadscentrum bevindt, des te duurder zal een parkeerplaats zijn.

De dynamische bewegwijzering kan die informatie melden vanaf de gewestgrenzen of zelfs verder, bijvoorbeeld vanaf de Ring.

Deze parkeerterreinen zullen door het gewestelijke parkeeragentschap worden beheerd. Het agentschap zal bovendien in overleg met de gemeenten de nodige voorzieningen treffen zodat pendelaars niet in de verleiding komen om hun wagen in de onmiddellijke omgeving van die parkeerterreinen achter te laten.

De parkeerterreinen zullen ook voorzien worden van een beveiligde en gemakkelijk toegankelijke fietsenstalling. De parkeerterreinen rond deze transitparkings moeten beveiligd worden.

Intussen werd al een haalbaarheidsstudie uitgevoerd over de uitbreiding van bepaalde transitparkeerterreinen: dat is bijvoorbeeld het geval voor Delta, Ceria, Roodebeek en Kraainem.

Op voorwaarde dat de bestemmingsprocedures afgerond werden, waaronder overleg met de buurtbewoners, voorziet het Gewest voor de belangrijkste nieuwe parkeerterreinen de volgende locaties:

- Bordet: bereikbaar vanaf de A201, bediend door het GEN en verschillende lijnen met hoog dienstniveau;
- Berchem: gelegen op de E40 en bediend door het GEN;
- Heizel: vlakbij de Ring en bediend door de metro en lijnen met hoog dienstniveau;
- Reyers: op het einde van de E40, bediend door trams met hoog dienstniveau;
- Vorst Zuid: vlakbij de Ring en het GEN;
- Weststation-Beekant, in functie van het richtplan;
- Moensberg: bij de kruising van twee NMBS-lijnen.

Voor de aanleg van die parkeerplaatsen (over meerdere verdiepingen) zijn grote budgetten nodig. De aanleg van die gewestelijke parkeerplaatsen moet dus gebeuren in overeenstemming met die van de parkeerterreinen in de twee andere gewesten. Het Gewest mag in geen geval opdraaien voor de

³⁵ Met behulp van de studie konden de bruikbare uitbreidingscapaciteiten van de grootste transitparkeerterreinen van het Gewest (> 180 plaatsen) worden gedefinieerd in functie van de modale verschuivingen die plaatsvinden wanneer de reistijd met wagen + openbaar vervoer korter is dan de reistijd met alleen openbaar vervoer of alleen de wagen. Op die manier kan de vraag worden geëvalueerd in de veronderstelling dat op die parkeerterreinen gratis kan worden geparkeerd.

gevolgen van een toename van de vraag naar parkeerplaatsen op zijn eigen terreinen doordat de parkeerterreinen met afradend effect in Vlaanderen en Wallonië niet zijn aangelegd.

De federale overheden en/of de andere gewesten moeten deels de financiering van deze parkings voor hun rekening nemen, evenredig met het gebruik ervan door niet-Brusselaars.

Omvang van de parkeerterreinen – resultaat van de simulaties

Bij wijze van voorbeeld

Transitparkeerplaatsen 2018

6 - MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING OP ELKAAR AFSTEMMEN

Niet alle kantoorwijken in het Gewest genieten dezelfde bediening door het openbaar vervoer. De werknemers die tewerkgesteld zijn in de wijken dichtbij de stations (Noord, Centraal, Zuid, Schuman, Luxemburg), hebben verhoudingsgewijs minder de neiging om zich met de wagen naar het werk te verplaatsen in vergelijking met de werknemers die in buitenwijken werken, die minder goed bediend worden door het openbaar vervoer. Op dezelfde wijze hebben bewoners logischerwijs de neiging om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer als ze dichtbij een efficiënte lijn wonen. Met andere woorden: het concept van ruimtelijke ordening dat voor Brussel weerhouden is, heeft een rechtstreekse impact op de mobiliteit.

Het stedelijk gemengd karakter brengt een actieve mobiliteit met zich mee aangezien het diensten en handelszaken dicht bij de inwoners brengt. De verspreiding van stadskernen in plattelandzones veroorzaakt daarentegen het omgekeerde effect, waardoor de bewoners vaak verplicht worden om de wagen te nemen. In Brussel zijn er echter nog grondreserves waar het mogelijk is de bestemmingen te concentreren (habitat, kantoren, voorzieningen...).

Duurzame mobiliteit is nauw verbonden met het beleid inzake ruimtelijke ordening. De beslissingen aangaande de inplanting van activiteiten bepalen rechtstreeks de vraag naar en het aanbod van mobiliteit. De verdichting van activiteiten op intermodale knooppunten is waar men naar streeft. Het is immers door de afstanden tussen de functies en activiteiten te verkleinen dat de vraag naar mobiliteit op een efficiënte manier behandeld wordt en dat de actieve mobiliteit zich kan ontwikkelen. De spreiding van activiteiten en functies daarentegen creëert afstanden en moedigt het gebruik van de auto aan. Om resoluut de kaart te trekken van de duurzame mobiliteit, moet in het beleid inzake ruimtelijke ordening bereikbaarheid het belangrijkste criterium zijn bij de keuzes van de inplantingen. Zelfs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat toch hoofdzakelijk stedelijk gebied is, moet dit bereikbaarheidsprincipe de basis zijn van het beleid inzake ruimtelijke ordening.

DE STRATEGISCHE ASSEN

In het kader van IRIS 2 bevestigt het Gewest de keuzes die werden gemaakt in IRIS 1 en onderstreept in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan het volgende:

- de stedelijke dichtheid in Brussel vlakbij de assen van eerste klas openbaar vervoer verhogen
- de lokalisatie van de kantoren bij de stations en de intermodale knooppunten versterken;
- dichte woonzones voorzien, op wandelafstand van de zones met een hoge werkgelegenheidsconcentratie;
- een stedelijk gemengd karakter bevorderen: handelszaken, buurtdiensten en zelfs scholen, en dan meer bepaald in het centrum van de stad, waar een groot aantal alternatieven bestaat voor de wagen;
- overleg met de andere twee gewesten om de verspreiding van stadskernen in plattelandzones tegen te gaan. De pendelaars die afhangen van hun wagen hebben immers de neiging om

automobilisten te blijven, ook in Brussel.

Het GPDO moet op deze principes gebaseerd worden.

DE GEPLANDE ACTIES

Het Gewest is van plan om al die projecten op het vlak van de ruimtelijke ordening in overeenstemming met het Gewestelijk Mobiliteitsplan te behandelen. Bij de keuze van de zones die prioritair moeten worden ontwikkeld, zal het Gewest rekening houden met de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Ter voorbereiding van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling zal het Gewest in 2010 een toegankelijkheidskaart opstellen. Het doel van deze kaart is enerzijds de relevantie van de locatie van nieuwe projecten evalueren, wat ook de ligging moge zijn, in functie van de huidige en voorziene toegankelijkheid en anderzijds de doelstellingen voor de spreiding van vervoerswijzen per zone vaststellen. De criteria waarmee rekening zal gehouden worden zijn de toegankelijkheid voor voetgangers, fietsers en voor gebruikers van het openbaar vervoer, de dichtheid (netwerkeffect), de duur van het traject en de frequentie zowel tijdens de piekuren als tijdens de daluren. .

Bij elke toekomstige (stedenbouwkundige) verdichting van functies of creatie van bijkomende functies, die het resultaat zijn van richtschema's, GGB en hefboomzones, moet minstens de volgende modale verdeling beoogd worden: 50% met het openbaar vervoer, 20% met niet-gemotoriseerde tweewielers en 30% met de persoonlijke wagen (zowel bij het vertrekpunt als op de bestemming). Dit vereist een bediening op hoog dienstniveau door het openbaar vervoer. De GSV-norm zal toegepast worden bij de aanduiding van het aantal parkeerplaatsen op basis van de bediening door het openbaar vervoer van het huidige IRIS 2-plan (2018), eventueel aangevuld op basis van de goedgekeurde richtschema's, attesten en uitgereikte stedenbouwkundige vergunningen. De ontwikkeling van het openbaar vervoeraanbod zal gelijke tred moeten houden met de constructie van de eerste gebouwen op die plaats, om zo vanaf het begin een duurzame mobiliteit te bevorderen.

De plannen voor de inrichting van de openbare ruimte en de richtschema's ontworpen door het Gewest zullen moeten getuigen van een bijdrage aan de mobiliteitsdoelstellingen.

Op het gebied van stedenbouw, zal het wettelijke kader aangepast worden teneinde de volgende punten er in op te nemen:

- De overlegcommissies zullen de mobiliteitsuitdagingen integreren
- Er zullen specifieke vereisten opgelegd worden inzake fietsenstallingen : deze zullen systematisch voorzien moeten worden bij renovatiewerken of onderverdeling van bestaande gebouwen.

Belangrijkste polen te bedienen met het openbaar vervoer
eétro + premetro en stedelijke dichtheid

7 - BEHEER EN INFORMATIE ROND MOBILITEIT

DE STRATEGISCHE ASSEN

Het al dan niet beschikken over informatie bepaalt voor een groot stuk de toegankelijkheid en de efficiëntie van het gebruik van elke verplaatsingswijze. De voorwaarden voor succes van de modale verschuiving zijn duidelijke informatie en zichtbaarheid van de gebruiksmodaliteiten van het openbaar vervoer en de actieve modi. Een gebrek aan informatie vormt dan ook een belangrijk struikelblok bij het realiseren van een modale verschuiving: men verandert het verplaatsingsgedrag niet omdat men de alternatieven niet (voldoende) kent. Daarnaast kan het beschikken over de juiste informatie op het

juiste moment ook een efficiënter, aangenamer en vlotter gebruik van elke modus toelaten. Een goed beheer van de informatiestromen en informatievoorzieningen vormt dan ook een belangrijke hoeksteen van elk duurzaam mobiliteitsbeleid. Bij het uitwerken van het beheer van alle mobiliteitsgebonden informatie in het Brussels Gewest, moeten het « perspectief van de gebruiker » en het principe dat de duurzame modi opwaardeert steeds als uitgangspunt genomen worden.

Iedereen die zich in het Brusselse Gewest wil verplaatsen moet op een vlotte manier toegang hebben tot duidelijke informatie die toelaat om de meest aangepaste reisweg en de meest geschikte verplaatsingswijze te kiezen. Deze informatie moet zowel vóór als tijdens de verplaatsing toegankelijk zijn. Wie dat wenst zal daarvoor gebruik kunnen maken van internet, kaartmateriaal, informatiepunten, en dergelijke meer. Wanneer door bepaalde omstandigheden (ongeval, wegenwerken, ...) een weg niet meer bruikbaar is, moet er steeds een zo goed mogelijk alternatief aangeduid worden voor alle verkeer, met bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers. Bij het uitwerken van de informatie zullen de specifieke behoeften van elke doelgroep (internationale toeristen, PBM, ...) centraal staan.

Volgens het principe dat het openbaar vervoer en de actieve modi opwaardeert, is naast de informatie op zich, ook het beheer van het mobiliteitssysteem en van de verkeersstromen een belangrijke hefboom om mobiliteit duurzamer te maken. Verkeerslichten, verkeersborden, bewegwijzering, infrastructuur, dynamische verkeersborden, ... behoren alle tot het instrumentarium van het verkeersbeheer. De beheerssystemen van het Gewest zullen er in de toekomst op ingesteld worden de doorstroming voor de duurzame verplaatsingswijzen, alsook de doorstroming van het verkeer in het algemeen te verbeteren. Hiertoe zal bijvoorbeeld de fasering van de verkeerslichten op bepaalde kruispunten waar veel voetgangers langskomen op bepaalde tijdstippen van de dag in het voordeel van deze laatsten worden aangepast, zonder daarbij de commerciële snelheid van het openbaar vervoer in het gedrang te brengen. Bovendien blijft de verbetering van de vlotheid van het verkeer een doelstelling, zonder de doorstroming van het openbaar vervoer en de actieve modi in het gedrang te brengen, met name door de afstelling van de lichten (groene golven).

Alle beheerssystemen van het Gewest moeten er steeds op ingesteld zijn een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Ze kunnen ook toelaten om de negatieve effecten van het gemotoriseerd verkeer (zoals lawaai en uitstoot) te verminderen. Zo kunnen autogebruikers die de stad binnenrijden bijvoorbeeld doorverwezen worden naar de dichtstbijzijnde transitparking, of kan de beschikbare wegcapaciteit beter benut worden.

Een bijzonder aandachtspunt bij het uitwerken van de organisatie van informatie en mobiliteitsbeheer, zijn de nadelen van een teveel aan verkeersgebonden aanduidingen in de openbare ruimte. Naast een visuele vervuiling veroorzaakt een overdaad aan verkeersborden bijvoorbeeld ook een belangrijke daling van de doelmatigheid van de borden. De gebruiker wordt in zo'n geval overspoeld met informatie en kan deze niet meer zinvol verwerken. Het Gewest zal er om die reden naar streven om, in de mate van het mogelijke, zones 30 in te richten.

DE GEPLANDE ACTIES

REALTIME INFORMATIE

De gebruikers van het openbaar vervoer zullen aan de haltes en in de stations realtime informatie krijgen betreffende de wachttijden en storingen. Het Systeem voor verkeersgeleiding van de MIVB zal de betrouwbaarheid van deze gegevens verzekeren en zal mogelijke reizigers informeren via de website van de MIVB, via de gewestelijke portaalsite voor mobiliteit en via de publieke informatieborden. Aan boord van de voertuigen zullen de reizigers eveneens geïnformeerd worden over eventuele storingen op het net zodat ze hun traject in functie hiervan kunnen aanpassen.

MOBILITEITSINFORMATIEPUNTEN

In het Brussels Gewest zullen verschillende mobiliteitsinformatiepunten beschikbaar gemaakt worden waar iedereen terecht kan voor specifieke mobiliteitsinformatie. Deze punten zouden moeten toelaten om voor eender welk traject de meest geschikte modus aan te duiden en om desgevallend de nodige

trajectinformatie (wegbeschrijving, wegenkaart, ...) mee te nemen. Voor de inrichting van deze punten zal gezocht worden naar samenwerkingsverbanden met bestaande actoren (centra voor toeristische informatie, loketten van vervoersmaatschappijen,

Op termijn zal, bij voorkeur in samenwerking met verschillende vervoersactoren (MIVB, cambio, Villo, ...), een onderzoek gedaan worden naar de mogelijkheden om geautomatiseerde informatiepunten beschikbaar te maken waar men op elk moment van de dag terecht kan. Dit onderzoek zal eveneens nagaan in welke mate voorafbetaling van de verschillende vervoersdiensten en/of de aankoop van kaartmateriaal geïntegreerd kan worden.

Er zullen ook "mobiliteitsfacilitators" gecreëerd worden. Onder een nog nader te bepalen vorm, zullen deze "facilitators" ten dienste staan van de mobiliteitsactoren van Mobiel Brussel in het Gewest. Ze verschaffen raad en informatie, zowel aan het grote publiek als aan specifieke doelgroepen. Dit systeem zal op de energiefacilitators kunnen geïnspireerd worden.

KAARTMATERIAAL

Het Brussels Gewest zal kaarten van het Gewest beschikbaar maken waarmee iedereen op een vlotte manier gebruik kan maken van de duurzame modi (wandelen, fietsen en openbaar vervoer). Deze kaarten zullen eveneens een overzicht geven van alle Villo-, Cambio- en Collecto-stations. Andere te overwegen mogelijkheden: afteldisplays voor voetgangers, openbare kaarten van de omgeving met aanduiding van alle aansluitingen op openbaar vervoer, Villo, Cambio.

Het Gewest zal er ook naar streven meer kaarten permanent beschikbaar te maken in het straatmeubilair, zodat voetgangers zich gemakkelijker kunnen oriënteren en desgewenst de dichtstbijzijnde intermodale knooppunten kunnen terugvinden.

AFSTANDBEDIENING VAN DE VERKEERSLICHTEN INVOEREN

De verkeerslichten in de onmiddellijke omgeving van de tunneluitgangen zullen op elkaar worden afgestemd. Bij noodgevallen zal MOBIRIS de verkeerslichten van op afstand kunnen sturen en eventueel in een voorgeprogrammeerde stand instellen zodat de tunnels snel kunnen worden ontruimd.

Het Gewest heeft echter geen politiebevoegdheid op zijn eigen wegen. De politie beschikt over de bevoegdheid om tunnels af te sluiten en omleidingen te organiseren bij zware ongevallen. Er zullen dan ook onderhandelingen worden gevoerd met de politiezones, zodat zij bij de werking van MOBIRIS worden betrokken.

Elk jaar zal een rapport opgesteld worden waaruit blijkt hoe het verkeerslichtenplan bijdraagt aan de VICOM-resultaten en aan de doelstellingen van het IRIS 2-plan met betrekking tot voetgangers en fietsers.

De verkeerslichtenbeïnvloeding door het openbaar vervoer zal eveneens met MOBIRIS worden verbonden. In totaal, zullen 450 kruispunten worden uitgerust met een systeem dat door alle maatschappijen van openbaar vervoer zal kunnen worden gebruikt. In functie van de technische mogelijkheden zal er eveneens voorrang gegeven worden aan prioritaire voertuigen, DBDMH.

BEHEERCENTRUM VOOR MULTIMODALE MOBILITEIT: MOBIRIS

Het Gewest wil beschikken over een dynamisch centrum voor het beheer van het verkeer. Dat centrum moet in staat zijn om iedereen die zich veilig naar en in Brussel wil verplaatsen, op een moderne en pertinente manier van de nodige informatie te voorzien.

Momenteel ziet het MOBIRIS-centrum toe op het wegverkeer op het grondgebied van het Gewest. Dit centrum beheert de tunnels, de verkeerslichten en de verlichting. Momenteel verzamelt het ook een beperkt aantal gegevens van de verkeerstelsystemen. Het MOBIRIS-centrum zal in de toekomst een aanzienlijk breder takenpakket toegewezen krijgen, zodat het weggebruikers kan bijstaan in het kiezen

van hun vervoermiddel. Door het gebruik van nieuwe technologieën kan het ook de veiligheid verzekeren van hun verplaatsingen. De acties van Mobiris zullen gericht zijn op een verbetering van de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers zowel in gewone omstandigheden als wanneer er zich problemen voordoen: ongevallen in de wegtunnels of op de weg, problemen met de verlichting voor voetgangers en fietsers, enz. MOBIRIS zal de reiziger helpen in zijn zoektocht naar de snelste of gemakkelijkste reisweg door hem alternatieve routes voor te stellen en hem informatie te verschaffen over de mogelijke verbindingen met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld: waar zich het dichtstbijzijnde GEN-station bevindt waar hij een trein of bus richting Brussel kan nemen.

Er lopen momenteel onderhandelingen met de andere gewesten en de federale instanties over de mogelijkheid om over die gecoördineerde informatie te kunnen beschikken voor de volledige GEN-zone. De Brusselse mobiliteit stopt immers niet aan de administratieve grenzen van het Gewest. Als alle ingangswegen naar Brussel verzadigd zijn, moeten alle verkeerscentra de mogelijkheden van het openbaar vervoer op een gecoördineerde manier kunnen voorstellen.

MOBIRIS zal hiervoor moeten samenwerken met het verkeerscentrum in Wilrijk (voor het Vlaams Gewest) en met het Centre wallon de trafic Perex in Dausoulx (voor het Waals Gewest). Voor het beheer van het verkeer naar Brussel zal niet alleen in de hoofdstad zelf, maar ook in de GEN-zone, van Brussel tot bijvoorbeeld Aalst, Dendermonde, Mechelen, Leuven, Ottignies, Nijvel en Geraardsbergen moeten worden geïnvesteerd. De drie gewesten zullen dan ook hun goedkeuring moeten verlenen voor die investeringen.

De studies die het Brussels Gewest, het Waalse Gewest en het Vlaams Gewest intussen al uitvoerden om het beheer van het verkeer op het socio-economisch hinterland van het Gewest te verbeteren, vormen in ieder geval een stap in de goede richting. Hiervoor moeten de aanbevelingen en concrete voorstellen voor de te nemen maatregelen, de organisatie en de samenwerkingsprocedures nog worden afgerond.

DYNAMISCHE VERKEERSBORDEN OPSTELLEN

Het Gewest wil de automobilisten informeren over de verkeerssituatie op de belangrijkste invalswegen van het Gewest. De immateriële informatie (radio, internet, sms of e-mail, GPS) zal hiertoe bevorderd worden. Deze informatie zal beschikbaar zijn op de website van MOBIRIS, waar ook een routeplanner op staat die de alternatieven voor de personenwagen privilegieert. De gebruiker zal zich daar ook kunnen inschrijven op een dienst die hem de nodige verkeersinformatie per e-mail of sms bezorgt. Indien nodig zullen er ook verkeersborden geïnstalleerd³⁶ kunnen worden met daarop informatie over wegenwerken of ongevallen in de tunnels of op de gewestwegen, op voorwaarde dat deze borden de andere gebruikers van de openbare ruimte, zijnde de voetgangers en de fietsers, niet hinderen.

RIJSTROOKSIGNALISATIE INVOEREN

Het dynamische beheer in realtime van de veiligheid en de mobiliteit van het gewestelijke net vanaf het MOBIRIS-centrum moet worden geoptimaliseerd. Het Gewest zal dan ook zijn park met variabele verkeersborden ontwikkelen (borden voor toewijzing van de rijstroken, borden met tekstberichten, wegwijzers,...). Er zal voor gezorgd worden dat de openbare ruimte niet overstelpt wordt en dat de doorgang van voetgangers en fietsers niet belemmerd wordt. Er moet in het bijzonder op gelet worden dat deze borden geen vermindering van de breedte van de vrije doorgang op de voetpaden veroorzaken of het zicht belemmeren aan de zebrapaden.

Op basis van verschillende scenario's voor het dynamische beheer van incidenten of gebeurtenissen die op het gewestelijke net plaatsvinden, zal het Gewest geleidelijk aan tot 75 variabele verkeersborden plaatsen, waarmee prioritaire scenario's kunnen worden ingevoerd (bijv. afsluiten van een rijstrook of zelfs van een weg of een tunnel). De plaatsing van die variabele verkeersborden zal worden gekozen in functie van factoren zoals het voorkomen en het belang of de impact van die voorvallen en

³⁶ De plaatsing ervan zal het voorwerp uitmaken van een stedenbouwkundige vergunning

gebeurtenissen op de veiligheid en de mobiliteit. Hierbij dient men de voorkeur te geven aan de grootstedelijke wegen en sommige invalswegen in het Gewest of bepaalde stukken van de Ring.

RDS-TMC-BERICHTEN VERSPREIDEN

Het MOBIRIS-centrum zal in realtime verkeersinformatie verspreiden. De gebruiker krijgt gefilterde informatie, enkel afgestemd op degene die hem van nut is, op precies uur en plaats van doorkomst. In combinatie met het in de wagen ingebouwde GPS-systeem of het Galileo-systeem vormt deze dienst een grote hulp voor de bestuurder om zijn verplaatsingen beter te beheren.

Er zal ook onderzocht worden of het mogelijk is informatie te integreren over de doorkomst van prioritaire voertuigen.

EEN 'BREAK IN'-SYSTEEM IN DE TUNNELS INVOEREN

Het radiosysteem in de tunnels zal worden vernieuwd; automobilisten zullen ruim 34 radiostations kunnen ontvangen.

Bij een file, wegenwerken of ongevallen kunnen de radioprogramma's in de wagens worden onderbroken door waarschuwingsberichten. Zo zal men de bestuurders kunnen meedelen waar het voertuig in moeilijkheden zich precies bevindt. Dit is het zogenaamde "break in"-systeem.

DE WEGCONTROLE VERSTERKEN

Aan de in- en uitgang van de tunnels zal een automatisch herkenningssysteem voor de nummerplaten van wagens worden opgesteld. Aan de hand van de gegevens die met dit systeem worden verzameld, zal men de gemiddelde snelheid van de voertuigen kunnen berekenen en de vervuiling controleren³⁷.

8 - DE LOGISTIEK EN DE VERDELING VAN DE GOEDEREN VERBETEREN

Het Brussels Gewest is een groot centrum van economische activiteiten en een belangrijke draaischijf voor het vervoer van goederen: meer dan 78% van die goederen (uitgedrukt in ton) wordt over de weg vervoerd. Slechts 20% gaat over de waterwegen en 2% over het spoor (zone Haven van Brussel - Statistische indicatoren BHG 2003). Tussen 1990 en 2002 is het vrachtverkeer tijdens de ochtendspits met 80% toegenomen. Dit stemt overeen met een gemiddelde jaarlijkse toename van meer dan 5%. Die toename is vooral geconcentreerd op het snelwegennet. Op de gewestwegen bedraagt de toename ongeveer 40%. Als men de schadelijke gevolgen van dit sterk toegenomen vrachtvervoer op het milieu en de levenskwaliteit van de Brusselaars wil beperken, moet men zeker volwaardige alternatieven voor het goederenvervoer over de weg uitwerken.

De effecten op het verkeer en de levenskwaliteit van de gebruikers van het Gewest zijn aanzienlijk. Het vrachtvervoer veroorzaakt mee files op de snelwegen. Ook zijn vrachtwagens ongeveer overal in het Gewest toegelaten waar ze (meer dan 1.000) 's nachts geparkeerd worden. Dit zorgt dus voor ergernis en vervuiling in de woonwijken. Uiteindelijk stellen we vast dat leveringen niet alleen van essentieel belang zijn voor de economische activiteiten in het Gewest, ze zorgen ook voor problemen. Het gebrek aan leveringszones (of het gebrek aan respect voor de regels in dit verband) leidt tot chaotisch opgestelde vrachtwagens, tijdverlies voor de leveranciers en/of verkeersopstoppingen (voor wagens en openbaar vervoer) en gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers.

³⁷ Op dit ogenblik is dit systeem niet goedgekeurd voor repressief gebruik.

Voor het vervoer van goederen over de weg worden de volgende evoluties verwacht:

- relatieve stagnatie van het verkeer met betrekking tot het Gewest: + 0,37% groei/jaar;
- stijging van het verkeer met betrekking tot de GEN-kroon: + 1,4% groei/jaar;
- sterke toename van het transitverkeer voor lange afstanden: + 3,85% groei/jaar.

DE STRATEGISCHE ASSEN

In 2010 zal het Gewest het overleg opstarten ter voorbereiding van een globale strategie inzake het goederentransport. Deze zal opgesteld worden in samenwerking met actoren uit de privésector en de openbare sector met de volgende doelstellingen:

- het gebruik van waterwegen en spoorwegen bevorderen en het multimodale vervoer van goederen aanmoedigen;
- het beheer van het vrachtverkeer en de laad- en losoperaties verbeteren;
- de lokalisatie optimaliseren van ondernemingen met grote logistieke behoeften. In dat verband zal het Gewest hen aanmoedigen om zich te vestigen in zones die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (zone C op de bereikbaarheidskaart). Gelijktijdig moet de bereikbaarheid van die zones voor vrachtwagens worden verbeterd;
- de vestiging van een stedelijk verdeelcentrum bestuderen dat gericht is op de Vijfhoek en de dichte commerciële wijken van de 1ste kroon;³⁸
- de plaats van de vrachtwagens in de stedelijke ruimte optimaliseren. Hiervoor zal het Gewest nauwer met de gemeenten moeten samenwerken.

DE GEPLANDE ACTIES

EEN STEDELIJK VERDEELCENTRUM OPRICHTEN

Het overleg dat zal plaatsvinden in het kader van de opstelling van de Globale Strategie voor Goederenvervoer, zal de mogelijkheid onderzoeken van de oprichting van een stedelijk verdeelcentrum als overslagplaats in het kader van het BILC-uitbreidingsproject (Brussels International Logistic Center) van de haven op een locatie die op 3 manieren toegankelijk is: over het spoor, over de waterwegen, over de weg, zonder dat de vrachtwagens verplicht worden om daar langs te gaan. De site van Schaarbeek-Vorming biedt deze mogelijkheden. De logistieke sector zou zich aanpassen aan het geleidelijke verbod van vrachtwagens in de woonwijken. De grote distributeurs die zelf hun fleet beheren, zouden de afmetingen van hun vrachtwagens geleidelijk aan de situatie aanpassen. De kleinere distributeurs zouden gebruik kunnen maken van het stedelijk verdeelcentrum. De oprichting van het SVC zal enkel gesubsidieerd kunnen worden indien het effectief de hoeveelheid vrachtwagens in de te beschermen zones vermindert. Overigens zal het SVC zijn rentabiliteit moeten aantonen door de bijkomende kost van een vloot eigen kleine vrachtwagens/bestelwagens voor de einddistributie naar de handelaars in zijn werkingskosten te integreren;

Een economische evaluatie van deze drie strategieën moet uitgevoerd worden in samenwerking met de economische partners.

DE ROUTES VOOR VRACHTWAGENS IDENTIFICEREN

Het Gewest wil dat de routes voor vrachtwagens in de stad duidelijk worden geïdentificeerd. Daarbij moet men rekening houden met de strategie die door het GewOP werd omschreven op het vlak van de specialisatie van het net. Men kan daarbij gebruikmaken van de plaatsing van bewegwijzering in heel het Gewest naar de belangrijkste logistieke centra en naar verschillende industrie- en handelszones,

³⁸ Er werd intussen al een studie gemaakt over de vestiging van een stedelijk verdeelcentrum. De grootste hindernis voor de realisatie en de exploitatie ervan is van economische aard (exploitatiekosten, overslag, extra kosten voor de einddistributie). Als die extra kosten aan de consument worden doorgerekend, dan bestaat het gevaar dat hij met zijn wagen naar de rand rijdt om daar zijn aankopen te doen!

daarbij rekening houdend met de hiërarchie van de wegen: die routes zullen in de navigatietools worden geïntegreerd en door MOBIRIS worden meegedeeld.

In geval van een ontwikkeling van logistieke activiteiten in de buurt van Schaarbeek-Vorming, zou een rechtstreekse verbinding kunnen gemaakt worden tussen de Vilvoordelaan en de Woluwelaan, om zo de bereikbaarheid van de bedrijven aldaar te verbeteren. Die verbindingsweg, waarvan de modaliteiten nog nader bepaald dienen te worden, zou uitsluitend voor vrachtwagens voorbehouden moeten blijven. Gezien er toch een risico bestaat dat dit het doorgaand verkeer in het Gewest zal doen toenemen, zal deze realisatie gepaard moeten gaan met maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening, om doorgaand verkeer te vermijden, meer bepaald tussen de Ring en het centrum.

De routes voor de vrachtwagens zullen specifiek worden bestudeerd in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen.

Kaart routes voor vrachtwagens

DE LEVERINGEN RATIONALISEREN

Het Gewest is in hoge mate afhankelijk van het vrachtwagenvervoer, zowel voor de bevoorrading als voor de distributie. De commerciële snelheid van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de wijken kunnen alleen worden verbeterd door een rationeel gebruik van de leveringszones en het bestrijden van het dubbelparkeren. Om dat doel te bereiken, zal het Gewest de volgende hulpmiddelen ontwikkelen:

- een vademecum voor de leveringszones, dat de regels van een goede inrichting en beheer van de leveringsruimten beschrijft, evenals aangepaste dienstregelingen, naargelang van de typologie van de handelszaken;
- in overleg met de professionals van de sector zal een charter over het gebruik van de leveringszones worden ingevoerd (respect en controle, limiet van de gebruiksduur,...);
- er zullen systematisch leveringszones worden voorzien op de openbare weg. In afwachting van de oprichting van het stedelijk verdeelcentrum, zullen er, in overleg met de betrokken actoren, nabijgelegen leveringszones ingericht worden bij de heraanleg van de wegen in handelswijken. Dit zal de vrachtwagenbestuurders toelaten hun goederen af te laden om ze vervolgens naar de eindbestemming (handelszaak, onderneming) te vervoeren met behulp van transpaletten of elektrische bakfietsen;
- er is reden om zich te inspireren op de ervaring van bepaalde Europese steden die cyclo-cargobevoorradingen ontwikkelen voor lasten van minder dan 200 kg, op korte afstanden en een relatief plat parcours;
- op wegen waar openbaar vervoer langskomt, zullen er maatregelen genomen worden inzake het respecteren van de wetgeving en het sanctioneren in de leveringszones, meer bepaald via mobiliteitscontracten met de gemeenten.

HET LANGPARKEREN VAN VRACHTWAGENS ORGANISEREN

Om te vermijden dat vrachtwagens in woonzones parkeren die over weinig parkeerruimte beschikken, zal het Gewest een aantal sites moeten selecteren voor het langparkeren van vrachtwagens. Sites die hiervoor in aanmerking komen zijn: de Vilvoordelaan, de Kanaaldijk, het Vormingsstation en de Humaniteitslaan. Er zal echter rekening gehouden worden met de haalbaarheidscriteria met betrekking tot bereikbaarheid, veiligheid, de praktische modaliteiten voor het beheer, enz.

DE WATERWEGEN PROMOTEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN

De Haven is een structurerend element voor het vervoer van goederen over het gewestelijke grondgebied. De Haven heeft momenteel een marktaandeel van 20% voor het vervoer van goederen en zal zich in de toekomst ongetwijfeld nog verder ontwikkelen. Met de invoering van het 'Masterplan', dat in april 2006 werd goedgekeurd, wil de Haven overigens voor het jaar 2015 dat 27% van de

goederen die in de havenzone worden vervoerd, over het water³⁹ wordt vervoerd. Dat stemt overeen met 8,5 miljoen ton goederen die worden gelost en geladen.

Hiertoe wil het Gewest:

- de verbinding rail-water aanmoedigen via:
 - de modernisering van de spoorweginfrastructuur van de voorhaven;
 - de verbetering van de exploitatie van het Europese centrum voor fruit en groenten, dat tussen het kanaal en de spoorweg gelegen is;
 - de mogelijkheid om de terminal van de voorhaven over een afstand van ongeveer 1 km met een wegpendienst te gebruiken;
 - de actualisering van de technische en economische haalbaarheidsstudie van een spoorwegbediening van het TIR-centrum en van zijn uitbreiding.
- de verbinding water-wegen aanmoedigen via:
 - de toegankelijkheid van het havengebied via de openbare wegen te verbeteren (o.m. de heraanleg van de Havenlaan);
 - de verbetering van de bewegwijzering van het havengebied vanaf de Ring.
- het havendomein via de waterweg uitbreiden, zoals voorzien in de beheersovereenkomst voor de periode 2008-2012;
- de verbindingen versterken met de grote Europese havens zonder dat de goederen daarbij moeten worden overgeladen (short sea shipping). De installaties van de Haven van Brussel zijn immers toegankelijk voor zeeschepen tot 4.500 ton;
- de Haven ondersteunen met de ontwikkeling van nieuwe vervoermiddelen via de waterwegen (containers, pallets enz...);
- via zijn administraties en paragewestelijke organisaties de promotie van de waterwegen versterken;
- de rol van de waterwegen of - indien die niet beschikbaar zijn - van de spoorwegen voor het vervoer van afval versterken. Dit type vervoer zou 40% van het totale volume van niet-gesorteerd huishoudelijk afval kunnen vertegenwoordigen (80 tot 100.000 ton/jaar). Deze zouden via de waterwegen kunnen worden vervoerd. Enerzijds voor het huishoudelijke afval door een platform aan te leggen ten zuiden van Brussel waar het afval naar Neder-over-Heembeek kan worden vervoerd en anderzijds door voorrang te verlenen aan duurzaam vervoer van de slakken;
- waarborgen dat de terreinen van het havendomein en de terreinen onder toezicht van de Haven specifiek bestemd zijn voor activiteiten die gebruik maken transport over het water en/of spoorwegverkeer. Er zullen minimumdoelstellingen opgesteld worden die opgenomen zullen worden in het volgende beheerscontract.

HET VRACHTVERVOER VIA HET SPOOR UITBREIDEN

Momenteel wordt slechts 2% van de tonnage goederen via het spoor vervoerd. Deze vervoersmethode kan haar score verdubbelen en 1.248.000 ton goederen per jaar vervoeren (580 treinen per jaar). Het Gewest is van plan om de modale verschuiving van de weg naar de trein te ondersteunen door er verschillende logistieke of andere ondernemingen te vestigen, die met het spoor verbonden zijn langs de Vilvoordelaan en de naburige zones (Schaarbeek-Vorming) en die vooral beroep doen op dit transportmiddel.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zal haar verzoeken aan de NMBS-groep overmaken om de bediening van het Gewest door het spoorwegverkeer te bevorderen. Er zal eveneens contact opgenomen worden met de aangrenzende gewesten en landen om transport via het spoor te bevorderen, meer bepaald met de logistische experts gevestigd in de Haven van Antwerpen.

HET OVERLEG VERSTERKEN

Het Gewest kan en wil niet op zijn eentje dit essentiële luik voor de economische ontplooiing op zijn

³⁹ Het vervoer over water afkomstig van/met bestemming Brussel zou van 4,3 miljoen ton (2007) naar 8,5 miljoen ton (2015) stijgen. In 2015 zou het vervoer via het water, met inbegrip van het transitvervoer, 14,5 miljoen ton bedragen

grondgebied op gang trekken. Er zullen daarom twee permanente overlegstructuren in het leven worden geroepen waarin privé- en openbare partners met elkaar kunnen overleggen:

- de ene structuur zal op het niveau van Brussel vooral vragen in verband met inrichtingen en levering van de laatste kilometers (koerierdiensten en andere 'just in time'-leveringssystemen van kleine handelszaken zoals apotheken) en de ontwikkeling van de intermodaliteit behandelen;
- de andere structuur zal op nationaal niveau denksporen uitwerken met een breedhoekvisie op alle goederentrajecten. Dit betreft met name de coherente organisatie van de uitzonderlijke transporten. Hierbij moet de overlast voor de buurtbewoners zoveel mogelijk worden beperkt en moet de voorkeur worden gegeven aan vervoer over het water of over het spoor.

9 - DE 'GOVERNANCE' VERBETEREN OM DE IRIS-DOELSTELLINGEN TE WAARBORGEN

DE STRATEGISCHE ASSEN

Het IRIS-mobiliteitsplan is een plan dat heel breed is opgevat. Het heeft gevolgen voor verschillende domeinen waarin de overheid een rol speelt: mobiliteit, openbare werken, ruimtelijke ordening, milieu, economische ontwikkeling, ... De beslissingen die op het vlak van mobiliteit zijn genomen, hebben de ontwikkeling van Brussel bepaald en hebben ingrijpende economische, ecologische en sociale gevolgen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars. Het is dan ook van essentieel belang dat het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling zich baseert op de logica van het IRIS 2-plan en de verschillende bestaande planningstools inzake bodembestemming en stedenbouw, maar ook alle andere aan mobiliteit gerelateerde zaken, op elkaar af te stemmen.

Het Plan kan alleen slagen als alle betrokken partijen de nodige inspanningen leveren, zowel in de openbare sector als in de privésector. Dat houdt tevens in dat de acties die door deze actoren gevoerd worden in de lijn liggen van de gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen, waaronder de vermindering van de verkeersdruk met 20% tegen 2018 ten opzichte van 2001, en dat ze gebaseerd zijn op het principe dat het openbaar vervoer en de actieve modi opwaardeert. Er moet aangetoond kunnen worden dat er rekening gehouden wordt met de mobiliteitsdoelstellingen in de gewestelijke en zelfs de gemeentelijke beslissingen.

Om die doelstellingen te bereiken, zullen de verschillende maatregelen op een doeltreffende manier moeten worden gestuurd. Die sturing, waarbij alle partijen worden betrokken, moet toelaten samen dezelfde doelstellingen te beogen en de vooruitgang van de realisaties op te volgen, zowel op kwantitatief als op kwalitatief vlak.

DE GEPLANDE ACTIES

DE DUURZAME MODI IN DE GEWESTELIJKE ACTIE INTEGREREN

Om de IRIS-doelstellingen te kunnen verwezenlijken, dienen er bepalingen opgesteld te worden die het mogelijk maken dat de criteria van duurzame mobiliteit, openbaar vervoer en actieve modi, opgenomen worden in de processen inzake de inrichting van de openbare ruimte en de aanleg van het wegennet.

Hiertoe is het belangrijk dat er binnen de gewestelijke administratie systematisch overlegd wordt met Mobiel Brussel met betrekking tot alle (her)aanlegprojecten van de openbare ruimte wanneer deze een impact hebben op de mobiliteit.

In 2011, zal de administratie de huidige procedures en processen voor de aanleg en heraanleg van het

wegennet en de openbare ruimte analyseren (stedenbouwkundige vergunningen waaronder de overlegcommissies, wegvergunningen, uitwerking van de plannen voor de inrichting, uitvoering van de werken en onderhoud), om te bepalen welke acties ondernomen moeten worden om deze procedures en processen te verbeteren, en dit alles in het kader van administratieve vereenvoudiging. Dit onderzoek zal aan de Regering voorgelegd worden en zal desgevallend leiden tot wijzigingen.

EEN VOORBEELDADMINISTRATIE

Het Ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is zijn bedrijfsvervoerplan aan het bijwerken om zo een voorbeeld- en pilootadministratie te zijn inzake stedelijke verplaatsingen. Zowel voor woonwerkverplaatsingen als voor beroepsverplaatsingen, zullen stappen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd worden ter vervanging van het gebruik van dienstwagens of bedrijfswagens. De voertuigenvloot zal op alle niveaus op een bijzonder rationele manier beheerd worden: het aantal afgelegde kilometers zal geleidelijk verminderd worden, in het aanschafbeleid voor voertuigen zal de voorkeur uitgaan naar voertuigen met hoge milieuprestaties, er zal geopteerd worden voor duurzaam onderhoud en reiniging, enz. Het Ministerie zal zich voorzien van een voorbeeldvervoerplan dat elk jaar aan de Regering zal worden overgemaakt.

De regionale instellingen (para en andere ION's) zullen verzocht worden een gelijkaardige procedure te volgen.

BIJDRAGE AAN DE IRIS-DOELSTELLINGEN AANTONEN

De gewestelijke beslissingen in sectoren die de mobiliteit beïnvloeden, moeten gebaseerd zijn op de IRIS-doelstellingen. De acties die de Regering onderneemt, moeten over de hele lijn kunnen aantonen dat ze op een positieve manier bijdragen aan de IRIS-objectieven. Het Gewest mag absoluut geen beslissingen nemen die een belemmering vormen voor de vermindering van de verkeersdruk of die de modale verschuiving naar de fiets of het openbaar vervoer in het gedrang brengen.

Dat ligt voor de hand voor wat betreft de bevoegdheden van het Gewest inzake mobiliteit: aanleg van wegen en infrastructuur (weginfrastructuur of andere) in het Gewest, onderhoud van het wegennet, parkeerbeleid, promotie- en sensibiliseringsacties, planning waaronder de GMP's, enz. Mobiel Brussel zal de nodige middelen voorzien om ervoor te zorgen dat elk project inzake ruimtelijke ordening vanaf het concept tot aan de uitvoering en het onderhoud ervan, kan aantonen dat het op een positieve manier bijdraagt aan de IRIS-doelstellingen. Hetzelfde geldt ook voor de promotie- en sensibiliseringsacties. Hiertoe zal elk project permanent geëvalueerd worden, met name op basis van de bestaande middelen.

Het is ook vanzelfsprekend op het niveau van ruimtelijke ordening en stedenbouw. Of het nu is op het niveau van het GPDO, richtschema's of stedenbouwkundige vergunningen, het Gewest moet de IRIS-doelstellingen integreren en de vermindering van de verkeersdruk en de modale verschuiving waarborgen.

Hiertoe zal het ministerie door middel van een samenwerkingsplatform het rapport aangaande de bijdrage aan de Iris 2-doelstellingen opstellen. De diensten die van dit platform deel moeten uitmaken zijn diegenen die :

- rechtstreeks bevoegd zijn voor de dossiers inzake ontwerp, uitvoering en onderhoud van de weginrichtingen;
- rechtstreeks bevoegd zijn voor de stedenbouwkundige vergunningen verbonden aan deze inrichtingen.

Het is immers van belang dat de operationele diensten rechtstreeks bij deze evaluatie betrokken worden. Twee ambtenaren zullen instaan voor de coördinatie. Dit platform zal om de twee jaar een rapport opstellen en voorleggen aan de Regering, waarin ook de inbreng van andere instanties die betrokken zijn bij de toepassing van het IRIS-plan vermeld staan. Dit platform zal de vorm aannemen van een observatorium voor de uitvoering van de IRIS 2-doelstellingen.

Mobiel Brussel zal de inbreng van andere instanties die betrokken zijn bij de toepassing van het IRIS-plan, waaronder de MIVB en het Parkeeragentschap, integreren in het werk van dit platform.

Leefmilieu Brussel zal ook een tweejaarlijks rapport opstellen over de evaluatie van de milieu-impact van het IRIS-plan. Dit rapport zal voornamelijk toegespitst zijn op de problematiek van de luchtkwaliteit, de CO₂-uitstoot en geluidshinder. Het rapport is opgesteld op basis van de gegevens die verstrekt worden door Mobiel Brussel, de MIVB, het Parkeeragentschap en alle andere betrokken actoren.

Op gemeentelijk niveau zouden de maatregelen inzake de aanleg van het wegennet idealiter ook de IRIS-doelstellingen moeten integreren. Het Gewest zal werkinstrumenten ontwikkelen om de gemeenten hierbij te assisteren:

- De GMP's en aanverwanten zullen bijdragen aan de verwezenlijking van de IRIS-doelstellingen;
- Het kader van de gesubsidieerde werken zal aangepast worden teneinde specifiek de inrichtingen ten voordele van de actieve modi en van de gezelligheid op te waarderen en rekening te houden met de goede integratie van het openbaar vervoer;
- Het Gewest zal sensibiliseringsinstrumenten inzake de maatregelen om de wegcapaciteit te rationaliseren ten voordele van meer bepaald de “shared spaces” ter beschikking stellen van de gemeenten en de buurtbewoners. Het principe wil de inrichtingen geloofwaardiger maken in de ogen van de plaatselijke beleidsmakers, de buurtbewoners, de handelaars, enz;
- Het Gewest zal de beheerders van het wegennet verzoeken om de IRIS-doelstellingen in hun beleid te integreren en zal hiertoe een expertise ter hun beschikking stellen;
- De mobiliteitscontracten zullen geëvalueerd en aangepast worden om een reële integratie van de IRIS-doelstellingen te waarborgen.

EEN BETERE BELEIDSCOORDINATIE

Gezien de complexiteit van de uitdagingen en de spreiding van de bevoegdheden inzake mobiliteit, moet bekeken worden hoe men de besluitvorming kan versnellen, moeten er prioriteiten gesteld worden, moeten de voorwaarden voor een succesvolle verwezenlijking van de acties vastgelegd worden en moeten de samenwerkingsmechanismen tussen de verschillende actoren verduidelijkt worden. De bestaande reglementaire instrumenten en mechanismen zullen geanalyseerd worden zodat elk regionaal beleid bijdraagt aan de verwezenlijking van de objectieven in het kader van de vermindering van de verkeersdruk en de uitvoering van het principe ter bevordering van de actieve modi en het gebruik van het openbaar vervoer.

De regale rol van de overheid moet op verschillende terreinen versterkt worden, zoals :

- het naleven van het verkeersreglement, met in het bijzonder de bepalingen aangaande de voorrang van het openbaar vervoer en de veiligheid van voetgangers en fietsers;
- het naleven van de ordonnantie inzake werven;
- het naleven van de voorschriften van de coördinatiecommissie van de werven inzake mobiliteit en respect voor levenskwaliteit.

Betreffende coördinatie zullen er bijzondere inspanningen moeten geleverd worden op verschillende machtsniveaus om de mobiliteitsdoelstellingen in elk ander regionaal beleid te integreren:

- coördinatie tussen gewestelijke entiteiten : Mobiel Brussel – BROH – Leefmilieu Brussel – MIVB;
- coördinatie met de gemeenten : Gemeentelijke Mobiliteitsplannen,

mobiliteitsovereenkomsten en dergelijke, mobiliteitscontracten, ascontracten, VICOM zwarte punten en assen, gemeentelijke parkeerplannen;

- coördinatie met de politiediensten en het Parket: systematische controleprocedures opstellen en het wegtakelen van hinderlijk geparkeerde of stilstaande voertuigen;
- coördinatie met de federale overheid : verminderen van de fiscale voordelen voor bedrijfswagens, fiscaliteit, NMBS, GEN, schone voertuigen, derde betaler;
- coördinatie met de gewesten : ruimtelijke ordening, mobiliteit, interregionale transporten.

Wat de coördinatie met de gemeenten betreft, heeft het GewOP in het kader van de mobiliteitsconvenants voorzien dat de gewestelijke middelen in de eerste plaats zullen gebruikt worden voor gezamenlijke acties van het Gewest/de gemeenten. Het mechanisme van de gemeentesubsidies zal hervormd worden in het kader van gesubsidieerde werken, om op die manier de gemeenten ertoe aan te zetten actief en efficiënt mee te werken aan de gewestelijke doelstellingen. Mوبiel Brussel en de administratie van de lokale besturen zullen met elkaar overleggen teneinde deze synergieën te verbeteren.

Naar het voorbeeld van de energiefacilitators, zullen er mobiliteitsfacilitators kunnen worden aangeduid in het belang van de gemeenten en van de bewoners.

Daarenboven zal het Gewest instrumenten ter beschikking van de gemeenten stellen voor:

- de ondersteuning van de beleidsmakers en beheerders, projectdragers van daadkrachtige inrichtingsprojecten;
- het op een precieze en beargumenteerde manier antwoorden op de ongerustheid van de lokale actoren;

Bij het invoeren van lokale maatregelen inzake mobiliteit (bescherming van de wijken, zones 30, parkeerplan, enz.) zullen de instrumenten van verschillende aard zijn, zoals bijvoorbeeld:

- opleiding van de gemeenteambtenaren over de manier waarop een overleg gevoerd wordt;
- opstellen van een geüniformeerd realisatieproces per type maatregel;
- ter beschikking stellen van deskundigen die geraadpleegd kunnen worden over een specifiek probleem;
- verspreiden van documentatie (feiten, sleutelcijfers, getuigenissen, enz.);
- terreinbezoeken;
- promoten van de goede voorbeelden in Brussel en in vergelijkbare steden.

Er moeten overlegprocessen met de sociaal-economische actoren ontwikkeld worden.

Testprojecten en/of overgangsmaatregelen zullen bevorderd worden om een objectief beeld te krijgen van de impacten van de projecten en om de voorgestelde maatregelen gemakkelijker te laten aanvaarden, in het bijzonder voor wat betreft de vermindering van de verkeersdruk of de beperkingen inzake parkeermogelijkheden voor wagens ten gunste van de ontwikkeling van alternatieven.

De politiezones zijn eveneens een onontbeerlijk element in de toepassing van de IRIS-principes. In dit opzicht wil het Gewest hen de mogelijkheid geven om hun rol volledig op zich te nemen. Vanaf 2010 zal er overleg gepleegd worden met de burgemeesters en de politiezones om de belangrijkste uitdagingen van deze zones te preciseren en hun acties. Het zal onder meer nodig zijn om de mobiliteitscontracten te evalueren, om de uitdagingen inzake infrastructuur op te nemen, enz. Ook de steun van het Parket zal hierbij vereist zijn.

DE VERSCHILLENDE REFERENTIE TEKSTEN OP ELKAAR AFSTEMMEN

Wanneer we rekening houden met de grote uitdagingen waarmee Brussel wordt geconfronteerd, kan een voluntaristisch mobiliteitsbeleid alleen slagen als de verschillende gewestelijke plannen en andere referentieteksten zo goed mogelijk op elkaar zijn afgestemd. Het IRIS-plan dat de verplaatsingen regelt, is een strategisch document dat de andere documenten aanvult die door de gewestelijke overheid werden goedgekeurd. Alle kaarten met betrekking tot de belangrijkste verkeerswegen moeten een referentiewaarde hebben en meer bepaald gebruikt worden als uitgangspunt voor de nieuwe kaarten van het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) zodat er hierover zeker geen misverstanden ontstaan. In het bijzonder zullen de kaarten 5 en 6, wegen en openbaar vervoer, van het GBP worden vervangen door de bijgewerkte kaarten van het goedgekeurde Gewestelijk Mobiliteitsplan, in het kader van de volgende herzieningsprocedure van het GBP.

De bepalingen van het IRIS-plan moeten overigens worden opgelegd in alle referentieteksten waarin bepalingen over de mobiliteit zijn opgenomen. Daarnaast zullen de bestaande wetgevingen en reglementeringen aan de doelstellingen van het IRIS 2-plan moeten worden aangepast: dat is bijvoorbeeld het geval met de wetgevingen en reglementeringen met betrekking tot de bedrijfsvervoerplannen.

EEN DOELTREFFENDE STURING VOORZIEN

Er zullen verschillende hulpmiddelen worden ingezet om het IRIS-plan op een doeltreffende manier te sturen:

- Een coördinator belast met het nazicht van :

- de coherentie tussen de dossiers die behandeld werden door Mobiel Brussel en het IRIS 2-plan, niet alleen betreffende budgettaire aangelegenheden maar ook voor wat studies en realisaties betreft;
- de conformiteit van de gemeentelijke mobiliteitsplannen met de doelstellingen van het IRIS 2-plan
- de conformiteit van de driejaarlijkse gemeentelijke projecten van gesubsidieerde werken;
- de voortgang van de uitvoering van het IRIS 2-plan volgens de voorziene planning.

- Teneinde hem te helpen bij de uitvoering van zijn taak, zal Mobiel Brussel waarnemingsinstrumenten ontwikkelen (mobiliteitsbarometers, enz), follow-upinstrumenten (boordtabel, indicators, enz) en informatie- en sensibiliseringsmaatregelen (seminaries, enz).

Binnen de 6 maanden na de definitieve goedkeuring van het Plan, zal er een operationele synthese opgemaakt worden met daarin de te ondernemen acties, hun realisatietermijn, de budgetten en de aanduiding van de verantwoordelijke diensten. In dit rapport zullen ook de maatregelen behandeld worden die een invloed hebben op de mobiliteit en die uitgevoerd werden in het kader van de aanverwante bevoegdheden zoals ruimtelijke ordening, stedenbouw, openbare werken, transport, economie, enz. Het rapport zal de bijdrage van deze maatregelen aan de mobiliteitsdoelstellingen van het Gewest bepalen.

BUDGETTAIRE PLANNING EN FINANCIERING

Het huidige plan heeft niet de bedoeling om het gewestelijk budget voor mobiliteit voor de jaren 2010-2018 vast te leggen. Het komt de Regering toe om, in het kader van de gebruikelijke budgetcyclus de middelen vast te leggen voor de uitvoering van het Iris-plan. De budgettaire elementen van dit hoofdstak hebben een indicatief karakter.

De verwezenlijking van de doelstellingen van dit plan, waaronder de ontwikkeling van eersteklas openbaar vervoer voor iedereen en de herwaardering van stappen en fietsen als verplaatsingswijze, vormt de sluitsteen voor de toegankelijkheid tot de verschillende functies in het Gewest. Als we een ambitieus programma willen uitvoeren, zullen we over aanzienlijke financiële middelen moeten kunnen beschikken. De bestaande budgetten laten ons weliswaar toe om het net in een behoorlijke staat te behouden, maar biedt weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Als we de capaciteit en de doeltreffendheid van het openbaar vervoer ingrijpend willen uitbreiden, hebben we echter een veel ruimer budget nodig.

Hierbij komen in theorie vier groepen oplossingen in aanmerking, die eventueel met elkaar kunnen worden gecombineerd:

- Een aanzienlijke verhoging van de budgetten die momenteel worden toegewezen door de overheid, met inbegrip van Beliris;
- Een zwaardere belasting van het gebruik van de auto (rijden en parkeren op en buiten de openbare weg in kantoorgebouwen);
- De mobilisatie van andere actoren van de burgerlijke samenleving (ondernemingen, eigenaars van vastgoed,...);
- Een correcte financiering van het Gewest.

DE VERWACHTE UITGAVEN

Om de verkeersdruk te verminderen, zal er een modale verschuiving moeten plaatsvinden. Zelfs al is het aantal gebruikers van het openbaar vervoer sterk gestegen, hebben we de doelstelling nog lang niet bereikt. De beschikbare middelen voor actieve verplaatsingsvormen zoals het openbaar vervoer zullen dus nog aanzienlijk moeten worden uitgebreid.

Als het Gewest de doelstellingen van Kyoto niet bereikt, zal het CO₂-emissierechten moeten kopen: die financiële last zal waarschijnlijk een groot stuk uit zijn budget opeisen. Het Gewest heeft er dan ook zowel vanuit socio-economisch als vanuit budgettair oogpunt belang bij om een meer duurzaam beleid uit te werken. Hetzelfde geldt voor de doelstellingen inzake luchtkwaliteit.

Ter illustratie, de investeringen in nieuwe infrastructuren voor openbaar vervoer en wegen in de periode van 2010 tot 2018 (buiten de terugkerende programma's) bedragen ongeveer 350 miljoen euro voor de periode 2010-2015 en 1.850 miljoen voor de periode 2015-2018.

Voor de inrichting van de zones van regionaal belang (Delta, Tour & Taxis, Josafat en Schaarbeek-Vorming) zijn extra middelen nodig, meer bepaald om de toegankelijkheid van die zones te verbeteren. Het is aangewezen te onderzoeken in welke mate de middelen voor die specifieke investeringen gezocht moeten worden in het kader van het budget dat aan de ontwikkeling van die zones werd toegewezen.

DE NIEUWE MOGELIJKE MIDDELEN

Als er onvoldoende overheidsmiddelen beschikbaar worden gesteld, zou met behulp van verschillende oplossingen waarmee andere grote Europese steden intussen al ervaring hebben opgedaan, extra middelen kunnen worden ingezameld. Het is immers nodig om maatregelen te nemen ten gunste van alternatieven voor de auto, waarbij gebruikers worden verplicht om na te denken over een verantwoord gebruik ervan. Het gaat hierbij om:

- bijkomende heffingen op de inkomsten van de parkeerplaatsen langs de openbare weg, die door de wegbeheerder worden geïnd, alsook op de wegwerkzaamheden teneinde de impact en de duur ervan te beperken
- Het invoeren van systeem van tolheffing, waarbij een tol betaald wordt bij het binnenrijden van het Gewest of in functie van de afgelegde afstand: deze laatste optie heeft de voorkeur, aangezien hiermee iedereen “op een billijke manier” wordt belast in functie van zijn “autogebruik”. Deze tolheffing zou idealiter toegepast moeten worden op een uitgestrekt grondgebied (GEN-zone of zelfs Benelux) met een modulering van de tarieven naargelang van de plaats, het type weg, de milieukenmerken van de voertuigen en het tijdstip van de dag, en zal gepaard gaan met corrigerende sociale maatregelen. Hoe ruimer het grondgebied rond Brussel waarop de maatregel van toepassing is, hoe kleiner het risico dat ondernemingen en gezinnen uit Brussel wegtrekken. De tarifiering van het gebruik van het wegennet is eerder een instrument om het verkeer te regelen dan een bron van financiering. Het kadert in een hervorming van de autobelasting, die eerder gericht is op het gebruik van de wagen dan op het bezit ervan; uiteraard worden de procedures voor de lokalisatie met behulp van satellieten toegepast in strikte overeenstemming met wetgeving op de bescherming van de privacy;
- de invoering van een taks op de parkeerplaatsen voor kantoorgebouwen, die uitsluitend ten laste is van de gebruiker (en dus niet meer gefinancierd door zijn werkgever);
- aanvullende tarifiering van parkeerplaatsen van bedrijven: als de bedrijfsvervoerplannen niet de verhoopte verschuivingen teweegbrengen van de personenauto naar de andere vervoermiddelen, zouden deze aanvullende fiscale maatregelen kunnen worden ingevoerd. In zones waar de parkeercapaciteit naast de weg beperkt is, zouden er kortingen op die belasting kunnen worden toegekend aan bedrijven die een gemengd gebruik van hun parkeerplaatsen aanvaarden ('s nachts buurtbewoners, 's zaterdags klanten van de plaatselijke handelszaken,...);
- een hogere bijdrage van de economische wereld: in Frankrijk (buiten het Île de France) voorzien de financieringsbronnen voor het openbaar vervoer in de steden 45% door de Transport-storting, die in 1973 werd ingevoerd a rato van de loonmassa van de ondernemingen van 10 werknemers en meer in een stedelijke omgeving. In België wordt die extra bijdrage door de bedrijfswereld op een meer conventionele basis georganiseerd (80/ 20), waarbij de overheid 20% betaalt van de kosten van de abonnementen van de werknemers, op voorwaarde dat de werkgevers hun bijdrage tot 80% optrekken;
- extra belastingen op de brandstoffen: in Duitsland bepaalt de wet (sinds 1987) ieder jaar het bedrag van die taksen, waarvan het product varieert van 1,3 tot 3,4 miljard EUR. Meer dan 50% daarvan wordt toegewezen aan het openbaar vervoer. De recente structurele stijgingen van de brandstofprijzen, van hun accijnzen en BTW maken het invoeren van bijkomende belastingen echter minder relevant;
- de inning van de waardevermeerderingen van het grondbezit bij geïntegreerde operaties op het vlak van Mobiliteit/Ruimtelijke Ordening: in Denemarken (Oresund, in de periferie van Kopenhagen) werden de bouw van een nieuwe wijk (20.000 inwoners/50.000 banen) en de aanleg

van een metrolijn vanaf braakliggend terrein dat gratis werd verworven, gefinancierd a rato van 45% door het product van de verkoop van de gronden en 15% door grondbelasting. Er zou een vergelijkbaar mechanisme (stedenbouwkundige lasten) moeten worden ontwikkeld om de transportinfrastructuren te financieren van de 'hefboomzones' van het Gewest.

Van alle mogelijkheden die hierboven worden opgesomd, behoudt het IRIS 2-plan de volgende evoluties:

- Er zal eerst een hervorming van de verkeersbelasting en van de belasting op inverkeerstelling doorgevoerd worden ten voordele van de minst vervuilende en minst krachtige voertuigen. Deze hervorming moet aanvangen in 2011;
- Op 25 maart 2010 heeft de Regering zich ertoe verbonden de twee andere gewesten te raadplegen teneinde een pilootproject inzake intelligente kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren in de hele GEN-zone tegen 2013 en een systeem van intelligente kilometerheffing te bestuderen voor het einde van de legislatuur 2009-2014. Deze studie- en overlegopdracht moet aangevat worden voor 2011.
- De invoering van eigen tarifieringssystemen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (bijvoorbeeld een stadstol of heffingen voor bijzondere infrastructuren) moet vanaf nu bestudeerd worden. De verschillende toepassingsmogelijkheden van dergelijke systemen, de gevolgen voor de mobiliteit, de impact op het leefmilieu (broeikasgassen, luchtkwaliteit etc.) en de socio-economische impact (gevolgen voor ondernemingen, voor de handel, voor de omwonenden etc.) zouden op die manier bestudeerd worden. De Waalse en Vlaamse Gewesten zullen in dit verband geraadpleegd worden.
- De verlaging van het aantal parkeerplaatsen van bestaande kantoorgebouwen via milieuvergunningprocedures, zelfs de belasting van de overtollige plaatsen in vergelijking met de drempels die in de vergunningen worden bepaald indien de onderneming deze overtollige plaatsen geen andere bestemming geeft (omvorming van de parkings voor andere bestemmingen binnen het bedrijf of in parkeerplaatsen voor de omwonenden). Deze maatregel met betrekking tot het begrenzen van het aantal parkeerplaatsen in kantoorgebouwen zal ondernomen worden in 2011.
- De bijdrage van de economische wereld, via het mechanisme van 80/20 zal geleidelijk aan worden ingevoerd;
- De herziening en het overleg met de bevoegde federale autoriteiten van de fiscale en parafiscale voordelen die het irrationele gebruik van bedrijfsvoertuigen stimuleren (en dan meer bepaald van terreinwagens in stedelijke omgevingen);
- De permanente evaluatie van iedere discriminatie waarvan de Brusselaars (en dan meer bepaald de meest kwetsbaren onder hen) het slachtoffer zouden kunnen worden in verband met de nieuwe vormen van belasting en tarifiering die worden ingevoerd;
- De invoering van het parkeerbeleid via het agentschap, dat de nettomiddelen van zijn bedrijfsbalans zal investeren in de aanleg van nieuwe openbare en transitparkeerterreinen.

Het IRIS 2-plan vereist dan ook extra budgetten ten opzichte van de middelen die traditioneel worden gebruikt voor de investeringen in mobiliteit. Aan die investeringskosten moeten nog de terugkerende kosten voor exploitatietekorten worden toegevoegd.

De federale overheid moet op een meer intensieve manier investeren in het mobiliteitsbeleid van de hoofdstad. Een kwart van de gebruikers van het MIVB-netwerk zijn pendelaars die buiten het Gewest wonen en die beroep doen op het tram-, bus- en metronetwerk dat uitsluitend door de Brusselaars gefinancierd wordt.

Juist daarvoor zou het gerechtvaardigd zijn dat een bijkomende federale financiering van 25% van 578 miljoen euro, zijnde 144,5 miljoen euro per jaar, zou worden toegekend om het gewestelijk

mobiliteitsbeleid te ondersteunen.

De kilometerheffing zal inkomsten genereren die zullen variëren in functie van de weerhouden modaliteiten en van het akkoord met de andere gewesten. In ieder geval zullen deze inkomsten de inplantingskost en de uitbating van het mechanisme dekken.

Feit is dat de uitvoering van de maatregelen van het Plan zal afhangen van de beslissingen van de Regering. De ontwikkeling van het Plan zal dus onderhandeld worden binnen een normale budgettaire context. In het kader van de beschikbare middelen zal de Regering keuzes maken die garanderen dat de IRIS-doelstellingen binnen de beoogde termijn behaald worden.

Het IRIS-plan zal verwezenlijkt worden met behulp van een meerjarenplan, dat de budgetten preciseert die voorbehouden zijn voor de verschillende infrastructuren in het kader van een meerjarig investeringsplan dat elk jaar aan de Regering zal worden voorgelegd. Dit plan zal een beknopte beschrijving geven van de budgetten en de projecten voor de aanleg van infrastructuren en uitrustingen, die bijdragen tot het behalen van de IRIS-doelstellingen. Dit plan integreert de inrichtingen ten gunste van de voetgangers, van de fietsers, van de voorrang van het bovengrondse openbaar vervoer, van het ondergrondse aanbod maar ook ten gunste van de wegcapaciteit, de parkeermogelijkheden, enz.

Op dezelfde manier zullen de beheerscontracten van de parastatale instellingen, wiens functies direct of indirect gerelateerd zijn aan de mobiliteitsuitdagingen, eveneens hun bijdrage aan de IRIS-doelstellingen aantonen. Het beheerscontract van de MIVB zal niet alleen de inrichtingen en uitrustingen beschrijven, maar ook de uitbatingsmodaliteiten die het behalen van de IRIS-doelstellingen verzekeren. In dit kader zullen de budgettaire elementen gepreciseerd worden.