

Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?

Het IRIS2-plan werd in september 2010 door de gewestregering aangenomen. Het drukte toen al de wens van het gewest uit om een duurzame stadsontwikkeling te bevorderen via het mobiliteitsbeleid. IRIS2 had één grote ambitie, namelijk de tussen 2001 en 2018 met de auto afgelegde afstanden met 20% verminderen, door in te grijpen op de mobiliteitsvraag en de verbetering van het aanbod. Nu we in het kader van het Good Move-proces een nieuw plan gaan opstellen, dringt een evaluatie van de door het IRIS2-plan geboekte resultaten zich op, zowel op het gebied van de acties als van de sturingsinstrumenten.

IRIS2: voor een evenwichtige en beheerste mobiliteit

Naar aanleiding van het eerste IRIS-plan neemt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in september 2010 het IRIS2-plan aan om zich aan te passen aan de veranderende werkelijkheid in het gewest, met name de sterke bevolkingsgroei, meer verkeersopstoppingen en de wijziging van de Europese milieunormen. Met IRIS2 wilde het gewest een evenwichtig en beheerst mobiliteitsbeleid uittekenen om:

- te zorgen dat iedereen zich vlot kan verplaatsen en toegang heeft tot de verschillende constant evoluerende stedelijke functies;
- zijn inwoners een goede levenskwaliteit te bieden (kwaliteit van de openbare ruimtes, beperken van geluidsoverlast en luchtvervuiling, enz.).

Net als in andere grote Europese steden zorgt de indeling van de ruimte en van het wegennet immers voor conflicten tussen de verplaatsings- en parkeerbehoeften en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het IRIS2-plan wilde dus enerzijds de openbaar vervoernetten en -infrastructuur en anderzijds de wegen voor vervoerswijzen die weinig plaats innemen (stappen, fietsen), zo veel mogelijk bevorderen, rationaliseren en optimaliseren. Het IRIS2-plan wilde zo **de tussen 2001 en 2018 met de wagen afgelegde afstanden met 20% verminderen** door de mobiliteitsvraag te beheersen en het aanbod te verbeteren.

De vraag beheersen

Ingrijpen op de verplaatsingsstructuur en de gedragingen gebeurt voornamelijk aan de hand van keuzes die de 'bewonersfunctie' van de hoofdstad versterken, wat onder andere beleidsdomeinen dan mobiliteit valt, nl.



Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



ruimtelijke ordening, stedenbouw, fiscaliteit, enz. Die moeten onderling samenhangend zijn en ook met het Gewestelijk Mobiliteitsplan, om bij te dragen aan een vermindering van de verplaatsingsafstanden. Men moet ook de ontwikkeling van diensten, scholen en handelszaken in de buurt bevorderen evenals de ontwikkeling van werkgelegenheidspolen die bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. IRIS2 bepaalde in dat opzicht twee grote maatregelen om in te grijpen op de mobiliteitskeuzes, automobilisten aan te zetten tot een modal shift en om de spitsuren te spreiden, namelijk de kilometerheffing en de vermindering van de beschikbare parkeer ruimte op de bestemming.

Bovenop fiscale, milieu- en structurele maatregelen, kunnen ook sensibiliseringsmaatregelen en gerichte acties bij scholen en ondernemingen een invloed hebben op de keuzes en gedragingen inzake mobiliteit, door alternatieven voor de privéwagenaar voren te schuiven.

Het mobiliteitsaanbod verbeteren en diversifiëren

IRIS2 wilde dus ingrijpen op het aanbod om de modal shift te bevorderen:

- door op doeltreffende wijze het **openbaar vervoeraanbod te verbeteren** (frequentie, regelmaat, omvang, reikwijdte, capaciteit, bediening)
- door de **verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers** te verbeteren, met name op het gebied van veiligheid;
- door het ontwikkelen van **een alternatief mobiliteitsaanbod** (autodelen, taxi's, enz.);
- door **de verplaatsingsstromen doeltreffend te beheren** door informatie te centraliseren (mededelingen aan de reizigers, beheer van verkeerslichten, enz.).

Voor het goederenvervoer bepleitte IRIS2 de bouw van infrastructuur om het wegvervoer te verbeteren (stedelijk distributiecentrum, routes en parkings voor vrachtwagens, leveringszones) en om de modal shift naar waterwegen en het spoor te bevorderen.

De uitvoering van IRIS2

Het IRIS2-plan bevat honderden maatregelen. Om hun uitvoering op te volgen, werden ze in 12 assen gebundeld. Deze bundeling werd a posteriori doorgevoerd, omdat de verschillende geplande maatregelen wegens de structuur van het IRIS2-document moeilijk leesbaar waren.

De 12 assen van het IRIS2-plan

- **As 1:** Organiseren en beheren van de verplaatsingen van lichte en zware voertuigen
- **As 2:** De naleving van de verkeers- en parkeerregels controleren
- **As 3:** De keuze van de vervoerswijze beïnvloeden aan de hand van het verplaatsingstarief
- **As 4:** De openbare ruimte inrichten ten gunste van alle gebruikers
- **As 5:** Grote vervoersinfrastructuurwerken uitvoeren
- **As 6:** Oplossingen vinden voor duurzaam personen- en goederenvervoer
- **As 7:** De ontwerpers van inrichtingen begeleiden
- **As 8:** Het publiek sensibiliseren voor duurzame mobiliteit
- **As 9:** De gebruikers informeren zodat ze hun verplaatsingen kunnen beheren
- **As 10:** Bij de ruimtelijke ordening rekening houden met toegankelijkheid
- **As 11:** Samenhang in het bestuur bevorderen
- **As 12:** De strategische en actieplannen uitwerken, sturen en evalueren

Een verduidelijking van de doelstellingen en voornaamste verwezenlijkingen per as is als bijlage toegevoegd.

De doelstellingen van het IRIS2-plan Een verhoging maar geen becijferde doelstellingen.



Het Strategisch Voetgangersplan mikt op een modaal aandeel van **35%** van de interne verplaatsingen.

20% van de interne gemechaniseerde verplaatsingen



Een verhoogd gebruik, maar geen becijferde doelstellingen

Een daling van **6% à 10%** van de verkeersdruk van auto's in het gewest in 2015 en een daling van **20%** in 2018 (referentiejaar 2001)



Een verhoging van het modale aandeel van de waterwegen en het spoor

1. De doelstelling heeft ditmaal betrekking op de afgelegde afstanden en niet op het aantal of een aandeel van de verplaatsingen.



Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



IRIS2 op de proef gesteld door de mobiliteitspraktijken

De impact van de uitvoering van de in het IRIS2-plan bepaalde maatregelen kan slechts worden beoordeeld ten opzichte van de oorspronkelijke vastgelegde doelstellingen. We moeten nochtans vaststellen dat de doelstellingen inzake praktijken er op heterogene wijze zijn geformuleerd volgens de verplaatsingswijzen.

De becijferde evaluatie van de IRIS2 doelstellingen

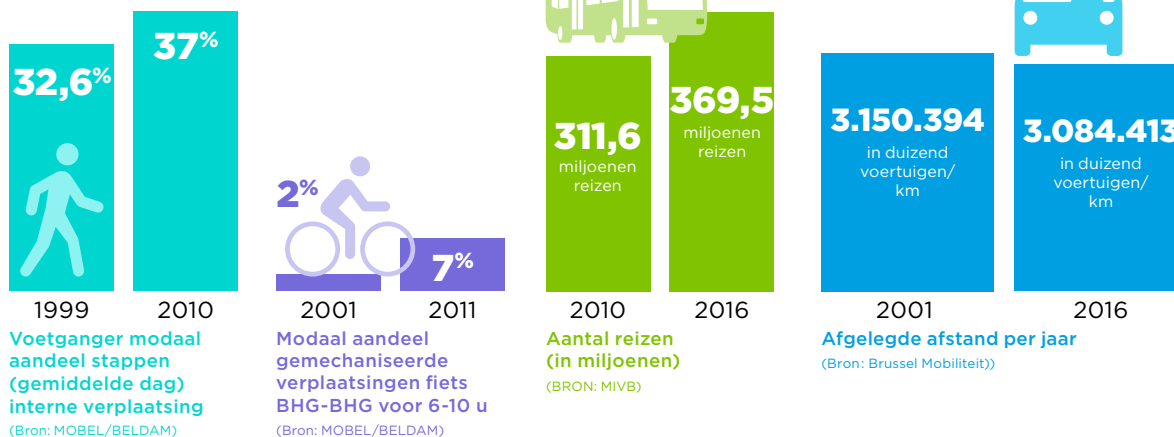
Niet eenvoudig om in deze omstandigheden een kwantitatieve evaluatie van het IRIS2-plan te maken. We kunnen echter enkele betekenisvolle resultaten noteren:

- Voor fietsers:** de gegevens van de Beldam-enquête (2010) geven aan dat de doelstelling is bereikt en zelfs overschreden bij de goedkeuring van het Plan, met een modaal aandeel van 37% voor de interne verplaatsingen in het gewest;
- Voor fietsers:** ondanks een opmerkelijke vooruitgang, vooral kortelings, is de doelstelling nog lang niet bereikt. De laatste gegevens duiden op een toename van 2 à 7% van het modale aandeel van de gemechaniseerde verplaatsingen voor de interne verplaatsingen tijdens het spitsuur. De meting van de doelstelling zoals ze is geformuleerd in IRIS2 tijdens het ochtendlijke spitsuur (ten opzichte van het gemechaniseerd vervoer, dus stappen niet meegerekend), werd niet meer geëvalueerd sinds 2011. Deze formulering van de doelstelling zou in ieder geval moeten worden herzien in samenhang met een doelstelling die verband houdt met het aandeel voetgangers. Voor de hele periode 2010-2016 toont het

Fietsobservatorium niettemin op basis van tellingen aan dat het aantal fietsers meer dan verdubbeld is, wat doet veronderstellen dat de indicator van het modale aandeel verder is blijven stijgen.

- Voor het openbaar vervoer:** het gebruik van het openbaar vervoernet is tussen 2010 en 2016 met ongeveer 18% gestegen.
- Voor de afgelegde afstanden:** de meting van de doelstelling inzake de vermindering van het autoverkeer berust op een berekeningsmethode die onlangs door het federale niveau in samenwerking met de drie gewesten werd aangepast. Om de evolutie van de indicator correct te kunnen beoordelen werd hij voor de hele periode 2000-2016 voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volgens de nieuwe methode herberekend. De voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest berekende indicatoren tonen een vermindering van 2,1% van de afgelegde afstanden met de wagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Voor het verkeer:** andere indicatoren m.b.t. het verkeer werden door het gewest gemeten en bevestigen de dalende trend. De vergelijking van de resultaten van de twee tellingen in 2003 en 2012 toont aan dat:
 - Het verkeer – wat betreft de stromen (cirkeltellingen) en niet de afgelegde afstand – daalt over het algemeen licht, met ongeveer 7,5%;
 - Het aantal pendelaars dat het gewest verlaat, stijgt 's morgens;
 - De ochtendspits verschuift veeleer naar een vroeger tijdstip.
- Voor het goederenvervoer:** vrachtwagens maken 6% uit van het verkeer dat de stad binnenrijdt, terwijl dat aandeel voor bestelwagens 8% bedraagt (tellingen Brussel Mobiliteit, 2012).

Evolutie van de belangrijkste verplaatsingswijzen in het Brussels Gewest





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



Significante kwalitatieve vooruitgang

Los van de becijferde evaluatie van de doelstellingen, heeft IRIS2 toch voor een grote vooruitgang gezorgd, en zo bijgedragen aan:

- Een betekenisvolle evolutie inzake het **parkeerbeheer** en de vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de bestemming;
- Een voortdurende en significante verbetering van het voornamelijk intra-Brusselse **openbaar vervoeraanbod** (frequentie, bediening, ruimere dienstregeling);
- Het feit dat er beter rekening wordt gehouden met de **actieve vervoerswijzen** in de inrichtingsprojecten voor de openbare ruimte;
- Een groter **alternatief mobiliteitsaanbod** (in het hele gewest staan er Villo-stations, herziening van het besluit over het autodelen om de ontwikkeling van free floating-systemen mogelijk te maken, ondersteunen van de taxisector), dat volop evolueert, met name dankzij nieuwe technologieën;

- Vooruitgang op het vlak van **het beheer van de verplaatsingsstromen**, via de centralisering van informatie (mededelingen aan de reizigers, beheer van de verkeerslichten, enz.), wat nog moet worden ontwikkeld via het Smartmobilityplatform;
- Het benadrukken van **nieuwe mobiliteitsuitdagingen**, die moeten worden opgenomen in een reeks gewestelijke instrumenten, waaronder de beheersovereenkomsten van de MIVB en de Haven van Brussel;
- De totstandkoming van de Katernen van **het Observatorium** voor de Mobiliteit.

Tijdens de toekomstateliers die in het kader van Good Move werden georganiseerd en waaraan de verschillende gewestelijke en gemeentelijke actoren deelnamen, werden meerdere positieve verwezenlijkingen van de afgelopen tien jaar, verspreid over verschillende domeinen, aangehaald.

Inspirerende resultaten

VERKEERSLUWE OPENBARE RUIMTES

Heringerichte ruimtes

Gemeenteplein Sint-Jans-Molenbeek, Verzetsplein, Londenplein, Schweitzerplein, Rogierplein, Tuinwijk Terdelt, Gaucheretpark, zones 30

Stadsboulevards

Leopold III-laan, afgebroken Reyersviaduct

BETER OPENBAAR VERVOER

Verbeterd en uitgebreid MIVB-aanbod

Lijn 94, uitgeruste haltes, gemoderniseerd materiaal, verhoogde frequentie en verbeterd netwerk, gerenoveerde metrostations

Treinen en versterkte intermodaliteit

Aanbod van S-treinen, Schumanstation

NIEUWE INNOVATIEVE DIENSTEN

Overheidsinnovaties

Noctis, Collecto, Villo!, MOBIB, app Fix My Street

Innovaties privésector

City Depot, freefloating autodeelsysteem, fietskoeriers, Bepark

GEDRAGSWIJZIGING

Mobiliteitsmanagement en sensibilisering

Bedrijfsvervoerplannen, schoolvervoerplannen, Bike Experience, Bike Project, verkeersveiligheids-campagnes

BETER MOBILITEITSBEHEER

Instrumenten

Kilometerheffing voor vrachtwagens, parkeerbeleid op de weg en op parkeerplaatsen (BWLKE)

Beheerinstanties

Parkeeragentschap, werfcoördinatie

MEER GERICHTE STRATEGIE

Strategische hulpmiddelen

Strategische nota's, het MuSti-model

Strategische studies

Mobil2040, Rail4Brussels, multimodale wegenspecialisatie

BETERE COMMUNICATIE

Participatie

Consultatie Busplan, participatie Schweitzerplein, transparantie en testopstelling Keymplein, nieuw project Elsensesteenweg



Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



IRIS2 als een planningsinstrument

Als planningsinstrument vertoont het IRIS2-plan een aantal gebreken, die reeds tot uiting komen bij de moeilijkheid om de mate van uitvoering ervan te evalueren. De bedoeling van de ordonnantie Mobiliteit van 26 juli 2013 is meer bepaald om daar iets aan te doen met de uitwerking van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Ambities die sterk afhangen van bovengewestelijke maatregelen

De doelstellingen van IRIS2 inzake de vermindering van het autoverkeer, de versterking van de rol van het openbaar vervoer of het fietsgebruik waren zeer hoog gegrepen. Het behalen van deze doelstellingen berustte grotendeels op de uitvoering van **twee fundamentele maatregelen waar de verwezenlijking van het hele plan van afhangt**: de kilometerheffing voor privéwagens en de volledige afwerking van het GEN. De uitvoering van deze maatregelen viel niet - of niet uitsluitend - onder de bevoegdheid van het gewest en dat heeft de algemene verwezenlijking van het plan aanzienlijk vertraagd en het heeft het belang van meer middelen voor de andere maatregelen van het plan naar de achtergrond gedrukt.

Een versnipperde en weinig operationele benadering

De ontoereikende samenhang tussen het mobiliteitsbeleid en het stedenbouwkundige beleid in de brede zin komt ook tot uiting in een algemene versnippering van de IRIS2-benadering, en dat op meerdere vlakken:

- **Thematisch**: met een mobiliteitsbeleid dat nog te ver afstaat van de stedelijke ontwikkeling en dat weinig van doen heeft met de andere strategische planningsdocumenten van het gewest. De hervorming van het BWRO maakt zelfs dat er in het beleid inzake territoriale ontwikkeling (koppeling tussen de verschillende plannen waarbij mobiliteit wordt verwaarloosd) en stedenbouw (schrapping van de deelname van Brussel Mobiliteit aan de overlegcommissies) minder rekening wordt gehouden met de mobiliteitsuitdagingen;
- **Geografisch en institutioneel**: de band met het grootstedelijke gebied is slechts in geringe mate aanwezig, zowel op het vlak van de werking van het grondgebied als op institutioneel niveau. Dit gaat ook op voor de band tussen het gewest en de 19 gemeenten alsook tussen de gemeenten onderling. De overlegmechanismen en de wederzijdse engage-

menten worden niet voldoende ontwikkeld, wat de uitvoering van bepaalde maatregelen verhindert;

- **M.b.t. de vervoerswijzen**: het gedeelte van het IRIS2-plan dat gewijd is aan de definiëring van de acties bevat één apart hoofdstuk per verplaatsingswijze. Elk van die hoofdstukken bepaalt eigen doelstellingen en prioriteiten. De voorgestelde kaarten overlappen niet en de verbanden tussen de hoofdstukken zijn niet echt duidelijk. De complementariteit tussen de acties is weinig zichtbaar en er is zelfs sprake van duidelijke onverenigbaarheden. Zo duidt het plan een reeks zwarte punten aan inzake de prestaties van de openbaar vervoerlijnen en het bepaalt dat deze moeten worden aangepakt, maar verderop definieert het een specialisatie van het autonet.

Een zeer technisch maar weinig bekend instrument

Het IRIS2-plan vormt het resultaat van een langdurig studieproces dat in 2002 begon met het op punt stellen van het verplaatsingsmodel van het gewest, gevolgd door de evaluatie van een reeks scenario's. Daaruit kwam een nauwgezette maar moeilijk te vatten studie voort. De studie werd grotendeels binnenskamers uitgewerkt. Ondanks inspanningen op het vlak van participatie en communicatie tijdens de uitwerking van het plan, blijft IRIS2 dus een technisch, ja zelfs technocratisch document, en de betrokken partijen lopen niet echt warm voor de uitvoering ervan. Dit technische aspect van het IRIS2-plan zit trouwens ook vervat in de doelstelling inzake de vermindering van het autoverkeer, die wordt uitgedrukt in voertuigen/kilometer, wat een relevante eenheid is maar die weinig concreets uitdrukt. En, naast deze doelstelling voor een kwantitatieve vermindering van het autoverkeer, ontbreekt het IRIS2 aan duidelijke boodschappen, tot de verbeelding sprekende of transversale projecten die de actoren rond een gemeenschappelijke visie zouden kunnen verenigen.

Een slecht ondersteunde sturing en evaluatie

IRIS2 rijgt dus een lange reeks acties of maatregelen aan elkaar in de vorm van een catalogus, die onderling weinig verband houden, niet hiërarchisch zijn onderverdeeld en waarvan de reikwijdte zeer uiteenlopend is, met grote beleidskeuzes, grote infrastructuurwerken, bepaalde regelgeving, enz. Bij bepaalde voorstellen worden wensen vaak ook nogal snel voor werkelijkheid gehouden.





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



De verantwoordelijken voor de verwezenlijking van deze acties, plannings en noodzakelijke budgetten worden zelden aangeduid. Deze veeleer operationele aspecten worden vaak behandeld in aanvullende plannen, vaak per verplaatsingswijze: Strategisch Goederenvervoerplan, strategisch Voetgangersplan, Fietsplan, Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, enz. Deze veelheid aan plannen, ook al zijn ze in zekere zin noodzakelijk om over te kunnen gaan tot concrete actie, zorgen voor een extra versnippering van het mobiliteitsbeleid in modi en sectoren.

Deze structuur bemoeilijkt ten eerste de sturing en evaluatie van het plan.

In 2012 en 2013 werd er tijdens een colloquium nochtans feedback gegeven over de stand van het plan, maar sindsdien werd er geen colloquium meer georganiseerd. De opvolging van de becijferde indicatoren en doelstellingen vereist bovendien onder andere een geschikte gegevensverzameling over gedragingen aan de hand van enquêtes bij gezinnen, die sinds 2010 niet meer konden worden afgenomen.

Welke lessen voor Good Move?

De ordonnantie van 26 juli 2013² bepaalt dat er een nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan moet worden opgesteld dat regelgevend en verplichtend is, wat niet het geval was met de voorgaande plannen. Good Move heeft lessen getrokken uit de evaluatie van het IRIS2-plan en dus wordt bij het opstellen van het nieuwe Gewestelijk Mobiliteitsplan van een heel andere benadering uitgegaan.

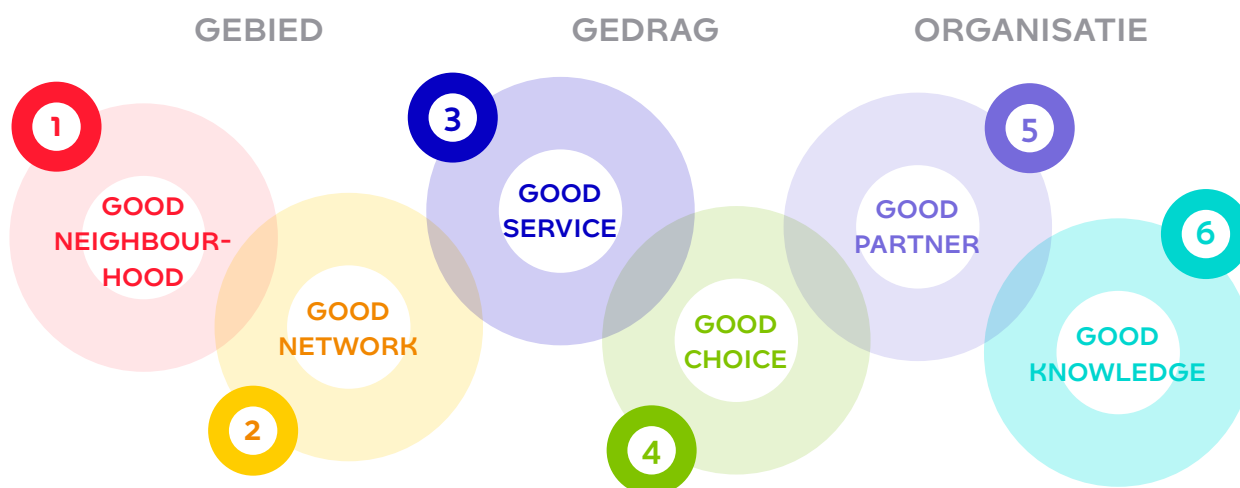
De betrokkenheid en de steun verhogen

Om alle actoren te betrekken en mensen achter het initiatief te scharen wordt in alle stadia van **de uitwerking van Good Move zo participatief mogelijk** te werk gegaan. Bij het bepalen van de keuzes en de acties wordt uitgegaan van gesprekken en samenwerking met de betrokken actoren.

Samenhang en transversaliteit bevorderen

Good Move ziet af van de benadering op basis van de verplaatsingswijze en bundelt de acties in drie grote thema's: **Grondgebied, Gedragingen, Bestuur**. Elk van die thema's valt uiteen in twee specifieke aandachtspunten.

GOOD FOCUS – 6 strategische actieprogramma's



2. Ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



Vervolgens worden gestructureerde en transversale categorieën van acties gedefinieerd, waarbij de projectdragers, de doelstellingen, de maatregelen en de opvolgingsindicatoren voor de evaluatie duidelijk worden aangeduid. Een beperkt aantal acties veronderstelt dat duidelijk wordt aangegeven wat onder het gewestelijke beleidsniveau valt om de versnippering te vermijden die IRIS2 kenmerkte. Het gaat er evenwel niet om

de verschillende maatregelen en initiatieven van IRIS2 of de documenten die eruit voortvloeien in vraag te stellen. In dat verband zal het Gewestelijk Mobiliteitsplan een essentiële rol vervullen, zowel ten opzichte van de andere gewestelijke documenten voor beleidsplanning (waaronder het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling) als ten opzichte van de verschillende sectorale documenten: beheerscontracten, vademecum, enz.

Bijlage: doelstellingen en verwezenlijkingen van het IRIS2-plan

As 1 - Organiseren en beheren van de verplaatsing van lichte en zware voertuigen

DE DOELSTELLINGEN

- De levenskwaliteit in de wijken verbeteren en ze beschermen tegen doorgaand verkeer;
- De verplaatsingen en het parkeren van lichte en zware voertuigen beheren;
- De vlotte doorstroming van de duurzame vervoerswijzen en auto's verbeteren en een harmonieus en veilig naast elkaar bestaan van die twee categorieën mogelijk maken.

Viapass, een kilometerheffing voor + 3,5 t.

- 1^{ste} april 2016
- 1 satellietsysteem dat de drie gewesten van het land bestrijkt
- 23 à 24 miljoen kilometer afgelegd door vrachtwagens per werkdag
- 9 miljoen euro in 1 jaar voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Variatie per tijdstip of geografische variatie wordt geanalyseerd

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De **kilometerheffing voor vrachtwagens**, ingevoerd in april 2016 (VIAPASS);
- Het **Gewestelijke Parkeerbeleidsplan** dat de samenhang tussen het parkeerbeleid op gewestelijke schaal wil verzekeren, alsook de uitwerking van de Gemeentelijke parkeerplannen (8 afgewerkt, 5 in de goedkeuringsfase, 6 nog te beginnen);
- Een systeem van **parkeergeleiding** van de parkings van het centrum dat in real time het aantal beschikbare parkeerplaatsen weergeeft. Op termijn zullen deze geleiding en tarieven ervoor moeten zorgen dat mensen hun auto zoveel mogelijk buiten de stad parkeren om dan de rest van het traject met het openbaar vervoer of te voet afleggen.
- Maatregelen voor een voortdurende **verbetering van het bovengrondse openbaar vervoer (AVANTI-programma)** met een vermenigvuldiging met een factor 3,5 van het aantal kruispunten dat voorrang verleent aan openbaar vervoer (61 in 2011, 210 eind 2016) en een beschermingsgraad (bijzondere overrijdbare bedding/busstroken) in 2016 van 72,5% voor de tram en 18,1% voor de bus. Daarbovenop komen de maatregelen inzake voorrang aan de verkeerslichten en de maatregelen ter beperking van het autoverkeer op de wegen die door het openbaar vervoer worden gebruikt.
- De bescherming van de wijken tegen doorgaand verkeer door de gemeenten aan de hand van de **zones 30** (22% van de wijkwegen in 2006 tot meer dan 40% in 2014) en de invoering van verkeersplannen ter beperking van het doorgaand verkeer. De inrichtingen op de gewestwegen (zone 30-toegangspoor-ten) werden slechts verwezenlijkt op de wegen die volledig werden heringericht.



Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



Andere projecten werden bestudeerd en hun implementatie is lopende:

- De invoering van een **Low Emission Zone** vanaf 1 januari 2018. Het komt erop neer het verkeer in de stad te verbieden voor de meest vervuilende voertuigen. Het is een van de maatregelen in heel wat Europese steden ter verbetering van de luchtkwaliteit en bijgevolg de volksgezondheid;
- Een studie over de stromen en de evolutie van het **autobussen en hun parkeergedrag** toonde de noodzaak aan van een of meer busstations in het gewest.



As 2 - het naleven van de verkeers- en parkeerregels controleren

DE DOELSTELLINGEN

- Het aantal doden en gewonden in verkeersongevallen naar beneden halen, door de controle en sancties inzake verkeersveiligheid op te voeren;
- Het respect voor de ruimtes voorbehouden aan actieve vervoerswijzen, openbaar vervoer en leveringen garanderen door fout en hinderlijk geparkeerde auto's aan te pakken.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De inzet van **snelheidsmeters** op de weg wordt voortgezet en de plaatsing van digitale flitspalen en trajectcontrole wordt bestudeerd. In 2017 zijn er 88 vaste camera's.
- De aanwerving van **100 veiligheidsagenten** voor de metro- en premetrostations.

Aantal doden op de weg



As 3 - De keuze van de vervoerswijze beïnvloeden aan de hand van het verplaatsingstarief

DE DOELSTELLINGEN

- Het autogebruik rationaliseren aan de hand van financiële aansporende maatregelen zoals een voordelige tarifiering voor het openbaar vervoer, een eengemaakte tarifiering voor de verschillende openbaar vervoermaatschappijen of een beroep op mobiliteitspakketten in de onderneming;
- Ontwikkelen van dwingende financiële maatregelen zoals de intelligente tarifiering of het betalend parkeren.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De **stabilisering van de tarieven van het openbaar vervoer** in de afgelopen jaren en sinds 2016, sterke daling van de prijs van de schoolabonnementen;
- Maatregelen betreffende de **aantrekkelijkheid van de taxisector**, met name inzake tarieven; de tarieven van de Brusselse taxi's zijn bij de laagste van het land;
- De verplichting voor ondernemingen met een bedrijfsvervoerplan om hun werknemers **alternatieve vervoermiddelen aan te bieden**, zoals een minder dure bedrijfswagen in combinatie met een openbaar vervoer- of fietsabonnement, of een mobiliteitspakket met abonnementen voor deelwagens, deelfietsen, taxicheques, enz.;
- Een **uitgebreide regelgeving voor het parkeren** op en naast de weg, met de goedkeuring van het Brussels Wetboek voor Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE);
- Vrijstellingskaarten** voor het parkeren voor alle deelautosystemen (round trip en free floating).

Andere maatregelen en beslissingen worden nog verwacht op andere bestuursniveaus, met name op het gebied van de herziening van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeersstelling om de milieuprestaties van voertuigen in rekening te brengen, een eengemaakt tarief voor het openbaar vervoer op grootstedelijke schaal en de tarifiering van het autogebruik.





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



As 4 - De openbare ruimte inrichten ten gunste van alle gebruikers

DE DOELSTELLINGEN

- De verplaatsingsomstandigheden van de gebruikers van actieve vervoersmodi en het openbaar vervoer verbeteren;
- De modal shift aanmoedigen.

Het gaat voornamelijk om het inrichten van wegen en openbare ruimte, zowel op gemeentelijk als op gewestelijk vlak, om de aanwezigheid en het verkeer voor alle gebruikers in alle veiligheid te doen verlopen. De ontwerpen voor de inrichting van wegen moeten dus een verbetering voor de voetgangers, PBM's, fietsers en openbaar vervoer kunnen aantonen. De ontwerpen voor de inrichting van de openbare ruimte moeten de levenskwaliteit in de wijken verbeteren.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- Het programma voor de toegankelijkheid van de metro- en premetrostations **voor PBM's**: van de 69 stations waren er 22 toegankelijk in 2009 en 43 in 2016;
- Een studie, het **toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte** (PAVE), dat over een periode van vijf jaar een audit uitvoert van het hele voetgangersnetwerk van het gewest en dat aanbevelingen voor inrichtingen doet;
- De omvorming van de centrale lanen tot **voetgangerszone** en de **herinrichtingsprojecten** van allerlei pleinen en wegen (gemeenteplein van Sint-Jans-Molenbeek, Nieuwstraat, Rogierplein, Koningin Astrid-

plein, Elsensesteenweg, Reyerslaan, Sint-Joostplein/Madou), bedoeld om de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren, door te zorgen voor toegankelijke wegen voor de verschillende gebruikers van de openbare ruimte;

- De ontwikkeling van **fietsinrichtingen**, met name fietspaden (Groendreef, Charles Woestelaan, Tweede Britse Legerlaan, omgeving van het Jubelpark) of het afleveren van stedenbouwkundige vergunningen (Roosevelt, Kleine Ring Poincarélaan, Kleine Ring Boudewijnlaan, Mutsaardlaan) of het aanvragen ervan (Albert II-laan, Havenlaan) en de start van werken (Veeweyde);
- De afbakening sinds eind 2015 van de meeste **fietsroutes**, behalve die van Vorst, Sint-Gillis, Elsene en Ukkel, waar de werken lopende zijn;
- De deelname van het gewest aan de **financiering** van bepaalde werken op de gemeentewegen (fietspaden, pleinen...).

As 5 - Grote vervoersinfrastructuurwerken uitvoeren

DE DOELSTELLINGEN

- Echte oplossingen bieden, die een alternatief vormen voor de auto en ermee kunnen wedijveren, door een betrouwbaar en doeltreffend openbaar vervoer voor de Brusselaars te organiseren en door het groeiende aantal gebruikers in goede omstandigheden op te vangen. Het komt er dus op aan de capaciteit van het ondergrondse openbaar vervoernet te vergroten

Fietsroutes en -inrichtingen

GFR

2010  78 km

2017  130 km



Fietsinrichtingen

2010  154 km

2017  193 km





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



via automatisering en uitbreiding, en hetzelfde moet gebeuren met het bovengrondse net door doeltreffende structurerende verbindingen tot stand te brengen.

- **Het treinaanbod ontwikkelen** als een alternatief voor de auto voor lange en zeer lange afstanden, door een volledig GEN te ontwikkelen en door te zorgen voor doeltreffende internationale spoorverbindingen.
- **Kunstwerken bouwen**, zoals tunnels of loopbruggen, om de wijkwegen te ontlasten, de bovengrondse levenskwaliteit te verbeteren of om bepaalde voor voetgangers, fietsers of het openbaar vervoer moeilijk te overbruggen barrières weg te nemen.
- **Parkings bouwen** om een alternatief buiten de weg te bieden aan buurtbewoners die hebben gezien hoe een aantal parkeerplaatsen verdwenen ten voordele van openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen, en ook om het aanbod aan transitparking en parking voor vrachtwagens te verzekeren.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- **Voor het openbaar vervoer:**
 - De verwezenlijking en de ingebruikname van lijn 94 van Herrmann-Debroux tot aan het Trammuseum en de aanleg van de volgende strook tot aan Roodebeek;
 - De aanleg van Lijn 9 Simonis - UZ-VUB;
 - De ingebruikname van tram 62 vanaf Eurocontrol (nieuwe inf) tot aan de begraafplaats van Jette;
 - De nieuwe spoorverbinding tussen Schuman en Josaphat, in gebruik genomen begin 2016 en de opening van 3 nieuwe spoorhaltes (Arcaden, Mouterij, Tour & Taxis).
- **Voor de parkeergelegenheid:**
 - De bouw van een parking onder het Koningin Astridplein;
 - De bouw van fietsparkings in de stations die worden gerenoveerd (Beurs en De Brouckere);
 - Beveiligde parkeerplaatsen op de weg die momenteel worden aangelegd door het Gewestelijk Parkeeragentschap.

- **Voor de kunstwerken:**

- De aflevering van de vergunningen voor de bouw van loopbruggen aan de Locquenghienstraat en de Henegouwenkaai;
- De start van uitvoeringsstudies voor de loopbrug aan de Gosseliesstraat.

Nog andere **nieuwe infrastructuur** wordt momenteel bestudeerd of ontwikkeld:

- De aanvragen voor vergunningen voor de verlenging van lijnen 7 en 9 tot parking C zijn ingediend;
- De studies voor de verbouwing en uitbreiding van de metro naar de Noord-Zuidas werden uitgevoerd en voor de ontwerpen worden momenteel stedenbouwkundige vergunningen aangevraagd;
- De P&R CERIA (verkrijging van het stedenbouwkundig attest) en de aanvraag van een attest voor de P&R Stalle.
- De Esplanadeparking ter hoogte van de A12 en de parking aan station Kraainem worden momenteel bestudeerd;
- Er werd een EFRO-financiering verkregen voor de bouw van loopbruggen langs het kanaal (ter studie) en een lopende haalbaarheidsstudie moet de mogelijkheid van een loopbrug boven de Leopold III-laan ter hoogte van de gewestgrens nagaan.

De regering heeft ook een beslissing genomen over **twee meerjarige investeringsplannen:**

- inzake openbaar vervoer voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest voor de periode 2015-2025, met het oog op de planning van de investeringen;
- voor het onderhoud en de renovatie van de wegtunnels. Hetzelfde gebeurt voor de bruggen.

As 6 - Oplossingen vinden voor duurzaam personen- en goederenvervoer

DE DOELSTELLINGEN

- Duurzame verplaatsingswijzen aanbieden die inzetten op intermodaliteit, met in het bijzonder comfortabel, betrouwbaar en doeltreffend openbaar ver-





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?



voer en diensten die het fietsgebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vergemakkelijken (fietspunten, Villo!, elektrische fietsen, enz.), een autodeeldienst en een efficiënte taxidienst.

- Ontwikkelen van duurzame oplossingen voor de bevoorrading en distributie van goederen.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De voortdurende toename van het **openbaar vervoeraanbod** buiten de spitsuren, een uitbreiding van de spitsuren, een significante verbetering van het weekendaanbod en een verduidelijking van het grootstedelijke spooraanbod via de ontplooiing van het S-net;
- De **veralgemening van de MOBIB-kaart** naar drie andere openbaar vervoeroperatoren in het gewest;
- De renovatie van meerdere **metrostations** met het oog op een betere dienstverlening aan de reizigers (Kunst-Wet, Schuman, Rogier, enz.). De renovatie van de stations Beurs en De Brouckere is lopende;
- De reorganisatie door de MIVB van de gespecialiseerde **PBM**-dienstverlening en de invoering door Brussel Mobiliteit van vergunningen voor PBM-taxi's;
- De plaatsing van 353 **Villo!-stations** op het hele gewestelijke grondgebied;
- De ontwikkeling van de **stedelijke zichtbaarheid** inzake het taxiaanbod (standplaatsen, voertuigen) alsook de ingebruikname van 50 elektrische taxi's op het grondgebied;
- De aanpassing van het wetgevende kader voor auto-delen om **free floating** toe te laten;
- De ontwikkeling van een **strategisch Goederenvervoerplan** in samenwerking met de transportactoren, om te zorgen voor een goede bevoorrading van de stad en tegelijk de hinder te beperken, wat geconcretiseerd wordt met steun bij de opstart van een stedelijk distributiecentrum (SDC), het mogelijk maken van leveringszones, de ontwikkeling van Bedrijfsleveringsplannen, testen met nachtleveringen of de invoering van een kilometerheffing;

As 7 - de ontwerpers van inrichtingen begeleiden

DE DOELSTELLINGEN

- Instrumenten ontwikkelen om de gewestelijke en gemeentelijke, publieke en private ontwerpers en operatoren te ondersteunen bij het in rekening brengen van de mobiliteitsdoelstellingen bij de inrichting van de wegen.

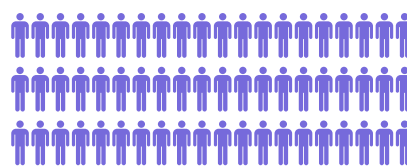
DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- **Sensibiliseringsinstrumenten:** operationeel vademecum, colloquia, enz. Er is met name een nieuwe gids voor de publieke ruimte uit: www.publicspace.brussels.
- **Opleidingen:** mobiliteitsadviseurs (MoAD), voetgangersmanager, fietsmanager, toegankelijkheid van de openbare ruimte, adviseur openbare ruimte (Pyblik)...
- De begeleiding en de uitwerking van de inrichtingsontwerpen door een **team experts** inzake de kwaliteit van de openbare ruimte, toegankelijkheid, verkeersveiligheid, voetgangers- en fietspaden, analyse van de verplaatsingsstromen ...

Opleidingen: mobiliteitsadviseurs (MoAD), voetgangersmanager, fietsmanager, adviseur openbare ruimte (Pyblik)...



40
dagen per jaar



60
opgeleide personen
per jaar

As 8 - Het publiek sensibiliseren voor duurzame mobiliteit

DE DOELSTELLINGEN

- De modal shift aanmoedigen, weg van de privéauto naar andere vervoerswijzen, door acties te organiseren gericht op verschillende doelgroepen (automobilisten, ondernemingen, scholen, enz.), zoals promocampagnes over duurzame vervoerswijzen of opleidingen 'beginnen met fietsen'.



Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?

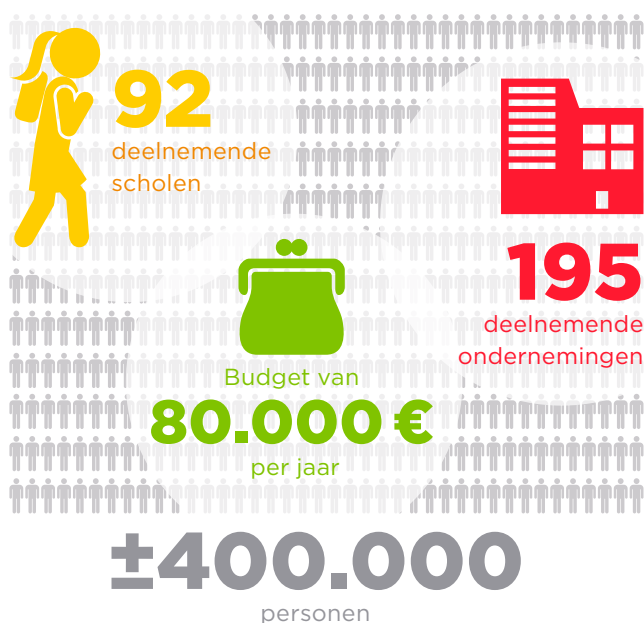


- Sensibiliseren van doelgroepen voor de naleving van de wegcode via campagnes over verkeersveiligheid en door de aanpassing van schoolcurriculum.
- Burgers warm maken voor de grote projecten inzake duurzame mobiliteit, door sensibiliseringscampagnes te voeren over de inrichting van wegen en van de openbare ruimte en door de burgers te vragen hun mobiliteit in eigen handen te nemen.
- Burgers sensibiliseren voor vervuiling door gemotoriseerde voertuigen.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De verplichting voor alle Brusselse scholen om een **mobilitetsstudie** uit te voeren, een eerste stap in de uitwerking van een schoolvervoerplan (SVP);
- **Jaarlijkse campagnes** voor de promotie van duurzame mobiliteit, in het bijzonder tijdens de Week van de Mobiliteit;
- Jaarlijkse acties **Zonder de auto naar het werk/de school**
- **Promocampagnes over verkeersveiligheid** (overdreven snelheid, zat rijden, gsm'en achter het stuur, door het rood rijden, fietsverlichting, enz.).

Actie Zonder de auto naar het werk/de school in 2017



As 9 - De gebruikers informeren zodat ze hun verplaatsingen kunnen beheren

DE DOELSTELLINGEN

- De modal shift aanmoedigen, weg van de privéauto naar andere vervoerswijzen door de burger te op een kwaliteitsvolle (betrouwbaar en up-to-date) wijze en in real time te informeren over de verschillende duurzame vervoerswijzen.
- Automobilisten in real time begeleiden en informeren over de verkeerssituatie in en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zodat ze kunnen kiezen voor de best aangepaste verplaatsingswijze en zich in alle veiligheid kunnen verplaatsen. Deze informatie aan de gebruikers moet beschikbaar zijn tijdens de gewone en tijdens de verstoorde verkeerssituaties.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- Het publiek **mobilitetsgegevens** ter beschikking stellen (Open data-project) met het oog op de ontwikkeling van apps. Deze gegevens zijn beschikbaar op de website van Brussel Mobiliteit, waarvan de nieuwe versie in oktober 2017 online werd geplaatst.
- De verbetering van de **informatie aan de reizigers**, met de ontwikkeling van moderne en dynamische middelen: een nieuwe website van de MIVB, multimedia-instrumenten, apps, mondelinge mededelingen in de voertuigen, wachttijdborden, audiomededelingen in het station, wifi, enz.
- Ter beschikking stellen van **kaarten met voetgangerswegen** aan bepaalde openbaar vervoerhaltes en de verwezenlijking van een **zakvoetgangersatlas** met dwarswegen en een planner voor staproutes (be walking be.Brussels).

As 10 - Bij de ruimtelijke ordening rekening houden met toegankelijkheid

DE DOELSTELLINGEN

- De verdichting van de activiteiten op de intermodale knooppunten;
- Rekening houden met het toegankelijkheidscriterium in het beleid van ruimtelijke ordening, ook inzake het goederenvervoer, met de promotie van waterwegen en het spoor.





Hoe beoordelen we het IRIS2-plan, het vorige Gewestelijk Mobiliteitsplan?

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

De deelname aan verschillende territoriale ontwikkelingsprojecten stelde Brussel Mobiliteit in staat de nadruk te leggen op de noodzaak **om bij de bestemming van gronden en stedenbouwkundige vraagstukken sterk rekening te houden met de uitdagingen op het gebied van mobiliteit**, met name het ontwerp van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), de prospectieve mobiliteitsstudie Mobil 2040, mobiliteitsstudies ter ondersteuning van verschillende richtplannen, het formuleren van gerichte adviezen over de plaats van mobiliteit in studies en documenten m.b.t. het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP), m.b.t. demografie, de verstedelijking van bepaalde zones (Stadsvernieuwingscontracten, Richtplan van aanleg,...), alsook in allerlei Bijzondere Bestemmingsplannen (BBP) en effectenstudies.

As 11 - Samenhang in het bestuur bevorderen

DE DOELSTELLINGEN

- Zorgen voor een zo groot mogelijke samenhang tussen de verschillende gewestelijke plannen en andere referentieteksten;
- Het beslissingsproces versnellen, prioriteiten en de slaagvoorwaarden bepalen voor de verwezenlijking van acties ter vermindering van de verkeersdruk of ter bevordering van de modal shift, en de samenwerkingsmechanismen tussen de actoren verduidelijken.

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De goedkeuring van de **ordonnantie Mobiliteit van 26 juli 2013**, die een kader invoert inzake de planning van de mobiliteit en die voorziet in de uitwerking van een nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan alsook het opstellen van een conformiteitsadvies van de aanvragen voor stedenbouwkundige vergunning met dit plan;
- De goedkeuring van allerlei **wetgevende teksten** waardoor vooruitgang werd geboekt inzake verkeersveiligheid (ordonnantie over het beheer van de veiligheid van wegeninfrastructuur) en het beheer van bouwplaatsen;
- Maatregelen om **fietsen aantrekkelijker te maken**, zoals B22-borden (rechtsaf slaan), B23-borden (recht door op kruispunten) en F111- en F113-borden (fietsstraat) plaatsen;

- De **overdracht van bevoegdheden** van het federale naar het gewestelijke niveau (rijbewijs, technische keuring, homologatie van de voertuigen, ...).

As 12 - De strategische en actieplannen uitwerken, sturen en evalueren

DE DOELSTELLINGEN

- De uitvoering van het plan verzekeren
- De impact en het al dan niet behalen van de doelstellingen van het plan evalueren

DE VOORNAAMSTE UITGEVOERDE MAATREGELEN

- De invoering van een **sturingsproces voor het IRIS2-plan** dat toeliet acties onder te verdelen in samenhangende categorieën van maatregelen en een stand van zaken op te maken over hun voortgang in 2012 en 2013 via colloquia waaraan alle mobiliteitsactoren deelnemen. Dit initiatief werd in de nieuwe legislatuur niet opnieuw georganiseerd;
- Bepaalde onderdelen uit het IRIS2-plan werden opgenomen in **thematische actieplannen** (strategisch Goederenvervoerplan, strategisch Voetgangersplan, Fietsplan 2010-2015, het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan, het Verkeersveiligheidsplan 2011-2020, enz.);
- De ontwikkeling van een **strategisch multimodaal model** dat toelaat de evolutie op mobiliteitsvlak te volgen, de effecten van de genomen maatregelen te evalueren en de mogelijke impact van nieuwe maatregelen in te schatten;
- De invoering van een **methodologie voor een kosten/batenanalyse** van de infrastructuurprojecten, waarmee de verschillende ter studie voorliggende projecten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest mee kunnen worden geëvalueerd en vergeleken.
- De invoering van **verschillende soorten tellingen** (tijdelijke, permanente, vijfjarige, van vrachtwagens, bestelwagens en van reizigers op het openbaar vervoer, fietsers ...);
- De oprichting, samen met de Brusselse universiteiten van een **Mobiliteitsobservatorium**, dat vijf Cahiers heeft gepubliceerd en er momenteel twee voorbereidt.

