

Good Partner

E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

De ambitie is de gemeenten te ondersteunen en te begeleiden bij de gezamenlijke en coherente uitvoering van de acties die hen aanbelangen door, wanneer mogelijk, samenwerkingsverbanden tot stand te brengen en schaalvoordelen te bewerkstelligen. Daarnaast moet ervoor gezorgd worden dat de uitvoering van het GewMP in nauwe samenwerking met de gemeenten verloopt, opdat deze in lijn zijn met de gewestelijke strategie en doelstellingen.

Balans van de uitvoering door het gewest

Uitvoering van de acties



De ordonnantie van 26 juli 2013 herzien om de inhoud die vereist is voor de uitvoering van de gemeentelijke mobiliteitsplannen af te stemmen op de structuur van het gewestelijk mobiliteitsplan en de denkoefeningen met de gemeenten over de inhoud ervan

In het algemeen het regelgevend kader en alle op te stellen planningsdocumenten op gemeentelijk niveau (GPAP, Actieplan carsharing...) ter discussie stellen met het oog op de vereenvoudiging en samenhang van de acties op gewestelijke schaal.

De gemeenten ondersteunen en co-constructie met de gemeenten van hun gemeentelijk mobiliteitsplan dat, op lokaal niveau, het gewestelijk mobiliteitsplan toepast en garanties biedt voor de samenhang met de naburige gemeenten op het niveau van de wijken en lokale straten en een meerjarenprogramma met gemeentelijke acties voorstelt.

Een partnerschap tussen het gewest en de gemeenten oprichten in de vorm van een lokaal mobiliteitscontract (zoals bepaald in het verordenend luik). Het gaat om een nieuw gewestelijk instrument ter ondersteuning van de uitvoering van maatregelen om het autoverkeer te verminderen, die delen van het grondgebied van een of meerdere gemeenten bestrijken, op de schaal van lokale straatnetten die worden begrensd door de grote structurerende verkeersassen. Het doel is om geleidelijk grote verkeersluwe buurten te creëren (zie actie A.2) en garanties te bieden voor de kwaliteit en de veiligheid van de actieve wegen en het openbaar vervoer binnen de mazen (zie acties B.4 en B.6).

De gewestelijke financiële, technische en logistieke steun door bestaande of op te stellen regeringsbesluiten beheren en vereenvoudigen, door ervoor te zorgen dat het Gewest enkel subsidies voor concrete projecten toekent als deze in overeenstemming zijn met de gewestelijke doelstellingen en door bijvoorbeeld alle subsidiemechanismen voor het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid te bundelen in één document tussen het Gewest en elk van de gemeenten.

De uitwisseling van ervaringen en goede praktijken tussen de gemeenten versterken, een geharmoniseerde regelgeving nastreven en zorgen voor eenduidige informatie naar de partners toe.

Analyse van de vooruitgang en obstakels

De nieuwe ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid van 13 oktober 2023, ter vervanging van de ordonnantie van 26 juli 2013, voerde verschillende wijzigingen in. De Gemeentelijke Mobiliteitsplannen (GemMP) zijn nu vrijblijvend en nemen de vorm aan van een actieprogramma dat gebaseerd is op het GMP. De procedure is gestroomlijnd waarbij het MER en het openbaar onderzoek stricto sensu afgeschaft zijn. De nieuwe ordonnantie voorziet in de evaluatie van de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsplan op zowel gewestelijk als gemeentelijk niveau.

De gemeenten worden regelmatig betrokken bij de ontwikkeling van het gewestelijke regelgevingskader zoals voor de mobiliteitsordonnantie of de reglementering inzake parkeren en fietsdelen, en bij de uitvoering ervan. De gemeenten worden ook geraadpleegd over de implementatie van mobility hubs, inrichtingsprojecten, de Stad 30, enz. Tot slot nemen vertegenwoordigers van de gemeenten deel aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie).

Wat de GemMP's (nu actieprogramma's) betreft, heeft Brussel Mobiliteit een ondersteuningscontract afgesloten dat voornamelijk gericht is op de gemeenten. Deze ondersteuning omvat zowel de evaluatie van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid als de consolidatie van een actieprogramma door middel van workshops en individuele vergaderingen. De eerste fase was gefocust op evaluatie. De tweede consolidatiefase vindt plaats na de verkiezingen.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan was de eerste stap in de richting van lokale mobiliteitscontracten, waarbij de nieuwe mobiliteitsordonnantie 2023 de klijntijnen van deze contracten uittekent, evenals de minimale voorwaarden voor samenwerkingsverbanden tussen gewest en gemeenten, waarvan de lokale mobiliteitscontracten deel uitmaken (artikel 16). In de praktijk werken ze op basis van een projectoproep. De multimodale mobiliteitsstudie wordt aangestuurd door Brussel Mobiliteit en 100% door het gewest gefinancierd. De manier waarop er in de praktijk wordt tewerk gegaan, verschilt van geval tot geval. 4 lokale mobiliteitscontracten bevinden zich in de implementatiefase (afgerond of in uitvoering), 5 lokale mobiliteitscontracten bevinden zich in de studiefase (afgerond of in uitvoering), 3 lokale mobiliteitscontracten zijn stopgezet en 3 nieuwe lokale mobiliteitscontracten bevinden zich in de opstartfase. Voor meer details zie fiche A2.

In termen van financiële steun bedroegen de daadwerkelijk toegekende subsidies (vastleggingsbudgetten) aan lokale overheden in het kader van de LMC 12.247.876 euro op 24/04/2024, waarvan 9.523.069,61 euro aan infrastructuursubsidies, 1.560.000,00 euro aan HR-subsidies (waarmee het HR-personeel van lokale overheden op het gebied van mobiliteit aanzienlijk wordt versterkt) en 1.164.806,40 euro aan subsidies voor communicatie, bewustmaking, activering van openbare ruimten, enz.

Sinds 2016 zijn er verkeersveiligheidssubsidies toegekend. De projecten moeten de aanbevelingen van de gewestelijke vademecums en de opmerkingen en verzoeken van de verkeersveiligheidscel volgen. De gemeenten krijgen ook steun onder de vorm van human resources met de creatie van de functie van verkeersveiligheidscoördinator en een bijhorende financiering voor 3 jaar. In 2023 hebben 14 gemeenten hierom gevraagd.

In het kader van de subsidies voor "uitrustingen en infrastructuur" 2023 voor gemeenten op het gebied van duurzame mobiliteit, hebben 17 gemeenten in totaal 55 kandidatuurdoossiers ingediend voor alle in de catalogus voorgestelde categorieën: fietsparkeergelegenheid (beveiligd/niet-beveiligd/in een gebouw), dropzones, stadsmeubilair voor voetgangers en fietsers, fietsstraten, fietsmarkeringen, gescheiden fietspaden, voetgangersinfrastructuur in het kader van de uitvoering van het toegankelijkheidsplan voor de wegen en de openbare ruimten, omgevingen van openbaarvervoershalthes, trage wegen/steegjes/kortere wegen, veerkracht van de openbare ruimte en helderheid van de openbare ruimte). De projecten die via kandidatuurdoossiers worden ingediend, worden onderworpen aan een analyse van de geschiktheid van het project in termen van gewestelijke mobiliteits- en verkeersveiligheidsdoelstellingen. Om in aanmerking te komen moeten de projecten van de gemeenten voldoen aan een aantal verplichte criteria en voorwaarden. De financiering wordt verdeeld over de verschillende

aanvragende gemeenten in functie van de beschikbare budgetten. De aanvragen overschrijden namelijk vaak het beschikbare budget.

Elk jaar sluit Brussel Mobiliteit een overeenkomst met Brulocalis om de uitwisseling van ervaringen te vergemakkelijken, de gemeenten te informeren binnen thematische werkgroepen en vergaderingen te organiseren als dat nodig is.

Kerncijfers

- 4 lokale mobiliteitscontracten in de uitvoeringsfase (lopende of voltooid)
- 2 lokale mobiliteitscontracten aan het einde van de studiefase
- 3 lokale mobiliteitscontracten in de studiefase
- 3 lokale mobiliteitscontracten stopgezet
- 3 lokale mobiliteitscontracten gaan beginnen aan de studiefase

Geïllustreerde verwezenlijkingen



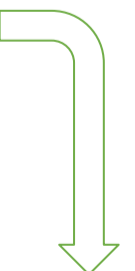
Beveiliging van een schoolomgeving in Schaerbeek



Koninklijke Sinte-Mariastraat (Schaarbeek): door in de straat eenrichtingsverkeer in te voeren, werd er ruimte vrijgemaakt om comfortabele fietspaden aan te leggen.



Om meer te weten te komen over de uitvoering van deze actie op lokaal niveau, kan u de volgende pagina's raadplegen over de uitwerking ervan zoals beoordeeld door de **19 gemeenten**.



Good Partner

E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

De ambitie is de gemeenten te ondersteunen en te begeleiden bij de gezamenlijke en coherente uitvoering van de acties die hen aanbelangen door, wanneer mogelijk, samenwerkingsverbanden tot stand te brengen en schaalvoordelen te bewerkstelligen. Daarnaast moet ervoor gezorgd worden dat de uitvoering van het GewMP in nauwe samenwerking met de gemeenten verloopt, opdat deze in lijn zijn met de gewestelijke strategie en doelstellingen.

Balans betreffende de uitvoering van de acties door de gemeenten

Constructief bijdragen aan de uitvoering van projecten met aangrenzende gemeenten en het Gewest
Gemiddelde: 3.95
Standaardafwijking: 0.23



Een constructief partnerschap opzetten met het gewest door lokale mobiliteitscontracten op te stellen
Gemiddelde: 2.74
Standaardafwijking: 1.56



De uitwisseling van ervaringen en goede praktijken tussen gemeenten versterken op het gebied van mobiliteit en het overleg met de burgers
Gemiddelde: 2.56
Standaardafwijking: 1.04



Analyse van de vooruitgang en obstakels bij de uitvoering

De meeste gemeenten onderhouden hartelijke betrekkingen en communiceren met hun buurgemeenten, aan verschillende uitwisselingsniveaus afhankelijk van de lengte van de gemeenschappelijke grenzen en de affiniteiten tussen gemeenteambtenaren, eerder dan politieke banden. De samenwerking ontwikkelt zich over het algemeen op natuurlijke wijze wanneer zich kansen voordoen, zoals herinrichtingsprojecten, parkeeraangelegenheden, grote werken of de voorbereiding van een kandidatuur voor een lokaal mobiliteitscontract (LMC), maar er bestaat geen gestructureerd proces, noch een echte co-constructie van projecten vanaf het begin.

Het delen van ervaringen en goede praktijken wordt vooral gestimuleerd door initiatieven van het Gewest en Brulocalis, een netwerk dat zeer wordt gewaardeerd door de lokale spelers. Brulocalis lijkt dus een belangrijke speler te zijn in het creëren van opportuniteiten voor uitwisselingen, aangezien de lokale overheden dit niet noodzakelijkerwijs zelf doen (vaak uit tijdgebrek).

Een aantal gemeenten hebben reeds op constructieve wijze samen met het Gewest bijgedragen tot de invoering van de verkeersluwe wijken, in verschillende stadia van uitvoering, ook al geven sommige van hen toe dat ze niet altijd volledig op één lijn zitten met de doelstellingen van het Gewest wat betreft de praktische uitvoering van het Good Move-plan op het terrein.

Sommige gemeenten hebben aangegeven dat ze ontmoedigd waren door de afwijzing van hun kandidatuur voor een lokaal mobiliteitscontract.

Tot slot willen sommige gemeenten in dit stadium geen partnerschap aangaan met het Gewest om een lokaal mobiliteitscontract op te stellen, omdat hun College niet ingestemd heeft met deze maatregelen en/of omdat de politieke kleur niet verenigbaar is met die van de buurgemeenten.

Kerncijfers

- Zie gewestelijke fiche

Goede praktijken

- In juni 2021 werd een modale filter geïnstalleerd aan het einde van de Broustinlaan in Ganshoren, op de kruising met de Jacques Sermonstraat, waardoor auto's rechtsomkeer moesten maken en er tijdelijke voorzieningen voor gebruikers (terrassen) werden geïnstalleerd. In september 2021 heeft de gemeente Jette hetzelfde gedaan aan haar kant van de laan. Het doel? Het doorgaand verkeer en de bijbehorende overlast in de aangrenzende woonstraten (geluid, verkeersveiligheid) verminderen.

Deze modale filter is het resultaat van een partnerschap tussen de gemeenten en de regio, dat als lonend werd beoordeeld. Hoewel dit aanvankelijk een geïsoleerd politiek initiatief was dat vervolgens op een aantal implementatieproblemen stuitte (samenwerking tussen technici en politici, verzet van gebruikers, enz.), konden alle spelers (vanaf het begin) samenwerken bij de implementatie van de inrichting, waarvan de resultaten als zeer positief werden beoordeeld.

De uitgevoerde monitoring heeft overtuigende resultaten opgeleverd (minder verkeer, minder ongelukken). Op basis van deze resultaten hebben de gemeenten besloten om de situatie permanent te maken: een project om "pleintjes" te creëren aan weerszijden van de laan zal binnenkort van start gaan.

- Er zijn ook talrijke uitwisselingen tussen de gemeenten zelf over de ontwikkeling van lokale mobiliteitscontracten, onder andere:
 - Sint-Gillis, bij het uitwerken van de verkeersluwe wijk "Cool Move" had het veel contact met Anderlecht en Schaarbeek om feedback te krijgen vanuit hun ervaring.
 - Er zijn partnerschappen opgericht voor de ontwikkeling van lokale mobiliteitscontracten die zich uitstrekken over verschillende gemeenten en die constructief vorderen tussen de Colleges (samenwerking Ukkel-Vorst voor Neerstalle, Sint-Pieters-Woluwe en Oudergem voor Vogelzang).