

Gewestelijk Mobiliteitsplan

Voorontwerp van evaluatieverslag 2020-2024



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Proces en draagwijdte van de evaluatie	6
2.1. Een evaluatie waarvoor een regelgevend kader bestaat	6
2.2. Permanente gegevensverzameling en kennisdeling	6
2.3. Participatieve evaluatie	7
3. Vaststellingen	9
3.1. (Her)configuratie van het mobiliteitsgedrag	9
3.2. Ontwikkeling van de deelmobiliteit	13
3.3. Inkrimping van het wagenpark	14
3.4. Minder vervuilende, maar zwaardere en grotere auto's	15
3.5. Lichte daling van de parkeerdruk op de openbare weg	16
3.6. Verkeerscongestie blijft stabiel	17
3.7. Gemengde verkeersveiligheidsstatistieken	19
3.8. Minder vrachtwagens, meer bestelwagens	20
3.9. Lichte verbetering van de tevredenheid van mobiliteitsgebruikers	22
4. Realisatie van het actieplan	24
4.1. Good Neighbourhood	24
4.2. Good Network	27
4.3. Good Service	30
4.4. Good Choice	32
4.5. Good Partner	35
4.6. Good Knowledge	38
5. Conclusies	40



1. Inleiding

Het mobiliteitsbeleid bevindt zich op het kruispunt van talrijke uitdagingen: de leefkwaliteit van de bevolking, de aantrekkelijkheid en ontwikkeling van het gewest, de volksgezondheid en het leefmilieu, evenals de ruimtelijke ordening. Er is vrijwel geen economische sector, sociale dimensie of politiek thema dat niet minstens gedeeltelijk verband houdt met mobiliteit.

Om deze uitdagingen optimaal te integreren en de vele betrokken partijen zo coherent mogelijk te oriënteren, startte de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in 2016 met het opstellen van een nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan. In maart 2021, na een uitgebreid proces van raadpleging en cocreatie, keurde de regering het Gewestelijke Mobiliteitsplan (GMP/Good Move) goed voor het decennium 2020-2030.

Heel wat acties uit het GMP zijn inmiddels in uitvoering (en sommige zelfs al afgerond): de versterking van het openbaar vervoer (zoals tramlijn 10 naar NOH), de lokale mobiliteitscontracten, de Stad 30, de aanleg van nieuwe fietspaden, enzovoort. Deze projecten hebben uiteenlopende reacties teweeggebracht bij het publiek, soms hevig, zowel positief als negatief, vooral wanneer het de plaats van de auto in de stad betrof (tarifiering of afschaffing van parkeerplaatsen, circulatieplannen in wijken, lage-emissiezones, enzovoort). Het is belangrijk om deze stemmen te horen, maar ook om afstand te nemen en de situatie objectief te bekijken. Het moment voor een evaluatie is gunstig, omdat we ons halverwege het decennium bevinden, midden in de uitvoering van het GMP en op de overgang tussen twee legislaturen.

In dit verslag (I) lichten we eerst toe hoe de evaluatie werd uitgevoerd (regelgevend kader, Observatorium van de Mobiliteit, raadplegingen, enzovoort) en omschrijven we het toepassingsgebied ervan. (II) Vervolgens bieden we een algemeen overzicht van de evolutie van de mobiliteit in het BHG op basis van de recentste beschikbare gegevens (evolutie van de modale aandelen, ongevallenstatistieken, goederenvervoer, enzovoort). (III) In een derde deel tonen we - onder meer aan de hand van beelden - enkele kenmerkende realisaties van het mobiliteitsbeleid. (IV) Ten slotte trachten we de belangrijkste lessen uit het proces samen te vatten. Tegelijkertijd hebben we een [rapport met een geïntegreerde reeks aanbevelingen](#) voor de voortzetting van het mobiliteitsbeleid gepubliceerd. Dit document vloeit voort uit het evaluatieproces en vormt een onmisbare aanvulling op dit rapport.

2. Proces en draagwijdte van de evaluatie

2.1. Een evaluatie waarvoor een regelgevend kader bestaat

De ordonnantie Mobiliteit (oorspronkelijk aangenomen op 26 juli 2013 en officieel getiteld: ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning) kent aan het GMP een reglementaire waarde toe en bepaalt de inhoud, de draagwijdte en de nadere regels voor de uitwerking ervan. Het GMP werd in overeenstemming met dit regelgevende kader uitgewerkt. Deze ordonnantie bepaalde bovendien dat om de 30 maanden een evaluatie van de uitvoering van het plan moest worden uitgevoerd met het oog op “aanbevelingen betreffende bijstellingen om de vastgestelde tekortkomingen en zwakke punten te verhelpen” (Art. 10 §1)). Ze specificeerde echter niet verder de inhoud van deze evaluatie, noch het proces voor de uitwerking en goedkeuring ervan.

De ordonnantie Mobiliteit werd op 13 oktober 2023 grondig herzien. De nieuwe tekst herdefinieert het interval tussen de opeenvolgende evaluaties («De regering evalueert op objectieve manier de uitvoering van het GMP ten minste één keer per legislatuur» (Art. 8 §1) en bepaalt nauwkeuriger welke elementen daarin moeten worden opgenomen:

De evaluatie gebeurt ten minste op basis van:

- een analyse van de gewestelijke doelstellingen in verband met de opgetekende ontwikkelingen op mobiliteitsvlak, zoveel mogelijk gebaseerd op beschikbare objectieve gegevens;
- een vaststelling van het uitvoeringsniveau van de acties en maatregelen van het GMP;
- een overleg met de gemeenten;
- een raadpleging van de [Gewestelijke Mobiliteits] commissie.” (Art. 8 § 2)

De herziene versie van de ordonnantie Mobiliteit richt tevens formeel het Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid op en legt vast dat de volgende opdrachten onder zijn bevoegdheid vallen:

- 1° het analyseren van alle ontwikkelingen en trends inzake mobiliteit en verkeersveiligheid;
- 2° de uitwerking en de objectieve evaluatie van de uitvoering van het GMP voor te bereiden;
- 3° de verwerking van de gegevens die nodig zijn om deze taken uit te voeren.” (Art. 3).

De huidige evaluatie van het GMP past in dit vernieuwde regelgevende kader.

2.2. Permanente gegevensverzameling en kennisdeling

Een verzamelingsproces van enquêtegegevens begon tegelijk met de uitvoering van het GMP. Sinds 2021 voert Brussel Mobiliteit twee periodieke onderzoeken uit:

- het [onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Brusselaars](#) (OVG), waarmee de modale aandelen, redenen voor verplaatsingen, gemiddelde afstanden, bestemmingen en dergelijke worden vastgesteld. Van dit onderzoek bestaan momenteel twee edities (2021-2022 en 2023-2024);
- de [mobiliteitsbarometer](#), die de tevredenheid meet van gebruikers van de verschillende vervoersmodi in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook daarvan zijn twee edities beschikbaar (2021 en 2024).

Daarnaast organiseerde Brussel Mobiliteit in 2023-2024 een [enquête over de behoefte van Brusselaars om zich met de wagen te verplaatsen](#), om hun relatie tot de auto beter te begrijpen (kosten, gebruik voor vakanties, parkeerbeperkingen, bereidheid tot een minder “gemotoriseerde” levenswijze, enzovoort).

Parallel daaraan heeft Brussel Mobiliteit ook gebruik gemaakt van mobiele-telefoniedata om de grote verplaatsingsstromen te analyseren, en heeft ze diverse verkeerstellingen (fiets, openbaar vervoer, auto's enzovoort) en administratieve gegevens over autobezit (kruising van DIV-registers en bevolkingsregisters) gebundeld, gestructureerd en in context geplaatst.



Sinds 2022 staat de website van het [Observatorium van de mobiliteit en verkeersveiligheid](#) online, met als doel om continu de meest recente informatie en analyses over de Brusselse mobiliteit en de uitvoering van het GMP te delen. Brussel Mobiliteit verspreidt bovendien een nieuwsbrief bij een ruim professioneel publiek en werkt systematisch mee aan de uitgave van de [Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid](#) die wordt verspreid door Brulocalis.

2.3. Participatieve evaluatie

Met het besef van de complexiteit van de uitdagingen, risico's en kansen waarmee de gewestelijke mobiliteit te maken heeft, koos de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voor een proces van open en participatieve cocreatie - zowel tijdens de voorbereidende reflectie als bij de uitwerking van het plan. Dat proces kreeg de naam Good Move en vormde later het kader van het GMP zelf.

Een gelijkaardige participatieve benadering werd gevolgd voor de opvolging en evaluatie van de uitvoering van het GMP. Concreet:

- Brussel Mobiliteit heeft talrijke bilaterale overlegmomenten en gezamenlijke workshops georganiseerd met de gemeenten om samen met hen de uitvoering van de acties te beoordelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn. Deze uitwisselingen hebben bovendien waardevolle praktijkinzichten opgeleverd voor de bredere evaluatie van het GMP;
- de administratie heeft ook overleg gepleegd met de voornaamste mobiliteitsactoren die actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (MIVB, Parkeeragentschap, Haven van Brussel, enzovoort) om de voortgang van de voor hen relevante acties binnen het GMP te bespreken;
- de [Gewestelijke Mobiliteitscommissie](#) (GMC) en haar afdeling Goederenvervoer werden eveneens geraadpleegd.

Parallel aan deze meer gerichte trajecten brengt het Good Move Forum/Forum voor Brusselse Mobiliteit eenmaal per jaar een brede waaier aan actoren samen om gezamenlijk de stand van zaken te bespreken over de uitvoering van de acties:

- het forum van 2021 (dat online plaatsvond) legde de nadruk op het project Cairgo Bike, de uitrol van elektrische laadpunten en het overleg met het Vlaamse Gewest over mobiliteitsprojecten (Werken aan de Ring);
- het forum van 2022 bood de gelegenheid om de voortgang te bespreken van het project Lokaal Mobiliteitscontract Kuregem, de vooruitgang inzake openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS), schoolmobiliteit en burgerinitiatieven gerealiseerd binnen de subsidieoproep Brussel op Vakantie;
- het forum van 2023 bood de gelegenheid om de belangrijkste resultaten van de eerste editie van de enquête over het verplaatsingsgedrag (2021-2022) te presenteren. De namiddagsessie, georganiseerd in samenwerking met Brulocalis, was gewijd aan mobiliteitsprojecten die werden uitgevoerd in buitenlandse steden (Londen, Parijs, Milaan) en in de stad Brussel;
- het forum van 2024 focuste op de resultaten van de enquête over de noodzaak om zich met de auto te verplaatsen, evenals op de analyse van administratieve gegevens met betrekking tot autobezit. Tijdens deze gelegenheid stelde Brussel Mobiliteit ook de belangrijkste aanbevelingen voor die door de administratie waren geformuleerd voor de verdere uitvoering van het GMP. Er valt op te merken dat de eerste resultaten van de evaluatie en een voorlopige reeks aanbevelingen overigens al in het begin van de zomer van 2024 waren voorgesteld aan de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en aan de lokale mandatarissen en technische diensten;
- het forum van 2025 zette de verwezenlijkingen van een brede waaier aan actoren in de schijnwerpers: de nieuwe tramlijn 10 (MIVB), de fietssnelwegprojecten (Beliris), het programma micro-projecten (Brussel Mobiliteit),



voorbeeldige herinrichtingen en sensibiliseringsmaatregelen op gemeentelijk niveau, het Voetgangersbrevet (Good Planet), het project Includo (MIVB), enzovoort.

Als aanvulling op de jaarlijkse fora werden in 2023 twee themadagen georganiseerd:

- een dag in samenwerking met Leefmilieu Brussel, gewijd aan stedelijke mobiliteit en sociale gelijkheid;
- een dag met workshops om de stand van zaken van de acties op te maken en de bestaande obstakels en aanbevelingen voor de verdere uitvoering van het GMP te bespreken.

* * *

De evaluatie van het GMP is wettelijk verankerd en steunt zowel op data-analyses (tellingen, enquêtes over mobiliteitspraktijken, enzovoort) als op een brede raadpleging van talrijke stakeholders (gemeenten, MIVB, verenigingssector, enzovoort).

Het stadsgewest Brussel blijft voortdurend evolueren en transformeren: de opkomst van nieuwe mobiliteitsaanbiedingen en technologieën, de aanpassing van verplaatsingsgewoonten, de voltooiing van herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte, de voorbereiding van nieuwe initiatieven, de herschikking van de politieke verhoudingen en dergelijke meer. De evaluatie van het GMP probeert zo dicht mogelijk aan te sluiten bij deze ontwikkelingen, maar loopt uiteraard altijd wat achter op de meest recente gebeurtenissen. Dit evaluatieverslag vormt dus een momentopname binnen een continu evaluatieproces, ingebed in een stedelijke realiteit die voortdurend in beweging is. Voor dit verslag werd gekozen om de analyse te structureren op basis van de situatie in 2024. Dit ankerjaar is enerzijds een scharniermoment in het politieke leven van het gewest (nieuwe legislaturen op gemeentelijk en gewestelijk niveau), en anderzijds een periode waarvoor we over uitgebreide enquêtegegevens beschikken - met name de tweede editie van de enquête over het mobiliteitsgedrag en de mobiliteitsbarometer.

Dit rapport is slechts een samenvatting van het evaluatieproces. We verwijzen systematisch naar de studies en andere documenten die de inhoud ondersteunen en die integraal deel uitmaken van de evaluatie.



3. Vaststellingen

3.1. (Her)configuratie van het mobiliteitsgedrag

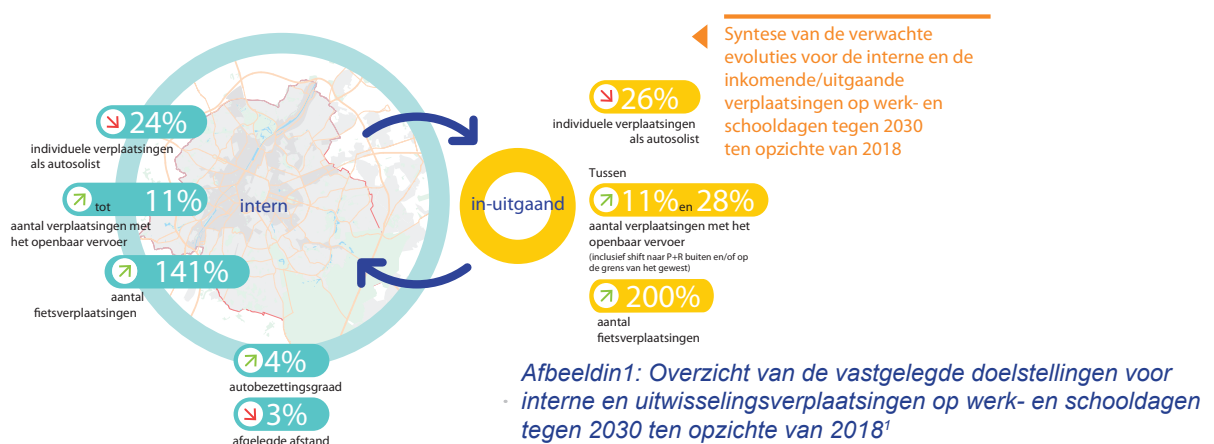
De verplaatsingsgewoonten van de Brusselse bevolking en van de pendelaars zijn de afgelopen jaren sterk veranderd. In dit deel worden de belangrijkste trends besproken en in het perspectief geplaatst van de doelstellingen die het GMP heeft vastgelegd voor 2030.

Afstemming van doelstellingen en waargenomen evoluties

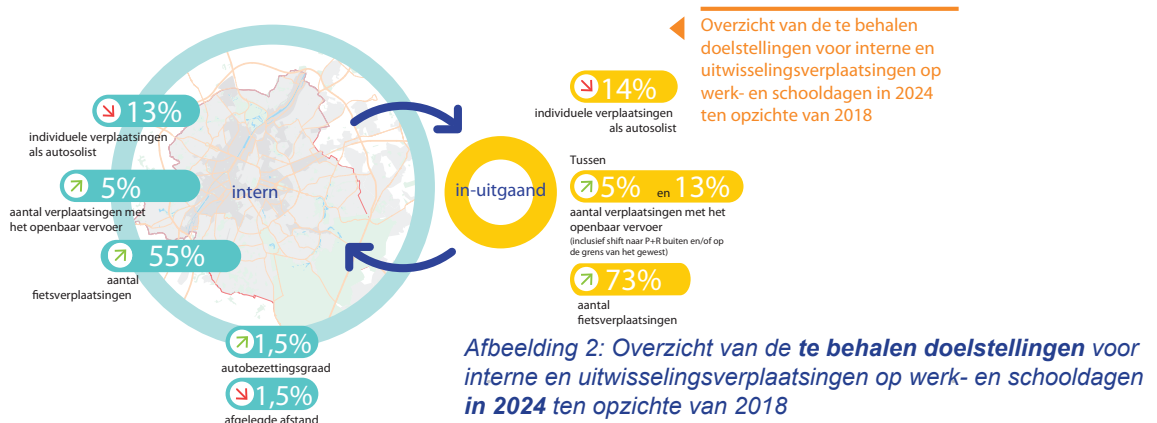
Met het oog op 2030 heeft het GMP verschillende doelstellingen vastgelegd in verband met mobiliteitsgedrag. De indicatoren (uitgedrukt als procentuele evoluties) hebben betrekking op enerzijds het volume en de afstand van de verplaatsingen die verband houden met het gewest, en anderzijds op het aantal verplaatsingen per fiets, met het openbaar vervoer en met de auto.

De doelstellingen nemen 2018 als referentiejaar en maken een onderscheid tussen interne verplaatsingen binnen het gewest en uitwisselingsverplaatsingen (inkomend/uitgaand). Dit onderscheid is belangrijk omdat deze situaties sterk verschillen, zowel wat betreft de profielen van de gebruikers als wat betreft het aanbod aan alternatieven voor de auto.

Hieronder volgt een overzicht van de doelstellingen die in het GMP voor 2030 zijn vastgelegd (p. 67):

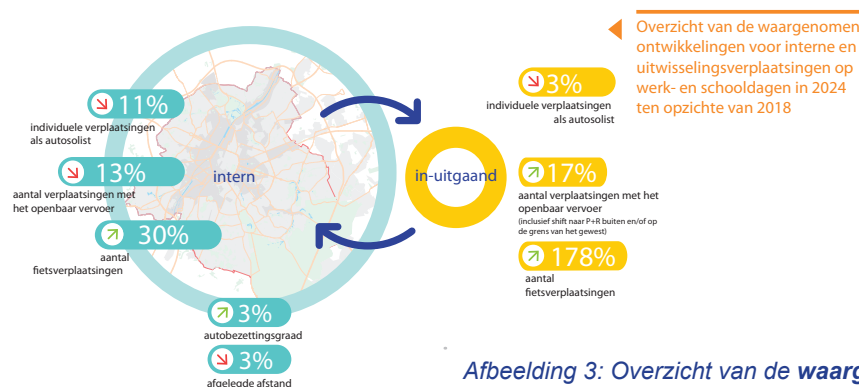


Om te bepalen in welke mate de tussentijdse doelstellingen zijn bereikt, moet niet de verwachte evolutie tegen 2030 worden berekend, maar die tegen 2024. Afbeelding 2 geeft een overzicht van de verwachte ontwikkelingen tegen dat jaar om het traject richting de doelstellingen voor 2030 aan te houden (onder de aanname van constante groeifactoren):



¹De referentiesituatie van 2018 is gebaseerd op het multimodale verplaatsingsmodel van het BHG (MUSTI). Dit model werd gekalibreerd aan de hand van de toen beschikbare telgegevens voor bepaalde vervoerswijzen, en met een extrapolatie van de gegevens uit de BELDAM-enquête van 2010 en het OVG van 2022. In zijn oorspronkelijke versie had het GMP als doel het aantal fietsverplaatsingen tussen 2018 en 2030 te verviervoudigen. Dit doel is aangepast, aangezien het aandeel van de fiets - dat in 2018 op 4% werd geraamd - intussen naar boven is bijgesteld tot 7%

Vervolgens worden deze tussentijdse doelstellingen getoetst aan de werkelijk waargenomen ontwikkelingen in 2024. Hiervoor wordt gebruikgemaakt van de meest recente editie van het [Onderzoek naar het Verplaatsingsgedrag \(OVG\)](#), aangevuld met geactualiseerde telgegevens per vervoerswijze. Afbeelding 3 toont de evolutie tussen 2018 en 2024 van het aantal interne en uitwisselingsverplaatsingen per vervoerswijze:



*Afbeelding 3: Overzicht van de **waargenomen** ontwikkelingen voor interne en uitwisselingsverplaatsingen op werk- en schooldagen in 2024 ten opzichte van 2018*

Deze resultaten worden systematisch besproken in de volgende subsecties.

Daling van het aantal verplaatsingen en de gemiddelde afstand ervan

Het totale aantal uitwisselingsverplaatsingen is tussen 2018 en 2024 met 1% gedaald (in absolute cijfers: 1.440.000 inkomende en uitgaande bewegingen). Dit is een aanzienlijke daling, aangezien de Brusselse bevolking in diezelfde periode met 4% is toegenomen. Dit resultaat houdt grotendeels verband met de toegenomen toepassing van telewerk naar aanleiding van de coronacrisis. De trend is sterker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in de twee andere gewesten, omdat ze vooral de tertiaire sector treft, die er sterk vertegenwoordigd is.

De afstand van de interne verplaatsingen is dan weer met 3% verminderd. Ook dit resultaat moet worden gezien in het kader van de hertekening van de verplaatsingspatronen na de coronacrisis: minder woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen, maar meer korte verplaatsingen in de buurt voor boodschappen, wandelingen, enzovoort. De doelstelling van 1,5% voor 2024 wordt dus ruim behaald.

Parallel aan de kortere afstanden zijn er duidelijke verschuivingen merkbaar in het aantal verplaatsingen dat te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto wordt afgelegd.

Te voet: de voornaamste vervoerswijze

Het GMP heeft geen kwantitatieve doelstellingen voor stappen vastgesteld. Het is echter een vervoerswijze die het impliciet wil bevorderen. Het project van een polycentrische, lokale stad dat ten grondslag ligt aan het plan en de daarmee samenhangende doelstelling om de verplaatsingsafstanden te verkleinen, veronderstelt namelijk de ontwikkeling van het voetgangersverkeer. Verschillende acties van het plan hebben trouwens rechtstreeks betrekking op deze vervoerswijze: toegankelijkheid en veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen en trottoirs, voetgangersboulevards, enz.

Stappen staat vandaag centraal in de mobiliteitspraktijken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het vertegenwoordigt 31 % van de interne verplaatsingen als belangrijkste vervoerswijze, meer dan het openbaar vervoer en de auto. Bovendien bestaat 66 % van de interne verplaatsingen uit ten minste een deel te voet: bijna elke rit op basis van het openbaar vervoer omvat bijvoorbeeld een deel dat te voet moet worden afgelegd (om de bus-, tram- of metrohalte te bereiken).

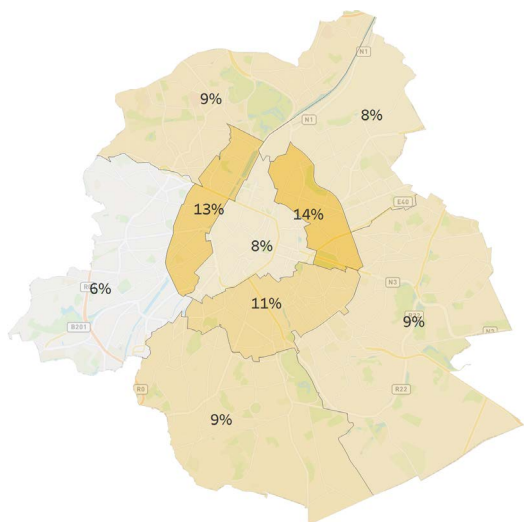
In tegenstelling tot fietsen, het openbaar vervoer of autorijden varieert het aandeel te voet nauwelijks met leeftijd, geslacht of inkomen. Er zijn wel geografische verschillen: in de gemeenten van de eerste kroon wordt meer te voet gegaan dan in de verderaf gelegen gemeenten van de tweede kroon. Dit kan worden verklaard door de kortere afstanden in en rond het stadscentrum.

De fiets in opmars

Het aantal interne verplaatsingen met de fiets is tussen 2018 en 2024 met 30% toegenomen. Deze ontwikkeling gaat de juiste richting uit, maar blijft onder het niveau dat men op dat moment had moeten bereiken (+55%) om op koers te blijven voor de doelstelling voor 2030 (+141%).

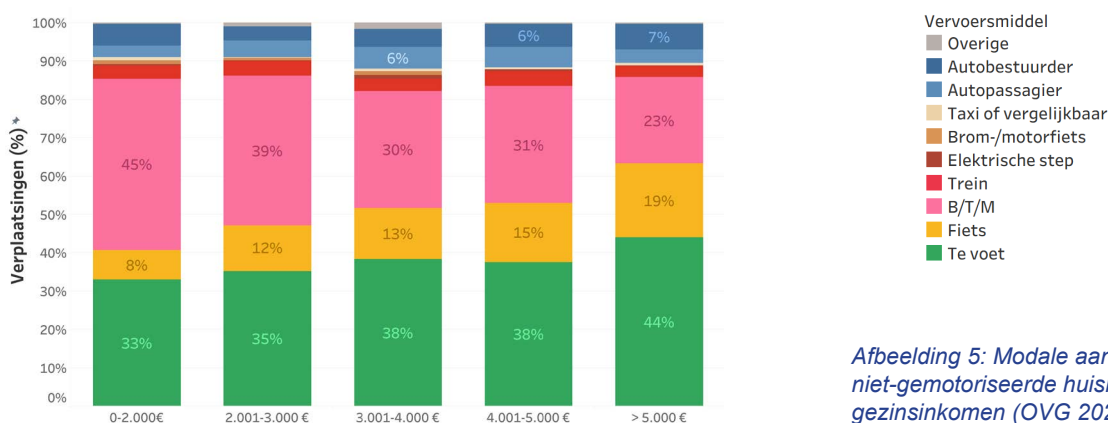
In 2024 gebeurde 10% van de interne verplaatsingen van de Brusselaars met de fiets, tegenover 7% in 2018. Het fietsgebruik kreeg een sterke impuls tijdens de coronacrisis door het vermijden van het openbaar vervoer en de snelle aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur. De opmars van de fiets begon echter al eerder, rond het begin van de jaren 2010.

Er moet ook worden opgemerkt dat de evolutie van het fietsgebruik bovendien sterk verschilt tussen wijken en bevolkingsgroepen. Zo ligt het aandeel van de fiets bijzonder hoog in de eerste kroon (14%) en veel lager in de tweede, vooral in het westen van het gewest (6%).



Afbeelding 4: Aandeel van de fiets per macrozone (bij interne verplaatsingen en uitwisselingsverplaatsingen van de Brusselse bevolking) (OVG 2024)

In dezelfde lijn varieert het aandeel van de fiets sterk naargelang het gezinsinkomen: het ligt tussen 5 en 9% bij personen in een niet-gemotoriseerd huishouden met een netto-inkomen lager dan 2.000 euro. Dit aandeel stijgt bij elke inkomenscategorie en overschrijdt zelfs 19% in de hoogste inkomensklasse.

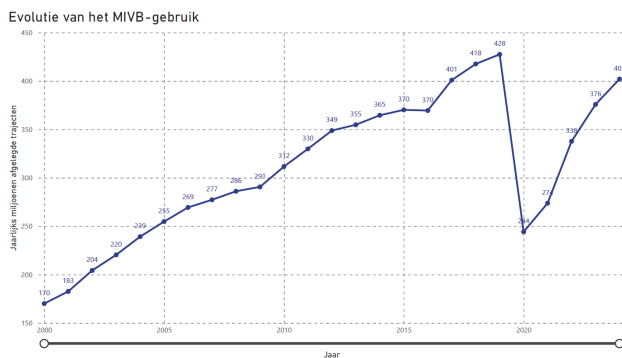


Afbeelding 5: Modale aandelen van niet-gemotoriseerde huishoudens, naar gezinsinkomen (OVG 2024)

Ook naar geslacht zijn er duidelijke verschillen in het fietsgebruik. Er zijn minder vrouwen dan mannen onder de fietsers. Toch neemt het verschil af: in 2024 bestond 40% van de fietsers uit vrouwen, tegenover slechts 32% in 2015 (volgens de tellingen van Pro Vélo tijdens de ochtendspits). Het aandeel van kinderen in het verkeer tijdens de ochtendspits blijft echter laag en is nauwelijks veranderd (1,7% in 2015 en 1,5% in 2024). Opmerkelijk is dat tijdens de lockdown het aandeel kinderen onder de fietsers bijna 5% bedroeg (2021).

Terugval en inhaalbeweging openbaar vervoer

Het gebruik van het openbaar vervoer kende een sterke terugval tijdens de coronacrisis, vooral in 2020 en 2021. Sindsdien is het aantal reizigers opnieuw gestegen, zoals wordt geïllustreerd in de onderstaande grafiek voor de MIVB. Toch blijft het totale aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer in 2024 (alle netten samen: MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) 13% lager dan in 2018.

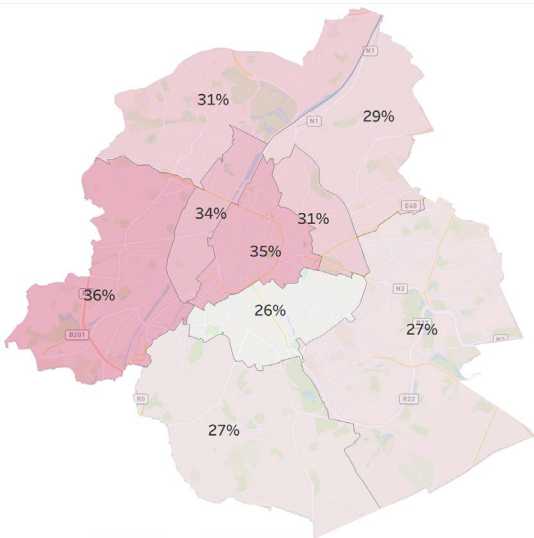


Afbeelding 6: Aantal reizen (in miljoenen) op het MIVB-net

Ondanks het herstel van het aantal reizigers heeft de coronacrisis structurele veranderingen teweeggebracht die op lange termijn het groeipotentieel van het openbaar vervoer kunnen beperken. Het systematische gebruik van telewerk en de stagnatie van het aantal uitwisselingsverplaatsingen (pendelaars) verminderen het potentieel aan verplaatsingen dat het openbaar vervoer kan aantrekken. Daarnaast zorgen kortere interne verplaatsingsafstanden ervoor dat actieve vervoerswijzen meer in trek zijn, wat ten koste gaat van het openbaar vervoer.

Verder is het interessant om vast te stellen dat het gebruik van het openbaar vervoer sterk verschilt naargelang de wijken, leeftijdscategorieën en sociaaleconomische kenmerken van de bevolking. Zoals in afbeelding 5 reeds te zien was, evolueert het aandeel van het openbaar vervoer omgekeerd evenredig met dat van de fiets: het is het hoogst bij de lagere inkomensgroepen en neemt af naarmate het inkomensniveau stijgt.

Uit de onderstaande kaart blijkt eveneens dat het aandeel van het openbaar vervoer aanzienlijk varieert van wijk tot wijk: de Vijfhoek en het westen van het gewest halen waarden die bijna 50% hoger liggen dan in het zuidoosten (namelijk 36% tegenover 27%). Het openbaar vervoer biedt basismobiliteit aan de hele bevolking en wordt vooral benut door de meest kwetsbare bevolkingsgroepen.



Afbeelding 7: Aandeel van het openbaar vervoer per macrozone (bij interne en uitwisselingsverplaatsingen van de Brusselse bevolking - OVG 2024)

Gebruik privéwagens neemt af

Om de gewestelijke mobiliteitsuitdagingen aan te gaan, heeft het GMP duidelijke doelstellingen vastgelegd om het gebruik van de auto voor verplaatsingen binnen en van en naar het gewest terug te dringen. Voor 2030 werd als doel

gesteld om het aantal interne verplaatsingen die alleen met de auto gebeuren met 24% te verminderen ten opzichte van 2018, wat neerkomt op een verwachte daling van ongeveer 13% tegen 2024. **Tussen deze twee jaartallen is het aantal interne autoverplaatsingen effectief met 11% afgenomen.** De tussentijdse doelstelling is dus bijna gehaald.

Het aantal uitwisselingsverplaatsingen met de auto is tussen 2018 en 2024 met 3% gedaald. Daarmee blijft de evolutie ver achter bij de beoogde daling van 14% voor 2024 in het GMP. Het grote verschil tussen de sterke daling van interne autoverplaatsingen en de meer beperkte afname van uitwisselingsverplaatsingen wordt verklaard door het beperkte aantal alternatieven voor langere, intergewestelijke trajecten die vaak gebieden verbinden met een slechte dekking door het openbaar vervoer. Daarnaast beperkt het fiscale regime rond salariswagens eveneens het potentieel voor een modale verschuiving bij uitwisselingsverplaatsingen.

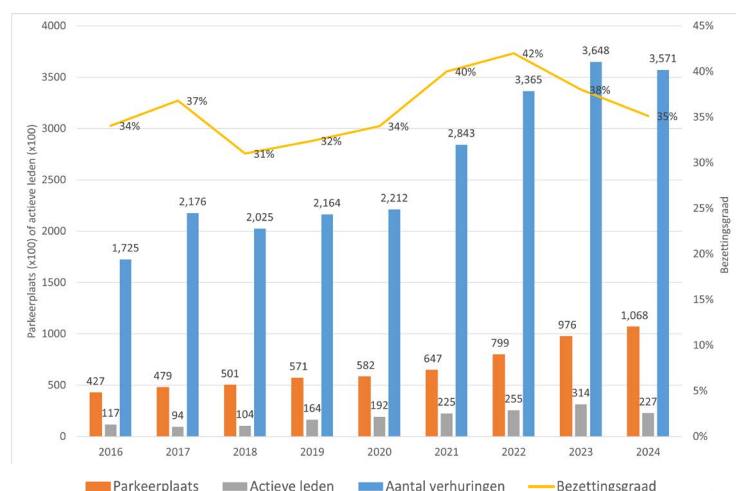
Terwijl het aandeel van de auto is gedaald, steeg de **bezettingsgraad van auto's tussen 2018 en 2024 met 3%**. De doelstelling voor 2030 op dit vlak (4%) is dus nagenoeg bereikt.

Er zijn verschillende redenen waarom het autogebruik afneemt: de toename van korte verplaatsingen (zie hierboven) stimuleert actieve vervoerswijzen; de sterke groei van het fietsgebruik heeft ertoe geleid dat ook voor langere trajecten minder vaak de auto wordt gebruikt, enzovoort. Daarnaast hangt het dalende autogebruik samen met de duidelijke afname van het aantal auto's in het bezit van Brusselse huishoudens (zie verder).

3.2. Ontwikkeling van de deelmobiliteit

Aanhoudende groei van autodelen

Autodelen vermindert de behoefte aan een eigen auto. De toenemende populariteit van deze dienst ondersteunt de daling van de motoriseringsgraad. Het aantal parkeerplaatsen dat is voorbehouden voor stationair autodelen (Cambio en Getaround) is tussen 2018 en 2024 meer dan verdubbeld (van 501 naar 1.068). Gedurende die periode is ook het aantal gebruikers meer dan verdubbeld, van 10.400 naar 22.700. Het aantal voertuigverhuringen steeg bovendien met 76%.



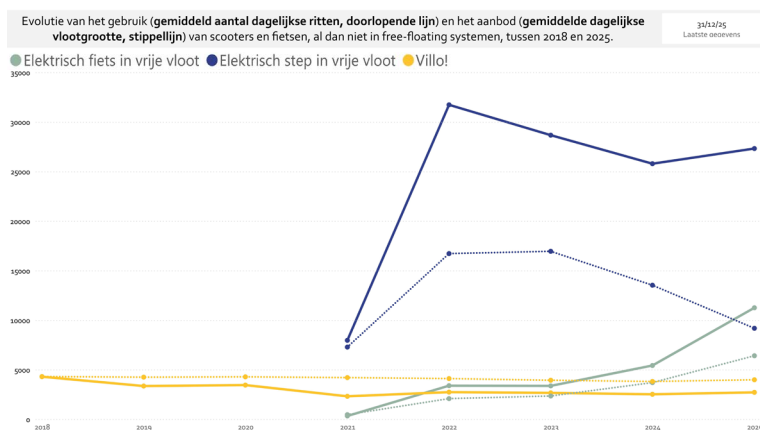
Afbeelding 8: Ontwikkeling van 2016 tot 2024 van het aantal parkeerplaatsen, het aantal leden en de bezettingsgraad van stationair autodelen (Cambio)

Het is moeilijker om de evolutie van free-floating autodelen nauwkeurig vast te stellen, vanwege de vele nieuwe en vertrekkende aanbieders op de Brusselse markt tussen 2019 en 2024 (Poppy, Miles, GreenMobility, enzovoort). Toch valt op dat het aantal free-floatingvoertuigen zeer sterk is toegenomen: +231% tussen 2022 en 2024.

Opkomst van micromobiliteit

Na de stationsfietsen (Villo!) maken free-floating steps en fietsen tegenwoordig deel uit van het dagelijkse straatbeeld in Brussel. Deze nieuwe diensten verbreden het mobiliteitsaanbod voor de bevolking, maar brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee.

Afbeelding 9 laat zien dat het gebruik van de fietsdienst Villo! tussen 2018 en 2024 met 41% is gedaald, terwijl het aanbod in deze periode stabiel bleef. Daarentegen valt een zeer sterke groei van free-floating steps op (systematische tellingen vanaf 2021). Het aanbod (of de vlootomvang) van dit type voertuigen daalde sterk in 2024 en 2025 na de invoering van een nieuw regelgevend kader (beperking van het aantal aanbieders en het aantal steps dat zij mogen exploiteren). Het gebruik van dit soort diensten daalde echter niet evenredig. Integendeel, de omloopsnelheid - het aantal ritten in verhouding tot de vlootomvang - van de steps nam sterk toe. Deze steeg van een jaarlijks daggemiddelde van 1,68 in 2023 naar 1,93 in 2024 en bereikte in 2025 een gemiddelde van 3 (gegevens van januari tot november). De vlootoptimalisatie versterkt de economische rendabiliteit van de aanbieders en daarmee de duurzaamheid van dit type dienst. Een hogere omloopsnelheid maakt het bovendien mogelijk om, bij gelijkblijvend gebruik, de overlast door hinderlijk geparkeerde free-floating micromobiliteitsvoertuigen te verminderen.



Afbeelding 9: Evolutie van het gebruik (gemiddeld aantal dagelijkse ritten, volle lijnen) en het aanbod (gemiddelde dagelijkse vlootomvang, stippellijnen) van gedeelde micromobiliteit tussen 2018 en 2025 (bron: Villo! en Vianova voor free-floatingvoertuigen)

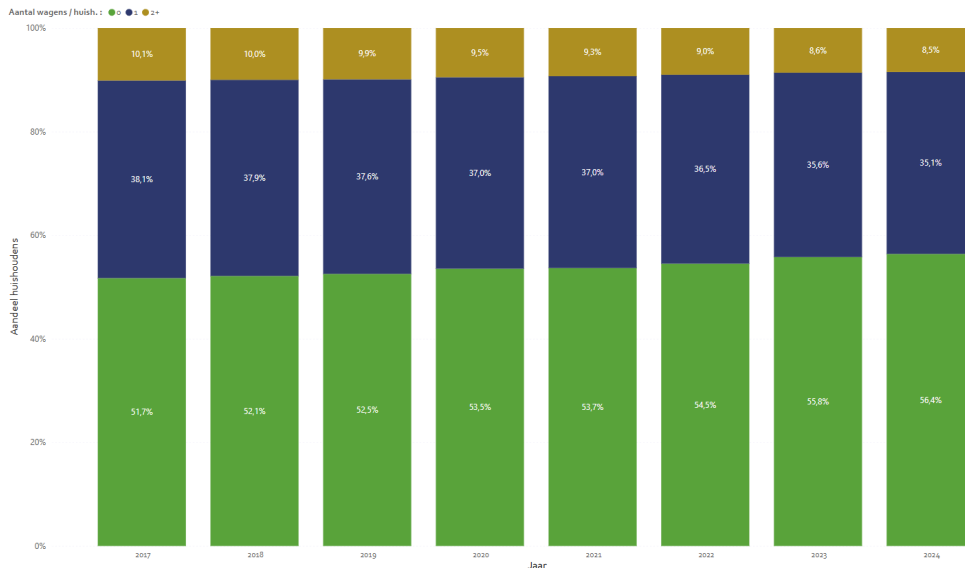
Het is niet eenvoudig om de impact van gedeelde micromobiliteit op de modale verschuiving nauwkeurig te meten. Uit een in 2023 door Brussel Mobiliteit uitgevoerde [enquête](#) onder gebruikers van micromobiliteitsdiensten blijkt dat, bij het ontbreken van een gedeeld micromobiliteitsaanbod, 56% van hen voor het openbaar vervoer zou kiezen, 10% een fiets van het huishouden zou gebruiken, 8% te voet zou gaan en 8% een privéwagen zou nemen. Over het algemeen draagt het aanbod van gedeelde micromobiliteit bij aan het ontlasten van het openbaar vervoer of aan het vervangen daarvan voor minder frequente ritten. Het vergemakkelijkt korte verplaatsingen binnen het gewest en stimuleert duurzame verplaatsingsketens zonder dat men een eigen voertuig hoeft te bezitten.

Micromobiliteit beantwoordt duidelijk aan een reële behoefte en helpt hiaten in het structurele mobiliteitsaanbod op te vullen, maar brengt ook nieuwe vormen van hinder met zich mee voor voetgangers, vooral voor personen met beperkte mobiliteit. Deze overlast komt bovenop bestaande problemen zoals het illegaal parkeren van voertuigen op trottoirs of oversteekplaatsen. Om dit probleem aan te pakken hebben Brussel Mobiliteit en de gemeenten 2.287 dropzones (november 2025) voor deelsteps en -fietsen ingericht. Er wordt streng opgevolgd of de deelvoertuigen in deze dropzones worden gestald, met regelmatige controles op het terrein.

3.3. Inkrimping van het wagenpark

Parallel aan de veranderingen in mobiliteitsgewoonten is het eveneens belangrijk om de ontwikkeling van het autobezit van huishoudens te volgen. Enerzijds omdat het bezit van een auto (hier ruim opgevat, ook met inbegrip van salarismotoren) in grote mate de mobiliteitspraktijken bepaalt: wie een auto bezit, gebruikt deze vaak ook voor verplaatsingen die anders uitgevoerd zouden kunnen worden. Anderzijds heeft autobezit ook effecten die losstaan van het daadwerkelijke gebruik ervan: inname van openbare ruimte door geparkeerde voertuigen, invloed op het gezinsbudget, enzovoort.

Een duidelijke trend tekent zich af: **Brusselse huishoudens bezitten steeds minder vaak een auto. In 2017 was 48,3% van hen gemotoriseerd** (d.w.z. dat ze over minstens één auto - privéwagen of bedrijfswagen - beschikten), **tegenover slechts 43,6% in 2024.**



Afbeelding 10: Evolutie van het aandeel Brusselse huishoudens zonder auto, met één auto of met meerdere auto's (Statbel)

De dalende trend is ook merkbaar bij multimotorisering. Het aandeel huishoudens met precies één auto daalde met 3 procentpunt, van 38,1% naar 35,1%. Het aandeel huishoudens met twee of meer auto's verminderde met 1,6 procentpunt, van 10,1% naar 8,5%.

Er zijn meerdere redenen voor de daling van het autobezit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: een wijziging in de bevolkingssamenstelling (er zijn meer eenpersoonshuishoudens, een categorie die structureel minder gemotoriseerd is dan andere huishoudenstypes); een generatieverschuiving (het behalen van een rijbewijs en de aanschaf van een auto gebeuren later, enz.), een relatieve toename van het huishoudbudget dat aan huisvesting wordt besteed; een stedelijke context die beter aangepast is aan een leven zonder auto (versterking van het openbaarvervoernetwerk, fietsvriendelijkheid, autodeelaanbod en fietsdeelaanbod, enz.); enz

De daling van het aandeel autogebruik die in het vorige deel werd vermeld, kan niet enkel worden toegeschreven aan de algemene afname van de motoriseringsgraad van huishoudens, maar ook aan het verminderde gebruik van de auto door huishoudens die wel gemotoriseerd zijn. In 2024 bedroeg het aandeel autogebruik van gemotoriseerde Brusselse huishoudens 42% (OVG), tegenover 52% in 2010 (BELDAM).

3.4. Minder vervuilende, maar zwaardere en grotere auto's

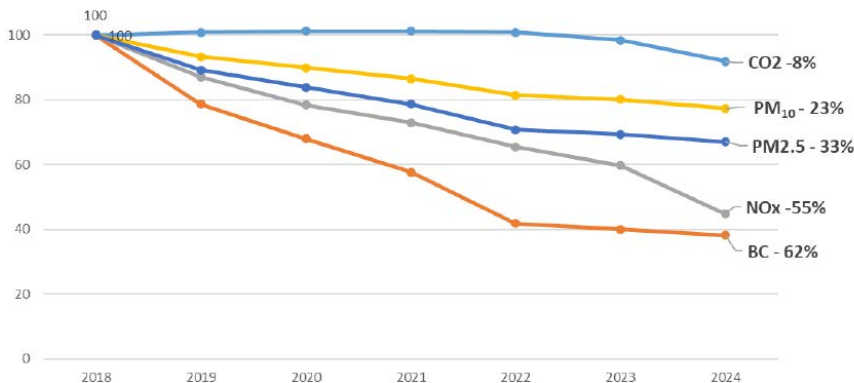
Parallel aan het proces van demotorisering heeft het wagenpark in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een sterke evolutie doorgemaakt. Begin 2025 bestond 69% van de in het gewest rijdende auto's uit benzinewagens, 23% uit dieselwagens en 8% uit elektrische wagens. De elektrificering van het wagenpark, gestimuleerd door het fiscale beleid op dit vlak, is vooral uitgesproken bij bedrijfswagens. In 2024 waren elektrische auto's goed voor 24% van de leasingwagens die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden ingeschreven. Daarentegen blijft de elektrificering tot op heden marginaal binnen het wagenpark dat door Brusselse huishoudens privé wordt bezeten (0,7%).



Afbeelding 11: Evolutie van de motorisering (benzine, diesel en elektrisch) van voertuigen die in het BHG rijden (Evaluatie van de lage-emissiezone - Verslag 2024, Leefmilieu Brussel)

Het aandeel dieselloftuigen blijft echter grotendeels overheersend in het bestelwagenpark (N1) (ongeveer 91%). Elektrische bestelwagens winnen geleidelijk terrein en vertegenwoordigden begin 2025 iets meer dan 2% van het totale wagenpark.

De lage-emissiezone (LEZ) sluit stapsgewijs de meest vervuilende voertuigen met verbrandingsmotor uit om de luchtkwaliteit te verbeteren en zo de gezondheid van de bevolking te bevorderen. Sinds 1 januari 2022 zijn dieselloftuigen met Euro 4-norm en benzinevoertuigen met Euro 2-norm verboden. Uit de onderstaande grafiek blijkt dat dankzij de LEZ de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tussen 2018 en 2024 aanzienlijk is verbeterd. De uitstoot van black carbon (zwarte koolstof), fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden (NOx) daalde met 23 tot 62%. De rechtstreekse daling van CO2-uitstoot is beperkter (-8 %), aangezien deze hoofdzakelijk het gevolg is van de elektrificering van het wagenpark.



Afbeelding 12: Evolutie van de uitstoot van black carbon, fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofoxiden door het wegverkeer in het BHG (bron: Leefmilieu Brussel, Evaluatie van de lage-emissiezone - Verslag 2024)

Parallel met deze positieve evolutie valt echter een nieuwe en meer zorgwekkende trend op. De afgelopen jaren zijn auto's zwaarder en groter geworden. Het gemiddelde (rijklare) gewicht van nieuw ingeschreven voertuigen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2024 bedroeg 1.715 kg, tegenover 1.445 kg in 2018. Deze evolutie laat zich gelden op Brussels, Belgisch en Europees niveau. Ze vloeit voort uit de Europese regelgeving, het fiscale stelsel voor salariswagens en de elektrificering van het wagenpark (door het gewicht van de batterijen), maar ook uit een groeiende marktvraag naar steeds grotere en volumineuzere voertuigen. Deze trend heeft uiteenlopende gevolgen: voor de verkeersveiligheid (zie hieronder), voor de openbare ruimte (grotere ruimte-inname), voor het milieu (hoger energieverbruik) en voor de luchtkwaliteit (zwaardere voertuigen veroorzaken meer uitstoot), enz.

3.5. Lichte daling van de parkeerdruk op de openbare weg

Het GMP (in lijn met het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, GPDO) ging uit van een aanzienlijke vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg (een daling met 65.000 tegen 2030, of 32,5 % van het toenmalige aanbod) om meer ruimte vrij te maken voor actieve vervoersmodi en het openbaar vervoer, en om delen van de openbare ruimte te ontharden. Die vermindering bleek in de praktijk echter moeilijk te realiseren, wat blijkt uit de cijfers: **het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg daalde tussen 2019 en 2023 slechts met 1,3 %**, alle types samen. Op die respectieve tijdstippen waren er 274.900 en 271.200 plaatsen (bron: parking.brussels, Overzicht van de vraag naar parkeergelegenheid voor auto's op de openbare weg, 2024). Wanneer enkel de "voor alle automobilisten toegankelijke en niet-gereserveerde" plaatsen worden meegerekend, daalde het aanbod tussen 2020 en 2024 met 2,6 %, of ongeveer 6.500 plaatsen die verdwenen of werden omgevormd tot gereserveerde plaatsen.

De **vraag naar parkeergelegenheid op de openbare weg is daarentegen merkbaar afgenomen**. De bezettingsgraad van de parkeerplaatsen (exclusief opritten) daalde met 4,8 % overdag en 7,5 % 's nachts tussen 2019 en 2023. De nachtelijke bezetting weerspiegelt grotendeels de vraag naar parkeergelegenheid van de bewoners.

Évolutie 2019-2023

05-07 uur	- 7,5 %
10-12 uur	- 4,8 %
20-22 uur	- 6,2 %

Afbeelding 13: Ontwikkeling van de vraag naar parkeergelegenheid op de openbare weg (bron: parking.brussels, Overzicht van de vraag naar parkeergelegenheid voor auto's op de openbare weg, 2024)

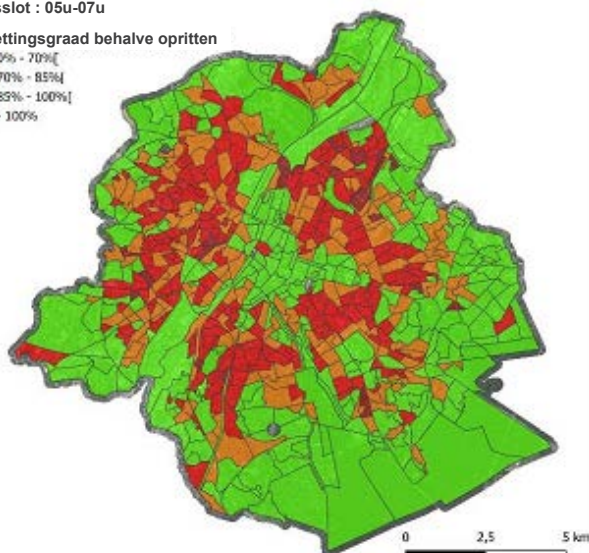
Deze daling sluit aan bij het beleid inzake parkeerregulering dat werd ingevoerd. Ze is tevens een logisch gevolg van de afname van de motoriseringsgraad van huishoudens in dezelfde periode (zie voorgaand deel). Bovendien treft de demotorisering vooral financieel minder welgestelde huishoudens, die doorgaans minder vaak over een privéparkeerplaats beschikken. Het is aannemelijk dat vooral auto's die op straat worden geparkeerd, in verhouding sterker hebben bijgedragen aan de daling van het aantal voertuigen per huishouden in Brussel.

De algemene afname van de vraag naar residentieel parkeren verbergt echter aanzienlijke verschillen tussen wijken. De nachtelijke bezettingsgraad blijft in een aantal dichtbevolkte zones immers zeer hoog, soms zelfs tegen de verzadiging aan. Zoals blijkt uit de onderstaande kaart, is dat het geval in de gemeenten van de eerste kroon (behalve de Vijfhoek en de Europese wijk) en in het westelijke deel van de tweede kroon.

Statistische sectoren.

Tijdslot : 05u-07u

Bezettingsgraad behalve opritten

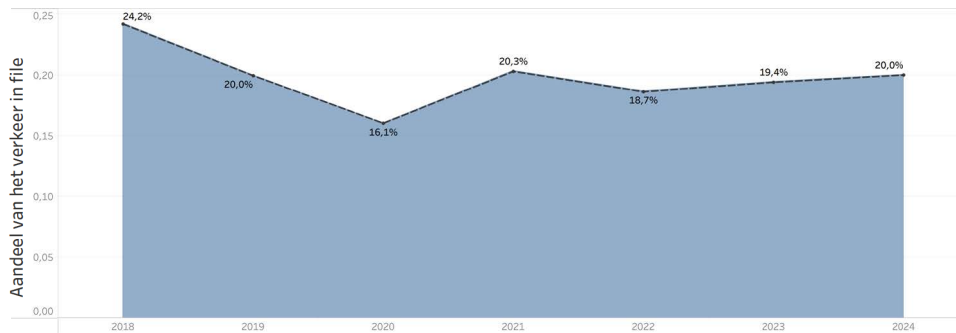


Afbeelding 14: Bezettingsgraad van parkeren op de openbare weg (exclusief opritten) in 2023 tussen 5.00 en 7.00 uur 's ochtends (bron: parking.brussels, Overzicht van de vraag naar parkeergelegenheid voor auto's op de openbare weg, 2024, p. 26)

3.6. Verkeerscongestie blijft stabiel

Afgezien van 2020, het eerste jaar van de coronacrisis, is de congestie tijdens de ochtendspits opmerkelijk stabiel gebleven. De onderstaande grafiek toont het aandeel voertuigen dat op het hoofdwegennet in de file staat tussen 6.00 en 10.00 uur op werkdagen in september en oktober.²

² Onze analyse richtte zich op de ochtendspits in plaats van de avondspits, omdat het verkeer in de ochtend eenvoudiger te interpreteren is doordat het nauwer samenhangt met woon-werk- en woon-schoolverplaatsingen. Het is echter belangrijk op te merken dat de twee spitsperiodes zich niet op dezelfde manier gedragen: de avondspits duurt doorgaans langer dan de ochtendspits en het pendelverkeer speelt 's avonds een kleinere rol in de congestie dan in de ochtend.

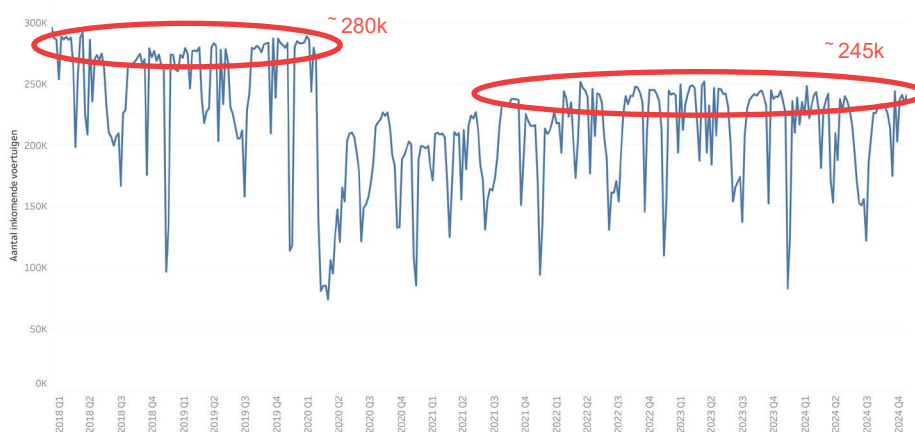


Afbeelding 15: Jaarlijkse evolutie van het aandeel van het verkeer (in voertuigkilometers) in file op het hoofdwegennet tijdens de ochtendspits (06.00–10.00 uur), op werkdagen in september en oktober (bron: FCD van TomTom, analyse door BM)

Deze algemene stabiliteit op gewestelijk niveau verbergt echter soms aanzienlijke lokale schommelingen. Bepaalde bouwplaatsen (tunnelrenovaties, herinrichtingen van straten, enzovoort) hebben het verkeer in hun omgeving tijdelijk sterk beïnvloed. De uitzonderlijk hoge waarde in 2018 kan worden verklaard door de opeenstapeling van grootschalige werken. Dat jaar waren de tunnels Reyers-Meiser en Reyers-Montgomery langdurig gesloten, terwijl er gelijktijdig ook werken plaatsvonden aan de Hallepoorttunnel, aan Madou en aan de Woluwelaan. Er zijn daarnaast blijvende lokale trends merkbaar: de verkeersdoorstroming is structureel verbeterd op sommige assen (onder meer de E411 richting Delta), maar verslechterd op andere (zoals bepaalde delen van de R22).

Verschillende, deels tegenstrijdige factoren verklaren waarom de congestie uiteindelijk over het geheel genomen stabiel bleef:

- enerzijds hebben talrijke maatregelen die de verkeersveiligheid moesten verbeteren, de aanleg van fietspaden, en aanpassingen om de doorstroming van bussen en trams te bevorderen (onder meer via aangepaste verkeerslichtregeling) de capaciteit van het hoofdwegennet op sommige plaatsen verminderd. Ook de invoering van Stad 30 en van verkeerslussen in de Vijfhoek en daarbuiten hebben het doorgaande verkeer in de wijken beperkt en deels verplaatst naar het hoofdwegennet;³
- anderzijds neemt het autogebruik jaar na jaar af, en dus ook het aantal voertuigen op de weg, wat de doorstroming bevordert. Zoals eerder vermeld, daalt het autobezit van Brusselaars structureel, evenals het aandeel van de auto in de verplaatsingen. Ook het aantal inkomende en uitgaande verplaatsingen is licht gedaald. In dit verband komen er tegenwoordig ongeveer 35.000 voertuigen per week minder 's ochtends Brussel binnen via de belangrijkste snelwegen (E40 (west), A12, A201, E40 (oost) en E411).



Afbeelding 16: Wekelijkse evolutie van het aantal voertuigen dat tijdens de ochtendspits (06.00–10.00 uur) het BHG binnenrijdt op werkdagen via de E40 (west), de A12, de A201, de E40 (oost) en de E411 (bron: Vlaams Verkeerscentrum, analyse door BM)

Uit de analyse blijkt dat de verschillende maatregelen binnen het GMP elkaar aanvullen en in evenwicht houden. Dit bevestigt de algemene samenhang van het plan en benadrukt de noodzaak om de diverse acties gelijktijdig uit te voeren.

³ Er moet echter worden opgemerkt dat het verminderen van het aantal toegangswegen en de invoering van toegangsfilters tot woonwijken bijdragen aan een vereenvoudiging van kruispunten en daardoor de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet verbeteren.

3.7. Gemengde verkeersveiligheidsstatistieken

De doelstelling van het gewest op het vlak van verkeersveiligheid is 0 doden en 0 zwaargewonden tegen 2030. Hoever staan we halfweg?

Snelheid

Naast de herinrichting van gevaarlijke kruispunten en sensibiliseringscampagnes heeft het gewest een sleutelmaatregel ingevoerd voor de verkeersveiligheid: sinds 1 januari 2021 geldt op het grootste deel van het grondgebied een maximumsnelheid van 30 km/u, met uitzondering van enkele hoofdassen waar nog 50 of zelfs 70 km/u is toegestaan.

Sinds de inwerkingtreding van deze maatregel is jaar na jaar een daling merkbaar in de werkelijk gereden snelheden, in alle situaties. Dit geldt vanzelfsprekend voor de zones die van 50 naar 30 km/u zijn overgegaan, maar ook voor de wegen waar het snelheidsregime ongewijzigd bleef.



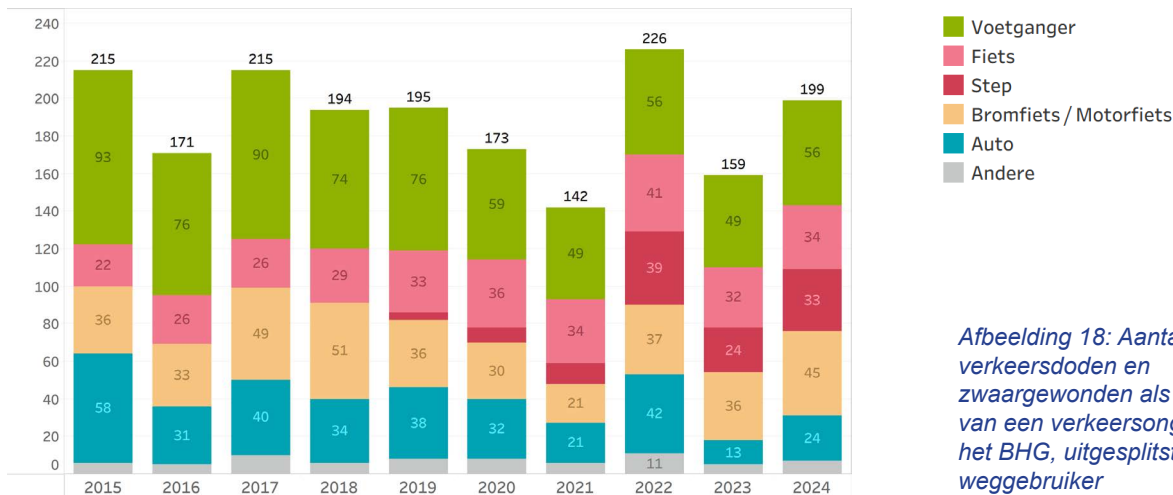
Afbeelding 17: Evolutie van de V85 (de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden), per wegtype en per jaar sinds 2020

De ongevallenstatistieken

In 2024 werd het laagste aantal verkeersongevallen (alle categorieën samen) van de afgelopen tien jaar opgetekend. Het aantal zwaargewonden en dodelijke slachtoffers blijft echter globaal stabiel, ondanks de tijdelijke daling tijdens de coronacrisis. Wel zijn er duidelijke verschuivingen tussen de verschillende categorieën van verkeersslachtoffers:

- aanzienlijke daling bij voetgangers: vóór 2019 werden jaarlijks ongeveer 75 voetgangers zwaar gewond of gedood. Sinds 2020 zijn dat er nog slechts een vijftigtal;
- Het aantal ernstige ongevallen met fietsers stabiliseert rond 35, terwijl het fietsgebruik in dezelfde periode sterk toenam. Het risico op een ernstig ongeval is dus aanzienlijk verminderd voor fietsers;
- duidelijke daling van het aantal zwaargewonden en dodelijke slachtoffers onder autobestuurders en inzittenden bij verkeersongevallen. Deze daling blijft voornamelijk beperkt tot straten waar de snelheid effectief tot 30 km/u werd verlaagd. Ernstige ongevallen met auto-inzittenden concentreren zich nu vooral op assen met snelheidslimieten van 50 km/u of meer;
- zeer sterke stijging van het aantal ernstige ongevallen met stepgebruikers. In 2024 werden 33 ongevallen geregistreerd, terwijl deze categorie vijf jaar eerder vrijwel onbestaand was;
- het aantal slachtoffers onder motorrijders blijft vrijwel onveranderd.

De snelheidsbeperking tot 30 km/u, samen met andere verkeersveiligheidsmaatregelen, lijkt dus vooral ten goede te komen aan actieve vervoerswijzen en auto-inzittenden. De bemoedigende resultaten voor deze groepen worden echter getemperd door het uitblijven van een daling bij motorrijders en de sterke toename van ongevallen met steps.



Afbeelding 18: Aantal verkeersdoden en zwaargewonden als gevolg van een verkeersongeval in het BHG, uitgesplitst naar type weggebruiker

Uit de cijfers blijkt dat 63% van de zwaargewonden en dodelijke slachtoffers man is (periode 2020-2024) en dat hun gemiddelde leeftijd 35 jaar bedraagt.

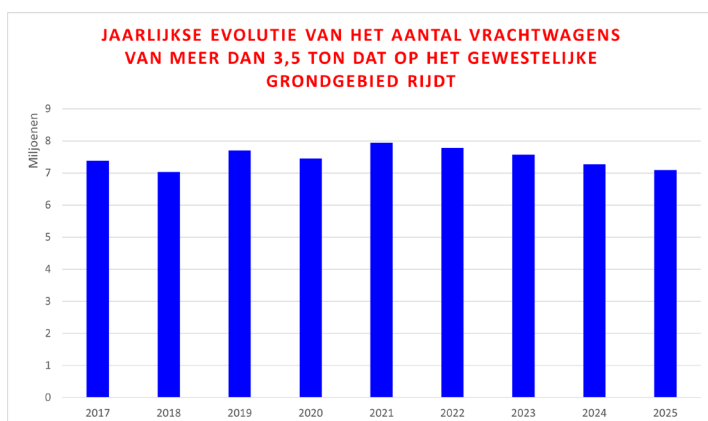
Impact van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid

Zoals eerder beschreven, worden de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ingeschreven auto's steeds zwaarder. Op basis van een statistische analyse uit 2023 voor heel België heeft [Vias](#) aangetoond dat zwaardere, hogere en krachtiger wagens leiden tot een veiligheid "met twee snelheden". Terwijl de kans om zwaar gewond te raken of te overlijden afneemt voor de inzittenden van een zwaarder voertuig, neemt die kans toe voor de andere partij, of dat nu zwakke weggebruikers (voetgangers, fietsers, motorrijders) zijn of inzittenden van een kleinere wagen. Brussel Mobiliteit heeft de analyse van Vias herhaald voor de ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie [Rapport over de verzwarende van voertuigen](#)). Het blijkt dat, zelfs in een stedelijke omgeving waar een snelheidsbeperking van 30 km per uur geldt voor het overgrote deel van het wegennet, het gewicht van de voertuigen een belangrijke factor blijft bij ongevallen. Voor de inzittenden van de tegenliggende voertuigen waren de gevolgen zelfs nog groter in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in België in zijn geheel.

3.8. Minder vrachtwagens, meer bestelwagens

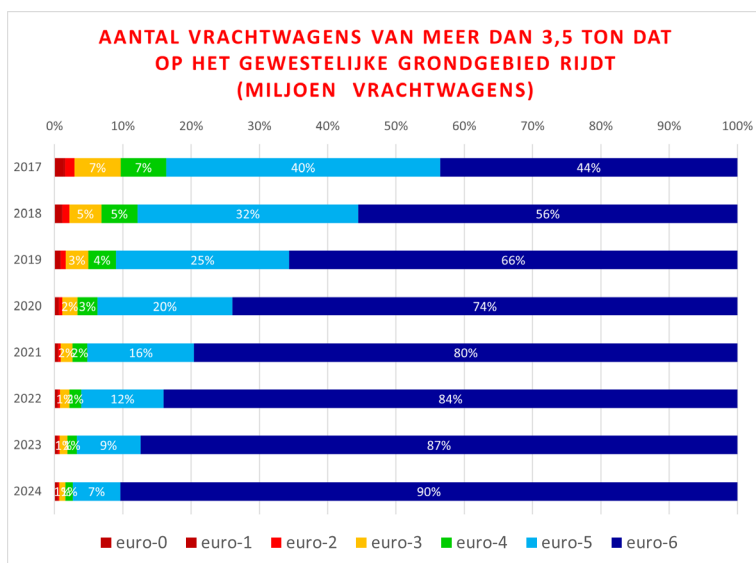
Goederenvervoer wordt doorgaans niet opgenomen in de modal-splitdoelstellingen van stedelijke gebieden, omdat het moeilijk is om het vervoerde tonnage per vervoermiddel nauwkeurig te schatten. Toch vormt goederenvervoer een cruciaal aandachtspunt binnen het mobiliteitsbeleid en, ruimer gezien, voor het stadsleven.

Men schat dat ongeveer 90% van de goederen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over de weg wordt vervoerd, voornamelijk met vrachtwagens.



Afbeelding 19: Jaarlijkse evolutie van het aantal vrachtwagens van meer dan 3,5 ton dat op het gewestelijke grondgebied rijdt (met inbegrip van de Brusselse Ring) (bron: Viapass, berekeningen: Brussel Mobiliteit)

Viapass heeft de vernieuwing van het vrachtwagenpark versneld dankzij een heffingssysteem dat onder meer afhangt van de Euronorm, wat een positief effect heeft op de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen.



Afbeelding 20: Aandeel van de verschillende Euronorm-categorieën onder vrachtwagens van meer dan 3,5 ton die rijden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (met inbegrip van de Brusselse Ring) (bron: Viapass, berekeningen: Brussel Mobiliteit)

De evolutie van logistieke ketens en de ontwikkeling van e-commerce hebben de distributiesector getransformeerd. Vooral het aantal bestelwagens neemt toe. Terwijl het aantal vrachtwagens stabiel blijft of licht daalt (-9% sinds 2021 volgens Viapass-gegevens), is het aantal bestelwagens de afgelopen jaren aanzienlijk gestegen, vooral aan de stadsrand (+20% tussen 2018 en 2022, rekening houdend met enkel de autosnelwegassen volgens tellingen van het Vlaams Verkeerscentrum).

Binnen het goederenvervoer wordt een onderscheid gemaakt tussen vervoer voor rekening van derden (uitgevoerd door professionele vervoerders), dat doorgaans goed georganiseerd is, en vervoer voor eigen rekening (uitgevoerd door bedrijven die geen transportonderneming zijn en goederen vervoeren voor hun eigen werking), dat meestal minder goed georganiseerd is. Daarnaast wordt een onderscheid gemaakt tussen distributielogistiek (gericht op het leveren van goederen) en dienstlogistiek (zoals diensten van loodgieters, cateraars, enzovoort). Er bestaan echter geen gegevens waarmee de respectieve aandelen van deze segmenten kunnen worden geraamd. Toch blijft het belangrijk om bij beleidsbeslissingen rekening te houden met de diversiteit aan behoeften en beperkingen van ondernemingen, om hen te helpen hun impact op de stad te beperken en hun economische activiteit verder te ontwikkelen.

Wat de andere modi van goederenvervoer betreft, werd in 2024 ongeveer 4,8 miljoen ton goederen over het water vervoerd van en naar Brussel (Haven van Brussel) en 1,5 miljoen ton via het kanaal getransporteerd. De bouwsector blijft veruit de belangrijkste goederenstroom vertegenwoordigen, met 2,8 miljoen ton aan vracht van en naar Brussel.

Voor het spoorvervoer daalden de volumes in 2019 tot een historisch dieptepunt, om vervolgens te herstellen tot 703.524 ton in 2023 (treinen met het BHG als vertrek- of eindpunt) (Infrabel). Het akkoord gesloten tussen de federale regering, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de Haven van Brussel, Infrabel en de eigenaar van het terrein SFPIM Real Estate maakt het mogelijk in 2024 een spoorverbinding te heropenen in het noorden van het gewest. Verdere infrastructuurverbeteringen en de ontwikkeling van een nieuwe logistieke keten blijven echter noodzakelijk om in de komende jaren een effectieve groei te realiseren. De sluiting van de Audi-fabriek, tot dan toe nagenoeg de enige gebruiker van spoorvrachtvervoer, dreigt echter te leiden tot een tijdelijke quasi-stilstand van deze vervoersmodus. Niettemin is het cruciaal deze strategische infrastructuur te behouden met het oog op de decarbonisering van het langeafstandstransport van goederen.

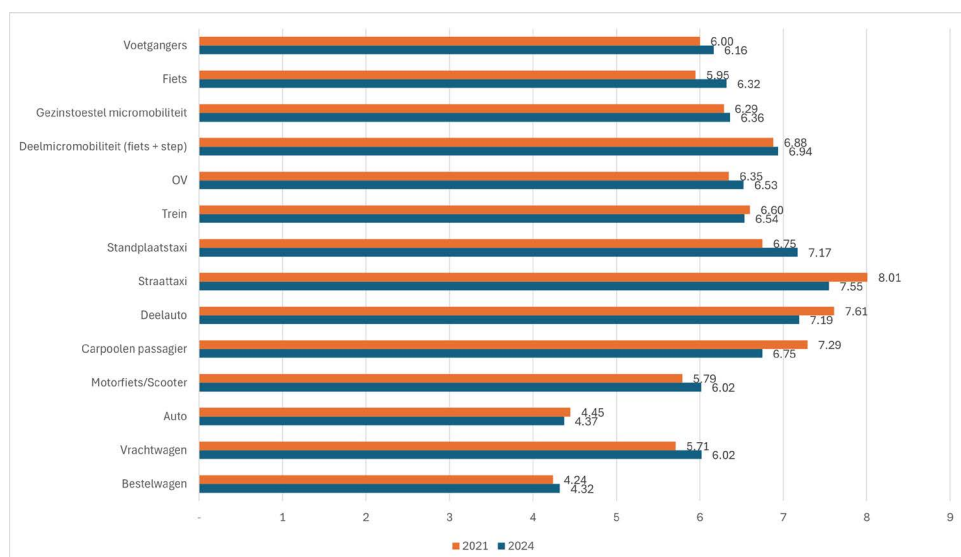
Voorlopig bestaan er geen cijfers over fietslogistiek op het niveau van het gewest. Ter indicatie stelt de derde [Barometer](#) van de Belgian Cycle Logistics Federation dat 57% van alle pakketleveringen per fiets in België in Brussel plaatsvindt, dat hiermee ruimschoots de Belgische markt domineert. In België werden in 2024 naar schatting 5,25

miljoen pakket-equivalenten per fiets geleverd, een toename van 70% ten opzichte van het voorgaande jaar. Tot slot wordt het aantal pakjesleveringen met de fiets in Brussel in 2024 op 6,9% geschat, tegenover 4,7% in 2023 (BCLF). Deze cijfers hebben uitsluitend betrekking op pakketleveringen en houden dus geen rekening met de groei van fietslogistiek voor dienstenverlening.

3.9. Lichte verbetering van de tevredenheid van mobiliteitsgebruikers

Ter afronding van dit overzicht van de mobiliteitsontwikkelingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kijken we naar het tevredenheidsniveau van de “stedelijke gebruikers”. Hoe beoordelen Brusselaars en pendelaars het beschikbare vervoersaanbod in het gewest (frequenties, infrastructuurkwaliteit, veiligheidsgevoel, enzovoort) ? Om deze vraag te beantwoorden heeft Brussel Mobiliteit twee bevestigingscampagnes georganiseerd: een eerste «Mobiliteitsbarometer» in 2021 en een tweede in 2024.

Uit de resultaten van 2024 blijkt dat gebruikers van straattaxi's (7,55/10), standplaatstaxi's (7,17/10), voetgangers (6,16/10), fietsers (6,32/10) en reizigers met het openbaar vervoer (6,53/10) over het algemeen tevreden zijn over hun vervoerswijze. Aan de andere kant zijn bestuurders van bestelwagens, auto's en vrachtwagens het minst tevreden, met tevredenheidsscores van respectievelijk 4,32, 4,37 en 6,02 op 10. Dit verschil is waarschijnlijk te verklaren door de stress die gepaard gaat met het stadsverkeer, de verkeerscongestie en de moeilijkheden bij het parkeren op straat. Tegelijk mag worden aangenomen dat de verwachtingen en eisen van bestuurders van auto's, bestelwagens of vrachtwagens aanzienlijk verschillen van die van voetgangers. Zonder de impact van deze problemen te minimaliseren, zal een voetganger een oneffen trottoir of slecht ingerichte oversteekplaats vermoedelijk minder snel als ernstig ongemak ervaren dan een automobilist een stijging van de parkeertarieven of toenemende verkeersdrukke.



Afbeelding 21: Overzicht van de globale tevredenheidsscores per vervoerswijze (bron: Mobiliteitsbarometer 2021 en 2024)

Naast het tevredenheidsniveau in 2024 is ook de evolutie tussen 2021 en 2024 interessant om te analyseren:

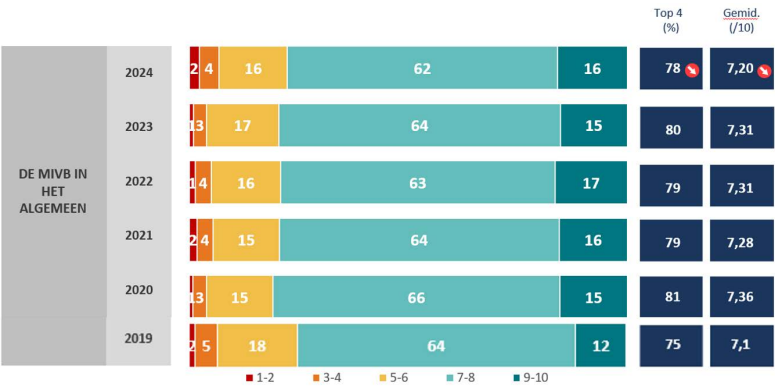
- De tevredenheid is licht toegenomen bij voetgangers (+0,16), gebruikers van individuele micromobiliteit (+0,07) of gedeelde micromobiliteit (+0,06), gebruikers van het openbaar vervoer (+0,18), bestelwagens (+0,08) en motoren of scooters (+0,23);
- De tevredenheid is sterker toegenomen bij standplaatstaxi's (+0,42), vrachtwagens (+0,31) en fietsers (+0,37), mede dankzij de verbetering van de fietsinfrastructuur (nieuwe gedeelde fietspaden, markeringen, enzovoort);
- De tevredenheid van carpoolers (-0,54), straattaxigebruikers (-0,46) en deelautogebruikers (-0,42) is merkbaar afgenomen;
- Tot slot is de tevredenheid van privéwagengebruikers licht afgenomen (-0,08).

De tevredenheid van Brusselaars over de openbare ruimte in hun wijk bleef in 2024 beperkt tot net boven de 5 op 10: 5,6/10 voor het ontwerp van trottoirs en 5,0/10 voor de staat van trottoirs en openbare pleinen.

In het algemeen scoren vrouwen iets hoger dan mannen wat betreft tevredenheid over de meeste vervoerswijzen. Het verschil is echter enkel statistisch significant bij het gebruik van de auto (score van 4,5/10 tegenover 4,2/10).

Tot slot valt op dat de tevredenheid over verkeerslawaaï (van 5,1/10 in 2021 naar 5,4/10 in 2024) en luchtkwaliteit (van 5,1/10 in 2021 naar 5,6/10 in 2024) is verbeterd. Deze positieve evoluties houden verband met de invoering van de snelheidsbeperking tot 30 km/u (maar ook de nieuwe circulatieplannen in bepaalde wijken) en de verdere uitrol van de LEZ.

Naast de Mobiliteitsbarometer, die alle vervoerswijzen omvat en slechts om de drie à vier jaar wordt georganiseerd, voert Brussel Mobiliteit jaarlijks ook de Barometer van de klantentevredenheid bij MIVB-gebruikers uit. Uit deze terugkerende peiling blijkt dat de algemene tevredenheid van MIVB-gebruikers merkbaar steeg tussen 2020 en 2023, van 7,1 naar 7,3. Die stijging is te danken aan de verbetering van het aanbod in die periode, maar ook aan de lagere reizigersaantallen, wat leidde tot minder drukke voertuigen en dus meer comfort en stiptere ritten tijdens de spitsuren. In 2024 daalde de tevredenheid licht (7,2), deels door de toegenomen reizigersdruk (zie hoger), maar vermoedelijk ook door het grote aantal werken in dat jaar. Daarnaast kan worden aangenomen dat de veiligheidssituatie in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een impact had op het veiligheidsgevoel binnen het MIVB-net.



Afbeelding 22: Evolutie van het algemene tevredenheidsniveau van MIVB-gebruikers tussen 2019 en 2024 (bron: Barometer van de klantentevredenheid bij MIVB-gebruikers, Brussel Mobiliteit)

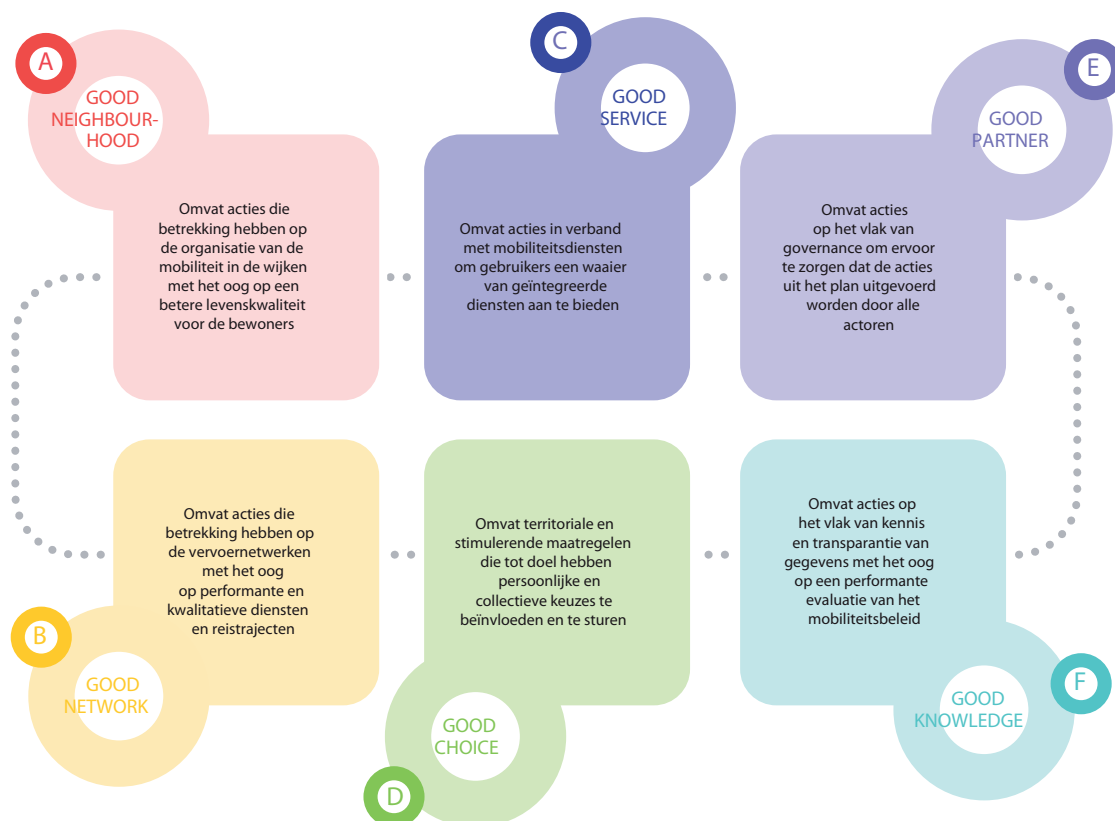
Bij nadere beschouwing blijkt de evolutie tussen 2019 en 2024 positiever dan de gemiddelde score op het eerste gezicht doet vermoeden. Het percentage minder tevreden klanten (<6/10) daalde van 25% naar 22%, terwijl het aandeel zeer tevreden klanten (>8/10) steeg van 12% naar 16%. De uitbreiding van het aanbod (nieuwe lijnen, hogere frequenties), de modernisering van het rollend materieel (nieuwe trams en de invoering van de M7-metrostellen) en de herinrichting van haltes (betere toegankelijkheid van bovengrondse haltes, plaatsing van liften in stations, enzovoort) lijken zich duidelijk te hebben vertaald in een hogere klantentevredenheid.

* * *

In dit hoofdstuk hebben we de belangrijkste trends op het gebied van mobiliteitsgedrag en een reeks daarmee samenhangende kwesties (congestie, verkeersveiligheid, enz.) besproken. Sommige van de gesignaleerde ontwikkelingen vloeien voort uit de uitvoering van maatregelen die in het GMP zijn opgenomen, andere uit exogene fenomenen die bij het opstellen en goedkeuren van het GMP gedeeltelijk niet waren voorzien. In de conclusie zullen we deze resultaten in perspectief plaatsen en aangeven hoe ze ten grondslag liggen aan het [rapport met aanbevelingen](#) voor de verdere uitvoering van het GMP, maar eerst is het raadzaam om kort de voortgang van de maatregelen te presenteren en in het bijzonder de belangrijkste verwezenlijkingen van de afgelopen jaren op het gebied van het mobiliteitsbeleid te belichten.

4. Realisatie van het actieplan

Om een antwoord te bieden op de mobiliteitsuitdagingen en zijn mobiliteitsbeleid uit te voeren, steunt het gewest op een transversaal actieplan, dat is geïntegreerd in het GMP en dat opgebouwd is rond zes grote thema's, de zogenaamde focusthema's.






In samenwerking met de aanvoerders van deze acties werd een stand van zaken van de uitvoering ervan opgemaakt. In deze evaluatie worden de realisatie-indicatoren vermeld en komen ook de voornaamste obstakels en vorderingen bij de implementering van de acties aan bod. Elke actie (en deelactie) werd grondig geanalyseerd, zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau (als ze ook op dit laatste niveau ten uitvoer werd gebracht). De evaluatie werd in 2024 afgerond en is voor de [50 acties beschikbaar op het thematische observatorium](#) van Brussel Mobiliteit. Dit proces heeft het mogelijk gemaakt om de belangrijkste uitdagingen bij de uitvoering van het plan in kaart te brengen en aanbevelingen voor de toekomst te formuleren.

In dit hoofdstuk geven we een beknopt overzicht van de belangrijkste verwezenlijkingen van de eerste helft van het decennium 2020, per focusthema. De toon van het verslag is hier vrij positief, aangezien we de gerealiseerde acties en de voltooide projecten in de verf zetten. De evaluatiefiches daarentegen geven een overzicht van het volledige actieplan en gaan dus ook in op de acties die niet zijn uitgevoerd, en trachten uit te leggen waarom. Bovendien gaat de inleiding van [het rapport betreffende de aanbevelingen](#) in op de structurele (d.w.z. sociale en economische) uitdagingen waarrond de oppositie tegen maatregelen die rechtstreeks betrekking hebben op de plaats van de auto in de stad (aanpassing van verkeersplannen, parkeerbeleid, kilometerheffing, enz.) zich heeft geconcentreerd. De aanbevelingen voor de verdere uitvoering van het GMP houden rekening met deze uitdagingen.

4.1. Good Neighbourhood

GOOD NEIGHBOURHOOD omvat de acties die betrekking hebben op de **organisatie van de mobiliteit in de wijken**. De ambitie is om de voorwaarden te scheppen om de levenskwaliteit en de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijken te verbeteren. In dit focusthema staan universele toegankelijkheid en verkeersveiligheid voor alle weggebruikers centraal.

	Verwezenlijkt (voltooid of continu uitgevoerd)	A.1 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op het gewestelijke grondgebied A.3 De opstart van Living Labs voor de herovering van de openbare ruimte begeleiden
	In uitvoering	A.2 De wijken verkeersluw maken A.6 Grote symbolische openbare ruimten vernieuwen
	In studiefase / gestart	A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

Een veiliger stad

Sinds de invoering van de Stad 30 worden de acties op het terrein om de geloofwaardigheid van deze maatregel te versterken voortgezet. De [jaarlijkse stand van zaken](#) bevestigt dat de snelheidsbeperkingen steeds beter worden nageleefd, wat zorgt voor minder ongevallen en minder lawaaihinder.



Op bijna 90% van de wegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/u

Subsidie voor het beveiligen van een kruispunt en het plaatsen van snelheidsremmers

Een meer evenwichtige verdeling van de openbare ruimte

Er worden talloze acties gevoerd om de openbare ruimte veiliger en kwaliteitsvoller te maken en ze meer evenwichtig te verdelen. Dat gebeurt onder meer via het inrichten van schoolstraten, proefprojecten tijdens de zomer ("Brussel op vakantie"), het creëren van autoluwe wijken of zelfs de aanleg van [buurtparkings](#) buiten de openbare weg die ter beschikking worden gesteld van buurtbewoners.



Projecten Brussel op vakantie in 2025

Brussel op vakantie - 2021



Terras in een autoluwe wijk



Gedeelde parking die gebruikt mag worden door buurtbewoners aan het Sint-Gillisvoorplein © BePark



Uitgevoerde “autoluwe wijken”



Schoolstraten (2025, Les Chercheurs D’Air)



Gedeelde parkings ter beschikking gesteld van buurtbewoners

Voorrang voor de actieve modi en het openbaar vervoer

Autoluwe wijken zorgen in de eerste plaats voor een verbetering van de levenskwaliteit, maar bevorderen ook de lokale en actieve mobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer, waarbij de toegankelijkheid van de wijk verzekerd blijft.



Koningsstraat (Stad Brussel)



Koninklijke Sinte-Mariastraat (Schaarbeek)

Op komst

Het gewest is rijk aan symbolische ruimten. De ambitie is om de veiligheid, toegankelijkheid, stedelijke dynamiek maar ook de levens-/verblijfskwaliteit te verbeteren. Op dit moment voert Beliris werkzaamheden uit voor twee projecten op het Schumanplein en het Koningsplein. «Wat betreft de autoluwe wijken die worden gerealiseerd door lokale mobiliteitscontracten tussen het Gewest en de gemeenten, zijn er verschillende in studie of binnenkort in de test- of uitvoeringsfase.



De herinrichting van de Schumanrotonde

4.2. Good Network

GOOD NETWORK omvat de acties die betrekking hebben op de aanleg en het onderhoud van de verschillende vervoernetwerken.

De aanleg gebeurt meestal via herinrichtingsprojecten, waarbij gezorgd wordt voor een meer evenwichtige verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoersmodi, met name om voorzieningen voor actieve modi (waaronder oversteekplaatsen) te kunnen aanleggen of verbeteren en het openbaarvervoernet te kunnen optimaliseren. De inrichtingen moeten ook toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit, de veiligheid garanderen van ieder die zich verplaatst, ongeacht de manier waarop, en bijdragen aan de doelstelling “nul doden en zwaargewonden” tegen 2030.

Als leidraad voor de te voeren acties heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een multimodale wegenspecialisatie ontwikkeld, die een structurerend netwerk definieert voor elk van de vervoerswijzen (stappen, fietsen, openbaar vervoer, gemotoriseerde vervoermiddelen en vrachtwagens).

	In uitvoering	B.1 De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken B.2 De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren; B.6 Het openbaarvervoernet verder uitbouwen B.8 Zorgen voor een preventief onderhouds- en maintenanceplan voor de infrastructuur, de netwerken en de uitrusting B.9 Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten B.10 Het dynamisch verkeersmanagementsysteem versterken
	In studiefase / gestart	B.3 Voetgangersboulevards creëren
	Niet opgestart, maar wel aan de orde	B.7 De toegang van zwaar verkeer tot de logistieke zones van het gewest vergemakkelijken

Aanleg en onderhoud van de verschillende vervoernetwerken

Sinds de goedkeuring van het Gewestelijke Mobiliteitsplan worden de vervoernetwerken verder ontwikkeld. Zo werd tramlijn 9 verlengd naar de Heizelvlakte en kon tramlijn 10 – waarvan de werkzaamheden in 2022 van start gingen – ingehuldigd worden in september 2024. Het Richtplan Bus is nagenoeg volledig uitgerold. De realisaties omvatten ook de herkwalificatie van meerdere grote stukken van de Kleine Ring.



155 km fietsinrichtingen
tussen 2019 en 2024



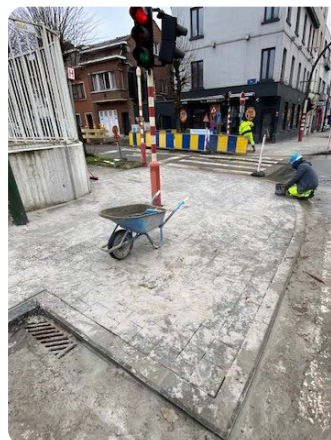
Vernieuwde tramsporen per jaar
gepland in het meerjarenplan
van de MIVB



*Kleine Ring - gedeelte Troon -
Kunst-Wet*



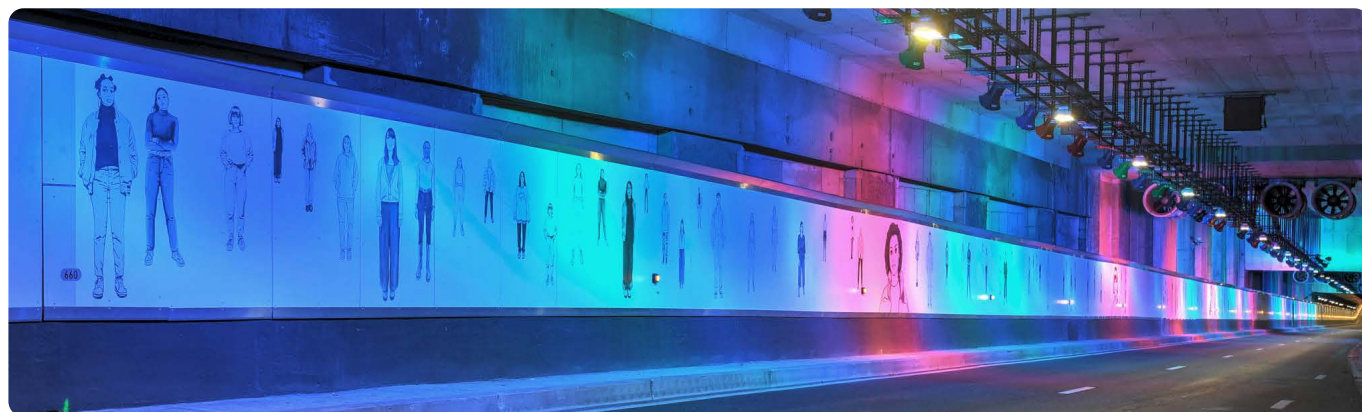
Uitbreiding tram 9



*Ninoofsesteenweg, heraanleg
trottoir*

Het gewest investeert niet alleen in nieuwe infrastructuur, maar besteedt ook bijzondere aandacht aan het onderhoud van de verschillende netwerken om de verplaatsingsomstandigheden te verbeteren. Zo werden de voorbije jaren meer financiële middelen uitgetrokken voor de belangrijkste onderhoudsprogramma's (vernieuwing van trottoirs, jaarlijkse herasfalteringsprogramma's voor wegen, fietspaden, tunnels, enz.).

De Brusselse ordonnantie van 2019 betreffende de tunnels werd in 2022 van kracht na de goedkeuring van het bijhorende uitvoeringsbesluit. In 2022 werd na 5 jaar werken en 500 miljoen euro aan investeringen de Anny Cordytunnel ingehuldigd.



De gerenoveerde Annie Cordytunnel

De vergroening van de openbare ruimte is eveneens uitgegroeid tot een belangrijk aandachtspunt. Het doel daarvan is tweeledig: de kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren en het gewest beter wapenen tegen de klimaatverandering (regenwaterbeheer, vermindering van het effect van hitte-eilanden, ...), waarbij tegelijkertijd meer ruimte wordt geboden aan biodiversiteit.

Stadtuin (Schaarbeek)



Veiligheid en toegankelijkheid

Het gewest heeft een grootschalig programma opgestart voor het beveiligen van de oversteekplaatsen voor voetgangers door paal en perk te stellen aan foutparkeren op zijn wegennet, waardoor voetgangers aan het zicht onttrokken werden. Op sommige complexere kruispunten heeft Brussel Mobiliteit microprojecten uitgevoerd om de oversteekplaatsen voor voetgangers veiliger te maken. Daarnaast komen de directeurs-generaal van Brussel Mobiliteit en van de MIVB en vertegenwoordigers van verenigingen voor personen met beperkte mobiliteit regelmatig samen in een taskforce, wat wijst op het belang dat gehecht wordt aan de toegankelijkheidskwestie.



**Beveiligde
oversteekplaatsen
voor voetgangers (op
26.04.2024)**



**Aantal
openbaarvervoerhaltes
dat tussen 2019 en
2025 toegankelijk werd
gemaakt.**



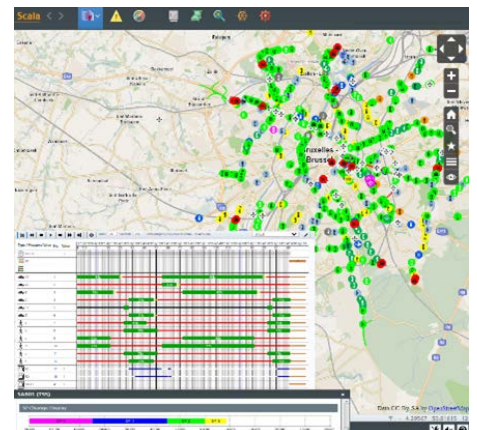
**Via
microinfrastructuurprojecten
beveiligde oversteekplaatsen
voor voetgangers sinds 2022**

De uitbatingsvoorwaarden garanderen

Het optimaliseren en verzekeren van de voorwaarden voor de uitbating van de netwerken blijft het uitgangspunt van de acties van Brussel Mobiliteit. Dat gebeurt soms voorafgaand aan de werken, viadecoördinatie van de bouwplaatsen, maar soms ook in real time met de nieuwe “mobiliteitsbeheerfunctie”, waarmee het verkeer kan worden gemonitord en er zo nodig onmiddellijk kan worden ingegrepen in het beheer van de verkeerslichten.

Om goede uitbatingsvoorwaarden voor de netwerken te garanderen, moet de staat waarin ze verkeren gekend zijn, met name om het onderhoud ervan op het juiste moment te kunnen plannen. In dat opzicht hebben de inspanningen van de voorbije jaren een audit van het PLUS-voetgangersnetwerk mogelijk gemaakt. Daarnaast gebruikt Brussel Mobiliteit voortaan een nieuwe assetmanagementtool (of vermogensbeheertool) om de staat van de infrastructuur en de kunstwerken op gecentraliseerde en gestandaardiseerde wijze op te volgen. Met behulp van deze tool kan Brussel Mobiliteit de investerings- en onderhoudskosten optimaliseren. Deze assetmanagementtool is in gebruik sinds maart 2024. De onderhoudswerkzaamheden in de tunnels en aan de verkeerslichten worden reeds met deze tool opgevolgd.

Goede uitbatingsvoorwaarden garanderen is ook een belangrijke uitdaging voor het openbaar vervoer. In dat verband werden verschillende acties ondernomen om de zwarte punten op te lossen (waar de prestaties van het net bij voorrang aanzienlijk verbeterd zouden kunnen worden): inrichten van bus- en tramverkeer in tegenrichting of de uitrusting van kruispunten met verkeerslichtbeïnvloeding ten gunste van het openbaar vervoer.



*Interface van de
verkeerslichtencentrale in gebruik*



**Kruispunten die
aangesloten zijn op de
verkeerslichtencentrale
(2025)**







**Kruispunten die
uitgerust zijn met het
verkeerslichtbeïnvloedingssysteem
MS12 voor een vlottere doorgang
van het openbaar vervoer (2025)**

Op komst

Er werd een stedenbouwkundige vergunning aangevraagd voor de aanleg van een nieuwe tramlijn van de Maritiemwijk naar het Noordstation. Het tracé ervan was al opgenomen in de bouw van de Suzan Danielbrug. Dit project biedt ook een oplossing voor talloze verkeersveiligheidsproblemen en maakt de concretisering van een belangrijke verbinding met de eerste Brusselse voetgangersboulevard mogelijk. De komende jaren staat de renovatie van de Belliard- en de Wettunnel op het programma. Daarnaast zullen er initiatieven genomen worden en tools ontwikkeld worden om de planning van de interventies te blijven verbeteren. Zo zal het assetmanagement verder worden uitgerold en zullen er geleidelijk nieuwe elementen aan toegevoegd worden, zoals straatverlichting, wegbekleding, signalisatie, enz..

4.3. Good Service

GOOD SERVICE omvat acties in verband met mobiliteitsdiensten. De ambitie is de gebruikers een brede waaier van diensten aan te bieden die aan hun behoeften voldoen en die voor een groot deel van de bevolking de noodzaak om een eigen auto te bezitten wegneemt.

	Verwezenlijkt (voltooid of continu uitgevoerd)	C.1 De ontwikkeling van MaaS begeleiden
	In uitvoering	C.3 Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen C.4 Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (Parking as a Service) C.5 De mobiliteitsdiensten, met inbegrip van het openbaar vervoer, versneld toegankelijk maken C.8 Stations en overstapknopen inrichten C.9 Het gewestelijk luik van de grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren C.11 De gedeelde mobiliteitsdiensten versterken
	In studiefase / gestart	C.7 De diensten van het bezoldigd personenvervoer ontwikkelen als alternatief voor het bezit en het gebruik van een privéwagen C.10 Een internationaal busstation bouwen C.12 Gewestelijke logistieke knooppunten versterken en creëren
	Niet opgestart, maar wel aan de orde	C.2 Geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit opzetten C.6 Het openbaarvervoernet indelen volgens de logica van het dienstverleningsniveau

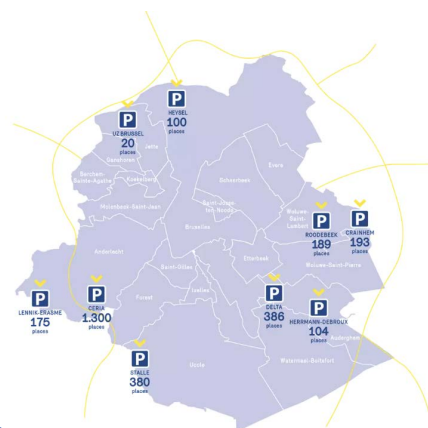
Een servicegerichte aanpak

Het doel is om diensten te ontwikkelen die tegemoetkomen aan de mobiliteitsbehoeften en tegelijk alternatieven te bieden voor autobezit, dat duur kan zijn. Een van de pijlers van dit focusthema is dus het openbaar vervoer, dat kan worden aangevuld met het bezoldigd personenvervoer (Collecto, Taxi's, ...) en deelsystemen (micromobiliteitsvoertuigen, fietsen of auto's in stations of in vrije vloot). De acties van het focusthema hebben het parkeerbeleid ook doen evolueren naar een meer servicegerichte aanpak, onder andere door de ontwikkeling



van P+R-overstapparkings, de terbeschikkingstelling van laadpalen voor elektrische voertuigen, de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap, de inrichting van parkeervoorzieningen voor andere vervoerswijzen (dropzones, fietsboxen, ...).

© parking.brussels
Er zijn ongeveer 2.700 P+R-parkeerplaatsen in het BHG, waarvan 1.751 rechtstreeks door het gewest worden



**Parkeerplaatsen
voorbehouden aan
deelauto's op standplaatsen
(parking.brussels) in 2024**



**Parkeerplaatsen
voorbehouden aan
personen met een
handicap in 2025**

Verbetering van de toegankelijkheid van het MIVB-net

De uitdagingen in verband met toegankelijkheid worden besproken in een taskforce (zie hoger). Voorbeelden van vooruitgang die werd geboekt zijn de herinrichting van haltes, de verhoging van het aantal liften, het aanbrengen van AccessiBus-signalisatie op het volledige net sinds 2021 en op het Noctis-net sinds 2023 en de uitrol van een audiosysteem in 2022.

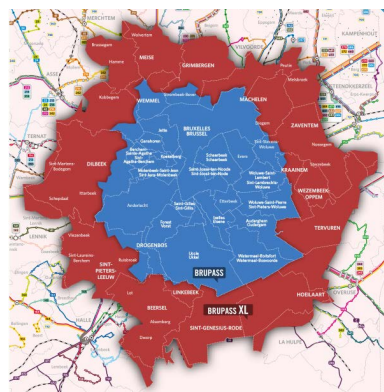


**Stations met een
gegarandeerde
gelijkvloerse toegang in
2025**

Fysieke en digitale integratie

De integratie van de verschillende verplaatsingswijzen gebeurt zowel fysiek als digitaal (en de bedoeling is dat beide integraties elkaar versterken). Het renovatieprogramma van de metrostations omvat zowel grondige renovaties (zoals in het Centraal Station) als ingrijpende opfrissingen (station Naamsepoort): installatie van nieuwe verlichting, modernisering van wand- en vloermaterialen en vervanging van roltrappen, ...

Op digitaal vlak was de ticketintegratie tussen de 4 openbaarvervoeroperatoren, met de Brupass voor Brussel en de Brupass XL voor de rand rond Brussel, een eerste belangrijke stap. De lancering van de applicatie Floya in 2023 heeft de deur geopend naar een verdere integratie van de verschillende diensten.



©MIVB:
Brupass- en
BrupassXL-zone

©MIVB: Foto van de
ingebruikneming van de
Floya-app






Op komst

Na Naamsepoort en Ossegem zijn andere stationsopfrissingen bijna voltooid (Stokkel, Diamant en Maalbeek), terwijl andere dit jaar zullen starten (Delta en Herrman-Debroux).

4.4. Good Choice

GOOD CHOICE groepeerde territoriale en stimulerende maatregelen die tot doel hebben **persoonlijke en collectieve keuzes met betrekking tot verplaatsingsgedrag te beïnvloeden en te sturen** zonder aan de individuele vrijheid te raken. De acties zijn bedoeld om optimale omstandigheden te creëren:

- om de totale vraag naar verplaatsingen in de hand te houden door te streven naar een vermindering van het aantal verplaatsingen, met name over lange afstanden;
- om het gebruik van de meest geschikte verplaatsingswijze aan te moedigen voor elk van de uit te voeren verplaatsingen, afhankelijk van de omstandigheden (periode, weer, afstand) en de reden (bijvoorbeeld de noodzaak om kinderen of goederen te verplaatsen);
- om geen eigen motorvoertuig meer te moeten bezitten.

	Verwezenlijkt (voltooid of continu uitgevoerd)	D.6 Doelgerichte sensibilisering bij specifieke doelgroepen verzekeren D.7 Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)
	In uitvoering	D.2 De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken D.5 Evolueren naar een uitstap uit verbrandingsmotoren D.8 Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren D.9 Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen
	In studiefase / gestart	D.1 De stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod duidelijk omschrijven D.3 Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden D.4 Vervoerstarieven variëren volgens het gebruik

Bewustmakingscampagnes

De mobiliteitscampagnes worden toegespitst op een welbepaald thema of een welbepaalde doelgroep, afhankelijk van de nieuwe beschikbare diensten of de vastgestelde problemen. Ook de bewustmakingsacties op het terrein worden voortgezet om de doelgroepen zo goed mogelijk te bereiken





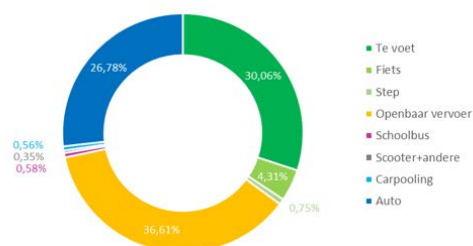
Ondersteuning van scholen en bedrijven

Er werden specifieke programma's ontwikkeld om verplaatsingsgeneratoren zoals scholen en bedrijven te ondersteunen. Deze programma's bevatten zowel rapporteringsverplichtingen als steunmaatregelen: opleidingen, toolboxes, begeleiding, communicatieacties⁴...



Scholen die actief deelnemen aan het initiatief van de schoolvervoerplannen (november 2025)

ALGEMENE MODALE AANDELEN VAN LEERLINGEN (586 REGULIERE SCHOLEN)



In het gewone onderwijs gaat 64% van de leerlingen uit het basisonderwijs en 87% van de middelbareschoolleerlingen op een andere manier dan met de auto naar school (Balans 2023)

⁴ Ga voor meer informatie naar <https://be.brussels/nl/transport-mobiliteit/mobiliteitsvraagstukken/scholen-en-mobiliteit> en <https://leefmilieu.brussels/pro/regelgeving-en-inspectie/verplichtingen-en-vergunningen/een-bedrijfsvervoerplan-bvp-opstellen>

Projecten voor begeleiding bij mobiliteitskeuzes

In dit focusthema worden verschillende maatregelen die het autogebruik beperken en alternatieven promoten gebruikt om de modale verschuiving te bevorderen, zoals de lage-emissiezone (en de Brussel'Air-premie), het parkeerbeleid en ondersteuning op maat. In het kader van de bevoorrading van Brussel wil het gewest de leveringen in de wijken optimaliseren. Dankzij het door de Europese Unie ondersteunde [Cairgo-bike-project](#) konden particulieren en professionals begeleid worden om zo het regelmatige gebruik van de bakfiets voor het vervoer van goederen en personen aan te moedigen. Naar aanleiding van het project werd bij Brussel Economie en Werkgelegenheid een systeem van [permanente begeleiding](#) voor kmo's opgezet in het kader van de [Premies mobiliteit lage uitstoot](#).



**Aantal organisaties
begeleid door
Cairgo Bike**



**Bijna alle bakfietsen en
aanhangwagens werden
gesubsidieerd via de Premie
mobiliteit lage uitstoot**

Er bestaan nog andere begeleidingsprojecten, zoals [Vélo Solidaire Bruxelles](#). Dit project wordt gefinancierd door het gewest via Brussel Mobiliteit en wordt gedragen door Pro Velo, CyCLO en Les Ateliers de la rue Voot. Het doel is de drempel voor fietsgebruik in Brussel te verlagen. Daartoe richt het project zich tot Brusselse verenigingen waarvan de doelgroepen om culturele, sociale, economische of genderredenen nauwelijks de fiets gebruiken.



Vélo Solidaire

Op komst

Brussel Mobiliteit heeft van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling iets meer dan 1 miljoen euro aan financiële steun gekregen om te investeren in duurzamere en efficiëntere logistiek. Dit programma heeft tot doel de fietslogistiek uit te breiden. Het zal ten uitvoer worden gebracht met Urbike, een Brusselse fietslogistiekcoöperatie, en Groupe One, een begeleidingsstructuur die ijvert voor een duurzame en regeneratieve economie. Alle Brusselse




professionals, ongeacht hun activiteitensector of de grootte van hun organisatie, zullen de komende vier jaar gebruik kunnen maken van deze begeleidingsdienst. Het programma werd op touw gezet naar aanleiding van het grote succes van het [Cairgo-Bikeproject](#).

Sinds eind 2024 hebben meer dan 95% van de Brusselse huishoudens een laadpaal voor elektrische wagens op minder dan 150 meter van hun woning. Om het opladen voor PBM's te vergemakkelijken, werd onlangs een werkgroep opgericht om pragmatische oplossingen te zoeken en elektrisch laden op en buiten de openbare weg voor iedereen gemakkelijker te maken.

4.5. Good Partner

GOOD PARTNER omvat de acties die betrekking hebben op governance. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is samenwerking met de operatoren, gemeenten en andere overheidsinstellingen, met name de andere gewesten en de federale overheid, essentieel om een coherent mobiliteitsplan op te stellen en uit te voeren. Het is ook de bedoeling partnerschappen tot stand te brengen met de privésector, de academische wereld en het verenigingsleven enerzijds, en (al dan niet regelgevende) tools te ontwikkelen voor de uitvoering van de acties van het plan anderzijds. Tot slot heeft ook burgerparticipatie een belangrijke plaats in de mobiliteitsprojecten.

	In uitvoering	<p>E.1 De rol van het gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken</p> <p>E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen</p> <p>E.3 Samenwerken met federale en gewestelijke overheden</p> <p>E.4 Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en weginrichting, de financieringsmogelijkheden diversifiëren en de ontwerppraktijken van projecten in de openbare ruimte uniformiseren</p> <p>E.5 De mechanismen voor de co-constructie van mobiliteits- en openbareruimteprojecten met de burgers en de economische en sociale sector versterken</p> <p>E.7 Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren</p>
	Op te starten	<p>E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren</p>

De interventies in de openbare ruimte ontwerpen en programmeren

Sinds de goedkeuring van het GMP heeft het gewest een proces in gang gezet om de kwaliteit van de projecten, synergieën, programmering en monitoring te verbeteren. Dit uitte zich in de invoering van governancetools en een nauwere samenwerking met de belangrijkste spelers die betrokken zijn bij de uitvoering van projecten in het gewest. Een voorbeeld hiervan is de toegenomen coördinatie met de MIVB rond het tienjarenplan voor de vernieuwing van de tramsporen.

Partnerschap met de gemeenten

Door hun bevoegdheden en omdat ze dicht bij de bevolking staan, vervullen de gemeenten een sleutelrol. Ze worden regelmatig betrokken bij de ontwikkeling van het regelgevende kader. Vele projecten kunnen slechts verwezenlijkt worden dankzij een nauwe samenwerking tussen het gewest en de gemeenten, meer bepaald via de lokale mobiliteitscontracten.



Schoolomgeving die veilig werd gemaakt met een gewestelijke subsidie

Het gewest biedt ook steun aan de gemeenten, en die neemt verschillende vormen aan:

- subsidies voor de openbare ruimte, toegankelijkheid of verkeersveiligheid;
- steun in de vorm van human resources, zoals voor de creatie van de functie van verkeersveiligheidscoördinator en een bijhorende financiering voor 3 jaar. In totaal zijn er vandaag 17 gemeentelijke coördinatoren voor verkeersveiligheid actief;
- steun bij de evaluatie van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en bij de consolidering van een actieprogramma;
- een niet-geïstitutionaliseerde samenwerkingsovereenkomst met Brulocalis



**Subsidiedossiers
voor gemeenten
opgenomen in de
begroting voor 2024**

Belgische en Europese samenwerking

Hoewel er geen grootstedelijke raad als zodanig is, bestaan er wel een aantal formele gespreksplatformen waarin zaken besproken worden, zoals de ontwikkeling van het spooraanbod in het grootstedelijke gebied, innovaties op het gebied van zelfrijdende auto's of de coördinatie van projecten rond databeleid.

Een van deze platformen is het in 2021 opgerichte intra-Belgische overlegplatform BE4MOVE, waarin de vier Belgische vervoers- en mobiliteitsbesturen samenkomen. Het doel is om de verschillende standpunten in België beter op elkaar af te stemmen alvorens ze te verdedigen op het Europese niveau. Dit delen van expertise moet de doeltreffendheid van België versterken, zowel bij het innemen van een duidelijk standpunt over vervoerdossiers als bij de toepassing van de Europese regelgeving.

Een goed voorbeeld van een gewestoverschrijdend project is mybike.belgium.be, het fietsregistratieplatform dat ondersteund wordt door de federale staat en de drie gewesten. Dit project werd oorspronkelijk ontwikkeld door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

mybike Platform voor
fietsregistratie



Burgerparticipatie

Burgerparticipatie speelt de laatste jaren een steeds belangrijkere rol in mobiliteitsprojecten. Hoewel het de bedoeling is het niveau van burgerparticipatie in projecten te verhogen, moet hier vooraf goed over nagedacht worden om het welslagen van de processen te garanderen. Er werd contact opgenomen met Perspective en binnen Brussel Mobiliteit werd een werkgroep opgericht om een strategie uit te werken om projectleiders te helpen.

Controle-sanctie

Ook werd het controle- en sanctieluik versterkt om de veiligheid op de Brusselse wegen te garanderen. Zo zijn er sinds februari 2026 136 vaste snelheidscamera's plus 7 LiDARS (semi-vaste snelheidscamera's), die iedere week verplaatst worden naar een andere locatie op gewest- of gemeentewegen. Bij het Gewestelijk Verwerkingscentrum (GVC), dat de boetes verwerkt, werd extra personeel in dienst genomen. In 2023 werden 360.000 inbreukdossiers behandeld. In 2024 liep dit aantal op tot 550.890, als gevolg van intensiever toezicht en uitgebreidere personeelscapaciteit.

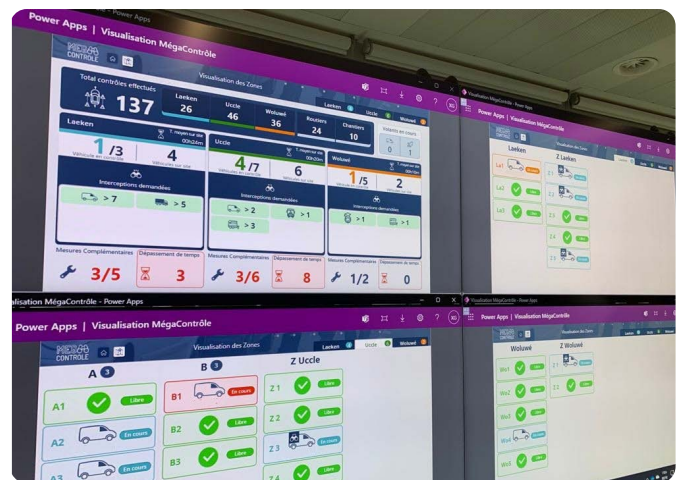


**Inbreukdossiers
behandeld door het
GVC in 2024**



**Megacontroles uitgevoerd
door de GCEV in 2025**

Brussel Mobiliteit heeft de werking van zijn teams herzien en een Gewestelijke Controle-eenheid voor Exploitatie van het wegverkeer en Vervoer over de weg (GCEV) opgericht om de procedures te uniformiseren, de zichtbaarheid te vergroten en de interventiecapaciteit en wisselwerkingen te versterken. De GCEV werkt autonoom of samen met partners zoals de (federale en lokale) politie, de douane, het FAVV, de Gewestelijke Arbeidsinspectie, de FOD Mobiliteit, Net Brussel ... Brussel Mobiliteit voerde in 2025 bijna 15.000 controles uit om de veiligheid op bouwplaatsen en in de transportsector te verbeteren. In 2025 werden vier grootschalige controles uitgevoerd in de wegvervoersector.

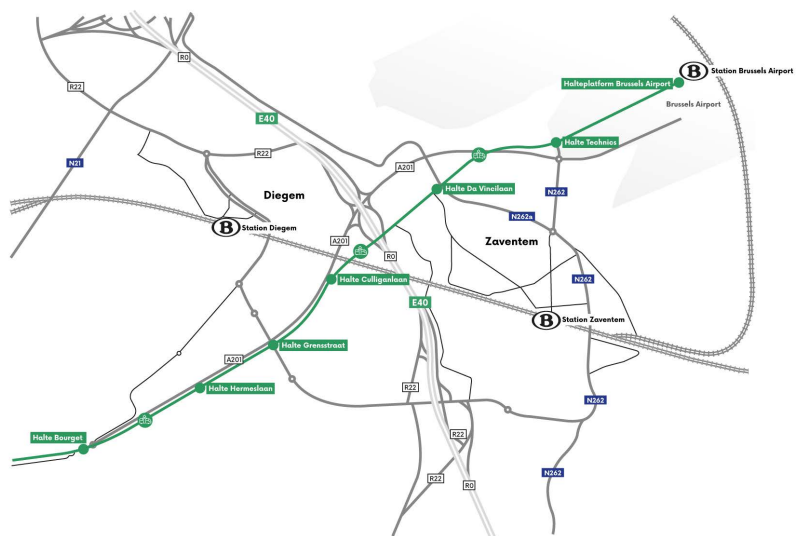


Dispatchingscherm tijdens een controle

Op komst

De Brusselse en Vlaamse stedenbouwkundige vergunningen voor de verlenging van de tramlijn die Brussel Noord met Zaventem zal verbinden, werden in 2023 geleverd. Dit is een cruciale stap voor de ontwikkeling van deze toekomstige tramlijn.

Luchthaventram



© De Werkvennootschap Brabantnet Traject luchthaventram

4.6. Good Knowledge

GOOD KNOWLEDGE omvat acties op het vlak van **kennis en transparantie van gegevens**. Het doel is te beschikken over de tools en middelen voor een performante evaluatie van het mobiliteitsbeleid.

Voortdurende monitoring is van essentieel belang voor de communicatie met de bevolking en belanghebbenden uit de overheids- en de privésector, alsook voor de evaluatie van de eventueel aan te brengen verbeteringen.

De explosie van digitale technologieën maakt het mogelijk een betere kennis van het verplaatsingsgedrag te verwerven en het effect van het uitgevoerde overheidsbeleid nauwkeurig te beoordelen, op voorwaarde dat ze correct worden gebruikt.

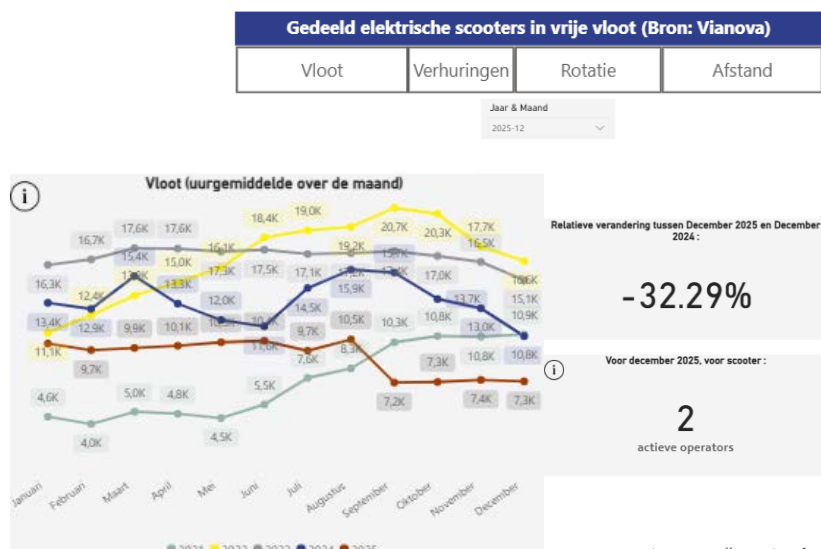
De ontwikkeling van de stedelijke mobiliteitssector vereist ook meer proefprojecten om innovatieve voorzieningen te testen, wat zinvol is in de context van samenwerking op Europees niveau.

	Verwezenlijkt (voltooid of continu)	F.6 Communiceren en opleiding verstrekken over het mobiliteitsbeleid F.2 Mobiliteitsgegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen F.3 Kwantitatieve en kwalitatieve gebruikersenquêtes uitvoeren
	In uitvoering	F.1 Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren
	In studiefase / gestart	F.4 Een gewestelijk kenniscentrum voor mobiliteitsinnovaties creëren F.5 Anticiperen op voertuigautomatisering

Kennis

Het doel is tweeledig: anticiperen op en opvolgen van de ontwikkelingen op het vlak van mobiliteit en delen van de verworven kennis. Er wordt veel aandacht besteed aan de kwantitatieve gegevens en de nieuwe methoden van gegevensverzameling. Zo zijn de uitbaters van gedeelde free-floating micromobiliteitsvoertuigen (steps, fietsen, bromfietsen en scooters) verplicht rapporteringsgegevens aan te leveren. Hierdoor beschikt Brussel Mobiliteit over geaggregeerde data, die tijdelijk per uur en ruimtelijk per statistische sector worden samengebracht. Op basis van deze gegevens kan informatie worden verkregen over het aantal voertuigen (i.e. de grootte van de vloot), de rotatiegraad, de "eindpunt" volgens verschillende analyses over het aantal inbreuken per zone of per bevolking, voor zover mogelijk.

Elektrische deelsteps en deelfietsen in vrije vloot



parameters “vertrek-

en eindpunt” volgens verschillende analysedimensies (per operator, per voertuigtype, per tijdstip, per sector), alsook over het aantal inbreuken per zone of per beperking. Doorgaans worden de gegevens opgedeeld per leeftijd, inkomen of gender, voor zover mogelijk.

Een van de belangrijkste onderzoeken is het regelmatig uitgevoerde mobiliteitsonderzoek naar het [verplaatsingsgedrag van de Brusselse bevolking](#). Dit onderzoek maakt het mogelijk om de evolutie van de modal split op te volgen.

Daarnaast worden ook meer thematische onderzoeken uitgevoerd om beter inzicht te krijgen in de diverse leefrealiteiten van de bevolking en in nieuwe ontwikkelingen op het terrein. Deze onderzoeken behandelen onderwerpen zoals de behoefte aan een auto, gezinnen die fietsen en de groeiende omvang van auto's, en zijn [online](#) beschikbaar.

Transparantie en uitwisselingen

De informatie wordt doorlopend verspreid op de website van het Observatorium van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid, via een nieuwsbrief, via de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid die in samenwerking met Brulocalis opgesteld wordt, ...

Brussel Mobiliteit en zijn partners hebben de voorbije jaren heel wat bezoekers over de vloer gehad. Zo ontvingen ze delegaties uit Amsterdam, Ivoorkust, Gent, (Metropool van) Lyon, Japan, Nantes, Roemenië (noordelijke regio), Singapore, Wenen (delegatie van lokale verenigingen), Göteborg ...

Ten slotte biedt het opleidingsaanbod een heel divers publiek (gemeente- en gewestelijk personeel, de privésector, politieagenten) de mogelijkheid om nieuwe vaardigheden te verwerven op het vlak van mobiliteit en verkeersveiligheid.



Personen die in 2025 zijn opgeleid tot mobiliteitsmanager, mobiliteitsadviseur of fietsmanager

Innovatie

De mens verplaatst zich niet langer uitsluitend via traditionele verplaatsingswijzen zoals stappen, maar maakt ook gebruik van talloze innovatieve middelen zoals voertuigen met elektrische ondersteuning, free-floatingvoertuigen en zelfrijdende voertuigen. Dat biedt mogelijkheden, maar gaat ook gepaard met uitdagingen op het vlak van anticipatie en regelgeving. Zo heeft het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toestemming gegeven voor verschillende tests met zelfrijdende voertuigen op zijn grondgebied, uitgevoerd door de MIVB, MIVB/Solvay en de VUB, en volgt het de vooruitgang die wereldwijd in dit domein geboekt wordt op de voet. Daarnaast werkt het gewest ook mee aan uiteenlopende innovatieve projecten, gaande van het creëren van een ecosysteem (zoals Cairgo Bike of het project [Inclusive Car Sharing](#)) tot technologische projecten, zoals de SmartMove-applicatie, de ontwikkeling van de [Floya](#)-applicatie, geofencing (virtuele barrière rond een perimeter) voor micromobiliteitsvoertuigen, ...

Op komst

Momenteel worden twee onderzoeken afgerond: het eerste heeft betrekking op autodelen, het tweede op de behoefte aan langetermijnparkeerplaatsen voor zware voertuigen (vrachtwagens en autocars). Tot slot staat de toegang tot gegevens over het gebruik van taxidiensten ook op de agenda voor de toekomstige ontwikkelingen.

* * *

Deze voorbeelden zijn slechts een greep uit alle resultaten die voortvloeien uit de uitvoering van het GMP. We hebben hier bewust de nadruk gelegd op de resultaten. Er is uiteraard ook een reeks acties die vertraging hebben opgelopen of zelfs volledig zijn geblokkeerd. Sommige acties hebben bovendien te maken gehad met soms hevig verzet. Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven, worden deze kwesties besproken in de [50 evaluatiefiches](#) en in de inleiding van het [rapport met aanbevelingen](#), en zijn ze bovendien opgenomen in de aanbevelingen.

5. Conclusies

Laten we tot slot de evolutie van de mobiliteitspraktijken die in het derde hoofdstuk wordt voorgesteld en de stand van zaken van de uitvoering van het plan dat in het vierde hoofdstuk wordt uiteengezet, in perspectief plaatsen.

Verskillende trends in verband met de evolutie van mobiliteitspraktijken, sluiten positief aan bij de doelstellingen van het GMP en dragen bij aan de verbetering van de levenskwaliteit in de stad:

- de groei van het fietsgebruik;
- het herstel van de reizigersaantallen in het openbaar vervoer na de coronacrisis;
- de afname van het gebruik van privéwagens en van het «autosolisme» (auto's die enkel de bestuurder vervoeren) bij verplaatsingen binnen Brussel;
- de effectieve beperking van de snelheid van gemotoriseerd verkeer (in het kader van Stad 30);
- de duidelijke verbetering van de luchtkwaliteit (onder meer dankzij de LEZ en ViaPass);
- de stabilisering van de verkeerscongestie, ondanks talrijke bouwplaatsen, herinrichtingen van hoofdassen en aangepaste circulatieplannen in bepaalde wijken;
- de vernieuwing van het vrachtwagenpark en de groei van de fietslogistiek.

Een deel van deze evoluties is niet uitsluitend het gevolg van gevoerde mobiliteitsmaatregelen, maar ook van externe factoren. Zo is de daling van de motoriseringsgraad tegelijk het resultaat van beleidsmaatregelen én van diepere sociodemografische verschuivingen. De terugval van het gebruik van het openbaar vervoer en de kortere verplaatsingsafstanden worden bovendien sterk beïnvloed door o.a. de coronacrisis. Hoewel niet alle acties rechtstreeks deze veranderingen hebben veroorzaakt, hebben ze wel duidelijk bijgedragen tot het versnellen van gunstige ontwikkelingen (zoals kortere verplaatsingsafstanden en een groeiend fietsaandeel) en tot het afzwakken van schokken waar het gewest mee werd geconfronteerd.

Andere evoluties stemmen tot bezorgdheid:

- de stagnatie van het aantal zware verkeersongevallen, ondanks de geleverde inspanningen (mede door de toename van het gebruik van steps);
- het uitblijven van een modal shift bij verplaatsingen tussen Brussel en de rand (in tegenstelling tot de vooruitgang bij de intra-Brusselse verplaatsingen);
- de toename van het voertuiggewicht, een trend die in het GMP niet expliciet aan bod komt;
- de ongelijkmatige verspreiding van het fietsgebruik tussen wijken en sociale groepen;
- de stilstand - en bijna volledige stilval na de sluiting van de Audi-fabriek - van het goederenvervoer per spoor (ondanks het oplossen van het geschil over de spoorverbinding op de site Schaarbeek-Vorming).

Net als de positieve ontwikkelingen zijn deze zorgwekkendere trends het gevolg van zowel exogene factoren die niet in het GMP zijn meegenomen (sluiting van de Audi-fabriek, opkomst van micromobiliteit, zwaardere voertuigen, enz.) als van obstakels bij de uitvoering van geplande maatregelen (het schrappen van het plan voor een kilometerheffing, enz.).

Wanneer de evolutie van mobiliteitsgedrag en de bijbehorende trends (motoriseringstype, congestie enz.) worden afgezet tegen de doelstellingen van het GMP voor 2030, tekenen zich drie situaties af:

- een reeks doelstellingen lijkt goed haalbaar: vermindering van autoverplaatsingen binnen Brussel, kortere reisafstanden, enzovoort;
- andere doelen zullen waarschijnlijk niet helemaal worden gehaald, maar de tendens is positief: de toename van fietsverplaatsingen;
- tot slot zijn er doelstellingen die vermoedelijk ruimschoots niet gehaald zullen worden: de vermindering van uitwisselingsverplaatsingen met de auto.



Hoewel de doelstellingen van het GMP niet allemaal zullen worden gehaald, is er geen aanleiding om ze formeel te herzien. De algemene trends blijven in overeenstemming met de geest en richting van het GMP. De doelstellingen voor 2030 blijven bovendien een relevant kompas voor het mobiliteitsbeleid in de komende jaren; ze geven duidelijk aan welke acties extra aandacht en inspanning vergen.

Wat de uitvoering van de maatregelen betreft, kunnen we ons verheugen over de vooruitgang en zelfs de voltooiing van talrijke projecten (Stad 30, tram NOH, verbetering van het aanbod van de MIVB, ontwikkeling van het fietsnetwerk, enz.). Het valt echter niet te ontkennen dat andere maatregelen en projecten tot wrijving en zelfs tot soms hevig verzet hebben geleid. Dit geldt met name voor maatregelen die meer rechtstreeks betrekking hebben op de plaats van de auto in de stad. In de inleiding van het [rapport met aanbevelingen](#) gaan we in op de twee grote uitdagingen die deze tegenstand hebben gekristalliseerd, namelijk de sociale en economische gevolgen.

Het [rapport met aanbevelingen](#) vormt het vervolg op dit rapport, als het tweede deel van één en dezelfde aanpak. Deze aanbevelingen omvatten zowel de resultaten van de analyse van de evolutie van de mobiliteitspraktijken als de “geleerde lessen” (zowel de “goede recepten” als de te vermijden valkuilen) uit de eerste jaren van de uitvoering van het GMP. Dit [rapport met aanbevelingen](#) identificeert en structureert de meest urgente uitdagingen, benadrukt de strategische keuzes die moeten worden gemaakt in een context van sterke budgettaire beperkingen en stelt strategieën voor om een ambitieus mobiliteitsbeleid voort te zetten dat niet afwijkt van de hoofddoelstellingen van het GMP, maar dat beter inspeelt op bepaalde sociale en economische gevolgen en andere recente, onvoorziene ontwikkelingen (gezondheids crisis, energiecrisis, zwaardere voertuigen, enz.).





BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL