

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

Iris 2 plan

Hoe werkt het Brussels Gewest aan de mobiliteit van morgen?

FOCUS

Multimodaal model
Automatisering van de metro
Waterwegen en stadsdistributie
Treinnet
Tarificatie van de voertuigen

EDITORIAAL.....	03
DE 12 WERKEN VAN HET PLAN IRIS 2.....	05
HET MULTIMODAALE STRATEGISCHE VERPLAATSINGSMODEL.....	06
PULSAR, DE METRO VAN DE TOEKOMST.....	10
DE ROL VAN DE BRUSSELSE HAVEN IN DE STADSDISTRIBUTIE.....	13
HET BRUSSELS GEWEST OP HET GOEDE SPOOR.....	17
TARIFICATIE VAN VOERTUIGEN : HOE VER STAAN WE?.....	20

DEZE PUBLICATIE IS DE VRUCHT VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN DE VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST (VZW)



ADMINISTRATION DE L'ÉQUIPEMENT ET DES DÉPLACEMENTS | BESTUUR UURBUSTING EN VERVOER

DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Bauchau Delphine, Ceustermans Chris, Cooremans Eric, Hellings Benoit, Monneaux Annabel, Verwilghen Gaétane

VERTALING : Liesbeth Vankelecom, Annelies Verbiest, Hugues Moïny

COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

VERENIGING VAN DE STAD EN DE GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Aarlenstraat 53/4 - 1040 Brussel - Tel : 02/238.51.40 - Fax : 02/280.60.90 - erik.caelen@avcb-vsgb.be - www.vsgb.be

MOBIEL BRUSSEL

Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/94.001 - mobielbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobielbrussel.be



Iris 2: Brusselse mobiliteit schakelt versnelling hoger

Donderdag 9 september 2010, een mijlpaal in het Brussels hoofdstedelijk mobiliteitsbeleid. Die dag werd namelijk het Brusselse mobiliteitsplan Iris 2 goedgekeurd. In het Iris 2-plan maakten we voor het eerst een duidelijke keuze om voorrang te geven aan het openbaar vervoer, de fietsers en de voetgangers, ...

Het Iris 2-plan staat dan ook voor een hedendaagse mobiliteit die de levenskwaliteit vooropstelt.

Het terugdringen van de autodruk met 20 % zal het gezicht van ons Gewest veranderen en een positieve invloed hebben op het milieu, de beschikbare openbare ruimte, de volksgezondheid, de verkeersveiligheid, ...

Iris 2 rust op een aantal duidelijke pijlers:

Zo maken we het aanbod van het openbaar vervoer aantrekkelijker door beter in te spelen op de reële behoeften van de gebruikers. We werken aan een openbaar vervoer dat snel, gemakkelijk en aangenaam is. We breiden de fietsinfrastructuur aanzienlijk uit, bouwen fietsparkings, doen aan fietseducatie en diefstalpreventie en leggen ons toe op een aangenamere en veiligere stadsomgeving om in te fietsen. Voor de voetgangers werken we aan comfortabele, veilige en toegankelijke voetpaden, oversteekplaatsen, ... Zo maken we van wandelen weer een voor de hand liggende logische keuze.

Op die manier werken we aan een openbare ruimte waar plaats is om te spelen, samen te zijn, te ontspannen, te genieten van de omgeving ... Deze filosofie passen we elke dag toe. We hanteren ze bij de heraanleg van een straat of plein, bij het bepalen van het aantal parkings in een nieuw gebouw, bij het bepalen van onze gewestelijke prioriteiten en dergelijke meer.

Dag in dag uit zijn de mensen van onze gewestelijke mobiliteitsdienst Mobiel Brussel, het personeel van de dienst stedenbouw, de gemeenten, de MIVB, ... in de weer met het mobiliteitsbeleid en de concrete uitvoering ervan. Hun opdracht én uitdaging is om de visie die we in Iris 2 uiteengezet hebben, in daden te vertalen. Dit lukt trouwens steeds beter.

Op de volgende bladzijden, beste lezer, geven we u een kleine greep uit de talrijke acties en maatregelen die we de afgelopen jaren ondernomen hebben en verder zullen ondernemen.

Eén ding is duidelijk: ons werk is nog niet af, maar de resultaten worden steeds zichtbaarder. We slagen erin dankzij de uitstekende samenwerking met tal van mensen en organisaties: Mobiel Brussel, de gemeenten, de verenigingen (onder andere de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), de vervoersmaatschappijen, de experts ... Ik wil hen hiervoor dan ook uitgebreid bedanken.

Ik wens u veel leesplezier!

Bruno De Lille
Staatssecretaris voor Mobiliteit, Gelijke Kansen en
Openbaar Ambt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

IRIS 2

Mobiliteitsplan

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
GEWEST



DE 12 TRANSVERSALE PIJLERS VAN HET IRIS 2 - PLAN

1. De verplaatsingen van lichte en zware voertuigen organiseren en in goede banen leiden.
2. Toezicht op de naleving van verkeers- en parkeerregels.
3. De keuze van het vervoermiddel beïnvloeden aan de hand van tarifiering.
4. De openbare ruimte inrichten ten behoeve van alle weggebruikers.
5. Grote transportinfrastructuren uitvoeren.
6. Duurzame oplossingen uitwerken voor het vervoer van personen en goederen.
7. De ontwikkelaars van inrichtingen begeleiden dankzij vormingsinstrumenten.
8. Doelgroepen sensibiliseren voor duurzame mobiliteit.
9. Weggebruikers informeren om hun verplaatsingen zelf in goede banen te leiden.
10. Ruimtelijke ordening bekijken in functie van toegankelijkheid.
11. Verbanden versterken door beleid te ontwikkelen.
12. Strategische en actieplannen uitwerken, sturen en evalueren.



bruxellesmobilité
mobiëlbrussel



I
BRU



I
BRU

“ DE 12 WERKEN VAN HET PLAN IRIS 2 ”

De sturing van het gewestelijk plan van de verplaatsingen in het Brussels Gewest, het Iris 2-plan, ging van start in oktober 2012 met een vergadering met alle actoren die meewerken aan de uitvoering van een onderdeel van het plan. Het was een goede gelegenheid om de deelnemers toelichting te geven bij het sturingsproces en een stand van zaken op te maken van een reeks acties uit het plan. De sturing van het plan zal de mogelijkheid bieden om jaarlijks de vordering te beoordelen en na te gaan welke acties versterkt moeten worden.

Het Iris 2-plan werd goedgekeurd door de Brusselse regering in september 2010. Het is het strategisch plan inzake mobiliteit voor het Brussels Gewest. Het doel ervan is ieder de mogelijkheid te bieden zich zo doeltreffend mogelijk te verplaatsen volgens de meest geschikte vervoerwijze en tegelijk het gebruik van de auto te verminderen. Het opteert resoluut voor de bevordering van het openbaar vervoer en actieve verplaatsingswijzen (te voet en per fiets). Daartoe legt het doelstellingen vast die tegen 2018 bereikt zouden moeten zijn. Het gaat er voornamelijk om de voorrang te waarborgen voor de verplaatsingen van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, het wegennet veiliger te maken en alternatieven voor de weg te ontwikkelen. Het doel van de Brusselse regering is ambitieus: dankzij de uitvoering van de verschillende acties uit het Iris 2-plan een modale verschuiving te verwezenlijken en de druk van het autoverkeer in 2018 met 20 % te verlagen ten opzichte van 2001.

Ook al heeft het plan geen wetgevend statuut, het wordt wel opgelegd aan de gewestelijke en gemeentelijke besturen voor alles wat van ver of dichtbij te maken heeft met mobiliteit. En de sturing van het Iris 2-plan is ingeschreven in het plan als één van de acties van het hoofdstuk “Verbetering van het bestuur om de doelstellingen van Iris te waarborgen”. Daarom heeft de Directie Beleid van Mobiel Brussel, die bevoegd is voor deze actie, deze sturing opgestart door alle actoren van de mobiliteit samen te brengen op een eerste afspraak gewijd aan de uitvoering van het plan, op 1 oktober 2012, onder het voorzitterschap van directeur-generaal van Mobiel Brussel Jean-Claude Moureau, en met de steun van minister

voor Openbare Werken en Vervoer Brigitte Grouwels en Staatssecretaris voor Mobiliteit Bruno De Lille.

170 deelnemers staken de hoofden bijeen om toelichting te krijgen bij de uitstippeling van een mobiliteitsbeleid voor het Brussels Gewest. Tijdens de werkvergadering kregen de deelnemers informatie over het sturingsproces van het plan. De sturing van het plan zal het mogelijk maken het goede verloop van het plan te evalueren en zal uitmonden in een jaarverslag over de vordering. Het eerste rapport wordt eind juni 2013 verwacht. Daartoe zullen alle betrokkenen uit de mobiliteitssector in werkgroepen de vordering van de verschillende acties uit het plan onder de loep nemen. Concreet zullen 12 werkgroepen “referenten” (personen die beschikken over precieze gegevens betreffende één of meer projecten) aantrekken in functie van de transversale as waaronder ze vallen. Er werden immers 12 transversale assen gedefinieerd om het plan te sturen, om mensen uit hetzelfde “vak” samen te brengen in werkgroepen, de plaats voor uitwisseling van ervaringen bij uitstek. Zo vinden we er de volgende “vakken”: informeren, sensibiliseren, inrichten, controleren of nog opleiden.

Op basis van de jaarlijkse evaluatie kan in de toekomst de nadruk gelegd worden op de acties die nog versterkt moeten worden. De evaluatie zal ook voorgesteld worden op een nieuwe bijeenkomst met alle mobiliteitsactoren in oktober 2013.

Na de voorstelling van het sturingsproces werd een stand van zaken opge maakt van bepaalde acties, waarbij voor iedere grote actie van het Iris 2-plan ge-

preciseerd werd of ze ‘afgerond’, ‘aan de gang’ of ‘te versterken’ was.

Wat betreft de transversale as “De openbare ruimte inrichten ten behoeve van alle gebruikers”, geeft de evaluatie van de grote acties bijvoorbeeld de volgende resultaten:

- Onder de uitgevoerde acties vinden we de uitbreiding van de voetgangerszone rond de Grote Markt, de invoering van stelselmatige controle van de kwaliteit van het fietswegdek en de evaluatie van de inrichting van de weg.
- Bij de acties die aan de gang zijn, vinden we de inrichting van zones 30 km/u met het oog op de verbetering van de levenskwaliteit in de wijken en de uitvoering van een studie met de twee andere gewesten ter verbetering van de continuïteit van de fietstrajecten via verbindingen tussen interregionale netwerken.
- Als te versterken actie zien we ondermeer de versnelling van de aanleg van inrichtingen voor fietsers en voetgangers, inrichtingen voor een vlotter verkeer van tram en bus, de bevordering van de veiligheid voor alle weggebruikers, met inbegrip van motorrijders en ook bij werken.

Het tweede deel van de ochtend was gewijd aan een gedetailleerde stand van zaken van een tiental acties, waarvan er enkele verder uitgewerkt worden in dit nummer.

Delphine Bauchau
Mobiel Brussel
Directie Beleid
dbauchau@mrbc.irisnet.be

“ HET MULTIMODAAL STRATEGISCH VERPLAATSINGSMODEL ”

Hoe verplaatsen de Brusselaars zich? Welke afstanden leggen de gebruikers van elk vervoermiddel af op het Brussels grondgebied? In welke mate zullen de openbare weg- en vervoersnetten belast zijn in 2020? Welke maatregelen moeten er getroffen worden om te beantwoorden aan de toenemende vraag naar verplaatsingen? De Directie Beleid van Mobiel Brussel is belast met het sturen van de beleidslijnen op het vlak van mobiliteit. Daartoe moet ze beschikken over hulpmiddelen en indicatoren die het mogelijk maken de evoluties op vlak van mobiliteit op te volgen, de gevolgen van de genomen maatregelen te meten en te beschikken over informatie over de impact van de te nemen maatregelen.

Een multimodaal verplaatsingsmodel giet alle verplaatsingen met alle vervoermiddelen binnen een welbepaalde geografische zone en voor een welbepaalde periode in een model. Het gaat om de wiskundige vorming van een model dat de gedragingen weergeeft van de personen die zich op een gemiddelde werkdag verplaatsen in het grootstedelijke gebied.

De inputgegevens van het model zijn sociaal-demografische en ruimtelijke-orderingsgegevens, maar ook de kenmerken van de verschillende vervoersnetten.

In een eerste fase wordt het model afgesteld op een bestaande situatie om de parameters van de wiskundige vergelijkingen te berekenen aan de hand waarvan het verplaatsingsgedrag weergegeven kan worden. De gegevens die op het terrein verzameld worden aan de hand van enquêtes, tellingen en dergelijke, zijn hierbij onontbeerlijk. Vervolgens worden verschillende evolutiehypothesen (verwachte evolutie van bevolking en werkgelegenheid, ontwikkeling van de ruimtelijke ordening, ...) erin opgenomen, zodat men een beeld krijgt van de toekomst en de verwachte evolutie van de verkeersstromen kan schetsen volgens verschillende scenario's.

Het Iris 2-model, dat afgesteld is op referentiejaar 2001, werd meermaals deels bijgewerkt in het kader van verschillende studies. Een actualisering bleek noodzakelijk om te

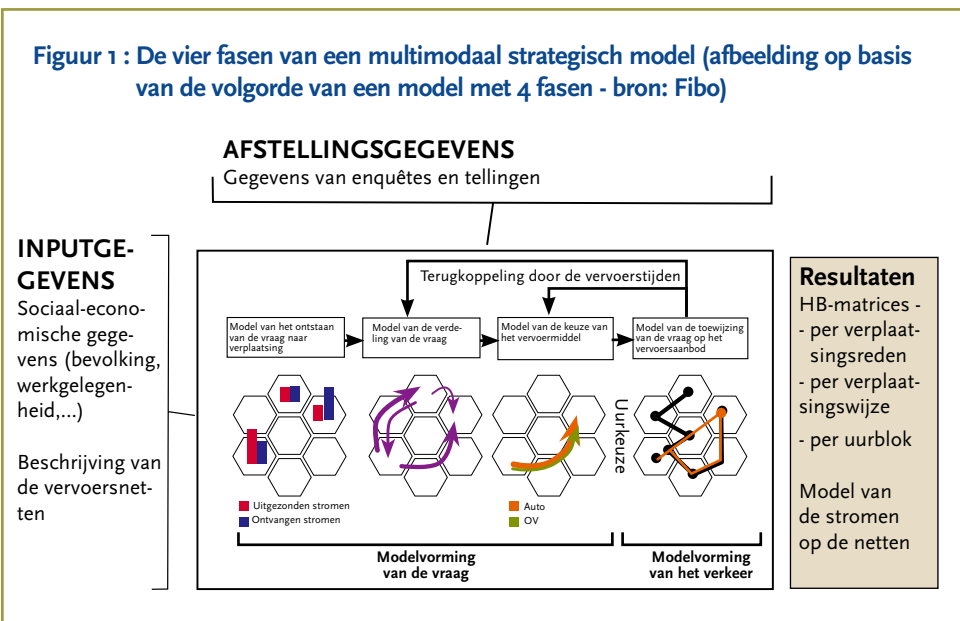
Door een model op te maken, kunnen verschillende indicatoren verkregen worden. Aan de hand van deze indicatoren kan de evolutie op het vlak van mobiliteit gevolgd worden, de gevolgen van uitgevoerde maatregelen gemeten worden en de mogelijke impact van nieuwe maatregelen geraamd worden

beschikken over een globale, coherente evaluatie van de verschillende projecten en om de mobiliteitsstrategie voor Brussel op een

relevante manier te ondersteunen. Mobiel Brussel koos voor de creatie van een nieuw model, waarbij alle vervoerswijzen in één instrument verwerkt zijn.

WAT IS EEN MULTIMODAAL STRATEGISCH VERPLAATSINGSMODEL?

De werking van het model is gebaseerd op een sequentiële beschrijving van de verplaatsingen, die voorgesteld worden als een opeenvolging van arbitrages tussen verschillende opties door elke persoon. De vorming van een model wordt doorgaans beschreven in vier fasen, zoals afgebeeld in **figuur 1**.





HULPMIDDEL BIJ DE AANVULLENDE BESLUITVORMING VOOR DE SOCIAAL-ECONOMISCHE STUDIES VAN INFRASTRUCTUURPROJECTEN

Wat infrastructuurprojecten betreft, levert de analyse van verschillende varianten in het model een aantal objectieve indicatoren op (met betrekking tot de vraag en tijdwinst of -verlies van de gebruikers).

Ook vele andere criteria, ter aanvulling van de resultaten van het model, kunnen in aanmerking genomen worden bij dergelijke analyses: sommige zijn monetaariseerbaar (investeringskosten, gebruikskosten, ...), andere niet of deels (stedenbouwkundige, sociale of milieugebonden aspecten, ...).

Naast de ontwikkeling van het strategisch model is de Directie Beleid ook volop bezig met de ontwikkeling van een methodologie voor de sociaal-economische studies van infrastructuurprojecten (met een modelrooster voor analyses met meerdere criteria).

De bedoeling is om zich te baseren op dezelfde hypothetische berekeningen en om rekening te houden met dezelfde criteria bij de onderlinge vergelijking van studies.

Dit zou zo veel mogelijk informatie over elk scenario moeten opleveren, zodat er op politiek niveau beslissingen genomen kunnen worden volgens het belang dat aan de verschillende criteria gegeven wordt.

- **Het ontstaan van de verplaatsingen impliceert of men zich al dan niet verplaatst.** Op basis van de gegevens over de bevolking, de werkgelegenheid en de polen die aanleiding geven tot activiteiten, wordt het aantal verplaatsingen berekend dat gegenereerd wordt door elke zone van een gebied.

- **De verdeling van de verplaatsingen in tijd en ruimte stemt overeen met de keuze van de bestemming en het uur van de verplaatsingen.** De keuze van de bestemming hangt af van de verplaatsingsredenen (werk, school, ontspanning, winkelen, ...), de geografische ligging van de jobs en activiteiten en hun bereikbaarheid in de ruime betekenis van het woord (duur van het traject, kosten, ...). Deze fase resulteert in de verdeling van het aantal verplaatsingen dat voortvloeide uit de vorige fase, per herkomst-bestemming: aan elk zonekoppel Herkomst-Bestemming (HB) wordt een aantal verplaatsingen (= HB-matrix) gekoppeld voor elke vastgestelde reden. Daarnaast worden deze HB-verplaatsingen verdeeld volgens de verschillende uurblokken van de dag.

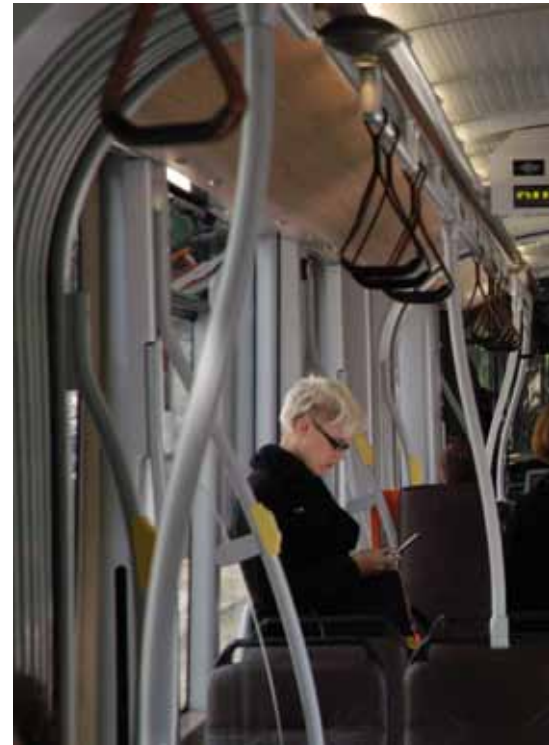
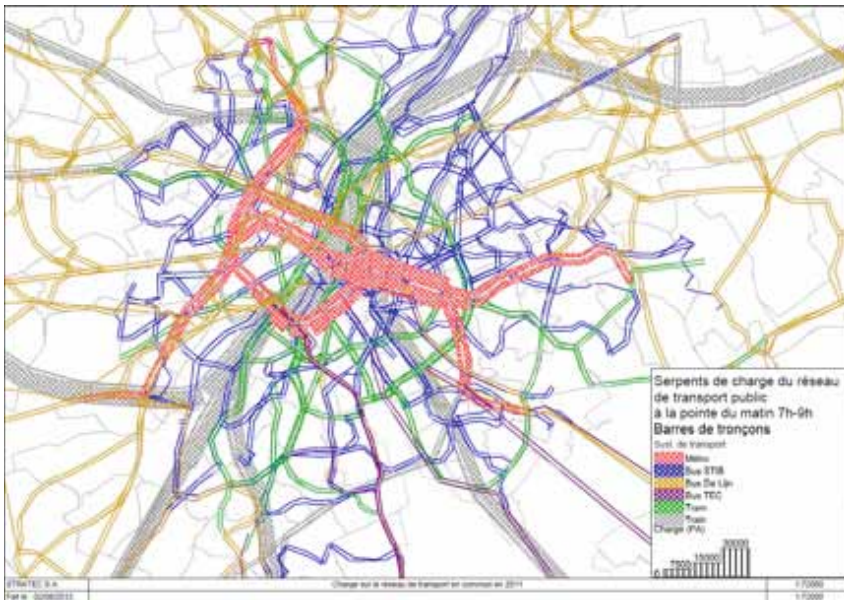
- **De derde fase omvat de keuze van het vervoermiddel.** Er gebeurt een arbitrage tussen de verschillende vervoermiddelen waarmee men zijn bestemming kan bereiken, aan de hand van een vergelijking van de doeltreffendheid van



de verschillende alternatieven (tijd, kosten, ...). Deze fase resulteert in het aantal verplaatsingen per vervoermiddel voor elke HB.

- **De laatste fase stemt overeen met de toewijzing van de vraag op de vervoersnetten (figuur 2).** Er gebeurt een arbitrage tussen de verschillende mogelijke trajecten om zijn bestemming te bereiken met het in de vorige fase gekozen vervoermiddel door opnieuw de doeltreffendheid te vergelijken. Door de toewijzing van de matrices op de vervoersnetten wordt de belasting van de netten (stroom per uur, aantal mensen dat in- of uitstapt aan haltes, ...) op verschillende momenten van de dag verkregen.

Figuur 2: Voorbeeld van toewijzing op het openbaar-vervoersnet



WAT IS HET NUT VAN EEN MULTIMODAAAL STRATEGISCH VERPLAATSINGSMODEL?

Door het multimodaal strategisch model te gebruiken en regelmatig bij te werken (om de vijf jaar), kunnen twee grote doelstellingen op het gebied van mobiliteitsplanning verwezenlijkt worden (figuur 3) :

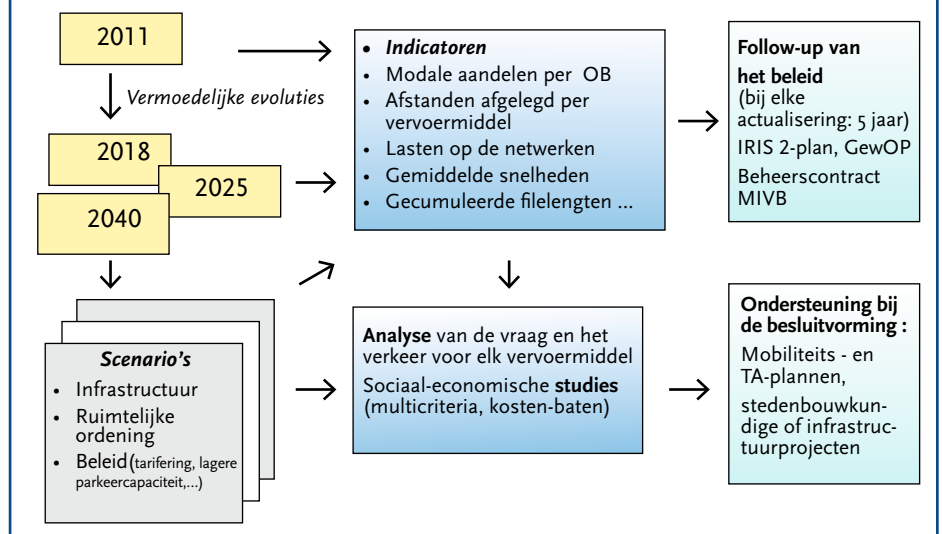
- **Volgen van de mobiliteitsontwikkelingen** en van het gewestelijke beleid op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke ordening.
- **Helpen bij de besluitvorming** om de politieke wereld te informeren over de mogelijke (positieve en negatieve) gevolgen van grote projecten rond mobiliteit en ruimtelijke ordening.

Wanneer het model afgesteld is, geeft het de situatie van de verplaatsingen voor een referentiejaar weer. Hieruit kunnen vele indicatoren gehaald worden: modale aandelen, belasting van de netten, afstanden

die per vervoermiddel afgelegd worden, gemiddelde snelheid, aantal mensen dat het openbaar vervoer neemt, bereikbaarheid, ... De bedoeling is om bepaalde indi-

catoren systematisch bij te werken, zodat de evoluties en het beleid op het gebied van mobiliteit gevolgd kunnen worden.

Figuur 3 : Doelstellingen van het multimodaal strategisch model (bron: Directie Beleid - Mobiel Brussel)





Op basis van de verwachte evolutie op vlak van werkgelegenheid en bevolking in de grootstedelijke zone kunnen verschillende trendscenario's (voor 2018, 2025 en 2040) uitgewerkt worden, waarvoor dezelfde soorten indicatoren berekend kunnen worden.

Door de ene of de andere input-hypothese van het model te veranderen, kunnen verschillende scenario's getest worden:

- Infrastructuurscenario's, zoals een wegtunnel of een metro-uitbreiding
- Ruimtelijke-ordeningsscenario's, zoals de verstedelijking van een Gebied van Gewestelijk Belang (GGB) of de uitvoering van een groot kantoorproject
- Scenario's rond mobiliteitsbeleid, zoals rekeningrijden, betaald parkeren of de beperking van de parkeermogelijkheden ...

Het model geeft deze verschillende mobiliteitsituaties weer en maakt het dus mogelijk om voor elk getest scenario indicatoren te verkrijgen. Zo kunnen vervolgens vergelijkende analyses van de verkregen indicatoren gemaakt worden.

EEN WERKINSTRUMENT TER BESCHIKKING

Het multimodaal strategisch model is een onontbeerlijk hulpmiddel bij de besluitvorming voor het Gewest. De referentiesituatie zal systematisch bijgewerkt worden, net als de trendscenario's (om de 5 jaar).

De bedoeling is om te beschikken over een up-to-date en reactief werkinstrument dat operationeel is, zodat het kan helpen bij de besluitvorming wanneer de planning van het Brussels Gewest uitgetekend wordt.

Het zal het referentiemodel voor het Brussels Gewest zijn. Het werkinstrument of de resultaten van het model zullen ter beschikking gesteld worden van alle partijen die betrokken zijn bij de planning van het

Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BROH, BIM, MIVB, Beliris, gemeenten, ...).

Het multimodaal strategisch model zou eind 2013 beschikbaar moeten zijn.

Annabel Monneaux
Coördinatie cel Planning
Directie Beleid - Mوبiel Brussel
amonneaux@mrbc.irisnet.be

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met :

Annabel Monneaux
amonneaux@mrbc.irisnet.be
Coördinatie cel Planning

Karl Determe
kdeterme@mrbc.irisnet.be
voor het multimodaal strategisch model

Jérôme Wibrin
jwibrin@mrbc.irisnet.be
voor de methodologie van sociaal-economische studies

“ PULSAR, DE METRO VAN DE TOEKOMST ”

De Brusselse metro heeft de wind in de zeilen. Tegen eind 2019 zullen twee van de vier lijnen volledig geautomatiseerd zijn. Doel: de frequentie verdubbelen om de capaciteit te verhogen en de reizigersstroom vlotter te laten verlopen. Dit automatiseringsprogramma, Pulsar genaamd, moet heel wat technische moeilijkheden aanpakken. De MIVB en een dertigtal partners die aan dit grootschalige project meewerken, hebben reeds heel wat technische studies uitgevoerd en zijn nu klaar om onderhandelingen te voeren met mogelijke leveranciers. Een aanzienlijke uitdaging voor de Brusselse maatschappij voor intercommunaal vervoer MIVB.



Het metrostation van morgen

Brussel kent een bevolkingsexplosie. Het rechtstreekse gevolg daarvan is dat het aantal gebruikers van het openbaar vervoer blijft toenemen. In 2011 vervoerde het MIVB-net zowat 330 miljoen reizigers (grafiek 1). En die stijging zou nog voortduren. Prognoses gewagen immers van 400 miljoen reizigers per jaar in 2016. Steeds meer klanten dus, die de MIVB op een doeltreffende manier moet vervoeren, terwijl ook een zeker comfort aangeboden moet worden.

De metro vormt de kern van het Brussels openbaar vervoersnet. Heel wat verbindingen met tram en bus zijn mogelijk naar de verschillende wijken van de stad (grafiek 2). Het ondergrondse netwerk van de MIVB werd in 1976 in gebruik genomen, maar is blijven groeien in de loop der jaren en de voorbije tien jaar is het gebruik met de helft toegenomen.

Om die gebruikersstroom gericht en efficiënt aan te pakken breidt de MIVB haar

PULSAR IN CIJFERS

- Eind 2018: 1e traject in automatische metro tussen Erasmus en Jacques Brel
- Eind 2019: 2 volledig automatische metrolijnen
- Frequentie van 1 metro om de 120 seconden tussen Merode en Weststation
- 43 nieuwe metrostellen met een tussentijd van 120 seconden tussen Merode en Weststation
- 37 stations met deuren op de 75 perrons



VAN MANUEEL NAAR AUTOMATISCH

In 1983 pakte de stad Rijsel uit met de eerste automatische metro ter wereld. Heel wat steden over de hele wereld zijn dat spoor gevolgd. Inmiddels is de automatisering goed ingeburgerd, maar in Lyon, Singapur, Peking, Kopenhagen, Nuremberg, Lausanne of nog Vancouver gaat het om volledig nieuwe metrolijnen. Tot nu toe heeft enkel de Parijse metro de sprong gewaagd van de gedeeltelijke modernisering van de zogenaamde 'manuele' tot een geautomatiseerde metro.

Brussel staat voor diezelfde uitdaging. Een bestaande metrolijn automatiseren gaat echter gepaard met specifieke technische en operationele moeilijkheden. In Brussel rijdt de metro van 5 uur tot 1 uur 's morgens. Om de hinder voor de reizigers zo goed mogelijk te beperken, betekent dat dus dat de werken voor de modernisering van de signalisatie en de installatie van de perrondeuren vooral midden in de nacht zal moeten gebeuren, tussen 1 en 5 uur 's morgens.

Metrostelplaats Delta werd 40 jaar geleden gebouwd en moet ook gemoderniseerd worden, om onderdak te kunnen bieden aan de nieuwe automatische metro's. Daar krijgen de nieuwe metro's immers hun 'groot' onderhoud en brengen ze de nacht door. Daarnaast moet er ook nog het onderhoud van de oude voertuigen verricht worden, net zoals in stelplaats Jacques Brel. Er zal overigens nog een nieuwe stelplaats ingericht worden, in Erasmus, enkel voor automatische metrostellen: daar zal het 'kleine' onderhoud van de nieuwe metro's uitgevoerd worden.

aanbod uit. In 2012 werd de frequentie van de metro op lijn 1 (Weststation - Stokkel) en lijn 5 (Erasmus – Herrmann-Debroux) opgetrokken: tijdens spitsuren rijdt er voortaan een metro om de 2 minuten 30 op het gemeenschappelijke deel, d.w.z. tussen station Merode en Weststation. Ondanks die verbetering van de vervoerscapaciteit met ongeveer 3.000 plaatsen per uur en per richting (zowat 20 % bijkomend aanbod) zijn sommige stukken van de Oost-West-as toch weer bijna verzadigd. Met de huidige infrastructuur van de metro kan de frequentie echter niet meer verhoogd worden.

MINDER DAN 2 MINUTEN

De MIVB staat ook voor een tweede grote uitdaging. De metrostellen die in de jaren '70 in gebruik genomen werden, zijn verouderd en moeten op korte termijn vervangen worden. Het signalatiesysteem - ook al in werking sinds de ingebruikname van de metro - moet ook vernieuwd worden. De MIVB wil van die gelegenheid gebruik maken om haar metronet te automatiseren, d.w.z. naar een metro zonder bestuurder maar met een geïntegreerd automatisch besturingssysteem, dat permanent in verbinding staat met de besturing via de grond. Die nieuwe metro werd Pulsar gedoopt en zal een nieuwe wind doen waaien door het Brusselse ondergrondse vervoersnet.

Dankzij de overgang van manuele naar automatische besturing kan de regel-

maat, de frequentie (minder dan 2 minuten) en de stoptijd in de stations geoptimaliseerd worden. Zo kan de capaciteit opgedreven worden waar nu verzadiging dreigt, maar wordt ook de dienstverlening aan de klant verbeterd omdat vraag en aanbod beter op elkaar afgesteld kunnen worden, met een betere regelmaat en een betere stabiliteit van het aanbod.

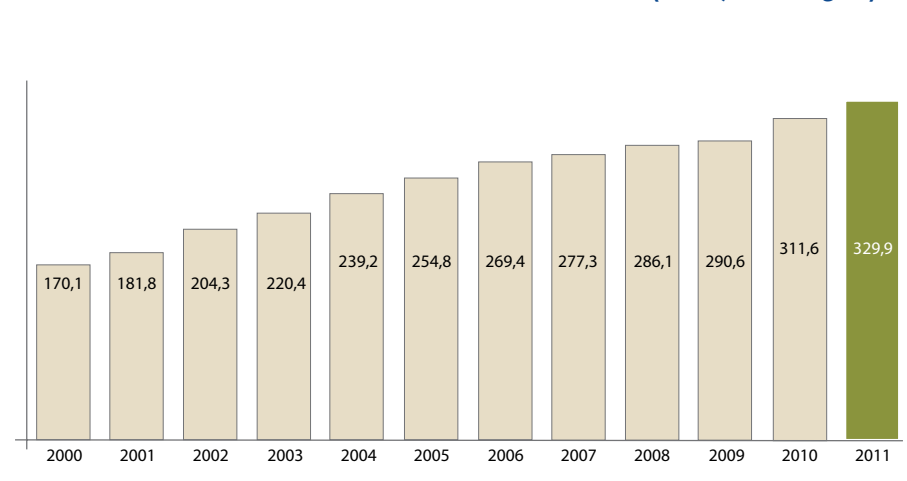
VEILIGHEID VOOR ALLES

Er zullen verschillende maatregelen genomen worden om de reizigers een optimale veiligheid te waarborgen. Schuifdeuren op de perrons zullen een fysieke scheiding vormen tussen het perron en de sporen. Zo wordt niet langer alleen opgemerkt als er iemand op de sporen komt, maar wordt dat zelfs onmogelijk gemaakt. De metrostellen worden uitgerust met camera's en moderne telecommunicatie.

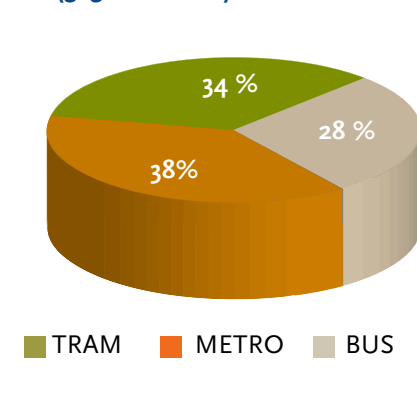
Een onbemande metro betekent overigens niet een «ontmenselijke» metro. Integendeel. De metrobestuurders van lijn 1 en 5 zullen hun beroep zien evolueren. De MIVB heeft zich ertoe verbonden geen enkele bestuurder te ontslaan. Zij zullen immers de metro's op lijn 2 en 6 blijven besturen, die in een eerste fase onveranderd zullen blijven. Op termijn zal het metropersoneel ook andere taken uitvoeren, zowel technisch als commercieel, in stations en in de voertuigen. De nieuwe technologieën zullen ook nieuwe, polyvalente en gevarieerde jobs in het leven roepen.



Grafiek 1: Gebruik van het MIVB-net tussen 2000 en 2011 (in miljoen reizigers)



Grafiek 2: Verdeling van de reizigers over het MIVB-net per vervoermiddel (gegevens 2011)



DE VOLGENDE STAPPEN

De MIVB sleutelt al enkele jaren actief aan het Pulsar-project. In 2013 worden de lastenboeken voor de levering van 43 metrostellen en de vernieuwing van de signalisatie afgewerkt en verstuurd naar de internationale kandidaten die geselecteerd werden op basis van hun knowhow en hun technische en financiële capaciteiten. Het design van de metrostellen en de perrondeuren werd ontworpen en wordt in de lastenboeken opgenomen.

Vanaf midden 2017 zullen de perrondeuren geleidelijk geplaatst worden in de 37 stations die door de automatische metro bediend zullen worden. De plaatsing

zal aanvangen vanaf Erasmus in de richting van Herrmann-Debroux en Stokkel.

Eind 2018 zullen de reizigers voor het eerst een automatische metro kunnen nemen in Brussel.

Gaétane Verwilghen
 Communicatie & Public Relations
verwilgheng@stib.irisnet.be
www.mivb.be



“ DE ROL VAN DE BRUSSELSE HAVEN IN DE STADSDISTRIBUTIE ”



Mobiliteit is niet beperkt tot auto's, tweewielers en voetgangers, en ook niet tot het vervoer van personen. Mobiliteit omvat alle parameters die de verplaatsing van personen en goederen vergemakkelijken en is in dat opzicht een zeer belangrijke uitdaging voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. En aangezien alle studies bevestigen dat de Brusselse bevolking de komende decennia exponentieel zal toenemen, zijn de overheden volop bezig met het uitwerken van strategieën om zo goed mogelijk met deze groei om te gaan, met huisvesting als hoofddoel. Andere behoeften die proportioneel met de bevolkingsgroei zullen toenemen, zijn bijvoorbeeld werkgelegenheid, onderwijs, bevoorrading, mobiliteit, ...

Wat dat laatste domein betreft, werden er al heel wat initiatieven ondernomen: meer openbaar vervoer, fietspaden, Villo!, Cambio, ... Die initiatieven zijn vooral gericht op het personenvervoer. Maar Brussel is meer dan een verzameling personen die zich van A naar B verplaat-

sen. Brussel moet ook eten, drinken, bouwen, aankopen doen, afval verwijderen, ... Kortom, Brussel verbruikt. Massaal. En hoewel Brussel een belangrijk verbruikscentrum is, is de productie er beperkt. De meeste producten die in onze hoofdstad verbruikt worden, moeten dus 'ingevoerd' worden. Al deze binnenkomende en uitgaande stromen, voornamelijk via de weg, bemoeilijken de mobiliteit aanzienlijk en zijn erg belastend voor de maatschappij en de economie: geluidsoverlast, beschadiging van wegen, ongevallen, files, opstoppingen bij lossen en laden, vervuiling, ...

Een multimodale benadering is dan ook een must. Samen met andere actoren, zoals Mobiel Brussel, is de Haven van Brussel er voorstander van om Brussel niet langer te laten bevoorraden over de weg maar over het water, een vervoerswijze die momenteel als de meest duurzame beschouwd wordt. Een lovenswaardige doelstelling, die echter verre van eenvoudig is. De Haven van Brussel moet sys-

tematisch de economische rendabiliteit aantonen van een modale verschuiving van de weg naar het water, terwijl de milieu- en mobiliteitsvoordelen voor het Brussels Gewest uiteraard even belangrijk zijn als de economische aspecten. Bovendien is de Haven van Brussel een 'landlord'-haven, een grondeigenaar, die op derden moet rekenen voor de exploitatie. En we mogen ook niet de noodzakelijke verankering van de havenactiviteiten in de stad vergeten en het NIMBY-syndroom^{1/} dat wijdverbreid is onder de bevolking. Dat neemt niet weg dat de goederen die momenteel over de waterweg 'ingevoerd' worden in het Gewest een zeer ruim productengamma dekken, waaronder zand, waterflessen, meel en benzine (voor alle Brusselse tankstations!). De Haven van Brussel speelt dus al een rol in de bevoorrading van het Gewest. De bedoeling is om deze rol als logistieke facilitator nog te versterken.

De Haven van Brussel is een belangrijke partner in de ontwikkeling van duur-

^{1/} NIMBY = not in my back yard (niet in mijn achtertuin). De term wordt gebruikt om de tegenkanting tegen een project van algemeen nut te omschrijven vanwege mensen die de eventuele negatieve gevolgen van het project niet willen dragen.



Bevoorrading in de stad over het water: een realiteit in Utrecht dankzij de Bierboot

De elektrische voertuigen van 'Vert Chez Vous' kunnen eerder waar langs de Seine gelost worden doordat de boten uitgerust zijn met een kraan.

Het TIR-centrum van de Haven van Brussel is een uniek logistiek complex dat ideaal gelegen is dicht bij het stadscentrum en binnenkort verbonden zal zijn met de waterweg

zame stedelijke distributie en logistiek. Het strategisch plan voor het goederen-transport bevestigt dit trouwens. Ook projecten in andere havensteden bevestigen dat een stadshaven een essentiële rol vervult in een duurzame distributie. Zo is de stadsdistributie over de waterweg al een feit in Parijs en Utrecht. Het stimuleerde de Haven van Brussel om samen met zes andere binnenhavens het Europese project Connecting Citizen Ports 21 op te starten, om ervaringen uit te wisselen en samen een innoverende benadering van havenontwikkeling ten dienste van de stad uit te dragen. Het feit dat deze thematiek financiële steun van Europa geniet via het programma Interreg IVB, bevestigt de sleutelrol van de haven in de duurzame bevoorrading van de steden van morgen.

Concreet wil de Haven van Brussel een netwerk van overslagplatformen creëren langs het kanaal om de stad via het water te kunnen bevoorraden. Op die manier

kunnen de goederen ook dicht bij de eindgebruiker geleverd worden en kunnen de 'last mile'-kosten gedrukt worden (last mile is het traject tussen de laatste overslag en de eindbestemming, meestal nog via de weg). Hoe langer dit traject is, hoe meer de economische rendabiliteit de inzet van grote voertuigen vergt. Maar door deze last mile te verkorten kunnen kleinere voertuigen ingezet worden, die milieuvriendelijker zijn en beter aangepast zijn aan het verkeer in de stad. Een ander voordeel is dat deze lichte voertuigen rechtstreeks gelost kunnen worden vanaf de boot, uitgerust met een kraan, zoals in het kader van het concept 'Vert Chez Vous' in Parijs.

Het netwerk van platformen zal twee hubs (in het rood op de kaart) omvatten, namelijk in het Vergotedok en in het Biestebroekdok. In deze hubs, met een oppervlakte van 2.000 tot 3.000 m², kunnen goederen tijdelijk opgeslagen worden en zijn ook aanvullende activitei-

ten mogelijk (samenlading, herverpakking, ...). Het zal gaan om verbruiksproducten (non-food FMCG, droge voeding en drank), bouwmaterialen, de verdeling van pakjes, ... Bovendien zal het platform van het Vergotedok het TIR-centrum² in verbinding stellen met de waterweg, wat nieuwe mogelijkheden zal bieden voor dit logistieke complex. Op termijn kan in het noorden van het Gewest nog een derde hub komen.



2/ TIR = Transport International Routier. Het TIR-centrum is een logistiek complex van 160.000 m², vlak bij de site van Tour & Taxis, in de Brusselse Havenlaan.



Tussen deze hubs zullen de goederen aan overslagpunten (in het groen op de kaart) zo dicht mogelijk bij hun eindbestemming gelost worden. Dankzij dit project zal de Haven van Brussel trouwens actief zijn in een zone waar de haven zelf geen terreinen bezit (in de centrale zone, tussen de twee hubs). Deze overslagpunten zouden een beperkte ruimte innemen (enkele tientallen vierkante meter), die verdeeld zou worden tussen de huidige stedelijke functie van deze ruimte (parking, groenzone, recreatiegebied, wandelweg, ...) en specifieke overslagactiviteiten in het kader van de bevoorrading van de naburige handelswijken (bv. fijne stadsdistributie ter hoogte van de Dansaertstraat) en van nabijgelegen werven of in het kader van de levering van pakjes. Eender welke niet-bebouwde ruimte langs het kanaal zou gebruikt kunnen worden, aangezien er op de kade geen laad- of losinstallaties vereist zijn.

Het project is inmiddels al van start gegaan. Er zijn momenteel studies aan de gang om de bestaande stromen te bestuderen die door deze nieuwe vervoerswijze opgevangen kunnen worden, om de ligging van de lospunten te bepalen en het werkingsschema van de hubs uit te diepen. De Haven van Brussel heeft ook contact met potentiële exploitanten die innoverende oplossingen aanbieden op het gebied van kraanschepen.

En dat is niet de enige bijdrage van de Haven van Brussel tot een betere mobiliteit.

De haven werd door Mobiel Brussel ook gevraagd om mee te werken aan een proefproject in het kader van een ander Europees project: LAMILO (Last Mile Logistics), waarbij de Brusselse haven logistieke ruimten in het TIR-centrum ter beschikking stelt voor de coördinatie van een proefproject rond stadsdistributie. Er werden al contacten gelegd met enkele geïnteresseerde specialisten in de logistiek en een 100 % ecologische operator voor stadsdistributie. De rol van het TIR-centrum als centrum voor stadsdistributie lijkt dus concreter te worden en de Haven van Brussel is verheugd ook deze pijl op haar boog te hebben. Dit type activiteit is duidelijk positief voor de ontwikkeling van de haven en is ook makkelijker te verenigen met het omliggende stadsweefsel. Maar om deze missie te doen slagen moeten alle havenactiviteiten in het stadscentrum blijven. Deze activiteiten weghalen uit hun belangrijkste verbruikscentrum zou een tactische fout zijn, net nu vele Europese regio's evolueren naar een duurzame industrialisering, om heelhuids uit de economische crisis te geraken.

Het welslagen van deze projecten hangt van verschillende parameters af. Alle partijen zullen uiteraard moeten samenwerken: gewestelijke en gemeentelijke beleidsvoerders, transporteurs en dokwerkers. De Haven van Brussel kan rekenen op de steun van Mobiel Brussel en werkt met tal van publieke en privé-actoren in het Gewest samen. Eigenlijk zijn de uit-

dagingen meer van ideologische dan van technische aard. De mogelijkheden van de waterwegen worden onvoldoende benut: het kanaal zou twee tot drie keer meer verkeer kunnen verwerken zonder dat er investeringen nodig zijn. Bovendien zijn de technische oplossingen op het gebied van transport en overslag voorhanden. Maar opdat deze nieuwe verkeersvormen realiteit zouden worden, moeten alle aspecten van de groei van Brussel in aanmerking genomen worden. Deze uitdagingen impliceren ook dat er vandaag weldoordachte beslissingen genomen moeten worden en dat men zich positief moet opstellen ten aanzien van de ontwikkeling van de Haven van Brussel, om het modale aandeel van de waterweg in onze hoofdstad te vergroten. Dat is wellicht de grootste uitdaging waarmee de Haven van Brussel geconfronteerd wordt, namelijk haar inspanningen op het gebied van stedelijke integratie voortzetten en tegelijkertijd de communicatie- en sensibiliseringsactiviteiten ten aanzien van de buurtbewoners, de politieke beleidsvoerders en de bevolking versterken. Argumenten zijn er genoeg: als je weet dat er dankzij de haven in 2011 dagelijks nagenoeg 2.000 vrachtwagens niet op de Brusselse wegen hoefden te rijden, dan besef je wel dat het Gewest en de mobiliteit in het Gewest rechtstreeks voordeel halen uit de ontwikkeling van de haven.

Benoit Hellings
Voorzitter van de Haven van Brussel



“ HET BRUSSELS GEWEST OP HET GOEDE SPOOR ”

Als we het hebben over het vervoer per spoor in het Brussels Gewest, moeten het volgende in herinnering brengen: de eerste spoorverbinding op het Europese vasteland werd in 1835 in gebruik genomen tussen Brussel en Mechelen! Die historische gebeurtenis is nog steeds actueel: Brussel vormt het hart van het Belgische treinnet!

De plaats van Brussel in het spoornet omvat drie aspecten. In de eerste plaats vormt het de kern van een netwerk van hogesnelheidstreinen, dat bijdraagt tot de uitstraling van Brussel als internationale regio. Vervolgens stellen we bij het bekijken van het Belgische treinnet vast dat Brussel het centrale puzzelstukje is, met als kers op de taart de befaamde Noord-Zuid-verbinding, waarlangs dagelijks zowat 1.200 treinen rijden, wat er het meest gebruikte treinstuwstuk ter wereld van maakt, na die van Tokyo. Tot slot kan en moet de trein een belangrijke rol spelen in een stadsgebied met een sterk uitgebouwd spoorwegnet, één van de dichtste netten van Europa, met een dertigtal stations in het hele Gewest (zie kaart 1 – Het spoornet).

Ondanks dat alles is het treinaanbod ontoereikend. Als we het hoofd willen bieden aan de toenemende vraag naar

mobiliteit, moet het spoor deel uitmaken van de oplossing en de modal shift bevorderen. Tegen 2020-2030 zou het aanbod aan treinen tijdens piekuren met een honderdtal moeten stijgen: momenteel zijn dat er 150. Dat aanbod zou zo snel mogelijk tot 170 moeten uitgebreid worden.

Momenteel is 90 % van het treinaanbod geconcentreerd in de Noord-zuid-verbinding, die nagenoeg verzadigd is. De vraag is dus hoe we de Brusselse spoorweginfrastructuur kunnen aanpassen en hoe de treinen over het hele net verdeeld moeten worden.

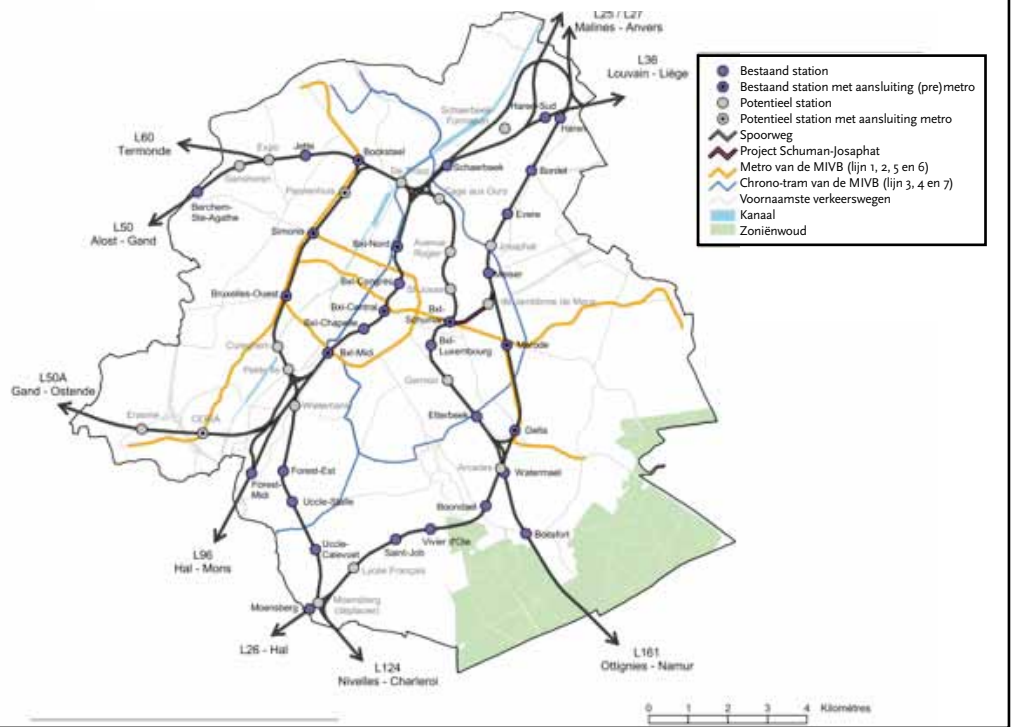
HET STANDPUNT VAN HET GEWEST

In mei 2012 nam de Brusselse regering een standpunt in met betrekking tot de uitdagingen van het treinnet: het is een visie met een “realistische ambitie”,





Kaart 1: Het spoornet



met enerzijds de nationale behoeften om het Gewest in en uit te reizen per trein, maar tegelijk een perspectief van polycentrische territoriale ontwikkeling, die mogelijk is gezien de versnipperde infrastructuur op het Brusselse grondgebied.

Op dat vlak is het Brusselse standpunt tweeledig:

1. Het treinaanbod kan uitgebreid worden door de Brusselse infrastructuur in haar geheel op te waarderen. Brussel heeft immers een veel groter potentieel dan de Noord-Zuid-verbinding: de lijnen 26, 28 en 161 kunnen uitgebreid worden tegen een lagere kost dan de aanleg van een tweede grote verbinding (zie kaart 2 - Opties)

2. Gezien de centrale rol van Brussel in het nationale spoorwegennet moet het bijkomende treinaanbod ook de Brusselaar ten goede komen en dus moet het Gewest ook anders dan via de Noord-Zuid-verbinding bediend worden.

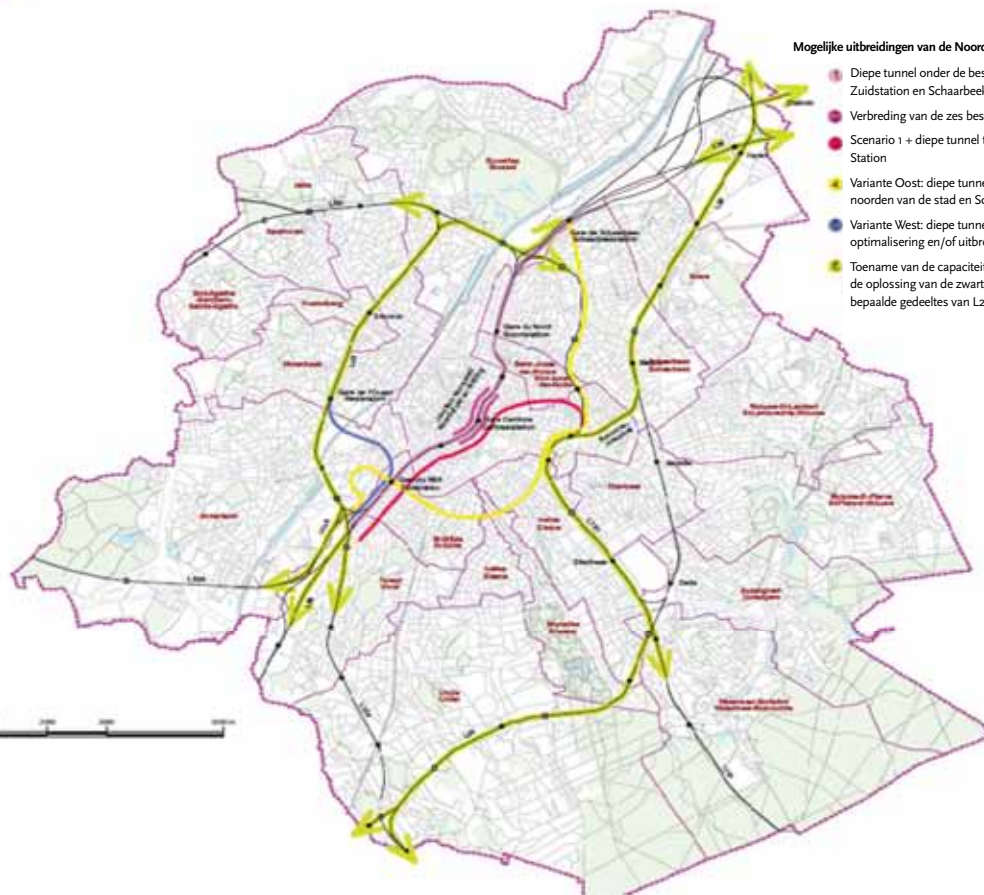
Mobiel Brussel draagt dit standpunt op verschillende niveaus uit. Intern uiteraard, aan de hand van specifieke studies (over het gebruik van de stations en het profiel van de gebruikers, over een visie op lange termijn op de evolutie van het spoorwegennet, ...) of nog door samen te werken met alle Brusselse actoren, kabinetten, de administratie en de MIVB. Anderzijds via nauwere betrekkingen met de NMBS-groep, meer bepaald in het overlegcomité dat alle dossiers tweemaal per jaar bespreekt, of nog door technische opties onder

de loep te nemen met deskundigen van Infrabel en NMBS Mobility. De ambitie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is tweeledig: een constructieve dialoog op gang brengen en samen oplossingen uitwerken voor de trein van morgen. We moeten ook de staatsvorming voorbereiden, die voorziet in een vertegenwoordiging van de Gewesten in de raden van bestuur van de NMBS-groep, wat het Brussels Gewest meer mogelijkheden en verantwoordelijkheden zal verschaffen.

HET GEN-DOSSIER VANDAAG

In mei 2012 onderstreepten de ministers van mobiliteit van alle overheidsniveaus (federaal en regionaal) ook het belang van het GEN-project. Zij hebben een scenario opgesteld voor de exploitatie, een planning uitgestipt-

Kaart 2: Opties spoorverkeer



Mogelijke uitbreidingen van de Noord-zuid-verbinding bestudeerd door deskundigen:

- Diepe tunnel onder de bestaande Noord-zuid-verbinding tussen Zuidstation en Schaarbeek
- Verbreding van de zes bestaande perrons in het Centraal Station
- Scenario 1 + diepe tunnel tussen Zuidstation en Schuman via Centraal Station
- Variante Oost: diepe tunnel tussen Zuidstation en Schaarbeek via het noorden van de stad en Schuman
- Variante West: diepe tunnel tussen Zuidstation en Weststation + optimalisering en/of uitbreiding van L28.
- Toename van de capaciteit van alle bestaande Noord-Zuid-lijnen door de oplossing van de zwarte punten en de verruiming tot 4 sporen van bepaalde gedeeltes van L26, L28 en L50

peld en hebben aan iedere transportoperator gevraagd een vervoerplan voor te stellen voor de hele GEN-zone. Wij vragen dit politieke engagement te vertalen in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep, waarvoor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geraadpleegd zal worden. Die raadpleging zal plaatsvinden in een moeilijke financiële context en het zal belangrijk zijn het belang van het GEN-project en de planning onder de aandacht te brengen, want de vraag naar mobiliteit blijft stijgen. Als we de verzadiging van onze wegen willen bestrijden, het levenskader in het Gewest willen verbeteren en de economie van ons Gewest dynamisch houden, is een doeltreffend treinaanbod, dat gebruik maakt van alle beschikbare infrastructuur en goede aansluitingen op het MIVB-net biedt, een belangrijke hefboom.

Eric Cooremans
Mobiel Brussel – Directie Beleid
Coördinatie Interregionale Cel
ECooremans@mrbci.irisnet.be

**Ministerie van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**
Vooruitgangstraat 80 bus 1
1030 Brussel





TARIFICATIE VAN VOERTUIGEN :

“HOE VER STAAN WE ?”

Het beprijzen van voertuigverplaatsingen maakt deel uit van de strategie van IRIS 2 met het oog op een modal shift en een rationeel gebruik van de wagen. Het Iris 2-plan voorziet daartoe enerzijds een interregionaal proefproject met kilometerheffing voor vrachtwagens en anderzijds een studie rond een eigen tarifiering voor Brussel. Hoe ver staat het nu met deze doelstellingen voor vrachtwagens en lichte voertuigen uit het mobiliteitsplan?

Op 25 maart 2010 had de regering zich ertoe verbonden met de twee andere Gewesten te overleggen om een proefproject uit te werken, over de GEN-zone, met intelligente tarifiering voor het vrachtvervoer tegen 2013, alsook de analyse van een systeem van intelligente tarifiering voor het einde van de legislatuur 2009-2014. De onderhandelingen tussen de drie Gewesten hebben tot een nog verregaander akkoord geleid. Het proefproject voor vrachtwagens is immers intussen geëvolueerd tot de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in de drie Gewesten, tot de landsgrenzen.

De Gewesten sloten op 21 januari 2011 een politiek akkoord met afspraken over de tarifiering van voertuigen, waaronder de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens ter vervanging van het Euro-vignet, de gecoördineerde invoering van een gebruiksrecht voor bepaalde duur van de weginfrastructuur voor lichte voertuigen, een hervorming van de fiscaliteit mbt wegen (verkeersbelasting en belasting op de inverkeersstelling) rekening houdend met milieuparameters en tot slot de uitvoering van

de nodige studies ter vaststelling van de voorwaarden van de invoering van een kilometerheffing voor lichte voertuigen alsook de uitvoering van een proefproject rond die laatste maatregel in de GEN-zone. Dit akkoord lanceerde het Fairway-project, waarbij een consultant werd aangesteld om samen met de drie Gewesten een traject af te leggen dat in 2016 zal leiden tot de 'go live' van een kilometerheffing voor alle vrachtwagens. Daarmee zetten België en de drie Gewesten zich in de lijn van landen, zoals Frankrijk en Duitsland, die reeds een kilometerheffing voor vrachtwagens kennen of voorbereiden. De Europese Commissie stimuleert deze dynamiek van internalisering van externe kosten via een 'user charge'.

De drie Gewesten werken in de eerste helft van 2013 aan de oprichting van een intergewestelijk agentschap voor wegtarifiering, dat in de tweede helft van 2013 een privépartner voor de uitbating van het systeem zal aanstellen. Die privépartner zal ervoor zorgen dat alle componenten van het systeem in 2016 gebruiksklaar zijn: toestellen ('on board unit' of OBU) die ingeplugd worden in

de sigarettenaanstekers om de afgelegde kilometers te registreren, de 'back office' voor de facturatie en de controle-apparatuur.

In de loop van 2013 zal er ook een samenwerkingsakkoord tussen de Gewesten worden afgesloten, met afspraken over de tarieven en de controle.

WAT ZIJN DE VOORUITZICHTEN VOOR BRUSSEL?

Vrachtwagens

In tegenstelling tot de andere Gewesten wil de Brusselse regering alle wegen in het Brussels Gewest aan de kilometerheffing onderwerpen, om te voorkomen dat vrachtwagens via gemeentewegen aan de heffing zouden trachten te ontsnappen. De bedoeling is om op termijn steeds meer tariefdifferentiatie door te voeren, zodat de tarieven op lokale wegen hoger zijn dan op gewestwegen. De technologische evolutie en de komst van het Galileo satellietnetwerk zullen een steeds verfijndere beprijzing mogelijk maken, die aansluit bij de hiërarchie van de wegen.

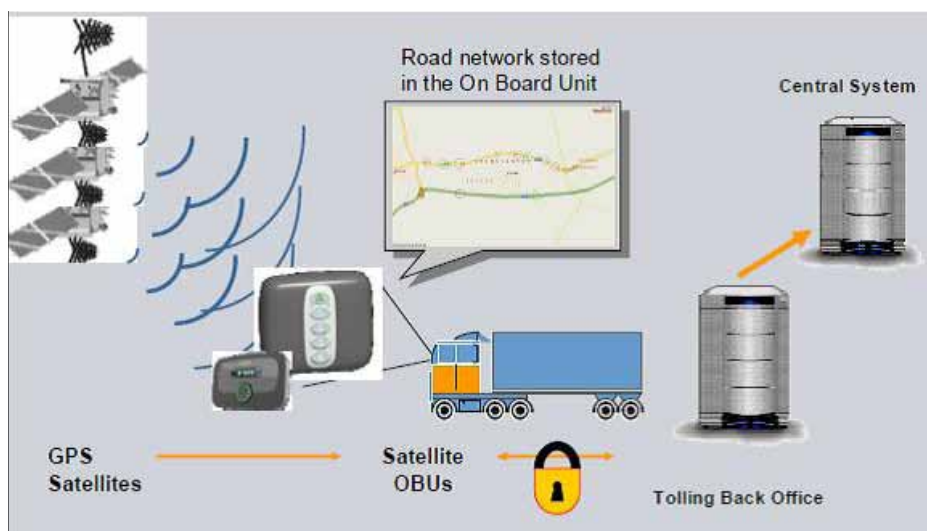


Vermoedelijk zullen de tarieven in Brussel hoger liggen dan in de andere Gewesten, omdat studies uitwijzen dat de infrastructuurkosten die aan de basis liggen van de berekening van de heffing, in stedelijk gebied hoger zijn. De Europese Commissie staat daarom toe dat de heffingen ook hoger zijn in steden. Dit zal echter in overleg met de andere Gewesten bepaald worden, om concurrentievervalsing te voorkomen.

De bedoeling is dat de kilometerheffing wordt ingevoerd als een (oneigenlijke) gewestbelasting. De controle van de voertuigen op het werkelijk aan boord hebben van de zogenaamde 'on board unit' zal gebeuren door gewestelijke teams. Eerste financiële analyses tonen aan dat het systeem rendabel zal worden. Het zal dan ook extra inkomsten opleveren die het Gewest onder meer in een beter mobiliteit kan investeren. Maar gezien het beperkt aantal vrachtwagenkilometers in Brussel blijven de extra inkomsten relatief beperkt.

Van vrachtwagens naar lichte voertuigen

Voor de Brusselse regering was het in het kader van IRIS 2 essentieel dat de kilometerheffing voor vrachtwagens in de toekomst een vergelijkbaar systeem voor lichte voertuigen mogelijk zou maken: in de lastenboeken wordt daarom het principe van uitbreidbaarheid naar lichte



voertuigen ingeschreven. Ook plant het politiek akkoord van 21 januari 2011 een proefproject voor lichte voertuigen in de GEN-zone. Daarbij zou de technologie van rekeningrijden uitgetest worden op een voldoende grote steekproef van particuliere bestuurders.

Begin 2013 onderhandelen de drie Gewesten over de precieze modaliteiten van deze test. Het zou om meer dan duizend bestuurders gaan, die gedurende een paar maanden met een OBU rondrijden en op een wetenschappelijke manier worden opgevolgd om de effecten van de tarifiering op hun gedrag te meten. Volgens de planning zou deze test plaatsvinden in de tweede

half van 2013 en resultaten opleveren in 2014. Zo beschikt de volgende gewestregering over voldoende elementen om te beslissen over de invoering van een Brussels systeem van kilometerheffing voor lichte voertuigen. Om de Brusselse regering hieromtrent alle nodige elementen te verschaffen, is er ook een studie "Invoering van tarifiering van het autogebruik in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest" aan de gang. In die studie vergelijkt het studiebureau Stratec de mogelijkheden van een 'congestion charge' (zoals in Londen) met die van een uitbreiding van de kilometerheffing naar de lichte voertuigen. Nagegaan worden: de ex-



tra inkomsten voor het Gewest, de effecten op het milieu en de gevolgen voor de economie.

Dankzij de test met kilometerheffing voor lichte voertuigen en de Stratec-studie zullen tegen 2014 alle elementen op tafel liggen om te beslissen welke stappen Brussel wil zetten naast de kilometerheffing voor vrachtwagens.

KOMT HET AUTOVIGNET ER IN BELGIË?

Voor lichte voertuigen werd er in het politiek akkoord van 2011 in elk geval al een elektronisch vignet voorzien, waarbij de weggebruiker verplicht wordt om een jaarvignet of een vignet van kortere duur aan te schaffen. Over deze maatregel

is in de media al vaak bericht. Een van de kritieken was dat deze weinig mobiliteitssturend is en weinig aanzet tot modal shift. Het elektronisch vignet was in het politiek akkoord dan ook geen vraag vanuit het Brussels Gewest, maar onderdeel van een compromis.

Begin 2013 is het echter nog onduidelijk of het elektronisch vignet er effectief zal komen. De Europese Commissie uitte fundamentele bezwaren tegen het eerste ontwerp dat de drie Gewesten hadden overgemaakt: zij beschouwden dat de verplichting voor de Belgen om een jaarvignet te kopen en de toepassing van het vignet op het hele wegennet in strijd is met het principe van 'user charge'. Momenteel herwerken de drie Gewesten de architectuur van het elektronisch vignet. De vraag blijft of het vignet nog voldoende rendabel zal zijn na de aanpassing van het systeem aan de eisen van de Europese Commissie. Het is dus niet uitgesloten dat het project rond de invoering van het elektronisch vignet in de loop van 2013 in de koelkast gelegd wordt.

BELANGRIJKE BESLISSINGEN VOOR DE MOBILITEIT IN BRUSSEL

Als het elektronisch vignet wordt afgevoerd, zal de vraag "wat met de tarifiering van de lichte voertuigen" nog meer dan vandaag een pertinente vraag worden

voor de Brusselse regering. Zal men alleen inzetten op de langere termijn, via de uitbreiding van het vrachtwagensysteem dat in 2016 start, of zal men als tussentijdse oplossing kijken naar 'lichte' systemen, zoals de 'congestion charge', die met relatief weinig investeringen heel wat nieuwe ontvangsten kunnen opleveren voor het Gewest en tegelijk het wegverkeer terugdringen?

Het verhaal van de tarifiering en IRIS 2 zal de volgende jaren steeds concreter worden, ook voor de burgers en de Brusselse gemeenten. Die laatste werden bij de evolutie van de plannen betrokken via adviesorganen, zoals de Gewestelijke Mobiliteitscommissie, en zullen via deze overlegorganen ook hun steentje kunnen bijdragen.

Chris Ceustermans
Directie Beleid – Mوبiel Brussel
cceustermans@mbhg.irisnet.be

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Gosset Alain	Raadsplein 1	1070 Anderlecht	02/558.09.78	02/520.20.91	agosset@anderlecht.irisnet.be
Cumps Christian	E. Idiersstraat 12-14	1160 Oudergem	02/676.48.76	02/660.98.38	mobilite@auderghem.be
Opdekamp Karin	Koning Albertlaan 33	1082 Sint-Agatha-Berchem	02/464.04.43	02/464.04.92	kopdekamp@1082berchem.irisnet.be
Debusscher Michel	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	michel.debusscher@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	ddo@evere.irisnet.be
Solfa Alain	Bruselsteenweg 112	1190 Vorst	02/348.17.62	02/348.17.63	alainsolfa@forest.irisnet.be
Libert Philippe	Keizer Karellaan 140	1083 Ganshoren	02/464.05.47	02/465.16.59	plibert@ganshoren.irisnet.be
Verkindere Maud	Viaductstraat 133	1050 Elsene	02/643.59.81	02/643.59.84	mverkindere@ixelles.irisnet.be
Caudron Philippe	Wemmelse Steenweg 100	1090 Jette	02/422.31.08	02/422.31.09	phcaudron@jette.irisnet.be
Mertens Laurent	Vanhuffelplein 6	1081 Koekelberg	02/412.14.49	02/600.15.83	lmertens@koekelberg.irisnet.be
Fesler Baptiste	Graaf van Vlaanderenstraat 20	1080 Sint-Jans-Molenbeek	02/600.49.26	02/412.37.94	bfesler@molenbeek.irisnet.be
Toussaint Christine	Sterrenkundelaan 13	1210 Sint-Joost-ten-Node	02/220.26.38	02/220.28.42	ctoussaint@stjosse.irisnet.be
De Cannière Anne	M. Van Meenenplein 39	1060 Sint-Gillis	02/536.02.17	02/536.02.02	adecanniere@stgilles.irisnet.be
Velghe Benoît	Colignonplein	1030 Schaarbeek	02/244.72.22	02/244.72.49	bvelghe@schaerbeek.irisnet.be
Lekeu Joëlle	Auguste Dansestraat 25	1180 Ukkel	02/348.65.50	02/348.65.44	joelle.lekeu@uccl.be
Brackelaire Myriam	A. Gilsonplein 1	1170 Watermaal-Bosvoorde	02/674.74.34	02/674.74.25	mbrackelaire@wb.irisnet.be
Denys Frédéric	P. Hymanslaan 2	1200 Sint-Lambrechts-Woluwe	02/774.35.13	02/761.29.26	f.denys@woluwe1200.be
Simon Pierre	Ch. Thielemanslaan 93	1150 Sint-Pieters-Woluwe	02 773 06 11	02 773 18 19	psimon@woluwe1150.irisnet.be



**LAAT DIT NIET
LIGGEN !**

GRATIS

Hebt u de Mobiliteitsgids niet persoonlijk ontvangen ? Of zou een collega ook graag een exemplaar ontvangen ? Geen probleem! Vul dan deze bon in en vergeet niet uw e-mailadres te vermelden waarop u ons tijdschrift wenst te ontvangen. Of stuur gewoon een mailtje naar jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

ECOLOGISCH

Om papierverspilling tegen te gaan trachten wij de Mobiliteitsgids prioritair per e-mail te verzenden. Als u dit nummer op papier ontvangen hebt terwijl u over een mailadres beschikt, vul dan deze bon in of stuur een mailtje naar jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

NEEM EEN GRATIS ABONNEMENT

Ja, een collega wenst de Mobiliteitsgids te ontvangen. Zijn/haar gegevens:
 Naam
 Voornaam
 Organisatie
 Functie
 Adres
 Telefoon
 E-mail
 Fax

Ja, ik heb een e-mailadres en wens de Mobiliteitsgids daarop te ontvangen:
 Naam
 Voornaam
 E-mail

**BON INGEVULD TERUG TE ZENDEN
 NAAR DE MOBILITEITSCEL VAN DE
 VERENIGING VAN DE STAD EN DE
 GEMEENTEN VAN HET BRUSSELS
 GEWEST (VSGB)**