

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid

FOCUS

Naar een Brussels
beleid inzake P+R
overstapparkings ?

DRIEMAANDELIJKS NR° 40 | ZOMER | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Dagelijkse mobiliteit in het Gewest
- Ordonnantie mobiliteit
- Strategisch plan voor goederenvervoer

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- AVANTI, voor een geavanceerd vervoersnetwerk in Brussel

EDITORIAAL	03
UITDAGINGEN, INSTRUMENTEN EN PRIORITAIRE WERKDOMEINEN	04
EEN ORDONNANTIE VOOR EEN GLOBAAL MOBILITEITSPROJECT VOOR HET GEWEST	06
HET STRATEGISCH PLAN VOOR GOEDERENVERVOER IN HET BRUSSELS GEWEST	08
AVANTI: EEN GEAVANCEERD OPENBAAR-VERVOERSNET IN BRUSSEL	10
NAAR EEN BRUSSELS BELEID INZAKE P+R?	14

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)



DIRECTIE : Philippe Barette - Marc Thoulen

REDACTIE : Bertrand Pierre-Jean - David Tim - Hubert Michel - Schollaert Jan - Tackoen Xavier - Thys Marianne

VERTALING : Liesbeth Vankelecom - Annelies Verbiest

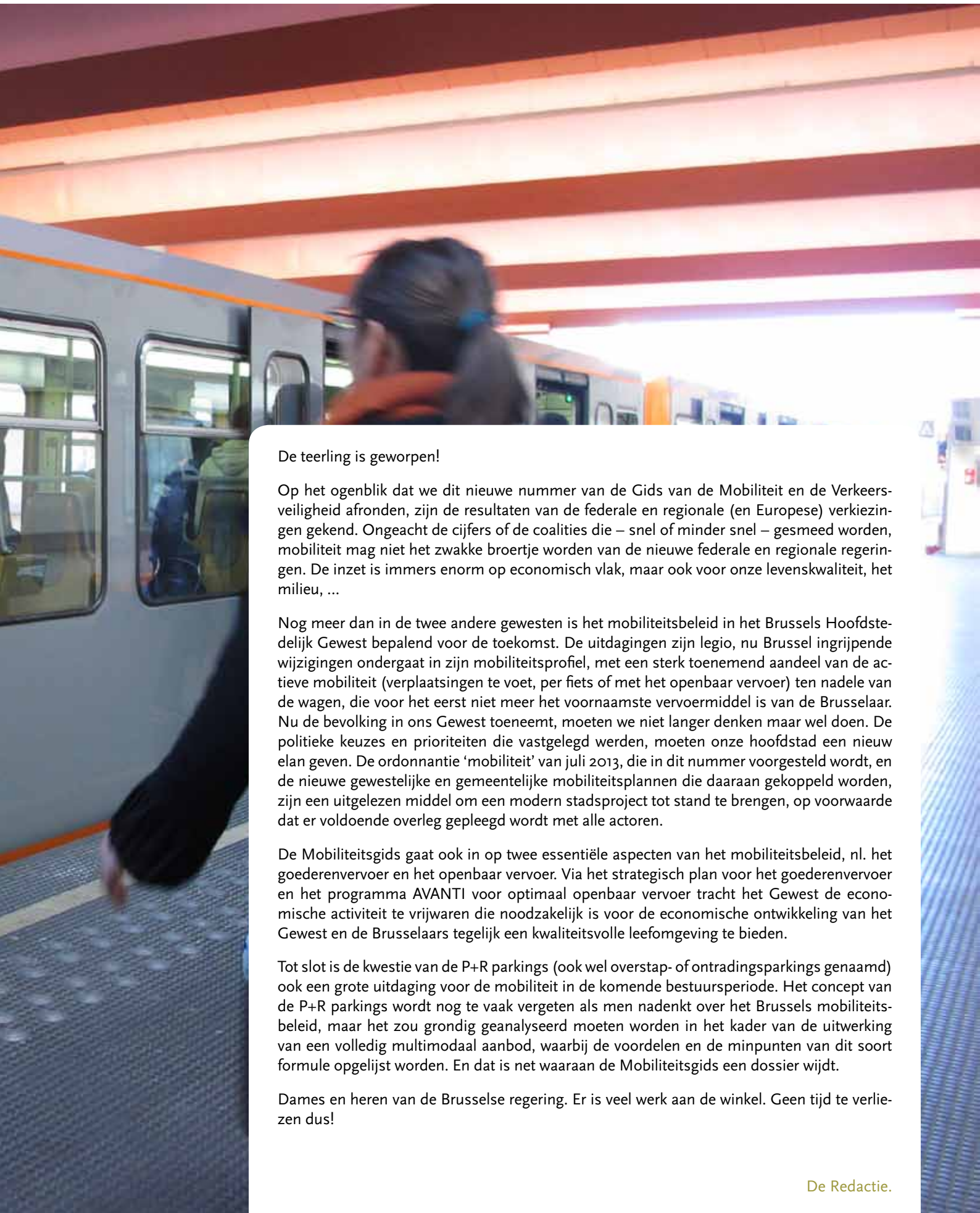
COÖRDINATIE : Jean-Michel Reniers - Pierre-Jean Bertrand

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



De teerling is geworpen!

Op het ogenblik dat we dit nieuwe nummer van de Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid afronden, zijn de resultaten van de federale en regionale (en Europese) verkiezingen gekend. Ongeacht de cijfers of de coalities die – snel of minder snel – gesmeed worden, mobiliteit mag niet het zwakke broertje worden van de nieuwe federale en regionale regeringen. De inzet is immers enorm op economisch vlak, maar ook voor onze levenskwaliteit, het milieu, ...

Nog meer dan in de twee andere gewesten is het mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bepalend voor de toekomst. De uitdagingen zijn legio, nu Brussel ingrijpende wijzigingen ondergaat in zijn mobiliteitsprofiel, met een sterk toenemend aandeel van de actieve mobiliteit (verplaatsingen te voet, per fiets of met het openbaar vervoer) ten nadele van de wagen, die voor het eerst niet meer het voornaamste vervoermiddel is van de Brusselaar. Nu de bevolking in ons Gewest toeneemt, moeten we niet langer denken maar wel doen. De politieke keuzes en prioriteiten die vastgelegd werden, moeten onze hoofdstad een nieuw elan geven. De ordonnantie 'mobiliteit' van juli 2013, die in dit nummer voorgesteld wordt, en de nieuwe gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen die daaraan gekoppeld worden, zijn een uitgelezen middel om een modern stadsproject tot stand te brengen, op voorwaarde dat er voldoende overleg gepleegd wordt met alle actoren.

De Mobiliteitsgids gaat ook in op twee essentiële aspecten van het mobiliteitsbeleid, nl. het goederenvervoer en het openbaar vervoer. Via het strategisch plan voor het goederenvervoer en het programma AVANTI voor optimaal openbaar vervoer tracht het Gewest de economische activiteit te vrijwaren die noodzakelijk is voor de economische ontwikkeling van het Gewest en de Brusselaars tegelijk een kwaliteitsvolle leefomgeving te bieden.

Tot slot is de kwestie van de P+R parkings (ook wel overstap- of ontradingsparkings genaamd) ook een grote uitdaging voor de mobiliteit in de komende bestuursperiode. Het concept van de P+R parkings wordt nog te vaak vergeten als men nadenkt over het Brussels mobiliteitsbeleid, maar het zou grondig geanalyseerd moeten worden in het kader van de uitwerking van een volledig multimodaal aanbod, waarbij de voordelen en de minpunten van dit soort formule opgelijst worden. En dat is net waaraan de Mobiliteitsgids een dossier wijdt.

Dames en heren van de Brusselse regering. Er is veel werk aan de winkel. Geen tijd te verliezen dus!

“DAGELIJKSE MOBILITEIT IN BRUSSEL : UITDAGINGEN, INSTRUMENTEN EN PRIORITAIRE WERKDOMEINEN”

«Op het vlak van mobiliteit zijn we tekortgeschoten. De problemen zijn nog acuut. We zijn er niet echt in geslaagd om ze onder controle te krijgen.» Deze vaststelling van Charles Piqué, in L'Écho van 6 april 2013, een maand voordat hij ontslag nam als minister-president van het Brussels Gewest, sluit aan bij wat we wel vaker horen. Wordt Brussel niet bestempeld als de «Europese hoofdstad van de files» in klassementen, zoals die van leveranciers van gegevens voor gps.

De mobiliteit van personen in, van en naar Brussel is een complexe polemiek die deel uitmaakt van ons dagelijks leven. Vandaar dat het Brussels Studies Institute er hun tweede synthesenota aan wijden. Zij maken een stand van zaken op, die niet alleen zo volledig mogelijk maar ook zo genuanceerd mogelijk is, over de Brusselse mobiliteit, een materie die tot de kern van de gewestelijke bevoegdheden en uitgaven behoort. Vier Brusselse universitaires hebben deze nieuwe synthese opgesteld.

Mede op basis van de gegevens en analyses die zijn samengebracht in de eerste twee Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt deze synthesenota een uitvoerige aanvulling op de nota van de Staten-Generaal van Brussel die in 2009 verscheen. In het eerste deel worden de belangrijkste uitdagingen uiteengezet waaraan Brussel het hoofd moet bieden. Vervolgens wordt dieper ingegaan op de institutionele instrumenten en uitdagingen, alvorens af te sluiten met een analyse van de convergenties en divergenties rond twee werkdomeinen die velen als prioritair beschouwen voor Brussel, nl. de ontwikkeling van het spoor wegniet van de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB) en de exploitatie van het toekomstige GEN.

De vier auteurs stellen vast dat verplaatsingsgewoonten in de loop van de jaren 2000 sterk geëvolueerd zijn. Het gebruik van het openbaar vervoer is aanzienlijk toegenomen, meer voor de verplaatsingen naar en uit Brussel (het modale aandeel steeg van 15 % in 1999 naar 32 % in 2010) dan voor de verplaatsingen binnen Brussel (gestegen van 15 % naar 25 %). Stappen is de belangrijkste verplaatsingswijze geworden binnen het Brussels Gewest (37 %), het fietsgebruik is in tien jaar verdrievoudigd en het modale aandeel van de auto is gezakt (van 50 % naar

32 % van alle verplaatsingen), wat minder tot uiting komt voor de verplaatsingen naar en uit Brussel (waarvoor in 63 % van de gevallen nog steeds de auto gebruikt wordt). Dit gaat gepaard met een dalende tendens van het autobezit bij Brusselse gezinnen in 2010 ten opzichte van 1999.

De bevolkingsgroei en de toename van de verplaatsingen die daaruit voortvloeit, hadden kunnen leiden tot een veel opvallendere verslechtering van de verkeerssituatie in Brussel: de verkeersopstoppingen concentreren zich immers voornamelijk op de invalswegen en op de ring. Met andere woorden, de verschuiving van de auto naar andere vervoerswijzen die we tijdens het eerste decennium van deze eeuw vaststelden, heeft de schade beperkt, ook al geeft dit de gebruiker de indruk dat de situatie er niet op vooruitgaat, en zelfs verslechtert, met name op het vlak van reistijd.

De meeste Brusselaars zijn uit vrije wil of uit noodzaak “multimodaal” geworden, vooral voor hun verplaatsingen binnen het Gewest. Een verandering van paradigma is dus mogelijk. De symbolische waarde van de auto evolueert. Dat zien we aan het succes van formules zoals autodelen. Het is dus mogelijk dat de meeste Brusselaars zichzelf op termijn zullen beschouwen als voetgangers, maar dan voetgangers die nu eens gebruik maken van het openbaar vervoer, dan weer van de fiets (persoonlijk of gedeeld), een taxi (alleen of in gezelschap) of de auto (persoonlijk of gedeeld). Dat veronderstelt uiteraard een nieuwe visie op het mobiliteitsbeleid, waarbij niet alleen de infrastructuur en de plaats voor elk verplaatsingsmiddel in de openbare ruimte centraal staan, maar ook rekening gehouden wordt met de gebruiksvoorwaarden (prijs, uurregeling, informatie, comfort, regulering van het verkeer) waardoor we vlot van het ene op het



andere vervoermiddel kunnen overschakelen, naar gelang van de omstandigheden.

Deze servicegerichte visie mag niet doen vergeten dat de bevoorrechte vervoersmiddelen hiërarchisch moeten worden ingedeeld volgens hun voordeel voor het milieu en de levenskwaliteit in de stad. De vermindering van niet alleen het autogebruik maar ook het autobezit is eveneens een cruciale uitdaging voor de inrichting van de openbare ruimte. Want met de 360.000 tot 380.000 auto's (raming 2010) van de Brusselaars, die ongeveer 95 % van hun levensduur geparkeerd staan (voornamelijk thuis), is de verzadiging van de beschikbare parkeerplaatsen onweerlegbaar in vele wijken. De aanleg van extra parkeerplaatsen buiten de openbare weg zal al gauw zijn fysieke of economische grens bereiken. Net nu de trend naar kleinere woningen en het streven naar een betere levenskwaliteit in de stad aanleiding geven tot een stijgende vraag naar aangename en multifunctionele autovrije openbare ruimten.

Het openbaar vervoer blijft echter de hoeksteen van het Brussels mobiliteitsbeleid. Hoewel het Duurzaam Gewestelijk Ontwikkelingsplan (DGewOP) (Iris 2) grote ambities inhoudt voor de Brusselse metro, blijft de financiering van dit ambitieuze project een vraagteken, alsook het gewicht ervan in de totale investeringen inzake vervoer, maar ook ten opzichte van de andere dringende zaken voor het Gewest (o.a. scholen). Door de toenemende verkeersproblemen bij de toegangen tot het Gewest wordt ook al heel lang halsreikend uitgekeken naar het GEN. Hoewel die spoorwegdienst vooral bestemd zal zijn voor pendelaars, zou het ook in de stad een nuttige aanvulling kunnen vormen op de MIVB, voor zover de uurregeling, de frequentie en de praktische modaliteiten op elkaar afgesteld worden.

Deze totaalvisie, waarnaar alle (gewestelijke en gemeentelijke) actoren van het Brussels Gewest moeten streven, zal gesteld

moeten worden tegenover die van de andere gewesten in een België dat vandaag de dag meer gestuurd wordt door concurrentie dan door samenwerking tussen de entiteiten. Het Brussels Gewest is echter sterk afhankelijk van het beleid dat Vlaanderen en Wallonië al dan niet willen voeren zodat ook zij de polariteiten rond de openbare-vervoerskernen kunnen versterken in plaats van de aantasting van het grondgebied te vergroten, wat de afhankelijkheid van de auto in de hand werkt. Een coördinatie op schaal van de hoofdstad zal ook noodzakelijk zijn om het aanbod aan openbaar vervoer te verbeteren (GEN, Brabantnet,...) en het autogebruik voor verplaatsingen naar en uit Brussel - een rem op de gewestelijke ontwikkeling - drastisch in te perken.

Maar dit nieuwe gegeven vergt ook een verplaatsing van het zwaartepunt van de actie naar de gewestelijke administratie, in het bijzonder de Directie Beleid van Mobiel Brussel, die zich volop toeleggen op de planning, om hun rol van organiserende overheid ten volle te spelen. Andere instanties binnen die zelfde gewestelijke overheidsdienst, de MIVB, De Lijn of TEC voor de andere Gewesten, of Beliris en de NMBS op federaal niveau trachten echter elk op zijn manier - en soms elk voor zich - de organisatie van het vervoer in Brussel in een bepaalde richting te sturen. Opnieuw zijn de actiemiddelen in Brussel bijzonder complex en de krachtverhoudingen tussen actoren belangrijk. Wat er concreet uit naar voren zal komen om de problemen binnen de perken te houden, blijft echter onzeker.

Info:

HUBERT M., LEBRUN K., HUYNEN P., DOBRUSZKES F., 2013, "De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen", Brussels Studies, nr. 71, 28 p., beschikbaar op www.brusselsstudies.be



“ EEN ORDONNANTIE VOOR EEN GLOBAAL MOBILITEITSPROJECT VOOR HET HELE BRUSSELS GEWEST ”

Het Gewest heeft twee Gewestelijke Ontwikkelingsplannen (GewOP) gekend, waarvan het mobiliteitsluik geconcretiseerd werd in de opeenvolgende plannen Iris 1 en 2, die in tegenstelling tot het GewOP geen verordenende waarde hadden. De ordonnantie mobiliteit is dus de vrucht van een lange ontstaansgeschiedenis

Om de Iris-plannen op gemeentelijk niveau ten uitvoer te kunnen leggen, werd hun in 2001 het mobiliteitsconvenant voorgesteld. Dat voorzag in de opstelling van een gemeentelijk mobiliteitsplan dat medegefinancierd zou worden door het Gewest. Een zeer positief initiatief voor de meest enthousiaste gemeenten, maar de roos had enkele doornen:

- Sommige gemeenten slaagden er niet in een gemeentelijk mobiliteitsplan goed te keuren en bleven steken in een bepaalde fase van het proces, omwille van de moeilijkheid om het Iris-plan goed te keuren en het aan de lokale plannen te koppelen.
- Een gemeentelijk mobiliteitsplan is niet verplicht noch dwingend.

EEN ORDONNANTIE VOOR EEN GLOBAAL MOBILITEITSPROJECT OP VERSCHILLENDE NIVEAUS

In het kader van de zesde staatshervorming stelden de onderhandelaars vast dat er geen sterk mobiliteitsproject bestaat voor het Gewest dat reglementaire waarde heeft.

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning tracht die leemte op te vullen. De tekst bepaalt dat de regering een gewestelijk mobiliteitsplan moet uitvaardigen en dat de gemeenten vervolgens hun eigen mobiliteitsplan moeten opstellen dat aangepast is aan de lokale problemen, weliswaar rekening houdend met het gewestelijk plan.

Het gewestelijk mobiliteitsplan moet een mobiliteitsproject voor de stad uittekenen dat in het verlengde ligt van het

stadsproject voor de toekomst dat beschreven is in het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO).

Zo'n project wordt niet unilateraal uitgewerkt, want de regering moet de gemeenten raadplegen alvorens ze haar eigen gewestelijk mobiliteitsplan opstelt.

De gewestelijke overheid moet alle werken plannen die noodzakelijk zijn om dit gewestelijk mobiliteitsproject tot stand te brengen, en de gemeenten voor hun lokale projecten, zodat alle voorwaarden vervuld zouden zijn in een globale en convergente programmatie.

Het gewestelijk mobiliteitsplan kan voorzien dat bepaalde projecten van gewestelijk belang zijn en het type inrichting vaststellen dat verwezenlijkt moet worden voor het hele project, of het zich op gemeente- of gewestwegen bevindt.



AANPASSINGEN OM REKENING TE HOUDEN MET GEWESTELIJKE EN GEMEENTELIJKE PLANNEN

De ordonnantie brengt ook wijzigingen aan in de wetgeving betreffende de gesubsidieerde werken. Mobiel Brussel kan immers verifiëren of de projecten betreffende wegen of openbare ruimten wel degelijk stroken met het gewestelijk of gemeentelijk mobiliteitsplan. Als dat niet het geval is, is elke vorm van subsidiëring logischerwijs uitgesloten.

Het Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening (BWRO) werd ook aangepast. Iedere aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning betreffende een weg of een openbare ruimte moet rekening houden met de bepalingen van het gewestelijk of gemeentelijk mobiliteitsplan. Mobiel Brussel gaat na of alles conform is. De afgevaardigde ambtenaar kan een niet-conforme vergunning weigeren als Mobiel Brussel een negatief advies geeft.

Voor kleinschalige werken kan een aanvraag ingediend om de bevestiging te verkrijgen dat er geen vergunning vereist is. Die aanvraag zal geweigerd worden als de werken niet conform zijn met het gewestelijk mobiliteitsplan.

Nog een nieuwigheid is dat Mobiel Brussel voortaan deel uitmaakt van de overlegcommissies.

Al deze maatregelen zijn stappen in de richting van een globaal mobiliteitsproject voor het hele Gewest: iedereen krijgt de mogelijkheid om eraan mee te werken en men tracht te voorkomen dat stoorzenders een globale visie op duurzame mobiliteit verhinderen.

De uitdaging is enorm maar realistisch, aangezien we nu de middelen hebben om iets te ondernemen.

OVERGANGSFASE EN RAADPLEGING

In een overgangsfase en in afwachting van de goedkeuring van het eerste gewestelijk mobiliteitsplan bepaalt de ordonnantie dat het huidige Iris 2-plan dient als gewestelijk mobiliteitsplan.

Jammer genoeg is de tekst van het Iris 2-plan niet als een regelgevende tekst opgesteld en is het dus moeilijk toepasbaar als dusdanig. De bestaande gemeentelijke mobiliteitsplannen zijn er wel conform mee. De toekomstige regering moet dus dringend beginnen met de voorbereiding van dit eerste gewestelijke mobiliteitsplan, opgesteld volgens de voorschriften

van de ordonnantie, om een duurzaam mobiliteitsproject voor het Gewest vorm te geven.

De gemeenten van hun kant kunnen reeds de balans beginnen op te maken van hun gemeentelijk mobiliteitsplan, om ideeën op te lijsten met het oog op de raadpleging die zal plaatsvinden in het kader van de voorbereiding van het gewestelijk mobiliteitsplan. Sommige gemeenten zullen overigens gebruik kunnen maken van de resultaten van hun deelname aan het Europees project Advance, dat net tot doel had hun gemeentelijk mobiliteitsplan te evalueren.

Deze ordonnantie moet de gelegenheid zijn voor betere samenwerking tussen de instellingen in het kader van de uittekening van een stadsproject op het vlak van mobiliteit en moet door iedereen als een troef opgevat worden.

Pierre-Jean BERTRAND
Directie Beleid
Mobiel Brussel
pjbertrand@sprb.irisnet.be

“ HET STRATEGISCH PLAN VOOR GOEDERENVERVOER IN HET BRUSSELS GEWEST ”

Het steeds toenemende goederenvervoer is een vitale sector voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De analyse van de huidige situatie en de verwachtingen op het vlak van bevolkingsgroei en goederenstromen tonen dat de situatie op termijn onhoudbaar wordt. Deze groei is positief voor de economie, maar heeft ook negatieve effecten op de toegankelijkheid van het Gewest (files, dubbelparkeren, ...), de levenskwaliteit (lawaai, visuele hinder, ...) en het leefmilieu (uitlaatgassen en broeikaseffect).



Het goederenvervoer is een nieuwe uitdaging voor het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest. De toename van het goederentransport in de stad is verhoudingsgewijs groter dan die van het personenvervoer in individuele gemotoriseerde voertuigen. Dat is onder meer te verklaren door de toenemende behoeften als gevolg van de bevolkingsgroei en door de nieuwe gewoontes op het vlak van handel en logistiek. Als er niets ondernomen wordt om de efficiëntie van dit goederenvervoer te verbeteren, zal het de ontwikkeling van andere mobiliteitsmaatregelen door het Gewest in het gedrang brengen. Verplaatsingen te voet, per fiets, met het openbaar vervoer of met de wagen ... iedereen zal hinder ondervinden als de wegen dichtslibben. De efficiëntie van het goederenvervoer in de stad verbeteren is essentieel om een goede levenskwaliteit te vrijwaren en duurzame stadsontwikkeling te bewerkstelligen.

VISIE OP LANGE TERMIJN

Het Gewest heeft een strategisch plan uitgestippeld voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: dat document legt de grote strategische lijnen vast voor Brussel inzake goederenvervoer, in de aanloop naar 2020. Het werd opgesteld met gespecialiseerde consultants, in het kader van grootschalig

overleg met actoren uit de privé- en de overheidssector, en werd verrijkt door deelname aan het Europees project SUGAR¹. Het plan tracht van het Gewest een model te maken op het vlak van doeltreffend en duurzaam goederenvervoer. Het doel is dus een beleid uit te tekenen dat:

- de bewegingen van voertuigen die goederen vervoeren, in en naar de stad vermindert en optimaliseert
- het aandeel van het goederenvervoer over lange afstand over de weg terugschroeft en verschuift naar water- en spoorwegen en de voorkeur geeft aan milieuvriendelijkere voertuigen voor het einde van het traject (de “laatste kilometer”)
- de voorwaarden en de efficiëntie van de leveringen in de stad verbetert

Het plan bevat 36 concrete acties die beantwoorden aan 5 prioriteiten, die bepaald werden tijdens participatieve ateliers:

1. de structuur van de stadsdistributie organiseren: een kader waarin goederen gegroepeerd worden en zo doeltreffend en milieuvriendelijk mogelijk vervoerd worden
2. de stadsdistributie opnemen in de inrichting en de planning van het gewestelijk grondgebied
3. de efficiëntie van de leveringen in de stad snel verbeteren en de hinder verminderen
4. onderzoek en innovatie bevorderen en gegevens van het hele gewest bundelen
5. een gewestelijk kader uittekenen dat gunstig is voor doeltreffende en duurzame stadsdistributie



Het plan zal om de twee jaar bijgewerkt worden. Zowel in de uitstippeling als de uitwerking wil het Brussels Hoofdstedelijk Gewest haar actie doen kaderen in een logica van samenwerking met alle actoren van de logistieke keten. De 19 Brusselse gemeenten zullen ook een cruciale rol spelen in de tenuitvoerlegging van het plan.

Om te komen tot een weloverwogen en milieuvriendelijkere bevoorrading van de stad werden er twee grote strategische lijnen vastgelegd:

de kwaliteit van het goedertransport verbeteren, volgens een aanpak waar iedereen baat bij heeft: efficiënter beheer, betrouwbaardere leveringen en aangenamer werk voor de chauffeurs

de impact op het milieu en de leefomgeving beperken, door het energieverbruik te verminderen, de uitstoot van broeikasgassen en de hinder voor weggebruikers binnen de perken te houden.

OVERLEG EN SAMENWERKING STAAN CENTRAAL IN HET PLAN

Begin 2013 werd overleg gepleegd over de ontwerptekst. Alle betrokkenen toonden veel belangstelling voor het initiatief, ze vroegen om een strategische aanpak en onthaalden het streven naar samenwerking zeer positief. Er werd ook gewezen op het feit dat er nog meer gegevens nodig zijn en bijzondere aandacht moet gaan naar de problemen waarmee gekampt wordt bij leveringen. Dankzij dat overleg werden bepaalde acties beter gedefinieerd, zoals de nood aan overleg met de twee andere gewesten, de versterking van de rol van de fiets in de logistieke keten of nog iteratieve methodes, gebaseerd op sensibilisering alvorens regelgevende maatregelen genomen worden, met name op het vlak van transport van bouwmaterialen.

DRIE WERKPUNTEN VOOR 2014

De eerste prioriteit is de deelname aan het Europees project Lamilo (last mile logistics), de katalysator van acties die in Brussel een doeltreffendere en milieuvriendelijkere distributiestructuur tot stand brengen. Het is een programma Interreg IVC dat de acties voor de helft financiert: studie van de stromen, business-case en een test met een distributiecentrum zijn daar essentiële elementen van.

De tweede prioriteit is rechtstreeks verbonden met de structuur van de stadsdistributie: het goederenvervoer en de logistiek zullen beter geïntegreerd worden in de verschillende planologische processen die aan de gang zijn, zoals het gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling en het kanaalplan.

De derde prioriteit tot slot is de verbetering van de omstandigheden voor de leveringen. Daartoe worden verschillende mogelijkheden onderzocht: toezicht op de beschikbaarheid van de leveringszones langs de weg, de organisatie van een nieuw testproject zoals in de flessenhals van de Louizalaan, een test met bijzondere uurregelingen voor leveringen bij grote handelszaken (vroeg in de ochtend, 's avonds of 's nachts) en de uitwerking van leveringsplannen voor twee testondernemingen.

Dit ambitieuze plan kan enkel slagen als alle partners, zowel uit de openbare als de privésector, zich ervoor inzetten. Informatie, sensibilisering en overleg zijn de richtsnoeren van het plan. Regelmatige evaluatie en feedback zullen georganiseerd worden om het programma aan te passen aan de ervaringen en de evolutie van de sector.

Marianne Thys
Directie Beleid
Mobiël Brussel



**“ AVANTI: EEN GEAVANCEERD
OPENBAAR-VERVOERSNET
IN BRUSSEL ”**

Al sinds de jaren '90 wordt er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gesleuteld aan het AVANTI-programma. Oorspronkelijk droeg het de naam VICOM, als afkorting van "Vltesse COMmerciale", en was het doel de reissnelheid van het bovengrondse openbare vervoer in Brussel te verhogen. Intussen is het programma omgedoopt tot AVANTI en houdt het ook rekening met andere belangrijke aspecten in de ontwikkeling van het openbaar vervoer.

Bij de ondertekening van het recentste beheerscontract tussen de MIVB en de Brusselse regering veranderde niet alleen de naam, maar sindsdien omvat het AVANTI-programma ook andere aspecten dan de reissnelheid. Het programma houdt nu namelijk ook rekening met de verbetering van de stiptheid, het comfort en de veiligheid bij de haltes, stabiele reistijden (spitsuren versus daluren) en streeft in het algemeen naar een betere integratie in de openbare ruimte. De voorgestelde infrastructures houden niet alleen verbeteringen voor het openbaar vervoer in, maar zouden eveneens de situatie voor andere soorten gebruikers, vooral fietsers en voetgangers, moeten verbeteren.

EEN AVANTI-PROGRAMMA IN HET BRUSSELS GEWEST: WAAROM?

De verhoging van de reissnelheid van bussen en trams is uiteraard geen doel op zich. De bedoeling is om reizigers een betere dienstverlening aan te bieden en tegelijk de exploitatiekosten voor de MIVB te drukken.

Sinds de jaren '80 nemen de mobiliteitsproblemen alsmaar toe. De cyclus van het stedelijke verval (figuur 1) geeft de erg negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer zeer goed weer.

Al jarenlang stellen de MIVB en andere openbare vervoersmaatschappijen een stijging van de reistijden vast. De vermindering van de reissnelheid (en van de stiptheid) wordt vooral veroorzaakt door de enorme toename van het gemonitoriseerde privéverkeer:

- De spitsuren worden alsmaar langer.

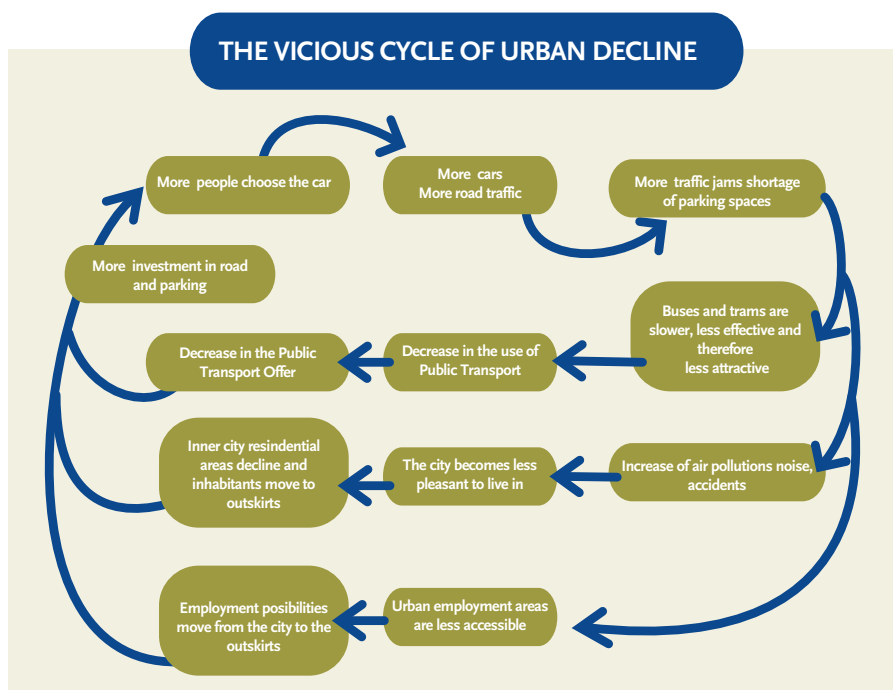
- Het wegennet is de hele dag door verzadigd, met opstopproblemen bij het kleinste voorval (ongeval, betoging, levering, verhuizing, ...).
- Dubbel parkeren is bijna een gewoonte geworden en heeft een grote impact op de vlotheid van het verkeer.

Om die evolutie te counteren, heeft het Brussels Gewest het AVANTI-programma (het vroegere VICOM) uitgedacht. In 2001 besloot de minister voor Mobiliteit, Jos Chabert, een taskforce VICOM op te richten die de reissnelheid van het openbaar vervoer moest verbeteren. Via beheerscontracten tussen de MIVB en de Brusselse regering hebben de VICOM-aspecten nog meer aan belang gewonnen en nemen ze een bijzondere plaats in.

DOELSTELLINGEN VAN HET AVANTI-PROGRAMMA

Dit zijn de 3 hoofddoelen van het programma:

- Versterking van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer in Brussel. Deze versterking komt in de eerste plaats de reizigers ten goede. Een kwaliteitsvollere dienstverlening op het gebied van openbaar vervoer zal de levenskwaliteit in de stad alleen maar verbeteren. Het is ook een belangrijk element om de doelstelling van de modale verschuiving in het kader van het Iris 2-plan te bereiken.
- Vermindering van de exploitatiekosten: de bedoeling is om een betere service te bieden qua frequentie, regelmaat en stiptheid, zonder het exploitatiebudget in de hoogte te zien gaan. De economische besparingen die gerealiseerd kunnen worden dankzij de AVANTI-investeringen, worden weer in het net gepompt.



Figuur 1 -De cyclus van het stedelijke verval (bron: Iris-plan)



c) Verhoging van de capaciteit van het net: de vraag naar verplaatsingen in het Brussels Gewest is sterk toegenomen en blijft stijgen. Om aan die vraag tegemoet te komen, zijn er zware infrastructuurwerken gepland, zoals de uitbreiding van het metronet. De verwezenlijking van die infrastructuur neemt jammer genoeg veel tijd in beslag, terwijl de stijging van de vraag nu al voelbaar is op het terrein. Het AVANTI-programma wil dus de bestaande bovengrondse infrastructuur optimaliseren om de capaciteit te verhogen waar nodig.

TASKFORCE AVANTI

Overeenkomstig het ministerieel besluit van 2001 (en latere aanpassingen) en het beheerscontract werd er een taskforce AVANTI opgericht. Dat is een werkgroep bestaande uit afgevaardigden van verschillende besturen (Mobiël Brussel, Brussel Stedelijke Ontwikkeling en de MIVB) en voorgezeten door een algemeen coördinator.

De taskforce behandelt alle projecten die de verbetering van het openbaar vervoer als doel hebben:

- projecten die door de MIVB voorgesteld worden op basis van een permanente monitoring van de 'zwarte punten' op het vlak van reissnelheid op het net;
- projecten met interventiemogelijkheden voor AVANTI;
- de lijst met projecten in bijlage 5 van het beheerscontract;
- diverse voorstellen van de gemeenten.

Om de AVANTI-projecten uit te voeren, krijgt het programma ieder jaar een specifiek budget toegewezen. Dit budget wordt vastgelegd door de minister van Vervoer en wordt beheerd door de algemene AVANTI-coördinator binnen Mobiël Brussel. De laatste jaren bedroeg dit budget om en bij de 20 miljoen euro per jaar. Dat lijkt op het eerste gezicht een hoog bedrag, maar men moet wel weten dat de inrichtingsprojecten vaak zeer omvangrijk zijn, waarbij heel wat

verschillende aspecten verweven zijn.

Een AVANTI-project waarbij verschillende vereisten inzake inrichting van de openbare ruimte meespelen, kan dus snel zeer duur worden.

AVANTI-problemen kunnen op verschillende manieren aangepakt worden. Goedkopere oplossingen (uitsluitend markering en signalisatie) zijn politiek gezien uiteraard moeilijker te verkopen dan duurdere oplossingen (volledige heraanleg van de openbare ruimte). Het is dus belangrijk om erop te wijzen dat soms uiteindelijk voor een volledige heraanleg geopteerd wordt ... om een 'gewone' busstrook aan te leggen. Ondanks de hoge kosten zijn de AVANTI-investeringen absoluut noodzakelijk. De MIVB raamt de waarde van een verschil van 1 km/u in reissnelheid van haar bussen op ongeveer 4 miljoen euro per jaar.

Het is uiteraard zeer moeilijk in te schatten hoe de reissnelheid geëvolueerd zou zijn zonder AVANTI-investeringen. Maar op basis van een extrapolatie en een simulatie schatten we dat het verschil



meer dan 3 km/u bedraagt, wat volgens de raming van de MIVB overeenstemt met een besparing van meerdere miljoenen per jaar in exploitatie alleen al.

DE TOEKOMST VAN AVANTI?

Gezien de zeer sterke stijging van het aantal reizigers op het openbaar-vervoersnet, het groeiende besef dat men krachtig moet optreden op het vlak van mobiliteit, de noodzaak om compromissen te zoeken met andere vervoermiddelen in de stad, en de verbintenissen in het beheerscontract van de MIVB is het noodzakelijk dat het AVANTI-programma voortgezet wordt – of zelfs nog versterkt – en dat een doorgedreven ‘transversalisering’ doorgevoerd wordt.

Alle gewestelijke en gemeentelijke actoren moeten samenwerken om oplossingen te vinden die beantwoorden aan de behoeften van het openbare-vervoerssysteem, zonder de (lokale) wensen en de levenskwaliteit van de buurtbewoners uit het oog te verliezen. In dat opzicht is het belangrijk om de (menselijke en financiële) middelen te bundelen in een



taskforce, die op een soepele en pragmatische manier aan deze behoeften kan beantwoorden. Een taskforce die een brug vormt tussen de MIVB, de gemeenten en hun buurtbewoners en de gewestelijke besturen, vooral Mobiel Brussel en Brussel Stedelijke Ontwikkeling.

Het is tevens cruciaal om de investeringen in de openbare ruimte niet te verminderen ten voordele van investeringen in de metro. Beide zullen nodig zijn om een openbaar-vervoersnet te creëren

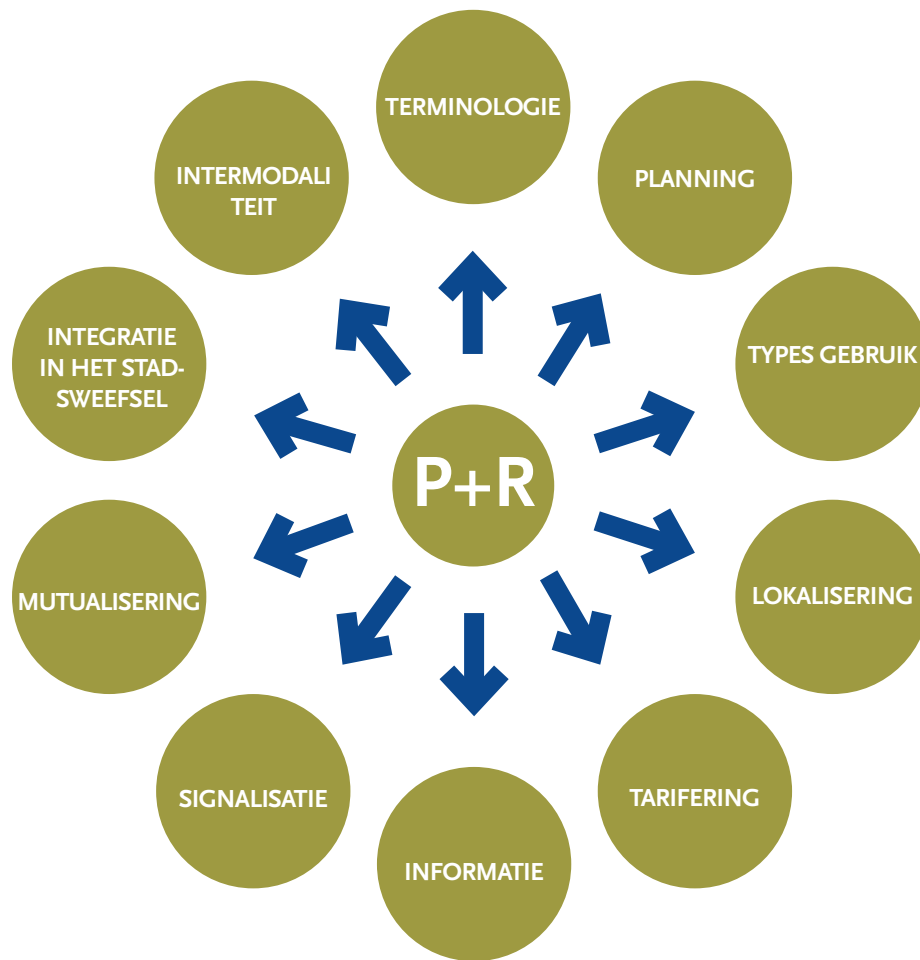
dat die naam waardig is, voor een stad die duurzaamheid nastreeft en die van de levenskwaliteit van zijn inwoners een prioriteit maakt.

Jan Schollaert
Mobiel Brussel
jschollaert@sprb.irisnet.be

“ NAAR EEN BRUSSELS BELEID INZAKE P+R? ”



De auto achterlaten op een ontradingsparking (P+R) om vervolgens de trein, metro of tram te nemen. Dat concept is niet nieuw en kent veel bijval bij de publieke opinie als aanzet tot modal shift van de auto naar het openbaar vervoer, in het bijzonder voor mensen die in rand rond Brussel wonen en zich naar de hoofdstad moeten verplaatsen. De overstap naar het openbaar vervoer via een P+R organiseren is een complexere ingreep dan het op het eerste gezicht lijkt.



Soms is het moeilijk om op het gedrag van de mensen te anticiperen en de creatie van P+R kan soms tegenstrijdige effecten teweegbrengen in vergelijking tot de oorspronkelijke doelstellingen.

In andere steden werden namelijk de volgende vaststellingen gedaan :

- Sommigen opteren voor een P+R dichterbij het stadscentrum, terwijl ze vroeger aan een verderaf gelegen treinstation parkeerden.
- Sommigen die vroeger te voet of per fiets naar het treinstation of metro- of tramhalte gingen, nemen nu de wagen.
- De nieuwe parkeerplaatsen worden veeleer gebruikt door buurtbewoners en mensen die in de buurt werken.

Het succes van een P+R moet dus genuanceerd worden en de bezettingsgraad van de parking als enige criterium is onvoldoende om het maatschappelijk nut in te schatten.

In Brussel was het P+R-beleid de voorbije legislaturen één van de arme broertjes. Buiten de acties die het Iris 2-plan voorstaat, heeft het Brussels Gewest nog geen duidelijk P+R-actieplan. We stellen ook vast dat het beleid in de twee andere Gewesten onduidelijk is op dat vlak en dat er weinig overleg plaatsvindt tussen de mobiliteitsactoren (overheid, transportoperatoren) om een globaal zicht te krijgen op de behoeften inzake parkeren in de buurt van transportknooppunten. Bovendien vreest het Brussels Gewest een aanzuigeffect als er nieuwe parkings aangelegd worden, wat de beslissingen daaromtrent nog vertraagt.

Uitgebreid overleg wordt aanbevolen in de nota van de regering van maart 2013, maar dat komt maar traag op gang. Het debat wordt meestal toegespitst op de vraag of het nuttig is dit soort infrastructuur, die veel ruimte en middelen in beslag nemen, op het Brussels grondgebied aan te leggen en op de keuze wie de financiering en het beheer op zich zal nemen. De recente oprichting van het Gewestelijk Parkeeragentschap is een kans die gegrepen moet worden en de opstelling van een richtplan P+R, samen met een vademecum voor de inrichting van P+R, is een taak waarover de volgende bestuursploeg zich moet buigen.



Aan de hand van een analyse van de toestand in Brussel en een thematische aanpak worden in dit artikel enkele mogelijkheden aangereikt die kunnen dienen om een globaal beleid tot stand te brengen met het oog op de creatie en promotie van P+R in het Brussels Gewest.

TERMINOLOGIE

Een P+R is een installatie die multimodale verplaatsingen bevordert door aan te sporen om over te stappen van een individueel transportmiddel (auto, motor, fiets) naar gemeenschappelijk vervoer. Het is van nature gelinkt aan één of meerdere netwerken voor openbaar vervoer in de stad of de stadsrand.

Op Europees niveau werd geopteerd voor het internationale acroniem “P+R”, wat staat voor ‘parkeer en reis’ in het Nederlands, “parc relais” in het Frans, ‘park and ride’ in het Engels en ‘parken und reisen’ in het Duits, zodat de bewegwijzering homogeen is op nationaal en internationaal niveau. In het gewone taalgebruik spreken we van ontradrings-, opvang-, overstap- of transitparkings. Er bestaat echter geen consensus onder de

gewesten voor de keuze van een specifieke term die minstens tweetalig of beter nog drietalig is. In dit artikel hanteren we bewust “P+R”, want dat acroniem wordt reeds gebruikt in Vlaanderen en Wallonië, en is identiek in alle talen.

PLANIFICATIE

De aanleg van P+R is inmiddels dagelijkse kost in andere Europese steden, maar in het Brussels Gewest is het vrij beperkt gebleven. Het stond nochtans centraal in de opeenvolgende mobiliteitsplannen Iris 1 en Iris 2 en het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP). Daarin werd een onderscheid gemaakt tussen 2 types P+R:

- P+R buiten het Gewest, die over verbindingen beschikken met het GEN en verder af gelegen zijn van de dagelijkse files naar Brussel
- P+R in het Gewest die een ultieme aanzet vormen ter bevordering van de modal shift

Op basis van een overzicht dat opgemaakt werd in juni 2012, tellen we zowat 1.860 plaatsen in het Gewest van de 2e categorie (tabel 1).

TABEL 1 :

Parkeercapaciteit van de Brusselse P+R, 6/2012, Brussels Hoofdstedelijk Gewest

NAAM	CAPACITEIT
CERIA	200
Delta	350
Hermann-Debroux ¹	200
Kraainem	190
Lennik-Erasmus	100
Reyers	270
Roodebeek	200
Stalle	350
TOTAAL	1860

¹/ Het gaat hier om de parkeerplaatsen onder het Hermann-Debroux viaduct, die eigenlijk geen transitparking als dusdanig vormen.



2/ Assistance en vue du débat public sur les objectifs d'intégration des parcs relais au projet du Grand Paris, SARECO, juillet 2010.

De ideale capaciteit van het parkeeraanbod in de P+R bepalen is een complexe analyse voor een stad als Brussel. Het aantal mensen dat een P+R gebruikt, hangt sterk af van de lokale context, het aanbod aan openbaar vervoer, het gewestelijk parkeerbeleid en de tarieven van de P+R. Al die factoren evolueren volop in Brussel. Uit de ervaringen in Zwitserland

en Frankrijk blijkt dat slechts 3 tot 5 % van de mensen die het openbaar vervoer nemen aan een treinstation, metro- of tramhalte, tot daar rijden met de wagen.

Volgens de modellen die in het kader van het Iris 2-plan opgesteld werden, ware het ideaal dat er niet minder dan 28.000 plaatsen ter beschikking gesteld zouden worden. In vergelijking met de

1.860 bestaande plaatsen zijn er dus nog enorme investeringen nodig om het aanbod aan parkeerplaatsen op te trekken. Op basis van een opvang van 5 % van het dagelijks verkeer naar de stad toe, komt dat overeen met het opvangpercentage van het potentieel van meer dan 500.000 automobilisten ($560.000 \times 5 \% = 25.000$) die Brussel

TABEL 2 : Parkeercapaciteit in de P+R van andere Europese steden, 4/ 2014

STAD	AANTAL PARKINGS	TOTALE CAPACITEIT	WEBSITE
Amsterdam	7	1664	http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride
Lyon	16	6010	http://www.lyon-en-lignes.org/index.php/parcs-relais-plusloin-54
Genève	21	1979	https://www.ge.ch/parkings/parkings/parkings-parc-relais.asp

willen inrijden, en dit enkel op de Brusselse P+R, d.w.z. zonder te rekenen op de parkings in de buurt van treinstations in beide andere Gewesten (GEN-zone). Het is ook interessant de vooropgestelde creatie van 28.000 plaatsen te vergelijken met de parkeercapaciteit in andere Europese steden, zoals onderstaande tabel aantoont (tabel 2).

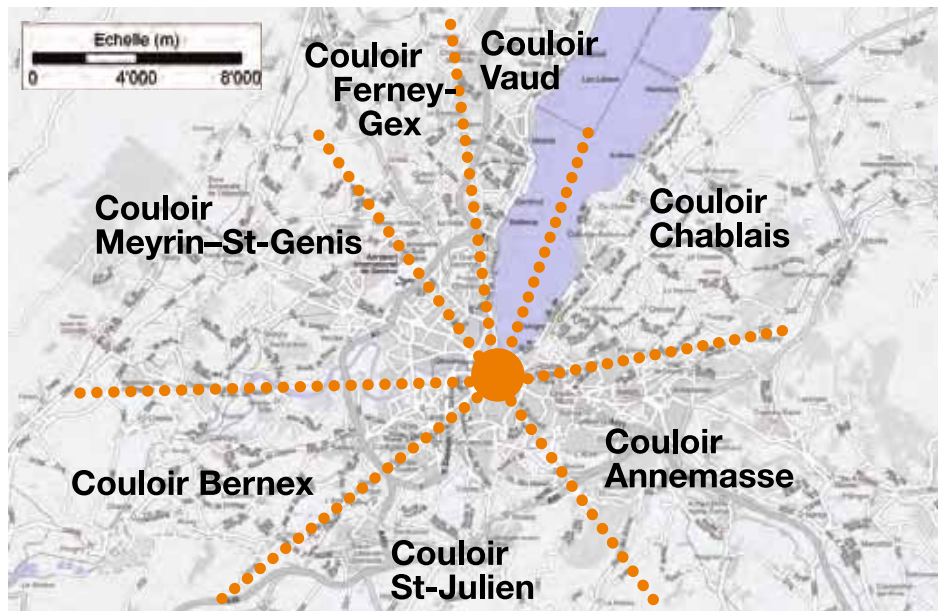
Een fijne raming van het globale aanbod inzake P+R lijkt dus noodzakelijk, rekening houdend met de context van de mobiliteit in Brussel en de geplande projecten met betrekking tot het openbaar vervoer, om een geloofwaardige doelstelling vast te leggen op het vlak van creatie van P+R. Een analyse op basis van de dagelijkse binnenkomende verkeersstroom (per "goot", "couloir") is aanbevolen.

Er werd reeds een studie verricht over de haalbaarheid van de uitbreiding van bepaalde parkings, met name Delta, CERIA, Roodebeek en Kraainem. Een vergunningsaanvraag is ingediend en een incidentiestudie in uitvoering voor de aanleg van een parking op de CERIA-site, terwijl de vergunning voor Roodebeek geweigerd werd en opnieuw ingediend moet worden. In Delta is er omwille van de onzekerheid betreffende de ontwikkeling van de zone nog geen definitieve beslissing genomen over de toekomst van de P+R.

Voor de creatie van nieuwe parkings heeft het Gewest de volgende plaatsen gekozen :

- **Bordet** : bereikbaar vanaf de A201
- **Berchem** : bereikbaar vanaf de E40
- **Heisel** : bereikbaar vanaf de Ring
- **Reyers** : bereikbaar vanaf de E40
- **Vorst-Zuid** : dicht bij de Ring
- **Weststation-Beekkant** : in functie van het richtplan
- **Moensberg** : kruispunt van 2 treinlijnen

FIGUUR 1 : Analyse van de nieuwe plaatsen P+R die gecreëerd moeten worden rond Genève, "Plan d'actions des parcs relais P+R 2011-2014, Canton Genève"



Nieuwe plaatsen P+R die tegen 2020 aangelegd moeten worden per "goot" ("couloir"), rekening houdend met de P+R die in de periode 2011/2014 gerealiseerd zullen worden.

Geen enkel project heeft de voorbije jaren vooruitgang geboekt en een deel van de Reyers-parking zal verdwijnen omdat het Gewest beslist heeft er woningen te bouwen. De site van Vorst-Zuid lijkt minder geschikt wegens de moeilijke bereikbaarheid en weinig beschikbare ruimte.

TYPE GEBRUIK

Het soort gebruik van de parkings moet ook bepaald worden. Een P+R kan niet alleen dienen voor pendelaars die naar hun werk willen, maar kan ook dienen voor automobilisten die naar de stad willen om te winkelen of te ontspannen of als er evenementen plaatsvinden. De parking kan ook dienen als parking voor omwonenden of als carpoolparking: dan rijden personen samen voort naar hun bestemming, zowel naar Brussel als

vanuit Brussel naar andere bestemmingen. Het gebruik van de bestaande P+R in het Brussels Gewest is nog maar weinig geanalyseerd. Daarvoor moeten immers uitgebreide enquêtes verricht worden. Een goede kennis van de mobiliteitsgewoonten is nochtans cruciaal om een globaal verplaatsingsbeleid uit te werken, na te gaan hoe de bestaande parkings kunnen evolueren, de nood aan nieuwe parkings in te schatten en het gebruik kiezen waarvoor de terbeschikkingstelling van P+R aanbevolen is.

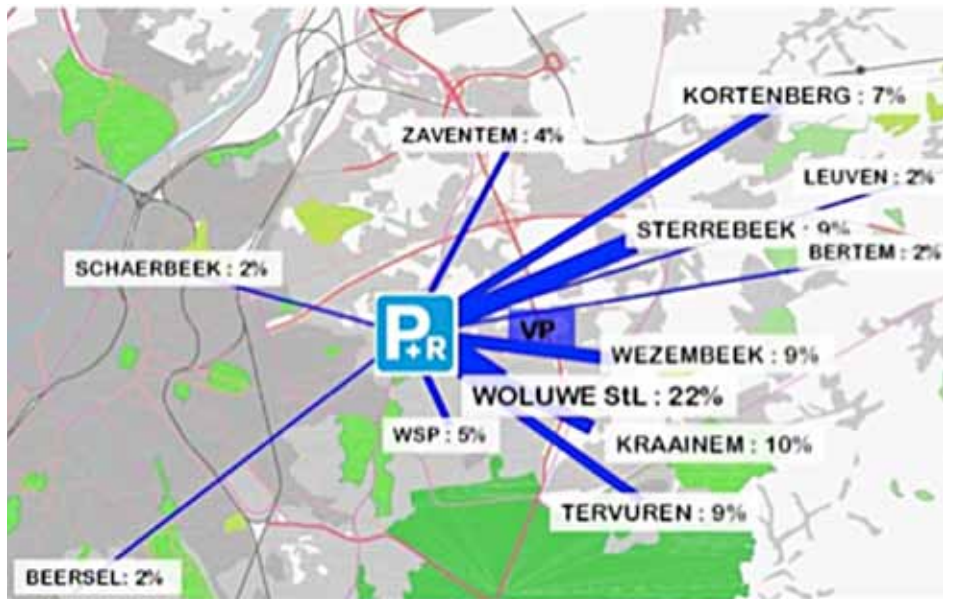
Het project MobiCity, gefinancierd door Innovative Brussels, trachtte de impact van de bestaande P+R in het Brussels Gewest te evalueren. Er werden enquêtes op het terrein verricht om te weten te komen vanwaar de gebruikers van de parking komen en waar ze precies naartoe gaan³.

3/ Een honderdtal personen werden ondervraagd tussen 6 en 9u30 's morgens, op wekdagen, aan de uitrit van de parking.

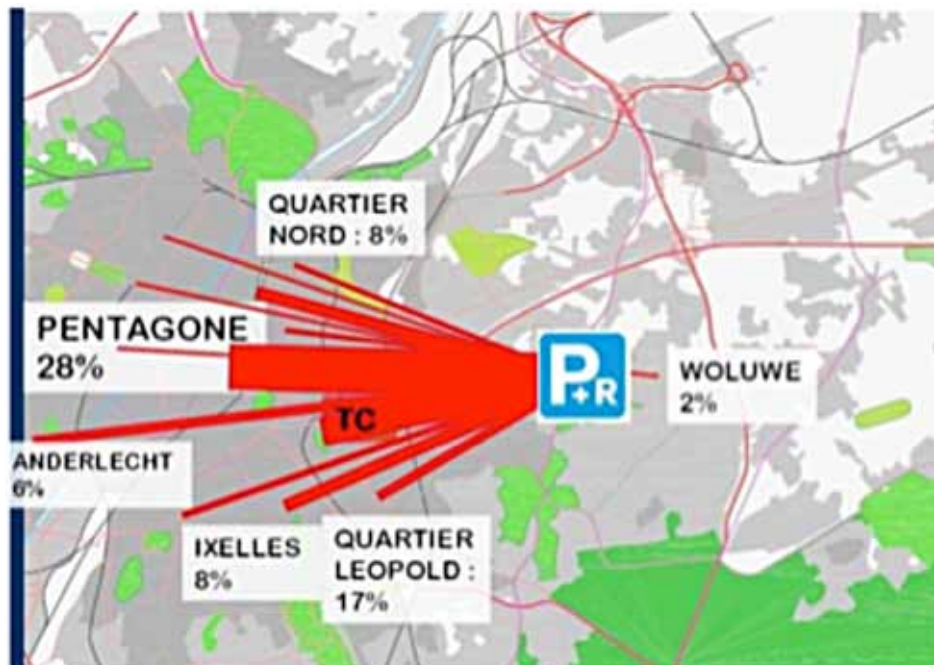


Uit die bevraging blijkt dat het gebruik van de P+R doorgaans niet beantwoordt aan de vooropgestelde doelstellingen.

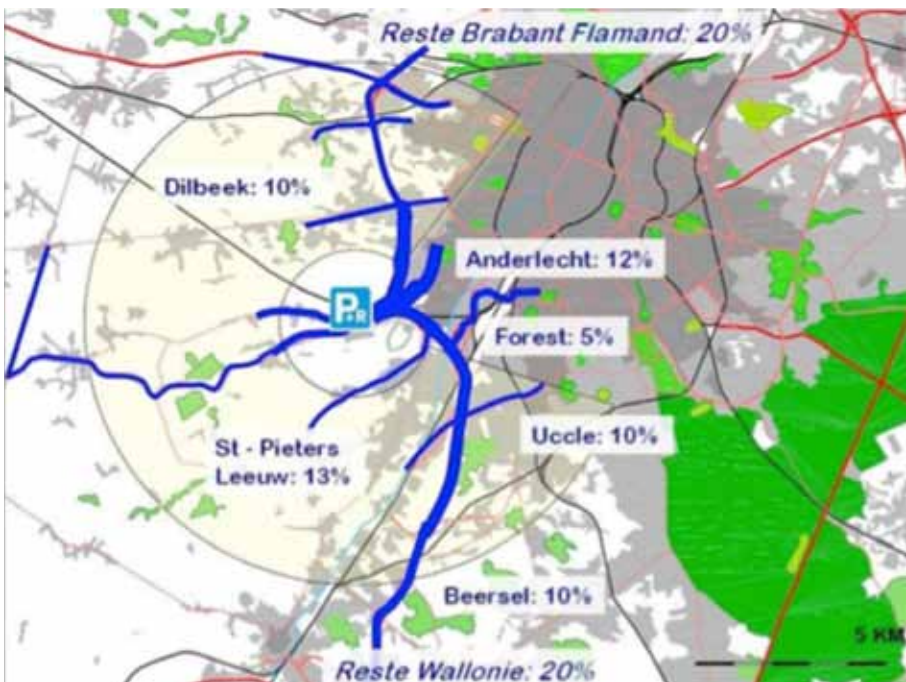
- **Stalle** : 's Morgens is de bezettingsgraad zeer laag, terwijl de parking 's avonds wel vol staat met auto's van mensen die naar Bruxelles-Formation gaan.
- **Reyers** : De parking wordt voornamelijk gebruikt door werknemers van bedrijven in de omgeving van de Kolonel Bourgstraat.
- **Delta** : Het merendeel van de gebruikers van de parking zijn buurtbewoners uit Watermaal-Bosvoorde en een minderheid zijn werknemers van bedrijven in de buurt.
- **Roodebeek (voorbeelden, zie figuur 2 en 3)**: Deze parking wordt vooral gebruikt door mensen uit Sint-Lambrechts-Woluwe en uit randgemeenten. Het gemiddelde traject dat met de wagen afgelegd wordt, is ongeveer 5,5 kilometer. De bestemmingen zijn hoofdzakelijk de tewerkstellingspolen van het Brusselse hypercentrum. Gemiddeld wordt 7 kilometer afgelegd met het openbaar vervoer.
- **Erasmus (voorbeelden, zie figuur 4 en 5)**: Enquêtes op het terrein toonden aan dat de herkomstradius van Erasmus heel ruim is: 20 % van de gebruikers komt uit het Noorden van Vlaams-Brabant en 20 % uit Waals-Brabant en Henegouwen. De bestemmingsradius is daarentegen zeer beperkt, aangezien 80 % van de ondervraagden in het Erasmus-ziekenhuis vlakbij werkt. Slechts 12 % gaat naar het Brusselse hypercentrum met het openbaar vervoer.



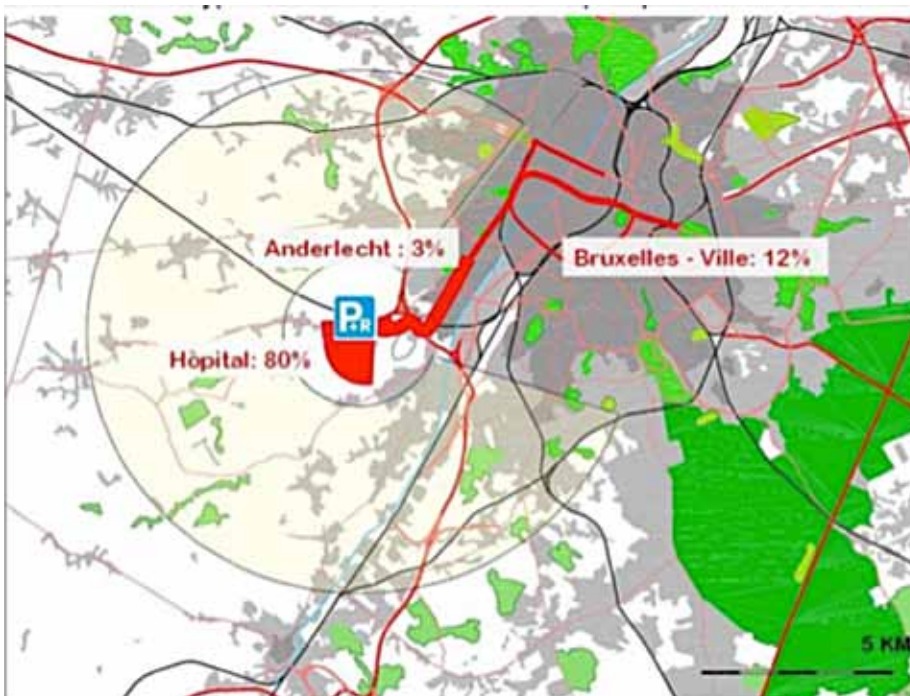
FIGUUR 2 : Herkomst van de gebruikers van de P+R Roodebeek (Bron S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)



FIGUUR 3 : Bestemming van de gebruikers van de P+R Roodebeek (Bron: S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)



FIGUUR 4 : Herkomst van de gebruikers van de P+R Erasmus
(Bron: S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)



FIGUUR 5 : Bestemming van de gebruikers van de P+R Erasmus
(Bron: S. Goethals, Prospective Research for Brussels, 2010)

LOCALISATIE

De lokalisering van de P+R is een centrale vraag, te meer daar die een impact heeft op de technische uitvoerbaarheid, de politieke aanvaardbaarheid en de bezetting door mogelijke gebruikers die overstappen op het openbaar vervoer. Het Brussels Gewest staat op een belangrijk punt wat betreft de uitbreiding van het openbaar vervoer, met de aanleg van een metrolijn naar het noorden van de agglomeratie, de aanleg van een nieuwe tramlijn naar het noorden van Jette, de debatten over de interregionale trams, zonder de uitbreiding van de spoorweg te vergeten met de geleidelijke uitbouw van het GEN. Door al deze evoluties moeten er nieuwe mogelijkheden van P+R onderzocht worden, waarvoor we de bestaande 'grenzen' tussen het Brussels en het Vlaams Gewest moeten doorbreken. Een eerste – weliswaar geen exhaustieve – analyse wijst uit dat de volgende sites bijzonder potentieel inhouden :

- **Bordet en Haren:** In het kader van het project 'metro-noord' zijn de sites Bordet en Haren (in geval van verlenging) bijzonder belangrijk voor de aanleg van een P+R. Er moeten ook analyses verricht worden in het kader van de studies betreffende deze nieuwe metrolijn.
- **Groot-Bijgaarden :** De terminus van tramlijn 19 ligt vlak bij het treinstation van Groot-Bijgaarden en is zeer vlot bereikbaar vanaf de Ring (uitrit nr 11). Dit knooppunt wordt goed bediend, met een tram om de 3 minuten tijdens de spits en verschillende interessante treinverbindingen naar het stadscentrum of de Europese wijk. Het zou dus nuttig zijn daar een P+R in te richten, te meer daar er nog beschikbare ruimte is langs de autosnelweg, wat niet zo gunstig is voor woningen. Er is ook de ruimte parking van de karting van Groot-Bijgaarden,

langs de spoorweg, die een aanzienlijke parkeercapaciteit heeft. Met een eventuele toegang via afrit 21 van de E40, zou deze site nieuwe opportuniteiten kunnen bieden om over te stappen op de trein en waarom niet op tram 19 ter hoogte van halte Hunderenveld.

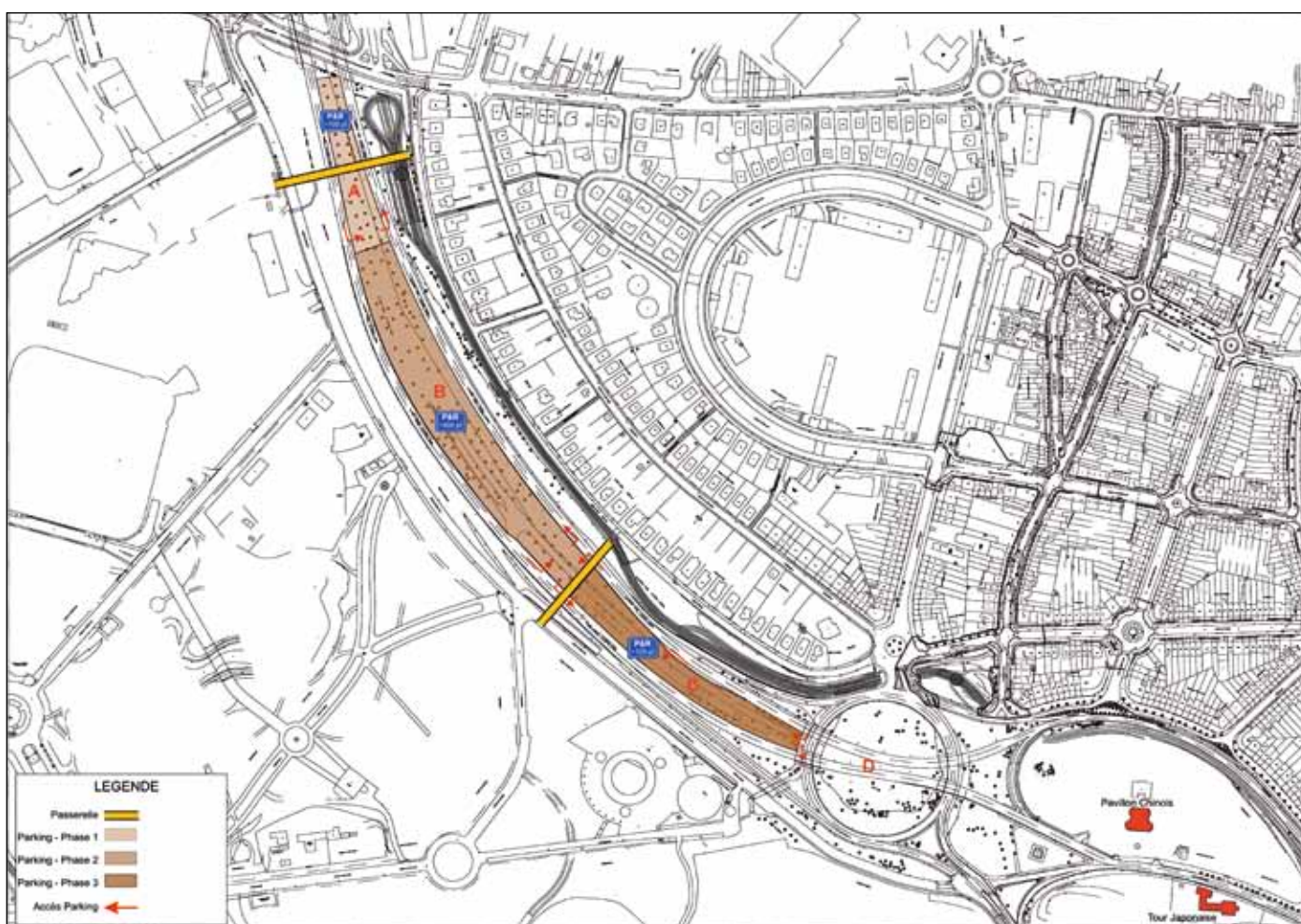
- **Tentoonstellingslaan** : De aanleg van een nieuwe tramlijn 9 naar het noorden van Jette lijkt niet gekoppeld aan een P+R vlak bij de tramlijn en afrit 9 van de Ring. De Tentoonstellingslaan is nochtans een belangrijke invalsweg voor het Gewest. De site kan ook verbindingen mogelijk maken met bussen op de ringlijn van De Lijn op de Romeinse steenweg.
- **Esplanade (figuur 6)** : Er is een voorstel van P+R in het kader van het gemeentelijk mobiliteitsplan van de stad Brussel, op de middenberm van de A12 ter hoogte van de

tramhalte Esplanade en de rotonde Dikke Linde. Die P+R zou aansluiting bieden op de tramlijnen 3, 7 en 19 en ook op verschillende buslijnen van De Lijn, of zelfs de toekomstige interregionale tram op de A12. (figuur 6).

Tijdens een workshop met de Brusselse gemeenten, de Vlaamse randgemeenten en het Vlaams en het Brussels Gewest, de MIVB en De Lijn zouden mogelijke sites uitgekozen kunnen worden voor de aanleg van nieuwe P+R, om een globaal richtschema op te stellen.

INTEGRATIE IN HET STADSWEEFSEL

Een parking met honderden plaatsen is een omvangrijke infrastructuur, die niet noodzakelijk goed harmonieert met het bestaande kader. Gezien de moeilijkheden die het Gewest ondervindt om P+R aan te leggen,



FIGUUR 6 : Schets van een mogelijke P+R op de middenberm van de A12 (Bron: Mobiliteitsplan stad Brussel)

moet er nagedacht worden met stedenbouwkundigen en architecten, om na te gaan hoe deze harmonieuzer in het stadsweefsel verwerkt kunnen worden.

In het buitenland (zie figuur 7, 8 en 9) zijn er heel wat voorbeelden van geslaagde integratie in de omgeving. Hoewel zo'n proces meer kost dan een traditioneel project, vindt het makkelijker ingang op politiek niveau en bij de burgers, wat het proces kan versnellen als burgers er van in het begin bij betrokken worden.

Naast de bouw van de parking kan er ook gezocht worden hoe een P+R gecombineerd kan worden met andere soorten infrastructuren, zoals sportterreinen, ontspanningsmogelijkheden, een museum, een remise van het openbaar vervoer, ...

FINANCIERING EN TARIFERING

Een groot dilemma bij de P+R zijn de zeer hoge investerings- en exploitatiekosten tegenover vaak lage ontvangsten. De aanleg van een parkeerplaats in een ondergrondse parking kost tussen de 20.000 en 35.000 euro, een plaats in een parkeergarage tussen 10.000 en 15.000 euro en een bovengrondse parkeerplaats tussen 2.500 en 3.000 euro. De exploitatie- en onderhoudskosten draaien rond de 250 euro per plaats per jaar voor ondergrondse parkings en parkeergarages, en bedragen ongeveer 100 euro voor bovengrondse parkeerplaatsen. Bovenop die kosten komen nog personeelskosten als de parking bewaakt moet worden. Voor de creatie van 10.000 nieuwe parkeerplaatsen op het Brussels grondgebied zou dus een budget van 150 tot 250 miljoen euro uitgetrokken moeten worden ...

Deze hoge kosten kunnen moeilijk gecompenseerd worden met de tarieven die aan de gebruikers gevraagd worden. Een P+R kan dert immers in een beleid van bevordering van het openbaar vervoer en het tarief moet aantrekkelijk zijn. De Franse ervaring toont



FIGUUR 7: P+R met 300 plaatsen, stad Saint-Louis, Frankrijk (Bron: Barthélemy-Griño Architectes)



FIGUUR 8: Parking met sportterrein op het dak, Pomona College, Californië (Bron: Pomona College)



FIGUUR 9: Tramdepot met een P+R van 500 plaatsen, Rotterdam, Nederland (Bron: RET)



FIGUUR 10 : Tarifiering van de P+R in agglomeratie München
(Bron: MVV)



Legende:

- P+R kostenlos
- 0,50 €/Tag
- 1,00 €/Tag
- 1,50 €/Tag
- Bahnhof ohne P+R-Anlage

Fahrzeuge dürfen nicht über mehrere Tage abgestellt werden. Es gelten die an den Anlagen ausgehängten Einstellbedingungen. Im Stadtgebiet München sind nicht alle Bahnhöfe dargestellt.

dat het niet aangeraden is boven de 40 tot 50 euro per maand te gaan.

De financiële balans van dergelijke infrastructures is vaak negatief, in het bijzonder als er personeelskosten zijn bij de exploitatie. De tarieven moeten ook stijgen naargelang men het centrum van de agglomeratie nadert, om automobilisten aan te moedigen hun auto verder van de stad achter te laten (voorbeeld, zie figuur 10).

Gebruikers vragen om de betaling te kunnen koppelen aan het abonnement voor het openbaar vervoer, om een eenvoudige formule en één contactpunt voor de organisatie van hun verplaatsingen te hebben. Die tariefintegratie bestaat nog niet in Brussel, aangezien de P+R niet betalend zijn en geen enkele MIVB-abonnementsformule in deze optie voorziet. Aangezien het Gewest overweegt deze parkings betalend te maken, moet er samengewerkt worden met de openbaar-vevoersoperatoren, in het bijzonder de MIVB, voor

de combinatie met de Mobib-kaart en het aanbieden van andere mogelijkheden voor occasionele gebruikers (betaling per sms, gecombineerd heen- en terug-ticket, ...). Het gewestelijk Parkeeragentschap moet ook begeleidende maatregelen nemen om langparkeerders uit de buurt van P+R te weren.

INTERMODALITEIT EN DIENSTVERLENING

Wat de intermodaliteit betreft, moeten de toekomstige P+R rekening houden met de evolutie van de dienstverlening op het vlak van mobiliteit en ook beveiligde fietsenstallingen aanbieden, fietsverhuur (Villo of Fietspunt), oplaadpunten voor elektrische voertuigen, ... Er moet ook nagedacht worden over carpooling, om mensen aan te zetten om samen te rijden (plaatsen voorbehouden voor carpoolers bij de inritten) naar P+R.

We zien ook dat er nog andere diensten tot ontwikkeling komen, zoals geautomatiseerde depots om aankopen af te halen, leveringssystemen bij de uitgang van het openbaar vervoer, ...

INFORMATIE AAN DE GEBRUIKERS

De informatie aan de gebruikers is primordiaal voor de promotie van P+R. Momenteel is de informatie op de website van Mوبiel Brussel slechts beperkt en de MIVB maakt er zelfs geen melding meer van sinds de recente vernieuwing van hun website. Er moet bijzondere aandacht geschonken worden aan precieze en regelmatig geüpdatete informatie, om de automobilisten zo goed mogelijk te oriënteren naar bestaande en toekomstige parkings. Die informatie moet ook de gebruiksvoorwaarden en de bereikbaarheid van de parkings vermelden. De toekenning van een label voor P+R is in dat kader een

FIGUUR 11 : Routeplanner die ook P+R in aanmerking neemt (Bron: De Lijn)

De Lijn biedt een multimodale routeplanner aan, om het beste traject te zoeken om je eindbestemming te bereiken, door gebruik te maken van P+R aan de stadsrand. Info: <http://www.delijn.be/reisinformatie/randparking/index.htm>



Transport for London heeft samenwerkingsovereenkomsten afgesloten met verschillende firma's om de Londense metrogebruikers de mogelijkheid te bieden hun aankopen op te halen in geautomatiseerde depots aan de uitgang van de metro. Iedere bestelling die via internet geplaatst wordt vóór de middag, is vanaf 16 uur beschikbaar voor de klant, in de P+R naar keuze.

FIGUUR 12 : Infografie over de werking van P+R in Amsterdam (Bron: Stad Amsterdam)

How does P+R work?



De stad Amsterdam stelt zeer gedetailleerde informatie ter beschikking over de parkeermogelijkheden vlak bij vervoersknooppunten, in het bijzonder voor bezoekers. Als je een P+R betaalt, krijg je korting op het openbaar vervoer voor maximaal 5 personen. Info: <http://www.iamsterdam.com/en-GB/experience/plan-your-trip/getting-around/parking/park-and-ride>

Het kanton Genève heeft samenwerking tot stand gebracht met de groep Ikea, voor het gebruik van 100 parkeerplaatsen van de 850 beschikbare plaatsen op de nieuwe site van Ikea van Vernier. Info: https://www.ge.ch/parkings/parkings/pr_ikea.asp

Om snel een netwerk van parkings voor carpoolers uit te bouwen heeft het Waals Gewest een contract afgesloten met enkele bedrijven (Décathlon, Cora, Equilis) om carpoolers gratis parkeerplaatsen aan te bieden op privéparkings. Die publiek-private samenwerking toont dat synergie mogelijk is tussen de openbare en de privésector.

www.carpoolwallonie.be

interessante optie, net zoals de uitwerking van een sterke visuele identiteit. Een commerciële naam gekoppeld aan de dienst zou ook gerichte communicatie over het product mogelijk kunnen maken. Tot slot moet ook de uitwerking van een mobiele applicatie of de verwerking ervan in bestaande applicaties bestudeerd worden. Daarnaast moet ook bekeken worden of de gebruiksgegevens van de parking opengesteld kunnen worden voor derden, zodat andere diensten/platformen de gebruikers in real-time kunnen informeren.

SIGNALISATIE

Het Iris 2-plan, bekrachtigd door een nota van de Brusselse regering in maart 2013, voorziet in dynamische bewegwijzering voor automobilisten naar de parkings toe. Die is er echter nog niet. Gecoördineerde initiatieven moeten de automobilisten vanaf de autosnelwegen begeleiden en een dynamische tele-informatie-systeem zou zeker nuttig zijn om de gebruikers te melden als de parking eventueel al volzet is.

DE KRACHTEN BUNDELEN

Een laatste mogelijkheid is het gecombineerd gebruik van parkeerruimtes. Dat onderzoeksterrein is volop in ontwikkeling en verdient bijzondere aandacht in het kader van de aanleg van nieuwe P+R. Het Brussels Gewest beschikt over zeer veel privéparkings die in de week niet noodzakelijk verzadigd zijn. Er is zeker synergie mogelijk met de eigenaars van bepaalde sites. De ontwikkeling van nieuwe business-models, zoals het concept park-sharing van Bepark, kan een nieuwe kijk op het beleid inzake P+R verschaffen. Gezien de complexe regelgeving voor de aanleg van nieuwe parkings (aanvraag van vergunningen,

aanpassing van de wegen, ...) en de hoge kosten van de bouw en de exploitatie van dergelijke infrastructuren, kan het tot stand brengen van publiek-private samenwerking gedeeltelijk beantwoorden aan de stijgende vraag vanwege de gebruikers, zonder hoge investeringen. In plaats van nieuwe parkings te bouwen kan de overheid in de week een deel van de capaciteit van de bestaande parkings “huren” en ter beschikking stellen van de gebruikers. Zo'n systeem biedt de volgende voordelen:

- Dure investeringen vermijden in infrastructuur zonder gewaarborgd succes
- De terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen versnellen
- Een geleidelijke evolutie in functie van de behoeften mogelijk maken
- Een fijn net creëren over het gewestelijk grondgebied
- De relaties tussen openbare en privésector versterken
- Het imago van de privépartner die zich engageert in een project ten dienste van de gemeenschap (CSR), verbeteren

Een voorbeeld. De Hypercarrefour van Sint-Agatha-Berchem beschikt over een ruime parking op het dak, die tijdens wekdagen weinig gebruikt wordt. Aangezien deze infrastructuur vlak bij de E40, het treinstation en tramlijn 82 ligt, zou die benut kunnen worden via samenwerking tussen het Gewest en de uitbater, mits een financiële bijdrage die lager zou liggen dan de kosten van investering en exploitatie van een nieuwe P+R. Het geval van parking C vergt uiteraard bijkomende analyses in het kader van de eventuele constructie van een nieuw nationaal stadion.

Xavier TACKOEN
Espaces-Mobilités
xavier@espaces-mobilites.com
Tel. 02 513 13 36
www.espaces-mobilites.com

Tim DAVID
Stagiaire
sandreas14@hotmail.com

FIGURE 13 : Multimodaal informatiebord aan transitparking Kröllwitzer te Halle
(Bron: Como Magazine, Siemens, 4/2010)



De Duitse stad Halle telt ongeveer 230.000 inwoners en beschikt over 15 tramlijnen. Om de automobilisten aan te moedigen om het openbaar vervoer te nemen, in het bijzonder bij druk verkeer op de autowegen naar het stadscentrum, hebben het stadsbestuur en de operator voor het lokaal vervoer NASA een multimodaal informatiesysteem ontwikkeld specifiek voor P+R. In 2006 werd de transitparking Kröllwitzer in het noord-westen van de stad uitgerust met informatieborden die de automobilist wijzen op druk verkeer op hun traject (permanent in verbinding met het verkeerscentrum) en het aantal beschikbare plaatsen op de transitparking aangeven en de geplande vertrekuren van de volgende trams. Het gebruik van de transitparking is gestegen met 15 % na de plaatsing van informatieborden. (figuur 13).

Uitgezonderd bij evenementen zijn de parkings van het stadion Pierre Mauroy (P+R 4 Cantons) in Rijsel voorbehouden voor gebruikers van het openbaar vervoer Transpole met een geldig vervoersbewijs. Bij evenementen blijven er 500 plaatsen beschikbaar voor klanten van Transpole en moeten de andere blokken vrijgemaakt worden voor 1 uur 's nachts de dag voordien. Bepaalde parkeerplaatsen zijn voorbehouden voor carpoolers en er zijn ook voorzieningen om elektrische voertuigen op te laden. Info: <http://www.transpole.fr/fr/Voiture/parc-relais-4cantons.aspx>

ADRESBOEKJE :

DE 19 MOBILITEITSAMBTENAREN IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

NAAM	ADRES	GEMEENTE	TEL	FAX	E-MAIL
Noël Charlotte	Raadsplein 1	1070 Anderlecht	02/558.09.27	02/520.20.91	cnoel@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
Vandeputte Henri	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.29.91	02/279.31.28	henri.vandeputte@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Libois Cathy	Hoedemaekers Square 10	1140 Evere	02/247 64 38	02/245 50 80	clibois@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

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)

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