

GIDS van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid



FOCUS

De flessenhals van
de Louizalaan

DRIEMAANDELIJKS NR°41 | WINTER | GRATIS

>> HET GEWEST IN BEWEGING

- Actie "naar school / naar het werk zonder auto" 2014
- Vorst kijkt naar de toekomst
- Brussel in 2040
- Goederenvervoer vandaag in Brussel

>> GOEDE PRAKTIJKVOORBEELDEN

- Stadsdistributiecentrum LAMILO wordt getest in Brussel
- De overheid geeft het goede voorbeeld
- Een goed vastgemaakt kind is een goed beschermd kind

EDITORIAAL	03
NAAR DUURZAME LOGISTIEK IN STEDEN	04
LAMILO, EEN CONCREET PROJECT VOOR DE VERBETERING VAN DE LEVERINGEN IN BRUSSEL MET CITYDEPOT	07
IN DE FLESSENHALS VAN DE LOUIZALAAN	11
MOBILO2040, EEN TOEKOMSTGERICHT MOBILITEITSPROJECT VOOR HET BRUSSELSE GROOTSTEDELIJKE GEBIED	16
OPENBAAR VERVOER IN FORST: EEN TOEKOMST, ONDANKS HET VERLEDEN	20
MOBILITEIT: DE BRUSSELSE OVERHEDEN GEVEN HET GOEDE VOORBEELD	25
ACTIE NAAR SCHOOL / NAAT HET WERK ZONDER AUTO 2014	27
EEN GOED VASTGEMAAKT KIND IS EEN GOED BESCHERMD KIND	30

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 - Corinne François
 REDACTIE : Charlotte De Broux - Jean-Claude Englebert - Christine Heine - Maryam Kechiche - Philippe Lebeau
 Jean-Michel Reniers - Nele Sergeant - Xavier Tackoen - Marianne Thys - Christian Van de Velde
 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 - jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be - www.vsgb.be
 MOBIEL BRUSSEL
 Vooruitgangstraat 80 - 1030 Brussel - Tel : 0800/94.001 - mobielbrussel@mbhg.irisnet.be - www.mobielbrussel.be





LEVENSKWALITEIT

De nieuwe regering heeft de mobiliteit als prioriteit gekozen voor de komende vijf jaar. Met ambitie en realisme wil ik de levenskwaliteit van de Brusselaars concreet verbeteren. Want een stad is een ontmoetingsplaats, een plek waar banden gesmeed worden die ons met elkaar in verbinding brengen. Daarom is het primordiaal het gebruik van de openbare ruimte opnieuw in evenwicht te brengen. Niet om het leven van automobilisten te verzuren, maar om voetgangers en fietsers te beschermen en de plaats te geven die ze verdienen. Het Reyers-viaduct, een stedenbouwkundig monster uit het verleden, hoort niet langer thuis in Brussel. Wij maken van de gelegenheid gebruik om de inrichting te herbekijken van een hele buurt die er lange tijd door verminkt werd. Het herstel van de laan en de aanleg van tunnels onder Meiser moeten op termijn de levenskwaliteit van de inwoners verbeteren, zonder de mobiliteit in het gedrang te brengen.

De voorbije weken ben ik bij alle Brusselse gemeenten op bezoek gegaan. Ik had er gesprekken met burgemeesters en schepenen, om een stand van zaken op te maken van allerlei dossiers en projecten. Voor mij is het zeer belangrijk dat het Gewest en de gemeenten overleg plegen en naar elkaar luisteren om hun krachten te bundelen, in het streven naar een betere mobiliteit.

Zo wil ik snel vooruitgang maken met het dossier van tram 9 in Jette, waarvan de werkzaamheden spoedig van start gaan. In alle dossiers wordt een ruime plaats voorbehouden voor dialoog met de handelaars en de omwonenden. De komende maanden wil ik ook het project van tram 94 snel doen vooruitgaan. Deze bestuursperiode zal ook vooral gericht zijn op de ontwikkeling van de metro Bordet-Albert.

De toekomst is in beweging en het doel van deze regering is concreet te werk te gaan. Om het gebruik van de fiets in de stad te verbeteren, moeten wij de voorkeur geven aan de aanleg van gescheiden fietspaden. Want de overtuigden nemen reeds de fiets. Maar de anderen? Die zijn bang. Als we het stalen ros nog meer terrein willen doen winnen, moeten we de fietser de mogelijkheid bieden om zich in alle veiligheid te verplaatsen. Zo zou ik op de kleine ring een beveiligd fietspad willen aanleggen. Ik was verheugd tijdens mijn ontmoetingen met de gemeenten te kunnen vaststellen dat zij dat ook een goed idee vinden en het initiatief zullen steunen. Dat bewijst dat gemeenten en Gewest in staat zijn samen verandering op gang te brengen. Zo zal de openbare ruimte in de toekomst nog beter verdeeld worden onder de verschillende verplaatsingswijzen.

Pascal SMET
Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken

“NAAR DUURZAME LOGISTIEK IN STEDEN”



Het goederenvervoer is een cruciaal element in de duurzame ontwikkeling van het Brussels Gewest. Bestel- en vrachtwagens veroorzaken immers 33 % van de uitstoot van fijnstof PM_{2,5} en 32 % van de PM₁₀ deeltjes voortgebracht door de Brusselse transportsector. Ze zijn tevens verantwoordelijk voor 25 % van de CO₂-uitstoot. De sector verdient dus bijzondere aandacht vanwege de overheid.

Met het nieuwe gewestelijke goederenvervoerplan wil Mobiel Brussel de Brusselse logistieke sector bijsturen. Het plant onder meer een geleidelijk daling van de CO₂-uitstoot, in de aanloop naar 2050 (dan zou de uitstoot tot nul herleid moeten zijn). Het plan stelt ook een inkrimping met 30 % van de bewegingen van voertuigen voorop tegen 2050.

Toch zal de hoeveelheid getransporteerde goederen onder druk van de bevolkingsgroei nog toenemen. De huidige trend van verschuiving van de logistieke platformen naar de stadsrand vergroot ook de afstanden die afgelegd moeten worden. Tot slot wordt de wetgeving voor de vrachtwagen steeds strenger, wat de ondernemingen aanzet om meer bestelwagens in te zetten dan vrachtwagens, wat het aantal voertuigen op de weg nog opdrijft. Het is dus een grote uitdaging om te trachten tegemoet te komen aan de economische behoeften van het Gewest voor de toekomst, maar tegelijk rekening te houden met de doelstellingen op het vlak van duurzame ontwikkeling.

Gezien het gebrek aan belangstelling voor deze activiteit in de hoofdstad hebben Philippe Lebeau en Cathy Macharis een portret gemaakt van deze activiteit in 'Brussels Studies' nr 80. Daarin beschrijven zij de meest aangewezen oplossingen voor het Brussels Gewest, op basis van de bevindingen van de onderzoeksgroep MOBI van de VUB. Wij overlopen er de voornaamste elementen van.

HAVEN VAN BRUSSEL, LOGISTIEK FACILITATOR

Een eerste categorie oplossingen berust op de modal shift van goederen naar waterwegen of spoorwegen. De Haven van Brussel is in dat kader een onmisbare actor. Dankzij het kanaal importeert de haven al 4,5 miljoenen tonen van de goederen die voor Brussel bestemd zijn. Het gaat voornamelijk om aardolieproducten en bouwmaterialen. Maar de haven wil ook andere stromen ontwikkelen, zoals het vervoer van containers en tweedehandswagens naar Antwerpen. De fijnere stadsdistributie wordt ook beoogd, via investeringen in infrastructuur die paletten kunnen overhevelen. Op die manier wil de haven de werven in de hoofdstad beter voorzien van bouwmaterialen. Maar het gaat hier ook om courante verbruiksgoederen, zoals dranken. Deze modal shift biedt ook een alternatief voor het

wegverkeer. Als de volumes voldoende groot zijn, is deze oplossing zowel interessant voor de financiën als voor het milieu.

GROEPERING = MINDER VERKEER

De modal shift biedt echter geen oplossing voor de problematiek van de laatste kilometer, die cruciaal is voor de stadsdistributie. De rationalisering van de bewegingen van voertuigen is dus uiterst belangrijk.

Een eerste manier om het aantal trajecten te verminderen zonder de frequentie voor de handelaars te wijzigen, is rondes doeltreffender te organiseren met beter gevulde voertuigen. Zo kunnen transportbedrijven hun operaties optimaliseren door te werken volgens de manier van het Nederlandse netwerk TeamTrans.

Het initiatief kan ook komen van een groep handelaars uit eenzelfde wijk, die in zee gaan met eenzelfde vervoersbedrijf, zoals het netwerk Livera, ook in Nederland.



Een derde manier is het gebruik van een tussenschakel tussen transportfirma en handelaar: een specialist in stadsdistributie gebruikt dan een platform waar leveringen van verschillende transportfirma's gecombineerd worden om de laatste kilometers tussen bestemmingen te optimaliseren. Het testproject met een centrum voor stadsdistributie, georganiseerd door CityDepot in het TIR-centrum, naast Thurn&Taxis, is een Brussels voorbeeld dat in september 2014 van start ging.

DE GROENE ELEKTRISCHE BESTELWAGEN

Zoals de diagnose aantoonde, heeft het goederenvervoer in de stad een grote impact op de luchtkwaliteit. Het feit dat het goederenvervoer bijna volledig berust op dieselloortuigen, verklaart deels deze slechte resultaten. Daarom biedt het elektronische voertuig een gepaste oplossing voor de laatste kilometers. Geen emissies meer en de beperkte autonomie volstaat om de leveringen vanaf een stadsdepot uit te voeren. Bovendien zijn lichte elektrische bestelwagens al competitief met de dieselloortuigen, volgens de analyse "Total cost of ownership" van de onderzoeksgroep MOBI. De fiscale aftrekbaarheid en de gewestelijke subsidies moedigen de aankoop van deze elektrische voertuigen aan.

LEVERINGEN BUITEN DE SPITS

De oplossing van distributie volgens een specifieke uurregeling trekt momenteel de aandacht van grote transportfirma's in Brussel. De tellingen van vracht- en bestelwagens in het Gewest tonen aan dat het goederenvervoer om 6 uur 's morgens begint. Vóór 6 uur is het volgens de geluidswetgeving voor geklasseerde installaties verboden om leveringen te ontvangen. Vervolgens zien we dat het grootste aantal voertuigen voor goederenvervoer circuleren tussen 6 en 7 uur, maar hun aantal blijft hoog tijdens de ochtendspits. De bestemmingen willen immers zo vroeg mogelijk hun goederen ontvangen, voordat hun eerste klanten komen. Het doel van de distributie volgens een 'verschoven' uurregeling is dit conflict tussen leveringen en spitsuur te vermijden, door een verruiming van de mogelijke leveringsperiodes: daarvoor moet de regelgeving aangepast worden, maar ook aangepast materiaal gebruikt worden om geluidshinder voor omwonenden te beperken. Enkele testprojecten van Colruyt en Delhaize in Brussel in 2014 brachten geen klachten teweeg. De verdere verspreiding van deze oplossing hangt nu af van onze politici.

LEVERINGSZONES, VOOR VLOT VERKEER

Een laatste categorie oplossingen tot slot heeft te maken met de inrichting van de weg. Leveringen gebeuren vaak in dubbele file, wat faliekant is voor de doorstroming van het verkeer. Het



gebrek aan leveringszones of de niet-naleving ervan zijn daar de oorzaak van. Er zijn verschillende systemen mogelijk, zoals het gebruik van elektrische paaltjes die het gebruik van de leveringszones controleren of aanmoedigingsmaatregelen. In Schaarbeek bij voorbeeld werd voor het gebruik van bepaalde parkeerzones een retributie van 100 euro ingevoerd, behalve voor leveringen. De kwaliteit van het toezicht op deze zones blijft echter cruciaal om de maatregel vruchten te doen afwerpen.

PARTICIPATIE ALS KERN VAN DE OPLOSSING

De oplossingen die we hier beschreven, zijn niet exhaustief. Zij tonen aan dat er verschillende vormen van logistieke organisatie mogelijk zijn om de uitdaging van de duurzame ontwikkeling aan te gaan en tegelijk rekening te houden met de economische behoeften van het Gewest. Toch is de participatie van alle betrokken partijen essentieel om het succes van elk van deze projecten te garanderen. De stadslogistiek belangt immers zowel de transportfirma's en de handelaars, als de burgers en de overheid aan. Enkel als we rekening houden met ieders doelstellingen is een duurzamer goederenvervoer mogelijk.

Philippe LEBEAU
Vrije Universiteit Brussel
Faculty of Economic and Social Sciences
and Solvay Business School,
Faculty of Engineering
plebeau@vub.ac.be



“ LAMILO, EEN CONCREET PROJECT VOOR DE VERBETERING VAN DE LEVERINGEN IN BRUSSEL MET CITYDEPOT ”

Waarom aandacht voor stadsdistributie?

Sinds jaren werkt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zoals vele grote steden een mobiliteitsbeleid om de verkeersknoop op de stadswegen te ontwarren. Lange tijd waren die maatregelen enkel gericht op de verplaatsingen van personen. Toch circuleren er naast auto's, bussen en fietsen ook heel wat voertuigen voor leveringen van goederen. En dat verkeer blijft toenemen, door de organisatie van de logistiek zelf, de toename van de e-commerce, ... Alles lijkt erop te wijzen dat dit soort verkeer – essentieel voor het

stadsleven – zo snel uitbreidt dat alle inspanningen van de burgers om zich op duurzame manieren te verplaatsen, niet echt voelbaar zijn omwille van het stijgend aantal bestel- en vrachtwagens die leveringen verrichten in de stad. Dat vervoer moet dus gerationaliseerd worden: in vele gevallen is het wel goed georganiseerd, maar in heel wat gevallen niet geoptimaliseerd.

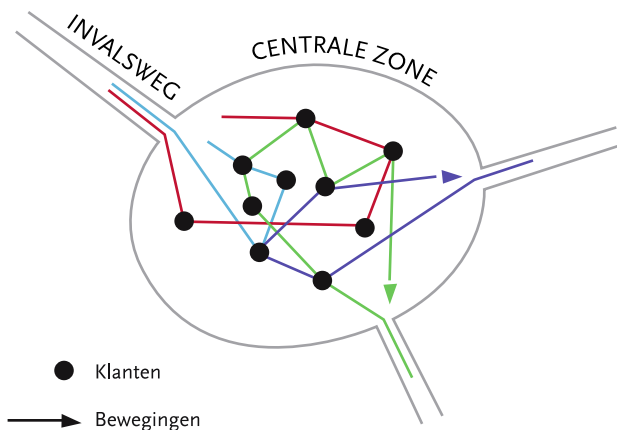
Een duurzame goederendistributie in de stad bevorderen verbetert het levenskader van de inwoners, maar ondersteunt ook de ondernemingen door hun efficiëntere oplossingen aan te reiken.

Een centrum voor stadsdistributie (CSD)

Om te voorkomen dat een vrachtwagen Brussel binnenrijdt om één palet en drie pakjes te leveren omdat zijn route op schaal van heel België georganiseerd is, bij voorbeeld, vormt het CSD een concrete en doeltreffende oplossing. Een CSD is een opslagplaats waar goederen van verschillende transportfirma's aankomen en gereorganiseerd worden, om gehergroepeerd te worden met andere goederen die van elders komen maar in dezelfde zone geleverd moeten worden. Zo concentreren we leveringen en beperken we het aantal voertuigen, dankzij

Zonder CSD

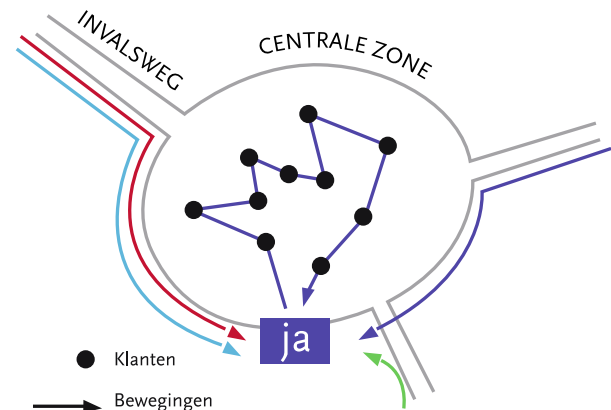
Veel bewegingen die de werking van de stad verstoren (ook de levering van goederen) en schade toebrengen aan de leefomgeving.



SPREIDING VAN DE VOERTUIGEN VOLG EIGEN LOGICA VAN ELKE DIENSTVERLENER

Met CSD

Rationalisering van de leveringsrondes (en omgekeerd ook voor de ophaling van goederen en afval).



CENTRALISERING VAN DE OPERATIES MET DELEGATIE VAN DE BEDIENING AAN ÉÉN OPERATOR

Bron : Les espaces logistiques urbains, Daniel Boudouin, Documentation française, 2006

een geoptimaliseerde ladingsgraad en ronde. Om de ecologische impact en de levenskwaliteit in de stad te verbeteren, gebruiken wij ook voertuigen aangedreven op elektriciteit of gas, of zelfs fietsen.

SAMEN ROND TESTPROJECT WERKEN

Mobiel Brussel neemt actief deel aan het Europese project LaMiLo en organiseerde in dat kader met het consortium CityDepot/Tri-Vizor een test-CSD dat voornamelijk de vijfhoek bedient en in dienst genomen werd op 15 september 2014. Om het project in goede banen te leiden werkt Mobiel Brussel samen met de Haven van Brussel, een belangrijke actor voor de logistiek in Brussel en eigenaar van het centrum TIR, waar het CSD gevestigd is.

Mobiel Brussel koos voor samenwerking met het consortium CityDepot/Tri-Vizor na een oproep tot indiening van bliken van belangstelling. Dit project trok de aandacht van het Gewest dankzij de ervaring van de operatoren en het ruime dienstenaanbod. Als 'orkestleider' helpt Tri-Vizor de bedrijven om hun transport te optimaliseren door goederen in één voertuig samen te brengen. Het model van CityDepot werd enkele jaren geleden ontwikkeld in Hasselt en boekte goede resultaten dankzij het gebruik van een CSD: zo daalde het aantal voertuigen dat noodzakelijk is om dezelfde hoeveelheid goederen te leveren met 15 %. Dankzij de groepering van goederen en het gebruik van milieuvriendelijkere voertuigen veroorzaken de leveringen door CityDepot tot 40 % minder

CO₂-uitstoot. Aangezien de problemen met de leveringen in Brussel nog groter zijn dan in Hasselt, hebben de transportfirma's nog meer belang bij dit systeem en zijn ze dus nog gemakkelijker te overtuigen.

Naast de samenwerking met de Haven van Brussel, CityDepot en Tri-Vizor werkt het Gewest in dit project ook nog samen met tal van andere partners, zoals Atrium, BECI, UCM en Comeos, die over zeer nuttige terreinkennis beschikken. Als voornaamste gemeente van het Gewest is de stad Brussel voor dit project ook een zeer belangrijke partner die concrete steun levert, bv. voor het contact met de handelaars.

GRONDIGE EVALUATIE

Het testproject loopt zes maanden, om deze oplossing voor het eerst te testen in Brussel, op verschillende aspecten.

- Een eerste element is de rendabiliteit. Terwijl CityDepot bij de aanvang steun geniet vanwege het Gewest, zou het CSD vervolgens financieel autonoom moeten worden.
- Een tweede element is de efficiëntie op maatschappelijk vlak. In samenwerking met het onderzoekscentrum Henri Tudor, Luxemburgse partner van LaMiLo, zal er een grondige evaluatie verricht worden om de uitstoot van uitlaatgassen en de impact op de mobiliteit te becijferen.
- Een derde element is de kwaliteit van de diensten aan de transportfirma's en de handelaars. Er zal een enquête

'voor/na' verricht worden onder een aantal klanten, met de hulp van Cross River Partnership, een andere Europese partner van het project LaMiLo.

Dankzij de combinatie van deze drie aspecten zal het systeem kunnen blijven functioneren, want het doel is uiteraard dat CityDepot na het testproject zijn activiteiten in Brussel zou kunnen voortzetten.

Aangezien Brussel groter en complexer is dan Hasselt, biedt het project ook de mogelijkheid om het oorspronkelijke model aan te passen aan lokale eigenheden. Dat is een heel belangrijke fase. Nog andere steden in België en in Europa volgen het project immers met argusogen, omdat zij een vergelijkbaar systeem willen invoeren.

DIENSTEN MET TOEGEVOEGDE WAARDE VOOR HANDELAARS EN TRANSPORTFIRMA'S

De transportfirma's zijn een belangrijke doelgroep voor een CSD, omdat zij zich niet meer hoeven te bekommeren om de laatste kilometer, die proportioneel de duurste en de meest complexe is. Maar de dienst is ook zeer interessant voor handelaars, die een betere dienstverlening krijgen van een leverancier die de stad en de wijk goed kent en een ecologisch voertuig gebruikt. Alle leveringen voor een bepaalde winkel kunnen gegroepeerd worden, wat tijdswinst oplevert bij de levering: dat is het basisprincipe. Om te voorkomen dat een voertuig leeg rondrijdt, haalt CityDepot

ook verpakkingsafval op of pakjes die de leveranciers willen verzenden, tegen een voorkeurtarief bij grote afnemers. Dan spreken we niet meer over de 'first mile' of de 'last mile', hoewel de problematiek dezelfde is. Het doel is er in elke fase naar te streven dat er in de Brusselse straten nooit een leeg voertuig rijdt.

GEWESTELIJKE STRATEGIE

Dit project kadert in het Strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat de Brusselse regering in juli 2013 goedkeurde.

Info op www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/de-mobiliteit-van-morgen/goederenvervoerplan

HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST DOET MEE MET LAMILO

LaMiLo (Last Mile Logistics) is een project in het kader van Interreg IVB Noordwest-Europa dat deels gefinancierd wordt door het EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling). Het tracht een verandering te bewerkstelligen in de gewoontes, door meer aandacht te schenken aan de laatste kilometer van een logistieke keten bij de planning van het goederenvervoer, door een doeltreffendere logistieke organisatie. Het project verenigt alle actoren van het goederenvervoer, om de gewoontes bij te sturen van privéfirma's, de openbare sector en de consumenten, door een betere benutting van de bestaande transportnetwerken en -infrastructuren.



STATISTIEKEN I.V.M. GOEDERENVERVOER IN BRUSSEL

Op een gewone weekdag (bv. dinsdag) rijden tussen 4 en 22 uur ongeveer 26.500 bestelwagens en 16.500 vrachtwagens het Brussels Gewest binnen. Op diezelfde tijdspanne rijden ook 16.300 bestelwagens en 17.800 vrachtwagens het Gewest uit. Op de telpunten kennen we tevens het aantal wagens dat deze zone doorkruist in dezelfde tijdspanne. Zo kunnen we zeggen dat op de grote verkeersassen, het vrachtvervoer (met inbegrip van autocars en -bussen) gemiddeld 6 % van het verkeer uitmaakt, waarvan slechts een derde trekkers met opleggers zijn. Als we daar de bestelwagens (8 %) bij rekenen, kunnen we besluiten dat de commerciële voertuigen 14 % uitmaken van het verkeer aan de poorten van het Gewest.

We stippen wel aan dat het aandeel van de zware voertuigen daalt als we het stadscentrum naderen. Een recentere telcampagne die nog aan de gang is, toont dat het aantal vrachtwagens gemiddeld met de helft daalt (3 %) terwijl het aantal bestelwagens licht toeneemt (9 %). Dat is opvallend, te meer daar het aandeel autocars en -bussen op de telpunten beslist hoger is dan bij de toegangen tot het Gewest. Tot slot is het nuttig te preciseren dat de zware voertuigen nog zeldzamer zijn in de lokale straten: slechts 1,2 %, waarvan slechts de helft doorgaand verkeer. De bestelwagens maken ongeveer 7 % uit van het verkeer op deze wegen.

We stippen ook aan dat het goederenvervoer geografisch en temporeel verschilt van het passagiersvervoer. Vrachtwagens zijn logischerwijs geconcentreerd in de industriezones in het Noorden en het Zuiden van de kanaalzone. In de loop van de dag begint het goederenverkeer vroeger. Het piekt tussen 6 en 7 uur: dan maakt het 20 tot 25% van het verkeer uit. Vervolgens daalt het geleidelijk in de loop van de dag. Er is een avondpiek voor bestelwagens, maar niet voor vrachtwagens: hun aantal daalt opvallend na 16 uur.

Christophe DE VOGHEL,
Directie Beleid, Mobiel Brussel
CDeVoghel@sprb.irisnet.be



VECTOR VOOR VERANDERING

De partners van het project, komende uit zeven EU-lidstaten, exploreren de gewoontes in Noordwest-Europa op het vlak van goederenvervoer, om de uitdagingen en de mogelijkheden voor de verbetering van de 'laatste kilometer' van de logistieke keten te inventariseren en duurzame vervoerswijzen aan te moedigen.

OPLOSSINGEN VOOR DE 'LAATSTE KILOMETER' TESTEN

Aan de hand van een reeks testprojecten in België, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, stimuleert LaMiLo verschillende efficiëntere oplossingen die op grote schaal toegepast kunnen worden, voor de 'laatste kilometer'. Het project streeft ook naar de exploratie van de verschillende mogelijkheden om doelgroepen verandering te doen omarmen en het overheidsbeleid te verbeteren.

KNOWHOW DELEN

LaMiLo zal de lessen die uit het project getrokken worden en de goede praktijkvoorbeelden delen met de relevante betrokken partijen in de industrie, zodat zij er ook rekening mee kunnen houden bij

Door gebruik te maken van milieuvriendelijkere vervoermiddelen, zoals elektrische of dieselloze voertuigen met lage emissie, of indien mogelijk spoor- of waterwegen, tracht LaMiLo de CO₂-uitstoot in het stadscentrum in te perken. Dat levert winst op economisch, sociaal en milieuvlak voor de burgers én de bedrijven.

de uitstippeling van hun toekomststrategieën. Die kennis zal ook gedeeld worden met bedrijven uit de privésector, om innovatie en duurzame economische groei aan te moedigen.

Info op www.lamiloproject.eu

Charlotte DE BROUX,
Directie Beleid, Mobiel Brussel
cdebroux@sprb.irisnet.be

LAMILO
sustainable city logistics



CIDYDEPOT - EEN DUURZAME, INNOVATIEVE EN CREATIEVE OPLOSSING VOOR DE LAATSTE KILOMETER

CityDepot is sinds 2012 actief in Hasselt en kwam naar Brussel in het kader van het project LaMiLo. Als neutrale operator fungeert CityDepot als ontbrekende schakel tussen de verschillende actoren van de logistieke keten om het belangrijke deel van het slecht georganiseerde goederenvervoer dat elke dag de stad binnenrijdt.

Als orchestrator neemt CityDepot de laatste kilometer van de leveringen voor de vervoersbedrijven voor zijn rekening, door de verschillende stromen te groeperen in functie van de bestemming,

teneinde het aantal afgelegde kilometers zo sterk mogelijk te beperken. Het biedt ook de mogelijkheid een etablissement in één keer te bevoorraden, in plaats van verschillende leveranciers in de loop van de dag naar dezelfde plaats te doen rijden.

CityDepot behartigt ook het andere eind van de keten en biedt de handelaars meer diensten aan dan gegroepeerde leveringen. Want het doel van CityDepot is om zelfstandige handelaars diensten aan te bieden die hun tijd- en geldwinst opleveren, alsof ze deel uitmaken van

een keten. Zo wordt CityDepot de enige gesprekspartner voor hun leveringen, maar ook verzendingen van pakjes tegen voorkeurtarieven als de handelaar ook aan online-verkoop doet, gratis terugname van verpakkingsafval, die geen plaats meer innemen in de stock en rond de winkel, of de permanente of tijdelijke delocalisering van een deel van de stock.

Info op www.citydepot.be/lamilo

Contact : Philippe LOVENS,
verantwoordelijke CityDepot in Brussel
philippe.lovens@citydepot.be





“ IN DE FLESSENHALS VAN DE LOUIZALAAN ”

In 2013 kreeg de Louizaflessenhals, tussen het Louizaplein en het Stefaniaplein, een grondige facelift. Na positieve evaluaties en feedback van de voornaamste betrokken partijen werd dit jaar besloten om de nieuwe inrichting te bestendigen. De metamorfose moest de chaos als gevolg van leveringen en het ordeloze parkeren oplossen en meteen ook het comfort en de veiligheid van het winkelpubliek vergroten. De maatregelen zijn het resultaat van constructief overleg onder leiding van Mobiel Brussel, de VSGB, de stad Brussel en de gemeenten Elsene en Sint-Gillis, in samenwerking met de MIVB, UCM en UNIZO, Izeo, de politiezone, het parket, de beheerders van de omliggende parkings en vertegenwoordigers van de handelaars in de Louizaflessenhals. Verslag van een succesverhaal.

De Louizaflessenhals gaat al jaren regelmatig over de tong doordat dit deel van de Louizalaan geconfronteerd wordt met een aantal onderling gerelateerde problemen: vertraging van het tramverkeer, dubbel parkeren, niet-naleving van de leveringszones, onvoldoende veiligheid van voetgangers en fietsers ... Gevolg:

de «bottleneck» kreeg een nogal slechte reputatie.

De flessenhals is een zeer drukke doorgangsweg, met openbaar vervoer en autoverkeer dat via de Louizalaan op de kleine ring wil geraken om naar het Zuidstation te rijden en omgekeerd¹. Bij

die automobilisten komen nog de klanten van de winkels in de Louizalaan en

¹ / In de richting van het Zuidstation is er geen tunnel om rechtstreeks de kleine ring op te rijden onder de Louizaflessenhals, terwijl de automobilisten die de kleine ring willen oprijden in de richting van de Naamsepoort die mogelijkheid wel hebben



de voetgangers van de Jourdan- en Jan Stasstraat. Door de enorme autodrukke, in combinatie met noodzakelijke leveringen, verliep het verkeer soms erg moeizaam, waardoor de Louizaflessenhals veranderde in een allesbehalve gezellige buurt met veel lawaai en vervuiling. Ook parkeren in de Louizaflessenhals was een groot probleem geworden en onderzoeken wezen destijds uit dat het parkeerverloop er nagenoeg nul was.

De Louizaflessenhals geniet internationale faam, wat van deze bottleneck een van de bekendste wijken van Brussel en België maakt. Hoewel vele luxemerken deze locatie intussen ingeruild hebben voor de Waterloosesteenweg, zijn er nog steeds luxe- en semi-luxewinkels te vinden. Ingrepen in de flessenhals moesten rekening houden met deze factor en het uitzonderlijke en prestigieuze imago in stand houden.

In enkele jaren tijd is er in de Louizaflessenhals heel wat veranderd op het gebied van parkeren. In een eerste fase werd – na overleg met de handelaars, de politiezone, de gemeenten en het Gewest – besloten om van de flessenhals een blauwe zone te maken, om het parkeerverloop te bevorderen en een tijdsbestek voor leveringen voor te behouden. Hoewel de oplossing de eerste



maanden betalend was, stelde men vast dat de situatie er door de vermindering van de politiecontroles niet beduidend op vooruitgegaan was. Vervolgens werd een nieuwe parkeerregeling ingevoerd, waarbij leveringen op het voetpad toegestaan werden aan de hand van een zeer ingewikkelde signalisatie (parkeren alleen op bepaalde momenten toegestaan). In werkelijkheid gaven deze regeling van de

leveringen en het bijna onmiddellijke gevolg ervan (auto's van particulieren die de hele dag lang geparkeerd stonden) voetgangers de indruk dat de auto's op het voetpad geparkeerd stonden, want er was geen fysieke scheiding tussen de parkeerruimte en het voetpad. Zowel het Parket als de politiezone vonden trouwens dat – hoewel ze het wettelijke karakter van de signalisatie erkenden – de automobilisten er door de complexiteit ervan geen aandacht voor hadden. De leveringen «op het voetpad» maakten de situatie in de Louizaflessenhals nog chaotischer voor de voetgangers, omdat het voetpad dikwijls gereduceerd was tot een smalle doorgangstrook, wegens de voertuigen die vaak buiten de parkeerruimte geparkeerd stonden.

Doordat de situatie bijna onhoudbaar geworden was, besloten verschillende handelaars een petitie te laten rondgaan, waarin ze eisten dat er maatregelen genomen zouden worden om de reputatie van de Louizaflessenhals op te krikken. Hoewel op een bepaald moment zelfs het idee geopperd werd er een voetgangerszone van te maken, bleek uit mobiliteitsonderzoeken dat het moeilijk zou worden om het verkeer naar de aangrenzende wegen te verschuiven, omdat er geen tunnel was voor de automobilisten die naar het Zuidstation en terug willen rijden. Toch moesten er praktische oplossingen gevonden worden om de overlast te verhelpen.

OVERLEG ALS SLEUTEL TOT SUCCES

Er werd een begeleidingscomité opgericht om een stand van zaken op te maken ('diagnose'), mogelijke oplossingen te bestuderen zonder dat er daarbij taboes waren, de verantwoordelijkheden te verdelen om iedereen erbij te betrekken, oplossingen in de praktijk uit te testen en de resultaten te evalueren.



Om de kans op succes te maximaliseren, werden zonder uitzondering alle betrokken actoren in het begeleidingscomité vertegenwoordigd: Gewest (kabinet en administratie), gemeenten, politie, Parket, vertegenwoordigers van de handelaars, MIVB, UCM, UNIZO, Izeo, parkings, ... Mobiel Brussel en de VSGB hebben alles in goede banen geleid en de groep gecoördineerd.

De fase van de 'diagnose' was cruciaal, omdat iedereen op die manier kon inzien dat de realiteit door anderen op een andere manier gepercipieerd of ervaren werd. Door rechtstreeks met elkaar te praten, zonder taboes en in een constructieve sfeer, begrepen de partijen elkaar beter en gingen ze er aan weerskanten makkelijker mee akkoord om toegevingen te doen. Via enquêtes bij de handelaars kreeg de groep meer inzicht in hun problemen en bezorgdheden ten aanzien van veranderingen. En na gesprekken met het Gewest, de gemeenten en de politiezones kregen de handelaars op hun beurt meer inzicht in de fysieke en/of financiële grenzen van wat al dan niet haalbaar was. Door haar medewerking kreeg de MIVB de kans om duiding te geven bij de ingewikkelde exploitatie van het tramverkeer op deze doorgangsweg en om te benadrukken dat het tramverkeer er absoluut niet gehinderd mag worden. Het zijn

maar enkele voorbeelden van de uitwisselingen tussen de verschillende actoren op het terrein.

Nadat de stand van zaken opgemaakt was, werden in onderlinge overeenstemming al gauw 3 doelstellingen vastgelegd:

- de leveringsproblemen in de Louizaflessenhals verminderen (leveringszones voortdurend ingepalmd door voertuigen)
- de flessenhals weer een reputatie geven die beter overeenstemt met zijn status
- de voetgangers weer meer ruimte geven door het voetpad vrij te maken

Vervolgens werden diverse zienswijzen en standpunten uitgewisseld, waardoor eerst vage en daarna alsmaar preciezere ideeën ontstonden. Uiteindelijk heeft de groep zelf besloten om het parkeren in de flessenhals gewoon af te schaffen! Voor iedereen scheen dit de beste – en eenvoudigste – oplossing, een oplossing die zelfs nooit uitgetest was! In samenspraak met de politie en de MIVB zouden de leveringen op bepaalde tijdstippen (tussen 10 en 14 uur) kunnen plaatsvinden op de weg, om het tramverkeer tijdens de spitsuren niet te hinderen. Na een evaluatie werd besloten om een tweede tijdsbestek

voor leveringen in te voeren, tussen 19 en 22 uur, zodat de handelaars eventueel ook 's avonds bevoorrad kunnen worden na sluitingstijd van de winkels (de signalisatie moest in november 2014 aangepast worden).

Dit plan had onder meer als gevolg dat:

- de voetgangers het voetpad terugkregen en zo de sfeer in de Louizaflessenhals gezelliger werd,
- leveringen konden plaatsvinden vóór de winkels, op de rijweg, en het risico op diefstal in de vrachtwagens dus verkleinde,
- het werk van de bezorgers vergemakkelijkte doordat de afstand tussen de vrachtwagen en de winkelingang verkleinde,
- de flessenhals groener werd dankzij de plantenbakken die geplaatst werden om te vermijden dat automobilisten op het voetpad zouden parkeren,
- het tramverkeer van de MIVB geen hinder ondervond.

De betrokken handelaars wilden uiteraard dat de oplossing eerst uitgetest zou worden, alvorens de voorzieningen definitief zouden worden. De gegronde

SUCCEFACTOREN EN LERING

WEDERZIJDE BEGRIP VERGROTEN EN GEMEENSCHAPPELIJKE DOELEN BEPALEN

De opmaak van een stand van zaken gaf een ruimer beeld van de situatie in de Louizaflessenhals. Naast de specifieke problemen met betrekking tot de leveringen, kwamen ook de verloederding van de openbare ruimte, diefstal door georganiseerde bendes, het gebrek aan netheid en bedelarij ter sprake. Zo kreeg men meer inzicht in de bewuste en onbewuste schema's van de betrokkenen en kwamen de schending van het imago van de Louizaflessenhals en de kloof tussen de werkelijkheid en het doel naar voren. Deze open en collectieve stand van zaken gaf aan welke richting gevolgd moest worden: naast de basisdoelstelling, nl. een betere regeling van de leveringen, werd ook de verbetering van de bewegingsvrijheid van voetgangers en klanten en van het imago van de wijk vooropgesteld.

DE INTERVENTIEGRENZEN VASTLEGGEN

Het actiekader en de interventiegrenzen werden duidelijk vastgelegd en er werd verduidelijkt wat men wel en niet zou doen.

DE MOTIVATIE VAN DE BETROKKEN PARTIJEN BEPALEN

Er ontstond een dynamisch proces waarbij naar oplossingen gezocht werd. De motivatie van de deelnemers, die voortvloeide uit de combinatie van de behoeften, verlangens en mogelijkheden, was duidelijk.

Nood aan herstel van het prestigieuze imago van de Louizaflessenhals en betere veiligheid (leveringen, diefstal).

Verlangen naar verandering: om geen auto's meer op het voetpad te hebben, om een wandelzone te creëren voor voetgangers.

Mogelijkheden, want bij de heraanleg van de tramlijnen werd de weg een maand lang afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de verandering ingevoerd kon worden en op gewestelijk niveau budgetten vrijgemaakt werden voor de uitvoering van de test.

PLAATS MAKEN VOOR GESPREKKEN ZONDER TABOES

De gekozen oplossing ontstond in de groep door herhaling en behoorde niet tot

de oorspronkelijke voorstellen van de opdrachthouders voor de studie. We merken op dat de kwestie van de diefstallen niet opgenomen was in de doelstellingen van het project, maar dat met dit aspect rekening gehouden werd in de gekozen oplossing, aangezien leveringen aan de ingang van elke winkel mogelijk gemaakt werden, wat het toezicht op de goederen ten goede komt en dus de kans op diefstal verkleint.

DE DEELNEMERS ERBIJ BETREKKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN GEVEN

Iedereen was, samen met anderen, verantwoordelijk voor zijn voorstellen. In de dynamiek die zo ontstond, werden de verantwoordelijkheden verdeeld onder de gewestelijke en gemeentelijke bestuursniveaus. Op die manier werd de verandering zeer snel doorgevoerd, nl. begin september, nadat de tramlijnen heraangelegd waren. De uitvoeringstermijn was dus zeer kort én omvatte zelfs de zomervakantie, wat dit alles nog opmerkelijker maakt! Verschillende diensten van Mobiel Brussel en de betrokken gemeenten kwamen in actie om samen het nodige te bestellen, te reinigen en in orde te brengen in het kader van de gekozen oplossing. Om het imago van de Louizaflessenhals op te poetsen, werd geselecteerd voor plantenbakken met een kwaliteitsdesign en met karakterplanten. Hoewel de kosten voor die bakken en planten hoger zijn dan die van basic stadsmeubilair, waren de totale kosten van het project aanzienlijk lager dan die van een project voor de heraanleg van de openbare weg.

IN VOLLEDIGE TRANSPARANTIE EVALUEREN

De evaluatie van het project wees op een algemene tevredenheid van de handelaars en een zeer grote tevredenheid van de voetgangers die door de Louizaflessenhals wandelen. Wat het hoofddoel van het project betreft, nl. de verbetering van de leveringen, waren de resultaten genuanceerder. Het beperkte tijdsbestek waarin leveringen toegestaan zijn (van 10 tot 14 uur), dat gelijkloopt met de openingstijden van de winkels, leverde problemen op voor bepaalde groothandels die met regelmatige herbevoorrading en kleine voorraden werken. Hun logistieke gewoonten zijn gebaseerd op business cases die op internationaal

niveau opgesteld worden en brachten met zich mee dat de leveringstijden uitgebreid moesten worden. Ondanks de gekozen oplossing is het echter belangrijk dat het verkeer in de Louizaflessenhals vlot blijft verlopen. Daarom heeft de groep leveringstijden buiten de spitsuren voorgesteld, nl. later op de avond, tussen 19 en 22 uur. Dit doet dan weer andere vragen rijzen op het vlak van respect voor de leefkwaliteit en de regelgeving, die nog uitgeklaard moeten worden.

VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN DE DEELNEMERS

Wat het nemen van verantwoordelijkheden betreft, vervulde vooral de schepen voor economische ontwikkeling van de gemeente Sint-Gillis een voorbeeldrol. De heer Debouverie was niet alleen een trouwe aanwezige op de vergaderingen, maar heeft ook zijn collega's van de gemeenten Brussel en Elsene opgebeld en overtuigd om de test te steunen waartoe de colleges van de betrokken gemeenten besloten hadden. Sint-Gillis nam ook de plaatsing van bijkomende vuilnisbakken en de schoonmaak van de voetpaden op zich.

BELANG VAN HET ASPECT «TEST»

De door de groep voorgestelde oplossing, nl. leveringen op de rijweg toestaan, betekent dat de voor levering stilstaande voertuigen ingehaald moeten worden via de strook die voorbehouden is voor trams, wat het tramverkeer kan hinderen.

Het «test»-aspect van het project heeft de betrokkenheid van alle partners bij het project versterkt. Zo werden de plantenbakken niet in de grond verankerd, zodat ze makkelijk weggehaald kunnen worden, bv. in geval van problemen met het tramverkeer.

De medewerking van de MIVB werd beloofd, want bij de evaluatie van het project bleek dat de reissnelheid en de frequentie van de trams in de Louizaflessenhals er niet onder leden en zelfs lichtjes vooruitgingen! Dat kan wellicht verklaard worden door de leveringstijden buiten de spitsuren en door de afwezigheid van manoeuvrerende voertuigen die op verhoogde voetpaden willen parkeren.



voorwaarde was dus dat men snel terug zou kunnen als de overwogen oplossing uiteindelijk niet goed zou blijken en de handelsactiviteiten te veel hinderde.

Om de verschillende partners erbij te betrekken, kregen ze allemaal verantwoordelijkheden toegewezen bij de uitvoering van de test. Het Gewest en de gemeenten stonden in voor de voorzieningen, de handelaars verspreiden informatie, de beheerders van de omliggende parkings boden promoties en kortingen aan, ... In september 2013 was alles helemaal klaar voor de start van een testfase die vijf maanden zou duren. Het Gewest organiseerde een lokale communicatiecampagne om de handelaars uitleg te geven over de veranderingen (persbericht en specifieke informatiebrief).

Zoals de handelaars beloofd werd, werd de actie in de loop van de vijf maanden opgevolgd door regelmatig langs te gaan in de Louizaflessenhals en aandachtig te luisteren naar eventuele opmerkingen van de handelaars. In februari 2014 vond een evaluatie plaats door middel van:

- een nieuwe enquête bij de handelaars in de Louizaflessenhals,

- een enquête bij de voorbijgangers,
- een enquête bij de bezorgers.

Alle resultaten werden in volledige transparantie voorgelegd aan de leden van het begeleidingscomité ... die besloten om de voorzieningen na de zomer van 2014 definitief te maken:

Globaal veroorzaakte de test geen grote ontregelingen in het leveringensysteem. Voor enkele winkels blijft de kwestie van de leveringstijden wel lastig. Er zal dan ook een tweede tijdsbestek voor leveringen in de vooravond ingevoerd worden.

Het imago van de Louizaflessenhals is inmiddels opgekrikt.

De voetgangers kunnen gebruik maken van brede en vrijgemaakte voetpaden.

Het enige minpuntje is dat het project geen rekening kon houden met het fietsverkeer. Fietsen is er zelfs moeilijker geworden wanneer vrachtwagens op de rijweg leveren.

BESLUIT

Daniel Mignolet van de vzw Habitat&Participation definieert vaak

het beheer van de stad en het voortbestaan van het collectief als doel van de samenwerking. In het licht van deze definitie moeten we de actieve betrokkenheid begrijpen van de actoren van de verschillende bestuursniveaus, wat zorgde voor het succes van de samenwerking.

De overlegmethode in vier fasen (stand van zaken, samen zoeken naar oplossingen, test en evaluatie) is belangrijk en is een goed praktijkvoorbeeld op het vlak van goed bestuur. De methode werd ten dienste van duidelijke doelstellingen gesteld, zonder er zich voor in de plaats te stellen. In dat opzicht kon door het dynamische en evolutieve karakter van de methode de oorspronkelijke doelstelling om de leveringen beter te laten verlopen uitgebreid worden met doelstellingen zoals de verbetering van het imago en het voetgangersverkeer, wat de aanvaarding van het project en ook het succes ervan bevorderde.

Marianne THYS, Directie Beleid,
Mobiel Brussel
mthys@sprb.irisnet.be
Jean-Michel RENIERS, VSGB,
Dienst Duurzame Stad
jean-michel.reniers@avcb-vsgeb.be

“ MOBIL2040, EEN TOEKOMSTGERICHT MOBILITEITSPROJECT VOOR HET BRUSSELSE GROOTSTEDELIJKE GEBIED ”

De mobiliteit van personen en goederen in 2040 in beeld brengen heeft veel weg van een droom, een utopie zelfs. Maar net dat vermogen om met het heden en het huidige normatieve keurslijf te breken, heeft Mobil Brussel en zijn partners gestimuleerd om te kiezen voor een verkennende aanpak om een beeld te krijgen van de manieren waarop mobiliteit een ambitieus en innoverend stadsproject in een verre toekomst kan ondersteunen. Brompotten zullen wellicht van mening zijn dat deze toekomstgerichte studie komaf wil maken met de huidige situatie en wil doen geloven dat nadenken over de toekomst op zich al genoeg is om doeken te leggen op de wonden van vandaag. Utopisten zullen dan weer vinden dat de ideeën niet vernieuwend of gedurfd genoeg zijn en dat de paradigmaverschuiving niet pregnat genoeg is.

Verstandsmensen ten slotte zullen de nevenschikking van nu eens geschifte, dan weer tegenstrijdige ideeën en het gebrek aan een precieze planologische visie betreuren. Toch biedt deze aanpak het voordeel dat mobiliteit niet beschouwd wordt als een probleem, maar als een geweldige hefboom om de Brusselse grootstad van de toekomst te bouwen en de vele uitdagingen aan te gaan die onze hoofdstad te wachten staan.

DE METROPOOL VAN MORGEN PLANNEN

Als hoofdstad van Europa is Brussel een volop veranderende grootstad die de komende decennia opgewassen zal moeten zijn tegen enkele flinke uitdagingen. We denken daarbij vooral aan een uitzonderlijk sterke bevolkingsgroei. Het

Brussels Gewest telt momenteel iets meer dan een miljoen inwoners terwijl in het hinterland, namelijk Vlaams- en Waals-Brabant, anderhalf miljoen mensen wonen. De sterke polarisatie van de uitwisselingen met Brussel gaat gepaard met een aanzienlijk pendelverkeer van werknemers, studenten en bezoekers. Deze situatie heeft als gevolg dat de bereikbaarheid van Brussel en de interne mobiliteit van onze hoofdstad te lijden hebben onder sterk verzadigde wegen en openbaar vervoer, wat ten koste gaat van de levenskwaliteit, het milieu en de economische aantrekkelijkheid. Onlangs werden strategische plannen uitgewerkt om de verschillende aspecten van het mobiliteitsbeleid te verbeteren en die beginnen stilaan vruchten af te werpen. Op basis van deze strategische actieplannen, die overkoepeld worden door





het gewestelijk mobiliteitsplan IRIS2, kon Mobil Brussel concrete acties uittekenen op korte en middellange termijn: voetgangersplan, fietsplan, parkeerplan, taxiplan, goederenplan, ...

VERFRISSENDE IDEEËN STIMULEREN MET MOBIL2040

Het Brussels Gewest staat voor een zeer grote uitdaging op het gebied van energietransitie, economische transformatie en de bevordering van sociale samenhang. Deze veranderingen kunnen pas tot een goed einde gebracht worden als we allen inzien dat andere organisatievormen van stedelijke en randstedelijke gebieden niet per se een teruggang of een verdringing van de menselijke vooruitgang zijn. We moeten nu trachten over te gaan tot een conceptuele en technische breuk van de stad en niet gewoon genoegen nemen met een aanpak die gericht is op continue verbetering (J. Jouzel, 2013). We moeten ook proactief zijn om erger te voorkomen. Als de spanningen op het vlak van klimaat en energie groter worden, zal de dringende noodzaak om snel actie te ondernemen zich laten voelen en zal de tijd om na te denken en ideeën te laten rijpen beperkt zijn. Daarom is het niet utopistisch maar realistisch om te dromen over de stad van morgen en vandaag al de meest veelbelovende hefboomen voor actie te bepalen die technologisch, financieel, organisatorisch en politiek haalbaar zijn.

Naar het voorbeeld van de toekomstgerichte aanpak van andere stedelijke

gebieden, zoals Ile de France 2030, Lyon Millénaire 3, Montpellier en Vancouver 2040, heeft Brussel met de uitwerking van het project Mobil2040 willen dromen over mobiliteit in een verre toekomst. Met de steun van de bureaus Technum en Espaces-Mobilités heeft onze hoofdstad een 360°-visie ontwikkeld om meer inzicht te krijgen in de evolutie van het personen- en goederenvervoer over 25 jaar. Tegen dan zal Brussel rond de 4 miljoen inwoners tellen!

Omdat de dromen van vandaag de stad van morgen zullen maken, vraagt Mobil2040 onze verbeelding de vrije gang te laten gaan en te breken met de traditionele benaderingen van mobiliteit, om er de pijler van een buitengewone stadskwaliteit van te maken.

HET TRADITIONELE KADER VAN MOBILITEITSSTUDIES OVERSCHRIJDEN

Het principe van Mobil2040 is het traditionele kader van mobiliteitsstudies te overschrijden, omdat die meestal de transportinfrastructuur en de reorganisatie daarvan bekijken zonder de factoren van de verplaatsingsbehoefte echt te vatten. De behoefte aan verplaatsingen ontstaat uit de verschillende organisatievormen van het maatschappelijke leven, of dit nu voor het werk, school, aankopen of vrijetijdsbesteding is. Het is een illusie te denken dat er oplossingen voor de verplaatsingsproblemen gevonden kunnen worden door enkel in te zetten op het vervoersaanbod zonder een grondige herziening van de manieren waarop





onze maatschappij georganiseerd is, vooral de kwestie van het goederen-transport in de stad. Bovendien stellen we vast dat innovaties eerder traag ingang vinden in de transportsector en dat het vaak lang duurt voordat het effect van het vervoersbeleid duidelijk wordt.

Mobil2040 bekijkt mobiliteit vanuit een innoverende hoek, waarbij de mens centraal staat, en biedt een transversale analyse van de componenten van het vervoerssysteem in het Brusselse grootstedelijke gebied aan de hand van zeven thematische katernen. Elk katern geeft een overzicht van toekomstgerichte ideeën om de mobiliteit tegen 2040 in beeld te brengen, door te verwijzen naar ervaringen overal ter wereld



die een inspiratie voor Brussel kunnen zijn. Mobil2040 neemt afstand van een zuiver technische en gefragmenteerde aanpak en plaatst mobiliteit centraal in een complex ecosysteem in volle verandering. Een 25-jarenvisie probeert vandaag de onderliggende factoren aan het licht te brengen die onze relatie tot mobiliteit ingrijpend zullen veranderen. Er zijn al onmiddellijke oplossingen, maar er moeten nog andere oplossingen bedacht, getest en verspreid worden.

EEN AANPAK DIE OPENSTAAT VOOR DISCUSSIE EN JONGEREN

Mobil2040 wil niet 'één' visie of 'één' project in het bijzonder verdedigen, maar wel een kader, een soort van laboratorium aanbieden om Crowd Creativity te stimuleren. De troef van deze aanpak ligt niet zozeer in de antwoorden die het project tracht aan te reiken, maar in het vermogen om het debat aan te zwengelen en alle generaties te interpellieren. Rond het project werden vele participatieve presentaties georganiseerd in scholen en universiteiten om de creativiteit van de toekomstige beleidsmakers op te wekken, namelijk de scholieren en studenten die in 2040 veertigers zullen zijn. Deze road-show verspreidde zich al gauw onder andere groepen van mensen door de belangstelling van de betrokken actoren: vervoersmaatschappijen, gewestelijke instanties, werkgevers- en vakbondsorganisaties, bedrijven, ... De

ENKELE VRAGEN AAN JEAN-PAUL GAILLY, DIRECTEUR-GENERAAL VAN MOBIEL BRUSSEL

In welke mate denkt u dat de toekomstgerichte visie van Mobil2040 van nut kan zijn voor het werk van uw teams?

Ik denk dat de ingenieurs, geografen, technici en andere vaklui binnen ons bestuur bevoegd voor mobiliteit hun geest op andere manieren moeten openstellen om meer inzicht te krijgen in de verplaatsingen van personen en goederen. Dankzij het werk van het Mobil2040-team kan er een einde komen aan de verzuiling van de benaderingen en worden onze medewerkers en partners genoopt om na te denken over de toekomst van de Brusselse mobiliteit. Deze fase beoogt een gedeelde visie van de stad en is dus absoluut noodzakelijk alvorens tot actie over te gaan.

U werd één jaar geleden benoemd tot directeur-generaal van Mوبiel Brussel. Welke grote projecten liggen u na aan het hart?

Als socioloog van opleiding vind ik het erg belangrijk om de mens centraal te plaatsen in studies en een stad te ontwikkelen die afgestemd is op iedereen. Hoe? Door de ruimte voor voetgangers en fietsers aanzienlijk te verbeteren en er in de mate van het mogelijke voor te zorgen dat de andere gebruikers van de openbare ruimte daardoor niet gefrustreerd raken. Verder schuilen de uitdagingen van Brussel ongetwijfeld in het vermogen van de betrokken actoren om samen te werken ten behoeve van de burger. In onze complexe institutionele context dient dit te gebeuren door de samenwerking met de twee andere gewesten te versterken. Ten slotte ben ik ervan overtuigd dat het belangrijk is om de waarde van het bestaande te vergroten en de rol van het spoor te verbeteren, zowel om Brussel te bereiken als om zich binnen de stad te verplaatsen.



JEAN-PAUL GAILLY, directeur-generaal van Mوبiel Brussel



voorgestelde ideeën en beelden wekken heel wat enthousiasme bij de actoren, die spreken van een verfrissende mobiliteitsvisie die aanzet tot dromen en vervolgens tot actie.

Ook dankzij andere evenementen, zoals een reizende tentoonstelling en een wedstrijd rond futuristische ideeën, kon een groter publiek kennismaken met Mobil2040.

VISUELE HULPMIDDELEN OM TE DROMEN EN DE GEEST TE VERRUIMEN

Het is niet zo eenvoudig om jezelf naar de toekomst te katapulteren. Omdat Mobil2040 beseft dat het niet gemakkelijk is om nu al inzicht te krijgen in grote veranderingen in de manier waarop de mobiliteit van morgen ontwikkeld moet worden, wordt er beeldmateriaal aangeboden. De beelden geven een mogelijke

evolutie van enkele symbolische plaatsen in de stad weer in een wellicht niet zo verre toekomst. In een brochure verduidelijken de stadsbewoners anno 2040 in de vorm van korte, fictieve verhalen hoe zij zich verplaatsen en wat de mentaliteitsverandering teweeggebracht heeft.

Aangezien de verandering al aan de gang is en rekening houdend met de snelheid van de technologische en sociale innovaties in grootsteden over de hele wereld, is Mobil2040 erg actief op sociale netwerken om iedere dag het laatste nieuws over de stedenbouwkundige en transportsector te brengen. Aan de hand van deze schat aan kennis kunnen technici en beleidsmakers de laatste ontwikkelingen ontdekken en hun kritische analyse aanscherpen tegen de achtergrond van de internationale scène.

Xavier TACKOEN
Gedelegeerd bestuurder
Espaces-Mobilités
xavier@espaces-mobilites.com
www.espaces-mobilites.com

Blog :
www.mobil2040.be
Twitter :
<https://twitter.com/Mobil2040>
Facebook :
<https://www.facebook.com/Mobil2040>
LinkedIn :
<https://www.linkedin.com/groups/Mobil2040-7455729>



MEER INFO :

www.mobil2040.be

Marianne THYS
Mobiël Brussel
Directie Beleid
mthys@sprb.irisnet.be

“OPENBAAR VERVOER IN VORST: EEN TOEKOMST, ONDANKS HET VERLEDEN”



Dit artikel is niet zomaar een oproep, maar een heus voorstel aan de MIVB om van Vorst een grootschalig laboratorium te maken voor alle mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt. Want het beste mobiliteitsbeleid zal - om algemene, maar ook lokale redenen - niet veel waard zijn als het niet geruggensteund wordt door efficiënte en aangename openbare vervoersmiddelen. Dit artikel moet dan ook beschouwd worden als een uitnodiging voor een debat met alle gewestelijke instanties, de MIVB en Mobiel Brussel.

Op lokaal niveau worden mobiliteitsacties georganiseerd zodat 'actieve' gebruikers (voetgangers, fietsers, ...) zich aangener en efficiënter kunnen verplaatsen in de gemeente en in aansluiting met de rest van het Brussels Gewest: plaatsing van verkeersdrempels op de wijkwegen, strijd tegen het wildparkeren en tegen het langdurig parkeren door middel van het parkeerplan, ... In samenwerking met Mobiel Brussel worden momenteel mooie initiatieven uitgevoerd, zoals de versmalling van de Koning Albert II-laan (vroeger een ware autoweg in de stad) tot één rijstrook in beide richtingen en de aanleg van Gewestelijke Fietsroutes en de daarmee gepaard gaande resem ingrijpende inrichtingen op verschillende plaatsen in Vorst. Ten slotte is het mobiliteitsonderdeel van het duurzaam wijkcontract Abdij – dat loopt van 2015 tot 2018 en waarvan het basisdossier ter goedkeuring voorgelegd werd aan de Gewestregering – niet min en beoogt het:

- een herstructurering van het verkeer in het centrum van Vorst, in de omgeving van het Sint-Denijsplein, waar auto's, motorfietsen, trams, bussen, fietsers en voetgangers elkaar op een moeilijke en gevaarlijke manier kruisen;
- de opwaardering van weinig gebruikte wegen, om de verkeersdruk te verlichten;
- 'zachte' verbindingen tussen het centrum en nieuwe wijken, die een einde stellen aan de verstedelijking van de gemeente.

Vorst vertegenwoordigt slechts 6,2 km van de 161 km die het Brussels Gewest in totaal beslaat, maar vormt wel een

belangrijke «toegangspoot» tot het Gewest voor het verkeer komende van Henegouwen, het westen van Waals-Brabant en Oost-Vlaanderen. Algemeen beschouwd is het dus vrij logisch dat het gemeentelijke mobiliteitsbeleid afgestemd wordt op het gewestelijke mobiliteitsbeleid. Maar zonder proactieve aanpak op lange termijn zal dit onvoldoende zijn als de situatie onveranderd blijft, en wel om de volgende redenen:

- de verstedelijkingsgeschiedenis van Vorst,
- de topografie van de gemeente,
- de strategische keuzes die in het verleden gemaakt werden op het vlak van openbaar vervoer en de huidige gevolgen ervan.

In de rest van dit artikel zullen we op deze aspecten terugkomen alvorens we dieper ingaan op de 'uitdaging' voor de MIVB die daarnet al ter sprake kwam.

HYBRIDE VERSTEDELIJKING

In heel wat opzichten lijkt Vorst wel een dorp dat onlangs bij de Brusselse agglomeratie gevoegd werd. Door haar ligging wordt de gemeente onbewust geconcipeerd als een voorstad, met auto- en spoorwegen die door de gemeente lopen zonder dat de voordelen voor de inwoners opwegen tegen de nadelen. Denk bijvoorbeeld aan de enorme oppervlakte die de spoorwegen innemen (tot zelfs HST-sporen toe), aan de Neerstallesteenweg in de richting van Ukkel of aan de Gerijstraat die de Paepsemiaan wordt in de richting van Anderlecht.

Deze conceptie kan wijzen op een visie van Vorst als transitruimte. Maar de nagenoeg 60.000 inwoners verdienen beter dan dat.





Deze situatie is er niet zomaar gekomen. Tot in de 19e eeuw was Vorst een populaire plek voor de buitenverblijven van de Brusselse bourgeoisie. Daar kwam echter een einde aan door de uitbreiding van de spoorwegen en de industrie in Vorst.

Aandachtige voorbijgangers die vanuit Brussel centrum via Sint-Gillis naar Vorst gaan, zien dat de bebouwingsdichtheid afneemt en zien steeds meer terreinen braak liggen waarop nooit gebouwd werd of waar industrieën gevestigd waren die nu verdwenen zijn. Het is vrij logisch – vooral als je naar Vorst kijkt als voorstad – dat er meer industriële activiteit is, vooral in het onderste deel van de gemeente. Sommige van die industrieën, die intussen al lang verdwenen zijn, resulteerden in geslaagde renovatieprojecten. Denk bijvoorbeeld aan Wiels en Brass, waar miljarden liters bier geproduceerd werden en die culturele trekpleisters geworden zijn. Het terrein van de huidige Audi-fabriek (vroeger Volkswagen) lijkt vrij natuurlijk zijn plaats te vinden ... als je vergeet dat het gelegen is aan het prachtige Abdijpark, een groene en historische

site! Voor een Vorstenaar die gehecht is aan de troeven van zijn gemeente, blijft dit erfgoed een verrassende verstrengeling van woningen en productieve activiteiten.

De bevolking van Vorst laat er zich niet aan vangen: van het eind van de jaren 1980 tot het begin van het nieuwe millennium was er een daling, maar daarna weer een spectaculair stijging. Dat verklaart ook waarom Vorst verwaarloosd werd 25 à 30 jaar geleden, toen de grote opties van het spoornet van de MIVB vastgelegd werden. Je kan wellicht een hele verhandeling in de politieke wetenschappen schrijven over de antwoorden die de gemeentelijke beleidsmakers toen aanreikten.

Dit alles droeg bij tot een vrij negatief beeld van Vorst, een beeld dat wellicht een uitdrukking was van de stadsvlucht die gepaard ging met een beleid waarin alle aandacht ging naar de auto en het model van de viergevelwoning.

Ten slotte is er nog een ander teken dat erop wijst dat Vorst een beetje lukraak opgebouwd werd. Vorst heeft namelijk geen centrum, nu ja, het heeft er meerdere: Sint-Antoniusvoorplein, Sint-Denijsplein, Hoogte-Honderdplein. De 'nieuwe wijk' van de GOMB-verkaveling ter hoogte van de Marguerite

Bervoetsstraat werd trouwens van buitenaf uitgedacht als dicht bij het centrum en het Sint-Denijsplein, terwijl de inwoners geneigd zijn om gebruik te maken van de Van Volxemlaan en de toegang tot het stadscentrum.

BIJZONDERE TOPOGRAFIE

In heel wat opzichten lijkt Vorst op het Brussels Gewest, maar dan in 't klein. Vooral wat de hoogteverschillen betreft, want in minder dan twee kilometer stijgt je van het laagste punt van het kanaal naar wat 'Hoogte 100' genoemd wordt. De Mysteriestraat, een echte uitdaging voor fietsers, is de steilste helling van het Brussels Gewest en staat op de lijst van de mooiste hellingen van België. De twee grootste parken, het Park van Vorst en het Dudenpark, vormen een natuurlijke barrière tussen Hoog- en Laag-Vorst.

Gezien het voorgaande en het lappendeken van wijken in Vorst hebben de inwoners de neiging om hun aanhorigheid te bepalen in functie van de plaatsen waar ze naartoe gaan buiten Vorst of, als ze honkvast zijn, de naburige straten, maar zelden de gemeente in haar geheel. De weinige verbindingen binnen de gemeente zelf helpen niet om zones met een aantrekkelijk openbaar vervoersaanbod te creëren.

1 / In 2006 telde Vorst ongeveer 47.000 inwoners. Vandaag zijn het er meer dan 55.000 en tegen 2020 worden er minstens 60.000 verwacht. Dat is een veel grotere bevolkingstoename dan de gemiddelde 20% in het Brussels Gewest over dezelfde periode.



STRATEGISCHE KEUZES INZAKE OPENBAAR VERVOER

De Vorstenaars hebben er bijgevolg vrede mee genomen dat ze als belangrijkste openbare vervoersassen de twee tramlijnen 82 en 97 hebben tussen de Sint-Antoniuswijk en Ukkel (waartussen ook buslijn 50 rijdt). Met uitzondering van buslijn 54 hebben de andere lijnen (bus 48 en 49 en tram 51) geen aandeel in de verplaatsingen binnen Vorst doordat ze zich beperken tot de gemeentegrenzen.

Vorst lijkt dus wel verwend te worden in het beheerscontract tussen de MIVB en de vorige gewestregering, want de metro zal tot het Albertplein rijden. Dit plein bevindt zich echter zo ver van het centrum dat sommigen wellicht denken dat het in Sint-Gillis ligt. Bovendien zal de verbinding tussen het centrum van Vorst en het stadscentrum, nadat ze veranderd werd, definitief verdwijnen door keuzes die een kwarteeuw geleden gemaakt werden en waardoor de metro zal rijden van het Zuidstation richting Sint-Gillis in plaats van richting Vorst. De bereikbaarheid van de Lemonnierlaan overdag en van het Noordstation en Schaarbeek 's avonds via het stadscentrum zal niet langer mogelijk zijn. Sommige toekomstige studenten uit Vorst zullen door de verbinding met het Terkamerenbos en Elsene vanaf het

Albertplein (in tegenstelling tot de metro) wel geen kot meer nodig hebben om naar de ULB te gaan.

De komst van het GEN en de opwaardering van de NMBS-haltes Vorst-Oost en Vorst-Zuid zullen de verbindingen met het stadscentrum verbeteren, maar zullen niet de volgende problemen oplossen:

- Het oversteken van de industriezone, de spoorweg en het kanaal op de grens tussen Anderlecht en Vorst om de Industrielaan, het COOVI of het Erasmusziekenhuis te bereiken.
- De verbindingen binnen Vorst, vooral de trajecten tussen Hoog- en Laag-Vorst, met uitzondering van de Sint-Denijswijk. Een cirkel met een diameter van een kilometer rond het stadion van Union Saint-Gilloise dekt, naast de twee grote parken, een groot deel van de inwoners van de gemeente die elkaar moeilijk een bezoekje kunnen brengen tenzij ze de auto nemen of over een paar stevige kuiten beschikken om de imposante hellingen met de fiets te kunnen bedwingen ...
- De verbindingen tussen de wijken van Vorst en de NMBS-haltes, die bij een onveranderde situatie interessanter zullen zijn voor de mensen die naar Vorst komen dan voor

de inwoners zelf.

De regionale operatoren kunnen een groot niveauverschil niet weggommen, sporen niet laten lopen door industriekavels of een gebrek aan coherentie in het vroegere gewestelijke en gemeentelijke beleid niet rechtzetten. Toch is Vorst een uitdaging voor een lokale mandataris belast met mobiliteit. De prognoses op het gebied van sociaal-demografische groei maken van de gemeente het ideale grondgebied om samen de uitdaging van het openbaar vervoer van de 21ste eeuw aan te gaan, waarbij we gebruikmaken van de troeven van Vorst (bv. de prachtige parken) in plaats van ze als obstakels te beschouwen.

SAMEN DE UITDAGING AANGAAN

De gemakkelijkste weg om een snelle oplossing te vinden voor de bovenstaande problemen is om het bovengrondse openbare vervoersnet binnen Vorst dichter te maken in plaats van het te beperken tot de gemeentelijke grenszones. De relatief gemakkelijke uitvoering komt echter niet tegemoet aan bepaalde uitdagingen, op korte en op lange termijn:

- Het wegvervoer mag niet beschouwd worden als een oplossing voor de toekomst bij de uitstippeling van een mobiliteitsbeleid voor meerdere decennia.



- Het neemt een aanzienlijk deel van de bovengrondse openbare ruimte in.
- Het bevordert niet de vestiging van Vorstenaars en bedrijven in de kanaalzone, want die is niet goed bereikbaar.
- De vlotte bereikbaarheid van de toekomstige knooppunten van het GEN, Vorst-Oost en Vorst-Zuid.
- Het lost het probleem van de verbinding tussen Vorst en Anderlecht niet op.

De vorige gewestregering heeft het plan Mobil 2040 voorgesteld. Deze aanpak biedt voordelen in verschillende opzichten:

- Zwarte infrastructuurinvesteringen worden op lange termijn bekeken.
- De gewoonte om enkel te kijken naar de korte termijn wordt doorbroken.
- Er ontstaat een ambitieuze en gunstige dynamiek.

Hoewel het interessant is om aan de volgende kwarteeuw te denken, is het essentieel om elementen van deze toekomstvisie op korte termijn uit te voeren, opdat deze dynamiek zou voortduren.

Mobil 2040 wil Brussel op het niveau brengen van andere grootsteden, zoals

Londen, Lissabon en Rio de Janeiro, door gebruik te maken van een vervoersmiddel dat veel goedkoper is dan het trein- en tramvervoer, dat makkelijker te realiseren is en waarvan de bijkomende kosten per meter beperkt zijn: kabelbanen.

Vroeger vond je alleen kabelbanen in skigebieden, maar nu worden ze ook regelmatig gebruikt als verplaatsingsmiddel in steden. Het voordeel is dat men niet langer rekening moet houden met obstakels als industriezones en grote hoogteverschillen. Bovendien nemen enkel de stations voor het in- en uitstappen plaats in op de grond. De passagierscapaciteit evenaart minstens die van een grote tram, zonder dat de passagiers hoeven te wachten! Tot slot zijn de uitvoeringskosten beperkt in vergelijking met verbindingen over de grond.

Blijven uiteraard nog de psychologische aspecten. Hoewel ze niet te verwaarlozen zijn, mogen ze niet als vogelverschrikker gebruikt worden: de toekomstige generaties zouden ons aan de schandpaal kunnen nagelen voor onze terughoudendheid.

De Mobil2040-studie had het bij het rechte eind en stelde voor om de wijk rond Vorst Nationaal en het treinstation Vorst-Oost te verbinden met het Sint-Denijsplein, het treinstation Vorst-Zuid

of het COOVI in Anderlecht³. Deze utopie zou getest kunnen worden met een goedkoop prototype dat de wijken verbindt die gebouwd zullen worden met de metro aan het Albertplein, vanaf de wijk van de Union Saint-Gilloise.

Als besluit willen we onderstrepen dat een utopie zich verzet tegen de ideologie door oplossingen voor te stellen die het onvermijdelijke van de gevestigde orde weer in vraag stellen. Is dat dan niet de primaire rol van de politiek, namelijk de concrete uitvoering van utopieën ter bespreking voorleggen?

Jean-Claude ENGLEBERT
Schepen voor Mobiliteit van de
gemeente Vorst
Jean-ClaudeEnglebert@forest.irisnet.be

² / De kosten van spoorverbindingen staan in verhouding tot de lengte van de lijn, terwijl de kosten van kabelbanen voornamelijk bij de initiële investering liggen en het bijkomend aantal meter aan kabels bijna niets kost

³ / Zie: http://www.mobil2040.irisnet.be/resource/static/files/etudes/mobil2040_cartes.pdf page 14.



“ MOBILITEIT: DE BRUSSELSE OVERHEDEN GEVEN HET GOEDE VOORBEELD ”

Terwijl de luchtkwaliteit in het Brussels Gewest tekenen van verbetering vertoont, blijven de emissies van fijn stof en stikstofoxiden echter een belangrijke bezorgdheid voor het Gewest omwille van hun schadelijkheid. Gemotoriseerd transport, met in het bijzonder de vele dieselveertuigen, draagt sterk bij tot deze emissies. Er zijn dan ook grote inspanningen nodig om deze tot een minimum te beperken.

Aangezien de openbare besturen ideaal geplaatst zijn om hun steentje bij te dragen aan deze doelstelling door hun eigen voertuigvloot op een duurzame manier te behaeren, moedigt het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE) de overheden aan om het goede voorbeeld te geven op het vlak van een milieuvriendelijker vervoer. Vanuit deze context legt een uitvoeringsbesluit nieuwe verplichtingen op aan de gewestelijke en lokale Brusselse overheden (gemeenten, OCMW's en intercommunales).

Dit besluit¹ inzake het voorbeeldgedrag van de overheden stelt dat alle gewestelijke en lokale overheden bij de aankoop of leasing van voertuigen moeten voldoen aan nieuwe milieuprestatie-eisen, die de eisen vervangen die waren vastgelegd in het 'Schone voertuigen'-besluit van 28 mei 2009.

Het besluit voorziet eveneens dat de overheden die verplicht zijn een vervoerplan op te stellen (t.t.z. zij die meer dan 100

werknemers tewerkstellen op eenzelfde site), in hun plan een analyse integreren van de samenstelling en het gebruik van hun wagenpark, evenals doelstellingen om de milieuprestaties van het wagenpark te verbeteren en maatregelen om die te bereiken.

MILIEUCRITERIA

Voor personenwagens en 'multi purpose vehicles' (MPV) moet een minimale Ecoscore in acht genomen worden en mag het voertuig niet op diesel rijden. De minimale Ecoscore bedraagt 70 voor personenwagens en 63 voor MPV's aangekocht in 2014 (vanaf de publicatiedatum van het besluit).

1 / Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het voorbeeldgedrag van de overheden inzake vervoer en ter wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen » - 15 mei 2014

Deze drempelwaarden stijgen bovendien met één punt per jaar. U kan de Ecoscore van voertuigen terugvinden op www.ecoscore.be.

De nieuwe bestel- en vrachtwagens moeten minstens voldoen aan de geldende en liefst zelfs aan de hogere Euronorm. Dit betekent minstens Euro 5 voor bestelwagens (Euro 6 van kracht vanaf 1/9/2014 voor nieuwe types voertuigen klasse I en vanaf 1/9/2015 voor klasse II en III) en Euro VI voor vrachtwagens.

Daarnaast dient elk bestek voor een overheidsopdracht verplicht milieucriteria op te nemen, die minstens 30 % van de gunningscriteria moeten uitmaken (of 25 % in het geval van zware voertuigen die openbare dienststopdrachten uitvoeren). Bij de aankoop of leasing van personenwagens, MPV's en minibussen moet de Ecoscore van het voertuig voor minstens 70 % meetellen onder de milieucriteria. Naast de Ecoscore dienen ook het voertuiggewicht en de eventuele uitrusting van het voertuig met een systeem voor remenergierecuperatie (zoals bij een hybride of batterij elektrisch voertuig) deel uit te maken van de milieucriteria. In het geval van vracht- en bestelwagens moeten de milieucriteria rekening houden met de Euronorm en dient ook de voorkeur gegeven te worden aan lichtere voertuigen en aan voertuigen die remenergie kunnen recupereren. Deze criteria omvatten minstens 70 % van de milieucriteria. De overige 30 % van de milieucriteria bestaan uit het energieverbruik, de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), niet-methaan-koolwaterstoffen (NMHC) en fijne stofdeeltjes (PM₁₀).

RAPPORTERING

Vanaf 2015 dienen alle Brusselse overheidsinstellingen elk jaar, uiterlijk op 31 januari, een verslag op te maken met volgende informatie:

- 1° samenstelling van het wagenpark (op 31 december van het voorgaande jaar)
- 2° aandeel energie uit hernieuwbare bronnen dat door het wagenpark gebruikt wordt
- 3° beschrijving van de milieucriteria in de bestekken en aandelen van deze criteria in de gunningsprocedure.

Dit verslag moet gestuurd worden naar Leefmilieu Brussel, de Regering en het Parlement, en dit de eerste keer op 31 januari 2015.

ACTIES OP TE NEMEN IN HET BEDRIJFSVERVOERPLAN

De gewestelijke en lokale overheden die een bedrijfsvervoerplan (BVP) moeten opstellen (indien meer dan 100 werknemers op eenzelfde site), zijn onderworpen aan 2 nieuwe bepalingen:

a) Elke 3 jaar volgende informatie doorgeven aan Leefmilieu Brussel (deadline 31 december 2015):

- de analyse van de samenstelling van het wagenpark (o.a. Ecoscore) en zijn gebruik (o.a. afgelegde kilometers)
- de doelstellingen om de milieuprestaties van het wagenpark te verbeteren, de afgelegde kilometers voor dienstverplaatsingen te verminderen, het wagenpark te verkleinen of deels te vervangen door (elektrische) fietsen en/of elektrische wagens
- de maatregelen om deze doelstellingen te bereiken.

b) Het wagenpark afbouwen of deels overschakelen op elektrische wagens:

Vanaf 1 januari 2015 moeten de gewestelijke overheden bij de aankoop of leasing van nieuwe personenwagens minstens 25% elektrische wagens integreren in hun vloot per periode van 3 jaar; voor lokale overheden bedraagt dit 15%. Elke personenwagen die de vloot minder telt (na 1 januari 2013) kan ook worden aangerekend als één elektrische wagen. Elektrische wagens moeten bovendien gebruik maken van 100% groene elektriciteit. Afwijkingen zijn mogelijk via een gemotiveerde aanvraag.

ONDERSTEUNING

Alle informatie over de verplichting, alsook het volledige besluit, zijn terug te vinden op de website www.leefmilieubrusel.be/publiekevloten. De formulieren voor het jaarlijks verslag en afwijkingaanvragen zijn hier eveneens beschikbaar, net als een infofiche over vlootbeheer en andere nuttige documenten.

Via de website www.ecoscore.be worden bovendien 2 tools ter beschikking gesteld die u kunnen helpen in uw vlootbeheer en -analyse:

- “Chassisnr” om de Ecoscores op te vragen van één of een hele reeks personenwagens aan de hand van het chassisnummer: www.ecoscore.be/chassistool
- “EcoFleet” om een analyse uit te voeren van het wagenpark aan de hand van chassisnummers en gebruiksgegevens: www.ecoscore.be/ecofleet

Voor specifieke vragen over het besluit kan u steeds contact opnemen met het departement Parkeren en Verplaatsingen van Leefmilieu Brussel, via het e-mailadres pdebvp@leefmilieu.irisnet.be.

Nele SERGEANT
Leefmilieu Brussel
nsergeant@leefmilieu.irisnet.be

“ACTIE NAAR SCHOOL/NAAR HET WERK ZONDER AUTO 2014”

Al sinds 2008 stimuleert de actie «Naar school/Naar het werk zonder auto» het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto in bedrijven en scholen. In 2014 namen meer dan 100 bedrijven en bijna 70 scholen deel aan de actie. Samen waren ze goed voor 110.000 werknemers, 27.000 gezinnen en 2.700 leerkrachten.

15 ► 22 SEPT.

TO SCHOOL/TO WORK WITHOUT MY CAR!

À L'ÉCOLE/AU TRAVAIL SANS VOITURE!

NAAR SCHOOL/NAAR HET WERK ZONDER AUTO!

www.semainedelamobilite.irisnet.be
www.weekvanvervoering.irisnet.be



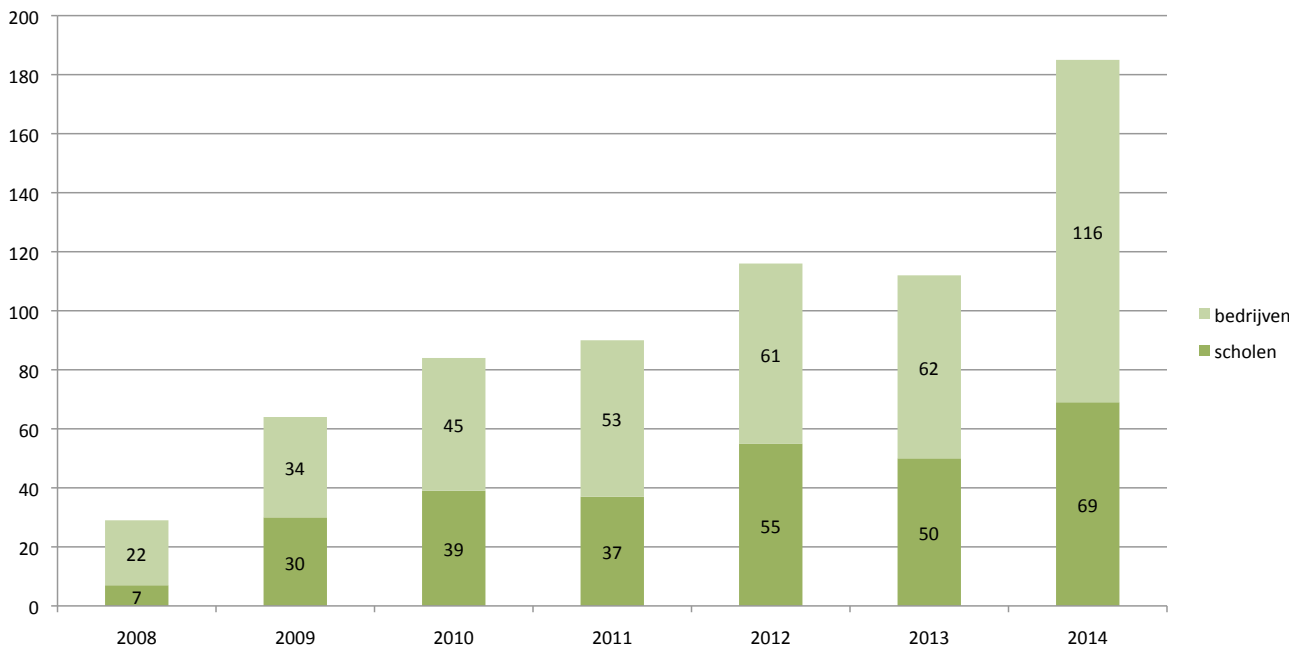
Ieder jaar belicht de Week van Vervoering het belang van onze mobiliteitskeuzes en is het een mooie gelegenheid om eens na te denken over onze dagelijkse verplaatsingen. Tijdens de Week van Vervoering vraagt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn inwoners dan ook om de uitdaging aan te gaan

en andere verplaatsingswijzen te testen. Voor het zevende jaar op rij werd daarom de actie “Naar school/Naar het werk zonder auto” georganiseerd, een actie die alsmaar meer bedrijven en scholen warm maakt. In zestig bedrijven is de actie al een vaste waarde geworden, terwijl vijftig andere bedrijven er voor de eerste

keer aan deelnamen. Daarnaast hebben ook zeventig scholen deelgenomen.

Van 2008 tot 2011 werd de actie op 22 september georganiseerd en kregen heel wat werknemers en gezinnen de mogelijkheid een dag lang het openbaar vervoer te testen. In 2011 konden twee bedrijven in het kader van een proefproject

AANTAL DEELNEEMENDE BEDRIJVEN EN SCHOLEN AAN DE ACTIE



de test doen gedurende de hele Week van Vervoering. De test was een succes en in 2014 kregen tien bedrijven gratis vervoersbewijzen, zodat hun automobilisten op een andere manier naar Brussel konden gaan dan met de auto, bijvoorbeeld per trein (NMBS) of per metro, tram en bus (MIVB, De Lijn en TEC). Zo kreeg iedereen de kans om het openbaar vervoer te testen. De tien geselecteerde bedrijven genoten ook korting op de diensten van de 'Ateliers de la rue Voot', CyCLO, Pro-Velo, de Fietsersbond en Taxistop. Op verzoek ontvingen alle andere bedrijven en scholen communicatiemateriaal (afiches, fluo-hesjes, broekklemmen, brochures, tafelsets, enz.) en voor het bedrijfs personeel 1.000 abonnementen op Villo! voor twee weken.

Jaar na jaar stijgt het aantal bedrijven en scholen die een beroep doen op Mobiel Brussel in het kader van de actie "Naar

school/Naar het werk met de auto": van 29 in 2008 naar meer dan 180 in 2014!

STIJGING VAN HET AANTAL DEELNEEMENDE BEDRIJVEN EN SCHOLEN

In de tien geselecteerde bedrijven kregen 141 automobilisten vervoersbewijzen van de NMBS, 197 van de MIVB, 62 van De Lijn en 20 van TEC. 1.036 personeelsleden van 37 bedrijven kregen ook een Villo!-abonnement. In de maand na de actie werd bij 200 deelnemers een enquête afgenomen. Die evaluatie leverde de volgende interessante bevindingen op:

- De werknemers nemen vooral deel om ecologische redenen en uit nieuwsgierigheid.
- Meer dan de helft van de ondervraagden heeft zijn vervoerswijze vijf dagen of langer getest.

- Na de test heeft 30% van de ondervraagden een beter beeld van het openbaar vervoer, 3% een slechter beeld en 66% hetzelfde beeld.

- 59% van de ondervraagden gaf een tevredenheidsscore van 4 of 5 op 5. Slechts 10% gaf een score van 1 of 2 op 5.

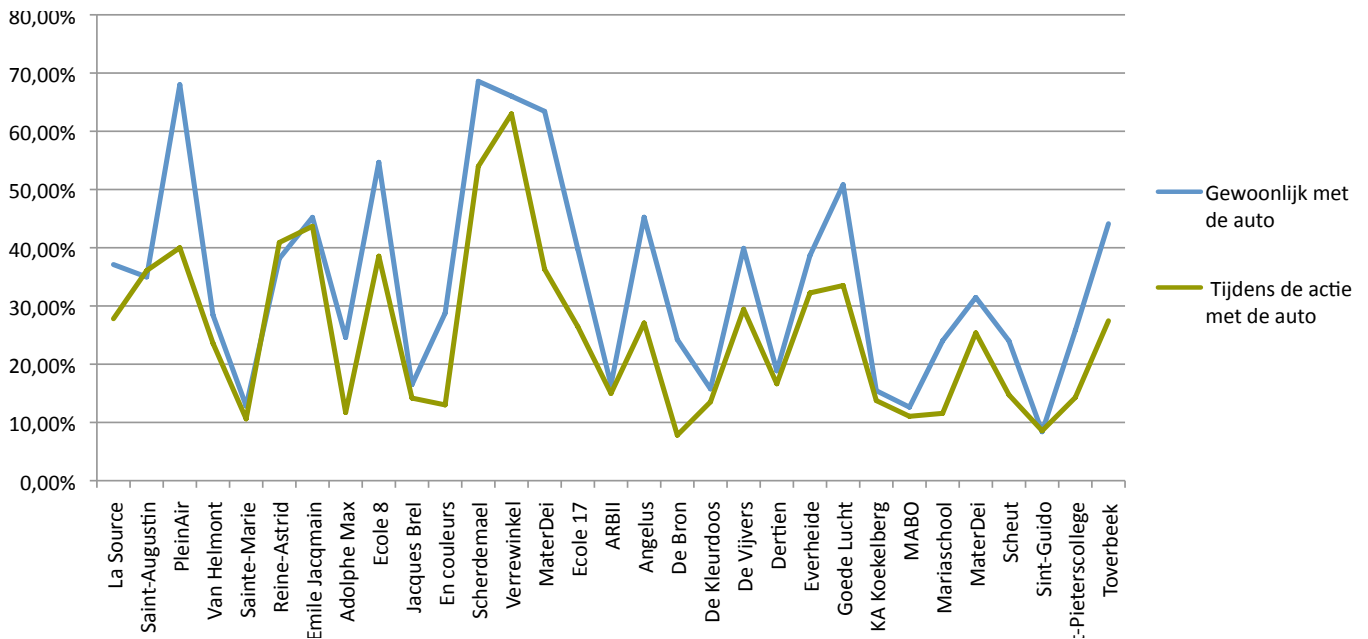
- Meer dan een vierde van de ondervraagden opteerde na de test voor een andere vervoerswijze en slechts 18% gaf aan zeker bij de auto te blijven.

Een onderzoek uit juni 2013 naar de deelnemers van de actie van september 2012 gaf namelijk een interessante modale verschuiving aan, want negen maanden na de test was 22% van de personen die voor de actie de auto namen, van vervoerswijze veranderd.

In de andere deelnemende bedrijven en scholen worden tijdens de Week van Vervoering uiteenlopende acties georganiseerd. De werknemers of leerlingen die voor duurzame mobiliteit kozen, kregen bijvoorbeeld een ontbijt aangeboden, er werden wedstrijden georganiseerd, de parking werd afgesloten of er werden fietsinitiatieven in de stad gegeven ... en het aantal initiatieven neemt alsmaar toe. In dat opzicht is het heel belangrijk dat bedrijven en scholen een actie als deze ter harte nemen, en er beginnen zich duidelijke verschillen af te tekenen. Zo hebben sommige



VERGELIJKING VAN HET AANTAL LEERLINGEN DAT GEWOONLIJK OF TIJDENS DE ACTIE MET DE AUTO NAAR SCHOOL GAAT



scholen en bedrijven al meermaals deelgenomen, ze kunnen al bogen op tradities en willen nog verder gaan. Andere doen voor de eerste keer mee en weten niet altijd goed hoe ze dergelijke evenementen moeten aanpakken. In de toekomst zal Mobiel Brussel dus moeten trachten tegemoet te komen aan de behoeften van elk van die groepen, om ervoor te zorgen dat zij gebruik kunnen maken van de ervaringen van doorgewinterde bedrijven en scholen.

Lijdens de debriefing die Mobiel Brussel na de actie organiseerde, werden twee prijzen uitgereikt aan de meest dynamische bedrijven: één in de categorie van de tien geselecteerde bedrijven en één in de categorie die enkel communicatiemateriaal gekregen had. Deze prijzen, met een waarde van 2.500 euro, mogen enkel gebruikt worden om acties te ondernemen ter verbetering van de duurzame mobiliteit. De bedoeling is ook deze bedrijven de kans te geven om nuttige acties uit te werken,



die - waarom niet? - als inspiratiebron kunnen dienen voor andere bedrijven (zie kader). Dit jaar kreeg de GIMB de prijs in de categorie van de tien geselecteerde bedrijven en het CGVS de prijs in de andere categorie. Beide bedrijven waren namelijk heel vastberaden in hun deelname en hun personeel deed zeer enthousiast mee.

Voor 2015 hebben drie bedrijven die al meerdere jaren deelnemen, nu al besloten om na te gaan hoe ze een grootschalige gemeenschappelijke actie kunnen organiseren. Dat wordt misschien een mooi voorbeeld van hoe de bedrijfswereld de actie ter harte neemt ...

Christine HEINE
Mobiel Brussel
CHeine@sprb.irisnet.be

Christian VAN DE VELDE
Mobiel Brussel
CVandeVelde@sprb.irisnet.be

In 2013 nam Nespresso deel aan de actie als bedrijf dat geselecteerd was voor gratis vervoersbewijzen. Dankzij het succes van hun interne acties en de mobiliteitsuitdagingen die verschillende personeelsteams aangegaan zijn, won het bedrijf een prijs ter waarde van 2.500 euro, die het mocht besteden aan initiatieven omtrent duurzame mobiliteit.

Nespresso gebruikte het bedrag om eind oktober een proefproject te lanceren rond leveringen met de fiets in vijf Brusselse gemeenten. Eén maand lang zal Bubble Post per fiets Nespresso-capsules leveren bij klanten. De eerste klanten die hun bestelling per fiets geleverd kregen, reageerden alvast positief!

Bubble Post is een bedrijf dat twee jaar geleden in Gent opgericht werd en razendsnel groeit. Het bedrijf biedt nu in vijf steden een volledige service aan, waarbij het de "first and last miles" vanaf depots in de stadsrand op duurzame wijze aflegt.



be
be.brussels

**MA CEINTURE
MA SUPER
PROTECTION!**

**MIJN GORDEL
MIJN SUPER-
BESCHERMING!**

WWW.SUPERCEINTURE.BE
EN VOITURE, TOUJOURS BIEN ATTACHÉ!

WWW.SUPERGORDEL.BE
ALTIJD KLIKFAST IN DE AUTO!

“ EEN GOED VASTGEMAAKT KIND IS EEN GOED BESCHERMD KIND ”

De Brusselse verkeersveiligheids campagne van oktober 2014 draaide rond het gebruik van kinderbeveiligingssysteem in de auto. Het thema sluit aan bij de campagne van oktober 2013, die het gebruik van de veiligheidsgordel trachtte te bevorderen. Mobiel Brussel werkte voor de gelegenheid samen met de Brusselse Agglomeratie, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de zes politiezones, de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Gewest (VSGB), Kind&Gezin en diens Franstalige tegenhanger ONE, om deze belangrijke afspraak met de verkeersveiligheid kracht bij te zetten.

Het beleid betreffende informatie en sensibilisering van het Gewest is geïnspireerd op het gewestelijk verkeersveiligheidsbeleid, met name de uitvoering van het actieplan 2011-2020 van de Brusselse Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

JONGE SUPERHELDEN TEN DIENSTE VAN DE VERKEERSVEILIGHEID

Jaarlijks zijn er 120 kinderen die gewond

geraken of overlijden in de auto. Zelfs bij een lage snelheid kan een botsing fataal zijn voor de inzittenden van een voertuig ... en kinderen vormen geen uitzondering op die regel.

Wist u dat 1 op 2 kinderen niet correct vastgeklikt zit in de auto? Of dat 1 op 6 kinderen zelfs helemaal niet vastgemaakt wordt? Bovendien zit 1 op 3 kinderen niet in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (KBS)¹. Deze grootschalige campagne is dus noodzakelijk opdat de

Brusselaars zich bewust zouden worden van de “superbescherming” die een kinderbeveiligingssysteem biedt.

Het doel van de campagne is dus ouders en automobilisten eraan te herinneren om hun kind op elk moment (goed) vast te klikken in de auto, ook voor korte

¹ / Op verzoek van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verrichte het BIVV in 2011 een enquête in het Brussels Gewest naar het gebruik van kinderbeveiligingssysteem (KBS) in de auto.



ritten. Daartoe opteerde Mobiel Brussel voor een lokale verankering en werd de campagne ingekleed in het thema “superhelden”, om aan te tonen dat een goed vastgemaakt kind in de auto een goed beschermd kind is.

IEDEREEN WORDT VERONDERSTELD DE WET TE KENNEN ...

Volgens de wet moeten kinderen die kleiner zijn dan 1,35 m in een aangepast kinderbeveiligingssysteem zitten. Vanaf 1,35 m moeten ze in een aangepast kinderbeveiligingssysteem reizen of de veiligheidsgordel gebruiken. Een kind niet correct vastklikken in de auto, ook voor korte ritten of tegen een lage snelheid, is een overtreding van de derde graad. De boete bij onmiddellijke inning bedraagt 165€.

COMMUNICATIEMIDDELEN AANGEPAST AAN DE DOELGROEP

Affiches verschenen in het straatbeeld, een radiospot in de ether, bussen en trams van de MIVB werden aangekleed in het thema van de campagne om de

aandacht van de automobilisten te trekken. Centra en kinderdagverblijven van Kind&Gezin en ONE verspreidden informatie onder (toekomstige) jonge ouders. Een mini-spot werd vertoond in de Brusselse filmzalen, om de jongeren te bereiken, terwijl informatiefolders door gemeenten en politiezones verspreid werden onder de Brusselaars. Tot slot waren er ook nog acties op het terrein waarbij superhelden folders en zonneschermen uitdeelden aan 26 Brusselse scholen. Op de website van de campagne werd de inhoud uitgewerkt aan de hand van informatie en filmpjes om in detail uit te leggen hoe men zijn kind correct veilig kan vastmaken en het meest geschikte systeem kan kiezen volgens de grootte en de leeftijd van het kind.

« **Verkeersveiligheid, een gedeelde verantwoordelijkheid** »

MEER INFO :

Maryam KECHICHE,
Cel verkeersveiligheid
van Mobiel Brussel
www.supergordel.be

ENKELE FOUTE REDENEN
VOLGENS OUDERS
OF KINDEREN OM
DE GORDEL NIET TE
GEBRUIKEN IN DE AUTO :

“Mijn papa doet zijn gordel niet aan, dus ik ook niet.”

“Het stoort me, want het jeukt.”

“Ik vind het niet leuk en bovendien is het moeilijk om vast te klikken.”

“De school is toch niet ver.”

“Soms vergeet ik het.”

“Mama rijdt niet snel, dus is het niet gevaarlijk.”

“Ik zit liever op mijn knieën: dan kan ik beter door het raam naar buiten kijken.”

FACTOREN DIE MEESPELEN BIJ HET NIET-GEBRUIKEN VAN EEN KINDERBEVEILI- GINGSSYSTEEM (KBS)

- Het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder: hoe meer die gebruikt wordt, hoe meer ook het KBS gebruikt wordt
- De sensibilisering van de bestuurder voor de risico's in het verkeer: hoe beter gesensibiliseerd, hoe meer het KBS gebruikt wordt
- Het krijgen van advies bij de aankoop van het KBS: hoe beter geïnformeerd, hoe meer het KBS gebruikt wordt
- De lengte en de frequentie van de ritten: hoe korter of beter gekend het traject is, hoe groter het risico dat het KBS achterwege gelaten wordt

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
Dandoy Marianne	Anspachlaan 6	1000 Brussel	02/279.31.81	02/279.21.59	marianne.dandoy@brucity.be
De Vadder Vincent	Oudergemlaan 113-117	1040 Etterbeek	02/627.27.18	02/627.27.10	vdevadder@etterbeek.irisnet.be
Mobiliteitsdienst	Hoedemakers 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 Vlanderenstraat 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@uccle.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)**