

Samenvatting

van **be**
good
move
be .brussels 

Het
mobiliteitsplan
2020-2030

van het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

"Het Good Move-plan kwam tot stand dankzij een uitzonderlijk participatieproces samen met alle betrokken spelers. Het is niet zomaar het mobiliteitsplan van Brussel Mobiliteit, het behoort alle Brusselaars toe. Met 50 autoluwe wijken zullen we het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tegen 2030 omvormen tot een groene en aangename stad op mensenmaat, met meer kwaliteitsvolle openbare ruimte voor de bewoners."



ELKE VAN DEN BRANDT,
Minister van Mobiliteit,
Openbare Werken
en Verkeersveiligheid

Inleiding


+100%
in 15 jaar
gebruik
van het openbaar vervoer
in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest

Meer dan veertig jaar na de onstuitbare opmars van de auto in de openbare ruimte zijn vervuiling, geluidsoverlast en ongevallen dagelijkse kost in de Europese grootsteden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vormt daarop geen uitzondering. Maar dat hoeft geen onafwendbaar gegeven te zijn. Want hoewel de vorige gewestelijke mobiliteitsplannen – Iris I (1998) en Iris II (2010) – niet het verhoopte resultaat opleverden, zetten ze toch de bakens uit voor een duurzaam mobiliteitsdenken. Er werd aanzienlijke vooruitgang geboekt en daar moeten we op voortbouwen, ook al is het nog niet genoeg.

Nu moeten we dus de omslag maken die de bevolking verwacht.

Om het Good Move-plan te doen slagen gaan we voor een multimodale aanpak, een beperkt aantal maatregelen die weliswaar voor grote veranderingen zullen zorgen, een meer doortastend bestuur en een wilskrachtige planning.

Good Move DAT IS DUURZAME MOBILITEIT

De inwoners, operatoren, administraties, verenigingen, verkozenen en sociaaleconomische spelers hebben vier jaar samengewerkt aan dit nieuwe **gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) 2020-2030 van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. Dit plan, Good Move, plaatst de gebruiker weer centraal in het denken over onze dagelijkse verplaatsingen. Aan de hand van de **City Vision** ^(p4) biedt het een antwoord op de wijze waarop het mobiliteitsbeleid de ecologische, sociale en economische uitdagingen waar het Gewest mee te maken heeft het hoofd moet bieden.

Vervolgens wordt in de **Mobility Vision** ^(p6) – die het resultaat vormt van een proces van co-constructie – een allesomvattende benadering van mobiliteit ontwikkeld die de leefomgeving van de bewoners van het Gewest wil verbeteren en iedereen wil aanmoedigen zijn verplaatsingsgewoonten aan te passen op grond van zijn behoeften en beperkingen.

Deze visie wordt vervolgens vertaald naar een concreet en beknopt **Operationeel Actieplan** ^(p10), dat de voorkeur geeft aan een allesomvattende benadering van mobiliteit, door meer mobiliteitsdiensten en meer begeleiding bij veranderingen aan te bieden, in plaats van aan de traditionele infrastructurele benadering van mobiliteitsplanning. Good Move breekt zodoende met het klimaat van ongeduld van de afgelopen jaren.

Ten slotte komt de mooie participatieve dynamiek die al aanwezig was bij het opstellen van het plan concreet tot uiting in het **Gezamenlijk succes** ^(p22) van alle partners die betrokken zijn bij de uitvoering van het mobiliteitsplan. Dit maakt van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het symbool van een duurzame, evenwichtige en doeltreffende mobiliteit.

8th SUMP
Award
Safe Walking and Cycling



Internationale
erkenning
**Good Move ontvangt
de 8^{ste} SUMP Award**

Door de SUMP-prijs (Sustainable Urban Mobility Plan) 2020, met als thema *Safe Walking and Cycling*, uit te reiken aan het Good Move-plan, bekroont de Europese Commissie de mobiliteitsambities van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en zijn streven om **de levenskwaliteit van zijn bewoners en bezoekers te verbeteren.**

1

De Good Move-strategie Een levende stad!

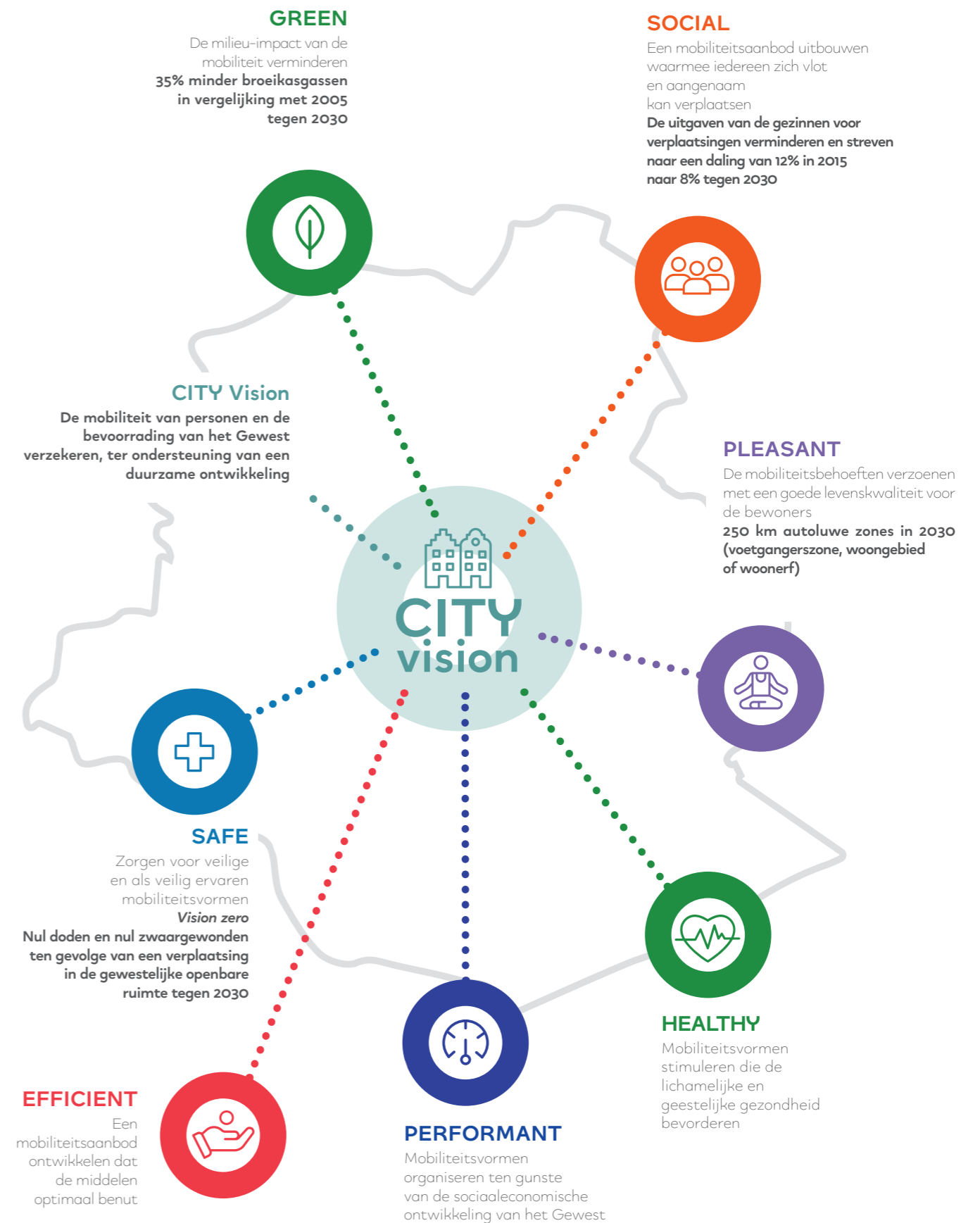
Het gewestelijke mobiliteitsbeleid wenst de levenskwaliteit in de Brusselse wijken te verbeteren en de verplaatsingsgewoonten van de bewoners te beïnvloeden door een buurtstad te creëren die stappen en fietsen aanmoedigt.

DE CITY VISION

GROTE MOBILITEITSUITDAGINGEN AANDUIDEN, HET BELEID STUREN

Het gewestelijke mobiliteitsbeleid moet beantwoorden aan de stedelijke uitdagingen van een groeiende grootstad, aan de behoefte aan nabijheid van de bewoners en aan de ambities van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

Good Move duidt zeven grote uitdagingen aan waarmee een strategisch mobiliteitsbeleid rekening moet houden.



DE MOBILITY VISION AMBITIE VOOR BRUSSEL

De *Mobility Vision* stelt een gerichte evolutie voor van het mobiliteitssysteem op grootstedelijke schaal gesteund op:

Een beduidende verbetering van de leefomgeving en de veiligheid van de bewoners en de gebruikers van de stad

gesteund op een coherent concept van doeltreffende mobiliteitsnetten dat bijdraagt tot het

Autoluw maken van de wijken ten voordele van actieve verplaatsingen en lokaal openbaar vervoer en ervoor zorgen dat de wijken een volledig aanbod van openbare en privédiensten aanbieden;

Versterken van de structurerende lijnen van het openbaar vervoer en het uitbouwen van een kwaliteitsnetwerk voor voetgangers en fietsers;

Het beheersen van de verkeersstromen op de structurerende assen van de ring- en invalswegen.

Een geïntegreerd mobiliteitssysteem afgestemd op de behoeften van de gebruiker

via de omkaderde ontplooiing van een op diensten gericht mobiliteits- en parkeeraanbod voor de verplaatsing van goederen en personen (met inbegrip van de openbare en private transportoperatoren) om:

De gebruiker aan te moedigen voor elke verplaatsing de meest geschikte modus te kiezen en te breken met het gebruik van de privéwagen in de stad;

Stappen en fietsen te valoriseren voor korte en middellange afstanden;

Het voor Brusselaars eenvoudiger te maken geen eigen auto te bezitten;

De verplaatsingsvraag spreiden in tijd en in ruimte, waarbij gestreefd wordt naar een sterke vermindering van het aantal en de lengte van de individuele gemotoriseerde verplaatsingen.

Een versterkt en transparant openbaar bestuur

via de duidelijke bevestiging van de rol van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, van zijn tussenkomsten en samenwerkingsverbanden met andere beleidsniveaus en van zijn gezag t.a.v. de private en openbare mobiliteitsoperatoren.

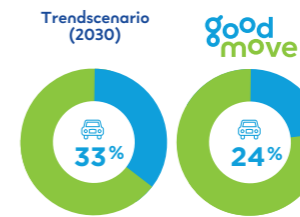


De Mobility Vision is opgebouwd rond zes ambities

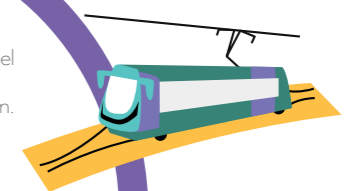
1. De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden door de stad dicht en gemengd te ontwikkelen en de verplaatsingen tijdens de dag beter te spreiden.



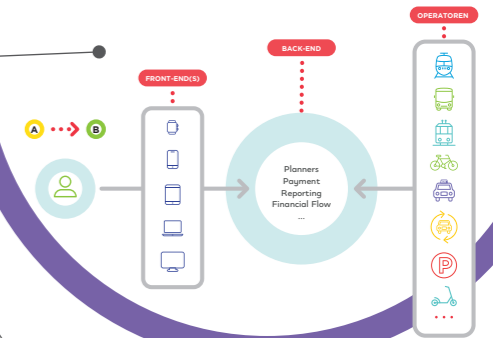
2. Verminderen van de behoefte aan een eigen wagen door een geheel van aantrekkelijke alternatieve vervoersmogelijkheden aan te bieden.



- Verplaatsingen afgelegd als chauffeur van een wagen
- Individuele (stappen, fietsen en nieuwe lichte vervoermiddelen) en collectieve verplaatsingen



3. De mobiliteitsdiensten versterken dankzij een leesbaar en voor iedereen toegankelijk aanbod, een sterk engagement van het Gewest ten voordele van de MaaS*, het uitbouwen van autodelen, taxidiensten en carpoolen, en een specifieke strategie voor zelfrijdende voertuigen.



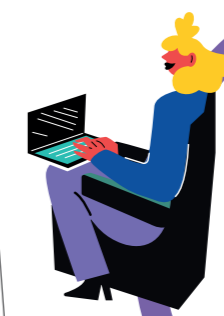
6. Het parkeerbeleid en de gewestelijke mobiliteitsvisie op elkaar afstemmen:

- door parkeren buiten de openbare weg de voorkeur te geven,
- door de tarifiering naargelang de verschillende sectoren te moduleren,
- door het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte te verminderen,
- door het gebruik van hybride voertuigen, actieve modi en nieuwe mobiliteitsvormen aan te moedigen...

4 UITDAGINGEN	3 AMBITIES
Tool voor de keuze van het vervoermiddel	Aanbod buiten de openbare weg optimaliseren (met name via gedeeld gebruik)
Recuperatie van de openbare ruimte	Een 'Parking as a Service'-aanpak ontwikkelen
Schakel in de intermodale keten (P+R)	Het Gewestelijk Parkeerplan actualiseren
Dienstverlening aan professionals	



4. Garanderen van gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken die plaats bieden aan iedereen in de openbare ruimte.



5. De initiatieven inzake stedelijke distributie ondersteunen door het organiseren van de voertuigbewegingen en het ondersteunen van de leveranciers. Doelstelling: de afgelegde afstanden voor leveringen via de weg verminderen met 10% tegen 2025.

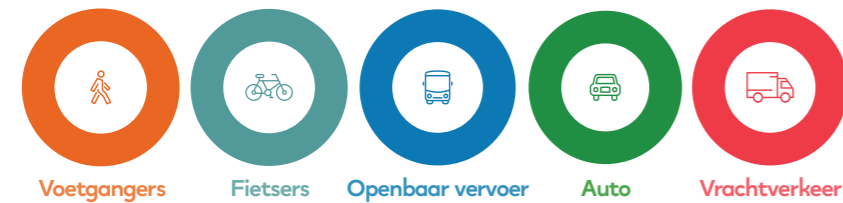


*MaaS: Mobility as a Service, zie definitie p.14

DE MULTIMODALE WEGENSPECIALISATIE

Duidelijke prioriteiten voor de verdeling van de openbare ruimte met het oog op de toepassing van het STOP*-principe.

5 netwerken

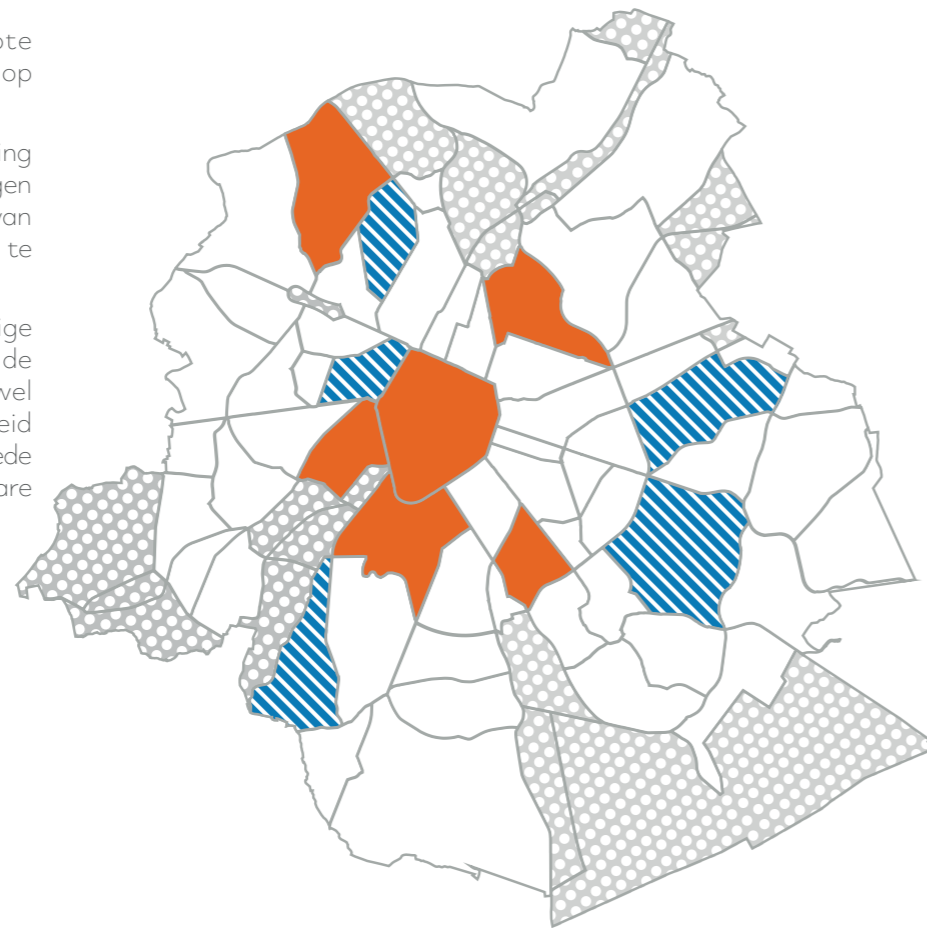


3 niveaus per netwerk

« PLUS » : voor de grote assen voor verplaatsingen op grootstedelijke schaal,

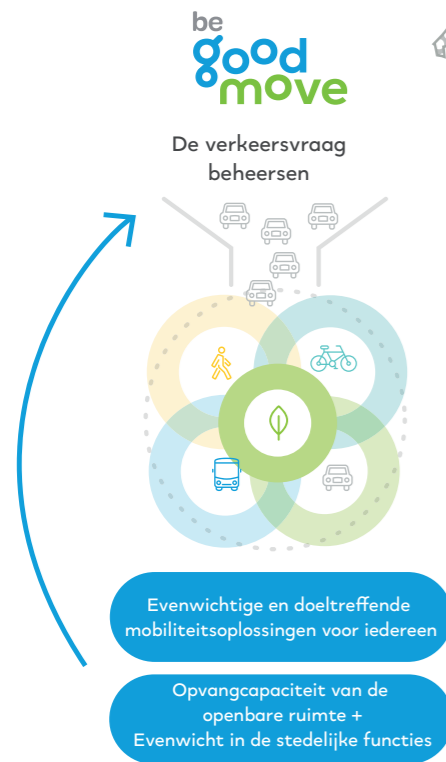
« COMFORT » : ter aanvulling van de grote verbindingswegen en om de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied te bedienen,

« WIJK » : voor de fijnmazige bediening van de wijken en de stedelijke functies, wat zowel zorgt voor de doeltreffendheid van elk netwerk, als voor de goede integratie ervan in de openbare ruimte.



0 1 2 3 4 km

- Woonwijk (maas)
- Met een Lokaal Mobiliteitscontract gepland in 2020⁽¹⁾
- Met een Lokaal Mobiliteitscontract gepland in 2021⁽²⁾
- Andere wijk



Grote autoluwe wijken, om het doorgaand verkeer te ontmoedigen en lokale centra op te waarderen...
... en een samenwerkingsinstrument tussen het Gewest en de gemeenten, namelijk het Lokaal Mobiliteitscontract (LMC).

*Het STOP-principe past een prioriteitsvolgorde toe op de verplaatsingswijzen, te weten stappen-fiets-openbaar vervoer-auto.
(1) Vijfhoek, Dielegem, Kuregem, Sint-Gillis, Flagey-Vijvers van Elsen en Colignon-Josaphat
(2) Leopold-Pannenhuis, Oud-Molenbeek, Brussel-Neerstalle, Vogelzang en Roodebeek

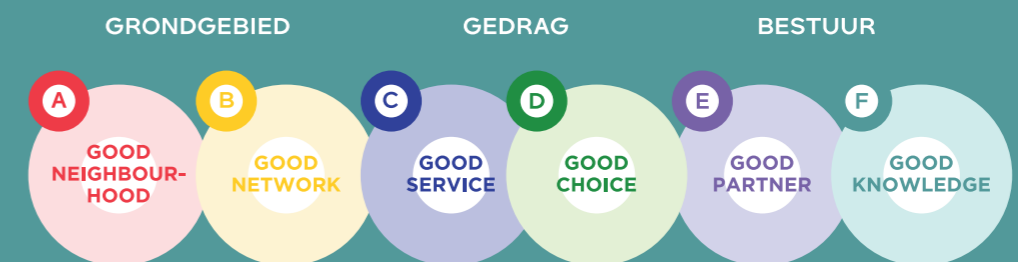
2

Het Actieplan



Good Move is meer dan een visiedocument, het biedt ook een rechtstreeks antwoord op velerlei vragen van de bevolking. Het omvat een actieplan dat in nauwe samenwerking met de verschillende actoren tot stand kwam.

DE 50 ACTIES VAN HET GMP ZIJN ONDERVERDEELD VOLGENS 6 FOCUSPUNTEN



- **Good Neighbourhood:** organisatie van de mobiliteit in de wijken met het oog op een betere levenskwaliteit voor de bewoners;
- **Good Network:** de vervoersnetwerken organiseren met het oog op performante dienstverlening;
- **Good Service:** bewoners en gebruikers van het Gewest een waaier van geïntegreerde diensten aanbieden;
- **Good Choice:** persoonlijke en collectieve keuzes beïnvloeden, zonder de individuele vrijheden in te perken;
- **Good Partner:** alle partners betrekken bij de uitvoering van het mobiliteitsplan;
- **Good Knowledge:** de mobiliteitsgegevens updaten en Good Move regelmatig evalueren.

Deze focuspunten weerspiegelen de transversaliteit van de gekozen benadering en veronderstellen een gelijktijdige uitvoering om tot het gewenste resultaat te komen. De focuspunten bestaan immers niet onafhankelijk van elkaar en de gekozen maatregelen en de verwachte effecten ervan gaan een wisselwerking aan met elkaar.

Uit deze zes focuspunten werden **50 actiefiches** gedistilleerd, waarmee de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op een gestructureerde wijze kan worden georganiseerd.

A

GOOD NEIGHBOURHOOD

Levenskwaliteit is het sleutelbegrip van Good Move met autoluwe wijken, die veilig zijn, gediversifieerd, aangenaam om in te leven en aangepast aan alle generaties. Het Gewest ontwikkelt een mobiliteitsaanpak op lokaal niveau in combinatie met een kwalitatieve openbare ruimte, gebaseerd op drie principes:

- Een veralgemeende snelheidsbeperking van 30 km/u op het gewestelijke grondgebied invoeren om het lokale karakter van de wegen te versterken, ongevallen te verminderen en plaats te geven aan voetgangers en fietsers;
- Verkeersplannen opstellen en mazen uitwerken om de wijken verkeersluw te maken en grote gebieden vrij te maken van doorgaand verkeer ten voordele van de actieve modi en het openbaar vervoer;
- Grote kenmerkende openbare ruimten renoveren, die veiliger zijn en meer comfort bieden aan iedereen die er zich bevindt, onder meer tijdens activiteiten.



+

A.5

Leveringen optimaliseren, dat kan!

De bevoorrading en distributie wordt op een intelligente manier georganiseerd zodat de hinder voor de stad wordt beperkt, via:

- het creëren van speciale ruimtes,
- het bundelen van leveringen,
- leveringen met de (elektrische) fiets,
- het ondersteunen van handelaars bij het veranderen van hun leveringswijze.



Definitie [Maas]

De mazen moeten de woonwijken verkeersluwer maken; ze liggen hoofdzakelijk binnen de structurerende assen van het Gewest. Binnen de mazen wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd, stappen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer worden bevorderd, en de verblijfsfunctie en de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte worden versterkt (zie kaart p.8).

ACTIES

30

A

GOOD NEIGHBOURHOOD

Wijkleven

A.6

Renoveren van grote kenmerkende openbare ruimtes

A.1

De snelheid op het gewestelijke grondgebied tot 30 km/u beperken

A.2

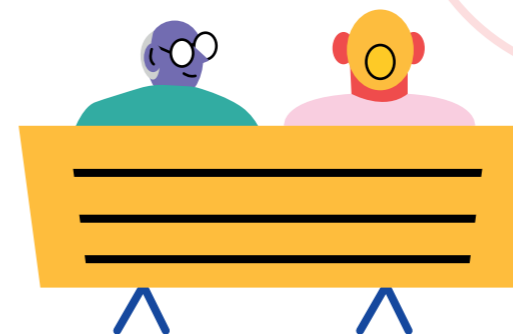
De wijken verkeersluw maken: doorgaand verkeer ontmoedigen, de gebruikskwaliteit van de openbare ruimte versterken

A.4

Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

A.3

Begeleiden van de burgerparticipatie in het kader van *Living Labs* om zich de openbare ruimte opnieuw toe te eigenen en al bij de start van de herinrichting vernieuwende configuraties te testen



ACTIES



GOOD NETWORK



De belangrijkste uitdaging van Good Move is **het bewerkstelligen van een beter evenwicht tussen de auto en de andere verplaatsingswijzen** om zo de trajecten van de actieve modi en de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer te verbeteren. Het Gewest moet kunnen beschikken over goed ontwikkelde, gestructureerde, leesbare en doeltreffende vervoersnetwerken. Om de leefomgeving in het Gewest te verbeteren moeten de openbaarvervoernetwerken gereorganiseerd worden, waarbij het doorgaand verkeer beperkt wordt en de voorkeur wordt gegeven aan de vervoerswijzen die het meest geschikt zijn voor een stedelijke context. Het Gewest ontwikkelt zijn acties met betrekking tot de netwerken in drie domeinen:

- Optimaliseren van het gebruik van de bestaande infrastructuur om alle vervoersmodi een vlotte doorstroming te garanderen;
- Ontwikkelen en verbeteren van de verschillende netwerken, in het bijzonder door routes en wegen aan te leggen voor voetgangers, fietsers en vrachtwagens, bovenop nieuwe openbaar vervoerlijnen;
- Een goede servicegraad garanderen van de verschillende netwerken, infrastructuur en uitrustingen door preventief beheer en regelmatig onderhoud.



B.1

De wegen en de openbare ruimte veilig en toegankelijk maken

Elk jaar zullen 60 à 70 openbaarvervoerhaltes worden aangepast om ze universeel toegankelijk te maken.

Het wegwerken van ongevalgevoelige zones zal bijdragen aan de Vision Zero (nul doden en zwaargewonden), door er de verkeersveiligheidsproblemen in verband met de infrastructuur aan te pakken.



Definitie [OGZ]

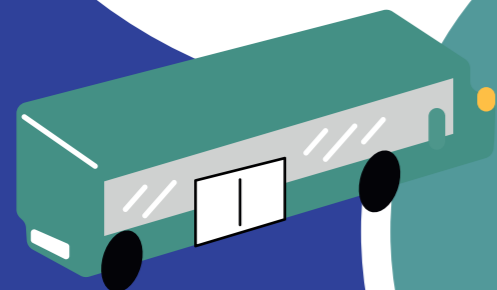
Brussel Mobiliteit heeft 448 ongevalgevoelige zones (OGZ) geïdentificeerd. Het wegwerken van deze zeer verkeersonveilige punten vormt een leidraad bij de inrichting van de weg.

C

GOOD SERVICE

Veel mensen kiezen hun verplaatsingswijze op basis van het weer, private of professionele beperkingen, hun fysieke capaciteiten en hun financiële mogelijkheden. De ambitie is om gebruikers **een waaier van diensten** aan te bieden die de behoefte aan een eigen auto wegneemt en een combinatie van vervoerswijzen en het openbaar vervoer bevordert. Daartoe zal het Gewest zich op drie krachtlijnen focussen:

- Integratie van het vervoersaanbod (informatie, ticketverkoop, tarieven), zowel digitaal als fysiek, om de mobiliteit en multimodaliteit te bevorderen;
- De kwaliteit, leesbaarheid en toegankelijkheid van openbare netwerken en diensten vergroten;
- De interconnectie van de verschillende diensten en de intermodaliteit verbeteren door de ontwikkeling van overstapknooppunten.



C.1

De ontwikkeling van MaaS begeleiden

Een enkel platform waar je toegang krijgt tot alle mobiliteitsdiensten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en iedereen de mogelijkheid bieden zijn verplaatsingswijze te kiezen op grond van de eigen behoeften. Het kan!

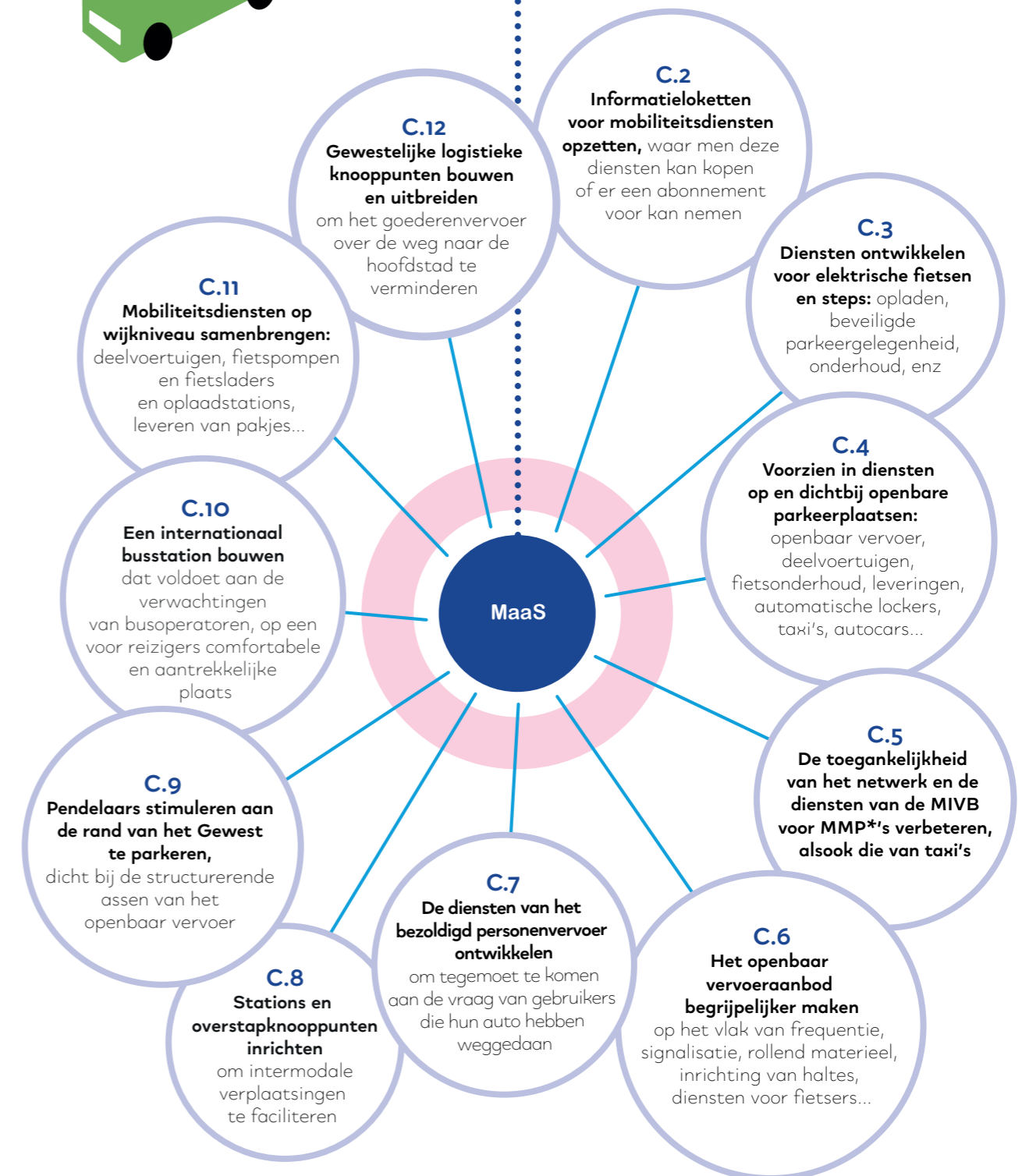
Definitie [MaaS]

Mobility as a Service staat voor de integratie van het vervoeraanbod in digitale applicaties en platformen. De benadering van mobiliteit als een dienst zorgt voor een loskoppeling van mobiliteitsgewoonten en autobezit. Dankzij MaaS kunnen gebruikers zich al naargelang hun individuele behoeften verplaatsen met een combinatie van bestaande vervoersnetwerken en nieuwe mobiliteitsvormen.



C

GOOD SERVICE



*MMP: Minder Mobiele Personen

ACTIES



GOOD CHOICE



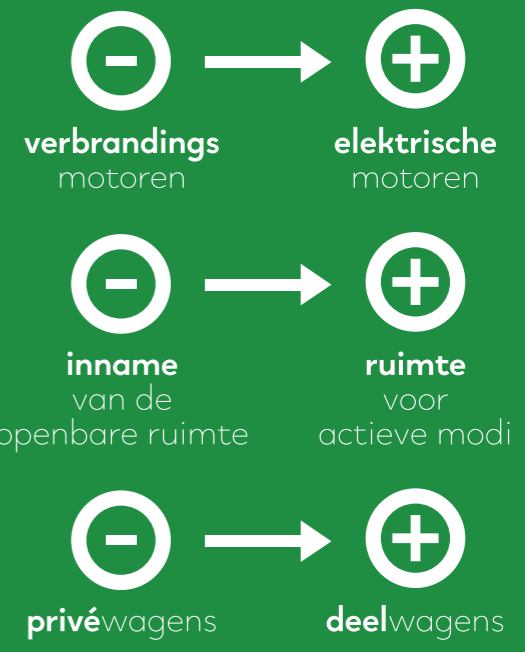
Good Move wil gebruikers **bewust maken** van hun verplaatsingsgewoonten: de keuze van het verplaatsingsmiddel, het uur van de verplaatsing, de afstand van de verplaatsing, enz. Het is de bedoeling de bevolking te doen nadenken en aan te zetten tot een rationalisering van hun mobiliteitskeuzes. Het Gewest wil daartoe actie ondernemen op drie vlakken:

- De territoriale ontwikkeling en het mobiliteitsaanbod op elkaar afstemmen door diensten, voorzieningen, jobs, toeristische en commerciële trekpleisters op verschillende centrale punten in de hoofdstad te vestigen, volgens het principe van de buurtstad;
- Het parkeerbeheer, de tariefbepaling en de verkeersbelasting grondig onderzoeken om de mobiliteitsoplossingen te stimuleren die de levenskwaliteit en de gezondheid van de bevolking en het leefmilieu ten goede komen.
- Volwassenen en schoolgaande jeugd sensibiliseren voor alternatieven voor een privéwagen en ondernemingen, scholen en activiteitencentra proactief ondersteunen bij het herdenken van het vervoer van personen en goederen.



Uurroosters aanpassen!

Het Gewest wil initiatieven inzake spreiding in tijd van werk- en schooluren testen. Het wil daarvoor ondernemingen en scholen uit een bepaalde geografische zone betrekken, in het kader van een meer doorgedreven begeleiding van verplaatsingsgeneratoren.

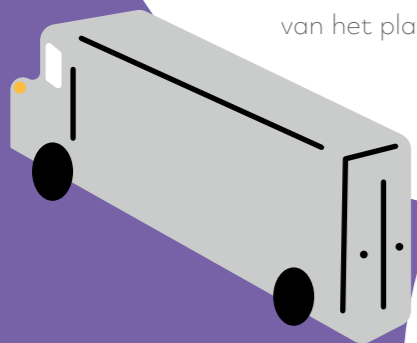


E

GOOD PARTNER

Omdat mobiliteit een onderwerp van algemeen belang is, zullen de acties worden gecoördineerd in het kielzog van **overleg**. Om deze gemeenschappelijke ambitie te verwezenlijken zal het Gewest zijn coördinerende rol versterken:

- Door de uitvoering van de acties van Good Move doeltreffend te leiden en door de rol van de organisaties en (private en publieke) operatoren goed af te bakenen opdat zij kunnen bijdragen aan het welslagen van het plan;
- Door vakoverschrijdend samen te werken met gemeenten, de twee andere gewesten, het federale niveau, Europa en privé- en publieke spelers.
- Door te kiezen voor een participatieve en verantwoordelijke uitvoering van het plan.



+

E.3

Een gecoördineerde leiding samen met de deelstaten en de gewesten

Mobiliteit moet op een grootstedelijke en bovengewestelijke schaal worden benaderd om tot een collectieve en samenhangende aanpak te komen inzake autobelasting, de inrichting van stations, parkeren buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de harmonisatie van de tarieven van het openbaar vervoer, de ontwikkeling van de MaaS, de aanpassing van de Wegcode, de optimalisering van de overstapknooppunten, de werking van de Ring... De overlegstructuren zullen worden versterkt en uitgebreid en er zullen akkoorden worden gesloten met het oog op concrete vooruitgang.



ACTIES



E

GOOD PARTNER

Leadership

E.7

- **Streven naar nultolerantie inzake verkeersveiligheid** en ook met betrekking tot parkeren, de technische keuring, het wegvervoer...
- **De goede naleving van de bouwplaatsen op de gewestwegen controleren**

E.1

- **De rol van het Gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken** en consolideren van de regelgeving die op openbare en particuliere exploitanten van toepassing is

E.2

- **Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen** met inbegrip van gemeentelijke mobiliteitsplannen en lokale mobiliteitscontracten om het autoverkeer te verminderen

E.6

- **Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren** dat beantwoordt aan de bijzonderheden van de stedelijke context

E.5

- **De projecten inzake mobiliteit en openbare ruimte uitdenken samen met de bevolking, verenigingen, en de economische en sociale sectoren** dankzij hun vertegenwoordiging in de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitscommissies

E.4

- **Harmoniseren van de technische, administratieve en financiële processen van de projecten inzake mobiliteit, infrastructuur en inrichting van de wegen**





GOOD KNOWLEDGE

De uitvoering en de **evaluatie** van het gewestelijke mobiliteitsbeleid zal op de volgende acties steunen:

- Verbeteren van het verzamelen, analyseren en verspreiden van de openbare en particuliere gegevens inzake mobiliteit om het mobiliteitsplan te kunnen bijsturen en te voorzien in input voor de prospectieve en strategische studies;
- Innovatie op het gebied van mobiliteit anticiperen door op permanente en proactieve wijze de technologische ontwikkelingen op te volgen, gebaseerd op het delen van ervaringen en kennis;
- Voortdurend en doeltreffend communiceren over de uitvoering van het mobiliteitsbeleid en het behalen van de doelstellingen van Good Move.



Communiceren en opleiding verstrekken over het mobiliteitsbeleid

Transparante communicatie naar het grote publiek over de uitvoering van Good Move, nieuws op de website van Brussel Mobiliteit en opleidingen en colloquia voor de partners, opdat iedereen het plan omarmt met het oog op het welslagen ervan.

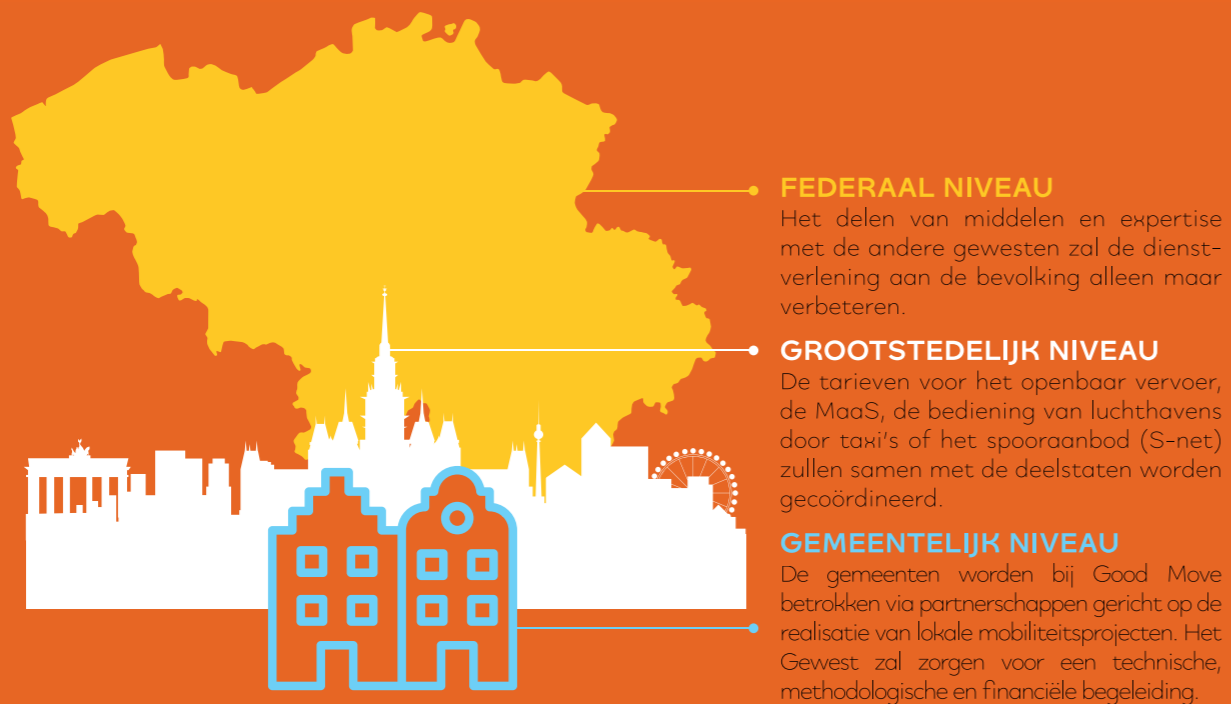


3

Samen komen we er

Het Good Move-plan biedt een globale visie op de mobiliteit in en rond Brussel. Het succes van het plan hangt niet enkel af van de regels die erin vervat zijn, maar ook van ieders betrokkenheid.

VERSTERKTE SAMENWERKING TUSSEN DE ACTOREN



TRANSVERSAAL NIVEAU

De synergie tussen gewestelijke en gemeentelijke actoren zal tot stand komen via afzonderlijke meerjarenprogramma's per actor.

In de budgetten en opdrachten van de operatoren zal rekening worden gehouden met het mobiliteitsplan.

Het Gewest zal de opdrachten van de MIVB, parking.brussels en de Haven van Brussel goedkeuren.

De acties van het plan (p.10-21) zullen worden opgenomen in plannen van meerdere operatoren.

AANGEPASTE MENSELIJKE EN FINANCIËLE MIDDELEN

Good Move biedt een samenhangend kader voor het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Wat de menselijke en financiële middelen voor de uitvoering van het plan betreft, zullen de budgetten worden aangewend die momenteel bij Brussel Mobiliteit, de gemeenten (via Brussel Plaatselijke Besturen), Beliris, Leefmilieu Brussel zijn toegewezen aan mobiliteit of de inrichting van openbare ruimtes.

Het actieplan van Good Move ligt niet volledig vast, het omvat een mobiliteitsvisie die op de lange termijn moet worden ontwikkeld. Daarom zal er een meerjarenprogramma worden ontwikkeld om de aangeduide acties te plannen en deze aan te passen op basis van hun evaluatie, zodat prioriteiten kunnen worden herbekeken en de middelen voor andere doeleinden aangewend kunnen worden.

Het budgettaire onderdeel van het Good Move-plan legt de grondslag voor deze programmering en bevat de grote inrichtingsprojecten die tegen 2030 moeten worden uitgevoerd, namelijk de projecten in verband met de hoofdtoegangen tot de hoofdstad, de Kleine Ring, de Middenring Oost, de Louizalaan en de directe omgeving van het Kanaal van Willebroek.





EEN SOEPELE EN TRANSPARANTE STURING, EEN OMKADERDE EVALUATIE

Brussel Mobiliteit is versterkt in zijn rol als instantie die de verplaatsingen organiseert ten dienste van de Gewestregering en stuurt de uitvoering van het plan onder de verantwoordelijkheid van de minister van Mobiliteit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De acties worden geregeld geëvalueerd, waarbij de evolutie van de indicatoren en de verwezenlijking van de resultaten worden geanalyseerd. Op basis daarvan worden aanpassingen voorgesteld aan de regering. Dit zorgt voor de noodzakelijke soepelheid om een echte operationaliteit van het plan te garanderen.

EEN AANGEPAST REGELGEVEND KADER

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan wordt geregeld door de ordonnantie van 26 juli 2013 die de samenhang van de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsprojecten moet verzekeren en die bepaalde onderdelen van het plan een regelgevende waarde geeft.

Bovendien bepaalt het BWRO* dat de weginrichtingen moeten overeenstemmen met het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Daarom bevatten de regelgevende voorschriften van het Good Move-plan de regels om deze overeenstemming te beoordelen, waardoor bij de inrichting van de openbare ruimte een samenhangende uitvoering van het plan wordt verzekerd.

Het regelgevend gedeelte van het Gewestelijk Mobiliteitsplan bevat ook voorschriften aangaande de relaties met de openbare en private mobiliteitsoperatoren en het reikt de nodige instrumenten aan voor de operationalisering van Good Move, namelijk het lokaal mobiliteitscontract en de multimodale wegenspecialisatiekaarten.

*BWRO: Brusselse Wetboek van Ruimtelijke Ordening



Het co-constructieproces wordt verdergezet bij de uitvoering van de acties





VOORBEELDEN VAN REALISATIES



Tram 9: nieuwe lijn tussen Simonis en de Heizel, met een herinrichting van de openbare ruimte langs het tracé
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/tramlijn9>



Afgescheiden fietspaden en brede stoepen op de Kleine Ring
<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/kleine-ring>

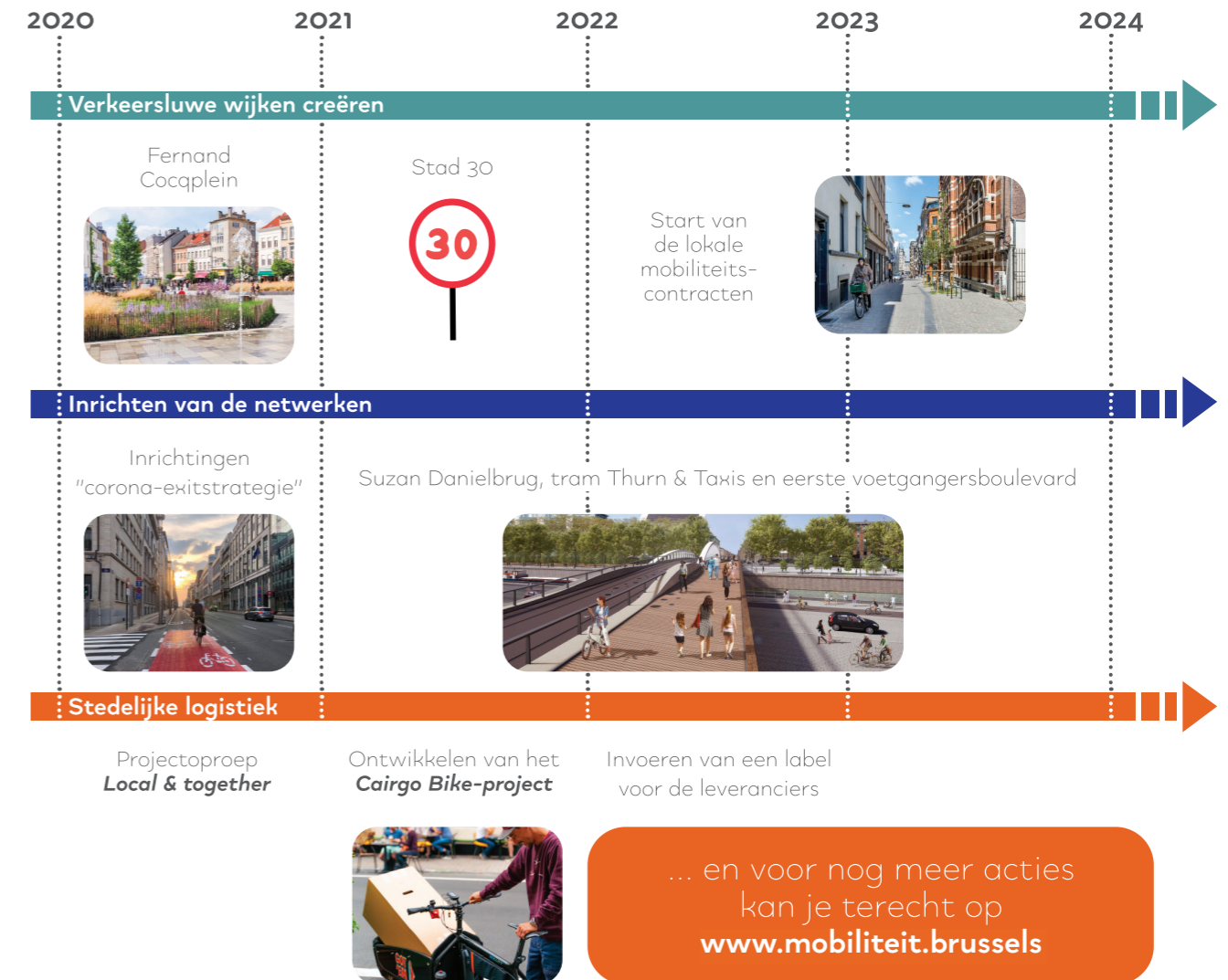


Fiets-wandelweg langs het kanaal en oversteekplaatsen ter hoogte van de bruggen (gerealiseerd in het kader van de EFRO*- programmering 2014-2020)

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/vilvoordsesteenweg-herinrichting>

*EFRO: Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

PLANNING VAN DE BELANGRIJKSTE PROJECTEN: DE UITVOERING IS GESTART



Verantwoordelijke uitgever

Brussel Mobiliteit - Camille Thiry
Sint-Lazarusplein 2 - 1035 Brussel

Foto's

GOB - Brussel Mobiliteit ©

p. 27: Beliris - Zooo ©

© Françoise Walthéry - rouge indigo - www.fwalt.be

© Yvonnice Coomans de Brachène - www.ycdb.be

Illustraties

© Marylou Faure / GOB - Brussel Mobiliteit

Gedrukt op 100% gerecycleerd papier

Wettelijk depot

D/2021/13.413/4

© 2021

Het volledige Good Move-plan staat online op
www.mobiliteit.brussels.

Een papieren versie kan opgevraagd worden
via **mobiliteit@gob.brussels** of op het
nummer **0800 94 001**.

