

Brussels regeerakkoord

Hoofdstuk 4. De stedelijke mobiliteit herzien

De uitbouw van het openbaar vervoer blijft de eerste prioriteit van de Brusselse overheid. Bovendien moeten de alternatieve vervoerswijzen zoals stappen en fietsen de voorkeur genieten op het individueel autogebruik. Er zal op toegezien worden dat de nieuwe stimulerende en beperkende instrumenten de Brusselse bevolking, en op de eerste plaats de minder bedeelden, niet benadelen. Om een ambitieus mobiliteitsbeleid te voeren, zal eveneens voor de nodige financieringsbronnen zowel bij de Federale Staat als bij de Europese Unie aangeklopt worden, zodanig dat hun hoofdstad in dit verband een voorbeeldrol kan vervullen. De Regering wenst overleg met de andere Gewesten en de Federale Overheid over een geharmoniseerd mobiliteitsbeleid, en dan meer bepaald over heel de GEN-zone (aanbod, tarifiering, informatie aan de reizigers). De doelstelling van het mobiliteitsbeleid moet erin bestaan de vermindering met 20% van de verkeerslast in het Gewest te bereiken in vergelijking met 2001, zoals bepaald in het GewOP en het Iris 2-plan.

1 . Aanmoedigen van de « zachte » vervoermiddelen voor alle Brusselaars

1.1 De voetgangers

Brussel en zijn gebruikers, inwoners en bezoekers verdienen een geïntegreerd beleid dat niet alleen het openbaar vervoer naar voren schuift als alternatief voor de wagen, maar de voetganger tevens uitroept tot de eerste gebruiker van de openbare weg. Bij iedere nieuwe aanleg van wegen dienen met het oog op een betere mobiliteit van de "zwakke" weggebruikers de fysieke hindernissen op de voetpaden beperkt te worden; ook de strijd tegen iedere vorm van overlast in de openbare ruimte, die hun doortocht belemmert, zal opgevoerd worden. Een kwaliteitsvolle verlichting moet de veiligheid en het comfort van de voetgangers ten goede komen door ervoor te zorgen dat er geen donkere plekken zijn en op gevoelige plaatsen te voorzien in een betere signalisatie (in de omgeving van scholen, bushaltes, enz.). In het centrum van Brussel zullen de voetgangerszones worden uitgebreid en zullen de snelheidsbeperkingen worden opgevoerd in overleg met het bevoegde gemeentebestuur.

1.2 De fiets

Het Gewest zal een voluntaristisch beleid voeren inzake de bevordering van het fietsgebruik. De gewestwegen zullen geleidelijk aangepast worden ten gunste van de fietser. De investeringen in aanpassingen met het oog op de voltooiing van alle GFR - gewestelijke fietsroutes - zullen binnen de vijf jaar afgerond worden. Daar waar dit mogelijk is, zullen deze fietspaden gescheiden worden van de wegen. In de projecten voor de inrichting en de renovatie van de wegenis zullen systematisch deze eisen inzake de plaats voor de fietser worden opgenomen. Hiertoe zal de Regering erop toezien dat de fietscel van BUV ten volle operationeel wordt. Het Gewest zal de oprichting van fietspunten en, na overleg met de inwoners, de bouw van

beveiligde fietsstallingen aanmoedigen.

Er zal een educatief beleid rond het gebruik van de fiets worden gevoerd in samenwerking met de Gemeenschappen.

In overleg met de gemeenten zal het aantal autoloze zondagen in Brussel geleidelijk opgetrokken worden volgens veranderlijke voorwaarden, waarbij de informatie aan de inwoners wordt verbeterd, dit zowel om de mogelijkheid te bieden deze vervoermiddelen te ontdekken als om de stad gezelliger te maken en de luchtvervuiling te verminderen.

2 . Een openbaar vervoer op maat van een internationale hoofdstad en ten dienste van alle Brusselaars

Het behoud van het volledig openbare karakter van de MIVB wordt bevestigd. Er komt geen privatisering, zelfs geen gedeeltelijke, van de organen van de Brusselse openbaar vervoersmaatschappij. Evenmin komt er een uitbesteding van diensten, waardoor het openbaar karakter van de MIVB in het gedrang zou kunnen komen. De Regering zal erop toezien dat er geen beroep wordt gedaan op de mogelijkheid om bepaalde lijnen uit te besteden aan onderaannemers. De eventuele insourcing van bepaalde diensten zal onderzocht worden. De Regering zal toezien op de verbetering van het overleg tussen de gemeenten en de MIVB, teneinde onder meer te vermijden dat bepaalde stadsdelen zouden lijden onder ontoereikende voorzieningen of een slechte coördinatie van de werken.

Een verbetering van de frequentie, van de regelmatigheid en van de reissnelheid van de MIVB is essentieel. Het is tevens absoluut noodzakelijk te investeren in nieuw rollend materieel en uitbreidingswerken te plannen, aangezien het Brussels openbaar vervoer niet langer alleen voor Brussel van belang is, maar voor het hele land. Er zullen onverwijld onderhandelingen opgestart worden met de federale Staat om een nieuw samenwerkingsakkoord te sluiten dat de financiering en cofinanciering mogelijk maakt van een reeks grote werkzaamheden, zoals meer bepaald de uitbreiding van het net naar het noordwesten en het noordoosten van Brussel met het oog op de bediening van het gebied van Neder-Over-Heembeek, het hinterland en het grote tewerkstellingsbekken rond de luchthaven van Zaventem.

De reistijd zal ingekort worden door nieuwe eigen banen aan te leggen en met behulp van de afstandsbediening van de verkeerslichten ten voordele van trams, bussen en voertuigen van DBDMH. De streefdoelen voor het bovengronds vervoer tijdens de spitsuren, de daluren en 's avonds zullen verder verbeterd worden. Over de naleving van de regels betreffende het prioritaire karakter van de wegen die zijn voorbehouden aan het openbaar vervoer zal overleg worden gepleegd tussen het Gewest en de verscheidene bevoegde overheden om de reissnelheid en de veiligheidsvoorwaarden voor het gebruik van de wegen te verbeteren. Voorts zal het aanbod uitgebreid worden via de aankoop van nieuw, modern, comfortabel en ecologisch performant rollend materieel en via een verhoging van de frequentie en de capaciteit van de metro tijdens de spitsuren door het bestaande materiaal aan te vullen met en te vervangen door nieuwe rytuigen.

De aanleg van bovengrondse eigen banen en busstroken vormt net zoals de inzaai van grasin niet geasfalteerde eigen banen een constante bekommernis. De gemeenten zullen nauw betrokken worden bij de concrete uitvoering ervan.

Het Weststation is dankzij de eigen inspanningen van het Gewest en de MIVB een volwaardig intermodaal knooppunt zonder weerga. Het is absoluut noodzakelijk er een belangrijke GEN-halte van te maken, niet alleen omwille van het economisch en stedenbouwkundig ontwikkelingspotentieel van de site zelf en van de twee omliggende gemeenten, maar meer algemeen voor de volledige westkant van het Brussels Gewest.

In een systematisch streven naar multimodaliteit zullen de voornaamste openbaar vervoerstations uitgerust worden met bijkomende mobiliteitsvoorzieningen (Villo-stations, cambio, fietsenstallingen,...).

Waar nodig zullen het ondergronds en bovengronds netwerk van de MIVB verder uitgebreid worden, zodanig dat het volledige Gewest bestreken wordt door performante verbindingen uit te bouwen die het net structureren en overstappen vermijden. In de gevallen waarbij het nog steeds nodig is over te stappen, moeten de veiligheid, de wachthuisjes voor de passagiers, de aansluitingen en de real time informatie over de wachttijden van onberispelijke kwaliteit zijn. Bij alle vooropgestelde werken dient rekening gehouden te worden met verscheidene criteria: voldoen aan de verwachtingen van zoveel mogelijk gebruikers; bij voorrang de wijken bedienen met de grootste bedrijvigheid en dichtheid; de amper of slecht bediende wijken beter doen aansluiten op het net; de duur van werken die het leefmilieu verstoren, drastisch inperken; de werfzones concentreren buiten de woon- en weggebieden; na de werken het oppervlak heraanleggen door de gebruiksvriendelijkheid van de openbare ruimte te verbeteren.

De Regering beschouwt de volgende totaalprojecten als prioritair :

1) De studie voor het doortrekken van de pre-metro en metro tot Schaarbeek en Ukkel en de metroverbinding in Evere, mits financiële tegemoetkoming van de Federale Overheid. De uitbreiding van de metro zal definitief worden bevestigd rekening houdend met de volgende elementen :

- de vraag kan niet door een ander openbaar vervoer worden gedekt (vanaf 6.000 passagiers/u);

- de infrastructuurkosten en de afschrijvingen hiervoor;

- voor het bovengronds verkeer worden rationaliseringsmaatregelen genomen op deze verbinding

2) De Churchill-rotonde en het Vanderkindereplein;

3) De bediening van Vorst en beneden-Sint-Gillis;

4) De pre-metroverbinding Zuid-Anneessens

5) Het doortrekken van de tram Marcel Thirystraat

6) Een nieuwe tramlijn die het Weststation verbindt met het Westland Shopping Center.

7) De bediening van het AZ VUB en van het Brugmannziekenhuis;

8) De voltooiing van de studies betreffende de omvorming van buslijn 71 tot een tramlijn.

De Regering is voorstander van de uitbreiding van het gratis karakter van het Brussels openbaar vervoer, op voorwaarde dat de federale overheid de kosten daarvoor progressief ten laste neemt.

Binnen de perken van de begroting zal zij, in overleg met de Gemeenschappen, de sociale tarifiering uitbreiden, in de eerste plaats ten gunste van werkzoekenden die aangeworven zijn in het kader van een CBP en van Brusselse leerlingen en studenten . Er zal gezocht worden naar formules waarbij het Gewest en de bedrijven het woon-werkverkeer van Brusselse werknemers mede financieren.

Het tram-busplan zal herzien worden om het aantal overstappen zoveel mogelijk te beperken en de bediening van de wijken te verbeteren.

De fysieke menselijke aanwezigheid in de stations en op het openbaar vervoer zal verhoogd worden. Op die manier kunnen de toegangscontrole, de diensten aan de gebruikers en de veiligheid in onze stations verbeterd worden.

Er zal voortdurend geijverd worden voor de informatieverstrekking aan en de veiligheid van personen met beperkte mobiliteit om hun recht op gelijkwaardig gebruik van het openbaar vervoer te waarborgen en dat, door eenvoudige maatregelen te treffen (waarschuwingstegels aan tram- en bushaltes; geluidspalen aan de haltes om de aankomst en de bestemming aan te kondigen; gratis aan te vragen uurregelingen in brailleschrift; specifiek geluidssignaal om

wegenwerken en aan de gang zijnde werken aan te kondigen; de toegankelijkheid verbeteren door kleine, weinig afgestemde materialen aan te passen).

Voorts zou er een aanpassing van het aanbod moeten komen voor de late gebruikers, in het bijzonder op de noord-zuidas alsook voor wat betreft de verbindingen met de 19 gemeenten. De Regering zal de MIVB als belangrijkste vervoerder in Brussel aanmoedigen met het oog op een betere dienstverlening aan het cliënteel overleg te plegen met de NMBS en de Waalse en Vlaamse gewestelijke vervoermaatschappijen.

De herinrichting van de metrostations moet deze voor iedereen gezelliger maken en het onveiligheidsgevoel verminderen. De partnerships, die in het teken staan van sociale economie, vormen in dat verband een uitgelezen instrument. Ook het esthetisch aspect zal versterkt worden door Brusselse kunstenaars de gelegenheid te bieden er tijdelijke tentoonstellingen te houden.

De uitbouw van de "Mobiliteitscentrale van het Brussels Gewest" zal het op termijn mogelijk maken in de wegentunnels en aan de stadspoorten in real time storings van het verkeer en alternatieven aan te kondigen en de driekleurige signalisatie aan te passen, onder meer bij grote onderhoudswerken van de tunnels.

De gemeenten zullen bij deze doelstellingen betrokken worden. Er dienen initiatieven op het getouw gezet te worden om de plaatselijke actoren te sensibiliseren, onder meer op basis van geloofwaardige en geslaagde ervaringen in andere steden.

De gemeentelijke subsidies moeten verbonden worden aan de participatie van de gemeenten aan deze doelstellingen. De ordonnantie met betrekking tot de gesubsidieerde werken zal hervormd worden om specifiek een aanleg te valoriseren ten gunste van de zachte modi en de gebruiksvriendelijkheid en rekening te houden met de goede integratie van het openbaar vervoer.

3 . Het GEN: een manier om de verkeersellende in de stad te verminderen .

Het GEN moet gezien worden als een nieuw instrument ten dienste van de pendelaars, maar tevens als een nieuwe manier waarop de inwoners van het Brussels Gewest zich kunnen verplaatsen. De Regering zal erop toezien dat de federale overheid en de drie Gewesten zich houden aan de begeleidende maatregelen die vastgelegd zijn in het samenwerkingsakkoord met betrekking tot het GEN.

In overleg met de andere twee Gewesten moeten rond en in de opstapstations bewaakte en beveiligde parkings aangelegd worden die groot genoeg zijn, zodanig dat de pendelaars van daaruit gebruik kunnen maken van het GEN.

Het Gewest zal erop toezien dat de NMBS alle voorzorgsmaatregelen treft om de omwonenden te beschermen tegen de hinder die teweeggebracht zou worden door het intensere gebruik van de spoorweginfrastructuur.

De NMBS moet binnen Brussel zorgen voor een betere bediening door het spoor door in bevolkingscentra die amper bediend worden door het openbaar vervoer, nieuwe stations en GENhaltes (opnieuw) in gebruik te nemen. Bijzondere aandacht zal daarbij uitgaan naar de gezelligheid, de veiligheid en de netheid van deze stations en hun omgeving.

Het Brusselse GEN is een realiteit. Het moet tevens een doeltreffende mobiliteit binnen Brussel ten goede komen. Met het oog daarop zullen in het definitieve exploitatieschema (goed te keuren in het ECMM) de Brusselse belangen verwerkt worden:

- Aan de 36 stopplaatsen die in het exploitatieschema vastliggen, zullen de volgende worden toegevoegd: Kuregem, Verboeckhoven, Rogier, Lycée français, Verhoost en Wielemans om de ambities vervat in het GewOP dichter te benaderen
- het nieuw rollend materieel bij voorkeur bestemmen voor het GEN.

Het Gewest, dat gedurende lange tijd de naweeën ondervonden heeft van de Noord-Zuidverbinding, zal er, wanneer de NMBS nieuwe werken plant, op toezien dat zij voorafgaandelijk de overige hier beschreven punten uitvoert en geen grote chaos teweegbrengt in de stad.

Het Gewest zal zich in het bijzonder beroepen op de parlementaire resolutie uit 2007 betreffende het overleg met de NMBS. Het zal vragen om Brussel binnen de investerings sleutels van de NMBS als volwaardig te erkennen en het zal erop toezien geen lasten te moeten dragen die toekomen aan de federale overheid en aan de maatschappijen die eronder ressorteren. Daartoe zal een contactorgaan tussen het gewest en het spoor opgericht worden dat zal bestaan uit vertegenwoordigers van de MIVB, Mobiel Brussel, het BROH en Leefmilieu Brussel en de Brusselse eisen ten aanzien van de NMBS moet organiseren en coördineren.

4 . Een beter parkeerbeleid

Het gewestelijk parkeerbeleid zal voorzien in een geleidelijke harmonisering van de regels voor alle 19 gemeenten. Voor een doeltreffend toezicht op het betalend parkeren, en vooral op de overtredingen die leiden tot gevaarlijk parkeren (doortocht voetganger, bushalte, fietspad) moeten beambten met een publiek statuut ingezet worden, die voor iedereen dezelfde regels toepassen.

Het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de weg zal gestroomlijnd en geleidelijk verlaagd worden op grond van nog vast te leggen modaliteiten en rekening houdend met alternatieve oplossingen. Hiertoe zullen de referenties onder titel VIII van de GSV overgenomen worden in het kader van de verlenging of hernieuwing van milieuvergunningen.

Met het oog op een betere verdeling van de openbare ruimte zal het aantal plaatsen voor langdurig parkeren verminderd worden en zullen de overtollige voertuigen die in bepaalde dichte wijken geen plaats vinden, buiten de rijweg gebracht worden. Soepele regels (parkeerkaarten) zullen zo optimaal mogelijk afgestemd worden op de specifieke toestand van de verschillende gemeenten en van de verschillende wijken, rekening houdend met personen met beperkte mobiliteit, de mobiele medische en paramedische beroepen, autodelen (Cambio) en elektrische voertuigen.

In de handelskernen moet een progressieve tarifiering worden ingevoerd (eerste kwartier gratis) om rotatie aan te moedigen en ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van de beschikbare plaatsen, door de plaatsen voor langduriger parkeren te verleggen buiten de zone of naar de publieke parkings.

Ook de veralgemeende invoering van het systeem van telebebakening zal een instrument vormen om de parkings en het verkeer dat deze teweegbrengen, te beheren.

Daarnaast moeten speciale terreinen worden voorbehouden voor het langdurig parkeren van autobussen en zware voertuigen.

De Regering zal toezien op de effectieve uitbouw van de ordonnantie met betrekking tot het Gewestelijk Parkeeragentschap in overleg met de gemeenten. Er zal overleg worden opgestart met het parket met betrekking tot het vervolgingsbeleid voor verkeersovertredingen.

5 . Een ambitieus beleid voor het goederenvervoer

De toegang van vrachtwagens tot de stadscentra en de woonwijken van onze gemeenten zal geleidelijk gereguleerd worden via het algemeen mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsbeleid (+ parkeerbeleid). De verplichte routes voor vrachtwagens zullen vastgelegd worden op grond van de gemeentelijke mobiliteitsplannen en de hiërarchie van de wegen, alsook op basis van

een aparte bewegwijzering in heel het gewest teneinde bereikbaarheidsplannen op te maken voor de industrieterreinen en commerciële zones.

Voor het beheer van het toegestane vrachtverkeer en van de laad- en losoperaties zal samengewerkt worden met de gemeenten en de politiezones.

Voor een duurzame economische ontwikkeling van het Gewest zal een globale strategie voor het goederenvervoer worden uitgewerkt. De Regering zal derhalve de nodige studies opstarten voor de verwezenlijking van een goederenplan in het kader van zijn bevoegdheden mobiliteit en ruimtelijke ordening (vervoer per spoor : trein, metro, tram en de waterweg).

Het bestaan van een stedelijke logistiek platform is noodzakelijk voor de economische ontwikkeling van het Gewest in het kader van een globale strategie voor het goederenvervoer in Brussel.

6 . *Strijd tegen de verkeersopstoppingen*

Het Gewest zal de Federale Overheid steunen bij het invoeren van een instrument dat tot doel heeft werkgevers ertoe aan te zetten in plaats van een systeem van bedrijfswagens tegemoet te komen in de kosten voor huisvesting dichtbij het werk en/of in de kosten om gebruik te maken van andere vervoerswijzen als alternatief voor de wagen.

De Regering wil, met behulp van het Beliris-akkoord, een omvangrijk programma opstarten om het verkeer in vier grote hoofdstedelijke zones te reorganiseren, te kanaliseren en te verminderen.

Daartoe zal zij toezien op de heraanleg van de toegangsassen en structurerende assen van de stad tot stadslanen door de doorstroming van het openbaar vervoer te vergemakkelijken, de zachte mobiliteit te waarborgen en deze lanen opnieuw bewoonbaar te maken.

De gemeenten zullen ertoe aangezet worden zones met lage uitstoot in te stellen, dit is een perimeter die op grond van criteria met betrekking tot de bestemming (toegang voorbehouden voor de omwonenden, enz.) of de periode (toegang voorbehouden tijdens bepaalde tijdsblokken) beperkt toegankelijk is voor wagens.

7 . *De taxisector beter organiseren*

In tegenstelling tot de metro, die met een bepaalde capaciteit, regelmaat en op een vastgelegd traject rijdt, vormen taxi's een soepel systeem, kunnen zij gebieden met een kleine dichtheid bedienen en rijden zij ook op late tijdstippen. Het Gewest zal zorgen voor een grotere zichtbaarheid in het stadsbeeld (markering van de parkeerplaatsen, websites, enz.) en de kwaliteit van de dienstverlening erop vooruit gaat (opleiding chauffeur, gewaarborgde dienstverlening gekoppeld aan de vergunning, betere samenwerking met de spontane partners zoals de horeca, toegang tot de eigen busbanen zonder afbreuk te doen aan de reissnelheid van het openbaar vervoer, enz.). Er zal strijd gevoerd worden tegen de precarisering van het beroep van chauffeur.

Potentiële klanten moeten vertrouwen hebben in de tarieven die aangerekend worden voor de ritten (aangepaste tarifiering voor korte ritten, duidelijke affichering, onder meer voor wat betreft het nachttarief en de trajecten buiten het Gewest). Iedere nieuwe maatregel gericht op een reglementering van de taxisector moet gepaard gaan met een breed overleg met de vertegenwoordigers van het beroep; In overleg met de sector zal een grondige studie gevoerd worden naar het toegestane maximumtarief en naar het tarief dat toegepast wordt in Brussel (opnemingsbedrag, kilometerprijs en wachtgeld).

Zullen meer bepaald worden aangemoedigd: 1) uitrusting van een deel van de vloot (50 gemengde taxi's) om rolstoelen te vervoeren en zorgen voor voldoende afzetmogelijkheden (synergie met bijzondere mini-busdienst van de MIVB) ; 2) optimalisering van de Collecto-dienst

(collectief vervoer op aanvraag) en deze integreren met de nachtbussen van de MIVB; 3) uitbating van nieuwe niet-vervuilende voertuigen.

De Regering zal in overleg treden met de gemeente Zaventem met het oog op een oplossing van de problematiek van de bediening van de luchthaven door taxi's en hun verplaatsingen van en naar Brussel.

8 . Verkeersveiligheid

Deze Regering wil het aantal doden en zwaargewonden op de openbare weg drastisch doen dalen en de veiligheid voor alle weggebruikers verhogen met bijzondere aandacht voor de zachte weggebruikers : voetgangers en fietsers. Hiervoor wordt de lokalisatie van zwarte punten geactualiseerd en prioritair aangepakt. Hiervoor zal elk herinrichtingsplan onderworpen worden aan veiligheidseffectbeoordelingen. Zoals de richtlijn van de Europese Unie (2008/96/CE) voorschrijft. Het programma voor de plaatsing van onbemande camera's wordt verder gerealiseerd.

Er wordt een programma opgezet voor de sensibilisering van specifieke doelgroepen zoals kinderen en jongeren met verenigingen en scholen in samenwerking met de Gemeenschappen en het BIVV.