

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn	
6.1 INTERNATIONALE TOEGANKELIJKHEID: De internationale toegankelijkheid wordt versterkt door en opgebouwd rond de netwerken tussen de grootsteden. De trein en de toegang tot de stations krijgen voorrang. De stationswijken worden kwalitatieve stadsruimten.	Verbetering van de internationale bediening van Brussel					
		Verbetering van de verbindingen tussen Zaventem/Charleroi en de stations van Brussel				
		Het aanbod van het internationaal vervoer handhaven/diversifiëren en erover communiceren		Een basisaanbod in het BHG behouden voor alle internationale vervoermiddelen (TGV, bussen, trage treinen, slaaptreinen, autotreinen...)		
	Verbetering van het gebruik van het openbaar vervoer door de internationale gebruikers (Europese ambtenaren, toeristen, zakenlui...) in Brussel	De inrichtingen van het Zuidstation verbeteren			Het Europees fietsnetwerk dat door het Gewest loopt voorzien van signalisatie (REVER)	
					Het vervoer van passagiers via het water ontwikkelen	
					De informatie en signalisatie in de internationale terminals verzorgen	
					Een uniek (multimodaal) overgangsplatform creëren voor internationale bussen	
		De bediening van het openbaar vervoer verbeteren en het gebruik ervan promoten rond de plaatsen met een internationale dimensie			Congrescapaciteiten ontwikkelen op plaatsen die toegankelijk zijn met het openbaar vervoer (b.v. Heizel): de nr. 1 worden inzake congressen in Europa	
					Een goede bediening met het openbaar vervoer voor grote culturele of toeristische evenementen met een internationale dimensie (city parade, Couleur Café...)	
					Toegankelijkheidsfiches verplicht maken voor alle congressen, bezoeken aan Europese instellingen enz.	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
		Het gebruik van het openbaar vervoer promoten bij internationale werknemers voor hun binnenlandse verplaatsingen		<p>De actieve verplaatsingswijzen aanmoedigen die reeds worden gekozen door tal van internationale werknemers : onder meer de rol van Europa versterken in de promotie van bepaalde stedelijke transportwijzen</p> <p>De toeristische bewegwijzering verbeteren (met name op de ring, in de stations)</p> <p>Het aanmoedigen van alle initiatieven voor een levendige, groene en wandelstad, om verplaatsingen te voet aantrekkelijk te maken voor toeristen en internationale werknemers (zie workshop leefmilieu)</p> <p>Een aanbod uitbouwen voor de langetermijnverhuur van fietsen bijvoorbeeld voor de Erasmus-studenten)</p>	
6.2 GOEDERENTRANSPORT: De openbare ruimte en de inplanting van bedrijven, voorzieningen, diensten en andere economische activiteiten worden gereorganiseerd met het oog op het beheer van de behoeften inzake de goederenstromen en om te voldoen aan 70% van de behoeften via het water, de trein, de fiets of de cargotram, en de rest van de behoeften aan de hand van minder plaatsroevende, minder lawaaierige en minder vervuilende vervoerswijzen, in een kader dat hinder en opstoppingen beperkt	De ontwikkelingspolen lokaliseren (grote voorzieningen en economische activiteiten) in de buurt van de multimodale vervoersknooppunten of minstens in de buurt van de openbare vervoerslijnen	Op gecoördineerde wijze de ruimtelijke ordening beheren, de handelsgebieden en de mobiliteit (met als voorwaarde dat de handel in de buurt van de consumenten moet worden gevestigd)	Monofunctionele (en geen gemengde) industriegebieden om hinder te vermijden en de opslagzones en toegangswegen voor goederen te delen	<p>Voor handelszaken : de grondprijzen drukken (via belastingen) om de economische functie in de stad te houden, en ter compensatie daarvoor de prijzen voor het vervoer verhogen om de reële kostprijs voor de gemeenschap te dekken.</p> <p>Gepersonaliseerd logistiek advies uitwerken voor de bestaande ondernemingen om hun fluxen en modale overdracht te verbeteren: het waterwegvervoer, spoorwegvervoer en milieuvriendelijke voertuigen promoten bij de economische sector</p> <p>Voor bestaande ondernemingen die enkel toegankelijk zijn via de weg, de logistieke toegangswegen behouden en nachtleveringen aanmoedigen</p> <p>Voor nieuwe projecten toegangswegen en goedernopslag voorzien van bij de aanvang (in de effectenstudie en de haalbaarheidsstudie)</p>	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
	Het bestaan van haventerreinen met een sterke logistieke functie in de stad handhaven/ontwikkelen	De containerterminal in de Haven van Brussel behouden			
		Op het niveau van de haven ruimten voorzien voor multimodale infrastructuur			
		Laadplatformen voorzien langs de hele kanaalas (behoud in het Noorden, ontwikkeling in het Zuiden en in het centrum)			
		Logistieke terreinen en functies behouden of organiseren (TIR-centrum)			
		De haven- en industrieterreinen "herindelen" en reorganiseren (maximaal toegang verschaffen tot de kaaien)			
		Een logistieke en havenuitbreiding realiseren van het vormingsstation van Schaarbeek			
Voorrang verlenen aan het gebruik van goederen die geproduceerd werden in het BHG of in de rand (plaatselijke productie)		Voorrang verlenen aan het gebruik van bouwmaterialen (of zelfs consumptiegoederen) die werden geproduceerd in Brussel			
		In het BHG de sectoren ontwikkelen van de recyclage, schrootverwerking, ontmanteling van huishoudtoestellen enz. (laaggeschoolde arbeid) alsook het vervoer via de waterweg van het afval en de materialen die daaruit voortvloeien (cfr Economie en Leefmilieu)			
		Belgische producten promoten, met respect voor het vrije goederenverkeer			
		Een landbouw-/groenteteeltactiviteit ontwikkelen in de stad of in de rand		De groenteteelt op daken en moestuinen in de parken promoten (profiteren van het microklimaat dat eigen is aan de stad)	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
	Het in- en uitgaand goederenverkeer verdelen over een hoofddistributiecentrum (Schaarbeek vormingsstation) en kleinere, gedecentraliseerde distributiecentra in de stad.				
		Voor de stedelijke distributie het vrachtwagenverkeer inperken en het gebruik promoten van cargotram, taxi's, elektrische wagens en fietscargo, alsook schepen.		Een stedelijke tol invoeren (of kilometertaks?), maar erop toezien dat de nefaste weerslag op de kosten voor de vervoerder en in fine op de consumentenprijzen wordt beperkt	
				Communiceren en sensibiliseren rond de reële kostprijs van de logistiek (zichtbare en verborgen kosten) en rond de voordelen van een geïntegreerd beheer	
				Eurovignet voor vrachtwagens (evenwicht zoeken tussen tijdswinst, de hogere verplaatsingskosten en het behoud van een handelsactiviteit in de stad)	
		Het leveringssysteem reorganiseren: voorrang verlenen aan goederenverplaatsingen (leveringen) boven de verplaatsing van de klanten (die gebruik kunnen maken van actieve verplaatsingswijzen of openbaar vervoer, thuisleveringen): zoveel mogelijk de mensen van de weg houden die er het minst behoefte aan hebben.		De leveringsuren buiten de spitsuren uitbreiden (5-8u 's morgens en 20-23u 's avonds), maar erop toezien dat dit in stilte gebeurt	
				Nachtelijke leveringen promoten: via de waterweg langs het Becodok > metro Saintelette en dan langs het hele metronetwerk; per cargotram (maar opgelet voor lawaaihinder)	
				Meer plaats voor leveranciers voorbehouden op de openbare weg	
		De stedelijke distributie bevorderen op het niveau van het verkeer en het parkeerbeleid			

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
	Het vervoer via de waterweg en het spoor ontwikkelen voor lange trajecten	<p>TGV-vrachtvervoer : een spoorwegplatform creëren in verbinding met het netwerk van de hogesnelheidstreinen (voor verse producten uit Zuid-Europa)</p> <p>Pilootprojecten ontwikkelen voor het vervoer van bepaalde goederen via het water: b.v. "bierboot" voor de Horeca (cfr. Utrecht)</p> <p>Aandacht schenken aan de hoogte van bruggen bij renovaties en nieuwe bruggen</p> <p>De sectoren/activiteiten identificeren die zich bijzonder goed lenen tot deze vervoerswijzen</p>		<p>Voorrang verlenen aan goederenverplaatsingen (leveringen) boven de verplaatsing van de klanten (die gebruik kunnen maken van actieve verplaatsingswijzen of openbaar vervoer, thuisleveringen): zoveel mogelijk de mensen van de weg houden die er het minst behoefte aan hebben</p> <p>Bouwmaterialen bij voorkeur laten leveren via het water (kanaal)</p> <p>De afvoer van afval verplicht laten verlopen via de waterweg als de werf op minder dan 500m van het water is gelegen</p>	
6.3 PERSONENVERVOER: De openbare ruimte en de inplanting van voorzieningen, diensten en andere activiteiten worden gereorganiseerd om de mobiliteitsbehoeften te beheersen en aan al die behoeften te voldoen aan de hand van collectieve of actieve vervoersmiddelen, of in mindere mate door compactere en minder vervuilende individuele vervoersmiddelen.	Het aantal auto's in de stad terugschroeven: 200 000 voor de Brusselaars + 100 000 voor het inkomend pendelverkeer. Andere indicator : vermindering van het aantal afgelegde km met de wagen. Doelstelling MIVB: van om het even welke plek naar elke andere plek gaan in minder dan een uur.	De openbare ruimte grotendeels vrijmaken van individuele auto's (verkeer-parkeren) ten voordele van de andere vervoerswijzen en meer groen in de stad		<p>Inkomend pendelverkeer per auto ontraden (doelstelling - 10%) door de modale overdracht te bevorderen naar het openbaar vervoer en de fiets; door een stadstol in te voeren of een nieuwe verkeerstaks. Rijbelasting op basis van het gebruik voor vervuilende voertuigen of stadstol ? : kilometerstarifiering geëist door Europa tegen 2013 (noodzaak om de tarieven te bepalen, de zones, de uren...) stadstol ok, maar met compensatie voor de Brusselaars</p> <p>Het restverkeer vlotter laten verlopen</p>	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
				Het parkeren op de weg beperken, maar met alternatieve oplossingen voor het parkeren buiten de weg (zeer duur)	Parkeerplaatsen op de weg verminderen met 16% (-45 000 plaatsen) : doestelling Iris 2
				De mobiliteit naar de scholen verbeteren, waaronder het schoolvervoer	
				Heraanleg van de weg ten voordele van de andere verplaatsingswijzen	
				Lage-emissiezones invoeren, gepaard gaand met een duidelijke een aangepaste communicatie	
			Veilig openbaar vervoer, toegankelijk voor iedereen (8 tot 98 jaar), frequent en continu	Tegemoetkomen aan de diverse en specifieke behoeften van gebruikers van het openbaar vervoer, met name op het vlak van de bereikbaarheid van groene ruimten en recreatievoorzieningen, 's avonds en in het WE	
				Nieuwe financieringsmiddelen zoeken voor het openbaar vervoer en de wegen (frequenter controles van de vervoerbewijzen? stadstol?)	
				Ruimten vinden om nieuwe tram- en busdepots in te richten, en keuzes maken inzake de kwaliteitsnormen voor de depots (milieunormen zijn duur).	
				Meer eigen banen voorzien voor trams en bussen om de regelmaat en frequentie van het openbaar vervoer te verbeteren	
				De efficiëntie van het openbaar vervoersnet evalueren volgens de norm 5-5-5	
				Het fietsnetwerk voltooiën opdat het coherent zou zijn over het hele traject (+ fiets-GEN met Vlaams- en Waals-Brabant)	
				Voetgangersruimten creëren van hoogstaande kwaliteit (vlakke en antislipmaterialen)	
				Een continu vervoersnetwerk uitbouwen in de 2de stadskroon	
				Actieve verplaatsingen aanmoedigen	
				De overbevolking van het openbaar vervoer beperken tijdens de spitsuren	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn	
		<p>Betere informatie verstrekken over de vervoersmiddelen en verplaatsingen (+ beter inzicht krijgen in de motiveringen van de verplaatsingen)</p>		<p>De gebruikers betrouwbare informatie verstrekken over de trajecttijden te voet/per fiets/per tram/per auto opdat ze de diverse vervoerswijzen zouden kunnen vergelijken en de beste keuze zouden maken.</p>		
				<p>Zoveel mogelijk informatie verstrekken over de alternatieve vervoerswijzen (carpooling, wandelen...) via internet, GPS...</p>		
		<p>Het overheidsbeheer verbeteren</p>		<p>Het overleg organiseren tussen de 3 gewesten inzake het beleid voor de vermindering van het autoverkeer, want de problemen verschillen van gewest tot gewest (Vlaanderen: opstoppingen; Wallonië : onderhoud van het wegennet; Brussel: financiering en opstoppingen)</p>		
		<p>De milieuprestaties verbeteren van de auto's die op de markt worden gebracht (met name op Europees niveau)</p>		<p>De gemeenten de uitvoering van het IRIS-plan opleggen</p>		
6.4	<p>RUIMTELIJKE ORDENING: Het grootstedelijk gebied wordt zodanig georganiseerd dat de mobiliteitsbehoeften van alle actoren worden beperkt</p>	<p>De verschillende stadsfuncties (cultuur, handel, economische activiteiten, arbeid, recreatie, scholen...) zijn makkelijk toegankelijk voor iedereen. Het woon-werkverkeer is beperkt. De toegankelijkheid wordt in aanmerking genomen in het kader van de ruimtelijke ordening</p>	<p>De "buurtstad" ontwikkelen, onder meer door het gemengd functioneel karakter van de wijken (het buurtkarakter van een aantal diensten en handelszaken), om de verplaatsingsbehoeften te beperken</p>	<p>De aanwezigheid garanderen van economische buurtactiviteiten in alle wijken</p>	<p>Informatie en voorlichting rond de buurtdiensten in de wijken ontwikkelen naar nieuwe bewoners toe</p>	
			<p>Economische activiteitsgebieden behouden (met goede bediening door het openbaar vervoer)</p>			
			<p>Prioritair de gebieden ontwikkelen die reeds goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer of in de buurt liggen van multimodale polen, en toezien op de goede onderlinge verbinding tussen die gebieden</p>		<p>De activiteiten en de woonfunctie verdichten door een stedenbouwkundige herdefiniëring van de huizenblokken en de hoogbouw: de GSV herzien om hogere gebouwen toe te staan nabij knooppunten van het openbaar vervoer en om de doorsteek van bepaalde binnenpleinen toe te staan</p>	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
				Voorkeurlocaties, gezien de goede bediening met het openbaar vervoer: Weststation / Bockstael / Bordet / Heizelplateau / Josaphat / Reyers / Kazernes / Delta	
				De metro-antennes verdichten die momenteel kampen met overcapaciteit	
		De intermodale vervoerspolen ontwikkelen (de criteria van een intermodale pool bepalen) en ze opvatten als gebieden voor economische activiteiten en diensten (crèches, handel...)		Transitparkeerplaatsen ontwikkelen in de intermodale polen	
				Nieuwe infrastructuur laten financieren door de promotoren voor nieuwe sites, zoniet door de pendelaars en de federale overheid	
		Het Brussels beleid inzake ruimtelijke ordening coherent maken met dat van de 2 andere gewesten			
		De integratie van het openbaar vervoersnetwerk verbeteren, in het bijzonder tussen de verschillende verplaatsingswijzen (tram-bus-trein) en tussen de verschillende vervoersmaatschappijen (De Lijn, MIVB, NMBS) om de bestaande infrastructuur te opwaarderen (spoorweg...) en het bestaande aanbod inzake openbaar vervoer te verbeteren (frequentie, kwaliteit, zichtbaarheid, regelmaat, bediening, ook buiten de spitsuren)			
		De hiërarchie van de wegen en trajecten herzien		Het herverdelen en in evenwicht brengen van de openbare ruimtes in zones 20 (25%), zones 30 (65%) en verkeersassen (10%).	
				Voorrangsregeling en trajecten bepalen volgens de vervoerswijze (b.v. voetgangerstrajecten)	
				De inrichtingen voor de "zwakke weggebruikers" verbeteren	
				Het gebruik van de gewestwegen versterken (parkeerplaatsen op de weg afschaffen, de verkeersstromen bevorderen door optimalisering van de instelling van de verkeerslichten)	

Tabel van workshop Nr. 6: "Mobiliteit"

Elément de vision / Visie-elementen	Objectif principal à atteindre en 2020 / Hoofddoel voor 2020	Axe stratégique / Beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur de l'axe stratégique pour la RBC en 2020 / Specifiek doel of succesindicator van de beleidslijn voor het BHG in 2020	Sous-axe stratégique / Ondersteunende beleidslijn	Objectif spécifique ou indicateur du sous-axe / Specifiek doel of succesindicator van de ondersteunende beleidslijn
				Het systeem van de lussen in de woonwijken uitbreiden	
				De invalswegen van de stad verzorgen, met name door de inkomende verkeersstromen te beperken door heraanleg van wegen, parkeerplaatsen, lichten...	
		Een echt beleid voeren inzake verkeersveiligheid			

Workshop Acties - Mobiliteit

7 oktober 2011

Begeleiders: Marc Lemaire (Ecores), Marcel Van Meesch (Solution21)

Deskundigen: Veronica Pezzuti (ATO), Yves Van de Castele (DSP)

Het openbaar vervoer optimaliseren

Nadenken over mobiliteit betekent:

- het definiëren van multifunctionele centra van grootstedelijk belang in de stad, op basis van de hoofdlijnen van het stedelijke transport.
- het definiëren van een goede geografische verdeling van de grootstedelijke centra, waarbij elke wijk een grootstedelijk centrum in de buurt heeft (maximaal 10 tot 20 minuten). Een grootstedelijk centrum biedt alle diensten aan, zoals sport, winkels ...
- het definiëren van wijkcentra op basis van de wandelafstand (maximaal 10 minuten) vanaf elke woning.
- een evaluatie van het sociale tijdsbeheer op basis van de gebruikstijd van de stad.

Voorgestelde acties

- De functie van een plaatselijke operator creëren, die de verschillende transportoperatoren van een multimodaal knooppunt coördineert.
- Een grootstedelijke structuur creëren voor de coördinatie van de diverse transportoperatoren.
- Eén enkel kaartje ontwikkelen voor alle transportoperatoren (wordt aan gewerkt).
- Meer gedeelde ruimtes ontwikkelen, dat wil zeggen een openbare ruimte waar niemand exclusieve rechten heeft, een plaats waar iedereen gelijke toegang toe heeft, een openbare ruimte die ontmoetingen en intermodale mobiliteit bevordert.
- Productie van wijkplattegronden met de aanduiding van de wandeltijden.
- Verbetering en uitbreiding van fietspaden.
- Een deel van de Villo-fietsen elektrisch maken.
- De toegang tot scholen verbeteren.
- Jongeren warm maken voor actieve vormen van transport en duurzame mobiliteit (schoolbus, fiets).
- Telewerken kan een manier zijn om het woon-werkverkeer te verminderen, maar het is belangrijk om toe te zien op de effecten die een decentralisering van maatschappelijke zetels zou kunnen veroorzaken, met name het verlies van de wettelijke vertegenwoordiging van de werknemers.

Personenvervoer

Voorgestelde acties

- Slimme tarifiering: rekening houden met de plaats en de tijd van het vervoer, het type auto. Een slimme tarifiering zou in heel België en de Benelux toegepast moeten worden. Ook Europa zou dit systeem moeten promoten, maar dit mag de invoering niet vertragen.
- Nadenken over 'sociale mobiliteit': nadenken over een compensatiesysteem in Brussel dat de modale verschuiving voor iedereen vergemakkelijkt:
 - de aansluiting van transportmodi tussen wijken verbeteren;
 - begeleiding in de wijken bevorderen ('sociale mobiliteit');
 - stations promoten;
 - actieve vervoerswijzen promoten bij mensen die een gemotoriseerde vorm van transport gebruiken, maar te voet zouden kunnen gaan;
 - meer voetgangerszones in de buurt van scholen
- Intermodale plaatsen:
 - multimodale biljetten (één kaartje voor alle transportnetwerken);
 - de fiets promoten in kansarme wijken;
 - nadenken over en bouwen aan intermodale knooppunten (fiets, parking), met een betere communicatie
- Plaats van de auto:
 - minder parkeren op straat om meer plaats te creëren voor voetgangers en kinderen;
 - P+R parkings
 - de ondergrondse ruimte beter benutten voor parkeren.
- Coherent aanbod van het openbaar vervoer:
 - het delen van en nadenken over de openbare ruimte;
 - coherentie tussen de operatoren;
 - het netwerk van de NMBS beter benutten.
- Geleidelijke promotie van alternatieve vervoerswijzen:
 - aandacht vragen voor actieve vervoerswijzen: cambio, elektrische fiets, enz. De federale staat en het Gewest moeten de heffingen en subsidies wijzigen en de premies herzien.
- Bepaalde Brusselse belastingsvormen aanpassen om de lokale mobiliteit te bevorderen:
 - Het fiscaal voordeel op bedrijfswagens opheffen (welke beslissingen worden genomen tijdens de federale onderhandelingen?)
 - Premies toekennen voor elektrische fietsen.

Ruimtelijke ordening en mobiliteit

- Aandacht voor de thema's op het gebied van de territoriale ontwikkeling, zoals de nabije stad, verdichting en polycentrische concentratie.

Voorgestelde acties

- Verdichtingsgebieden in (en buiten) het Gewest plannen, op basis van bestaande knooppunten (met name de GEN-stations die de metro kruisen).
- Voor dun bebouwde, ontoegankelijke gebieden: de mobiliteit gelijktijdig plannen vanaf de start van projecten.
- De ontwikkeling van de stad en de activiteiten in de stad ruimtelijk bepalen: het kanaal, het Weststation, de toegangspoorten tot de stad.
- Oude stedelijke centra verdienen de voorkeur om te fungeren als centrale plaats op lokaal niveau, maar naast de filosofie van de nabije stad moet er ook aandacht gaan naar de internationale functie: de toegankelijkheid van de verschillende delen van de stad moet gewaarborgd zijn.
- Bij de uitbouw van het netwerk prioriteit geven aan de aanleg van verbindingswegen die de randstedelijke gebieden onderling met elkaar verbinden, zowel in het Brussels Gewest als in het grootstedelijk gebied.
- De openbare ruimte opnieuw verdelen over de verschillende vervoerswijzen (welke prioriteit?). Bij de afgifte van stedenbouwkundige vergunningen moeten veel meer multimodale doelstellingen worden opgenomen. Dat vereist de aanpassing van hoofdstuk VIII van de GSV, de actualisering van de kaart van de gewestelijke toegankelijkheid en de definiëring van de nodige maatregelen.
- Er moet een transversale visie op de openbare ruimte komen: vanaf het begin van het project moeten alle elementen die van invloed zijn op de openbare ruimte geïntegreerd kunnen worden (transportoperator, belang van de weg, plaats voor actieve vervoerswijzen, wegbedekking, stadsmeubilair ...). Daarvoor is het nodig om meer transversaliteit te creëren tussen de actoren die een impact hebben op de openbare ruimte (met gebruik van de bestaande structuren, zoals de bMa).
- Bij de aanleg van een nieuwe openbare ruimte moet worden nagedacht over de ontwikkeling van de omgeving.

Goederenvervoer

Voorgestelde acties

- Principe: de acties moeten worden uitgewerkt op basis van de bestaande logistieke ketens (trein, vrachtwagen, bestelbusjes).
- Kleine eenheden met Piek-certificaat promoten voor leveringen met zo min mogelijk geluidshinder (norm voor het verminderen van de geluidsoverlast bij het laden en lossen van goederen), al gebruikt door grote winkelketens (Zara, Colruyt, Delhaize).
- In toepassing van het IRIS II-plan wordt een 'Goederenplan' uitgewerkt om het transport van goederen te rationaliseren. Een mogelijk instrument om de uitvoering van de principes van het plan te garanderen is een heffing. De volgende parameters zouden gebruikt kunnen worden:
 - tijd van het vervoer
 - plaats van het vervoer
- Stedelijke distributiecentra oprichten:
 - het transport van bouwmaterialen afstemmen met de haven;
 - een distributiesysteem met pakjes ontwikkelen, zodat de laatste kilometer met een schone wagen afgelegd kan worden.

- Een charter opstellen zoals het Freight Operator Recognition Scheme (FORS) van Londen, dat het goederenvervoer door verschillende mobiliteitspartners omkadert: het FORS zou de Belgische partners (gewesten, gemeenten) kunnen inspireren tot het opstellen van een charter dat de nodige regels op logistiek gebied omkadert.
- DSP (Delivery Service Plan): hoe kunnen we leveringen aan bedrijven verminderen? De bestellingen moeten gerationaliseerd worden. Dat kan door middel van een pilootproject binnen een aantal bedrijven, waarvan de resultaten na afloop worden geëvalueerd.
- Intelligent Transport System (ITS): nieuwe initiatieven ontwikkelen op basis van de ITS-technologie (parkeerverwijssystemen, digitale nummerplatherkenning).

1. Bevordering van actieve vervoerswijzen

- Aandacht voor de vermenging van stedelijke functies en de toegankelijkheid voor iedereen, ook en vooral voetgangers en fietsers, in de wijken (bv. bereikbaarheid te voet). Dringend aandacht nodig voor de plaatsen waar de haltes van het openbaar vervoer zijn en de bewegwijzering rond de haltes. Specifieke aandacht voor de afstemming tussen de haltes of stations van verschillende operatoren.
- De stap durven te zetten van de auto naar het openbaar vervoer of de fiets en van het openbaar vervoer naar de fiets.
- Specifieke zorg voor de complementariteit tussen de vervoerswijzen, in een context waarin het dagelijkse vervoer steeds complexer wordt (te voet, op de fiets, met de fiets in het openbaar vervoer ...). Potentiële gebruikers van het openbaar vervoer bewustmaken van de voordelen (gezondheid, minder globale kosten voor de maatschappij ...).
- Het tariefbeleid van het openbaar vervoer afstemmen op sociale criteria en niet op de leeftijd.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer en de dienstverlening verbeteren (dienstregeling, comfort ...), snelheid, stiptheid ...
- De fiets promoten voor afstanden tussen 5 en 15 km.
- Premie voor de aankoop van een elektrische fiets of belastingvermindering, zoals voor elektrische auto's en motorfietsen.
- Hoogwaardige fietspaden aanleggen in de stad.
- GEN voor de fiets: het huidige beleid opvoeren, snelle routes die zijn voorbehouden aan fietsers (fiets snelwegen).
- Meer aandacht voor de 'taal' van de ruimte of van het gebied. De ruimtelijke ordening moet begrijpelijk en in overeenstemming met het gebruik zijn.

2. Hoe kunnen handelscentra beter aangelegd worden vanuit het oogpunt van de voetganger?

Via het principe van de 'serendipiteit': principe dat ervan uitgaat dat men vindt wat men niet zoekt (bijvoorbeeld op commercieel gebied), door middel van een hoogwaardige openbare ruimte die aanzet tot wandelen en verpozen.

Voorgestelde acties

- 'Uitstootarme' zones (*quiet zones*) promoten en uitbreiden: dit zijn zones waar het autoverkeer beperkt is (tot bepaalde periodes van de dag of uitstootgehaltenes), waarbij men waakzaam moet zijn voor sociale discriminatie: kansarme bevolkingsgroepen mogen niet uitgesloten worden.
- Het idee van het rondslechteren in de centrumwijken en in de rand ontwikkelen:
 - o De diversiteit van de Brusselse wijken benutten;
 - o De kanaalzone integreren in het openbaarvervoernet dat het historische centrum van Brussel bedient, uitgebreid tot metrolijn 2
- Continu parcours: breuklijnen herstellen:
 - o Macro = infrastructurele breuklijnen tussen wijken herstellen;
 - o Micro = breuklijnen als gevolg van oneffenheden in het parcours herstellen, met het oog op de 30 tot 40% mensen met een verminderde mobiliteit.
- Alle aankleding verbeteren: banken, terrassen, bestrating ...
- Meer activiteiten op straat, gericht op de diversiteit.
- De geografie van de stad naar voren brengen:
 - o waterthema: 'stadsrivieren'
 - o de valleien van Brussel benutten
- Gelijkvloerse verdiepingen benutten als etalage voor winkels (in handelswijken).

3. Met welke maatregelen kunnen we de mobiliteit in de stad verbeteren in de richting van de geplande beleidskoers?

- Mobiliteitsonderzoeken doen bij huishoudens om hun transportbehoeften beter te leren kennen:
 - o een 'mobiliteitsfacilitator' aanstellen die burgers op weg helpt in het mobiliteitsaanbod
- Nadenken over manieren om de verplaatsingstijd met het openbaar vervoer rendabeler te maken, zodat de wachttijd actieve en geen passieve tijd is.
- Sociale netwerken gebruiken om de kennis van de gebruikers beter te benutten.
- Verkeersles in alle scholen bevorderen (als onderdeel van het lesprogramma).
- Informatie over verplaatsingen binnen Brussel in de stations verbeteren.
- Informatie voor voetgangers in de intermodale knooppunten van de verschillende transporten verbeteren.
- Bewegwijzering voor fietsers verbeteren.

- Voorbeelden van mogelijke ideeën om de mobiliteit op een creatieve manier te bevorderen:
 - 'regendiensten' (voor voetgangers en fietsers) ontwikkelen op de intermodale punten:
 - paraplu's en regenjassen ter beschikking stellen in de grote trein- en metrostations via een soort uitleendienst
 - in fietsenstallingen ruimte bieden voor het opslaan van spullen (helm, ...);
 - een projectoproep doen voor het ontwerp van gedeelde caddies die ter beschikking worden gesteld in buurtwinkels.
- Antidiefstalsystemen voor fietsen invoeren.
- De rol van de politie bij de bestrijding van gewelddadig gedrag op straat versterken.
- Intermodale knooppunten en transporthaltes verbeteren, zodat ze aangenaam en goed uitgerust zijn.
- Diensten voor kinderen aanbieden om het wachten op het openbaar vervoer minder lang te maken.
- Transport met bijvoorbeeld Villo of Cambio aanpassen aan mensen met kinderen: kinderzitjes aanbieden.
- Een 'mobiliteitsmagazine' maken voor het grote publiek, dat participatief is ('Wat vindt u van uw mobiliteit?') en samenwerkt met de transportoperatoren (MIVB, De Lijn, NMBS). Het tijdschrift zou ook een rubriek over de mobiliteit in andere Europese en wereldwijde steden kunnen hebben.
- Carpooling aanmoedigen.