

Inleiding

De sterke bevolkingsgroei in het Brussels Gewest en in de omliggende gemeenten zorgt voor een verhoogde druk op de mobiliteit en op het vervoersaanbod in en om de hoofdstad en stelt het beleid voor belangrijke uitdagingen.¹ Ook het aantal activiteiten dat tot verplaatsingen leidt, is alsmaar toegenomen door de rol van tewerkstellingspool die de Brusselse regio vervult. Zo ontvangt de hoofdstad dagelijks een 381.394² pendelaars, waarvan het grootste deel vanuit het Vlaamse Gewest. Daarnaast groeit ook het aantal studenten in Brussel en neemt het aantal culturele evenementen toe. De Rand deelt mee in deze evoluties, hoewel de toename van de verplaatsingen er voornamelijk in functie van werkgelegenheid gebeurt. Delokalisatie en de aantrekkingskracht van de regio rond de luchthaven kunnen leiden tot wijzigingen in de structuur van de verplaatsingen. Vanuit Brussel naar de Rand en tussen de randgemeenten onderling is er nu reeds een stijgende pendel.

Koning auto of alternatieve vervoerswijzen?

Het autobezit van de Brusselse huishoudens is gedaald en ligt nu ver onder het percentage van de rest van het land. In 2010 bedroeg het aandeel huishoudens in Brussel dat over minstens één auto beschikte 64,8% tegenover 82,6% van de Belgische huishoudens. Daarnaast is ook het modale aandeel van de auto verminderd en bedraagt het nog zo'n 32% van de verplaatsingen. Verplaatsingen met de auto worden binnen het BHG van de troon gestoten door verplaatsingen te voet als belangrijkste vervoerwijze (37%). Brussel beschikt zowel over een voetgangersplan als over een fietsplan, o.a. om te voorzien in specifieke uitrustingen (bv. fontein met drinkbaar water) en doeltreffendheid (bv. nieuwe oversteekplaatsen). Hoewel er tal van maatregelen zijn genomen om deze vervoerswijzen te stimuleren (bv. aanleg van voetpadverbredingen), beschikt men over een onvolledig overzicht van de verwezenlijkingen en zijn er nog tal van tekortkomingen. Zo blijkt o.a. dat er eind 2012 fietspaden werden aangelegd op amper de helft (54%) van de gewestwegen.

Slechts 39,9% van de Brusselse huishoudens beschikt over een fiets. Desondanks kon men wel vaststellen dat het fietsgebruik in tien jaar tijd is verdrievoudigd. Dit is o.a. te danken aan het bestaande aanbod van gedeelde fietsen (Villo) en de mentaliteitswijziging die de laatste jaren is opgetreden.

	Hoofdvervoerwijze	
	Naar/weg van het BHG	Binnen het BHG
Auto	63,7%	32%
Te voet	1,9%	37%
Fiets	0,4%	3,5%
Openbaar vervoer	31,7%	25,8%
Andere	2,3%	1,7%

Vergelijking tussen de modale aandelen voor alle verplaatsingen met betrekking tot het BHG, op een gemiddelde dag.
Bron: Beldam 2010 - Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het BHG. 2 De verplaatsingsgewoonten in Brussel

Om het fileleed in en rondom de hoofdstad te beperken en uit overwegingen die met milieu en leefbaarheid te maken hebben, worden reeds allerhande maatregelen genomen om het autogebruik te ontmoedigen en naar alternatieven verplaatsingsmiddelen te zoeken (bv. door vergunningen voor parkings toe te wijzen in functie van hun bereikbaarheid met het openbaar vervoer). Hoewel in bepaalde wijken een tekort aan parkeergelegenheid bestaat, kan er tegelijk nog steeds een buitensporig aanbod aan parkeerplaatsen onder de kantoorgebouwen worden vastgesteld, wat er samen met de ondersteuning via bedrijfswagens voor zorgt dat het gebruik van de auto in de stad nog steeds erg aantrekkelijk blijft. De Brusselse overheid tracht via een Gewestelijk Verkeersplan het autogebruik af te raden in het dichtbevolkte stadscentrum aan de hand van enkele dwingende maatregelen, zoals het parkeren betalend te maken of door het te beperken in de tijd.

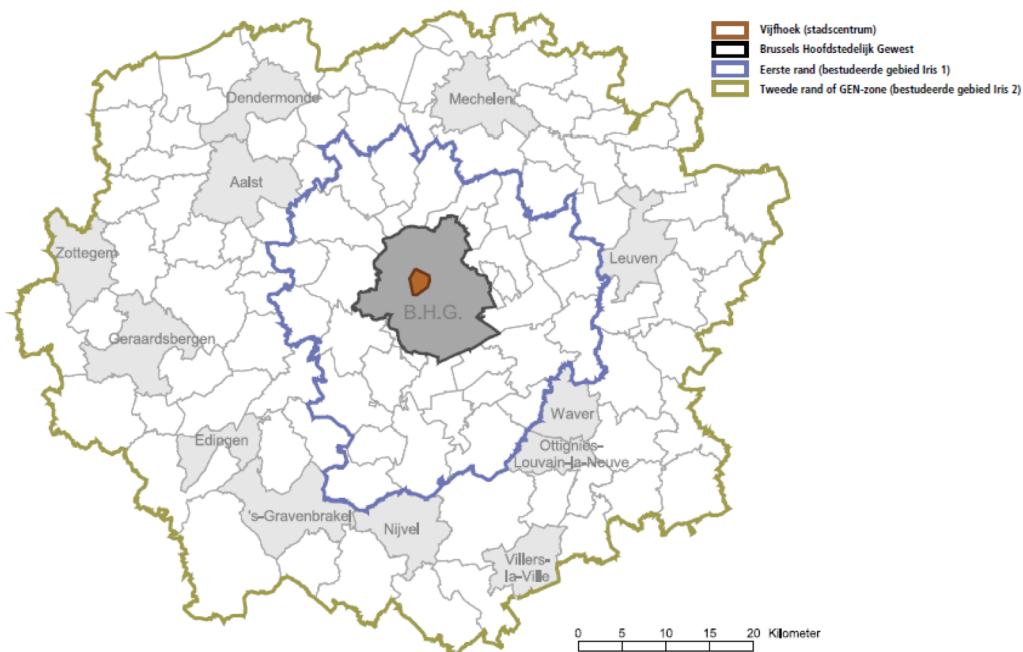
Openbaar vervoer

Brussel is het middelpunt van een nationaal en internationaal netwerk¹. Zo behoren de stations 'Brussel-Centraal' en 'Brussel-Zuid' tot de spoorwegknooppunten in België wat betreft personenvervoer. De laatste jaren is het gebruik van het openbaar vervoer drastisch toegenomen: voor de verplaatsingen naar en uit Brussel steeg het modale aandeel van 15% in 1999 naar 31,7% in 2010. De MIVB is beheerder van het BHG voor vervoer in Brussel, maar er zijn ook andere beheerders

¹ Het Iris 2-plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil een strategische leidraad zijn voor een betere mobiliteit in Brussel en met het oog op een integrale aanpak werd o.a. in 2014 het initiatief VlotVlaanderen opgericht door Provincie Vlaams-Brabant, RESOC en POM (<http://www.vlotvlaanderen.be/>) .
<http://www.mobielbrussel.irisnet.be>

² Situatie op 31 december 2010, De Maesschalck, De Rijck & Heylen, 2014.

actief (NMBS, De Lijn en TEC). Ook met de Haven van Brussel en het Parkeeragentschap werd een beheerscontract gesloten. Hoewel de hoofdstad goed bereikbaar is, zijn er ook hier structurele elementen die stroef lopen. Zo kan het Brusselse NMBS-net in deze fase nog niet worden beschouwd als een perfecte aanvulling op het sporenwagetransport (metro en tram) van de MIVB, door het gebrek aan een operationeel GEN-netwerk. Het GEN-netwerk is ontstaan vanuit het idee de Brusselse mobiliteit te benaderen binnen een bredere geografische context. Zo omvat dit GEN-netwerk niet enkel de 19 Brusselse gemeenten maar tevens 33 gemeenten van de “eerste Rand” en 83 gemeenten van de “tweede Rand”. Dit project, dat onder de wet valt van 17 juni 2005, liep veel vertraging op. Men heeft het ondertussen al over 2023 als nieuw tijds kader terwijl het idee al aan bod kwam sinds de oprichting van het BHG in 1989. Dit heeft o.a. te maken met het grote aantal actoren betrokken bij dit project. Het idee werd opgesteld vanuit de Iris-studies. Het Iris 2-plan⁴ is het strategische plan voor de mobiliteit binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en werd in september 2010 goedgekeurd door de Brusselse regering. Dit plan geeft de noodzaak aan om de coördinatie te versterken tussen gewestelijke entiteiten (vb. leefmilieu Brussel) en met de Politie en het Parket. In 2013 werd bepaald dat op het gebied van mobiliteit er een Gewestelijk Mobiliteitsplan (GewMP) zal worden toegevoegd aan het Irisplan, om een regelgevend kader toe te voegen.



Bron: Katernen van het kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 1 Het vervoeraanbod in Brussel. Mobiel Brussel

Door de sterke wisselwerking tussen Brussel en het ommeland is het vervoersbeleid in het Brusselse Gewest in belangrijke mate afhankelijk van het beleid dat er in Vlaanderen en Wallonië wordt gevoerd en vice versa. Voor de uitwerking en uitvoering van strategische plannen op het vlak van mobiliteit zijn Brussel en de omliggende regio's bijgevolg op elkaar aangewezen.

Karen Chaltin, 6 oktober 2014

Referenties

- Lebrun, K., Hubert, M., Dobruszkes, F., Huynen, P. (2012). Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 1 Het vervoeraanbod in Brussel. Mobiel Brussel
- Lebrun, K., Hubert, M., Huynen, P., De Witte, A. & Macharis, C. (2013). Katernen van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 2 De verplaatsingsgewoonten in Brussel. Mobiel Brussel.
- Hubert, M., Lebrun, K., Huynen P. & Dobruszkes, F. (2013). BSI synthesesnota. De dagelijkse mobiliteit in Brussel: uitdagingen, instrumenten en prioritaire werkdomeinen. Brussels Studies
- Hubert, M., Dobruszkes, F. & Macharis C. (2009) Staten-Generaal van Brussel. Mobiliteit in, van, naar en rond Brussel. Brussels studies, synthesesnota nr. 1.
- De Maesschalck, F., De Rijck, T. & Heylen, V. (2014). Dossier: Wisselwerking Vlaams-Brabant en Brussel. Steunpunt Sociale Planning
- Macharis, C., Dobruszkes, F. & Hubert, M. (2014). Stadsschriften: Mobiliteit en logistiek in Brussel. Brussel: VUBPress
- Bertrand, P., David, T., Hubert, M., Schollaert, J., Tackoen, X. & Thys, M. (2014) Gids van de mobiliteit en de verkeersveiligheid. Brussel: Mobiel Brussel, Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het BHG.

³ Vanuit Brussel zijn er verschillende snelle lijnen uitgebouwd naar andere grootsteden. Zo duurt het tussen 1,5 uur en 2 uur om vanuit Brussel naar Parijs, Amsterdam, Keulen (Thalys) of Londen (Eurostar) te reizen.

⁴ <http://www.mobielbrussel.irisnet.be/articles/de-mobiliteit-van-morgen/in-enkele-woorden>