

# MEMORANDUM



**2009-2014**

**5 juni 2009**

## Inhoudstafel

1. Inleiding	p. 3
2. De “actieve” modi aanmoedigen	p. 3
3. Het openbaar vervoer uitbreiden	p. 5
4. Het rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen	p. 8
5. Hoogwaardige, veilige, functionele en aangename weginfrastructuur en openbare ruimten ontwikkelen	p. 11
6. Een gecoördineerd gewestelijk parkeerbeleid toepassen	p. 14
7. Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen	p. 14
8. Realtime informatie en beheer van de mobiliteit	p. 15
9. Logistiek en distributie van goederen	p. 17
10. De “Governance” op het vlak van mobiliteit verbeteren	p. 18
11. Grondregie	p. 19
12. Budgetplanning	p. 20
13. Organisatieontwikkeling van Mobiel Brussel	p. 23
Bijlagen	

In dit document wordt ingegaan op de belangrijkste onderwerpen die door Mobiel Brussel op transversale wijze worden behandeld.

Dit document is gebaseerd op een aantal bestaande documenten, zoals de beheersovereenkomst van de MIVB 2007-2011, de beheersovereenkomst Haven van Brussel 2008-2012, het ontwerp van het gewestelijk vervoersplan Iris2, enz.

De klemtoon wordt hier vooral gelegd op het feit dat moet worden gewaakt over het beheer en het onderhoud van de bestaande infrastructuur.

Dit document is niet volledig.

5 juni 2009

De Directeur-generaal

Dr. Ir. JC MOUREAU

## 1. Inleiding

Mobiliteit is niet alleen essentieel voor de sociaal-economische ontwikkeling van Brussel als hoofdstad en als transregionale economische motor, maar mobiliteit is ook essentieel voor de levenskwaliteit van zijn bewoners en het is een elementaire uitdaging voor wat de duurzame ontwikkeling van de stad en de rand betreft. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt dan ook geconfronteerd met grote milieugerelateerde uitdagingen die een gevolg zijn van het verkeer (verbeteren van de luchtkwaliteit, verminderen van de geluidsoverlast, verminderen van de uitstoot van broeikasgassen).

De belangrijkste strategische doelstellingen van Mobiel Brussel moeten ervoor zorgen dat de **toegankelijkheid** voor de bewoners, de bezoekers, de ondernemingen en de internationale instellingen in het Gewest kan worden gewaarborgd, dat het mobiliteitsvraagstuk op een **duurzame** manier wordt aangepakt en dat er meer en een veiligere **openbare ruimte** komt.

Voor de verwezenlijking van deze doelstellingen beschikt Mobiel Brussel over 9 directies en een algemene directie met meerdere transversale cellen (zie bijlagen 1a en 1b). Al deze entiteiten beschikken over een referentiekader, een operationeel jaarplan en een vijfjaarlijks balansverslag. Dit document is een aanvulling op deze documenten waarin, enerzijds, de visie, de algemene opdrachten en de strategische doelstellingen van Mobiel Brussel worden voorgesteld en anderzijds, het actieplan 2009-2014 wordt toegelicht. Het bevat meer gedetailleerde voorstellen en houdt op transversale wijze rekening met de taken die door de verschillende directies worden uitgevoerd.

De onderwerpen die hieronder aan bod komen, hebben betrekking op verschillende van de prioriteiten die deel uitmaken van het ontwerpvervoersplan Iris2 waarover de regering nog een standpunt dient in te nemen.

De onderstaande voorstellen veronderstellen, naast de nodige human resources, dat knopen worden doorgehakt en dat duidelijke budgettaire keuzes worden gemaakt.

## 2. De "actieve"<sup>1</sup> modi aanmoedigen

### 2.1. De fiets

#### Strategische acties

- Op basis van de Europese "Bypad"-procedure het **fietsbeleidsplan 2005-2009** evalueren en een nieuw beleidsplan uitwerken om de doelstelling van 15 % van de verplaatsingen met de fiets tegen 2020 (overeenkomst van Brussel van 15 mei 2009) te halen;

<sup>1</sup> Ook wel "zachte vervoersmodi" genoemd

- Een actieplan "**fietsenstallingen**" uitwerken (in samenwerking met het toekomstige parkeeragentschap) en, in samenwerking met het federale niveau, campagnes opzetten tegen fietsdiefstal;
- Het **fietsvademeccum** afwerken;
- Intermodaliteit met het openbaar vervoer en de netwerken van **fietspunten** in de stations en van **gratis fietsen** ontwikkelen;
- Meer **promotie- en voorlichtingscampagnes** rond de fiets lanceren;
- Vorming van kinderen (fietsbrevet) en volwassenen rond het gebruik van de fiets;
- **Interactiviteit** ontwikkelen tussen de fietsersverenigingen en Mobiel Brussel.

### Beheer en onderhoud

- In overleg met de gemeenten een programma uitwerken voor het onderhoud van de bestaande **gewestelijke fietsroutes (GFR)** op het vlak van bestrating, wegmarkering en signalisatie;
- De **fietsvoorzieningen op de gewestwegen** onderhouden.

### Nieuwe inrichtingen

- Het **GFR-netwerk** binnen de 5 jaar afwerken (GFR 3, 4, 8, 10, 11, 12, 16, ..., of zowat 200 km), door een realistische planning uit te werken;
- De hoeveelheid fietsvoorzieningen (wegmarkering, fietspaden, stallingen, enz.) op de **gewestwegen** en **in de buurt van haltes en stations van het openbaar vervoer** uitbreiden;
- **Groene fietspaden en fietsroutes aanleggen langs spoorwegen** door een beroep te doen op Europese investeringsprogramma's.

### Middelen

- De functie van **fietsmanager** definitief vastleggen en verduidelijken aan de hand van een besluit dat is gebaseerd op, bijvoorbeeld, het besluit van de VICOM-coördinator (programma rond "commerciële snelheid van het openbaar vervoer");
- De cellen "Signalisatie en veiligheid" en "Wegenonderhoud" van de Directie Beheer en Onderhoud meer **mensen en middelen** geven;
- Een aangepaste **financiering** (van om en bij de 25 miljoen euro per jaar) voorzien voor de uitvoering van de hierboven vermelde projecten.

## **2.2. Te voet**

### Strategische acties

- In de wetenschap dat 28 % van de verplaatsingen van de Brusselaars te voet gebeuren, het voetgangersbeleid evalueren, door de Europese "Bypad"-procedure aan te passen en een **beleidsplan voor voetgangers** ontwikkelen;
- Een **voetgangersvademeccum** ontwikkelen;
- **Promotiecampagnes voor voetgangers** ontwikkelen die zijn afgestemd op de fietscampagnes;
- Aan voetgangers en PBM (personen met beperkte mobiliteit omwille van, hetzij leeftijd, tijdelijke toestand –zwangere vrouw, persoon met bagage of boodschappentassen- of een tijdelijke of definitieve handicap – ziek, blind,

gebruik van krukken of een rolstoel-) aangepaste **infrastructuur en openbare ruimte** ontwikkelen (bestrating, breedte van de voetpaden, oversteekplaatsen, enz.).

### 3. Het openbaar vervoer uitbreiden

#### Strategische acties

- De **beheersovereenkomst van de MIVB 2007-2011** opvolgen en evalueren (deze beheersovereenkomst streeft naar 320 miljoen passagiers in 2011) en de nieuwe overeenkomst voorbereiden;
- De **aansluitingen** optimaliseren en erover waken dat gevolg wordt gegeven aan de studie met betrekking tot de overstapplaatsen die in 2007-2008 door de BTTB werd uitgevoerd.
- Nieuwe **tram- en metrodepots** creëren;
- Het **GEN** uitbouwen tot een daadwerkelijk geïntegreerd stedelijk treinnet dat een aanvulling vormt op goed uitgebouwde openbaar vervoersnetten zoals metro en tram, zowel op het vlak van verbindingen en frequentie als op het vlak van stopplaatsen in Brussel;
- **Verbindingen ontwikkelen met bepaalde tewerkstellingspolen in de beide andere gewesten**;
- De denkoefening met betrekking tot het openbaar vervoer uitbreiden en niet beperken tot het **woon-school- of woon-werkverkeer**;
- De mobiliteitscontracten evalueren (met de gemeenten en de politiezones) en, in voorkomend geval, de basisreglementering aanpassen.

#### Verbeteren, beheren en onderhouden van de gewestelijke infrastructuur

Het programma voor de **toegankelijkheid van de stations voor PBM** moet worden voortgezet: momenteel zijn 22 stations toegankelijk. Mobiel Brussel voert op dit ogenblik werken uit in 7 stations en binnenkort zal in nog 4 andere stations worden gestart met andere werken die in het kader van het Beliris-akkoord door de federale overheid worden gefinancierd. De afwerking van het programma tegen 2014 is geen utopie, voor zover de nodige budgettaire, en vooral menselijke middelen ervoor worden vrijgemaakt.

Het programma voor het **beheer van de toegang tot de metro- en premetrostations** (portieken) zoals opgenomen in de beheersovereenkomst 2007-2011 moet worden uitgevoerd.

Om de gewestelijke infrastructuur in goede staat te houden, moet het **renovatieprogramma voor de stations** worden voortgezet en daarbij dient rekening te worden gehouden met de verschillende criteria die door het Strategisch Comité MB/MIVB werden vastgelegd (onder meer op basis van de bovenvermelde programma's).

De afwerking in 2010 van de belangrijkste **werken voor de modernisering van de elektriciteitsleidingen** moet ervoor zorgen dat er een zekere marge blijft (budgetten en mensen) om een **programma te starten voor de vervanging of een grondige**

**renovatie van de oudste roltrappen** (+/-400 installaties). Er moet ook worden gezocht naar nieuwe manieren om energie te besparen. De geleidelijke, maar snelle plaatsing van **verluchtingsinstallaties** voor het ondergrondse net mag niet langer worden uitgesteld.

Met de afwerking in 2010 van de belangrijkste werken voor de modernisering **van de installaties voor de veiligheidssignalisatie** op de sporen moet er ruimte komen voor een programma voor de grondige renovatie van de signalisatiecabines. Dankzij de nieuwe technologieën die momenteel worden toegepast (het Station Brussel-West en Schuman/Maalbeek), kan werk gemaakt worden van de keuzes die op het vlak van de veiligheid van de reiziger, wat toch een zeer belangrijk aspect is, worden gemaakt. Deze nieuwe fase hangt echter nauw samen met de problematiek van de **automatisering van de metro**. De studies die hierover moeten worden opgestart, moeten zich **in de eerste plaats** toespitsen op dit probleem om te vermijden dat de grote investeringen in de vernieuwing van de installaties na 2015 zinloos zouden blijken.

### Ontwikkeling van het net

De voortzetting en de verdere ontwikkeling van het **VICOM**-programma is nog steeds een prioriteit. Het gaat erom de commerciële snelheid van het openbaar vervoer te verhogen door maatregelen, zoals voorrang voor het openbaar vervoer aan kruispunten met verkeerslichten – momenteel wordt op 150 kruispunten afstandsbediening geplaatst en voor 300 andere kruispunten is dat voorzien – , de aanleg van eigen rijvakken/beddingen en voorrangregels op gewestwegen waarvan het openbaar vervoer gebruik maakt, enz.

De realisatie van de **projecten die deel uitmaken van de beheersovereenkomst van de MIVB** is eveneens een prioriteit,

- vooral dan van de projecten vermeld onder artikel 40.2 (infrastructuur en uitbreiding van het net te realiseren tijdens de periode 2008-2011):

- tram op de Leopold III-laan ;
- verbinding Simonis – Hoog-Jette ;
- tram Hermann-Debroux - Roodebeek;
- tram Westland Shopping Center – Ninoofsesteenweg - Weststation;
- tram aan het centraal station;
- tram parking Stalle - Marconi site (tramdepot);
- oplossing van het zwarte punt Meiserplein;

- en deze vermeld onder artikel 47 (uit te voeren studies ter voorbereiding van de investeringen 2012-2016) :

- verbinding noorden van het Gewest – Turn & Taxis – CCN – Centrum/Meiser (TEOR-project) ;
- verlenging van de noord-zuidas richting Schaarbeek-Evere en verbetering van de verbindingen met Ukkel;
- automatisering van de metro;
- verbinding tussen de Europese wijk en het Luxemburgstation, eventueel in verbinding met de metro van de kleine ring (TRIAS-project) ;
- ontwikkeling van een hoogwaardige bovengrondse verbinding voor het noorden en het westen van het Gewest;
- omvorming van bepaalde buslijnen in tram- of trolleybuslijnen om de capaciteitsproblemen op te lossen en/of de omgeving te verbeteren;

- in de sectoren die niet door het GEN worden gedekt, studie met betrekking tot het ontwikkelingspotentieel van transregionale verbindingen.

In dit kader werd door Mobiel Brussel en de MIVB een glijdend studieprogramma uitgewerkt. Dit programma vindt in u bijlage 2.

Onder de prioritaire ondergrondse infrastructuurprojecten vermelden wij het wegwerken van de hindernissen die worden gevormd door **het Noord-Zuidtraject tussen het Zuidstation en het station Anneessens (Lemonnier-Tunnel Grondwet)** en het **Meiserplein** op de middenring die de exploitatie van deze assen ernstig hinderen (realisatie van een tram- en een autotunnel). Er staan nog andere inrichtingen op stapel, zoals een **tramtunnel aan de Generaal Jacqueslaan ter hoogte van de Kroonlaan** (en de ontwikkeling van een intermodale pool ter hoogte van het station van Etterbeek) en een **tramtunnel tussen het Sterreplein en de Churchillaan** (onder Terkamerenbos).

### Middelen

In tegenstelling tot wat de MIVB beweert, is het essentieel dat de **Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV)** blijft behoren tot Mobiel Brussel en dus tot het Ministerie omdat men de rol van exploitant van het net (rol die wordt vervuld door de MIVB) en deze van bouwheer van infrastructuur voor het openbaar vervoer die eigendom is van het Gewest, niet met elkaar mag verwarren.

Hier dient verder te worden gewezen op het feit dat de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer van Mobiel Brussel tegen 2015 zowat de helft van haar **ervaren ingenieurs en technici** zal zien vertrekken. De kennis van een bijzonder complex en gediversifieerd systeem zoals een metronet vereist een lange vorming op het terrein door mensen die over de nodige kennis beschikken. De gespecialiseerde studiebureaus en ondernemingen hebben hun "metrogeneratie" al zien vertrekken en hebben voor de volgende generatie doorgaans geen afdoende opleiding voorzien. Indien niet snel werk wordt gemaakt van een "knowledge transfer"-beleid (kennisoverdracht), dan zal die "knowhow" snel verloren gaan en voor alle werken die aan de bestaande structuren moeten worden uitgevoerd, is die kennis essentieel.

Het spreekt voor zich dat **aanzienlijke budgettaire middelen** zullen moeten worden vrijgemaakt. Er moeten verschillende financieringspistes worden bekeken, zoals de publiek-private samenwerking (PPS), de verhoging van de bedragen die worden toegekend in het kader van Beliris, parkeerontvangsten, tolheffing op de stadswegen, fiscaliteit, enz. Een aantal belangrijke middelen kunnen echter snel beschikbaar worden gesteld want hier dient er nogmaals op te worden gewezen dat de middelen die door BELIRIS voor infrastructuur voor het openbaar vervoer tussen 2004 en 2008 werden vrijgemaakt slechts gemiddeld 5,72 % uitmaakten van de middelen die hiervoor door het Gewest werden vrijgemaakt.

## 4. Het rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen

### 4.1. Autodelen

De ontwikkeling van **car-sharing** (Cambio), dat sinds zijn lancering in 2003 heel wat succes kent, moet verder worden ondersteund.

### 4.2. Taxi's

De **wettelijke basis** voor acties op het vlak van het taxibeleid werd regelmatig gewijzigd. Het is meer dan wenselijk dat er op dit vlak geen ingrijpende wijzigingen meer plaatsvinden.

De voorgestelde strategische acties zijn:

Voor de **voertuigen**:

- Verplicht maken van één kleur én een duidelijk herkenbaar gewestelijk teken (Iris) om de taxi's duidelijker zichtbaar te maken in het straatbeeld van de stad (cf. New York, Barcelona, Lissabon, Boekarest, enz.).
- Verplicht maken van een taximeter met printer, een ingebouwde lezer voor kredietkaarten en voor de protonkaart verplichten om tarieffraude te verhinderen en om de transparantie en de veiligheid voor de chauffeur te verbeteren.
- Reglementeren van de reclame via een arrest dat reclame toestaat op de deuren van de voertuigen en aan de binnenzijde, met de bedoeling om wat meer kleur te brengen in het straatbeeld en om bijkomende inkomsten te creëren voor de sector.

Voor de **chauffeurs**:

- Gezien het toenemende belang van de budgetten die jaar na jaar worden besteed aan professionele vorming en evaluatie, wordt voorgesteld om de organisatie van de lessen en de examens niet langer uit te besteden aan privébedrijven, maar om een personeelslid van niveau B en een personeelslid van niveau C aan te werven; deze mensen zouden dan worden toegewezen aan de cel "Professionele vorming en evaluatie".
- Wat betreft de gedragstests en de budgettaire impact die daarmee samenhangen (ongeveer € 150.000/jaar), wordt bovendien voorgesteld om niet langer een beroep te doen op een externe onderneming, maar om voor de Directie Taxi's 2 personeelsleden van niveau A met een masterdiploma psychologie aan te werven.
- Lessen ecorijden geven omdat Brussel, net als zovele steden, lijdt onder de vervuiling.

Voor de **standplaatsen**:

- De plaatsing, inbedrijfstelling en het onderhoud van 40 lichtbakens op de standplaatsen voor taxi's afwerken.
- Signalisatie op de grond voorzien (nieuwe kleur) met een nieuw procédé voor alle standplaatsen om de zichtbaarheid ervan te vergroten.



- Voor wat de overige standplaatsen (90) betreft, dient gezien de zeer hoge kost van de lichtbakens (€ 16.000 per lichtbak) worden overwogen om deze te voorzien van reclame, wat voor het Gewest bijkomende inkomsten moet opleveren.

Voor het **eigen rijvak op de gemeentewegen**:

Net als voor het eigen rijvak op gewestwegen, moeten taxi's ook algemeen op gemeentewegen gebruik kunnen maken van een eigen rijvak, en dit om de mobiliteit in het Gewest te verbeteren, om de commerciële snelheid van taxi's te verhogen en om de klant en de uitbaters van Brusselse taxi's tevreden te stellen.

Voor de **collectieve taxi's**:

- Het systeem "Collecto" evalueren en organiseren;
- Een nieuwe reclamecampagne lanceren om deze nieuwe dienst bekend te maken bij een ruimer publiek.

Voor de **gemengde taxi's**:

Men dient na te gaan of er ook voertuigen zijn voor mensen met beperkte mobiliteit.

Voor de **telefooncentrales**:

Vandaag is meer dan 60 % van de exploitanten aangesloten bij een telefooncentrale. Ter informatie: telefooncentrales vallen onder de federale bevoegdheid van het BIPT. Hun invloed op het milieu is bijzonder groot. Er dient dan ook te worden nagedacht over de oprichting van een gemengd raadgevend orgaan: Centrales – Directie Taxi's. Aan de exploitanten zouden door het Gewest subsidies kunnen worden toegekend als ze zich aansluiten bij een telefooncentrale die een kwaliteitscharter respecteert.

Voor het **gespecialiseerd geregeld vervoer**:

De reglementering op het Gespecialiseerd Geregeld Vervoer die van 1946 dateert, moet worden aangepast en de Directie Taxi's moet kunnen beschikken over de nodige middelen om de opdrachten die aan haar werden toevertrouwd, te kunnen uitvoeren.

Hieronder worden nog een aantal andere **nieuwe projecten** vermeld:

- Een reclamecampagne lanceren rond taxi's die toegankelijk zijn voor personen met beperkte mobiliteit; in de loop van de voorbije legislatuur werden 50 nieuwe erkenningen afgeleverd.
- Onderzoek naar de invoering van kleine goedkopere taxi's;
- Vragen dat Brusselse taxi's toegang krijgen tot de luchthaven van Brussel Nationaal.
- De sector van de taximotoren reglementeren; bij de Directie Taxi's komen heel wat aanvragen in die zin binnen.
- De tevredenheidsbarometer herlanceren voor niet-taxigebruikers om een beter inzicht te krijgen in de redenen waarom zij geen gebruik maken van de Brusselse taxi's.
- Het contract voor de taxi-stewards beëindigen (buitensporige kost: ongeveer € 180.000 per jaar) en het controleteam versterken.
- Het project van de taxicheques met universele waarde opnieuw lanceren (gemeenten + horeca).

- Een reclamecampagne lanceren rond de Brusselse taxi om zijn nieuwe identiteit te promoten bij het publiek (nieuwe spoetnik, nieuwe kleur).
- Strijd tegen het zwartwerk en het systeem van het huurforfait (invoeren van de gegevens uit de Kruispuntbank in de database).

### Middelen

De vervanging en de versterking van het **personeel** van de Directie Taxi's is een prioriteit als we de hierboven vermelde projecten tot een goed einde willen brengen.

### **4.3. Informatie en sensibilisering met betrekking tot alternatieven voor de wagen**

Naast de uitbouw van de infrastructuur en de dienstverlening, moet werk worden gemaakt van een echte **marketingcampagne rond duurzame mobiliteit**:

- Sensibiliseren van de **actoren op het terrein** (organisatie van de vorming van mobiliteitsconsulenten -CEMA-, realisatie en verspreiding van het tijdschrift "De mobiliteitsgids", enz.) ;
- Jaarlijkse organisatie van de **week van de mobiliteit** (van 16 tot 22 september) en onderzoek naar de invoering van een autoloze dag op een werkdag;
- Voortzetten van het premiestelsel van de **"Bruxell'Air"-premie** (inleveren van de nummerplaat in ruil voor een Cambio-abonnement en, hetzij een MTB-abonnement of een fietspremie;
- Opzetten van sensibiliseringscampagnes voor **burgers** rond het gebruik van de verschillende transportmodi;
- Ontwikkelen van een **portalsite over mobiliteit en de openbare ruimte**;
- Ontwikkelen van een **routeplanner voor multimodaal vervoer** (waarin informatie is opgenomen over kosten, milieu, gezondheid, enz.) ;
- Openen van **mobiliteitshuizen** die open staan voor het publiek en waar opleidingen worden gegeven over duurzame mobiliteit, waar verkeersslachtoffers terecht kunnen en worden opgevangen, waar informatie over actieve mobiliteit wordt verstrekt aan mensen die hun levenswijze om gezondheidsredenen moeten veranderen, waar permanent lessen worden gegeven over de wijzigingen van de wegcode (onder meer voor 55+), enz. De gebruikersverenigingen kunnen er een permanentie verzorgen en activiteiten organiseren. Deze huizen zouden kunnen worden ontwikkeld in samenwerking met de MIVB, de Gemeenschapscommissies en een hele reeks van verenigingen.

### **4.4. Vervoerplannen voor bedrijven en scholen en bij evenementen**

- Het van kracht worden van de **ordonnantie van 30/4/2009 betreffende de vervoerplannen** (uitbreiding van de verplichting van 2003 tot bedrijven met meer dan 100 werknemers, aanmoedigingen van alle scholen om hun vervoerplannen te realiseren, uitwerken van vervoerplannen voor commerciële, sport- en culturele activiteiten);
- Parallel daarmee **voorlichting en sensibilisering** van de verschillende doelgroepen en hen aanmoedigen om **actie** te ondernemen;
- Ontwikkelen van **schoolvervoer** (leerlingen te voet of per fiets begeleiden, schoolbussen, enz.).

## Middelen

Het van kracht worden van de ordonnantie van 30/4/2009 veronderstelt dat de cel Sensibilisering van de Directie Beleid er **mensen** bij krijgt om de vele administratieve dossiers te kunnen afhandelen.

### 4.5. Tarifiering van de infrastructuur

- Verder deelnemen aan de werkgroepen op hoog niveau over de **tarifiering van de infrastructuur** (vignet, tol, enz.);
- Onderzoek doen naar twee maatregelen uit het ontwerpplan IRIS2 voor 2020: **stedelijke tolheffing** (technologie, harmonisering met de andere gewesten, financiering...) en een tweede onderzoek naar de **taks op parkeerplaatsen in kantoorgebouwen** ten laste van de gebruiker.

## 5. Hoogwaardige, veilige, functionele en aangename weginfrastructuur en openbare ruimte ontwikkelen

### Strategische acties

- Van bij het ontwerp en de realisatie van de inrichtingen voorrang geven aan, in volgorde, **voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en, ten slotte, individueel gemotoriseerd vervoer**;
- De **burger** betrekken bij de uitwerking van projecten, onder meer door computerbeelden en 3D-animaties te realiseren, door workshops en informatiesessies te organiseren en door de portaalsite rond mobiliteit en de openbare ruimte te ontwikkelen;
- De maatregelen van de **Staten-generaal van de veiligheid op de weg** opvolgen, evalueren en aanpassen;
- De Europese richtlijn met betrekking tot het veiligheidsbeheer van de infrastructuur (**audits en inspectie**) omzetten;
- De reeds ingevoerde **zones 30** evalueren (procedure met betrekking tot invoering, kost, naleving van de snelheidsbeperking, links met de hogere niveaus, enz.) en invoering in samenwerking met de gemeenten van een procedure om de zones 30 uit te breiden;
- De impact onderzoeken van de **afschaffing van de parkeergelegenheid langs bepaalde delen van de grote verkeersassen**;
- Sensibiliseren van de actoren op het terrein rond "best practices" en dit via **vademecums** (zoals het vademecum PBM, het fietsvademeccum, het vademecum over weglawaai uitgevoerd in samenwerking met Milieu Brussel) en opleidingen zoals "PYBLIK" over de inrichting van de openbare ruimte en "Think Tram Bus" over de VICOM-maatregelen;
- Voorstellen van samenwerking met de toekomstige "**Bouwmeester**" rond procedures voor de uitwerking van bepaalde projecten.
- Voor wat **de vergunninghouders** betreft en om een einde te maken aan niet-afgewerkte werken, wat een voor de gebruikers en de buurtbewoners onaanvaardbare toestand is, moet er een procedure van ingebrekestelling met ambtshalve maatregelen komen voor schadegevallen. De RNBB (Raad van Netwerkbeheerders in Brussel) moet zorgen voor een interventiedienst die

onmiddellijk kan optreden in functie van de betrokken installaties (water, gas, elektriciteit, riolering, glasvezel-telecom, ...). Omwille van de technische moeilijkheden voor de vergunninghouders om de bestrating in hun oorspronkelijke staat te herstellen, moet dit aspect in het kader van de waarborgperiode en ten laste van de vergunninghouders worden toevertrouwd aan de wegbeheerder.

- **Wegvergunningen:** Reeds sinds de gewestvorming kampt de administratie met een relatief gebrek aan regelgeving terzake en in het bijzonder door het niet-uitbrengen van een "Ordonnantie van de wegenis", gekoppeld aan een "Reglement van de wegenis". De voornaamste problemen zijn enerzijds de onduidelijke bevoegdheidslijn tussen de Gemeenten en het Gewest en anderzijds de toepassing van de voorbijgestreefde, niet-aangepaste, federale reglementen.

### Beheer en onderhoud

Voor wat de **verkeerslichten** betreft, is rationalisering van het energieverbruik een van de basiselementen voor toekomstige investeringen zodat het Gewest voldoet aan de Europese regelgeving ter zake. Naarmate projecten worden ontwikkeld, zullen de installaties worden vernieuwd zodat een uniform paalttype kan worden gebruikt. Zowat alle kruispunten met verkeerslichten zullen tegen 2012 zijn uitgerust met verkeerscontrollers van de nieuwe generatie, en dit op voorwaarde dat het ritme van 40 vernieuwingen per jaar wordt aangehouden. Met deze toestellen kan de instelling worden aangepast aan de verkeersstromen in het gewest. Met het oog op een perfecte werking van deze tools, is een gecentraliseerd beheersysteem voor de besturing van op afstand van deze uitrusting absoluut noodzakelijk. In het kader van het VICOM-programma zal aan de kruispunten met verkeerslichten verder voorrang worden gegeven aan het openbaar vervoer (momenteel wordt op 150 kruispunten de afstandsbediening geïnstalleerd en deze is voorzien voor nog eens 300 kruispunten).

Ook de **verlichting** moet geleidelijk worden gemoderniseerd en daarbij dient rekening te worden gehouden met esthetische vereisten en met de problemen op het vlak van openbare veiligheid en veiligheid op de weg. De evenementiële verlichting is eveneens een sector die omwille van de geleidelijke realisatie van het lichtplan in volle ontwikkeling is. Hier zal bijzondere aandacht worden besteed aan het elektriciteitsverbruik en de lichtvervuiling.

Er zal een ambitieus programma **voor het onderhoud van wegen** worden ontwikkeld en bepaalde specifieke reparaties van de bestrating zullen worden uitgevoerd door de Regie der wegen.

Goed beheer van de **bomen** is noodzakelijk om hun gezondheid en de veiligheid te waarborgen. Een aantal bomenrijen is immers gevaarlijk geworden en het is de verantwoordelijkheid van de beheerder van de wegen om toe te zien op de veiligheid van deze, vaak drukke, assen. Hij dient daarbij de principes van de groene logica te volgen. De werken die op het vlak van aanplantingen voor de komende vijf jaar zijn voorzien, vindt u in bijlage 3.

De **mobiliteit in de winter** wordt gewaarborgd door de Regie der wegen.

De **kunstwerken** (zoals bruggen en tunnels) maken het voorwerp uit van een ambitieus onderhouds-, veiligheids- en moderniserings- of vervangingsprogramma. Deze programma's zijn opgenomen in bijlage 4.

### Nieuwe inrichtingen

In bijlage 5 vindt u een overzicht van de **projecten en de werken** voor de inrichting van wegen. De projecten zijn daarin ingedeeld op basis van de termijn voor de realisatie (korte, middellange en lange termijn) en binnen ieder van die categorieën volgens hun vorderingsstaat (studie of uitvoering). Voor ieder project wordt rekening gehouden met verschillende criteria, zoals kost, relevantie, inzetten van de eigen middelen van Mوبiel Brussel en het risico van het project. Er zijn projecten voor de inrichting van **wegen, fietspaden**, inrichtingen voor het **openbaar vervoer, de omgeving van scholen**, van **"zwarte" punten op het vlak van verkeersveiligheid**, van **kunstwerken, elektromechanische infrastructuur**, enz. In dit overzicht zitten heel wat projecten en werken die op de voorgaande bladzijden al aan bod zijn gekomen.

### Middelen

- Het beheer van **kruispunten met verkeerslichten**, dat steeds complexer wordt, veronderstelt dat de expertise binnen de Directie Beheer en Onderhoud (DBO) wordt versterkt, in samenwerking met het Mobiliteitscentrum (MC);
- Binnen de **cel Onderhoud van de DBO** staan er momenteel slechts twee ingenieurs (onder wie ook het hoofd van de cel) in voor de duizenden bouwplaatsen die ieder jaar worden aangepakt. Er dient een ingenieur te worden aangeworven. In de loop van de komende vijf jaar is een ingrijpende vernieuwing van de wegen (straten, stoepen en fietspaden) nodig. Daarvoor moet de cel Onderhoud worden **versterkt**. Idealiter zou het personeelsbestand van deze cel over 5 jaar met 30 % moeten zijn toegenomen.
- De **Regie der wegen** wenst ook meer mensen aan te werven. Er zijn immers vier teams nodig om de goede werking van de winterdienst te waarborgen. Voor de winter 2008-2009 konden er slechts drie teams worden gevormd.
- Iedere verhoging van de **budgettaire enveloppe van de Directie Projecten en Werken inzake weginrichtingen (DPW)** moet absoluut worden vertaald in een groei van het personeelsbestand;
- Er is absoluut onvoldoende **technisch-administratief personeel** voor de opvolging van schadegevallen, BPA's of andere vragen voor advies inzake een vergunningsaanvraag.
- Er is te weinig personeel voor de **werfbezoeken**. Er moeten bijkomend mensen worden aangeworven. Hier mag niet worden vergeten dat een goede werfcontrole heel wat besparingen kan opleveren.
- Omwille van de slechtere toestand van de oude assen (15 % van de wegen zijn meer dan 25 jaar oud) en de strenge winters moet er veel worden **geasfalteerd**. Een voorzichtige raming van de vernieuwing van het asfalt levert een verwacht budget op van 10,5 miljoen euro voor 2009 en van 11,5 miljoen euro voor 2010. Er moet een bijzonder grote inspanning worden geleverd om Brussel een wegennet te bezorgen dat zijn statuut van grote Europese stad waardig is. Om de achterstand op het vlak van het herstellen van het netwerk in te halen (het aantal aanvragen waar geen gevolg aan wordt gegeven, ligt tussen 30 tot 40 %), zouden de budgetten in de loop van de komende vijf jaar geleidelijk moeten stijgen en verdubbelen.

- Het onderhoud van de **stoepen** wordt momenteel lokaal en specifiek aangepakt (kleine reparaties). Massale renovatie, om de verplaatsing te voet veilig te laten verlopen en aan te moedigen, moet in het volgende meerjarenplan voor de werken 2009-2014 werden opgenomen.

## 6. Een gecoördineerd gewestelijk parkeerbeleid toepassen

### Strategische acties

- Het **Parkeeragentschap** operationeel maken (statuten, business plan, gewestelijke parkeerplan, besluiten);
- De aanleg van parkeerplaatsen voor **vrachtwagens en autocars** onderzoeken;
- De aanleg van **wijkparkings** onderzoeken (rekening houdende met de behoeften en de tarifiering).
- **Fietsstallingen** aanleggen en beheren.

### Projecten

- De bestaande **transitparkings** voorzien van een systeem voor toegangscontrole (waardoor gebruikers van het openbaar vervoer voorrang krijgen) en van videobewaking. De eerste parkings die zullen worden uitgerust zijn Roodebeek (180 plaatsen) – inrichting is bezig, Ceria (210 plaatsen), Kraainem (190 plaatsen) en Stalle (380 plaatsen).
- De plaatsing van een systeem voor de **aanduiding van het aantal vrije plaatsen** op openbare parkings en transitparkings.

## 7. Mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

### Strategische acties

- De **zachte transportwijzen en veiligheid** voorop stellen voor alle projecten waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist en deze bewonervriendelijke omgeving uitspelen om mensen ertoe aan te zetten om terug in de stad te komen wonen;
- Een **benchmarkingonderzoek doen naar de stedelijke ontwikkeling**, inclusief het mobiliteitsaspect;
- Een **polycentrische visie over het BHG** ontwikkelen: multimodale, multifunctionele (woningen, kantoren, diensten...) en dichtbevolkte polen ontwikkelen (PIZ, hefboomzones, GEN-stations... zoals Delta, Josaphat, Schaarbeek-Vorming, Turn en Taxis, enz.); deze polen (kunnen voetgangerspolen zijn) met elkaar verbinden door goed openbaar vervoer;
- De oprichting van een **stedelijke gemeenschap** onderzoeken (hangt samen met het voorgaande punt – de polycentrische ontwikkeling moet het Gewest overstijgen – om de concurrentie tussen de Gewesten te beperken);
- De **nieuwe infrastructuur van het openbaar vervoer** (tram 9, tram Leopold III, enz.) uitspelen als katalysator voor de stadsvernieuwing;

- De beste pistes zoeken voor samenwerking met het **Agentschap voor Territoriale Ontwikkeling (ATO)**;
- Samenwerking rond de keuze voor een **goede ligging voor ondernemingen en handelscentra** (bijvoorbeeld, ondernemingen die veel wegvervoer nodig hebben onderbrengen in bepaalde wijken van de tweede kroon, zoals Neder-Over-Heembeek of Schaarbeek-Vorming) en de toegankelijkheid ervan waarborgen;
- Een **pilootproject lanceren met betrekking tot een "eco-mobiele" multifunctionele wijk** (hetzij een nieuwe wijk, hetzij een bestaande wijk), zonder gemotoriseerd vervoer in de wijk (door indien nodig parkeerplaatsen te voorzien aan de rand van de wijk), om openbare ruimte te kunnen creëren voor voetgangers en fietsers; de normen inzake parkeerplaatsen voor huisvesting herzien (GSV) ;
- **Wonen in de stad** financieel stimuleren: onderzoek doen naar een "stadspremie" of een "fietspremie", overleg met de federale overheid om de voordelen van bedrijfswagens te herzien en om een "mobiliteitspakket" in te voeren (openbaar vervoer, car-sharing, taxi, fiets, wooncheque, enz).

## 8. Realtime informatie over en beheer van de mobiliteit

### Strategische acties

Het Mobiliteitscentrum zal zijn opdracht op het vlak van het beheer van de vervoersstromen 24u/24 verder vervullen. Daarvoor zullen de systemen en tools voor sturing die het centrum in staat moeten stellen om de nodige actie te ondernemen, worden geoptimaliseerd en uitgebreid, en dat op het vlak van hetzij informatie voor de reiziger (Portaalsite Mobiliteit, BVB, radio), hetzij informatie op het terrein (BVB, signalisatie voor de rijstroken, afstandsbediening voor de verkeerslichten). Deze acties moeten de doorstroming en de veiligheid van het verkeer verbeteren en moeten het mogelijk maken om de gegevens te vergaren die nodig zijn om de trends op het vlak van mobiliteit vast te stellen. Deze actie moet worden gezien in een multimodaal perspectief. De informatie voor de gebruiker moet deze in staat stellen om zich efficiënt te verplaatsen, om zijn reisweg of transportwijze aan te passen.

### Projecten

#### **Op het vlak van de beschikbaarheid van informatie**

- Invoering van een systeem voor het vergaren van verkeersinformatie door het systeem van lussen, camera's en andere telsystemen aan te vullen en door gegevens uit te wisselen met de verschillende actoren. Deze informatie zal worden doorgegeven via het glasvezelnetwerk "MANBRU" dat verder zal worden ontplooid.
- Invoering van een gecentraliseerd systeem voor de validering, analyse en opslag van deze informatie. Het systeem moet het mogelijk maken om de staat van het netwerk op ieder ogenblik (per dienst...) te kwantificeren. Het moet het verder mogelijk maken om gedetailleerde en betrouwbare statistische rapporten te krijgen, om verkeersindicatoren te leveren en om trends met betrekking tot de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te identificeren.
- Optimaliseren van de uitwisseling van informatie met de partners via het "OTAP"-systeem.

- Installatie van een automatisch ongevallendetectiesysteem (ODS), met name in de tunnels.

### **Op het vlak van de tools voor sturing van het verkeerscentrum Mobiris**

- Terbeschikkingstelling van de verkeersleiding van een hulpsysteem voor de exploitatie (HSE) waardoor niet alleen het verkeer kan worden beheerd, maar ook de uitrusting kan worden opgevolgd (tunnels, BVB, verkeerslichten...)
- Uitbreiding van de beelden via Mobiris van het verkeer in de tunnels en bovengronds
- Invoering van simulatietools die zijn aangepast aan het Brusselse wegennet zodat voorspellingen met betrekking tot de verkeersevolutie op korte en middellange termijn kunnen worden gedaan en de verschillende scenario's voor het beheer van het verkeer kunnen worden geanalyseerd/getest.
- Waken over een veilige informaticaomgeving
- De exploitatiezalen van het Mobiris-centrum beveiligen op het vlak van algemene veiligheid en goede werkomstandigheden (kwaliteit van het werk, beveiliging van de toepassingen, beveiliging van de verkeersbeelden, vertrouwelijkheid met betrekking tot de samenwerking met de DBDMH en de politie in geval van problemen, ...).

### **Op het vlak van verkeersinformatie en begeleiding van de gebruikers:**

- Verkeersinformatie geven via verschillende kanalen:
  - de portaalsite van Mobiel Brussel (dienstverlening, problemen, videobeelden...) waarvan de inhoud moet worden uitgebreid en verfijnd;
  - borden met variabele boodschappen (BMB) waarvan het netwerk verder moet worden ontwikkeld;
  - informatiebulletins voor de Franstalige en Nederlandstalige radiozenders;
- Met het oog op de uitwisseling van verkeersinformatie partnerships aangaan met "service providers";
- Doorgaan met de invoering van de aanduiding van het aantal vrije parkeerplaatsen.

### **Op het vlak van het beheer van het verkeer**

- Bediening van op afstand van de verkeerslichten via Mobiris met het oog op het beheer van problemen, werken, ... ;
- Optimaliseren van het sluiten van op afstand van de tunnels in het geval van ernstige problemen (brand, zware ongevallen), plaatsen van versperringen;
- Protocolakkoorden uitwerken met de politiezones en/of aanwezigheid van politieagenten in Mobiris ;
- Samenwerking met BHDBDMH en de MIVB voortzetten;
- Analyseren, vanuit het standpunt van de exploitatie, van de bestaande algemene en specifieke nood- en interventieplannen; deze plannen updaten en verbeteren, eventueel in overleg met de partners;
- De samenwerking met de Coördinatiecommissie Werken voortzetten.

### **Op het vlak van multimodaal beheer**

Mobiris wil een multimodaal instrument zijn voor het beheer van de mobiliteit dat de modale transfer stimuleert, bijvoorbeeld door mogelijke aansluitingen met alternatieve transportwijzen aan te geven. In dat opzicht zou (met de 3 Gewesten, de Federale overheid en de NMBS) een functioneel onderzoek over de GEN-zone moeten worden gedaan om:



- De functionaliteit van de wegen te coördineren;
- Om de mogelijkheden inzake modale verschuiving tussen auto en openbaar vervoer (GEN, MIVB-net, enz.) met ITS-technologie voor begeleiding van de reiziger te onderzoeken;
- De functionaliteiten van de vier operatoren van openbaar vervoer te integreren met het oog op het beheer van de verkeersstromen.

Het Mobiliteitscentrum moet ook de initiatieven van de Europese Commissie inzake de ontwikkeling van intelligente transportsystemen (ITS) opvolgen, en vooral de werkzaamheden die moeten leiden tot een richtlijn ter zake die gevolgen zal hebben voor het Gewest.

Het Gewest zal bovendien ook blijven meewerken aan Europese telematicaprojecten (EasyWay, Centrico).

### Onderhoud

Het Mobiliteitscentrum beschikt over heel wat **telematica-uitrustingen** waarvoor preventief onderhoud, herstellingen en aanpassingen nodig zijn. Dit onderhoud, dat doorgaans het voorwerp uitmaakt van contracten, is uitermate belangrijk voor de continuïteit en de kwaliteit van de diensten die worden geleverd door deze uitrustingen die essentieel is voor de veiligheid van de infrastructuur en de gebruikers.

### Middelen

De ontwikkelingen die hierboven werden geïdentificeerd, veronderstellen aangepaste middelen, op het vlak van zowel mensen als budgetten. Het Mobiliteitscentrum is een directie die vrij recent werd opgericht en de **teams** moeten nog volledig worden gevormd.

Het Mobiliteitscentrum is bovendien actief in een omgeving waar de technologie verandert: een technologie kan in drie jaar tijd achterhaald zijn. De overheidsopdrachten voor **uitrustingen of systemen** dienen daarmee rekening te houden. Deze uitrustingen en systemen zijn bovendien erg duur: er dient bijgevolg een erg selectieve keuze te worden gemaakt en de prioriteiten moeten worden bepaald in functie van de veiligheid van de infrastructuur en van de gebruikers.

## **9. Logistiek en distributie van goederen**

### Strategische acties

Vooral het accent leggen op het goederenvervoer:

- De **beheersovereenkomst 2008-2012 voor de Haven** opvolgen en de nieuwe overeenkomst voorbereiden (door de activiteiten van de **haven** op het vlak van de bediening van de Brusselse agglomeratie via de duurzame transportmodi water en spoor in kaart te brengen);
- Het **overleg** met de (vooral economische) actoren ontwikkelen;

- De bediening van de **kanaalzone** (inclusief via de industrieroute) onderzoeken en verbeteren;
- Het statuut van de **leveringszones langs de openbare weg** herzien en een beleid uitwerken voor de controle op foutparkeren op deze zones;
- In de handelswijken systematisch "**LZB – Leveringszones in de buurt**" ontwikkelen;

### Projecten

- Het Vrachtwagenverkeer afleiden naar routes waar dit het minste hinder veroorzaakt voor de stedelijke activiteit door een **aangepaste signalisatie** te voorzien;
- Gevolg geven aan een studie over de **hoogte van de bruggen over het kanaal** van 2008-2009.

### Middelen

- Om deze strategische acties te kunnen realiseren, moet de cel Goederen van de Directie Beleid **iemand bijkomend kunnen aanwerven**;
- Om bepaalde bruggen over het kanaal te kunnen vernieuwen, zal een beroep moeten worden gedaan op **Europese financiering**.

## 10. De "governance" op het vlak van mobiliteit verbeteren

### 10.1. Intraregionale governance

- **Tools voor de observatie van de mobiliteit** invoeren om het gevoerde beleid te kunnen meten (zoals voor een volkstelling, verkeerstellingen, metingen van de doorlooptijden, evaluatie van het transitverkeer, tellingen van het aantal reizigers op het openbaar vervoer, enz);
- Een rechtspositie geven aan het ontwerpplan **IRIS2** (kaarten), prioriteiten bepalen voor de maatregelen, een operationeel programma uitwerken, het vertalen per Directie en een stuurgroep oprichten die zal fungeren als IRIS2 task force;
- De samenwerking tussen de **directies/"strategische" cellen** van Mobiel Brussel, het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH), de MIVB en Milieu Brussel (MB) bevorderen;
- Een echt **partnership Gemeenten-Gewest** creëren: zorgen voor een jaarlijkse opvolging van de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GMP), avenanten creëren bij het raamakkoord rond mobiliteit, enz.;
- Een **verkeersbeleid** uitwerken om te waken over de naleving van de parkeerregels – om leveringen en de doorgang van het openbaar vervoer, fietsers en voetgangers te vergemakkelijken – en om te waken over de naleving van de snelheidsbeperkingen;
- Evaluatiecomités oprichten die de realisaties van **verenigingen** actief op het vlak van mobiliteit en jaarlijks subsidies krijgen beoordelen en actieplannen voor 5 jaar uitwerken;
- De samenstelling van de **Gewestelijke Mobiliteitscommissie** bij de aanvang van de legislatuur vernieuwen;

- Opdat Mobiel Brussel zijn opdracht met betrekking tot de opvolging van de beheersovereenkomsten met de MIVB en de Haven beter zou kunnen vervullen, lijkt het aangewezen dat een lid van MB deel zou uitmaken van de beheersorganen van deze instellingen;
- De bedragen met betrekking tot het waterbeleid uit het budget van MB lichten aangezien het waterbeleid werd overgeheveld naar Leefmilieu Brussel en de BMWB.

## 10.2. Supraregionale governance

- De **samenwerkingsakkoorden** van 17 juni tussen de drie Gewesten van kracht laten worden (vooral dan het akkoord over het regelmatig vervoer) zodat dit echte instrumenten kunnen worden van een geïntegreerd beleid dat streeft naar duurzame mobiliteit. Hetzelfde doen met het **principeel akkoord (momenteel tussen het BHG en het Vlaamse Gewest)**, door het Waalse Gewest erbij te betrekken als partner.
- Een **gemeenschappelijk actieprogramma** uitwerken met de twee andere Gewesten (op het vlak van openbaar vervoer, fietsinfrastructuur, tolheffing, enz.);
- De oprichting van een **instelling voor de organisatie van het vervoer in de GEN-zone** onderzoeken: een benchmarkingonderzoek doen met andere stadsgewesten die al over een dergelijke structuur beschikken, de positie van een dergelijke instelling ten overstaan van het Gewest onderzoeken, de gevolgen voor de lokale besturen onderzoeken, de bevoegdheden vastleggen (openbare vervoersnetten, wegen, enz.), ...;
- Een **enkelvoudig biljet en een enkelvoudig tarief** ontwikkelen voor de vier transportoperatoren;
- Actief deelnemen aan de **Federale Commissie Verkeersveiligheid** en aan het overleg over de **wetswijzigingen en de wijzigingen van de reglementen**;
- **De budgetten voor mobiliteit in het BHG verhogen** via publiek-private samenwerking (PPS), via het optrekken van de bedragen die worden toegekend in het kader van Beliris, parkeerinkomsten, tolheffing, fiscaliteit, enz.
- **Meer investeren in de Europese dossiers en projecten**: Europees beleid inzake transport – vooral dan in de steden –, deelnemen aan stadsnetwerken, deelnemen aan onderzoeksprogramma's, financiering van infrastructuur, meewerken aan het Belgische Voorzitterschap van de Europese Unie tijdens het tweede semester van 2010, enz.

## 11. Grondregie

Voor de toekomstige acties (waarvan een aantal de voortzetting zijn van initiatieven die al werd genomen) onthouden wij de volgende punten:

### Grondatlas

- De nieuwe toepassing afwerken;
- De gemoderniseerde site online zetten;
- Coördineren met de andere gewestelijke instellingen.

## Patrimoniumbeheer

Naast de renovatie en het beheer van zijn eigen patrimonium, vindt u hieronder nieuwe mogelijke pistes:

- Beheer van de grond door een actief beleid te ontwikkelen dat kadert binnen de strategische doelstellingen van de Regering (huisvesting, handelszaken, economische activiteiten);
- De technische en administratieve expertise ten behoeve van andere openbare besturen en privé-eigenaars;
- De valorisatie van het opmerkelijke patrimonium;
- Het voeren van een actief beleid met betrekking tot de valorisatie van verlaten economische sites.

De thema's die de Grondregie in dit verband zou kunnen ontwikkelen, zijn:

- Dynamisch beheer van het privé- of openbaar patrimonium door een coherent en een aan alternatieve financiering (publiek-private samenwerking) aangepast huurbeleid te voeren.
- De samenwerking tussen de gewestelijke en gemeentelijke regies ontwikkelen (expertise, partnerschap) en het dynamisch beheer van het patrimonium van de lokale regies bevorderen.
- Het grondbeheer van alle gewestelijke reserves promoten, met name door de medewerking van de Regie aan de werkgroepen ZIR, Hefboomzone, ZIRAD en door mee te werken aan een denkoefening rond de toekomst van de spoorwegzones.
- Preventie door een grondbeleid dat is aangepast aan symbolische elementen binnen het stedelijke weefsel die, wanneer zij zouden verdwijnen, de structuur van de omgeving veranderen (hoekgebouwen, monumentale, kenmerkende gebouwen) en zoeken naar een nieuwe bestemming wanneer de oude geen reden van bestaan meer heeft, met name door het oppervlakterecht.
- Interventie in de "randzones" langs zones met wijkcontracten en met contracten voor handelskernen.
- Interventie om het "beschermd" patrimonium te vrijwaren, in samenwerking met de Directie Monumenten en Landschappen.
- Toewijzen van de middelen van BELIRIS aan de ontwikkeling van een ambitieus grondbeleid.

## 12. Budgetplanning

De voorbije jaren schommelde het totale budget van Mوبiel Brussel rond 700 à 800 miljoen euro, waaronder een dotatie van 400 à 500 miljoen euro aan de MIVB (cf. bijlage 6). In de loop van diezelfde periode waren de vastleggingen voor de infrastructuur voor het openbaar vervoer goed voor ongeveer 100 miljoen euro; dat is ongeveer hetzelfde bedrag dat werd besteed aan de wegen, en dit zowel voor investeringen in nieuwe projecten als voor onderhoud.

Het lijkt erop dat deze bedragen voor de periode 2010-2013 lager zouden kunnen zijn. Dat is in ieder geval wat zou kunnen worden afgeleid uit de Algemene Toelichting bij het Budget 2009.

Een deel van de investeringen die door Beliris worden gefinancierd, moeten aan deze bedragen worden toegevoegd, namelijk het minimum jaarlijkse bedrag voor vastleggingen van 125 miljoen euro (bijlage 7).

Het Samenwerkingscomité van Beliris heeft het programma 2009-2010 van aanhangsel nr. 10 geactualiseerd door 25 miljoen van 2010 naar 2009 door te schuiven (bijlage 8).

Tijdens de afgelopen legislatuur werd het BUV geconfronteerd met een stijging van de bouwkosten, en dit vooral ten gevolge van een toename van de prijzen van de bouwmaterialen.

Zo werd voor de investeringen in de infrastructuur van het openbaar vervoer (zonder dotaties), het beheer en onderhoud van de gewestwegen en de investeringen voor de gewestwegen het toegekend jaarlijks vastleggingskrediet vergeleken met het jaarkrediet van 2004 aangepast aan de stijging van de loonkost en prijzen van de bouwmaterialen.

Vastleggingskredieten investeringen in infrastructuur openbaar vervoer (zonder dotaties):

in 1.000 €	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toegekende bedragen	83.919	86.905	84.807	88.416	96.573	96.400
Bedrag 2004 geïndexeerd	83.919	88.646	104.394	115.383	121.704	111.072

Vastleggingskredieten voor beheer en onderhoud gewestwegen:

in 1.000 €	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toegekende bedragen	43.212	45.918	46.858	48.810	48.366	50.642
Bedrag 2004 geïndexeerd	43.212	45.651	52.614	57.556	61.706	56.687

Vastleggingskredieten investeringen in infrastructuur van de gewestwegen:

in 1.000 €	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Toegekende bedragen	59.523	60.085	65.338	60.829	52.485	53.857
Bedrag 2004 geïndexeerd	59.523	62.883	72.474	79.282	84.997	78.085

Uit deze tabellen blijkt duidelijk dat de toegekende jaarlijkse vastleggingskredieten de stijging van de bouwkosten niet hebben gevolgd tijdens de afgelopen legislatuur.

De komende jaren moet bovendien rekening worden gehouden met de evolutie van de economische toestand.

De eerste financiële evaluaties van het ontwerpplan IRIS2 geven overigens aan dat gedurende 13 jaar zo'n 120 miljoen euro extra nodig zal zijn.

De keuze met betrekking tot de uit te voeren programma's hangt dan ook nauw samen met de budgettaire middelen die de Regering wil vrijmaken voor mobiliteit en openbare werken.

Het is dan ook zinvol om een nieuw Vijfjarenplan 2009-2014 voor Gewestelijke Openbare Werken op te stellen, en dit op basis van een inventaris van de staat van

de gewestwegen. Dit moet leiden tot het vastleggen van de prioriteiten voor de verschillende projecten.

In deze inventaris moet een stand van zaken worden opgemaakt, zowel van de staat van de wegen als van de interventies die hiervoor de komende jaren zijn voorzien of moeten worden voorzien. De inventaris moet, naast een raming voor deze interventies, ook aangeven waarvan de budgettaire vastleggingen hiervoor afkomstig zijn (voorraad, specifiek project, federaal) en welke plaats deze wegen innemen in de strategische plannen (VICOM, IRIS, ...). Ten slotte moet de inventaris ook informatie bevatten met betrekking tot de stand van zaken van het project (projectleider, SV, ...).

Op basis van de noodzaak van de interventies aan de wegen en rekening houdende met de moeilijke budgettaire toestand moet voor de projecten van MB dan een prioriteitenlijst worden opgemaakt.

Om de prioriteiten voor de projecten te bepalen, moeten criteria worden vastgelegd om de huidige toestand en dus ook de dringendheid van de ingreep te bepalen. Op basis van deze criteria en met behulp van een mathematische methode zal een objectief klassament van projecten worden opgesteld met het oog op het selecteren van een of ander project voor werken, waarbij rekening wordt gehouden met de financiële en politieke verplichtingen

Vanuit organisatorisch oogpunt is het noodzakelijk dat de Cel Planning en Begroting over een integrale en transversale informaticatoepassing (€VIA-project) zou kunnen beschikken voor een coherent budgettair beheer en de financiële opvolging binnen BM-BUV.

Er wordt dan ook op gehoopt dat de nodige kredieten zouden gevonden worden voor de verderzetting van het €VIA- project.

Op korte termijn dient er werk gemaakt te worden van de verdere informatisering van de meerjarenplanning en de fysieke programma's van basisallocaties binnen Mobiel Brussel met volgende deelaspecten:

- informatisering van de vereffeningsplanning
- integratie van de programmatie van stockopdrachten voor investeringen binnen een data- bankomgeving.
- kunnen online beschikken over alle gegevens betreffende dossiers van de door de DPM gemonitorde basisallocaties.

Wat betreft het personeel, dient er onmiddellijk te worden voorzien in een tijdige vervanging van de begrotingsverantwoordelijke van Mobiel Brussel. Bijkomende aanwervingen zijn nodig voor een back-up en omkadering van deze sleutelfunctie.

## 13. Organisatieontwikkeling van Mobiel Brussel

### Strategische acties

- Invoering van **Project management** op basis van Prince2 en de verschillende directies daarbij betrekken.
- **Elektronische kennisgeving** voor de bekendmaking van opdrachten en bijzondere bestekken, en dit ten gevolge van de sluiting van het Kantoor voor Inzage en Verkoop van Bestekken (KIVB).
- Voor wat het samenwerkingsakkoord tussen **Beliris** en de Belgische Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft:
  - De projecten die in het Beliris-programma moeten worden opgenomen **voorafgaandelijk onderzoeken en gedetailleerd budgetteren** zodat kortere termijnen mogelijk zijn en de moeilijkheden kunnen worden vermeden waarmee men regelmatig wordt geconfronteerd omdat de budgetten te snel en dus slechts bij benadering worden opgemaakt;
  - De verschillende betrokken besturen (gemeenten, sociale huisvestingsmaatschappijen, enz.) laten **optreden als bouwheer** om de verspreiding van de, in hoofdzaak, menselijke middelen over tal van "kleinere" initiatieven te vermijden;
  - Het personeel van Beliris **overhevelen** naar Mobiel Brussel. Deze transfer zou nog efficiënter zijn wanneer ook het Beliris-fonds zelf naar het Gewest wordt overgeheveld zodat de federale overheid kan toezien op het gebruik ervan;
- De openheid van de administratie naar de **burger** toe verbeteren door de portaalsite Mobiel Brussel te lanceren (hiervoor moeten de nodige financiële en menselijke middelen worden vrijgemaakt), door een groen nummer te lanceren en door communicatiecampagnes te voeren, vooral dan over werken;
- Een portfolio van **informaticatoepassingen** ontwikkelen; de GIS-programma's (geografische informatiesystemen) staan daarin centraal en het project Iriscom (voor de coördinatie van de werken) en de portaalsite rond mobiliteit maken daar integraal deel van uit;
- Gezien de huidige structuur van het **personeelsbestand** van Mobiel Brussel (47,5 % van het personeel is tussen de 50 en de 65 jaar oud), is het absoluut noodzakelijk dat er een dynamisch rekruteringsbeleid wordt gevoerd, maar ook dat wordt gewaakt over de transfer van de individuele competenties en het beheer van de kennis.

### Middelen

- Rekening houdende met de pensionering van heel wat **juristen** moet de rol van de Directie Juridische Zaken van het Secretariaat-generaal binnen Mobiel Brussel worden geherdefinieerd;
- De cel **Vertaling** van het Secretariaat-generaal kan als gevolg van een personeelstekort de technische delen van de bijzondere bestekken niet meer vertalen. Daarvoor dient hetzij een stockopdracht voor gespecialiseerde bureaus te worden uitgeschreven, hetzij bijkomend personeel te worden aangeworven;

- Voor wat de **coördinatie van de werken** betreft, zal, indien de nieuwe ordonnantie van kracht zou worden, het grote volume aan te verwerken en te archiveren dossiers (meerdere duizenden per jaar), met tien vermenigvuldigen, en dat kan niet anders dan leiden tot een uitbreiding van het personeelsbestand.
- De regering moet de nodige middelen vrijmaken om over te kunnen gaan tot de aanwerving van **statutair personeel** en tot de aanwerving van het contractuele personeel dat nodig is om de bovenstaande voorstellen te verwezenlijken.
- De budgettaire middelen die samenhangen met de binnen Mobiel Brussel te ontwikkelen **informaticatoepassingen** worden geraamd op zo'n 25 miljoen euro gespreid over 5 jaar wanneer gebruik wordt gemaakt van een GIS-systeem dat door het CIBG zou worden ontwikkeld; door het systeem Brugis te gebruiken (dat al binnen het Ministerie werd ontwikkeld) zou heel wat kunnen worden bespaard. In die 25 miljoen euro zit ook het programma Iriscom (voor de coördinatie van de werken) dat wordt geraamd op 3 miljoen gespreid over 5 jaar en de portaalsite voor mobiliteit die geraamd wordt op 2 miljoen gespreid over 5 jaar. Bij deze al aanzienlijke bedragen moeten nog de bijdragen van de personeelsleden van Mobiel Brussel aan de ontwikkeling van deze programma's en de kosten voor opleidingen van deze nieuwe software worden geteld. Het is aan de regering om de nodige budgetten vrij te maken.

\* \* \* \*