

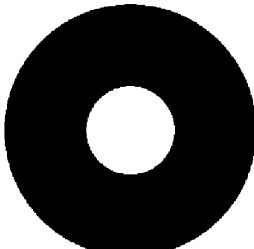
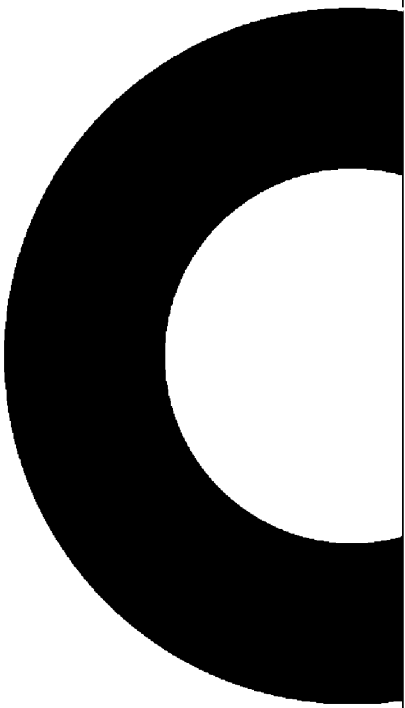
| BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE<br>REGERING                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <u>05/03/2020 - Ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot goedkeuring van het gewestelijke mobiliteitsplan (GewMP)</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <u>05/03/2020 - Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale adoptant le plan régional de mobilité (PRM)</u>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| De Brusselse Hoofdstedelijke Regering;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Gelet op de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, artikel 8 ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, notamment son article 8 ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 8 mei 2014 betreffende de uitvoering van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 8 mai 2014 relatif à l'exécution de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Gelet op het op 17 juni 2019 en 17 oktober 2019 georganiseerde openbare onderzoek;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Vu l'enquête publique organisée du 17 juin 2019 au 17 octobre 2019 ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>Gelet op de op de volgende datums verstrekte adviezen van de gemeenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anderlecht, 26 september 2019,</li> <li>- Oudergem, 8 oktober 2019,</li> <li>- Sint-Agatha-Berchem, 21 oktober 2019,</li> <li>- Brussel-stad, 10 oktober 2019,</li> <li>- Etterbeek, 17 oktober 2019,</li> <li>- Vorst, 8 oktober 2019,</li> <li>- Ganshoren, 10 oktober 2019,</li> <li>- Elsene, 19 september 2019,</li> <li>- Jette, 25 september 2019,</li> <li>- Koekelberg, 11 oktober 2019,</li> <li>- Sint-Jans-Molenbeek, 17 oktober 2019,</li> <li>- Sint-Gillis, 26 september 2019,</li> <li>- Sint-Joost, 9 oktober 2019,</li> <li>- Schaarbeek, 23 oktober 2019,</li> <li>- Watermaal-Bosvoorde, 17 september 2019,</li> <li>- Sint-Lambrechts-Woluwe, 16 oktober 2019,</li> <li>- Sint-Pieters-Woluwe, 24 september 2019;</li> </ul> | <p>Vu les avis des communes émis aux dates suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anderlecht, le 26 septembre 2019,</li> <li>- Auderghem, le 8 octobre 2019,</li> <li>- Berchem-Sainte-Agathe, le 21 octobre 2019,</li> <li>- Bruxelles Ville, le 10 octobre 2019,</li> <li>- Etterbeek, le 17 octobre 2019,</li> <li>- Forest, le 8 octobre 2019,</li> <li>- Ganshoren, le 10 octobre 2019,</li> <li>- Ixelles, le 19 septembre 2019,</li> <li>- Jette, le 25 septembre 2019,</li> <li>- Koekelberg, le 11 octobre 2019,</li> <li>- Molenbeek-Saint-Jean, le 17 octobre 2019,</li> <li>- Saint-Gilles, le 26 septembre 2019,</li> <li>- Saint-Josse, le 9 octobre 2019,</li> <li>- Schaerbeek, le 23 octobre 2019,</li> <li>- Watermael-Boisfort, le 17 septembre 2019,</li> <li>- Woluwe-Saint-Lambert, le 16 octobre 2019,</li> <li>- Woluwe-Saint-Pierre, le 24 septembre 2019 ;</li> </ul> |

|                                                                                                                       |                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gelet op het advies van het SPW Mobilité van 17 oktober 2019;                                                         | Vu l'avis du SPW Mobilité du 17 octobre 2019 ;                                                                                         |
| Gelet op het advies van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken van 17 oktober 2019;                             | Vu l'avis du Departement Mobiliteit & Openbare Werken du 17 octobre 2019 ;                                                             |
| Gelet op het advies van de MIVB van 15 oktober 2019;                                                                  | Vu l'avis de la STIB du 15 octobre 2019 ;                                                                                              |
| Gelet op het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie van 14 oktober 2019;                                     | Vu l'avis de la Commission régionale de la mobilité du 14 octobre 2019 ;                                                               |
| Gelet op het advies van het Brussels Instituut voor Milieubeheer van 17 oktober 2019;                                 | Vu l'avis de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement du 17 octobre 2019 ;                                             |
| Gelet op het advies van de Economische en Sociale Raad van 21 augustus 2019;                                          | Vu l'avis du Conseil économique et social du 21 aout 2019 ;                                                                            |
| Gelet op het advies van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie van 16 oktober 2019;                                   | Vu l'avis de la Commission régionale de développement du 16 octobre 2019 ;                                                             |
| Gelet op het advies van de Raad voor het Leefmilieu van 11 september 2019;                                            | Vu l'avis du Conseil de l'environnement du 11 septembre 2019 ;                                                                         |
| Gelet op het advies van Perspective.brussels van 17 oktober 2019;                                                     | Vu l'avis de Perspective.brussels du 17 octobre 2019 ;                                                                                 |
| Gelet op het advies van het Parkeeragentschap van 7 oktober 2019;                                                     | Vu l'avis de l'Agence du Stationnement du 7 octobre 2019 ;                                                                             |
| Gelet op het advies van de Haven van Brussel van 27 september 2019;                                                   | Vu l'avis du Port de Bruxelles du 27 septembre 2019 ;                                                                                  |
| Gelet op het advies van Brussel Fiscaliteit van 11 oktober 2019;                                                      | Vu l'avis de Bruxelles Fiscalité du 11 octobre 2019 ;                                                                                  |
| Gelet op het feit dat het Bestuur Uitrusting en Vervoer zelf geen advies heeft ingediend voor zijn eigen ontwerpplan; | Vu que l'avis de l'Administration des Equipements et des Déplacements n'a pas remis d'avis un projet de plan qu'elle a porté elle-même |
| Gelet op het feit dat de Adviesraad voor Huisvesting geen advies heeft ingediend;                                     | Vu que le Conseil Consultatif du Logement n'a pas remis d'avis                                                                         |
| Gelet op het feit dat de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen geen advies heeft ingediend;           | Vu que la Commission Royale de Monuments et Sites n'a pas remis d'avis                                                                 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Gelet op het feit dat het Bestuur Economie en Werkgelegenheid geen advies heeft ingediend;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Vu que l'Administration de l'Economie et de l'Emploi n'a pas remis d'avis ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Overwegende dat het plan een strategisch instrument, een beleidsinstrument en een instrument voor de toepassing van het mobiliteitsbeleid is, dat binnen de krachtlijnen van het Gewestelijke Plan voor Duurzame Ontwikkeling kadert en het Gewestelijke Bestemmingsplan naleeft. Het plan is namelijk een factor voor economische, sociale en milieu-ontwikkeling op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;             | Considérant que le plan est un instrument stratégique, d'orientation et d'application de la politique de mobilité, qui s'inscrit dans les orientations du plan régional de développement et qui respecte le plan régional d'affectation du sol. Il constitue un facteur du développement économique, social et environnemental sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;                                                                |
| Overwegende dat het plan richtinggevende en regelgevende bepalingen omvat;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Considérant que le plan contient des dispositions indicatives et des dispositions réglementaires ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Overwegende dat in het kader van het openbaar onderzoek bijna 6.500 bezwaren en opmerkingen werden geformuleerd;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Considérant que l'enquête publique a donné lieu à près de 6.500 réclamations et observations ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Overwegende dat de Regering, overeenkomstig de beginselen van behoorlijk bestuur, alle voormelde bezwaren, opmerkingen en adviezen heeft onderzocht;                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Considérant que le Gouvernement a examiné, conformément aux principes de bonne administration et au devoir de minutie, toutes les réclamations, observations et avis précités ;                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Overwegende dat wat de gegrondheid van de bezwaren betreft, de Regering heeft vastgesteld dat een aantal bezwaren en opmerkingen niet relevant en/of onvoldoende nauwkeurig zijn, omdat ze betrekking hebben op elementen die niet onder de doelstellingen van het GewMP vallen, sommige bezwaren betrekking hebben op lokale situaties, niet overeenstemmen met de realiteit of betrekking hebben op andere planningsinstrumenten, enz.; | Qu'en ce qui concerne le bien fondé des réclamations, le Gouvernement a constaté qu'un certain nombre de réclamations et observations ne sont pas pertinentes et/ou pas suffisamment précises en ce qu'elles portent sur des éléments qui ne relèvent pas du PRM, que certains réclamations relèvent des situations locales, qu'elles ne coïncident pas avec la réalité, que ces réclamations concernent d'autres instruments de planification,..... |
| Overwegende dat de Regering bij het onderzoek van de bezwaren kennis heeft genomen en de gegrondheid heeft beoordeeld van alle relevante bezwaren;<br>Overwegende dat de Regering het ontwerp heeft aangepast waar dit wenselijk en mogelijk bleek;                                                                                                                                                                                       | Que dans le cadre de son examen des réclamations, le Gouvernement a pris connaissance et a apprécié le bien fondé de toutes les réclamations pertinentes ;<br>Qu'il a adapté le projet conformément à ces réclamations lorsque cela s'avérait souhaitable et possible ;                                                                                                                                                                              |
| Overwegende dat de wijzigingen in het ontwerp als gevolg van de bezwaren, opmerkingen en adviezen geen belangrijk effect hebben op het                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Que les modifications apportées au projet suite aux réclamations, observations et avis sont des modifications mineures et n'ont pas d'effet notable sur l'environnement et ne modifient                                                                                                                                                                                                                                                              |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| leefmilieu en geenszins de conclusies van het milieueffectenrapport wijzigen;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | aucunement les conclusions du rapport d'incidences environnementales ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Overwegende dat de Regering, waar ze besluit tot de ongegrondheid van de bezwaren, in het deel van de motivering dat betrekking heeft op een bezwaar telkens de redenen heeft toegelicht waarom er geen gevolg aan kan worden gegeven, hetzij door specifiek te antwoorden op de genoemde bezwaren, hetzij door een globaal antwoord te geven op verschillende vergelijkbare bezwaren;                                                          | Que dans le cas où le Gouvernement a conclu au caractère non fondé des réclamations, il a à chaque fois expliqué dans la partie de la motivation concernée par une réclamation les raisons pour lesquelles il ne pouvait pas y être donné suite, soit en répondant spécifiquement auxdites réclamations, soit en apportant une réponse globale à plusieurs réclamations comparables ;                                      |
| Overwegende dat het gezien het aantal bezwaren voor zich spreekt dat de overheid niet alle bezwaren punt per punt heeft kunnen beantwoorden; dat de verwerping van of het geen gevolg geven aan een relevant bezwaar ook wordt gemotiveerd door de aanvaardbaarheidsgronden van het ontwerp en de opportuniteiten die worden geboden door de beoordelingsbevoegdheid van de overheid, zoals blijkt uit de motivering van de huidige beslissing; | Que vu le nombre de réclamations, il va de soi que l'autorité n'a pas été en mesure de répondre point par point à chacune d'elles ; que le rejet ou l'absence de suite donnée à une réclamation pertinente est également motivé par les motifs d'admissibilité du projet et des motifs en opportunité qui relèvent du pouvoir d'appréciation de l'autorité, comme cela ressort de la motivation de la présente décisions ; |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Op voordracht van de minister-president en de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Sur proposition du ministre-président et de la ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière,                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Besluit:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Arrête :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Artikel 1.</b> Het Gewestelijke Mobiliteitsplan wordt aangenomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Article 1<sup>er</sup>.</b> Le plan régional de mobilité est adopté.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Art. 2</b> De nadere regels voor de opvolging van het Gewestelijke Mobiliteitsplan worden vastgelegd in artikel 10 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.                                                                                                                                   | <b>Art.2</b> Les modalités de suivi du plan régional de mobilité sont définies à l'article 10 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.                                                                                                                                                 |
| <b>Art. 3.</b> De minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid wordt belast met de uitvoering van dit besluit.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | <b>Art.3.</b> La Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est en charge de l'exécution du présent arrêté.                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>BIJLAGEN.</b><br><br>BIJLAGE 1. Het regelgevende luik van het algemene deel van het plan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>ANNEXES.</b><br><br>ANNEXE 1. Le volet réglementaire de la partie générale du plan.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

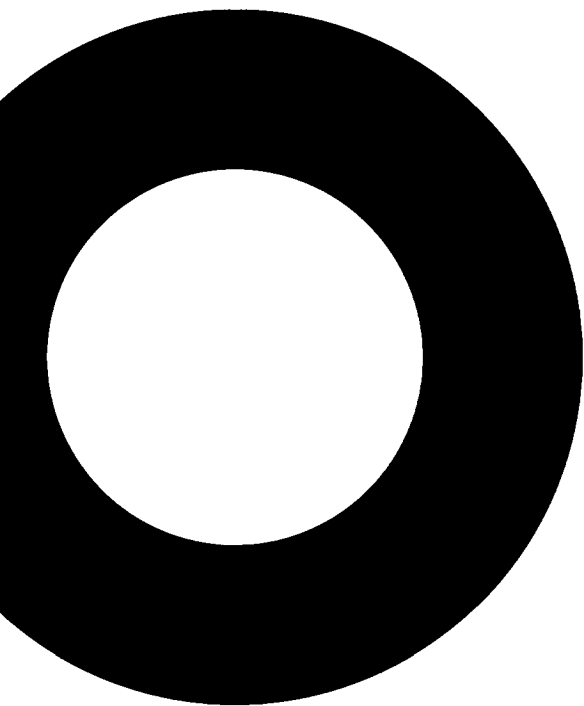
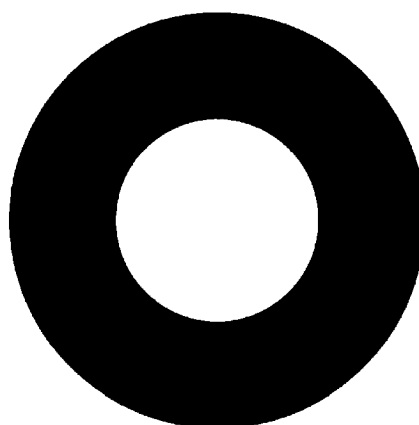
|                                                                                                                                          |                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| BIJLAGE 2. Het regelgevende luik van het specifieke deel van het plan.                                                                   | ANNEXE 2. Le volet réglementaire de la partie spécifique du plan.                                                   |
| BIJLAGE 3. Advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.                                                                              | ANNEXE 3. Avis de la Commission régionale de la mobilité.                                                           |
| Bruxelles, le 05 mars 2020                                                                                                               | Brussel, 5 maart 2020                                                                                               |
| Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :                                                                                | Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :                                                                        |
| Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.                                                                | De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.                                                    |
| <b>Rudi VERVOORT</b>                                                                                                                     |                                                                                                                     |
| La Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière. | De Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid. |
| <b>Elke VAN DEN BRANDT</b>                                                                                                               |                                                                                                                     |



# Partie 1.D

## Le volet réglementaire

---





# DEFINITIONS

Pour l'application du présent plan, on entend par :

1. « Accessibilité universelle » : accès aux personnes handicapées, sur la base de l'égalité avec les autres, à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication ainsi qu'aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public. L'accessibilité universelle postule l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité dans ces domaines.
2. "Aménagements cyclables séparés" : Aménagements cyclables séparés physiquement de la chaussée, soit ceux munis d'un signal D7, D9 ou D10.
3. « Autorité organisatrice des Transports et de la Mobilité » : organisation qui agit dans l'intérêt public et qui est responsable du bon fonctionnement du système de transport sur son territoire dans le champ de ses compétences. Dans le respect du champ de compétence régionale et des contrats de gestion entre la Région et les organisations publiques régionales, elle est responsable de la planification, de l'organisation, du financement, de la tarification et de la qualité de tous les services de transport sur son territoire.
4. « Bruxelles Mobilité » : administration bruxelloise de la Mobilité du Service public régional de Bruxelles.
5. « Centre de recherches routières (CRR) » : institut de recherche privé d'utilité publique reconnu par l'arrêté royal du 5 mai 1952 accueillant la requête introduite par la Fédération des Entrepreneurs de Voirie tendant à la reconnaissance du " Centre de Recherches routières " et à l'agrégation de ses statuts.
- 6 « Chaise de mesure » agréée par le CRR : équipement développé par le Centre de Recherches Routières comprenant une chaise équipée d'un accéléromètre, d'un gyroscope et d'un GPS qui permet de mesurer l'uniformité (confort), la rugosité (résistance au glissement) et l'inclinaison (transversale et longitudinale) d'un revêtement piéton. Cet équipement s'accompagne d'un appareillage pour mesurer la glissance (Portable Friction Tester) en continu et d'un pendule (Skid Resistance Tester) pour la confirmer par des mesures ponctuelles. La Charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitales précise comment ces différentes valeurs combinées avèrent une qualité d'usage réelle.
7. « Espaces publics » : tous les espaces qui font partie du domaine public et qui sont accessibles à tous. Ils font l'objet d'un aménagement des pouvoirs publics pour remplir leur fonction d'accueil de leurs usagers.
8. « Fonctionnaire de référence » : fonctionnaire désigné par le Gouvernement pour assurer la coordination de l'élaboration du Plan régional de mobilité et pour veiller à la conformité des plans communaux de mobilité avec le Plan régional de mobilité.
9. « Largeur standard praticable » : largeur libre de tout obstacle permettant la circulation d'un ou d'une combinaison de modes de transport, et qu'il convient d'atteindre ou d'approcher le plus possible lors de la réalisation d'un aménagement.
10. « Magistrale piétonne » : voie piétonne à grand gabarit et d'une qualité d'usage maximale permettant le déplacement de nombreux piétons et leur séjour dans son périmètre, et qui relie des centralités urbaines entre elles.
11. « Maille » : périmètre au sein duquel des mesures sont mises en œuvre pour réduire le trafic automobile et dissuader le transit. La délimitation des mailles est basée sur les voiries Auto PLUS et Auto CONFORT du réseau Auto.
12. « Mise en accessibilité » : travaux et aménagements qui répondent au minimum aux préconisations du Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public.



13. « Mobility as a Service » (MaaS) : intégration et combinaison de différents modes de transport, publics et privés, au sein d'une plateforme technologique au moyen de laquelle l'utilisateur peut accéder à l'ensemble de l'offre de mobilité intégrée, calculer et gérer les itinéraires les plus efficaces pour ses déplacements sur base de critères prédéterminés ainsi que réserver et payer les différents modes de transport.
14. Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) : plan reprenant l'inventaire, tant pour les voiries communales que régionales, de toutes les non-conformités des trottoirs et des espaces publics concernant l'accessibilité PMR et piétonne ainsi que des recommandations d'aménagement.
15. « Stationnement réservé » : stationnement organisé sur base des articles 27 bis et 27 ter du Code de la route et qui permet de réserver des places de stationnement aux personnes handicapées, aux riverains, aux voitures partagées en combinaison avec une carte de stationnement ou une carte spéciale pour personne handicapée, à apposer à l'intérieur du pare-brise. Dans les zones résidentielles ou de rencontre, les emplacements sont signalés par un « P » sur le revêtement au coin de l'emplacement.
16. Trafic de transit : trafic automobile constitué des véhicules qui quittent les axes routiers structurants pour traverser les mailles, sans y avoir de destination ou de service à y prester.
17. « Vélo électrique » : bicyclette équipée d'un moteur électrique d'appoint d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kW, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue, lorsque le véhicule atteint la vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le conducteur arrête de pédaler.
18. « Vélo-cargo » : bicyclette équipée d'un bac pour assurer le transport et la distribution de marchandises et/ou le transport de personnes.
19. « Voie lente » : chemin, raccourci, venelle, drève, espace entre bâtis qui offre une assiette aux déplacements à pied ou à vélo. Les voies lentes constituent une extension et un affinement appréciable du réseau pour les cyclistes et les piétons.
20. « Zone à concentration d'accidents » : zone identifiée par une méthode statistique comme concentrant un nombre anormalement élevé d'accidents avec lésions corporelles.



# Prescriptions générales

La mise en œuvre de la politique de mobilité s'appuie sur les prescriptions générales développées ci-après.

Ces prescriptions générales s'intègrent les unes aux autres et forment un ensemble cohérent. En cas d'arbitrage, les prescriptions générales l'emportent sur les prescriptions particulières.

1. La politique de mobilité contribue au développement durable de la Région :
  - a. Elle garantit et améliore les conditions d'accessibilité aux principales fonctions urbaines de la Région (services et équipements, pôles d'emploi, touristiques et commerciaux) et assure l'approvisionnement de la Région ;
  - b. Elle améliore significativement le cadre de vie des habitants de la Région et son écosystème ;
  - c. Elle vise à rationaliser la demande de déplacement ;
  - d. Elle diminue les impacts des déplacements sur l'environnement en contribuant à une réduction de 30% des émissions régionales de gaz à effet de serre d'ici 2025 par rapport à 1990 et de 40% des émissions régionales en 2030 par rapport à 2005 ;
  - e. Elle assure que chaque usager se déplace efficacement, agréablement, en toute sécurité et vise un objectif de 0 tué lié à la mobilité à l'horizon 2030 ;
  - f. Elle contribue à diminuer les dépenses des ménages pour leurs déplacements et vise une diminution de 12% (en 2015) à 8% à l'horizon 2030 ;
  - g. Elle encourage les comportements de mobilité qui impactent positivement la santé physique et mentale et limitent les émissions nuisibles à la santé, notamment en matière d'air et de bruit ;
  - h. Elle met en œuvre des solutions de mobilité qui optimisent les ressources.
2. Les services de secours doivent pouvoir accéder à l'ensemble du territoire bruxellois dans un temps limité.
3. La politique de mobilité et la politique d'aménagement du territoire se coordonnent pour limiter le besoin de se déplacer et spécifiquement sur de longues distances. La distance moyenne des déplacements réalisés sur le territoire de la RBC sera réduite de 3% à l'horizon 2030 par rapport à 2018.
4. La politique de mobilité oriente le système de mobilité à l'échelle métropolitaine de manière à limiter l'usage et la possession d'une voiture individuelle au sein de la Région.
  - a. L'utilisateur est au centre du système de mobilité, il se déplace en sécurité dans l'espace public et dispose d'un éventail de services de mobilité intégrés, adaptés à chacun de ses déplacements.
  - b. Une meilleure répartition des déplacements dans le temps et dans l'espace est encouragée.
5. Dans toutes ses dimensions, la politique de mobilité s'inscrit dans le respect du principe STOP. Elle vise à assurer des conditions de déplacements satisfaisantes à chacun en fonction du mode de déplacement choisi, selon un ordre de priorité marche-vélo-transport public-voiture.
6. La politique de mobilité met en œuvre des réseaux de mobilité cohérents et performants :
  - a. Le trafic dans les quartiers est apaisé en vue de contribuer à l'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité des déplacements dans les quartiers ;
  - b. Les flux de trafic sont régulés sur les axes structurants de rocade et de pénétration ;
  - c. Les réseaux pour chaque mode sont continus et catégorisés selon leur fonctionnalité ;
  - d. La couverture géographique de chaque réseau est équilibrée sur l'ensemble de la Région et continue avec la zone métropolitaine ;



- e. La capacité des réseaux est adaptée afin de permettre la réalisation des objectifs de la politique régionale de mobilité ;
  - f. Les niveaux de service des différents réseaux sont garantis par une gestion préventive, un entretien régulier et un service réactif en cas de perturbation ;
  - g. La qualité de service pour l'ensemble des lignes de transport public bruxellois doit être garantie concernant la vitesse commerciale, régularité, la fréquence, l'accessibilité et l'amplitude horaire ;
  - h. Les infrastructures existantes sont valorisées au mieux et compte tenu des objectifs de mobilité. La coordination éventuelle entre offre d'opérateurs différents ne se fera pas au détriment de l'opérateur bruxellois ;
7. La politique de mobilité met en œuvre des aménagements d'espaces publics de qualité :
- a. L'accessibilité universelle de l'espace public, des bâtiments publics et du transport public doit être garantie ainsi qu'une réelle qualité d'usage pour tous les aménagements piétons ;
  - b. Les espaces publics sont conçus de manière à limiter les conflits entre les usagers ;
  - c. Les aménagements sont conçus pour mettre en œuvre la spécialisation multimodale des voiries. En cas d'arbitrage, la Région, après concertation avec les communes et tenant compte du contexte local et de l'accessibilité pour les ménages, utilisera l'emprise dédiée dans l'espace public au stationnement de véhicules privés comme la première variable à être réduite pour répondre aux besoins nécessaires à chaque mode, tandis que la continuité, la cohérence et la sécurité des cheminements des piétons, des cyclistes et des transports publics sont privilégiées.
  - d. La qualité paysagère et écologique est intégrée dans les réflexions sur l'aménagement des espaces publics ;
  - e. L'aménagement des espaces publics contribue à l'adaptation aux changements climatiques, en réduisant les îlots de chaleur urbains ;
  - f. L'aménagement des espaces publics contribue à la protection et à l'amélioration des zones de confort acoustique ;
  - g. Les aménagements et infrastructures doivent favoriser l'intermodalité et l'accessibilité des véhicules de secours ;
  - h. La rénovation des espaces publics emblématiques fait l'objet d'un processus de conception qui comprend, au moins, une définition programmatique concertée et partagée, en amont du projet assurant la prise en compte de l'ensemble des thématiques ;
  - i. L'aménagement des pôles d'échange et des gares facilite l'intermodalité de ces lieux. L'accessibilité des PMR et le confort des piétons est assurée, notamment par des cheminements de qualité, continus et les plus directs possibles, afin de faciliter les correspondances ;
  - j. La signalétique fait partie intégrante des réseaux, elle est adaptée en fonction des perturbations. Elle est conçue dans une optique d'accessibilité universelle et d'inclusion.
8. En fonction des terrains régionaux disponibles, de préférence hors voirie, des espaces nécessaires aux développements des services de transport sont prévus dans la programmation des projets urbains. Il s'agit par exemple des services suivants : terminus et dépôts pour le transport public, pôles d'échange (en ce compris les P+R), stationnement mutualisé et centre logistique.



9. La politique de stationnement contribue à la politique de mobilité :
  - a. Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers une diminution du taux d'usage et de possession de la voiture individuelle.
  - b. Elle vise, via la tarification, les règles de dérogation et l'aménagement de l'espace public, une diminution de l'emprise du stationnement dans l'espace public et une meilleure utilisation des emplacements hors voirie.
  - c. Elle favorise l'utilisation partagée de la voiture et celle des modes alternatifs ;
  - d. Elle favorise l'intermodalité en offrant des possibilités de stationnement adaptées au passage d'un mode de déplacement à un autre ;
  - e. Elle contribue à offrir un service aux usagers de la Région (elle privilégie les professionnels, les livraisons, les publics cibles (PMR, recharge électrique, *car sharing*...), etc.) ;
  - f. Elle privilégie l'accessibilité des riverains.
10. La politique de mobilité prévoit un approvisionnement de la Région optimisé réduisant les déplacements de véhicules encombrants et polluants :
  - a. Les mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la Région doivent être réduits et optimisés en groupant les flux. Les distances parcourues par les poids lourds sur le territoire régional seront réduites de 10% à l'horizon 2025 par rapport à 2016 ;
  - b. La part de la route pour le transport de marchandises doit être réduite, en suscitant le report modal vers la voie d'eau et le rail pour les longues distances, et en encourageant l'utilisation de véhicules les plus respectueux de l'environnement pour les trajets dans l'agglomération.
11. La Région élabore une programmation pluriannuelle des projets de développement des infrastructures de transport et des réaménagements de l'espace public :
  - a. Cette programmation garantit une stabilité de la programmation à l'échelle de zones géographiques cohérentes, en particulier les axes structurants du PRAS ;
  - b. Elle assure, à l'échelle régionale, la coordination de ces investissements avec le développement urbain.
  - c. Elle intègre les contrats de service public et tient compte des plans pluriannuels d'investissements déjà approuvés par le Gouvernement.
12. La fiscalité régionale en matière de transport contribue à la politique de mobilité :
  - a. Elle contribue à orienter les comportements en matière de mobilité vers un moindre usage et une moindre possession de la voiture individuelle ;
  - b. Elle contribue à orienter le parc de véhicules vers un parc plus léger, moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et plus économe en énergie ;
  - c. Elle contribue à la réalisation d'une sortie des motorisations diesel, essence et LPG.



# Prescriptions particulières

## TITRE I – PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA GOUVERNANCE

### Chapitre 1 – Autorité organisatrice des Transports et de la Mobilité

1. La Région est l'Autorité organisatrice des Transports et de la Mobilité sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

2. A ce titre, la Région est notamment chargée :

1° de définir une planification stratégique en matière de mobilité et de transport et de proposer une planification opérationnelle des actions à entreprendre pour la mettre en œuvre ;

2° de coordonner l'offre des différents opérateurs de transport publics et privés actifs sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;

3° d'assurer une cohérence et une continuité structurelle dans la mise en œuvre de la politique de mobilité dans son ensemble ;

4° de définir et de faire appliquer un cadre général applicable aux opérateurs de mobilité présents sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale concernant, notamment, leur agrément, l'offre de service, la sécurité, la tarification, l'évaluation du service et le partage de données ; et

5° de veiller à renforcer, via les différents contrats de gestion, le rôle et les missions des opérateurs publics.

### Chapitre 2 – Les contrats locaux de mobilité

3. Le contrat local de mobilité est un dispositif de partenariat Région-communes qui a pour objectif de mettre en œuvre la politique de mobilité définie dans le présent plan et/ou les plans communaux de mobilité, et notamment de réduire le trafic de transit au sein de la maille ou partie de maille pour :

- améliorer le cadre de vie :
  - en réduisant les nuisances dues au trafic ;
  - en améliorant la qualité de l'espace public ; et
  - en assurant la sécurité de tous les modes de déplacement.
- assurer la mise en œuvre et garantir le bon fonctionnement des réseaux, définis dans la spécialisation multimodale des voiries.

4. Le contrat local de mobilité est conclu entre la Région et une ou plusieurs communes.

5. Le contrat local de mobilité porte sur un périmètre correspondant à une maille ou une partie de maille, en ce compris les axes qui l'encadrent.



## **TITRE II – PRESCRIPTIONS RELATIVES AU DÉVELOPPEMENT DU MAAS**

6. La Région encadre le développement des outils MaaS sur son territoire en favorisant la création d'une plateforme publique sur laquelle s'intègrent les différents opérateurs de services de mobilité tant publics que privés.

7. La Région fixe les conditions que les opérateurs devront remplir pour s'inscrire dans la plateforme publique de service, pour y opérer et en sortir.

8. Le MaaS propose des solutions de déplacement adaptées aux besoins de l'utilisateur, en promouvant l'application du principe STOP.

## **TITRE III – PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ**

### **Chapitre 1 - Champ d'application**

9. Le volet réglementaire du Plan régional de mobilité s'applique sans préjudice de l'application du Plan Régional d'Affectation du Sol.

10. Les mesures d'aménagement prévues par le présent titre s'appliquent aux réseaux définis par le Plan régional de mobilité, lesquels ne modifient pas les dispositions littérales et graphiques du Plan régional d'Affectation du Sol. En cas de contradiction entre le PRM et le PRAS, les dispositions prévues par le PRAS priment.

### **Chapitre 2 – Définitions**

11. La spécialisation multimodale des voiries vise à offrir un réseau performant pour chaque mode tout en facilitant les arbitrages nécessaires lors de la conception des voiries et espaces publics.

12. La spécialisation multimodale des voiries est articulée selon les trois catégories PLUS, CONFORT et QUARTIER, et ce pour chacun des modes suivants : piéton, vélo, transport public (TP), auto et poids lourd (PL).

- La catégorie PLUS est constituée d'itinéraires principaux, rapides, performants et confortables destinés aux déplacements de longues distances au sein de la zone métropolitaine et de la Région.
- La catégorie CONFORT est constituée d'itinéraires de liaison fiables, lisibles et adaptés à une desserte plus fine des différentes parties du territoire régional.
- La catégorie QUARTIER assure une desserte de proximité des quartiers.

Tout projet portant sur les voiries PLUS et CONFORT de chaque réseau est d'intérêt régional, dans le respect des compétences du gestionnaire de voirie.

13. Les réseaux incluent les carrefours et leurs traversées.

14. La spécialisation multimodale des voiries se décline de la manière suivante pour les différents modes :

#### **● 1° Réseau Piéton :**

Les voiries PLUS du réseau Piéton sont les voiries et places les plus fréquentées par les piétons, tels que les noyaux d'identité locale, les grands équipements ou encore les accès aux principales stations du réseau de transport public. Les magistrales piétonnes font partie de la catégorie PLUS du réseau Piéton.

Les voiries CONFORT du réseau Piéton sont les voiries reliant différentes parties du réseau Piéton PLUS, ainsi que des voiries reliant des centralités moins fréquentées dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

Toutes les autres voiries accessibles aux piétons sont des voiries QUARTIER du réseau Piéton.



● 2° Réseau Vélo :

Les voiries PLUS du réseau Vélo sont destinées prioritairement aux liaisons rapides intra- et interrégionales. Elles favorisent donc des liaisons directes et limitent les conflits avec les autres usagers et modes de transport.

Les voiries CONFORT du réseau Vélo constituent des itinéraires intra-régionaux continus desservant les quartiers par des voiries apaisées autant que possible.

Toutes les autres voiries accessibles aux cyclistes sont des voiries QUARTIER du réseau Vélo.

● 3° Réseau Transport Public (TP) :

Le réseau ferroviaire, le métro et les voiries empruntées par les lignes de tram et de bus les plus structurantes et performantes du réseau de transport public urbain et interurbain constituent la catégorie PLUS du réseau TP.

La catégorie CONFORT du réseau TP est constituée des voiries empruntées par les lignes de tram et de bus fréquentes et régulières reliant des pôles d'ampleur régionale sur des itinéraires lisibles et assurant les déplacements intra-urbains.

Tout autre axe emprunté par les transports publics fait partie de la catégorie QUARTIER du réseau TP, laquelle permet d'assurer la desserte des quartiers et leur connexion avec les centralités de quartier et le réseau structurant.

● 4° Réseau Auto :

Les voiries PLUS du réseau Auto sont des voiries assurant, y compris à l'échelle métropolitaine, l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer.

Les voiries CONFORT du réseau Auto sont les voiries assurant, à l'échelle régionale, la mobilité entre les quartiers des véhicules automobiles et motorisés, tout en limitant le trafic de transit au sein des mailles, et en assurant une bonne connexion aux voiries PLUS du réseau Auto.

Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules automobiles et motorisés sont des voiries QUARTIER du réseau Auto, lesquelles permettent d'assurer la desserte fine des quartiers pour les véhicules automobiles et motorisés.

Pour les voiries complexes qui disposent de plusieurs espaces distincts accessibles aux véhicules automobiles et motorisés, la fonction de la voirie principale et celle de la voirie latérale ou connexe est reprise dans le tableau joint aux cartes de la spécialisation multimodale des voiries.

A défaut d'indication dans le tableau :

- la voirie principale est une voirie de catégorie PLUS.
- quand la voirie principale est dédoublée sur au moins deux niveaux, la voirie en surface est une voirie de catégorie CONFORT.
- les voiries latérales ou connexes sont des voiries de catégorie QUARTIER.

● 5° Réseau Poids lourd (PL) :

Les voiries PLUS du réseau Poids lourd sont les voiries assurant l'approvisionnement en marchandises des principales zones d'industries urbaines et zones d'activités portuaires et de transport.

Les voiries CONFORT du réseau Poids lourd canalisent la distribution urbaine des marchandises au sein de la Région, ainsi que la circulation des autocars vers les gares routières et les zones touristiques.

Toutes les autres voiries accessibles aux véhicules poids lourds sont des voiries QUARTIER du réseau Poids lourd, lesquelles permettent d'assurer l'accessibilité de chaque voirie aux véhicules d'urgence, aux services de collecte des déchets et aux mouvements ponctuels de marchandises à destination des quartiers.



## Chapitre 3 - Qualité des réseaux de mobilité

### o Section 1 : les principes généraux

15. Les espaces publics sont conçus en cohérence avec la spécialisation multimodale des voiries et avec le guide régional des espaces publics (Publicspace.brussels<sup>1</sup>) en vue d'améliorer la qualité de vie en Région de Bruxelles-Capitale, de trouver un bon équilibre entre les fonctions de passage, de desserte et de séjour de chaque espace public, et d'y assurer une grande qualité paysagère et écologique.

16. Il peut être dérogé aux prescriptions relatives à la qualité des réseaux de mobilité moyennant motivation faisant référence aux guides de bonnes pratiques de la Région de Bruxelles-Capitale disponibles sur le site <https://mobilité-mobilité.brussels/fr/publications-techniques>.

17. Les actes et travaux de voirie tendent à améliorer les performances concernant la vitesse commerciale, la régularité et la sécurité des transports publics bruxellois, ainsi que la sécurité des cheminements piétons et cyclistes.

18. Lorsque des places de stationnement à destination des personnes handicapées sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées au plus proche.

19. Lorsque des places de stationnement à destination des taxis sont supprimées dans le cadre d'un projet d'espace public, ces places doivent être déplacées vers une autre localisation proche et adaptée concernant la visibilité notamment.

Lorsque des emplacements de stationnement réservé sont supprimés dans le cadre d'un projet d'espace public, la pertinence de leur déplacement vers une autre localisation proche et adaptée est évaluée.

20. Lorsqu'une voirie constitue une voirie PLUS de plusieurs réseaux, les actes et travaux relatifs à cette voirie contribueront à séparer chacun des modes dans l'espace public afin de leur assurer les meilleures performances possibles.

21. Dans le cadre d'un aménagement de voirie, le gestionnaire de voirie utilise des revêtements et dispositifs qui limitent le bruit, font obstacle à l'effet d'îlot de chaleur et intègrent la gestion des eaux pluviales.

### o Section 2 : le réseau Piéton

22. Les aménagements piétons sont accessibles, confortables, agréables, continus et sûrs, notamment pour les traversées à l'intersection des autres réseaux.

23. Les cheminements directs et au plus court des piétons sont privilégiés, afin d'assurer une meilleure perméabilité piétonne des quartiers.

24. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT offrent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : dimensionnement adapté aux flux, planéité, confort du revêtement, adhérence, dévers et présence d'autres dispositifs assurant l'accessibilité PMR.

25. Les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux réalisés sur les voiries piétonnes et les espaces piétons des voiries des réseaux PLUS et CONFORT sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum huit sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent.

Pour les autres voiries, les matériaux de revêtement utilisés lors des travaux sont ceux qui offrent un niveau de confort de minimum six sur dix d'après l'examen réalisé par le gestionnaire de voirie au moyen de la chaise de mesure agréée par le CRR, conformément à la Charte sur les revêtements piétons ou tout autre dispositif équivalent.

26. Le gestionnaire de voirie veille à un entretien régulier des voies lentes en application du « Guide pour la valorisation des voies lentes en Région de Bruxelles-Capitale ».

---

<sup>1</sup> [www.publicspace.brussels](http://www.publicspace.brussels)



27. L'aménagement d'une magistrale offre une largeur standard praticable de 5 mètres de large et de même niveau sur tout son parcours, y compris aux traversées.

28. L'aménagement d'une magistrale piétonne permet des activités de séjour sur son parcours sans entraver les conditions de libre circulation des piétons qui doivent en toute hypothèse couvrir 3 mètres de large.

29. La présence d'arbres et de plantations est assurée tout au long des magistrales piétonnes, permettant d'y intégrer la gestion des eaux pluviales.

30. Une magistrale piétonne répond aux exigences reprises dans le Plan Piéton stratégique (cahier GO10), à savoir, privilégier notamment :

- 1° Un itinéraire direct et continu,
- 2° Une expérience à vivre,
- 3° Plus d'espace,
- 4° Un excellent confort physique,
- 5° Un design universel,
- 6° Une desserte des centralités urbaines, et
- 7° Un balisage.

### o Section 3 : le réseau Vélo

31. Toutes les voiries, à l'exception des tunnels, des autoroutes et des routes pour automobiles, accueillent les cyclistes (en ce compris les vélos à assistance électrique, les vélos-cargos et les tricycles de livraison) dans de bonnes conditions de sécurité, soit dans un aménagement adapté, soit en leur permettant de prendre leur place dans un trafic apaisé.

32. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Vélo assurent un standard d'aménagement élevé pour les critères suivants : cohérence, rapidité (caractère direct), agrément, sécurité et confort.

33. Les itinéraires PLUS du réseau Vélo offrent un aménagement cyclable limitant les conflits avec les autres usagers.

34. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée, sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière, ne le permettent pas.

La largeur standard de l'aménagement séparé est de :

- pour un aménagement unidirectionnel : 1,8 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 2,5 mètres sur les itinéraires PLUS ;
- pour un aménagement bidirectionnel : 3 mètres sur les itinéraires QUARTIER et CONFORT et 4 mètres sur les itinéraires PLUS ;

sauf si les circonstances locales et/ou des motifs de sécurité routière ne le permettent pas.

La largeur standard des aménagements cyclables marqués est de 1,30 m hors zone tampon et hors filet d'eau.

35. Les actes et travaux sur les itinéraires PLUS et CONFORT des réseaux Auto et Poids lourd intègrent la prise en compte de la sécurité des cyclistes par un dispositif adapté aux circonstances, quelle que soit la catégorie du réseau Vélo considérée : aménagement cyclable séparé ou marqué, couloir bus + vélo.

36. La conception des aménagements cyclables séparés inclut les cheminements de et vers les aménagements cyclables à proximité.

37. La Région réalise un audit de la qualité d'usage des itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo tous les cinq ans.



38. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien du réseau Vélo, et ce, en prenant notamment les mesures suivantes :

- 1° le rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures ;
- 2° le remplacement du balisage enlevé par des travaux réalisés sur la voirie ; et
- 3° le déneigement et le nettoyage réguliers, surtout sur les parties soumises à la chute des feuilles ou à la croissance de la végétation.

En outre, pour les itinéraires PLUS et CONFORT du réseau Vélo, le gestionnaire de voirie communal :

- 1°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut de balisage ou toute destruction de balisage ;
- 2°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut relatif à des aménagements, tels que plateaux, îlots ou autres ralentisseurs ou aménagements en voirie, établis par la Région ; et
- 3°sollicite l'avis de Bruxelles Mobilité lors de tout changement de règles du Code de la route s'appliquant à une voirie communale.

#### o **Section 4 : le réseau Transport public (TP)**

39. Les actes et travaux relatifs au réseau TP PLUS et TP CONFORT contribuent à améliorer la régularité et la vitesse commerciale du réseau de transport public ainsi que son extension.

40. Afin de garantir au mieux l'accessibilité universelle et la sécurité au point d'arrêt, la création d'arrêt en courbe sera évitée.

41. Tout gestionnaire de voirie soumet pour approbation ses plans de mise en accessibilité ou de sécurisation d'un arrêt au service « arrêts » de la STIB. Le gestionnaire convoque également le service compétent de la STIB lors de la réception des travaux relatifs à l'arrêt.

42. Le gestionnaire de voirie veille à l'entretien des sites propres et bandes réservées au transport public, et ce, en prenant notamment les mesures suivantes :

- 1°le rafraîchissement des marquages lors de la campagne annuelle de rafraîchissement des peintures ;
- 2°le remplacement de la signalisation enlevée par des travaux réalisés sur la voirie ; et
- 3°le déneigement et le nettoyage réguliers, surtout sur les parties soumises à la chute des feuilles ou à la croissance de la végétation.

En outre, le gestionnaire de voirie communal :

- 1°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut de signalisation ou toute destruction de signalisation ;
- 2°signale à Bruxelles Mobilité tout défaut relatif à des aménagements, tels que plateaux, îlots ou autres ralentisseurs ou aménagements en voirie, établis par la Région ;
- 3°sollicite l'avis de Bruxelles Mobilité lors de tout changement de règle de signalisation routière s'appliquant à une voirie communale ; et
- 4°signale à Bruxelles Mobilité les modifications envisagées dans la programmation des feux de signalisation.

#### o **Section 5 : le réseau Auto**

43. Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent à accueillir le trafic motorisé de transit éliminé du réseau QUARTIER, tout en s'inscrivant dans une réduction globale de la circulation automobile/motorisée à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Concomitamment à l'apaisement visé des quartiers, les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT seront conçus de manière à rationaliser la circulation entrante et sortante du territoire bruxellois.

Ils contribuent à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement destinées à limiter les nuisances de la circulation pour les riverains, notamment en matière de bruit, de qualité de l'air ou de coupure urbaine.



44. Les actes et travaux relatifs aux réseaux Auto PLUS et Auto CONFORT contribuent également à réduire l'insécurité routière pour tous les modes, notamment par la réduction des vitesses pratiquées et leur maîtrise.

45. Les actes et travaux sur les voiries QUARTIER du réseau Auto contribuent à limiter le trafic motorisé de transit et les vitesses de circulation dans les mailles afin d'apaiser les quartiers et d'améliorer la traversée de ces mailles par les modes actifs et les lignes de transport public.

o **Section 6 : le réseau Poids lourd**

46. Les actes et travaux relatifs aux voiries PLUS et CONFORT du réseau Poids lourd offrent au minimum une largeur adaptée à la circulation des poids lourds, et une géométrie permettant une giration aisée de ceux-ci.

o **Section 7 : la sécurité routière**

47. Les actes et travaux relatifs aux voiries ou carrefours repris en zone à concentration d'accidents visent en priorité à réduire les risques d'accident de la circulation pour tous les modes.

48. Les traversées piétonnes et cyclistes sont sécurisées, en particulier :

- 1° lorsque les usagers sont amenés à franchir des voiries de minimum deux bandes de circulation dans le même sens ;
- 2° lorsque les usagers sont amenés à franchir une bande de circulation signalée par le panneau F17 du Code de la Route ou un site spécial franchissable signalé par le panneau F18 du même Code ;
- 3° pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes.

## **Chapitre 4 – Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries**

49. Afin de faciliter la mise en œuvre du Plan régional de mobilité, le Gouvernement élabore en concertation avec les parties prenantes, dont les communes, et approuve les cartes de la spécialisation multimodale des voiries.

50. Les cartes de la spécialisation multimodale des voiries précisent la localisation des réseaux de mobilité du Plan régional de mobilité.

51. Les cartes de la spécialisation multimodales des voiries peuvent être adaptées :

- dans le cadre des plans communaux de mobilité tels que définis dans l'ordonnance du 26 juillet 2013 ;
- dans le cadre des contrats locaux de mobilité tels que définis dans le Plan régional de mobilité ; et
- d'initiative par le Gouvernement.

52. Une version actualisée des cartes de la spécialisations multimodales des voiries est mise à disposition sur internet.



## TITRE IV – PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX DONNÉES

### Chapitre 1 : Indicateurs fournis par les opérateurs publics

53. Les opérateurs publics transmettent à Bruxelles Mobilité les données requises pour l'élaboration, le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, selon les modalités d'échange de données définies dans leur contrat de gestion.

54. Les administrations disposant de données utiles au pilotage et à l'évaluation de la mise en œuvre du plan transmettent ces données sur demande de Bruxelles Mobilité.

55. Les communes transmettent une fois par an à Bruxelles Mobilité les données permettant le suivi et l'évaluation de la politique de mobilité, telles que les données relatives aux éléments suivants :

- 1° L'état des zones apaisées (régime de vitesse des voiries, zone de rencontre, zone piétonne, rue scolaire),
- 2° Les sens de circulation, et
- 3° Les aménagements cyclables.

### Chapitre 2 : Indicateurs fournis par les opérateurs privés de service de mobilité

56. Afin de permettre à Bruxelles Mobilité de vérifier le respect des principes fixés par le présent plan, tout opérateur de service privé de mobilité fournit à Bruxelles Mobilité, à la demande, un rapport reprenant une série d'indicateurs.

Il s'agit, notamment, des indicateurs suivants :

- 1° Le nombre de voyages,
- 2° Le nombre d'utilisateurs,
- 3° Le nombre de clients actifs (avec minimum une utilisation durant la période d'évaluation concernée par le rapport),
- 4° Le nombre de clients par voyage,
- 5° Le nombre total de kilomètres parcourus (y compris sans clients),
- 6° Le nombre de stations,
- 7° Le nombre de départs par code postal,
- 8° Le pourcentage de réservations satisfaites,
- 9° La répartition en pourcentage des différents canaux de réservation (appel téléphonique, application smartphone, site internet...),
- 10° La distance moyenne et médiane des voyages,
- 11° La durée moyenne et médiane des voyages en minutes,
- 12° Le prix moyen et médian par voyage,
- 13° La répartition horaire des voyages (heure de début) par histogramme,
- 14° La zone géographique,
- 15° Le nombre de véhicules,
- 16° L'âge moyen des véhicules,
- 17° La consommation moyenne des véhicules,
- 18° L'Ecoscore des véhicules (voitures et utilitaires légers), tel que disponible sur le site internet Ecoscore.be,
- 19° Le carburant des véhicules,
- 20° Le nombre et le type d'accidents ou d'incidents seuls,
- 21° Le nombre et le type d'accidents ou d'incidents impliquant des tiers,
- 22° Le nombre de véhicules vandalisés, et



- 23° Le type de plaintes enregistrées à l'encontre de leurs services (à l'encontre des usagers et autres).

Les opérateurs de parkings publics et de parkings partagés fournissent les données suivantes :

- 1° Taux d'occupation,
- 2° Nombre de véhicules en stationnement,
- 3° Durée de stationnement, et
- 4° Nombre d'abonnés.

Bruxelles Mobilité peut solliciter d'autres indicateurs auprès des opérateurs.

Le rapport relatif à la période écoulée du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin est rendu au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre. Le rapport relatif à la période écoulée du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre est rendu au plus tard le 1<sup>er</sup> mars.

57. Bruxelles Mobilité détermine le format standard ainsi que les modalités de transmission de ces indicateurs.

58. Afin de respecter les aspects commerciaux, Bruxelles Mobilité ne partage pas et ne diffuse pas les indicateurs fournis par les prestataires de services de mobilité. Toutefois, Bruxelles Mobilité est autorisée à diffuser les indicateurs agrégés.

59. Bruxelles Mobilité peut réaliser des contrôles sur la qualité des indicateurs fournis, grâce à des données obtenues par d'autres moyens.

60. La Région détermine les sanctions applicables en cas de non-transmission des indicateurs par un opérateur.

61. Ce titre s'applique sans préjudice des obligations de transfert de données découlant d'autres instruments, notamment, les ordonnances et arrêtés du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, les conventions et les concessions de service public.

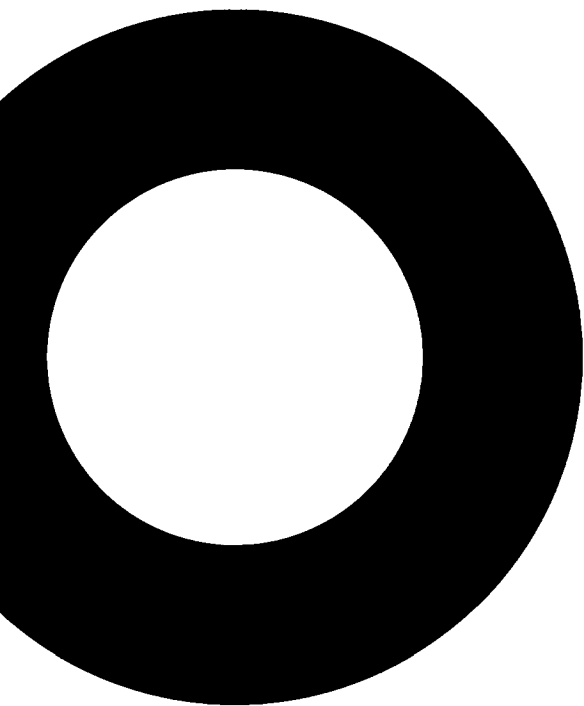
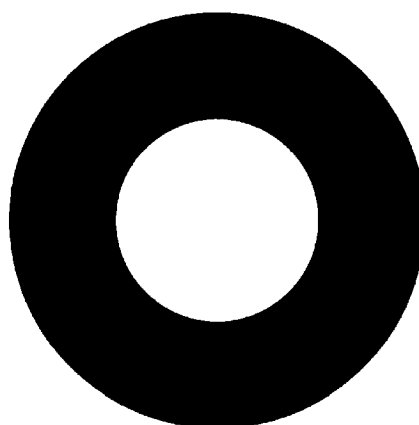
# Partie 2

## La partie spécifique

---

### Le Plan d'aménagement des voiries

Cette partie concerne exclusivement, comme le prévoit l'article 5 de l'Ordonnance du 26 juillet 2013, le Plan d'aménagement des voiries – P.A.V, soit une liste des projets d'aménagement à réaliser sur les voiries régionales et, pour ce qui concerne les projets d'intérêt régional en matière de mobilité, sur les voiries communales.





## 2.B Volet réglementaire

### Programmes Entrées de ville

| Projets                              |
|--------------------------------------|
| A12 – Avenue Van Praet               |
| Chaussée de Louvain                  |
| Parkway – Accès Médiapark            |
| Boulevard de la Woluwe               |
| Boulevard Industriel                 |
| Chaussée de Mons                     |
| Charles Quint – Léopold II (surface) |

### Programme Petite Ceinture

| Projets                                     |
|---------------------------------------------|
| Saintelette                                 |
| Boulevard Baudouin/Anvers – Rogier          |
| Rogier – Botanique – Madou                  |
| Madou – Porte de Namur                      |
| Porte de Namur – Louise (hors place)        |
| Louise (hors place) – Terre Neuve           |
| Boulevard du Midi (Terre Neuve – Lemonnier) |

### Programme Moyenne Ceinture Est

| Projets                                       |
|-----------------------------------------------|
| Lambermont – Meiser                           |
| Meiser (place et halte S)                     |
| Boulevard Reyers                              |
| Boulevard Brand Whitlock                      |
| Montgomery (surface et station souterraine)   |
| Boulevard Louis Schmidt                       |
| Boulevard Général Jacques et Gare d’Etterbeek |

### Programme Louise

| Projets                         |
|---------------------------------|
| Place Louise                    |
| Goulet Louise – Place Stéphanie |
| Avenue Louise                   |
| Avenue De Mot                   |



## Programme Canal

| Projets                                                         |
|-----------------------------------------------------------------|
| Van Praet                                                       |
| Square De Trooz                                                 |
| Tram Tours & Taxis (Av. du Port, rue Picard, boulevard Bolivar) |
| Porte de Flandre                                                |
| Square Vandervelde                                              |
| Boulevard Paepsem                                               |



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**PROJET D'AVIS SUR LE PROJET  
DE PLAN REGIONAL DE MOBILITÉ  
GOOD MOVE**

14 octobre 2019

Réunie les 02, 09 et 30 septembre 2019, la Commission a entendu plusieurs représentants de Bruxelles Mobilité (Mme Charlotte De Broux, Mme Isabelle Janssens, Mme Christine Heine, M. Kevin Lebrun, M. Martin Lefrancq, Mme Thao Nguyen, Mme Annabel Monneaux, M. Koen Vandekerckhove), présenter différents aspects du projet de Projet régional de mobilité (Good Move) ainsi qu'un représentant de Beliris (M. Pieter Dudal) à propos du RER Vélo en mai 2019.

La Commission a approuvé à l'unanimité l'avis suivant le 14 octobre 2019.

## **Partie 1. Le projet**

La Commission a été consultée tout au long du processus de l'élaboration du plan ; elle remercie le Gouvernement et les auteurs de projet (Bruxelles Mobilité assisté du consortium) pour cette démarche participative.

Globalement, la Commission appuie le projet de plan, sa construction participative, la vision proposée et le programme d'actions. Elle tient à insister sur les facteurs de succès et met l'accent sur certaines mesures et leurs interdépendances.

## **Partie 2. Le volet Stratégique**

### **Les conditions de réussite: la gouvernance, les ressources humaines et budgétaires, un monitoring transparent**

La Commission estime que la gouvernance qui sera mise en place déterminera le succès du plan. Elle plaide pour l'intégration des suivis stratégiques, opérationnels et budgétaires. Des mécanismes de programmation intégrée des projets doivent impliquer tous les acteurs dans la réalisation du Plan (Bruxelles Mobilité, les communes, Beliris, les opérateurs, les deux autres Régions et le fédéral, les autres administrations régionales...) et assurer la réalisation des objectifs et des actions à travers leurs différents outils de gestion.

Outre cette amélioration de la gouvernance, la question des moyens, humains et budgétaires, se pose à différents niveaux de mise en œuvre.

Tant l'administration régionale, Bruxelles Mobilité, que les communes, souffrent d'un manque de personnel pour exécuter la politique de mobilité et déjà aujourd'hui, elles ne peuvent assurer correctement les missions qui leur sont demandées. Concrètement, quels sont les besoins en personnel ? La Commission demande que ceux-ci soient définis plus précisément.

Concernant les moyens budgétaires, la Commission regrette que le budget global pour la mise en œuvre du plan n'ait pas été estimé : quel est le montant nécessaire pour les 5 prochaines années ? Le programme des investissements en transports publics est considérable. Il ne pourra se réaliser qu'en parallèle avec une simplification administrative et une juste participation, sans hypothéquer la mise en œuvre des autres mesures prévues par le plan.

Il apparaît déjà clairement que des budgets supplémentaires seront nécessaires notamment en regard des grands projets déjà engagés (programme d'investissement en transports publics, prolongement du métro, rénovation des tunnels). Pour atteindre les ambitions, un endettement supplémentaire et/ou une augmentation des recettes (stationnement, tarification...) seront nécessaires. Ou alors des choix devront être faits et se pose la question des priorités à définir. De beleidskeuze om het OV gratis te maken voor grote groepen gebruikers valt moeilijk te rijmen met de zoektocht naar extra middelen om het OV-net verder te versterken. De vraag zal toenemen maar zullen er genoeg middelen zijn om de frequentie en capaciteit te verhogen ?

Même si établir des priorités est un exercice difficile à ce stade et même s'il est évident que toutes les actions listées sont importantes, il est fondamental d'établir dès maintenant les priorités et d'identifier les liens entre les mesures pour maintenir la cohérence du plan si tout ne peut pas être réalisé. Après discussion du programme d'actions, la Commission propose une série de mesures prioritaires (voir en fin du document). Le plan devrait aussi prioriser des actions « quick-win » pouvant, dès le court terme, avoir un impact important sur la situation de la mobilité en RBC (projets-test et projets-pilote par ex.).

La part du budget consacrée à la gestion de la demande de mobilité<sup>1</sup> (communication, sensibilisation) doit augmenter en regard de celle consacrée aux infrastructures.

La Commission demande au Gouvernement de développer rapidement la programmation budgétaire et d'apporter les moyens humains nécessaires à la mise en œuvre du plan, dans les différentes administrations impliquées. Elle appelle aussi à offrir plus de transparence en la matière. Première étape, les fiches actions devraient être plus précises concernant les budgets et moyens humains. Indicateurs de mobilité et indicateurs budgétaires doivent être accessibles à tous et régulièrement communiqués.

La Commission demande d'être associée à ces programmations et évaluations de la mise en œuvre du plan. La Commission représente un large panel d'acteurs de la mobilité (représentants des usagers, des opérateurs, des administrations et du monde socio-économique). A travers les discussions partagées, elle peut aider à dégager les priorités et apporter un soutien à la mise en œuvre.

Afin de suivre l'évolution des objectifs en matière d'accessibilité, le plan semble manquer d'indicateurs d'évaluation de l'accessibilité des transports publics (métro, train, tram, bus, taxi, nombre d'emplacements réservés aux personnes en situation de handicap afin d'en maintenir un nombre au moins égal à celui présent actuellement, et ce malgré les diminutions de la quantité de stationnement en voirie).

La Commission attire l'attention sur la complexité de l'application de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie (et ses arrêtés d'exécution) et les délais fort longs pour obtenir une autorisation de chantier. La Commission s'inquiète dès lors du respect des délais (horizon 2020-2030) pour la concrétisation du plan. C'est un enjeu non seulement de mobilité, mais également de bonne gouvernance, d'économie et d'emploi (les commerces tombés en faillite à la suite de travaux prolongés sont une réalité), d'attractivité de Bruxelles (commerce et tourisme), un enjeu environnemental et sociétal (qualité de vie à Bruxelles). L'hypercoordination des chantiers doit être facilitée et ne pas constituer un niveau supplémentaire qui ralentit les procédures pour de petits travaux comme ceux de la mise en accessibilité.

Dans le volet stratégique City Vision, volet social, la Commission insiste aussi sur l'importance de l'accessibilité de l'information et de la signalétique, de manière transversale (transports, voiries, information web...), afin de permettre à tous de s'orienter dans des lieux parfois complexes et d'appréhender l'information quel que soit son handicap (visuel, auditif, intellectuel) ou niveau de connaissance des langues officielles à Bruxelles (utilisation de pictogrammes, guidages colorés...). L'uniformisation de la signalétique est recommandée en particulier entre les différents opérateurs de transport.

---

<sup>1</sup> Le budget de la gestion de la demande de mobilité (14.804.000€) correspond à moins de 1,5% du budget régional consacré à la mobilité (1.037.206.000€ additions des budgets de Bruxelles Mobilité, Beliris et des Pouvoirs locaux). Source : présentation de Bruxelles Mobilité à la CRM du 02/9/2019, chiffres des liquidations 2017.

## Partie 3. Le Plan d'actions

### GOOD NEIGHBOURHOOD

#### A.1. Instaurer le 30km/h comme vitesse réglementaire sur les voiries auto quartier et confort

La Commission appuie cette mesure renforcée par la déclaration politique du gouvernement (VILLE 30) et elle attire l'attention sur l'importance d'une bonne communication et aussi de réfléchir dès à présent aux moyens de contrôle.

Concernant la communication, il faut s'adresser à l'ensemble des usagers pour qu'ils adaptent leurs comportements et leurs réflexes. Il importe aussi de travailler sur l'adhésion à la mesure en revenant aux fondements, au pourquoi des choses.

Concernant le contrôle, le nouveau système de la brigade vélo de Bruxelles-Ixelles, qui adresse des PV pour excès de vitesse sans mesure systématique est une piste fort intéressante car il combine présence humaine et interventions rapides et visibles.

La généralisation du 30 km/h doit également s'accompagner d'aménagements et/ou de plans de circulation destinés à rendre la mesure efficace, là où cela s'avère nécessaire, en privilégiant les solutions légères et rapides à mettre en œuvre (bacs de fleurs, potelets...). La Commission soutient la mise en place de la ville 30 en une seule fois car cela délivre un message clair à tous. Si certaines voiries conçues pour le 50km/h sont réaménagées progressivement, il importe que cela soit réalisé suffisamment rapidement pour que la mesure soit crédible et que la sécurité de tous soit garantie.

Là où c'est possible et sûr, sur certains sites propres réservés uniquement au transport public, les bus pourraient être autorisés à rouler à 50km/h.

#### A.2. Les quartiers apaisés, collaboration avec les communes

La Commission estime que la diminution du trafic de transit au sein des quartiers et la création de mailles locales où les circulations piétonnes et cyclistes seront dès lors favorisées, est une mesure prioritaire de Good Move pour laquelle les moyens doivent être dégagés. Les moyens peuvent être de différentes natures : budgétaires, humains mais aussi réglementaires, administratifs ou techniques. Il peut s'agir de ressources supplémentaires et/ou d'allègement de certaines charges.

La mesure A.2 d'apaisement des quartiers est plus qu'une mesure, elle est un objectif phare du plan et un défi. En plus des mesures concrètes évoquées sous cette mesure, elle doit renvoyer explicitement à d'autres mesures-leviers du plan, telles que l'introduction d'un système de tarification des déplacements à l'usage (D.4), l'établissement d'un partenariat constructif avec les 19 communes et la co-construction de Plans de Circulation Communaux (PCM) (E.2), le renforcement des outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité (D.2), une coopération renforcée avec les communes mais aussi les autres services régionaux (D.1 E.2 E.3 E.4).

La Commission note positivement les évolutions de mentalités et notamment la position favorable des communes à l'égard des quartiers apaisés. Cependant, la Commission note que le corollaire des mailles apaisées est le report de la circulation sur les axes structurants et les tronçons autoroutiers. L'arbitrage entre modes ne peut pas se limiter à un arbitrage géographique qui serait défavorable à certains axes et aux quartiers périphériques bruxellois où les habitants et riverains pâtiraient de la concentration des flux (bruit, pollution), comme le confirme d'ailleurs le rapport d'incidences environnementales. La Commission insiste dès lors pour développer les mesures de report modal et baisser le trafic motorisé en général.

La Commission demande de

- rechercher des mesures de simplification administrative, mais sans dérégulation - notamment liées aux permis d'urbanisme, aux processus de coordination des chantiers, aux subsides ou aux contrats de mobilité - à la fois pour alléger les moyens humains et raccourcir les délais.
- réfléchir à l'origine des moyens budgétaires : en particulier, les revenus de la gestion du stationnement ne devraient-ils pas être affectés aux politiques de mobilité ?

- développer les outils nécessaires pour atteindre les objectifs : mesures réglementaires, mesures d'infrastructures, guide des bonnes pratiques à l'intention des communes.
- réfléchir à des aménagements standardisés tant pour réduire les temps de développement et d'autorisation des projets que pour faciliter leur reconnaissance dans l'espace public.
- faire en sorte que les applications mobiles contribuent bien au soutien des objectifs régionaux.
- simplifier le lien avec les plans communaux de mobilité (PCM) : sont-ils encore nécessaires, doivent-ils être obligatoires ? Le Plan régional ne peut-il pas suffire comme cadre et le PCM se concentrer à affiner les problématiques locales ? A mettre en lien avec la mesure E.2.
- étendre la réflexion sur les mailles périphériques aux communes flamandes limitrophes.

#### **A.4. Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie**

##### **Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken**

Het ontbreekt in deze maatregel aan becijferde objectieven over parkeergelegenheid buiten de openbare weg. De verschuiving vooropstellen om de openbare weg te kunnen ontlasten is goed en de Commissie juicht de vooropgestelde vermindering toe van 265.000 naar 205.000 plaatsen toe.

Maar welke objectieven stelt het gewest zich inzake het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg? Volgens de voorstudies zijn dat er op dit moment bijna 950.000 parkeerplaatsen in Brussel (MER Eindrapport p.204). Dat betekent dat het aanbod buiten de openbare weg iets minder dan 700.000 plaatsen bedraagt. De commissie benadrukt dat off-street parkeren de voorkeur heeft. Hierbij dient nagegaan te worden dat deze bijkomende parkeerplaatsen de gewenste modal shift niet belemmert en dat er geen bijkomende trafiekstromen worden gecreëerd in autoluwe wijken. Een permanente monitoring van het aantal parkeergelegenheden per type buiten de openbare weg, evenals de verkeersfluxen naar en van parkeergelegenheden van meer dan 100 plaatsen. “-Voor dit laatste punt betreft zou het goed zijn om niet alleen de mogelijke nefaste gevolgen op de modal shift te beschouwen, maar ook de coherentie met de ambities inzake “autoluwe wijken (maatregel A2)”. Parkeergelegenheid buiten de openbare weg zorgt voor de facto verkeersstromen naar die plaatsen, die -zeker in geval van kantoorcomplexen of parkeergarages, maar evengoed voor grote buurtparkings- moeilijk te verzoenen lijken met bijvoorbeeld het statuut van WIJK weg.

Comme prévu par la déclaration de politique générale du Gouvernement, la Commission demande de clarifier la question de la compensation des places de parkings supprimées en voirie dans le nouveau Plan régional de stationnement et de prendre en compte dans la réflexion les places dans les parkings de transit de la périphérie et dans les gares du réseau S.

#### **A.5. Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente**

La Commission demande de garantir la cohérence entre les actions A.5., A2. « Quartiers apaisés » et les objectifs généraux de diminution du trafic auto dans les quartiers. Concrètement, cela implique de mettre un fort accent sur les livraisons à vélos dans les quartiers ; tant pour les livraisons effectuées par les professionnels et pour les entreprises que pour le transport de marchandises par les habitants eux-mêmes (« retour des courses »).

Pour favoriser des livraisons de proximité avec des vélos cargos, la Commission suggère de travailler sur les opportunités foncières, en collaboration avec le secteur privé pour développer de petits « hubs », centres locaux de distribution urbaine, et de modifier le PRAS pour élargir les zones capables d'accueillir des petits équipements logistiques et notamment de pouvoir les implanter en ZEMU.s.

L'installation de certains centres de distribution urbaine (CDU), ou de petits centres logistiques pourrait également et opportunément être encouragée à un niveau infrarégional. La création de CDU proches du piétonnier du centre-ville doit être favorisée par la mise à disposition d'immobilier logistique et en permettant un usage plus flexible de certains espaces (rendre possible la logistique dans d'autres affectations du PRAS).

Il faut plus d'espaces réservés aux livraisons afin d'éviter les stationnements en double file et y coupler plus de contrôle/sanctions.

Les aspects logistiques doivent être pris en compte dès le départ dans les nouveaux projets d'aménagement urbain (nouveaux quartiers, zone économique). L'espace nécessaire à leur développement doit être pris en compte et réservé. La Commission demande que l'immobilier logistique existant (qui se concentre essentiellement le long du canal), soit conforté dans la stratégie régionale en matière de transport de marchandises.

## **GOOD NETWORK**

### **B.1. Uniformiser les pratiques de conception des projets sur l'espace public**

La Commission demande de respecter les implications du principe STOP pour l'aménagement des voiries.

### **B.2. Réaménager les grands axes de manière multimodale**

Certaines zones sont problématiques du point de vue des normes de qualité de l'air, de la sécurité routière, ou du bruit comme lorsque les axes PLUS longent des zones résidentielles, récréatives, des hôpitaux ou des écoles. Pour cette raison, cette mesure ne peut s'envisager sans l'application rapide des mesures visant à réduire l'usage des véhicules motorisés (D1, D2, D4, E2).

Pour les aménagements et la gestion des flux (et des feux) aux croisements des grands axes entre les réseaux auto et les autres réseaux (piétons, cycliste et transport public), la commission demande l'application du principe STOP, c-à-d de bien prendre en compte ces usagers notamment en matière de sécurité.

Le réaménagement des grands axes urbains est à étudier au cas par cas et doit comprendre une étude d'impacts dont les résultats doivent être rendus publics.

La concertation avec les autres Régions est aussi un élément à améliorer ; les projets doivent être cohérents avec l'optimisation du Ring.

La Commission demande au Gouvernement de préciser sa position au sujet de l'élargissement du Ring en indiquant ce qu'il entend par « optimisation sous conditions » (p.76). Cette question est importante en ce qu'elle est liée à la visée du PRM d'augmenter les prestations kilométriques sur le périphérique et les axes autoroutiers.

La Commission soutient la proposition de limiter la vitesse de la circulation sur le Ring à 90km/h, cela apportera des améliorations de fluidité, de sécurité ainsi que des réductions de la pollution de l'air et des nuisances sonores pour Bruxelles. Tout en y limitant la vitesse à 90km/h, la Commission demande la mise en place d'une signalisation dynamique pour réguler la fluidité selon la densité du trafic et adapter la limitation de vitesse en temps réel.

### **B.3. Créer des magistrales piétonnes, projets phares d'une ville invitant à marcher plus**

Concernant le réseau piéton, la Commission rappelle l'importance de prévoir des lieux de pause, confortables et accessibles à tous. Elle appuie aussi la création d'endroits calmes dans la ville.

La Commission demande le développement de plus de voies radiales dans le réseau piéton confort et plus.

La Commission salue et soutient le concept de magistrales piétonnes et elle demande d'évaluer l'ensemble des moyens à mettre pour améliorer l'accessibilité piétonne et le confort des infrastructures (révision des tracés, des trottoirs, du mobilier urbain, des bancs...).

### **B.4. Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés**

La création de voies express vélo séparées du trafic est une action de Good Move qui remporte une forte adhésion du public.

La Commission insiste sur la nécessité de créer une dynamique cohérente autour du réseau Vélo PLUS : mesures d'accompagnement en sécurité routière, encouragement des communes à développer les infrastructures locales permettant de rejoindre les « grands axes » du réseau Vélo PLUS, contrôle social et sécurité, notamment avec un éclairage public suffisant pendant la nuit, réservation des terrains pour les développements futurs, communication pour faire comprendre à

tous l'importance de ces routes (y compris les non-cyclistes). La Commission demande d'évaluer comment le RER Vélo pourrait être rendu accessible aux PMR sur les tracés hors voirie (par exemple le long des voies de chemin de fer).

La Commission insiste donc sur la gestion globale et transversale de ce projet et une planification et une budgétisation.

### **B.5. Améliorer les performances du transport public de surface**

L'amélioration des performances du transport public de surface reste un enjeu majeur. La Commission insiste pour qu'une mobilisation des acteurs régionaux et communaux concernés, assortie des moyens humains et budgétaires appropriés, relance la dynamique des projets Avanti. Les points noirs majeurs du réseau de transports publics en voirie régionale doivent faire l'objet de mesures prioritaires urgentes, même sans réaménagement de façade à façade de ces voiries. La généralisation du 30km/h (A.1.) pourrait impliquer la disparition de certains feux de signalisation et le retour aux règles de priorité de base dont celle du tram sur les autres usagers.

La Commission insiste pour que les cartes de la spécialisation multimodale des voiries facilitent ces projets sur l'ensemble du réseau de transports publics de surface, et en particulier sur les lignes de bus (STIB, TEC et De Lijn) qui sont le « parent pauvre » de la spécialisation des voiries.

Une attention particulière doit être apportée au transport scolaire des enfants en situation de handicap qui y passent pour beaucoup plusieurs heures par jour. La Commission demande que le plan Good Move propose des mesures et des objectifs de réduction du temps de trajet pour ces enfants, comme par exemple permettre l'ouverture des bandes réservées aux bus et taxis au transport scolaire réservé aux enfants en situation de handicap.

### **B.6. Poursuivre le développement du réseau structurant de transport**

La Commission se réjouit de l'importance des projets de développement du réseau structurant de transport public. A ceux-ci s'ajoutent de nouveaux projets dans la déclaration de politique générale du gouvernement ; c'est pourquoi la Commission estime nécessaire de programmer attentivement les moyens nécessaires pour les différents développements de nouvelles lignes, qu'ils soient en métro ou en surface. La mise en œuvre de cet ambitieux programme nécessitera un renforcement significatif des ressources humaines à la STIB.

La Commission insiste pour que les cartes de la spécialisation multimodale des voiries s'adaptent avec souplesse à la définition des nouveaux axes structurants au fur et à mesure qu'ils seront définis dans le cadre des études et des processus de permis.

La Commission demande que l'intégration tarifaire avec les autres opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles doit être poursuivie, y compris pour les abonnements comprenant des réductions sociales, voir mesure E.4..

La Commission rappelle que les transports publics des deux autres Régions (De Lijn, TEC) entrent dans Bruxelles et estime que la STIB doit pouvoir sortir de Bruxelles, en particulier avec des lignes de trams, par exemple vers Wemmel, Zellik ou Ruisbroek.

Concernant l'offre ferroviaire suburbaine de Bruxelles, appelée réseau S, la Commission demande de :

- améliorer l'offre de déplacements intra-bruxellois entre les 34 gares existantes à Bruxelles ;
- augmenter les fréquences et la fiabilité du réseau S ;
- augmenter le niveau d'accessibilité des gares et points d'arrêt bruxellois : ajouter des valideurs STIB de transport à toutes les entrées de ces points d'arrêts pour faciliter la validation aux usagers (notamment PMR), autoriser les PMR à prendre le train dans Bruxelles sans réservation lorsque les conditions sont réunies : quais hauts et matériel roulant équipé d'une rampe embarquée (Désiro) ;
- poursuivre l'intégration tarifaire entre opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles ;
- accroître les capacités de stationnement aux abords des gares, y compris le stationnement vélo ;

- développer la communication sur les possibilités existantes par les liaisons offertes entre les 34 gares : une plus grande visibilité physique du réseau S (logos, bornes, etc.), des campagnes de sensibilisation des usagers (notamment en entreprises de la zone métropolitaine).

### **B.7. Faciliter les accès aux véhicules lourds vers les zones logistiques de la région**

La Commission soutient l'amélioration de l'accès des véhicules lourds vers les zones logistiques en créant des itinéraires dédiés et adaptés.

En vue de cette optimisation, la Commission demande:

- un aménagement des voiries de desserte des zones d'industrie urbaines (ZIU) et des ZE-MU, adapté aux poids lourds ;
- en matière de circulation d'éco-combi sur le Ring, d'étudier les résultats des projets pilotes des deux autres Régions pour une éventuelle autorisation de la partie bruxelloise du Ring ;
- d'étudier un cadre légal régional pour harmoniser les normes en matière de mobilité des marchandises (tonnage maximum, heures de livraison ...) ;
- d'avoir une concertation sur le transport de marchandises avec les deux autres Régions et que les trois Régions se coordonnent lors de la mise en place de nouvelles réglementations ayant trait au transport de marchandises ;
- d'affecter les recettes régionales issues de la taxe kilométrique sur les poids lourds à la mise en œuvre de Good Move, en fonction des priorités identifiées ;
- d'évaluer pourquoi la création de parkings pour les poids lourds dans chacune des communes, prévue par le plan régional de stationnement, n'a-telle pas été mise en œuvre et à quelles conditions devrait-elle l'être ?

### **B.8. Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures et équipements (tous modes)**

La Commission estime prioritaire d'avoir une gestion plus transparente des coûts d'entretien et d'exploitation des infrastructures au regard Good Move et de l'application du principe STOP.

La Région bruxelloise dispose de 17 tunnels ferroviaires pour une longueur supérieure à 10 km, ainsi que de 92 viaducs et ponts. Tant pour des raisons de mobilité que de sécurité, l'ensemble de ces ouvrages exige un entretien régulier et des réparations urgentes. Ces dernières, conformément aux recommandations formulées par le parlement bruxellois, doivent tenir compte au mieux des exigences de mobilité et faire l'objet de toutes les mesures d'accompagnement, de coordination et d'information qui s'imposent.

La Commission demande :

- l'évaluation du rôle de chaque infrastructure dans les réseaux de mobilité prévus et souhaités ;
- l'entretien et l'investissement suffisants concernant tous les ouvrages d'art dont le fonctionnement est retenu comme nécessaire ;
- le respect du plan pluriannuel d'investissement ;
- une optimisation des chantiers pour minimiser les nuisances en matière de mobilité, notamment par le recours à la voie d'eau et aux centres de consolidation de la construction.

### **B.9. Garantir les conditions d'exploitation des réseaux**

La Commission attire l'attention sur cet axe, et en particulier sur la prise en compte du principe STOP dans la gestion des chantiers. Encore trop souvent, ceci fait défaut : la circulation des piétons, cyclistes et PMR n'est pas conforme. Les lignes de transports publics doivent parfois subir des détours significatifs et pénalisants.

Maintenir les flux de trafic lors d'un chantier peut aussi générer des surcoûts importants qu'il importe d'évaluer et de questionner au regard des alternatives de mobilité. Les expériences récentes dans d'autres villes plaident pour des coupures assumées de la circulation, plutôt qu'un maintien vaillant que vaillant avec dommages collatéraux sur tous les autres modes (exemple : coupure des Leien (knip van de leien) à Anvers). D'autant que les chantiers sont aussi l'occasion de promouvoir

les changements de comportements, les traditionnelles routines de mobilité y étant momentanément désactivées.

La Commission rappelle la complexité de l'application de l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie (et ses arrêtés d'exécution) et les délais très longs pour obtenir une autorisation de chantier. La Commission demande une coordination efficace des chantiers ayant un impact sur la mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, afin de garantir la mise en œuvre du plan dans les délais et de minimiser les inconvénients liés aux nombreux travaux planifiés.

## **B. 10. Renforcer le système de gestion dynamique du trafic**

Le plan ne mentionne pas clairement si cette mesure concerne uniquement le réseau AUTO plus ou l'ensemble des réseaux. La Commission insiste pour une gestion de la mobilité, plutôt que gestion du trafic, plus dynamique, qui tienne compte du temps réel et des objectifs Good Move. Celle-ci doit donc prendre tous les modes de déplacement en compte et le cas échéant, favoriser aussi les flux piétons et cyclistes.

Les grands axes vélo sont des nœuds essentiels dans les flux, mais il faut prendre garde au fait que les observations des flux reflètent la mauvaise qualité de l'infrastructure pour certains usagers et donc son faible usage actuel.

La Commission insiste aussi sur le lien qui peut exister entre la régulation des feux et les excès de vitesse.

Enfin, il importe de ne pas rendre le trafic motorisé trop optimal, sous peine de pousser les automobilistes à prendre leur voiture et de penser à des systèmes de verrou qui permettent de retenir la congestion sur les autoroutes plutôt que dans la ville.

## **GOOD SERVICE**

### **C.1. Accompagner le développement du MaaS Mobility-as-a-service**

La Commission souligne positivement la volonté de mettre en valeur la mobilité servicielle qui permet une offre de mobilité intégrée plutôt qu'une juxtaposition de services de mobilité sans lien entre eux.

Elle soutient les prescriptions réglementaires inscrites dans le PRM.

L'enjeu est de définir le rôle l'autorité organisatrice de mobilité et de trouver un équilibre entre les intérêts du secteur privé et les ambitions des pouvoirs publics.

La Commission insiste pour que le développement des services de mobilité et des outils d'accès à ceux-ci se fasse dans le respect des objectifs de la mobilité régionale et en particulier, qu'ils soient réellement inclusifs. L'inclusion a plusieurs dimensions : sociale en matière de tarifs et vis-à-vis des personnes ne disposant pas d'un smartphone ou d'une carte de crédit, les personnes à mobilité réduite (accessibilité numérique de(s) application(s) ou plateforme online), les personnes âgées et les non-Bruxellois. De même, l'offre du Maas devra être géographiquement inclusive et concerner l'entièreté du territoire bruxellois pour éviter de développer une mobilité à deux vitesses entre les quartiers privilégiés et les autres.

Le calcul d'itinéraire et la présentation de l'offre de mobilité devra donner de l'information sur le niveau d'accessibilité des services proposés par le MAAS.

Les transports publics doivent être la colonne vertébrale de l'offre MaaS pour atteindre une véritable inclusion et celle-ci doit être pensée en amont, sous peine que la technologie ne soit pas adaptable a posteriori.

La Commission regrette cependant l'absence de données attestant de la pertinence de la mobilité servicielle au regard des objectifs de report modal. Par ailleurs, on peut douter que l'intermodalité visée par la mobilité servicielle soit adaptée à la manière dont les individus organisent leur mobilité quotidienne : la grande majorité des usagers prévoit ses déplacements dans le cadre d'un programme d'activités, et non trajet par trajet. Enfin, la Commission attire l'attention sur le développement des « micro-mobilités » (largement utilisées pour des trajets courts) tout en affirmant vouloir augmenter la part modale de la marche pour les courtes distances.

Il convient aussi d'éviter des effets pervers comme des « crédits à dépenser » qui inciteraient à rouler en voiture. Il importe aussi de ne pas oublier que le vélo personnel constitue un moyen de déplacement extrêmement efficace pour des distances de moins de 5km, ceci devra apparaître dans le MaaS.

Outre l'augmentation de la multimodalité des usagers, un autre enjeu du MaaS concerne la régulation de l'espace public pour qu'il soit partagé, accessible pour tous et par tous les modes.

La Commission estime nécessaire de développer le cadre réglementaire du MaaS notamment pour influencer les priorités entre les solutions proposées par les app en matière de choix modal ou d'itinéraire. Il pourrait aussi être intéressant que la régulation des nouveaux acteurs privés, cadre l'envoi de messages à l'utilisateur de trottinette en cas de stationnement non autorisé.

#### **C.4 Développer une approche servicielle du stationnement (Parking as a Service)**

La Commission appuie les mesures proposées pour mieux adapter le stationnement aux différents besoins et développer la mutualisation des fonctions. Elle demande d'ajouter le renforcement de l'observatoire du stationnement et de mesurer les taux d'occupation des parkings publics afin de permettre leur évolution vers d'autres usages en cas de sous-utilisation.

La Commission demande de conditionner les permis d'exploitation des parkings collectifs privés à l'obligation de transmettre leurs mesures de taux d'occupation et à leur évolution vers d'autres usages en cas de faible taux.

#### **C.5. Accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public**

La Commission déplore que des projets récents (place Jourdan, tram 8, ...) ne soient toujours pas conformes aux règles et aux bonnes pratiques d'accessibilité pour tous développées par la Région. Celles-ci existent et des mécanismes de recours à des professionnels de l'accessibilité ont été mis en place, ceux-ci doivent être mieux pris en compte, il n'y a plus d'excuse. Le contrôle de la bonne exécution et aussi le contrôle du bon usage (stationnement, publicités ou terrasses sur les trottoirs) doivent aussi être améliorés pour garantir l'accessibilité pour tous.

La Commission demande avec force plus de moyens pour le respect de l'accessibilité pour tous : circulation pendant les chantiers, conception des projets (cahiers de charges, plans avec des coupes), contrôle de l'exécution des travaux. En fin de chantier, ne permettre l'ouverture de l'espace public que quand il est sécurisé (dalles podotactiles, absence d'obstacles, ...).

C'est à chaque étape d'un projet, qu'il faut tout mettre en œuvre pour que l'accessibilité pour tous devienne une réalité à Bruxelles. Dans ce cadre, les gestionnaires de voirie concernés devront libérer les emprises nécessaires, en ce compris au détriment du stationnement automobile, pour permettre la réalisation des projets de mise en accessibilité des arrêts des transports publics et leurs accès.

#### **C.7 Développer le concept de transport à la demande en intégrant l'offre de transport publique et privée**

La Commission demande de proposer un cadre où le public et le privé puissent opérer ensemble. La Commission pointe le risque de dégradation, voire de suppression, de lignes de transport public moins rentables au profit de services à la demande.

La Commission demande de garantir le statut et les conditions de travail pour les travailleurs mettant en œuvre cette nouvelle offre. Les normes sectorielles doivent être respectées par tous les opérateurs afin d'éviter les concurrences déloyales.

La Commission demande que le transport à la demande (taxi, ...) puisse répondre rapidement aux besoins de mobilité des personnes à mobilité réduite en augmentant son offre et son efficacité en termes de disponibilité et de sécurité. En effet, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant n'ont pas facilement accès aux transports en commun (métro sur réservation, pas d'accessibilité tram, bus peu fiables), et les services STIB spécialisés sur demande demandent une réservation au moins un jour ouvrable à l'avance.

### **C.8. Aménager les gares et pôles d'échanges**

La Commission demande de porter une attention particulière à l'uniformité de la signalétique entre les différents opérateurs de transport présents à Bruxelles, afin de répondre aux besoins des personnes déficientes intellectuelles ou avec difficulté de compréhension et d'orientation. La signalétique uniforme et adaptée permettrait de mieux s'orienter et trouver son chemin dans les pôles d'échanges parfois complexes.. Pour cela un référentiel commun de signalétique devrait voir le jour.

### **C.10. Créer une gare routière internationale**

La Commission soutient la création d'une gare routière internationale pour les cars et bus de transport à moyenne et longue distance et s'étonne de ne pas voir cette action reprise dans la déclaration de politique générale.

Concernant la gare routière internationale, il y a un réel besoin pour Bruxelles d'offrir un site d'accueil confortable, attractif et sûr pour les usagers et les chauffeurs. La Commission attire aussi l'attention sur l'importance de la meilleure connexion possible de celle-ci avec le réseau de transports publics.

La Commission demande aussi d'apporter plus d'attention aux véhicules de transport collectif que sont les bus et cars de tourisme et de transport scolaire.

Pour les bus touristiques, la Commission demande de prévoir des emplacements dédiés en nombre suffisant et à des endroits adéquats pour permettre un accès rapide et aisé aux points touristiques, notamment pour des publics âgés ou à mobilité réduite.

Concernant les véhicules de ramassage scolaire, vu la spécificité de ce type de service, la Commission demande de garder la possibilité de stationnement en voirie. La plupart de ces véhicules sont ramenés par les chauffeurs directement près de leur domicile ou des grands pôles d'échange vu que les dépôts des différents opérateurs ont rarement les capacités suffisantes pour accueillir toute leur flotte. De plus cela permettra aussi de diminuer considérablement les kilomètres à vide et les temps de parcours. Pour garantir le service de ramassage scolaire, il importe aussi de maintenir leur circulation dans tous les quartiers, si nécessaire en limitant la longueur ou la largeur maximale des autocars.

### **C.12. Renforcer et créer des pôles logistiques régionaux**

La Commission se réjouit de la volonté régionale de mettre en œuvre des infrastructures logistiques soit par l'évolution d'infrastructures existantes telles que le Centre TIR, soit par des projets d'ampleur régionale comme la plateforme trimodale sur Schaerbeek-Formation. Elle souligne l'importance de ces pôles dans l'élaboration d'une réponse adaptée à la problématique de la mobilité des marchandises à Bruxelles. Pour leur mise en œuvre, la collaboration avec la Communauté portuaire de Bruxelles en tant que représentante des entreprises de transport et logistiques à Bruxelles est primordiale.

## GOOD CHOICE

La Commission attire l'attention sur les véhicules utilitaires légers et de collectivité (camionnettes de chantier de construction, véhicules de livraison, ...) qui constituent des outils de travail et qui ne peuvent pas toujours être remplacés par un autre mode de déplacement. La Commission demande d'encourager l'optimisation des déplacements professionnels, d'améliorer leur efficacité (mutualisation de véhicules ou des flux, appel à des prestataires externes) et l'utilisation de véhicules moins polluants (par exemple les vélos cargos. Il importe aussi de prendre en compte des situations spécifiques comme le stationnement des véhicules à proximité des chantiers pour limiter le transport de matériel lourd.

### **D.1. Définir des conditions minimales d'accessibilité visant à articuler les développements urbains et l'offre de mobilité**

La Commission rappelle que l'aménagement du territoire est le premier déterminant du choix modal et à ce titre, elle estime cette mesure prioritaire.

La Commission demande d'y ajouter le renforcement la collaboration entre les acteurs régionaux pour que les projets d'autres administrations (développement territorial, environnement) soient des opportunités de mise en œuvre du PRM. Ceci devrait concerner les différents outils existants comme les PAD, les Contrats de Rénovation urbaine, les Contrats de Quartier, les Contrats d'axe ou d'école... et faire en sorte que les impacts sur la mobilité de ces projets de densification urbaine soient pris en compte constructivement. Le PRDD est aussi clé dans la répartition des affectations et la compacité de l'aménagement du territoire pour diminuer les distances de déplacement.

La Commission demande d'améliorer l'accessibilité des zones d'activités productives en fonction de leurs besoins spécifiques, y compris celles situées à proximité mais en dehors de la RBC.

. Souvent ces zones sont mal desservies par les transports publics, et l'usage de la voiture reste la principale solution pour y accéder, particulièrement pour les travailleurs en horaires décalés. La commission demande de soutenir le développement d'offres de mobilité spécifiques, navettes partagées, parkings partagés, promotion du vélo.

La Commission demande de prendre spécifiquement en compte l'accessibilité des bus de tourisme accès depuis le ring, stationnement aux abords des activités touristiques,...

### **D.2. Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité**

Le stationnement est un levier majeur de la politique de mobilité urbaine, la Commission soutient les mesures proposées et demande de :

Renforcer la prise en compte des grands projets urbains dans les instruments réglementaires (PRPS, Cobrace, RRU, PAD, ...) et notamment dissuader le parking en voirie dans les zones de densification pour temporiser l'augmentation de trafic dans des zones déjà sensibles (autour de Josaphat, Heysel...)

Évaluer l'élaboration et la mise en œuvre des PAD afin que dans certaines zones bien desservies par les TP et faisant l'objet de plans d'aménagement importants, le nombre de parkings (voirie et hors voirie) soit particulièrement réduit afin de décourager les déplacements en voiture.

### **D.3. Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile**

La Commission souligne l'importance de l'outil fiscal pour orienter le choix du mode transport et l'achat d'un véhicule plus adapté au contexte urbain en termes d'emprise sur l'espace public, de sécurité routière, de pollution...

La Commission demande au gouvernement de préciser comment il entend négocier avec le fédéral pour « appuyer une réforme dans le régime des voitures de société en vue de réduire, voire supprimer l'avantage fiscal » que constituent les voitures de société.

#### **D.4. Moduler la tarification des déplacements à l'usage**

La Commission estime cette mesure essentielle pour la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers (A.2).

Étant donné que les problèmes de congestion dépassent les limites régionales, la Région bruxelloise doit inciter les autres régions à discuter de la tarification des déplacements. Si un accord ne peut être trouvé avec les autres régions, la Région de Bruxelles-Capitale devra trouver une mesure à l'échelle de son territoire.

« L'intelligence » d'une redevance réside dans sa modulation en fonction de l'intensité d'usage du véhicule (kilomètres parcourus), du moment et du lieu de l'utilisation du véhicule et de ses performances environnementales. Le principe de l'utilisateur/pollueur payeur s'applique donc. Il importe aussi de tenir compte des potentielles inégalités sociales entre les travailleurs qui bénéficient de flexibilité horaires et ceux qui sont coincés dans des horaires fixes (souvent moins bien rémunérés).

Concernant "Développer et exploiter l'ensemble des technologies disponibles", la Commission rappelle l'opportunité d'utiliser les caméras ANPR de la LEZ sans délai, contrairement à d'autres technologies. La problématique des plaques étrangères, non reconnues par le système, et des plaques de motos doit être résolue pour ne pas créer de discrimination.

La Commission trouve important de choisir un système de taxation sans investissements trop massifs pour ne pas détourner les moyens de l'offre d'alternatives.

La Commission attire l'attention sur la dépendance de certains usagers à mobilité réduite à leur véhicule, au vu de l'inaccessibilité actuelle de la ville, notamment de la plupart des transports publics.

La majorité des revenus générés doit être attribuée à la mise en œuvre de la politique de mobilité définie par Good Move.

#### **D.5. Evoluer vers une sortie des véhicules thermiques**

La Commission appuie l'approche proposée qui se focalise sur les meilleures technologies disponibles par type de véhicule et interdit les véhicules ne respectant pas ces normes. Elle permet d'éviter un impact financier trop important et brutal, tant sur les PME que sur les particuliers et les opérateurs de transport public.

Concernant les alternatives, la Commission demande

que tout le cycle de vie soit pris en compte de la conception à la fin de vie jusqu'au recyclage ;

- d'encourager et soutenir la recherche;
- Développer les infrastructures de chargement et de ravitaillement, y compris le réseau de bornes électriques et assurer la compatibilité entre opérateurs de transport public;
- Assurer le respect de la LEZ, notamment en renforçant la communication hors de la Région et le contrôle des véhicules étrangers.
- Lutter contre la fraude au filtre à particules, et adblue notamment en équipant tous les contrôles techniques des moyens de mesures modernes et efficaces.

#### **D. 6. Assurer une sensibilisation systématique auprès des publics cibles spécifiques**

La Commission souligne l'importance de cette action clairement demandée lors du panel citoyens organisé par le parlement bruxellois.

#### **D. 7. Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives)**

La Commission souligne l'importance de cette action, en particulier au regard de plusieurs autres mesures du plan dont certainement la diminution du trafic dans les quartiers (A.2.), aussi sur leurs livraisons (A.5.) , les mesures de l'axe B., les mesures d'approche servicielle du stationnement (C.4.) et les actions sur le choix concernant la fiscalité, la tarification ou encore le stationnement. (axe D).

Une approche différenciée doit être développée pour les différents générateurs de trafic. Lorsqu'il s'agit d'entreprise, les représentants des travailleurs devraient, le cas échéant, être concertés sur les mesures à prendre.

Il s'agit clairement d'une des mesures de gestion de la demande de mobilité pour laquelle les moyens doivent augmenter.

#### **D.9. Changer les pratiques logistiques liées au secteur de la construction**

Afin que la logistique liée aux chantiers bruxellois évolue efficacement et rapidement, il est essentiel que les propositions soient faites en concertation avec le secteur de la construction. A ce titre, la Commission soutient les initiatives mises en place par le Port de Bruxelles pour l'accompagnement de la logistique de chantier : promotion de l'usage de la voie d'eau pour l'évacuation des terres et l'approvisionnement des chantiers, utilisation de centres de consolidation de la construction (cf. projet TESTIT d'INNOVIRIS). Elle demande à ce que le Port de Bruxelles soit associé en tant que pilote à cette fiche. Elle soutient également la volonté d'une culture de « bonne pratique » des organismes publics en la matière.

### **GOOD PARTNER**

La Commission demande voir son rôle développé dans le cadre de la mise en œuvre de Good Move. La Commission régionale de la Mobilité est un lieu unique où se retrouvent un nombre important de représentants usagers, d'opérateurs de mobilité, d'administrations et du monde socio-économique. Y présenter des projets de mobilité permet une information de ces acteurs, de dégager des points d'amélioration et aussi de construire un support et un soutien au développement de projets de mobilité. Elle trouve sa force dans la pluralité des points de vue et une représentation des nombreuses parties prenantes.

Pour remplir correctement sa mission, la composition de la Commission doit être modifiée pour intégrer les nouveaux acteurs de la mobilité (Parking, Brussels, Perspective, opérateurs de mobilité partagée, ...), renforcer le débat d'idées et aussi il faut faire en sorte que les projets stratégiques y soient systématiquement présentés, suffisamment en amont de leur développement. Enfin, la visibilité de la Commission doit être soutenue par une meilleure diffusion de ses avis et des outils de communication propres.

Les sections spécialisées (PMR, Vélo, projets et Marchandises) associent encore plus d'acteurs des différents secteurs. Elles donnent l'occasion d'approfondir des réflexions, de creuser de nouvelles idées et d'apporter de la connaissance et de la cohérence entre les nombreux acteurs privés et publics.

#### **E.1. Renforcer le rôle de la Région comme autorité organisatrice de Mobilité**

Essentielle dans le cadre d'une gouvernance cohérente et transparente de la politique de mobilité et aussi pour l'allocation des moyens, cette mesure est un facteur clé du succès de la mise en œuvre du plan.

#### **E.2. Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes**

Pour la Commission, cette mesure est essentielle pour la mise en œuvre de l'apaisement des quartiers (A.2.).

La Commission a pris note positivement des évolutions de mentalité et de la position favorable des communes pour la diminution du trafic de transit au sein des quartiers et la création de mailles locales (cf. A.2.). et le soutien au développement et à l'amélioration des performances des transports publics.

La Commission insiste néanmoins sur l'importance d'une bonne collaboration et d'engagements réciproques clairs avec les communes pour cette action, assortis de la mise à disposition de moyens humains et budgétaires. La Commission attire aussi l'attention sur la concertation et la collaboration avec les communes pour le secteur spécifique du transport de marchandises.

La Commission demande de réfléchir à l'articulation du PRM et des PCM, voir à ce sujet la mesure A.2..

La Commission demande d'affiner les réseaux auto et poids-lourds au niveau local en concertation avec les autres institutions compétentes afin de prendre en compte d'éventuels besoins locaux.

### **E.3 Collaborer avec les autorités fédérales et régionales**

La Commission soutient une meilleure collaboration entre les acteurs régionaux et fédéraux. Elle suggère d'y ajouter un organe de consultation des acteurs, une commission fédérale de la mobilité. Voir aussi les commentaires des mesures D.1. et D.4.

La Commission demande que l'intégration tarifaire avec les autres opérateurs de transports publics actifs à Bruxelles soit poursuivie ainsi que le développement du réseau S, voir les commentaires de la mesure B..

### **E.4 Cadrer la Gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie et diversifier les possibilités de financement**

La Commission appuie fortement cette mesure, clé du succès de la mise en œuvre du plan, voir les commentaires sur la Gouvernance en début d'avis et aussi la mesure D.1.

### **E.6. Mettre en place un système de labellisation pour le secteur de la distribution urbaine**

La Commission attire l'attention sur cette mesure basée sur une approche volontaire (un label) qui ne trouvera son plein effet qu'en la combinant avec des mesures plus réglementaires ou contraignantes comme l'attribution des marchés publics conditionnée à la possession du label par les soumissionnaires ou des zones d'accès limité à la circulation à l'exception des véhicules possédant le label.

### **E.7. Assurer un contrôle sanction adapté**

La Commission estime cette mesure indispensable en particulier pour la mise en œuvre des mesures A.1. Ville 30 et A.2. quartiers apaisés.

## **GOOD KNOWLEDGE**

### **F.1. Evaluer la politique régionale de mobilité**

Cette mesure est indispensable à la bonne gouvernance du plan.

### **F.2. Acquérir, analyser et mettre à disposition les données**

La Commission demande à ce que les données relatives à la mobilité bruxelloise soient mises à jour afin de permettre une évaluation fiable du PRM. En effet, et comme le reconnaît le rapport d'incidences environnementales en plusieurs endroits, certaines données utilisées pour l'élaboration du PRM sont datées (enquête Beldam de 2010), parcellaires (ex. services d'autopartage), voire lacunaires et/ou dépassées (ex. déplacement des piétons et utilisation du vélo). Un ensemble de données actualisé permettrait en outre de déterminer dans quelle mesure la mobilité servicielle agit effectivement sur la répartition modale.

Concernant l'acquisition des données privées, il faut vérifier avec chacun des opérateurs privés quelles sont, parmi ces données, celles dont ils disposent. Il faut également déterminer avec eux le coût d'acquisition, de maintenance et de contrôle de ces données. Enfin, la prise en charge de ces coûts devra être débattue.

### **F.6. Communiquer et sensibiliser sur la politique de mobilité**

Action de gestion de la demande pour laquelle les moyens doivent fortement être amplifiés. La Commission demande que le PRM accorde aussi une attention et des moyens à la communication à l'égard des entreprises afin de promouvoir les solutions logistiques innovantes notamment pour des projets d'ampleur ayant un impact significatif en matière de mobilité des marchandises (cf. élargissement du Ring).

## CONCLUSIONS – Mesures prioritaires et interdépendantes

Les mesures proposées forment un projet de plan cohérent qui englobe les différentes dimensions d'une politique de mobilité ambitieuse que la Commission appuie. Elle pointe néanmoins une bonne gouvernance assortie des moyens nécessaires comme les facteurs clés de la réussite du projet (actions de l'axe E. Good Partner).

Tout en soutenant l'ensemble des mesures proposées et en comprenant leurs complémentarités, la Commission a ciblé les mesures suivantes comme des priorités et surtout, elle met l'accent sur leur interdépendance.

- A.1. Instaurer le 30km/h comme vitesse réglementaire sur les voiries auto quartier et confort
- A.2. Apaiser les quartiers
- A.4. Valoriser et mutualiser du stationnement hors voirie
- A.5. Optimiser les livraisons en développant l'immobilier logistique de proximité et une distribution urbaine plus intelligente
  
- B.2. Réaménager les grands axes urbains de manière multimodale
- B.3. Créer des magistrales piétonnes, projets phares d'une ville invitant à marcher plus
- B.4. Créer un réseau d'itinéraires cyclables privilégiés *et en particulier le réseau vélo PLUS et des voies express vélo séparées du trafic*
- B.5. Améliorer les performances du transport public de surface
- B.6. Poursuivre le développement du réseau structurant de transport, *en équilibrant métro et réseau de surface et en développant l'offre ferroviaire suburbaine (réseau S)*
- B.8. Assurer un plan préventif d'entretien et de maintenance des infrastructures et équipements), *en particulier avoir une gestion plus transparente des coûts au regard Good Move et du principe STOP*
- B.9. Garantir les conditions d'exploitation des réseaux, *en particulier dans la gestion des chantiers : prendre en compte le principe STOP et raccourcir les délais*
  
- C.1. Accompagner le développement du MaaS Mobility-as-a-Service, *en particulier bien définir le rôle de l'autorité organisatrice*
- C.2. Mettre en place des points d'information et de services intégrés de la mobilité
- C.5. Accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public
- C.10. Créer une gare routière internationale *et aussi réserver plus d'attention aux bus et cars de tourisme et de transport scolaire.*
  
- D.1. Définir des conditions minimales d'accessibilité visant à articuler les développements urbains et l'offre de mobilité, *l'aménagement du territoire est le premier déterminant de la mobilité et du choix modal*
- D.2. Renforcer les outils de gestion du stationnement comme levier pour atteindre les objectifs de mobilité
- D.3. Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile
- D.4. Moduler la tarification des déplacements à l'usage
- D.6. Assurer une sensibilisation systémique auprès des publics cibles spécifiques
- D.7. Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives) *et augmenter les budget de la gestion de la demande de mobilité*
  
- E.2. Etablir un partenariat constructif avec les 19 communes
- E.3 Collaborer avec les autorités fédérales et régionales
- E.4 Cadrer la Gouvernance des projets de mobilité, d'infrastructure et d'aménagement de voirie et diversifier les possibilités de financement
- E.7. Assurer un contrôle sanction adapté, *pour rendre crédible l'action A.1. Ville 30*
  
- F.1. Evaluer la politique régionale de mobilité, *pour savoir comment se réalise la politique de mobilité*
- F.6. Communiquer et sensibiliser sur la politique de mobilité, *pour expliquer pourquoi et comment se déploie le plan.*

## Partie 4. Le volet Réglementaire

1. La Commission insiste pour que la nécessaire coordination entre les différents volets de Good Move n'aboutisse pas à un alourdissement des procédures, et que celles-ci soient bien proportionnées au regard des enjeux de chaque projet (en particulier pour les demandes « de minime importance »), dont en particulier les travaux de mise en accessibilité PMR des arrêts des transports publics et autres aménagements de minime importance au profit des modes actifs et des transports publics.
2. La Commission comprend la nécessité de pouvoir déroger aux tracés (réglementaires) Vélo PLUS figurant sur les cartes de spécialisation modale, d'autant plus que certains tracés prévus initialement pour la mise en œuvre du réseau sont désormais inexploitable. Toutefois, l'efficacité d'un itinéraire vélo étant directement conditionnée à sa cohérence et à son caractère direct, la Commission insiste pour que ces dérogations soient exceptionnelles et se fassent en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.
3. La Commission apprécie la cohérence avec le PRDD mais insiste pour que la situation réglementaire soit aussi harmonisée avec celle du PRAS. Elle trouverait regrettable qu'il subsiste, après approbation de Good Move, une concurrence réglementaire entre plans régionaux de même niveau dont les dispositions seraient parfois contradictoires.

### Principes généraux:

5: Le principe STOP doit aussi être pris en compte lors des croisements entre réseau auto et réseaux piétons, vélos et transport public.

#### TITEL I - Definities

Punt 12 veranderen in "Maas": perimeter afgebakend door de wegen die het netwerk AUTO PLUS vormen.

#### TITEL II – Prescriptions relatives à la Gouvernance

##### Hfdst1 Autorité organisatrice des transports et de la Mobilité

Punt 2. 3° toevoegen "[...] ook inzake verkeerscirculatie en aanleg van de openbare ruimte."

##### Hfdst2 Les contrats locaux de mobilité

Punt 6. "met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas te ontraden" vervangen door "met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas onmogelijk te maken door de combinatie van circulatie plannen en heraanleg van de openbare weg"

"De verkeershinder te beperken" vervangen door "de impact van gemotoriseerd verkeer op verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, de geluidsomgeving en andere vormen van hinder te beperken"

Toevoegen "[de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren], door een herverdeling van de beschikbare ruimte volgens het STOP principe"

Toevoegen "het parkeeraanbod on en off street beheren overeenkomstig deze doelstellingen"

#### TITEL IV prescriptions relatives à la qualité des réseaux de Mobilité

##### Hfdst 1 Spécialisation multimodale des voiries

##### Point 17:

Ajouter au point 17: " En ce qui concerne le croisement entre le réseau PLUS piéton et tous les réseaux auto, la priorité est aux piétons, aussi bien pour la gestion des flux que en termes

de l'aménagement de l'espace public. En ce qui concerne les croisements des réseaux cyclistes PLUS et CONFORT et les réseaux auto, la priorité est aux cyclistes.

#### **Point 18:**

Lien PRAS: Une harmonisation entre PRAS et PRM est nécessaire.

Lien acteurs locaux : D'autre part les réseaux auto et poids-lourds seront affinés au niveau local en concertation avec les autres institutions compétentes afin de prendre en compte d'éventuels besoins locaux.

Lien santé-environnement : certaines zones sont problématiques du point de vue du dépassement des normes de qualité de l'air, de la sécurité routière, ou du bruit. A plus forte raison lorsque les axes plus longent des zones résidentielles, récréatives, des hôpitaux ou des écoles. La localisation des réseaux PLUS auto et poids lourds doit en tenir compte. (+ lien aux mesures visant à réduire l'usage des véhicules motorisés (D1, D2, D4, E2))

#### **Point 19.**

Dans le cadre des procédures d'urbanisme visant des tronçons des réseaux Piéton PLUS, Vélo PLUS et TP PLUS, il est possible de déroger aux tracés figurant sur les cartes de la spécialisation multimodale des voiries, à la condition de préserver **la qualité et la continuité de chaque axe** et la cohérence de l'ensemble du réseau.

#### **Point 20**

Compléter par le gras : A la condition de préserver la continuité et la cohérence de l'ensemble du réseau, les réseaux CONFORT peuvent être ponctuellement modifiés en fonction de contraintes techniques ou urbanistiques locales. Les modifications ne pourront concerner le passage d'un tronçon du réseau auto de CONFORT à PLUS.

#### **Réseau Auto:**

Le réseau Auto PLUS est constitué des grands axes à l'échelle métropolitaine, assurant l'accessibilité de Bruxelles et de ses grands pôles existants et à développer. Il a un profil de maximum 2x2bandes (ou 1x2 bandes dans les cas échéants).

Remarque: Sur des axes comme la petite ceinture, la présence de tunnels implique des bandes de voitures supplémentaires, celles-ci peuvent être source de conflits avec les autres modes aux carrefours. Good Move doit inclure une vision sur l'avenir des tunnels en accord avec la volonté de shift modal. Voir aussi note tunnels dans le B8.

Le réseau Auto CONFORT est constitué du réseau intermédiaire assurant la mobilité intra-urbaine des véhicules automobiles et motorisés. Il ramène autant que possible le trafic vers un réseau Auto PLUS. Il a un profil de 2x1 bandes

Le réseau Auto QUARTIER assure la desserte fine des quartiers pour les véhicules automobiles et motorisés. Il fonctionne par boucles et en majorité par des sens uniques pour empêcher la traversée du quartier par du trafic de transit.

### **Hfdst 2 Qualité des réseaux de mobilité**

#### **Afdeling 1 Les principes généraux**

Punt 26. Toevoegen "Bovendien wordt bij conflicterende inrichtingsprincipes van netwerken van eenzelfde niveau het STOP principe toegepast3"

Punt 27. Toevoegen "... volgens het STOP principe"

## Afdeling 2

Punt 41 “behalve als de lokale omstandigheden dit niet toelaten” vervangen door “behalve wanneer de fysiek beschikbare ruimte dit niet toelaat”

Punt 43. Toevoegen “Waar mogelijk worden doorlaatbare materialen gebruikt”

## Afdeling 3

Punt 47 toevoegen “Op kruispunten tussen het Fiets PLUS netwerk en het auto COMFORT en WIJK netwerk wordt de openbare weg zodanig ingericht dat de fiets voorrang heeft. Tegelijk worden inrichtingen die verkeersstroom regelen afgestemd op het fietsverkeer”

Punt 50 Herformuleren “De routes van het Fiets COMFORT-netwerk die over het Auto Wijk netwerk lopen, moeten de continuïteit en veiligheid van het COMFORT netwerk garanderen. Ze worden zo aangelegd dat het autoverkeer sterk beperkt wordt. Geval per geval wordt bekeken of een afgescheiden fietspad (nog) wenselijk is. Indien dit niet het geval is worden ze standaard in fietsstraat aangelegd.”

Voorschrift toevoegen in Afdeling 3: “Op de routes van het Fiets PLUS- en Fiets COMFORT-netwerk vindt het fietsverkeer steeds gescheiden van het voetgangersverkeer plaats, uitgezonderd in woonerven/ontmoetingszones (verkeersbord F12a).” De inrichting van gedeelde trottoirs (verkeersbord D10) gaat in tegen de principes van samenhang, snelheid, veiligheid en comfort voor de fietser, maar brengt ook het comfort en de veiligheid van voetgangers in het gedrang.

## Afdeling 5 Le réseau Auto

Punt 59:

Toevoegen aan punt 62 “het comfort netwerk valt eveneens onder het regime 30”

Toevoegen aan punt 62 “De mazen -afgebakend door het auto PLUS netwerk- kunnen opgedeeld worden in verschillende *verkeersbuurten*, georganiseerd rond een auto COMFORT route, die dan dienst doet als collecteur voor het verkeer uit het WIJK netwerk. Verkeer doorheen en tussen de verschillende verkeersbuurten wordt onmogelijk gemaakt via een systeem van verkeerslussen en knips. Per maas worden er één of meerdere autovrije- en autoluwe centra afgebakend die de basis vormen van de buurtstad, en waarrond het voetgangersnetwerk wordt georganiseerd”

## Afdeling 6: le réseau poids lourds

Toevoegen in geval van samengaan van vrachtverkeer PLUS en fiets PLUS wegen, moet de openbare weg zodanig ingericht worden dat de continuïteit en de veiligheid op de fietsweg gegarandeerd is.

## Afdeling 7, Sécurité routière

Toevoegen: eenduidig gecoördineerd met het ontwerp van herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening:

“Op kruispunten van Auto PLUS- / Auto COMFORT-wegen enerzijds en Auto WIJK-wegen anderzijds en gelegen binnen de bebouwde kom, voorziet de inrichting in een doorlopend trottoir langsheen de Auto PLUS- / Auto COMFORT-weg.” Het doorlopend trottoir creëert een poorteffect naar de verkeersluwe maas

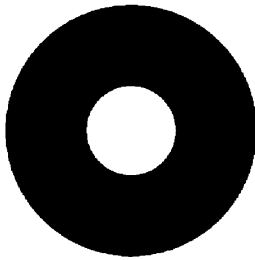
## **Partie 5 La partie spécifique plan d'aménagement des voiries**

La Commission comprend que les priorités seront mises sur les axes pour lesquels il y a une superposition d'enjeux. Elle estime cependant que d'autres critères doivent être pris en compte comme l'analyse des chaînons manquants du réseau vélo ou des approches de type coût-bénéfices et de retours sur investissement. Il faudra aussi faire évoluer le plan au fur et à mesure de la réalisation des projets d'aménagement et des changements de fréquentation des axes.

Les itinéraires des nombreuses nouvelles lignes de tram prévues par le Plan pluriannuel d'investissements (PPI) et par la Déclaration de politique générale ne sont pas encore définis. Il importe de néanmoins inscrire ces projets dans la partie réglementaire de sorte qu'aucune procédure de modification du plan ne soit nécessaire pour permettre la délivrance des permis nécessaires à leur réalisation rapide

La Commission s'interroge sur les critères utilisés pour la réalisation de la carte d'évaluation du niveau de réalisation du réseau vélo. La carte ne reflète pas la situation actuelle en matière de choix d'aménagement cyclable ou de qualité d'aménagement.

Dans un souci de cohérence, la Commission demande à ce que les voies d'accès au bassin de Biestebroeck permettent un accès Poids lourds aisé aux entreprises portuaires et aux ZEMU proches, avec notamment une mise en CONFORT de l'ensemble de la rue Dante.

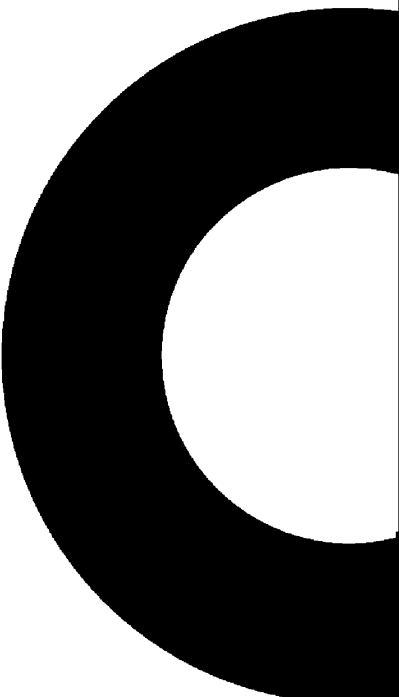
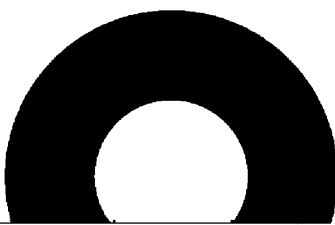


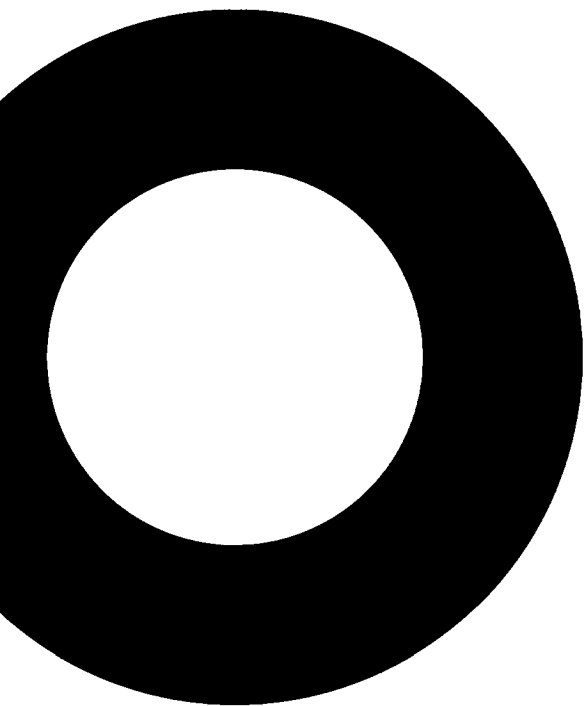
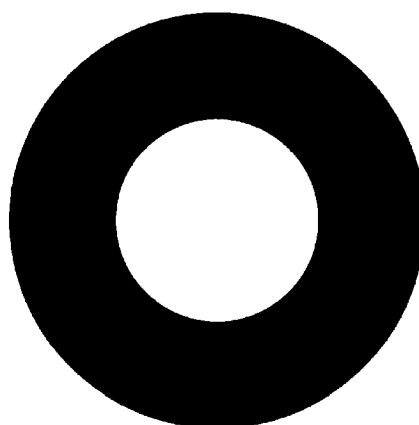
Deel 1.D

Verordenend

luik

—







# DEFINITIES

Voor de toepassing van dit plan, verstaan we onder:

1. "Universele toegankelijkheid": gelijke toegankelijkheid voor personen met een handicap tot de fysieke omgeving, het vervoer, de informatie en communicatie alsook de andere uitrustingen en diensten die openstaan of verstrekt worden aan het publiek. Universele toegankelijkheid vergt het in kaart brengen en wegwerken van hindernissen en belemmeringen inzake de toegankelijkheid op deze domeinen.
2. "Inrichting van gescheiden fietspaden": Fietsinrichtingen die fysiek van de rijweg gescheiden zijn, namelijk fietspaden voorzien van het verkeersbord D7, D9 of D10.
3. "Organiserende Overheid van het Vervoer en de Mobiliteit": organisatie die optreedt in het algemeen belang en die verantwoordelijk is voor de goede werking van het vervoerssysteem op haar grondgebied in het kader van haar bevoegdheden. In overeenstemming met het gewestelijke bevoegdheidsgebied en de beheerscontracten tussen het gewest en de gewestelijke overheidsorganisaties, is ze verantwoordelijk voor de planning, organisatie, financiering, tarifiering en kwaliteit van alle vervoerdiensten op haar grondgebied.
4. "Brussel Mobiliteit": Brussels bestuur voor Mobiliteit van de Gewestelijke Overheidsdienst Brussel.
5. "Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW)": privaat onderzoekscentrum van openbaar nut erkend bij koninklijk besluit van 5 mei 1952 waarbij het verzoekschrift van het Verbond der Belgische Aannemers van Wegeniswerken strekkende tot het erkennen van het "Opzoekingscentrum voor de wegenbouw" en het goedkeuren van zijn statuten wordt ingewilligd.
6. "Meetstoel" erkend door het OCW: instrument ontwikkeld door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw, bestaand uit een rolstoel uitgerust met een versnellingsmeter, een gyroscoop en een gps, die de uniformiteit (comfort), ruwheid (slipweerstand) en helling (dwars en in de lengte) van een voetgangersverharding meet. Bij dit instrument hoort ook een apparaat om doorlopend de stroefheid te meten (Portable Friction Tester) en een SRT-slinger (Skid Resistance Tester) om dit te bevestigen via puntmetingen. Het Handvest van de verhardingen voor voetgangersvoorzieningen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verduidelijkt hoe de combinatie van die verschillende waarden leidt tot een werkelijke gebruikskwaliteit.
7. "Openbare ruimtes": alle ruimtes die deel uitmaken van het openbare domein en die voor iedereen toegankelijk zijn. Ze worden door de overheid ingericht om hun onthaalfunctie ten overstaan van de gebruikers te vervullen.
8. "Referentieambtenaar": de door de regering aangewezen ambtenaar voor de coördinatie van de uitwerking van het Gewestelijk Mobiliteitsplan en voor het toezien op de overeenstemming van de gemeentelijke mobiliteitsplannen met het Gewestelijk Mobiliteitsplan.
9. "Bruikbare standaardbreedte": breedte van een weg die vrij is van enig obstakel en die het verkeer van een of een combinatie van vervoerswijzen mogelijk maakt en die zoveel mogelijk bereikt of benaderd moet worden bij het ontwikkelen van een inrichting.
10. "Voetgangersboulevards": brede voetpaden met een maximale gebruikskwaliteit waarop veel voetgangers zich kunnen bevinden en verplaatsen, en die de stedelijke centra onderling verbindt.
11. "Maas": perimeter waarin maatregelen worden ingevoerd om het autoverkeer te verminderen en het doorgaande verkeer te ontraden. De afbakening van de mazen is gebaseerd op de wegen Auto PLUS en Auto COMFORT van het Auto-netwerk.
12. "Toegankelijk maken": werken en inrichtingen die minstens voldoen aan de aanbevelingen van het Toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte.
13. "Mobility as a Service" (MaaS): integratie en combinatie van verschillende vervoerswijzen, openbaar en privé, in een technologisch platform waarmee de gebruiker toegang heeft tot het volledige geïntegreerde



mobilitaatsaanbod, de meest efficiënte trajecten voor zijn verplaatsingen kan berekenen en beheren op basis van vooraf bepaalde criteria en de verschillende vervoerswijzen kan reserveren en betalen.

14. "PAVE" (TPWOR, toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte): plan met de inventaris van alle tekortkomingen aan voetpaden en openbare ruimtes met betrekking tot de toegankelijkheid voor PBM's en voetgangers, zowel voor gemeentelijke als gewestwegen, naast aanbevelingen voor inrichtingen.

15. "Voorbehouden parkeerplaatsen": parkeergelegenheid georganiseerd op basis van de artikelen 27 bis en 27 ter van de wegcode, die toelaat parkeerplaatsen voor te behouden aan personen met een handicap, omwonenden en deelwagens in combinatie met een parkeerkaart of een speciale kaart voor personen met een handicap, die aan de binnenkant van de voorruit moet worden aangebracht. In erven of woonerven worden de plaatsen aangegeven met een "P" op het wegdek op de hoek van de parkeerplaats.

16. "Doorgaand verkeer": autoverkeer dat bestaat uit voertuigen die de structurerende hoofdwegen verlaten om de mazen te doorkruisen, zonder daar een bestemming te hebben of er een dienst te verstrekken.

17. "Elektrische fietsen": fietsen uitgerust met een elektrische hulpmotor met een maximaal doorlopend nominaal vermogen van 0,25 kW, waarvan de voeding geleidelijk afneemt en uiteindelijk onderbroken wordt wanneer het voertuig de snelheid van 25 km/u bereikt, of sneller als de fietser stopt met trappen.

18. "Vrachtfiets": fiets uitgerust met een bak om goederen te vervoeren en te bezorgen en/of personen te vervoeren.

19. "Trage weg": pad, doorsteek, steeg, dreef, ruimte tussen bebouwing die mogelijkheden biedt voor verplaatsingen te voet of per fiets. Trage wegen vormen een aanzienlijke uitbreiding en verfijning van het fiets- en voetgangersnetwerk.

20. "Ongevalgevoelige zone" (ZACA): zone waarvan via een statistische methode vastgesteld is dat er zich een abnormaal hoog aantal ongevallen met lichamelijke letsels voordoet.



# Algemene voorschriften

De implementering van het mobiliteitsbeleid berust op de hieronder uitgewerkte algemene voorschriften.

Deze algemene voorschriften zijn onderling verweven en vormen een samenhangend geheel. In geval van arbitrage hebben de algemene voorschriften voorrang op de bijzondere voorschriften.

1. Het mobiliteitsbeleid draagt bij tot de duurzame ontwikkeling van het Gewest:
  - a. Het garandeert en verbetert de toegankelijkheid van de belangrijkste stedelijke functies van het Gewest (diensten en voorzieningen, werkgelegenheidspolen, toerisme en commerciële centra) en verzekert de bevoorrading van het Gewest;
  - b. Het verbetert de leefomgeving van de inwoners van het Gewest en zijn ecosysteem aanzienlijk;
  - c. Het beoogt de rationalisering van de vraag naar verplaatsing;
  - d. Het vermindert de milieu-impact van verplaatsingen door bij te dragen aan een vermindering van de gewestelijke uitstoot aan broeikasgassen met 30 % tegen 2025, in vergelijking met 1990 en met 40% van de gewestelijke uitstoot in 2030 in vergelijking met 2005;
  - e. Het garandeert elke gebruiker een efficiënte, aangename en veilige verplaatsing en streeft naar 0 verkeersdoden in 2030;
  - f. Het zorgt voor een daling van de uitgaven van huishoudens voor verplaatsingen en streeft naar een vermindering van 12 % (in 2015) naar 8 % in 2030;
  - g. Het moedigt mobiliteitsgedragingen aan die een positieve invloed hebben op de lichamelijke en geestelijke gezondheid en voor de gezondheid schadelijke uitstoot beperken, met name op gebied van lucht en lawaai;
  - h. Het werkt mobiliteitsoplossingen uit die de middelen optimaliseren.
2. De hulpdiensten moeten binnen een beperkte tijdspanne heel het Brusselse grondgebied kunnen bereiken.
3. Het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijkeordeningsbeleid worden op elkaar afgestemd om de nood aan verplaatsingen te beperken, zeker over lange afstand. De gemiddelde afstand van de afgelegde verplaatsingen op het grondgebied van het BHG moet met 3% verminderd worden tegen 2030 in vergelijking met 2018.
4. Het mobiliteitsbeleid stuurt het mobiliteitssysteem op grootstedelijk niveau om het gebruik en het bezit van een personenwagen in het Gewest te beperken.
  - a. De gebruiker staat centraal in het mobiliteitssysteem; hij verplaatst zich veilig in de openbare ruimte en beschikt over een waaier aan geïntegreerde mobiliteitsdiensten, op maat van al zijn verplaatsingen.
  - b. Er wordt een betere spreiding van de verplaatsingen in de tijd en de ruimte aanbevolen.
5. Het mobiliteitsbeleid leeft in alle opzichten het STOP-principe na. Het streeft ernaar voor iedereen bevredigende verplaatsingsomstandigheden te bieden afhankelijk van de gekozen verplaatsingsmodus, volgens een prioriteitsvolgorde stappen-fiets-openbaar vervoer-auto.
6. Het mobiliteitsbeleid creëert samenhangende en performante mobiliteitsnetwerken.
  - a. De wijken worden verkeersluw gemaakt om bij te dragen aan de verbetering van de levenskwaliteit en de veiligheid van verplaatsingen in de wijken;
  - b. De verkeersstromen worden beheert op de structurerende assen van de ringweg en de invalswegen;



- c. De netwerken voor elke modus zijn doorlopend en ingedeeld volgens hun functionaliteit;
  - d. De geografische dekking van elk netwerk is evenwichtig verdeeld over het gehele Gewest en sluit aan op het grootstedelijk gebied;
  - e. De capaciteit van de netten wordt aangepast om de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsbeleid te kunnen realiseren;
  - f. Het dienstverleningsniveau van de verschillende netten wordt gewaarborgd door preventief beheer, regelmatig onderhoud en een reactieve dienstverlening in geval van storing;
  - g. De kwaliteit van de dienstverlening moet voor alle Brusselse openbaarvervoerlijnen gegarandeerd worden, met name op het vlak van reissnelheid, regelmaat, frequentie, toegankelijkheid en tijdsbereik;
  - h. De bestaande vervoersinfrastructuur wordt geoptimaliseerd rekening houdend met de mobiliteitsdoelstellingen. De eventuele coördinatie tussen het aanbod van verschillende operatoren zal niet ten koste gaan van de Brusselse operator;
7. Het mobiliteitsbeleid zorgt voor een kwaliteitsvolle inrichting van de openbare ruimtes:
- a. De universele toegankelijkheid van de openbare ruimte, openbare gebouwen en het openbaar vervoer moet gewaarborgd zijn, evenals een reële gebruikskwaliteit van alle voetgangersvoorzieningen;
  - b. De openbare ruimtes worden zo ontworpen dat ze conflicten tussen de gebruikers beperken;
  - c. De inrichtingen worden ontworpen om de multimodale wegenspecialisatie te kunnen implementeren. In geval van arbitrage zal het Gewest, na overleg met de gemeenten en rekening houdend met de lokale context en de toegankelijkheid voor de gezinnen, de plaats in de openbare ruimte voorbehouden voor parkeerplaatsen van privévoertuigen als eerste te verminderen variabele gebruiken om aan de noodzakelijke behoeften van elke vervoerswijze te beantwoorden, terwijl de continuïteit, de samenhang en de veiligheid van voet- en fietspaden en het openbaar vervoer voorrang krijgen.
  - d. De landschappelijke en ecologische kwaliteit wordt geïntegreerd in de denkoefeningen over de inrichting van de openbare ruimtes;
  - e. De inrichting van de openbare ruimtes draagt bij tot de aanpassing aan de klimaatveranderingen en beperkt stedelijke warmte-eilanden;
  - f. De inrichting van de openbare ruimtes draagt bij tot de bescherming en de verbetering van de akoestische comfortzones;
  - g. De inrichtingen en infrastructuur moeten intermodaliteit en de toegankelijkheid voor de voertuigen van de hulpdiensten verbeteren;
  - h. De renovatie van kenmerkende openbare ruimtes maakt het voorwerp uit van een ontwerpproces dat minstens een programmatische definitie bevat die overlegd en gedeeld wordt voordat het project van start gaat, en waarbij rekening gehouden wordt met alle thema's;
  - i. De aanleg van wisselpolen en stations bevordert de intermodaliteit van deze plaatsen. De toegankelijkheid voor PBM's wordt gegarandeerd, evenals het voetgangerscomfort, met name op doorlopende, kwaliteitsvolle en zo rechtstreeks mogelijke toegangswegen om de aansluitingen te vergemakkelijken;
  - j. De signalisatie maakt integraal deel uit van deze netwerken en wordt aangepast bij storingen. Bij het ontwerpen ervan wordt universele toegankelijkheid en inclusie nagestreefd.
8. Bij de planning van stadsprojecten wordt afhankelijk van de beschikbare gewestelijke terreinen, bij voorkeur buiten de openbare weg, de nodige ruimte voorbehouden voor de ontwikkeling van de vervoerdiensten. Het gaat bijvoorbeeld om de volgende diensten: eindhaltes en stelplaatsen voor het openbaar vervoer, wisselpolen (inclusief de P+R's), gedeelde parkeerplaatsen en logistiek centrum.



9. Het parkeerbeleid ondersteunt het mobiliteitsbeleid.
  - a. Het helpt bij het sturen van het mobiliteitsgedrag om het gebruiks- en bezitspercentage van personenwagens te verminderen;
  - b. Het beoogt, via de prijsstelling, de uitzonderingsregels, en de inrichting van de openbare ruimte de inperking van de plaats ingenomen door parkeerzones in de openbare ruimte en een verhoogd gebruik van de parkeergelegenheid buiten de openbare weg;
  - c. Het bevordert het gedeelde gebruik van auto's en het gebruik van alternatieve modi;
  - d. Het bevordert de intermodaliteit door parkeergelegenheid te bieden die aangepast is aan de overschakeling van de ene vervoerswijze naar de andere;
  - e. Het draagt bij tot de dienstverlening aan de gebruikers in het Gewest (het bevoordeligt de professionals, de leveringen, de doelgroepen (PBM's, laadpalen, car sharing, ...), enz.);
  - f. Het bevordert de toegankelijkheid voor de omwonenden.
10. Het mobiliteitsbeleid gaat uit van een geoptimaliseerde bevoorrading van het Gewest met een daling van de verplaatsingen van grote en vervuilende voertuigen.
  - a. De bewegingen van voertuigen die goederen in en naar het Gewest vervoeren moeten verminderen en geoptimaliseerd worden door de stromen te groeperen. De door de vrachtwagens afgelegde afstanden op het gewestelijke grondgebied moeten tegen 2025 met 10% afgenomen zijn in vergelijking met 2016;
  - b. Het deel van de weg bestemd voor goederenvervoer moet verkleinen door voor lange afstanden in te zetten op de modale verschuiving naar water- en spoorwegen en het gebruik van milieuvriendelijkere voertuigen aan te moedigen voor trajecten binnen de agglomeratie.
11. Het Gewest werkt een meerjarenprogramma uit voor ontwikkelingsprojecten inzake transportinfrastructuur en herinrichting van de openbare ruimte.
  - a. Deze programmatie garandeert een stabiliteit op schaal van coherente geografische zones, in het bijzonder de structurerende assen van het GBP;
  - b. Het zorgt, op gewestelijke schaal, voor de coördinatie van deze investeringen met de stedelijke ontwikkeling.
  - c. Het integreert openbare-dienstcontracten en houdt rekening met de meerjarige investeringsplannen die reeds door de Regering zijn goedgekeurd.
12. De gewestelijke fiscaliteit inzake vervoer draagt bij aan het mobiliteitsbeleid:
  - a. Het helpt bij het sturen van het mobiliteitsgedrag om het gebruik en het bezit van personenwagens te verminderen;
  - b. Het helpt bij het sturen van het wagenpark naar een lichter park dat minder broeikasgassen uitstoot, voor minder luchtvervuiling zorgt en energiezuiniger is;
  - c. Het draagt bij tot de verwezenlijking van een uitstap uit aandrijving met diesel, bezine en LPG.



# Bijzondere voorschriften

## TITEL I - GOVERNANCEGERELATEERDE VOORSCHRIFTEN

### Hoofdstuk I - Organiserende overheid van het Vervoer en de Mobiliteit

1. Het Gewest is de Organiserende overheid van het Vervoer en de Mobiliteit op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

2. In deze hoedanigheid is het Gewest onder meer belast met de volgende taken:

- 1° een strategische planning inzake mobiliteit en transport vaststellen en een operationele planning voorstellen van de acties die ondernomen moeten worden om deze strategie uit te voeren;
- 2° het aanbod coördineren van de verschillende openbare en private vervoersoperatoren actief op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- 3° zorgen voor samenhang en structurele continuïteit in de uitvoering van het mobiliteitsbeleid in zijn geheel;
- 4° een algemeen kader opstellen en doen toepassen dat van toepassing is op de mobiliteitsoperatoren actief op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en dat meer bepaald betrekking heeft op hun erkenning, het dienstverleningsaanbod, de veiligheid, de tarifiering, de evaluatie van de dienstverlening en het delen van gegevens; en
- 5° waken over de versterking van de rol en de opdrachten van de openbare operatoren, via de verschillende beheersovereenkomsten.

### Hoofdstuk 2 - De lokale mobiliteitscontracten

3. Het lokale mobiliteitscontract is een gewestelijk-gemeentelijk partnerschapstelsel dat als doel heeft het mobiliteitsbeleid vastgelegd in dit plan en/of in de gemeentelijke mobiliteitsplannen tot uitvoer te brengen, en met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas te verminderen, en dit om:

- de leefomgeving te verbeteren;
  - door verkeershinder te beperken;
  - door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren; en
  - door de veiligheid van alle verplaatsingsmodi te verzekeren.
- zorgen voor de uitvoering en het goede functioneren van de wegnetten, zoals gedefinieerd in de multimodale wegspecialisatie.

4. Het lokale mobiliteitscontract wordt gesloten tussen het Gewest en een of meerdere gemeenten.

5. Het lokale mobiliteitscontract heeft betrekking op een perimeter die overeenkomt met een maas of een deel van een maas, inclusief de omliggende assen.



## **TITEL II - VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE ONTWIKKELING VAN MAAS**

6. Het Gewest omkadert de ontwikkeling van de MaaS-tools op zijn grondgebied door de oprichting te bevorderen van een openbaar platform dat de verschillende operatoren van mobiliteitsdiensten, zowel privaat als openbaar, integreert.

7. Het Gewest bepaalt de voorwaarden waaraan operatoren moeten voldoen om zich in het openbare dienstplatform te stappen, om erop actief te zijn en om eruit te stappen.

8. MaaS stelt verplaatsingsoplossingen voor die aangepast zijn aan de behoeften van de gebruiker, bevorderend de toepassing van het STOP-principe.

## **TITEL III - VOORSCHRIFTEN BETREFFENDE DE KWALITEIT VAN DE MOBILITEITSNETWERKEN**

### **Hoofdstuk 1 – Toepassingsgebied**

9. Het verordenende luik van het Gewestelijke Mobiliteitsplan is van toepassing zonder afbreuk te doen aan de toepassing van het Gewestelijke Bestemmingsplan.

10. De in deze titel opgenomen inrichtingsmaatregelen zijn van toepassing op de in het Gewestelijke Mobiliteitsplan vastgelegde netwerken, die de letterlijke en grafische bepalingen van het Gewestelijke Bestemmingsplan niet wijzigen. In het geval van een tegenstrijdigheid tussen het GewMP en het GBP hebben de bepalingen van de GBP de overhand.

### **Hoofdstuk 2 - Definities**

11. De multimodale wegenspecialisatie heeft tot doel een performant netwerk aan te bieden voor elke vervoerswijze en de keuzes te vergemakkelijken bij het ontwerpen van openbare wegen en ruimtes.

12. De multimodale wegenspecialisatie gebeurt overeenkomstig de drie categorieën PLUS, COMFORT en WIJK, en dit voor elk van de volgende vervoerswijzen: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer (OV), auto en vrachtverkeer.

- De categorie PLUS bestaat uit belangrijke, snelle, performante en comfortabele routes voor verre verplaatsingen binnen het grootstedelijk gebied en het Gewest.
- De categorie COMFORT bestaat uit betrouwbare en begrijpelijke verbindingswegen die aangepast zijn aan een fijnere bediening van de verschillende delen van het gewestelijk grondgebied.
- De categorie WIJK zorgt voor de buurtbediening in de wijken.

Alle projecten met betrekking tot de PLUS- en COMFORT-wegen van elk netwerk zijn van gewestelijk belang, met inachtneming van de bevoegdheden van de wegbeheerder.

13. Kruispunten en bijbehorende oversteekplaatsen maken deel uit van de netwerken.

14. De multimodale wegenspecialisatie ziet er voor de verschillende vervoerswijzen als volgt uit:

- **1° Voetgangersnetwerk:**

De PLUS-wegen van het voetgangersnetwerk zijn de wegen en plaatsen die het meest gebruikt worden door de voetgangers, zoals lokale identiteitskernen, grote voorzieningen en toegangen tot de belangrijkste stations van het openbaar vervoer. De voetgangersboulevards maken deel uit van de categorie PLUS van het Voetgangersnetwerk.

De COMFORT-wegen van het Voetgangersnetwerk zijn wegen die verschillende delen van het PLUS-Voetgangersnetwerk met elkaar verbinden, alsook wegen die minder bezochte knooppunten in veilige en comfortabele omstandigheden verbinden.

Alle andere voor voetgangers toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Voetgangersnetwerk.



- **2° Fietsnetwerk:**

De PLUS-wegen van het Fietsnetwerk zijn hoofdzakelijk bestemd voor snelle intra- en intergewestelijke verbindingen. Ze bevorderen dus rechtstreekse verbindingen en beperken conflicten met andere weggebruikers en vervoerswijzen.

De COMFORT-wegen van het Fietsnetwerk zijn de intragewestelijke doorlopende routes die de wijken zo veel mogelijk langs verkeersluwe wegen bedienen.

Alle andere voor fietsers toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Fietsnetwerk.

- **3° Openbaarvervoernetwerk (OV):**

De categorie PLUS van het OV-netwerk bestaat uit het spoornet, de metro en de wegen die door de meest structurerende en performante tram- en buslijnen van het stedelijke en interstedelijke openbaarvervoersnetwerk worden gebruikt.

De categorie COMFORT van het OV-netwerk bestaat uit wegen die gebruikt worden door de drukke en regelmatige tram- en buslijnen die grote gewestelijke knooppunten met elkaar verbinden op begrijpelijke routes en verplaatsingen binnen de stad verzorgen.

Elke andere as die gebruikt wordt door het openbaar vervoer maakt deel uit van de categorie WIJK van het OV-netwerk, dat de bediening van de wijken en de aansluiting met de wijkcentra en het structurerende net verzekert.

- **4° Autonetwerk:**

De PLUS-wegen van het Autonetwerk zijn de wegen die, met inbegrip van op het grootstedelijk niveau, de toegankelijkheid van Brussel en van zijn bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen.

De COMFORT-wegen van het Autonetwerk zijn de wegen die, op gewestelijk niveau, verplaatsingen tussen de wijken met de auto en motorvoertuigen mogelijk maken, en daarbij het doorgaand verkeer binnen de mazen beperken en zorgen voor een goede verbinding met de PLUS-wegen van het Autonetwerk.

Alle andere voor auto's en motorvoertuigen toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Autonetwerk, die de fijne toegankelijkheid van de wijken voor auto's en motorvoertuigen garanderen.

Voor complexe wegen met verschillende aparte ruimtes voor auto's en motorvoertuigen is de functie van de hoofdweg en die van de zijweg of aanverwante weg opgenomen in de tabel bij de multimodale wegenspecialisatiekaarten.

Als het in de tabel niet aangegeven staat:

- de hoofdweg behoort tot de categorie PLUS.
- als de hoofdweg opgesplitst is op ten minste twee niveaus, dan behoort de bovengrondse weg tot de categorie COMFORT.
- verbonden of zijwegen behoren tot de categorie WIJK.

- **5° Vrachtverkeernetwerk:**

De PLUS-wegen van het Vrachtverkeernetwerk zijn de wegen die de bevoorrading van de voornaamste industriezones en gebieden voor havenactiviteiten en vervoer garanderen.

De COMFORT-wegen van het Vrachtverkeernetwerk sturen de stedelijke distributie van goederen in het Gewest, evenals het verkeer van autocars naar busstations en toeristische zones.

Alle andere voor vrachtwagens toegankelijke wegen zijn WIJK-wegen van het Vrachtverkeernetwerk, die verzekeren dat elke openbare weg toegankelijk is voor voertuigen van hulpdiensten, de diensten voor afvalophaling en de gerichte aanvoer van goederen bestemd voor de wijken.



## Hoofdstuk 3 - Kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken

### • Afdeling 1: Algemene principes

15. Openbare ruimtes worden ontworpen in overeenstemming met de multimodale wegenspecialisatie en met de Gewestelijke gids voor de publieke ruimte (Publicspace.brussels<sup>1</sup>) om de leefkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en een goed evenwicht te vinden tussen de functies doorgang, bediening en verblijf die elke openbare ruimte heeft. Ze zijn landschappelijk en ecologisch kwalitatief.

16. Van de voorschriften inzake de kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken kan worden afgeweken mits een motivering en onder verwijzing naar de handleidingen met goede praktijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die beschikbaar zijn op de website <https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/technische-publicaties>.

17. De handelingen en werken op de openbare weg moeten ervoor zorgen dat de performantie met betrekking tot de reissnelheid, de regelmaat en de veiligheid van het brussels openbaar vervoer, alsook de veiligheid van fiets- en voetpaden verbeterd worden.

18. Als er parkeerplaatsen bestemd voor personen met een handicap verdwijnen in het kader van een project inzake openbare ruimte, worden deze parkeerplaatsen verplaatst naar de dichtstbijgelegen plaats.

19. Als er parkeerplaatsen bestemd voor taxi's verdwijnen in het kader van een project inzake openbare ruimte, moeten deze plaatsen op een nabijgelegen, aangepaste en zichtbare locatie komen.

Als er gereserveerde parkeerplaatsen verdwijnen in het kader van een project inzake openbare ruimte, wordt de relevantie van de verplaatsing ervan naar een andere nabijgelegen, aangepaste locatie onderzocht.

20. Als een weg een PLUS-weg is van meerdere netwerken, moeten de handelingen en werken op deze weg bijdragen tot de scheiding van alle vervoerswijzen binnen de openbare ruimte, om voor elk ervan de best mogelijke prestaties te garanderen.

21. In het kader van een weginrichting gebruikt de wegbeheerder geluidsbeperkende wegbedekking en voorzieningen, die bovendien het effect van warmte-eilanden voorkomen. Daarin moet hij ook het beheer van het hemelwater verwerken.

### • Afdeling 2: Het Voetgangersnetwerk

22. Voetgangersvoorzieningen zijn toegankelijk, comfortabel, aangenaam, doorlopend en veilig, met name voor de oversteekplaatsen op de kruising met andere netwerken.

23. De voorkeur gaat uit naar natuurlijke voetgangerstrajecten, die bovendien de korte verbinding maken, om de wijken meer doorlaatbaar voor voetgangers te maken.

24. De handelingen en werken op de PLUS- en COMFORT-wegen bieden een hoge inrichtingsstandaard voor de volgende criteria: afmetingen aangepast aan de stromen, vlakheid, comfort van de bekleding, grip, helling en aanwezigheid van andere voorzieningen die de toegankelijkheid voor PBM's moeten garanderen.

25. De wegbedekking gebruikt tijdens werken aan voetpaden en voetgangerszones van de wegen van de PLUS- en COMFORT-netwerken moet minimaal een comfort van acht op tien bieden volgens het door de wegbeheerder uitgevoerde onderzoek door middel van de door het OCW erkende meetstoel, overeenkomstig het handvest over de voetgangersbekleding, of elke andere gelijkwaardige voorziening.

Voor de andere wegen moet de tijdens de werken gebruikte wegbedekking minimaal een comfort van zes op tien bieden volgens het door de wegbeheerder uitgevoerde onderzoek door middel van de door het OCW erkende meetstoel, overeenkomstig het handvest over de voetgangersbekleding, of elke andere gelijkwaardige voorziening.

26. De wegbeheerder zorgt voor een regelmatig onderhoud van de trage wegen, in toepassing van de "Gids voor de opwaardering van de trage wegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

---

<sup>1</sup> [www.publicspace.brussels](http://www.publicspace.brussels)



27. De aanleg van een voetgangersboulevard biedt een beschikbare standaardbreedte van 5 meter breed, die over heel het traject hetzelfde niveau aanhoudt, ook op de oversteken.

28. De aanleg van een voetgangersboulevard laat ook verblijfsactiviteiten toe op het traject ervan, zonder de voorwaarden voor het vrije verkeer van voetgangers in het gedrang te brengen. Voor dit verkeer moet in ieder geval een breedte van drie meter beschikbaar zijn.

29. Langs voetgangersboulevards wordt steeds voorzien in bomen en aanplantingen, om zo het beheer van hemelwater in de boulevards te verwerken.

30. Een voetgangersboulevard voldoet aan de vereisten vermeld in het Strategische Voetgangersplan (cahier GO10), en bevoorrecht met name:

- 1° Een continue en directe route,
- 2° Een ervaring om te beleven,
- 3° Meer ruimte,
- 4° Uitstekend fysiek comfort,
- 5° Een universeel design,
- 6° Bediening van stadskernen, en
- 7° Bewegwijzering.

### • Afdeling 3: Het Fietsnetwerk

31. Alle wegen, met uitzondering van tunnels, autosnelwegen en autowegen, zijn toegankelijk voor fietsers (inclusief elektrische fietsen, vrachtfietsen en driewielers voor levering) onder goede veiligheidsomstandigheden, ofwel door een aangepaste inrichting, ofwel doordat fietsers hun plaats kunnen innemen op verkeersluwe wegen.

32. De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen die deel uitmaken van het Fietsnetwerk bieden een hoge inrichtingsstandaard voor de volgende criteria: samenhang, snelheid (rechtstreekse verbindingen), gebruiksgemak, veiligheid en comfort.

33. De PLUS-routes van het Fietsnetwerk zijn voorzien van fietsinrichtingen die conflicten met andere weggebruikers beperken.

34. Tot de handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-routes van de Auto- en Vrachtverkeernetwerken behoort de aanleg van een gescheiden fietsinrichting, ongeacht de categorie van het betrokken Fietsnetwerk, behalve indien de lokale omstandigheden en/of redenen van verkeersveiligheid dit niet toelaten.

De standaardbreedte van de gescheiden inrichting bedraagt:

- voor een eenrichtingsinrichting: 1,80 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 2,5 meter op de PLUS-routes;
- voor een tweerichtingsinrichting: 3 meter op de WIJK- en COMFORT-routes en 4 meter op de PLUS-routes;

behalve indien de lokale omstandigheden en/of redenen van verkeersveiligheid dit niet toelaten.

De standaardbreedte van gemarkeerde fietsinrichtingen bedraagt 1,30 meter exclusief buffer en waternet.

35. De handelingen en werken op PLUS- en COMFORT-wegen van de auto- en vrachtverkeernetwerken nemen de veiligheid van fietsers in acht via een systeem dat aangepast is aan de omstandigheden, ongeacht de categorie van het betreffende fietsnetwerk: vrijliggende of gemarkeerde fietsinrichting, bus- + fietsstroken.

36. Het ontwerp van vrijliggende fietsinrichtingen omvat de routes van en naar de fietsinrichtingen in de buurt.

37. Het Gewest voert om de vijf jaar een audit van de gebruikskwaliteit van de PLUS- en COMFORT-wegen van het fietsnetwerk uit.



38. De wegbeheerder zorgt voor het onderhoud van het Fietsnetwerk door onder meer de volgende maatregelen te nemen:

- 1° de opfrissing van de wegmarkeringen bij de jaarlijkse campagne ter opfrissing van de wegschildering;
- 2° bewegwijzering die verdwenen is tijdens werken aan de openbare weg vervangen; en
- 3° sneeuwvrij maken en regelmatig schoonmaken, vooral de delen waarop veel bladeren vallen of waarlangs veel planten groeien.

Daarnaast dient de gemeentelijke wegbeheerder voor de PLUS- en COMFORT-routes van het Fietsnetwerk:

- 1° aan Brussel Mobiliteit elk ontbreken of elke vernieling van bewegwijzering te melden;
- 2° aan Brussel Mobiliteit alle defecten te melden aan door het Gewest geplaatste inrichtingen zoals verkeersplateaus, eilanden of andere snelheidsremmers of inrichtingen op de openbare weg; en
- 3° het advies van Brussel Mobiliteit te vragen bij elke verandering van de verkeersregels die van toepassing is op gemeentelijke wegen.

• **Afdeling 4: Het openbaarvervoersnet (OV)**

39. De handelingen en werken met betrekking tot het OV PLUS- en het OV COMFORT-netwerk dragen bij tot het verbeteren van de regelmaat en de reissnelheid van het openbaarvervoersnet en de uitbreiding ervan.

40. Om zo goed als mogelijk universele toegankelijkheid en veiligheid aan de halte te garanderen, zal het aanleggen van haltes in een bocht vermeden worden.

41. Elke wegbeheerder legt zijn plannen voor het toegankelijk of veilig maken van een halte ter goedkeuring voor aan de dienst "haltes" van de MIVB. De beheerder nodigt de bevoegde dienst van de MIVB ook uit bij de oplevering van de werken aan de halte.

42. De wegbeheerder zorgt voor het onderhoud van de eigen banen en de voor het openbaar vervoer voorbehouden rijstroken door onder meer de volgende maatregelen te nemen:

- 1° de opfrissing van de wegmarkeringen bij de jaarlijkse campagne ter opfrissing van de wegschildering;
- 2° signalisatie die verdwenen is tijdens werken aan de openbare weg vervangen; en
- 3° sneeuwvrij maken en regelmatig schoonmaken, vooral de delen waarop veel bladeren vallen of waarlangs veel planten groeien.

Daarnaast dient de gemeentelijke wegbeheerder:

- 1° aan Brussel Mobiliteit elk ontbreken of elke vernieling van signalisatie te melden;
- 2° aan Brussel Mobiliteit alle defecten te melden aan door het Gewest geplaatste inrichtingen zoals verkeersplateaus, eilanden of andere snelheidsremmers of inrichtingen op de openbare weg;
- 3° het advies van Brussel Mobiliteit te vragen bij elke verandering van de verkeerssignalisatie die van toepassing is op gemeentelijke wegen; en
- 4° aan Brussel Mobiliteit de geplande wijzigingen aan de programmering van de verkeerslichten te melden.



- **Afdeling 5: Het autonetwerk**

43. De handelingen en werken met betrekking tot het Auto PLUS- en het Auto COMFORT-netwerk dragen bij tot de absorptie van het gemotoriseerde transitverkeer dat uit het WIJK-netwerk wordt gehaald en kaderen binnen een algemene vermindering van het autoverkeer/gemotoriseerd verkeer op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Tegelijk met het verkeersluw maken van de wijken zullen de handelingen en werken met betrekking tot het Auto PLUS- en Auto CONFORT-netwerk worden ontworpen om het verkeer dat het brussels grondgebied binnenkomt en verlaat te rationaliseren.

Ze dragen bij tot de uitvoering van de begeleidende maatregelen die tot doel hebben de verkeershinder te beperken voor de buurtbewoners, met name op het vlak van lawaai, luchtkwaliteit of stedelijke breuklijnen.

44. De handelingen en werken betreffende de netwerken Auto PLUS en Auto COMFORT dragen ook bij tot de vermindering van de verkeersonveiligheid voor alle modi, met name door de verlaging en de beheersing van de snelheid.

45. De handelingen en werken aan de WIJK-wegen van het Autonetwerk dragen bij tot de beperking van het gemotoriseerde doorgaand verkeer en van de verkeerssnelheid in de mazen, om de wijken verkeersluw te maken en ervoor te zorgen dat deze mazen beter doorkruist worden door de actieve vervoerswijzen en de lijnen van het openbaar vervoer.

- **Afdeling 6: Het vrachtwagenennetwerk**

46. De handelingen en werken aan de PLUS- en COMFORT-wegen van het Vrachtverkeernetwerk hebben minstens een aan vrachtwagenverkeer aangepaste breedte en een geometrie die hen toelaat gemakkelijk af te draaien.

- **Afdeling 7: De verkeersveiligheid**

47. De handelingen en werken met betrekking tot wegen of kruispunten in een ongevalgevoelige zone hebben prioritair tot doel het risico op verkeersongevallen te beperken voor alle modi.

48. Oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers worden beveiligd, in het bijzonder

- 1° wanneer de gebruikers geleid worden om wegen met ten minste twee rijstroken in dezelfde richting te kruisen;
- 2° wanneer de gebruikers geleid worden om een rijbaan te kruisen die wordt aangeduid met bord F17 van de wegcode of een bijzondere overrijdbare bedding die wordt aangeduid met bord F18 van dezelfde code;
- 3 om conflicten tussen voetgangers en fietsers te vermijden

## **Hoofdstuk 4 – De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie**

49. Om de uitvoering van het gewestelijke mobiliteitsplan te vergemakkelijken, werkt de regering, in overleg met de betrokken partijen, waaronder de gemeenten, kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie uit en keurt het goed.

50. De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie verduidelijken de locatie van de mobiliteitsnetwerken van het gewestelijke mobiliteitsplan.

51. De kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie kunnen aangepast worden:

- in het kader van de gemeentelijke mobiliteitsplannen zoals omschreven in de ordonnantie van 26 juli 2013;
- in het kader van de lokale mobiliteitscontracten zoals omschreven in het Gewestelijke Mobiliteitsplan, en
- op initiatief van de Regering.

52. Een bijgewerkte versie van de kaarten inzake de multimodale wegenspecialisatie wordt ter beschikking gesteld op het internet.



## TITEL IV - VOORSCHRIFTEN MET BETREKKING TOT DE GEGEVENS

### Hoofdstuk 1: Indicatoren meegedeeld door de openbare operatoren

53. De openbare operatoren maken aan Brussel Mobiliteit de gegevens over die nodig zijn voor de uitwerking, opvolging en evaluatie van het mobiliteitsbeleid, volgens de nadere regels voor gegevensuitwisseling vastgelegd in hun beheersovereenkomst.

54. Administraties die beschikken over gegevens die nuttig zijn voor het sturen en evalueren van de implementering van het plan maken deze op verzoek van Brussel Mobiliteit over.

55. De gemeentes maken eenmaal per jaar aan Brussel Mobiliteit gegevens over die de opvolging en de evaluatie van het mobiliteitsbeleid mogelijk maken, zoals gegevens met betrekking tot de volgende elementen:

- 1° De staat van de verkeersluwe zones (snelheidsbeperking van de wegen, erf, voetgangerszone, schoolstraat),
- 2° De rijrichtingen, en
- 3° De fietsinrichtingen.

### Hoofdstuk 2: Indicatoren meegedeeld door private operatoren van mobiliteitsdiensten

56. Om Brussel Mobiliteit in staat te stellen na te gaan of de principes vastgelegd in dit plan worden nageleefd, maakt elke private operator van mobiliteitsdiensten op verzoek een verslag over aan Brussel Mobiliteit dat een reeks indicatoren vermeldt.

Het gaat met name om de volgende indicatoren:

- 1° Het aantal ritten,
- 2° Het aantal gebruikers,
- 3° Het aantal actieve klanten (dat de dienst minstens één keer heeft gebruikt tijdens de evaluatieperiode waarop het verslag betrekking heeft),
- 4° Het aantal klanten per rit,
- 5° Het totaal aantal afgelegde kilometers (inclusief de kilometers zonder klanten),
- 6° Het aantal stations,
- 7° Het aantal vertrekken per postcode,
- 8° Het percentage gerespecteerde reserveringen,
- 9° De procentuele verdeling van de verschillende reserveringskanalen (telefoonoproep, smartphone applicatie, website ...),
- 10° De gemiddelde en mediane afstand van de ritten,
- 11° De gemiddelde en mediane duur van de ritten in minuten,
- 12° De gemiddelde en mediane prijs per rit,
- 13° De spreiding van de ritten in de tijd (aanvangsuur) in een histogram,
- 14° De geografische zone,
- 15° Het aantal voertuigen,
- 16° De gemiddelde leeftijd van de voertuigen,
- 17° Het gemiddelde verbruik van de voertuigen,
- 18° De Ecoscore van de voertuigen (auto's en lichte bedrijfsvoertuigen), zoals beschikbaar op de website Ecoscore.be,
- 19° De brandstof van de voertuigen,
- 20° Het aantal en type ongevallen of incidenten zonder derden,
- 21° Het aantal en type ongevallen of incidenten waarbij derden zijn betrokken,
- 22° Het aantal gevandaliseerde voertuigen. en
- 23° Het soort klachten dat geregistreerd werd tegen hun diensten (tegen de gebruikers en andere).



De operatoren van de publieke en gedeelde parkings verstrekken volgende gegevens:

- 1° Bezettingsgraad,
- 2° Aantal geparkeerde voertuigen,
- 3° Duur van het parkeren, en
- 4° Aantal geabonneerden.

Brussel Mobiliteit kan nog andere indicatoren opvragen bij de operatoren.

Het verslag met betrekking tot de periode van 1 januari tot 30 juni wordt ten laatste op 1 september ingediend. Het verslag met betrekking tot de periode van 1 juli tot 31 december wordt ten laatste op 1 maart ingediend.

57. Brussel Mobiliteit bepaalt het standaardformaat en de nadere regels voor de overmaking van deze indicatoren.

58. Uit respect voor de commerciële aspecten deelt en verspreidt Brussel Mobiliteit de door de verstrekkers van mobiliteitsdiensten meegedeelde indicatoren niet. Brussel Mobiliteit heeft echter wel de toelating de geaggregeerde indicatoren te verspreiden.

59. Brussel Mobiliteit kan controles uitvoeren met betrekking tot de kwaliteit van de meegedeelde indicatoren, via gegevens verkregen door andere middelen.

60. Het Gewest bepaalt welke sancties van toepassing zijn als een operator de indicatoren niet meedeelt.

61. Deze titel is van toepassing onverminderd de verplichtingen inzake gegevensoverdracht die voortvloeien uit andere instrumenten, met name de ordonnanties en besluiten van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, de overeenkomsten en concessies van openbare dienst.

# Deel 2

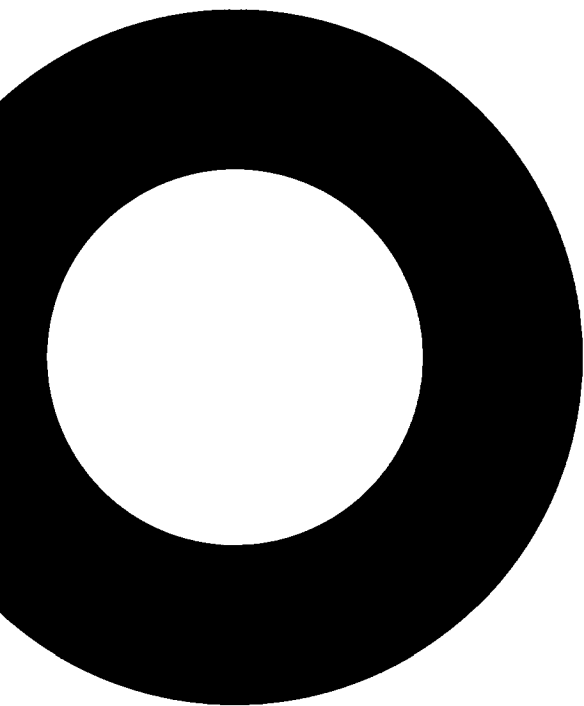
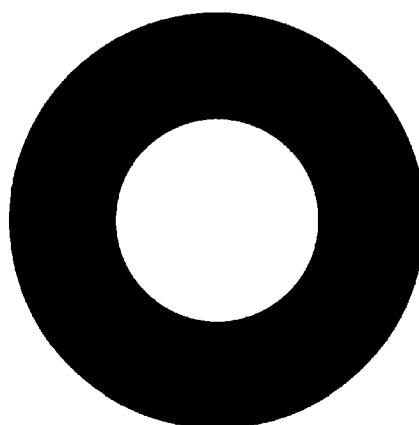
# Specifiek

# gedeelte

---

## Inrichting van het Wegennet

Dit deel betreft uitsluitend, zoals voorzien door artikel 5 van de ordonnantie van 26 juli 2013, het Plan voor de Inrichting van het Wegennet, PIW, namelijk een lijst van inrichtingsprojecten die uitgevoerd moeten worden op de gewestwegen en, wat betreft de projecten van gewestelijk belang op het vlak van mobiliteit, de gemeentewegen.





## 2.B Verordenend luik

### Programma's Stadstoegangen

| Projecten                               |
|-----------------------------------------|
| A12 - Van Praetlaan                     |
| Leuvensesteenweg                        |
| Parkway – Toegang Mediapark             |
| Woluwelaan                              |
| Industrielaan                           |
| Bergensesteenweg                        |
| Keizer Karel – Leopold II (bovengronds) |

### Programma Kleine Ring

| Projecten                                |
|------------------------------------------|
| Saintelette                              |
| Boudewijn/Antwerpselaan – Rogier         |
| Rogier – Kruidtuin – Madou               |
| Madou – Naamsepoort                      |
| Naamsepoort – Louiza (behalve plein)     |
| Louiza (behalve Louizaplein) – Nieuwland |
| Zuidlaan (Nieuwland – Lemonnier)         |

### Programma Middenring-Oost

| Projecten                                       |
|-------------------------------------------------|
| Lambermont - Meiser                             |
| Meiser (plein en halte S)                       |
| Reyerslaan                                      |
| Brand Whitlocklaan                              |
| Montgomery (bovengronds en ondergronds station) |
| Louis Schmidlaan                                |
| Generaal Jacqueslaan en Station van Etterbeek   |

### Programma Louiza

| Projecten                         |
|-----------------------------------|
| Louizaplein                       |
| Louizaflessenhals – Stefaniaplein |
| Louizalaan                        |
| De Motlaan                        |



## Programma Kanaal

| Projecten                                                          |
|--------------------------------------------------------------------|
| Van Praet                                                          |
| Jules De Troozsquare                                               |
| Tram Thurn & Taxis (Havenlaan, Picardstraat,<br>Simon Bolivarlaan) |
| Vlaamsepoort                                                       |
| Vanderveldesquare                                                  |
| Paepsemiaan                                                        |

| RAPPORT AU GOUVERNEMENT                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | VERSLAG AAN DE REGERING                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Le présent arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vise à adopter le Plan Régional de Mobilité, conformément à la procédure d'élaboration dudit Plan prévue à l'article 8 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité.</p> <p>Le 4 avril 2019, le Gouvernement a approuvé le Projet de Plan Régional de Mobilité en première lecture et a programmé l'enquête publique du 17 juin au 17 octobre 2019, dans la perspective d'une approbation en deuxième lecture au début de l'année 2020.</p> <p>Le Gouvernement s'est approprié les modifications apportées au document suite à l'enquête publique, lesquelles sont mineures et ne sont pas susceptibles d'avoir des incidences environnementales.</p> | <p>Dit besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering beoogt het Gewestelijke Mobiliteitsplan goed te keuren, overeenkomstig de procedure voor de opmaak van het betreffende plan, zoals bepaald in artikel 8 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit.</p> <p>Op 4 april 2019 hechtte de regering in eerste lezing haar goedkeuring aan het Ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan en heeft ze beslist het openbaar onderzoek te laten plaatsvinden van 17 juni tot 17 oktober 2019, met het oog op een goedkeuring in tweede lezing begin 2020.</p> <p>De regering heeft de wijzigingen aangenomen die naar aanleiding van het openbaar onderzoek aan het document werden aangebracht. Deze waren van geringe omvang en hebben geen impact op het milieu.</p> |
| COMMENTAIRE D'ARTICLES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p style="text-align: center;"><b>Article 1<sup>er</sup></b></p> <p>L'article 1<sup>er</sup> ne nécessite aucun commentaire.</p> <p style="text-align: center;"><b>Article 2</b></p> <p>L'article 8 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité détermine la procédure d'élaboration du Plan Régional de Mobilité. Cet article renvoie à l'article 26 du CoBAT, lequel précise que « l'arrêté du Gouvernement adoptant le plan est publié au Moniteur belge, lequel reproduit en même temps l'avis de la Commission régionale et précise les modalités de suivi du plan définies à l'article 30. »</p> <p>Les modalités de suivi du Plan sont définies à l'article 10 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 précitée.</p>       | <p style="text-align: center;"><b>Artikel 1</b></p> <p>Artikel 1 behoeft geen commentaar.</p> <p style="text-align: center;"><b>Artikel 2</b></p> <p>Artikel 8 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit legt de opmaakprocedure van het Gewestelijk Mobiliteitsplan vast. Dit artikel verwijst naar artikel 26 van het BWRO, dat het volgende bepaalt: "Het besluit van de Regering houdende goedkeuring van het plan wordt, samen met het advies van de Gewestelijke Commissie, in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt en preciseert de in artikel 30 gedefinieerde afhandelingsmodaliteiten."</p> <p>De afhandelingsmodaliteiten van het Plan zijn vastgesteld in artikel 10 van voornoemde ordonnantie van 26 juli 2013.</p>                                   |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>Article 3</b></p> <p>Cet article charge la Ministre chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière est en charge de l'exécution de l'arrêté du Gouvernement.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p style="text-align: center;"><b>Artikel 3</b></p> <p>Dit artikel bepaalt dat de minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid belast is met de uitvoering van het regeringsbesluit.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <p style="text-align: center;"><b>Annexes</b></p> <p>Annexe 1 : cette annexe reprend le volet réglementaire de la partie générale du plan.</p> <p>Annexe 2 : cette annexe reprend le volet réglementaire de la partie spécifique du plan.</p> <p>Annexe 3 : conformément à l'article 8 de l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, lequel renvoie à l'article 26 du CoBAT, cette annexe reprend l'avis de la Commission régionale de la mobilité.</p> | <p style="text-align: center;"><b>Bijlagen</b></p> <p>Bijlage 1: deze bijlage bevat het regelgevende luik van het algemene deel van het plan.</p> <p>Bijlage 2: deze bijlage bevat het regelgevende luik van het specifieke deel van het plan.</p> <p>Bijlage 3: overeenkomstig artikel 8 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, dat verwijst naar artikel 26 van het BWRO, bevat deze bijlage het advies van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie.</p> |

