



MEMORANDUM 2018

voor een *Mobility Shift*

INHOUDSTAFEL	Voorwoord	2
	1 Aanbevelingen	3
	1.1 <i>Infrastructuur</i>	3
	1.2 <i>Ruimtelijke Ordening</i>	7
	1.3 <i>Technologie en Innovatie</i>	9
	1.4 <i>Mentaliteitswijzigingen</i>	11
	1.5 <i>Governance</i>	15
	2 Call for Collaborative Action	17
	3 Governance 2.0	22
	3.1 <i>Governance as a Service - GaaS</i>	23
	3.2 <i>User eXperience - UX</i>	24
<i>Getuigenissen</i>	25	



Met dit memorandum willen we gebruik maken van het metropolitaan platform Brussels Metropolitan om **samen (VBO, UWE, Voka en BECI) een reeks vragen te richten aan de politieke leiders en met één stem te spreken:** federaties, ondernemers, bedrijfsleiders en burgers van de metropool.

Aan de vooravond van de toekenning van de nieuwe politieke mandaten durven we dromen van een metropool die wendbaarder, participatiever en digitaler is om beter te beantwoorden aan de maatschappelijke noden die constant evolueren, onder meer gelet op de technologische evoluties. **Een 'Smart' metropool die luistert naar haar burgers.** Een metropool met een intelligentere opvatting van de mobiliteit, met meer interconnectie tussen de regio's, de infrastructuur, de organisaties en last but not least, de burgers.

In onze maatschappij botsen twee verschijnselen met elkaar. Enerzijds de zesde Staatshervorming en de versnippering van de bevoegdheden over verschillende beleidsniveaus die er het gevolg van is. Anderzijds de digitalisering en het effect ervan inzake globalisering en toenemende onderlinge afhankelijkheid van de politieke en economische actoren.

Deze verschijnselen hebben een impact op de metropolitane mobiliteit. Vandaag is ons land dusdanig geconcipeerd dat de mobiliteit vanuit verschillende beleidsniveaus wordt beheerd. Een aantal voorbeelden: **fiscaliteit en mobiliteitsbudget zijn grotendeels federale bevoegdheden gebleven, terwijl de ruimtelijke ordening en de infrastructuur regionale bevoegdheden zijn.** Een constante digitalisering en het systemisch karakter van de persoonlijke mobiliteit bieden een uitdaging voor deze fragmentering.

Een interregionale governance is essentieel om innoverende mobiliteitsoplossingen te bieden als antwoord op onder meer de digitale transitie. Een optimaal intermodaal dienstenaanbod voor de gebruikers vereist een systemische en collaboratieve aanpak. Deze collaboratieve aanpak kan horizontaal (tussen de verschillende beleidsniveaus) en/of verticaal (tussen de verschillende beleidsniveaus, de stakeholders, enz.) vertaald worden. **Is het niet beter voor het beheer van de mobiliteit van de metropolitane regio om open te staan voor elkaar en met elkaar ideeën te willen uitwisselen,** en dit zowel op het niveau van de politieke leiders, de private en publieke stakeholders of zelfs de burgers? Deze laatsten zijn trouwens de belangrijkste actoren van de mobiliteitsdiensten.

Daarom is dit memorandum, naast de gemeenschappelijke stem van de vier werkgeversverenigingen, **ook gewijd aan het verhaal van de burgers,** de belangrijkste gebruikers van de metropolitane mobiliteitsdiensten. **Want de mobiliteit, dat zijn zij.** De vrouwen en mannen die zich bijna dagelijks van, naar en in de Brusselse metropool verplaatsen. Hun ervaringen en hun getuigenissen zijn de barometer van een al dan niet efficiënt mobiliteitsbeleid.

Het is tijd om werk te maken van een Mobility Shift, een mobiliteit 2.0, waar de interregionale samenwerking tussen de private en publieke organisaties werkelijkheid wordt, waar het beleid luistert naar de noden en ervaringen van de metropolitane gebruikers, en waar men flexibel staat tegenover technologische innovaties, in een open houding tegenover participatieve benaderingen.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van dit memorandum.

Jean-Charles Wibo
Voorzitter

1. AANBEVELINGEN

Voor Brussels Metropolitan moeten in vijf actiedomeinen determinerende kernacties ondernomen worden in de metropolitane regio:

- 1.1 INFRASTRUCTUUR
- 1.2 RUIMTELIJKE ORDENING
- 1.3 TECHNOLOGIE EN INNOVATIE
- 1.4 GOVERNANCE
- 1.5 MENTALITEITSVERANDERINGEN



1.1 - INFRASTRUCTUUR - HET S-NETWERK



« Brussels Metropolitan vraagt naar een intermodale benadering van het spoorvervoer als integrale mobiliteitsdienst op het niveau van de drie Gewesten. »

Hans Maertens



CONTEXT

De spoorwegen bieden een essentieel transportmiddel voor het woon-werkverkeer. Op nationale schaal bedraagt het aandeel van de verplaatsingen met de trein 11%, **maar in Brussel is dat tot 35%**.

De NMBS heeft het S-Netwerk als voorstedelijk treinaanbod uitgebouwd om **de Brusselse metropool toegankelijker te maken door middel van een intermodale dienst** die verbindingen met de andere openbare vervoersmiddelen omvat.



AANBEVELINGEN

- Versnellen van de samenwerking tussen de MIVB en de NMBS om **de zichtbaarheid van het S-Netwerk** op statische en dynamische platformen van de MIVB, evenals De Lijn en de TEC, te verbeteren;
- Versnellen van **de uitwerking van de signalisatie van het S-Netwerk** in en rond alle haltes van de NMBS in het Brussels Gewest;
- Versnellen van het opzetten van **een gemeenschappelijke communicatie tussen de MIVB en de NMBS** in het Brussels Gewest, en De Lijn en de TEC daarbuiten, waarbij de complementariteit van hun netwerken op de voorgrond komt te staan;
- Versterken van de **eenloketsinitiatieven tussen vervoersbedrijven** (TEC, De Lijn, MIVB, NMBS);
- Opstarten van de dialoog om te komen tot een uitbreiding van het dienstengamma en van de beheersmogelijkheden aangeboden **in het kader van de activiteiten van BMC (Belgian Mobility Card)** zoals taxi's, gedeelde auto's en facturatie;
- **Verhogen van de frequenties op de S-lijnen**, waarbij naast federale financiering ook regionale cofinanciering mogelijk is en tevens kan worden gekeken naar hogere bijdragen door de gebruikers ;
- **Vorming van een beheersstructuur voor het openbaar vervoer** in de GEN-zone, waarin NMBS en de regionale openbare vervoersmaatschappijen betrokken zijn.

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- **Verbeteren van de zichtbaarheid** van het S-Netwerk binnen hun organisaties, met de hulp van de NMBS;
- **Aanmoedigen van het gebruik** van het intermodale transportaanbod bij de werknemers.

1.1 - INFRASTRUCTUUR

WERKEN AAN DE RING EN DE TUNNELS



« *Brussels Metropolitan roept op tot een intergewestelijke benadering van de infrastructuur, o.m. voor de Werken aan de Ring rond Brussel en de tunnels in de Brusselse regio.* »

Hans Maertens



CONTEXT

De Werken aan de Ring zijn een absolute noodzaak. Naast de behoefte aan modernisering van de infrastructuur, is er het veiligheidsaspect. Er zijn te veel weefbewegingen met tal van opstoppingen, ongevallen en dus nog meer files tot gevolg. **Door de verkeersstromen op te splitsen in doorgaand verkeer en lokaal verkeer**, met ook verschillende snelheidsregimes, zal het verkeer veiliger en vlotter kunnen verlopen. Verder **dient het sluijverkeer te worden tegengegaan**. Door de verzadiging van de Ring zoekt het verkeer zijn weg door de omliggende woonwijken, zowel in Vlaanderen als Brussel. Dat kan niet de bedoeling zijn, het verkeer voor langere afstand moet terug naar de Ring.

Hetzelfde geldt voor de tunnels, die bestaan sinds de jaren 70 en 80. Vandaag dienen de tunnels **dringend te worden gerenoveerd** en te voldoen aan de nodige veiligheidsnormen.

Tot op heden **zijn er nog geen voldoende alternatieven** voor wie de auto aan de kant wil laten staan. Vanuit de metropolitane regio dient snel werk te worden gemaakt van alternatieven die al deels klaar zullen zijn voor de werken aan de ring starten.



AANBEVELINGEN

- **Werk maken van de uitwerking van het Brabantnet.** Drie tramlijnen die een vlotte bereikbaarheid van Brussel en de rand moeten garanderen. Voor deze tramlijnen, die deels in Vlaanderen en deels in Brussel rijden, moet er **goed samengewerkt worden tussen Brussel en Vlaanderen**;
- Versnellen van de dialoog tussen Vlaanderen, Brussel en Wallonië om werk te maken van **de aansluiting van de fietsroutes uit Vlaanderen en Wallonië met het Brusselse fietsnetwerk**. Het fiets-GEN kan een waardig alternatief bieden, dat zowel de bereikbaarheid van Brussel als de rand verbetert, gezien de opkomst van elektrische fietsen;
- Aanhouden, **alsnog verhogen, van de frequentie** en goede spreiding van het aantal ritten per uur binnen het S-net van de NMBS in de hele Brusselse metropool;
- Samenwerken tussen federale en regionale overheid en het bedrijfsleven om met diverse flankerende maatregelen **de hinder tijdens de mobiliteitswerven te beperken**.

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- Begeleiden van de bedrijven naar een *Mobility Shift* voor wie het kan, **via de bereikbaarheidsmanagers en/of mobiliteitsexperten van de respectievelijke werkgeversorganisaties**, zodat de ring rond Brussel plaats heeft voor wie er op moet. 10% minder auto's zorgt voor 40% minder file;
- Advies geven aan de bedrijfsleiding bij het opzetten van een mobiliteitsplan en het implementeren van alternatieven. **Bedrijven aanmoedigen om de bekomen modal shift te verankeren**, zodat deze is ingevoerd voor de Werken aan de Ring starten;
- Mee faciliteren om **nieuwe Park and Ride parkings stroomopwaarts te ontwikkelen**, zodat pendelaars sneller kunnen overstappen op hoogwaardig openbaar vervoer of fiets.

1.2 - RUIMTELIJKE ORDENING

PARKEERPLAN



« *Brussels Metropolitan vraagt een interregionale benadering van de inrichting van de parkeerruimtes zodat de metropolitane regio toegankelijker wordt voor pendelaars.* »

Olivier de Wasseige



CONTEXT

De Brusselse metropool is gekenmerkt door **frequente files op de grote verkeersassen**, onder meer te wijten aan **de talrijke pendelaars** die buiten het Brussels Gewest of aan de grens ervan wonen en die zich dagelijks in het Gewest verplaatsen om er te gaan werken. 190.000 onder hen gebruiken de auto.

Er bestaan verschillende manieren om een metropolitain ruimtelijk orderingsbeleid te voeren met als doel een vlot verkeer in en rond Brussel. Eén van de reglementaire en politieke middelen die op heden bestaan, **het nieuw ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling** (GPDO), voorziet in het **creëren van ongeveer 25.000 P + R-plaatsen in het Brussels Gewest tegen 2040** en hetzelfde aantal in de metropolitane zone.

Voor de inrichting van **transitparkings** heeft Brussels Metropolitan een **gebrek aan overleg tussen Brussel, Vlaanderen en Wallonië** opgemerkt. Behalve het gebrek aan interregionale coördinatie is het ook een feit dat het beheer van de parkings in de Brusselse metropolitane zone vandaag gecentraliseerd wordt door verschillende parkingactoren, -operatoren en -beheerders die **weinig gegevens met elkaar uitwisselen**.



AANBEVELINGEN

- Garanties bieden op **een interregionaal samenwerkingsakkoord** met betrekking tot de mobiliteit van de pendelaars om het vlot verkeer in en rond Brussel te verzekeren;
- **Opstarten van een gestructureerde dialoog tussen de drie regio's** voor de implantatie van nieuwe transitparkings, met gebruik van de inventaris opgemaakt door Brussels Metropolitan en de UCL;
- Aanmoedigen van de dialoog tussen de verschillende publieke en private stakeholders met het oog op **het ontwikkelen van een coherent beheer van parkings** dat het aanbieden van multimodale diensten mogelijk maakt.

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- **Opmaken van een inventaris van de parkings in de metropolitane regio.** De cartografie die Brussels Metropolitan al kan voorleggen bevat: transit- en carpoolparkings, privaat en publiek, betalend en gratis, oppervlakte of ondergronds, en gevarieerde capaciteit.

1.3 - TECHNOLOGIE EN INNOVATIE

MAAS & SMART MOBILITY



« *Brussels Metropolitan vraagt een versoepeling van de weg naar innovatie, onder meer door een Mobility Shift die gericht is op geïntegreerde en multimodale mobiliteitsdiensten, ook MaaS genaamd (Mobility as a Service).* »

Olivier Willocx



CONTEXT

Het mobiliteitsaanbod in de metropolitane zone is vandaag weliswaar gevarieerd, maar wordt verspreid aangeboden. **Elke operator biedt zijn dienst aan, los van het volledige traject van de gebruiker.** Het multimodaal aanbod is beperkt, ondanks het bestaan en het complementair karakter van talrijke diensten, zowel in de publieke als in de private sector in de 3 regio's. Hierdoor **kennen de gebruikers onvoldoende de verschillende oplossingen** voor een mobiliteitsaanbod dat verplaatsingen op basis van hun noden mogelijk maakt.

Dankzij de nieuwe technologieën en de smart applicaties, moet de gebruiker een mobiliteitsdienst kunnen zoeken, ongeacht de betrokken (private of publieke) operator en ongeacht het voorgestelde transportmiddel. Met zijn zoekopdracht kiest de gebruiker niet voor een specifieke transportprovider, maar eerder voor een geïntegreerde oplossing, ook wel 'mobility-on-demand' genaamd. **Bij MaaS is mobiliteit een dienst gericht op de gebruikerservaring, dankzij technologie, meer geconnecteerde infrastructuren en het gedeelde gebruik van data (Open Data).** Door het geïntegreerd en gecentraliseerd karakter van MaaS, is een samenwerking van alle publieke en private mobiliteitsactoren van de metropolitane regio vereist.



MaaS is een dienst die op een ruimere manier tegemoetkomt aan de digitale evoluties van de mobiliteit van morgen. **Smart Mobility is gekenmerkt door een vraag naar mobiliteitsdiensten die constant evolueert.** Om er te kunnen op ingaan moet het aanbod innoverend, flexibel, reactief en geconnecteerd zijn dankzij de technologie en dit op verschillende vlakken zoals de infrastructuur, de voertuigen en de ruimtelijke ordening.

AANBEVELINGEN

- Gegevens uitwisselen tussen administraties van dezelfde regio en tussen regio's onderling en deze gegevens ter beschikking stellen van providers van mobiliteitsdiensten en ontwikkelaars van mobiliteitsapplicaties. **Anders gezegd: een politiek van Open Data voeren;**
- Private mobiliteitsactoren aanmoedigen om **de data te integreren en te verbinden met de andere private mobiliteitsproviders, om een geïntegreerde oplossing mogelijk te maken** voor de gebruiker die zo, in real time, over alle nodige informatie beschikt om zijn verplaatsing te plannen en uit te voeren;
- Intelligente mobiliteitsdiensten mogelijk maken en **aanmoedigen door projectoproepen** waardoor het dienstenaanbod voor de gebruikers kan toenemen en diverser kan worden;
- De ontwikkeling van een Smart Mobility vereist **een aangepast wettelijk kader** (bv. het circuleren van autonome voertuigen). Het gewestelijk parlement moet hier niet alleen werk van maken maar ook zorgen voor een 'wetgevende flexibiliteit' om pilootprojecten mogelijk te maken.

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- Talrijke innoverende projecten komen van de bedrijfswereld en maken een steeds grotere diversificatie binnen het MaaS ecosysteem mogelijk. **De ondernemingen zijn vragende partij voor een versterkte samenwerking met de publieke structuren** om samen een aangepaste dienstverlening te kunnen uitbouwen om de stedelijke mobiliteit in de metropolitane zone te verbeteren.

1.4 - MENTALITEITSWIJZIGINGEN

STEDELIJKE DISTRIBUTIE



« *Brussels Metropolitan roept op tot een coherent beleid dat leveringen tijdens de daluren en 's nachts aanmoedigt.* »

Pieter Timmermans



CONTEXT

De Brusselse metropool is, net zoals talrijke Europese steden, geconfronteerd met een **toenemende individualisering van onze maatschappij**. 'Gestandaardiseerde' levenswijzen maken plaats voor 'maatwerk'. Burgers kopen online en eisen de levering van gepersonaliseerde producten in minder dan 24 uur.

Deze situatie heeft een impact op de stedelijke logistiek: ondernemingen moeten in een recordtijd bestellingen leveren, ook buiten de gebruikelijke werkuren. Als gevolg hiervan **neemt het aantal bestelwagens op de baan exponentieel toe** en worden reeds problematische files nog erger.

De steden en gemeenten proberen deze toename van de logistieke stromen zo goed mogelijk te reguleren. Om de stadscentra leefbaar te houden voor hun inwoners zorgen ze voor stricte leveringstijden, toegangsbeperkingen voor sommige voertuigen, lage emissiezones, enz.

Met als risico dat de stadscentra ontoegankelijk en moeilijk te bevoorraden zullen worden.



AANBEVELINGEN

Het beleid van de regionale en lokale overheden moet tegelijkertijd aan twee noden beantwoorden: van steden plaatsen maken waar het aangenaam leven is, en de bevoorradings van de stedelijke zones garanderen op een efficiënte en betaalbare manier. Om dit te verwezenlijken, is er hetvolgende nodig:

- **Een globaal stedelijk distributiebeleid**, in overleg met de logistieke actoren, minstens op gewestelijk niveau (niet op gemeentelijk niveau);
- **Leveringen tijdens de daluren of nachtleveringen moeten mogelijk gemaakt worden**, om leveringen tijdens de spitsuren te vermijden. Dit behoort bij de gemeentelijke politiereglementen maar hangt tevens van geluidsnormen af, die een regionale bevoegdheid zijn ;
- De verschillende gewesten en gemeenten zullen inspanningen leveren **om de timing van hun werven en van de andere interventies op de openbare weg (zoals de vuilnisophaling) te coördineren.**

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- De ondernemingen zijn bereid om **mee te werken aan het opzetten van leveringsplannen** op schaal van de metropool.
- De ondernemingen nemen deel aan **projecten van stille nachtleveringen.**

1.4 - MOBILITY MANAGEMENT EN NWOW



Pieter Timmermans

« Brussels Metropolitan vraagt de aandacht van de overheden voor de evoluties op het vlak van organisatie van het werk en moedigt de private en publieke organisaties in die zin aan. De New Ways of Working (NWOW) maken integraal deel uit van de mobiliteitsoplossingen. »



CONTEXT

Meer dan 50% van de ondernemingen gelegen in de Brusselse metropolitane zone hebben te maken met **problemen gelinkt aan congestie op de wegen of aan een gebrek aan parkeerplaatsen**.

Deze situatie is niet alleen schadelijk voor de productiviteit van de teams, maar maakt het ook steeds **moeilijker om gemotiveerde medewerkers aan te werven**.

Dit wil niet zeggen dat werkgevers niets ondernemen. Ze nemen steeds talrijker maatregelen om de mobiliteit van de werknemers te vergemakkelijken.

Zo is er het **“mobiliteitsbudget”** (dat de werknemer de keuze biedt tussen een ruim gamma aan duurzame mobiliteitsdiensten), de aanduiding van een **Mobility Manager**, of nog de **New Ways of Working (NWOW)**.

Dat laatste concept verwijst naar nieuwe organisatievormen voor het werk, zoals telewerk, glijdende uren en het werken vanuit een satellietkantoor. **Beroep doen op de NWOW maakt het mogelijk om het aantal en de lengte van de verplaatsingen in te korten**.



AANBEVELINGEN

- Ondanks het toenemend succes van de NWOW bij bedrijven, **blijft het nodig om te informeren en te sensibiliseren**. De overheden van de metropolitane zone kunnen dit proces vergemakkelijken.
- De overheden moeten de ondernemingen in de metropolitane zone begeleiden om ze te helpen bij het efficiënt en duurzaam beheren van hun mobiliteit. Deze sensibilisering kan de vorm **aannemen van (financiële of organisationele) steun voor het netwerk van Mobility Managers**;
- Doorheen deze netwerken kunnen de ondernemingen in het bijzonder gesensibiliseerd worden wat betreft de **New Ways Of Working (NWOW)**;
- De overheden zullen hun best doen om **het opzetten van satellietkantoren in de buurt van openbaar vervoerstops te vergemakkelijken**.

BIJDRAGE VAN DE ONDERNEMINGEN

- In samenwerking met de overheden, sensibiliseren de werkgeversverenigingen hun leden voor **een duurzaam beheer van werkgebonden verplaatsingen**;
- Dankzij het netwerk van Mobility Managers delen de werkgeversverenigingen **de ervaringen van hun leden op het terrein met de overheden**, zodat deze laatsten desnoods hun reglementering kunnen aanpassen.

1.5 - GOVERNANCE



« *Brussels Metropolitan pleit voor een collaboratieve 'governance' van de metropolitane mobiliteit.* »

Jean-Charles Wibo



CONTEXT

Mobiliteit wordt bij uitstek gezien als **het domein waar de gebruiker de indruk heeft dat de overheid en de publieke actoren onvoldoende samenwerken**. Het feit dat het grondgebied in het geval Brussel over 3 verschillende deelstaten is verspreid, maakt de situatie nog complexer. Daarenboven moet er in Brussel voor sommige bevoegdheden (spoorwegen en luchthavens) ook rekening gehouden worden met het federale niveau.

Recente of oudere projecten, zoals BMC (Belgian Mobility Card) of Viapass, tonen nochtans aan dat samenwerking mogelijk is tussen regeringen, administraties en mobiliteitsoperatoren in de metropolitane zone. Ook al zijn er waarschijnlijk moeilijke dossiers, toch is de wil om samen te werken aangetoond. In een land waar het opzetten van nieuwe structuren niet aangewezen is om redenen van efficiëntie of van verdediging van de eigen bevoegdheden, is het des te nuttiger om te beslissen samen te werken aan concrete projecten waarover een consensus bestaat. Deze voorbeelden tonen heel duidelijk aan dat samenwerken mogelijk is op voorwaarde dat het over **een specifiek project gaat, waarvoor een consensus bestaat over de realisatie en waarvan het succes iedereen ten goede komt**.

Het opzetten van een samenwerkingsstructuur volstaat echter niet om een efficiënt, duurzaam en coherent mobiliteitsbeleid te garanderen. Dit kan enkel het geval zijn **als het doel van het project en de opdracht van de samenwerking het belang van de gebruiker als voornaamste doel hebben**.



AANBEVELINGEN

Samen, op alle bestuursniveaus, werk maken van de wil om dossiers die al te lang geblokkeerd zijn uit het slop te halen en oplossingen aanreiken zoals deze die voorgesteld worden in dit memorandum;

- Op interregionaal, regionaal en federaal niveau **samenwerken om op structurele wijze gemeenschappelijke maatregelen te nemen**, en dit op middellange en lange termijn (over de politieke electorale mandaten heen);
- De samenwerking tussen de publieke en private mobiliteitsactoren aanmoedigen, **ongeacht de geografische gewestgrenzen of de bevoegdheidsperimeters van de bevoegdheidsniveaus van ons land**.
- **Een interfederale visie van de mobiliteit uitwerken** om het geheel van de actoren te verzamelen rond een gemeenschappelijke en gecoördineerde visie van de mobiliteit.

2. CALL FOR COLLABORATIVE ACTION

Vorig jaar lanceerde Brussels Metropolitan reeds een oproep voor een versterkte samenwerking, gericht aan de verschillende ministers van mobiliteit van de federale overheid en de gewesten Brussel, Vlaanderen en Wallonië.

De *Call for Collaborative Action*, die werd voorgelegd aan de vier betrokken Ministers tijdens de *Mobility Shift Summit* van Brussels Metropolitan in juni 2017, bevat een niet-exhaustieve lijst van **maatregelen die op de verschillende beleidsniveaus genomen moeten worden.**

Deze maatregelen **zijn nog steeds actueel** en omvatten twee hoofdkenmerken.

In eerste instantie, gaat het om vijftien maatregelen die **een inter-regionale samenwerking** of een **samenwerking tussen het federaal en het regionaal niveau** veronderstellen.

De mobiliteitsproblemen houden immers geen rekening met de geografische gewestgrenzen of met de bevoegdheidsafbakening van de overheden van het land. Deze maatregelen zijn typerend voor dossiers waar Brussels Metropolitan aandacht aan schenkt.

Vervolgens zijn het maatregelen die naar **dossiers verwijzen die te lang onopgelost blijven** of die blokkeren, waarvoor bedrijven en burgers geen begrip meer kunnen voor opbrengen.

Brussels Metropolitan **roept nogmaals op tot een politieke wil om samen rond dezelfde tafel te gaan zitten en deze maatregelen niet langer te laten liggen.**

ACTUALISEREN EN UITBREIDEN VAN DE INTERGEWESTELIJKE TRAMLIJNEN

- 1** **Werk maken van de actualisering van het akkoord van 1990** met betrekking tot de respectievelijke verantwoordelijkheden van de MIVB en De Lijn inzake de uitbating van de interregionale tram- en buslijnen

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit

- 2** **Activeren van de intergewestelijke dialoog over een akkoord met betrekking tot de investering in en de uitbating** van de luchthaventram door de MIVB en De Lijn

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit

- 3** Activeren van de dialoog tussen Wallonië, Vlaanderen en Brussel om de opportuniteit te bestuderen van **een nieuwe tramlijn tussen Waterloo, Sint-Genesius-Rode en Ukkel**

Betrokken overheden: Brusselse, Vlaamse en Waalse Ministers van Mobiliteit

INTERMODALE BENADERING VAN HET PERSONENVERVOER ALS INTEGRALE MOBILITEITSDIENST OP HET NIVEAU VAN DE 3 GEWESTEN

- 4** **Versnellen van de samenwerking tussen de MIVB en de NMBS om de zichtbaarheid van het 'S' netwerk te verhogen** vanuit de platformen van de MIVB, evenals de samenwerking met De Lijn en de TEC

Betrokken overheden: Brusselse en federale Ministers van Mobiliteit

5

Versnellen van het uitbouwen van een signalisatie van het 'S' netwerk in en rond alle NMBS-haltes in Brussel

Betrokken overheid: Federale Minister van Mobiliteit

6

Versnellen van de uitbouw van een gemeenschappelijke communicatie tussen de MIVB en de NMBS in Brussel, en De Lijn en de TEC buiten het Brussels gewest, waarbij de complementariteit van de netwerken duidelijk wordt gemaakt

Betrokken overheden: Brusselse en federale Ministers van Mobiliteit

7

Opzetten van een **werkgroep om het personenvervoer per taxi** tussen de luchthaven van Zaventem en Brussel te liberaliseren.

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit

8

Versterken van de initiatieven **inzake eenheidsticket** tussen de openbare vervoersmaatschappijen (De Lijn, TEC, MIVB, NMBS)

Betrokken overheden: Brusselse, Vlaamse, Waalse en federale Ministers van Mobiliteit

9

Starten van een dialoog om het dienstengamma en de opties inzake mobiliteitsbeheer in het kader van de BMC (Belgian Mobility Card) **uit te breiden**: taxis, carsharing, facturatie,.....

Betrokken overheden: Brusselse, Vlaamse, Waalse en federale Ministers van Mobiliteit

INTERGEWESTELIJKE OPVATTING VAN DE STEDENBOUW EN DE INFRASTRUCTUUR

10

Uitbouwen van een systematische samenwerking tussen Brussel, Vlaanderen en Wallonië met betrekking tot **de wederzijdse communicatie inzake werven en de synchronisatie van werven** met een impact op het andere gewest: Ring, Leopold II-tunnel en andere tunnels, werven in twee Gewesten,...

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit en Waalse Minister van Openbare werken

11

Versnellen van de dialoog tussen Vlaanderen, Brussel, en Wallonië om werk te maken van **de aansluiting van de fietsroutes uit Vlaanderen en Wallonië met het Brusselse fietsnetwerk**

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit en Waalse Minister van Openbare werken.

12

Opmaken van **een geharmoniseerd en explicieter signalisatiebeleid voor de fiets** in Brussel, Vlaanderen en Wallonië

Betrokken overheden: Brusselse, Vlaamse en Waalse Ministers van Mobiliteit

13

Opstarten van een gestructureerde dialoog met de andere gewesten voor **de bouw van nieuwe transitparkings** met gebruik van de lijst gemaakt door Brussels Metropolitan en de UCL

Betrokken overheden: Brusselse, Vlaamse en Waalse Ministers van Mobiliteit

INNOVATIE VERGEMAKKELIJKEN

14

Werk maken van een 'recht van doorgang' voor Ecocombi's (vrachtwagens van 60 ton ipv 44 ton) op het deel van de Ring in Brussel, na een studie van de positieve en negatieve impact van het gebruik van deze voertuigen, aansluitend op de pilootprojecten die doorgevoerd worden in Vlaanderen en Wallonië

Betrokken overheid: Brusselse Minister van mobiliteit

15

De uitwisseling van gegevens tussen administraties in éénzelfde gewest en tussen gewesten vergemakkelijken en deze gegevens ter beschikking stellen van de leveranciers van diensten en ontwerpers van applicaties op het vlak van mobiliteit (signalisatie en aankondiging van werven, beschikbaarheid van parkings, gebeurtenissen in het verkeer, aanduiding van alternatieve routes,...)

Betrokken overheden: Brusselse en Vlaamse Ministers van Mobiliteit, Waalse Minister van Openbare werken en federale Minister van Mobiliteit

**DEAR MINISTERS OF MOBILITY,
THANKS FOR ALL YOUR
COLLABORATIVE ACTION**

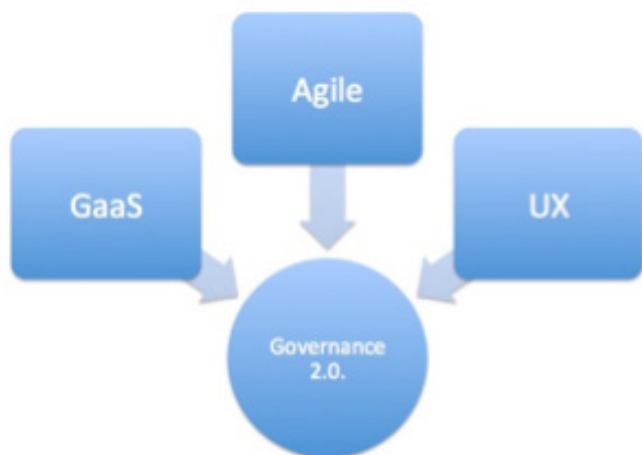


3. GOVERNANCE 2.0

Brussels Metropolitan ijvert als interregionaal discussieplatform voor een collaboratief beleid, m.n. Governance 2.0, Met als doel om oplossingen uit te werken inzake mobiliteit in de brusselse metropool. Hiervoor wordt eerst en vooral gevraagd de klassieke politieke breuklijnen naast zich neer te leggen, een reeks verlamme ideologieën opzij te schuiven en de traditionele geografische en institutionele grenzen te overstijgen.

Brussels Metropolitan wenst daarnaast een horizontale (tussen de bevoegdheidsniveaus onderling) en een verticale (tussen de bevoegdheidsniveaus en de stakeholders) samenwerking tussen alle betrokken partijen, waaronder administratieve en politieke instellingen, agentschappen en verenigingen, ondernemingen en federaties, alsook experts en burgers.

Om dit concreet vorm te geven, vraagt Brussels Metropolitan aan de politieke leiders om te **opteren voor een samenwerkingsformule of voor het kiezen voor uitbesteding**, anders gezegd een metropolitaan mobiliteitsbeleid dat openstaat voor initiatief en expertise vanuit de samenleving.



De opkomst vorig jaar in juni 2017, tijdens de *Mobility Shift Summit* van Brussels Metropolitan met het thema Collaborative Governance, heeft bewezen hoe nauw het belang voor samenwerking aan het hart ligt bij de publieke en private stakeholders. Die samenwerking is essentieel aangezien de Belgische mobiliteitsproblemen (files, vervuiling, toegankelijkheid...) de

gewestgrenzen overstijgen en zowel ondernemingen, burgers als overheden aanbelangen.

De collaboratieve mobiliteitsoplossingen kunnen de verplaatsingen van morgen gevoelig verbeteren.

Dit jaar wenst Brussels Metropolitan **verder te gaan met het denkwerk rond de interregionale samenwerking door een model van governance 2.0 voor te stellen** dat een samenvatting biedt van wat nu leeft in de bedrijfswereld en als inspiratiebron kan dienen voor ons huidig metropolitane mobiliteitsbeleid.

De concepten **'as a Service'** en **User eXperience** zijn twee governance- en werkorganisatiemodellen die de traditionele structuren aanmoedigen om de managementbeginselen te herzien en om producten en diensten te ontwikkelen. **Brussels Metropolitan heeft dit per analogie toegepast op de metropolitane governance.**

3.1 - GAAS - GOVERNANCE AS A SERVICE

Brussels Metropolitan haalt inspiratie bij het concept van MaaS (Mobility as a Service). Ter herinnering : dit systeem plaatst de gebruiker in het midden van de transportdiensten en biedt gepersonaliseerde mobiliteitsdiensten aan in functie van de individuele noden. Daartoe verenigt het verschillende transportmiddelen in een unieke mobiliteitsdienst, beschikbaar op aanvraag.

Deze dienst vereist zowel een horizontale (tussen de gewesten) als een verticale (tussen de stakeholders) gegevensuitwisseling. Dankzij deze uitwisseling kan de gebruiker rekenen op een geïntegreerde oplossing met de beste real time informatiedienst voor het best mogelijke traject. Een dienst die gecentraliseerd is en aangepast is aan de verplaatsingsnoden van de gebruiker en niet het omgekeerde.

Governance as a Service maakt het verschil tussen traditionele leiderschapsmodellen en besluitvormingsprocedures, waarbij 'as a Service' de outsourcing of co-sourcing van bepaalde aspecten van het beheer vereist. **'Governance as a Service' veronderstelt dus in zeker zin een structurele samenwerking en een externalisering van een deel van de activiteiten en van de beheersverantwoordelijkheid aan een derde partij.**

Bepaalde leiders blijven deze optie als een zwakte en als een afstand van macht zien, maar **de beter geïnformeerde leiders zijn meer dan gelukkig om hulp en steun te aanvaarden om een aangepast beheer mogelijk te maken.** Voor de meerderheid van de organisaties heeft governance te maken met een coherent beheer, een coherent beleid, richtlijnen, processen en beslissingsrechten voor een bepaald verantwoordelijkheidsdomein.

Bij Governance as a Service is het echter mogelijk om projecten of opdrachten te beheren waarbij **een deel van de managementlast van de leiders verlicht wordt terwijl het halen van de doelstellingen verzekerd blijft.** De nieuwe partnerschapsmodellen, waar de bevoegdheidsdelegatie op faire wijze georganiseerd wordt voor de verschillende entiteiten, zijn vereenvoudigde governance-modellen, die bovendien een groter betrokkenheidsgevoel en een belangrijke inzet van alle betrokken maatschappelijke actoren mogelijk maakt.

Bovendien, zoals het concept MaaS aangeeft, **is de mobiliteitsdienst gecentraliseerd en aangepast aan de verplaatsingsnoden van de gebruiker en niet het omgekeerde.** In termen van governance vertaalt dit zich in een eenheidsloket waar de bedrijven en meer in het algemeen de burgers een dienst of een advies ontvangen in functie van hun noden. **Dit brengt ons tot het concept UX.**

3.2 - UX - USER EXPERIENCE

In de bedrijfswereld is de gebruikerservaring UX een concept **waar de gebruiker van de dienst centraal staat bij de ontwikkeling van de diensten van de organisatie.** De term UX verwijst naar de kwaliteit van de ervaring van de gebruiker in elke situatie waar er een interactie is. Deze benadering maakt het mogelijk om **governance-diensten te ontwerpen en uit te werken zodat ze beantwoorden** aan de werkelijke noden van de maatschappij.

Brussels Metropolitan heeft gebruikers van mobiliteitsdiensten in de metropolitane regio ontmoet en heeft een reeks UX-getuigenissen verzameld.

Met deze oefening wil Brussels Metropolitan aantonen hoe belangrijk het is om naar de stakeholders te luisteren. Ze hoopt dat de aanbevelingen van dit memorandum, de vijftien puten van de Call for Collaborative Action en de UX ervaringen de nodige elementen aanreiken om het voor de beleidsmakers mogelijk te maken om de mobiliteitsgovernance 2.0 in de metropolitane regio uit te stippelen.



GETUIGENISSEN

Morgan, 26 jaar, Leuven

"Sinds mei 2017 ga ik dagelijks naar het werk in Brussel. Ik fiets naar het station in Leuven, neem dan de trein en vervolgens de tram. De aansluitingen verlopen wel vlot. Toch kan ik me ergeren als de trein wordt afgeschaft of wanneer er staking is. Soms dien ik dan 1 à 2u te wachten om terug thuis te geraken."

Ivan, 30 jaar, Laeken

"In het algemeen verkies ik de tram boven mijn wagen. Ik heb het voordeel de tramlijn 7 vroeg op te stappen, waardoor ik steeds een zitplaats heb. Dat is niet het geval voor iedereen, aangezien de lijn gekend is voor overbevolkte capaciteit tijdens de spitsuren. Idealiter voorziet deze lijn een betere capaciteit. Nu alom bekend als sardien tram."

Alexandre, 26 jaar, Etterbeek

"Al 6 maand lang verplaats ik me elke dag met de fiets om in Vorst te gaan werken. Ik heb beslist om mijn auto te verkopen want ik gebruikte hem niet meer. Met de fiets verplaats ik me sneller, op een flexibelere manier, met een aanzienlijk lager budget. Voor verplaatsingen als het regent of sneeuwt maak ik gebruik van de gedeelde voertuigen Drive Now en Scooty."

Julie, 26 jaar, Watermaal-Bosvoorde

"Mochten de fietsers veiliger kunnen circuleren in Brussel, zou ik vaker fietsen. Nu verkies ik de wagen, omdat ook de tramlijn geen praktisch alternatief is. De lijn 94 is nog voor aanzienlijke tijd onderbroken, waardoor het mij 45 minuten kost om naar het werk te komen met overstap, i.p.v. de normale 20 minuten."

Laurie, 30 jaar, Sint-Lambrechts-Woluwe

"Op woensdag ga ik met de auto want na het werk heb ik een activiteit buiten Brussel die dat vereist. De alternatieven zijn onbestaande. Idem wanneer ik een werkafspraak heb in Ukkel of op Thurn & Taxis, omdat de bereikbaarheid ingewikkeld en tijdrovend is."

Laura, 42 jaar, Elsene

"Ik doe al mijn verplaatsingen met de fiets of te voet. Na meer dan 10 jaar fietservaring in Brussel is mijn veiligheidsgevoel nog altijd niet ten top. Er is weinig infrastructuur en dan nog vaak in slechte staat. De werken zijn ook een bron van stress want ze gaan gepaard met onderbroken fietspaden en een bijkomstige graad van onveiligheid."

Karin, 45 jaar, Weerde

"Als automobilist heb ik het gevoel buiten gepest te worden uit Brussel. Dienen wij ons als pendelaar te excuseren voor het bijdragen aan het economisch welzijn van de Brusselse metropool? In de toekomstvisie van de stad, kan ik beamen dat het autoverkeer dient te minderen, maar vandaag bestaan er geen alternatieven met een gelijkaardige of verminderde tijdsduur. Automobilisten zijn geen masochisten, wij ergeren ons niet in de file uit plezier. Ik ruil mijn wagen graag in, indien er correcte alternatieven bestaan."

Francis, 52 jaar, Court-St-Etienne

"Ik verplaats mij met een personenwagen of met een scooter, naargelang de weersomstandigheden. Ik verkies bij uitstek het gebruik van de scooter, minder tijdrovend en een aangenamere manier om zich te verplaatsen. Het is zelfs 'fun!' "

Tarik, 36 ans, Ukkel

"In functie van mijn afspraken met klanten verplaats ik me met een elektrische plooi-fiets, het openbaar vervoer of met Uber. De fiets is handig voor verplaatsingen waar het traject goed is uitgedacht. Van zodra ik de gebruikelijke assen verlaat kan de weg moeilijker en onveiliger zijn."

Contact

Cécile Huylebroeck
Project Manager
cecile.huylebroeck@callida.be
+32 473 89 49 33

PARTNERS



WITH THE SUPPORT OF



Brussels
Metropolitan

