

# Good Move Forum

## Bienvenue Welkom

INVITATION - UITNODIGING

GOOD MOVE FORUM • 09.06.2023



  
**BRUXELLES MOBILITÉ**  
**BRUSSEL MOBILITEIT**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

en collaboration avec  
in samenwerking met

  
**BRULOCALIS**  
ASSOCIATION VILLE & COMMUNES DE BRUXELLES  
VERENIGING STAD & GEMEENTEN VAN BRUSSEL

# Mot d'accueil - Welkomstwoord

**Elke Van den Brandt**  
**Ministre de la Mobilité, des Travaux  
publics et de la Sécurité routière**  
**Minister van Mobiliteit, Openbare  
Werken en Verkeersveiligheid**

# Introduction

# Inleiding

**Kristof De Mesmaeker**

**Directeur-Chef de Service, Bruxelles Mobilité**

**Directeur-Diensthofd, Brussel Mobiliteit**

**Philippe Barette**

**Directeur, Bruxelles Mobilité & modérateur de la matinée**

**Directeur, Brussel Mobiliteit & moderator van de ochtend**

# Programme de la Matinée

- **Welkomstwoord**
- **Inleiding**
- **Mobility Vision: Hoe evolueert de mobiliteit?**
- **City Vision: Hoe speelt het mobiliteitsbeleid in op de stedelijke uitdagingen?**
  - De uitdagingen van City Vision - Brussel Mobiliteit
  - Economische uitdagingen: mobiliteit en handelszaken - Hub.brussels
  - Milieu-uitdagingen - Leefmilieu Brussel
  - Sociale uitdagingen: de verplaatsingsgewoonten en het autobezit van kansarme gezinnen - Brussel Mobiliteit
  - Q&A
- **Good Move op de goede weg?**
- **Naar een gedeelde en participatieve evaluatie**

# La Mobility Vision / De Mobility Vision

be  
good  
move  
be.brussels 



# Welke uitdagingen? Welke doelstellingen?



# Welk mobiliteitssysteem beantwoord aan de uitdagingen van het BHG?

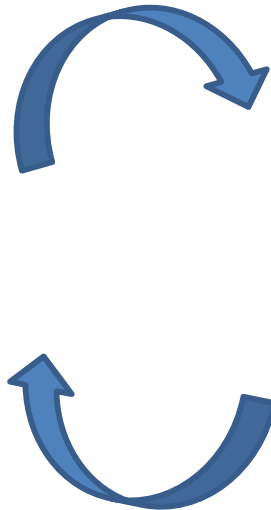
Betere dienstverlening van openbaar vervoer en mobiliteitsdiensten

Meer wijken met een gemengd karakter

Geïntegreerde diensten

Hogere levenskwaliteit

**AANBOD**  
Autoluwe buurten en afstemming tussen verschillende vervoerswijzen



**VRAAG**  
Mogelijkheid om minder ver te reizen, in veiligheid en zonder een auto te bezitten

Ontwikkelen van nabijheidsdiensten

Kortere verplaatsingen

Meer ingerichte openbare ruimtes

Evolutie van de verplaatsingsgewoontes

Een veiligere openbare ruimte

Minder parkeerplek langs de weg

Minder nood aan een auto in de stad

# Mobility Vision

- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden
- Het individueel autogebruik doen afnemen
- Mobiliteit als dienstverlening kracht bijzetten
- Gestructureerde en doeltreffende vervoersnetwerken
- Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien
- Parkeren, een beleid dat strookt met de mobiliteitsvisie.





1.

**Influence the general  
demand for travel**

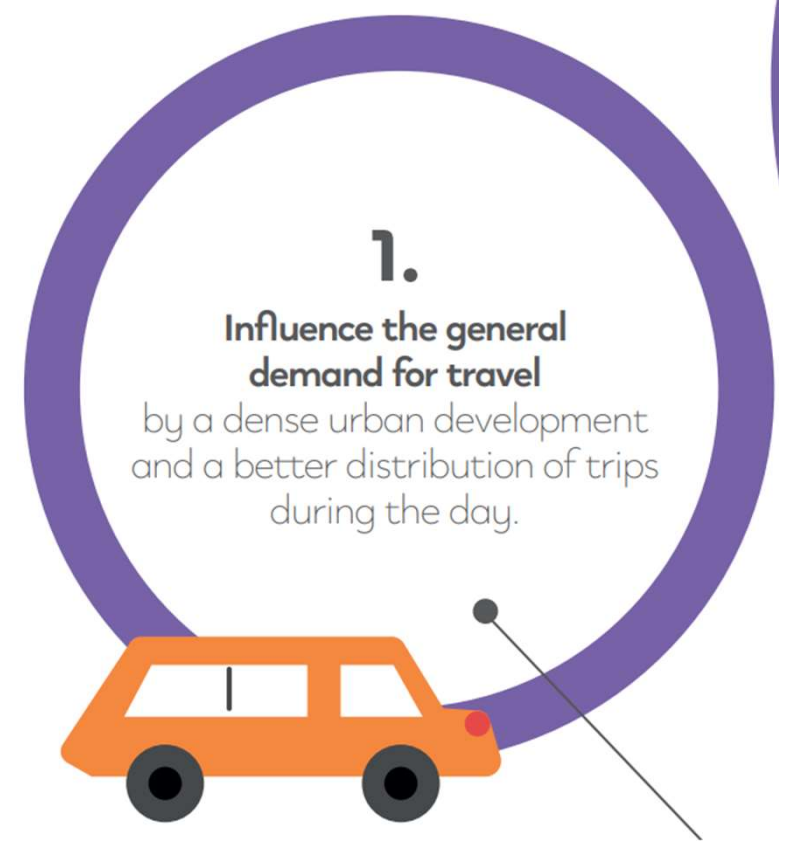
by a dense urban development  
and a better distribution of trips  
during the day.



## Mobility Vision – La demande

- De globale verplaatsingsvraag beïnvloeden

# Hoe verandert de vraag naar mobiliteit?



Het aantal verplaatsingen



Verplaatsingsafstanden



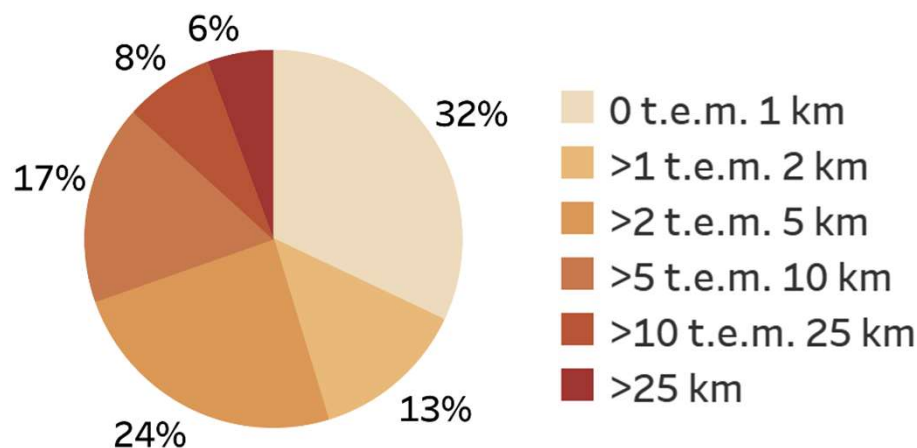
De spreiding in de tijd



# Hoeveel verplaatsen Brusselaars zich?

- De Brusselaars maken **3,3 miljoen** verplaatsingen per dag
  - Dat is **2,92** per persoon per dag
  - 86% van de verplaatsingen vertrekt & eindigt binnen het BHG – 14% is van, naar, of volledig buiten het BHG.
- Daarbij worden dagelijks **25,4 miljoen kilometer** afgelegd
  - Dat is **gemiddeld 7,7 km** per verplaatsing
  - Voor BHG-interne verplaatsingen : gemiddeld slechts **3,3 km** per verplaatsing
  - **1/3 van alle verplaatsingen is hoogstens 1 km lang !**

Aandeel verplaatsingen per afstandsklasse:



Bron : OVG 6

# Behoefte aan en/of toegang tot mobiliteit niet gelijk voor alle bevolkingsgroepen (1)

## Duidelijke verschillen tussen geslacht en leeftijd

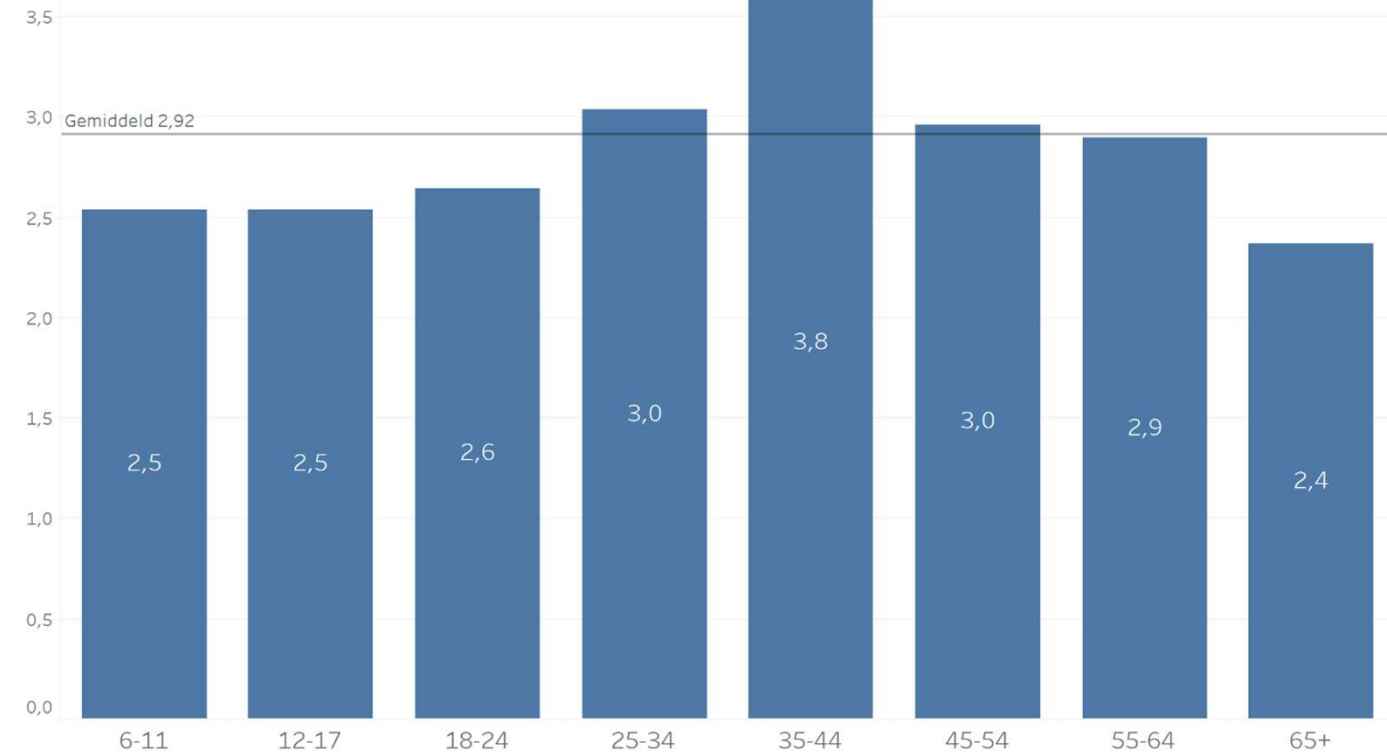


**2,8**  
verplaatsingen  
per dag



**3,01**  
verplaatsingen  
per dag

Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag



**BRUXELLES MOBILITÉ**  
**BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

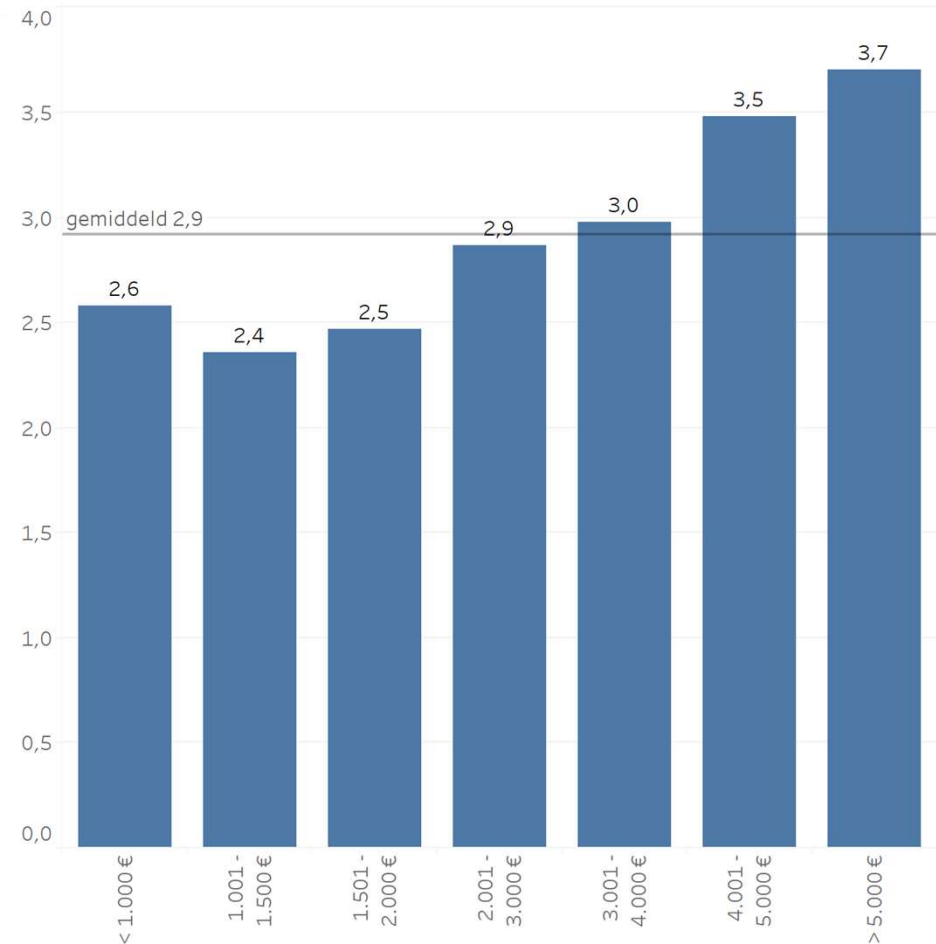
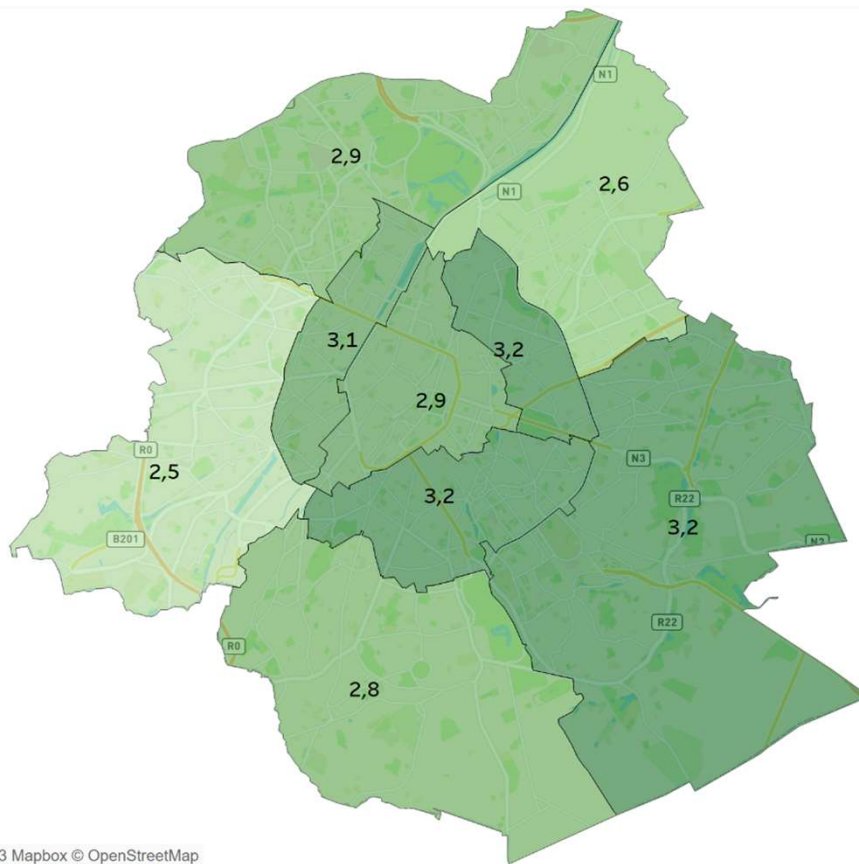
Bron : OVG 6

be  
**good**  
**move**  
be.brussels

# Behoefte aan en/of toegang tot mobiliteit niet gelijk voor alle bevolkingsgroepen (2)

## Inkomensklasse en afstand tot het centrum maken ook verschil

Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag



© 2023 Mapbox © OpenStreetMap

# We maken kortere verplaatsingen dan 20 jaar geleden

## MOBEL (1999)

- 2,96 verplaatsingen per Brusselaar per dag  
84% interne verplaatsingen

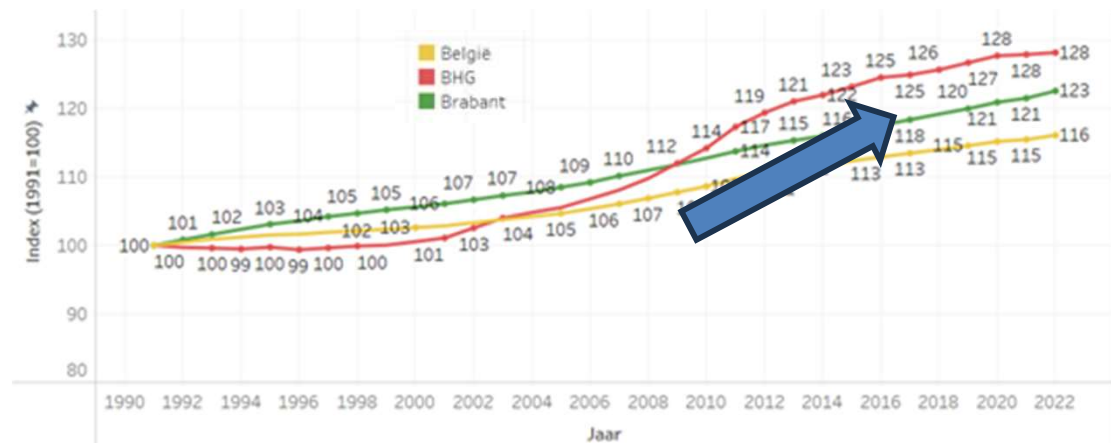
- gemiddeld 11,05 km per verplaatsing

## OVG (10/2021-10/2022)

- 2,92 verplaatsingen per Brusselaar per dag  
86% interne verplaatsingen

- gemiddeld 7,7 km per verplaatsing

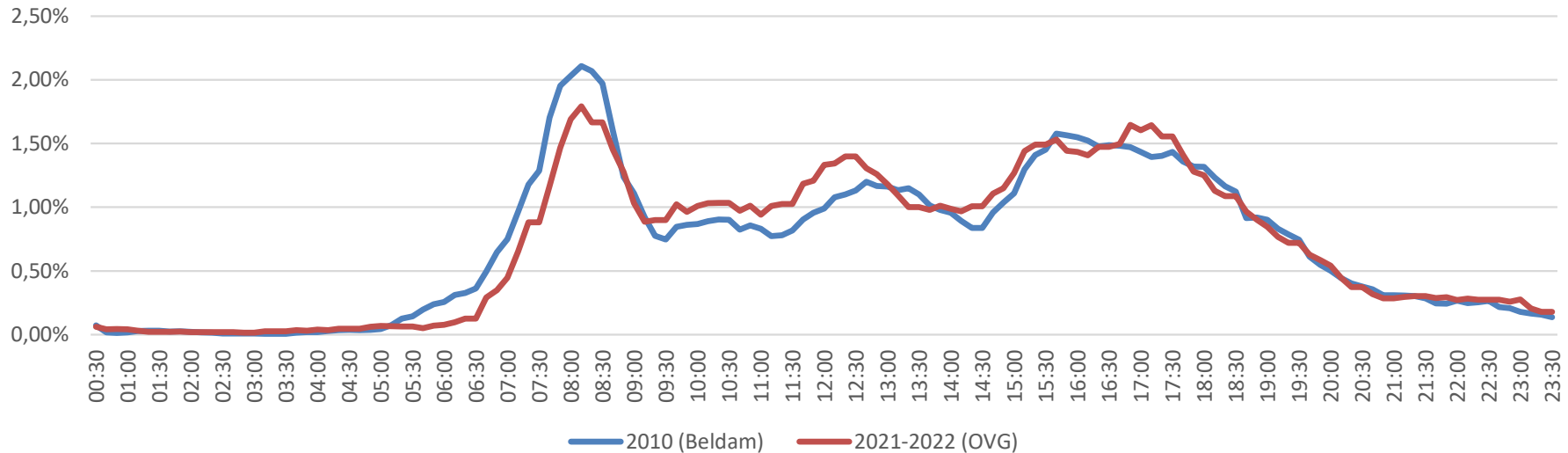
Uitdaging: bevolking groeit sinds +/- 2000:



Bron : MOBEL, OVG 6, Statbel

# Verplaatsingen zijn nu iets beter gespreid over de dag

% van de verplaatsingen van de Brusselaars per tijdstip op een gemiddelde weekdag



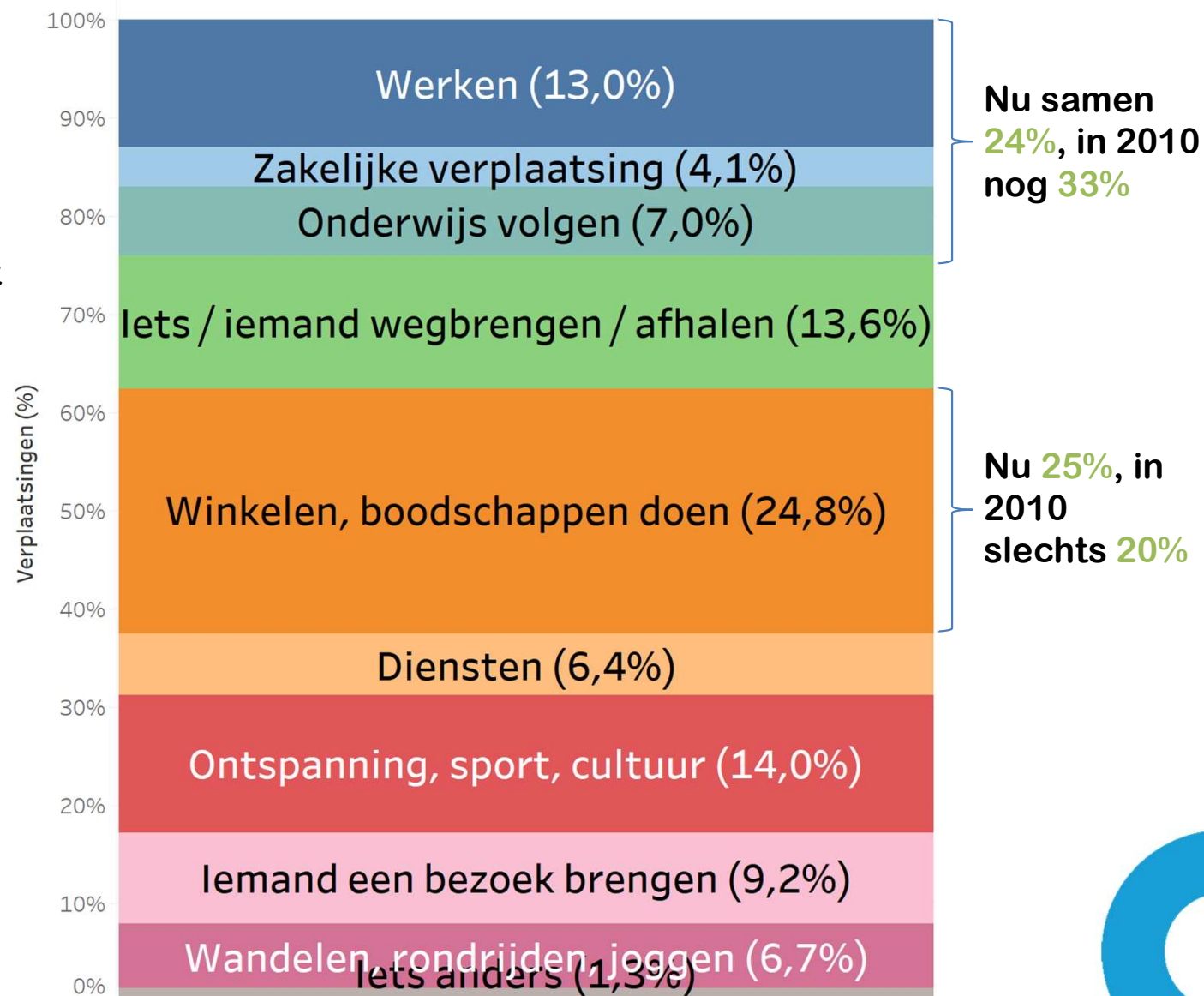
- Voornaamste verklaring voor lagere spits is dat werkverplaatsingen gedaald zijn door de toename van telewerken
  - ➔ Minder verplaatsingen in het BHG (vooral tijdens de spits)
  - ➔ Daling van het pendelen : 1 100 000/dag in 2018 tot 900 000/dag in 2022

# Werken is niet meer het grootste verplaatsingsdoel

Het vaakstgenoemde verplaatsingsdoel (behalve "naar huis terugkeren") is "winkelen", boodschappen doen", dit is groter dan Werken, Zakelijke verplaatsing en Onderwijs volgen opgeteld.

In vergelijking met 2010 (Beldam) is de voornaamste evolutie de daling van het aantal verplaatsingen om te gaan werken

% van de verplaatsingsdoelen uitgenomen het motief "naar huis gaan" (2022)



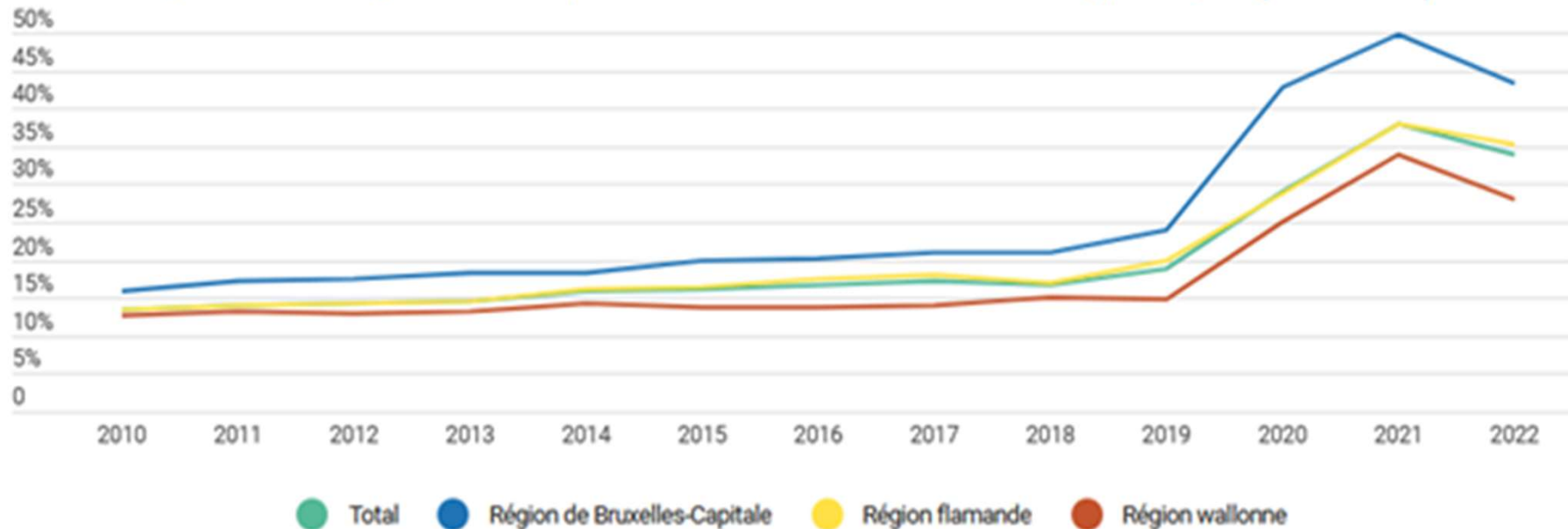


# Afgetekende stijging van het telewerk sinds Covid

## Verhoging van telewerk

- Vooral in Brussel (Brusselse werknemers & inwoners)

Pourcentage de salariés qui travaillent parfois ou habituellement à domicile, par région (2010-2022)



# Afgetekende stijging van telewerk sinds Covid

## Verhoging van telewerk

- Gecorreleerd aan de woon-werkafstand
- Vooral de gebruikers van de trein, b/t/m

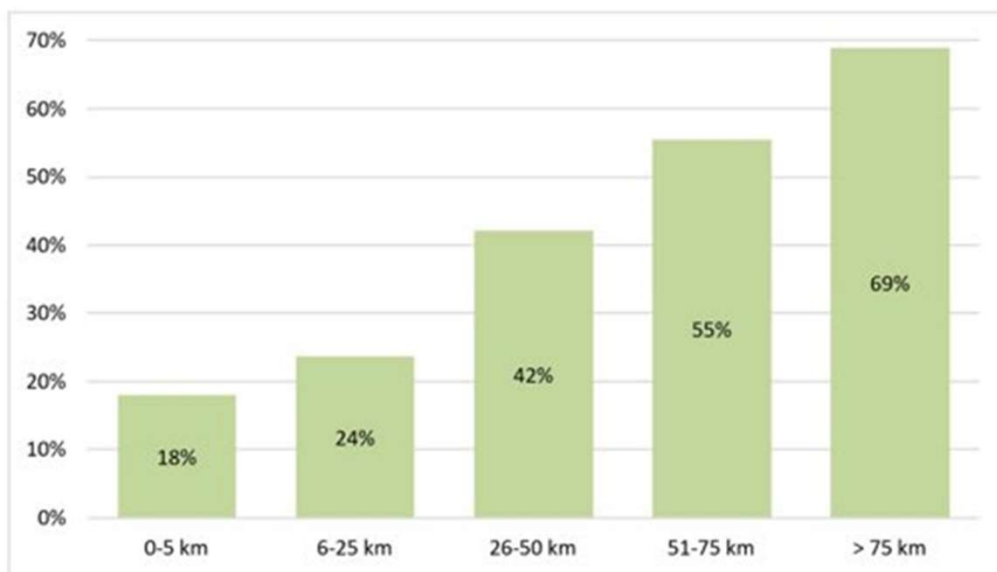
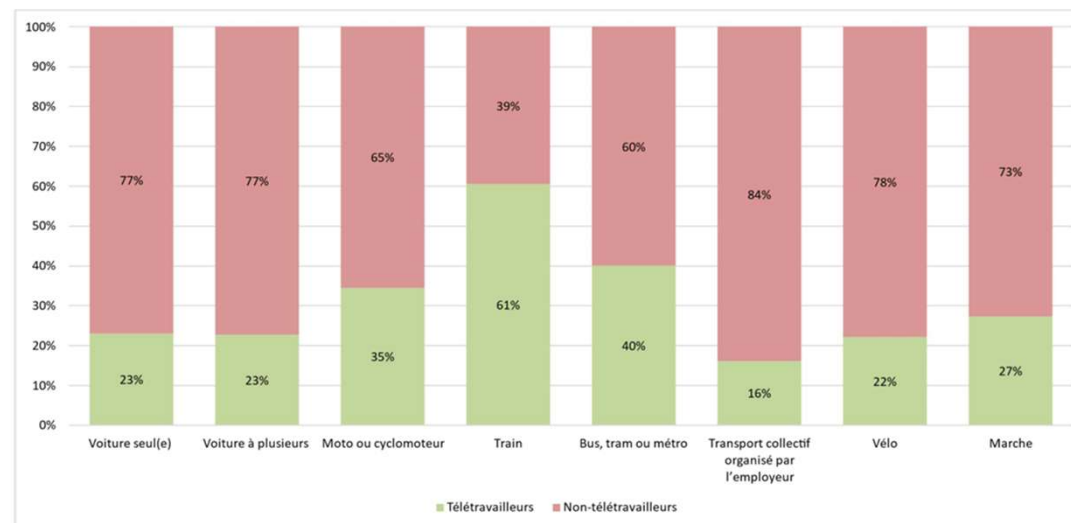


Figure 5 Pourcentage de télétravailleurs, selon la distance domicile-travail

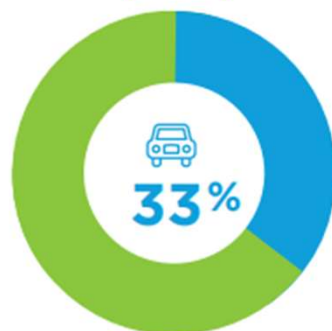


Source : SPF Mobilité

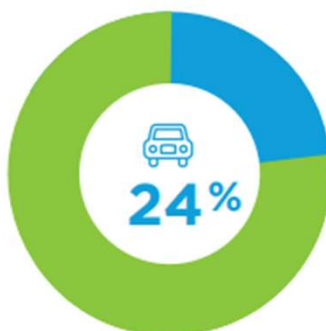
## 2.

**Reduce the need for a personal car**  
by offering a set of attractive possibilities  
that meet the different needs of travel.

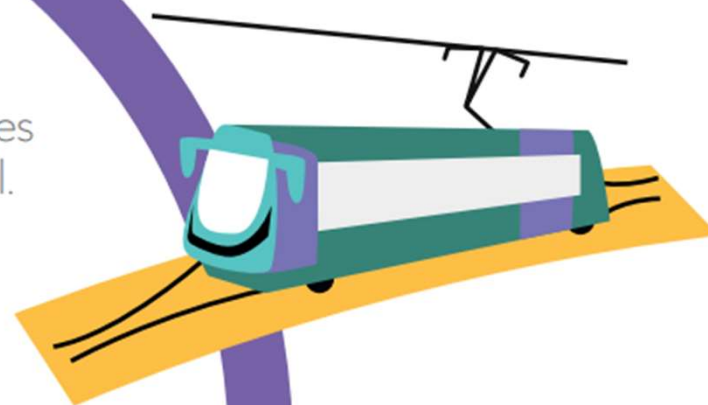
Trend  
scenario  
(2030)



good  
move

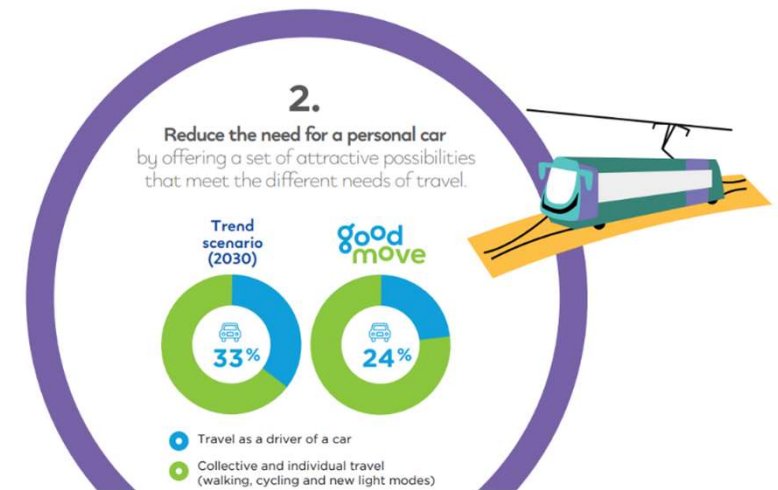


- Travel as a driver of a car
- Collective and individual travel (walking, cycling and new light modes)



# Mobility Vision – De doelstellingen

- Het individueel autogebruik doen afnemen



## Hoe verandert het gebruik van verschillende vervoerswijzen?

Vermindering van het autogebruik

Vermindering van het autobezit

Een versterkte rol van het stappen voor de korte verplaatsingen

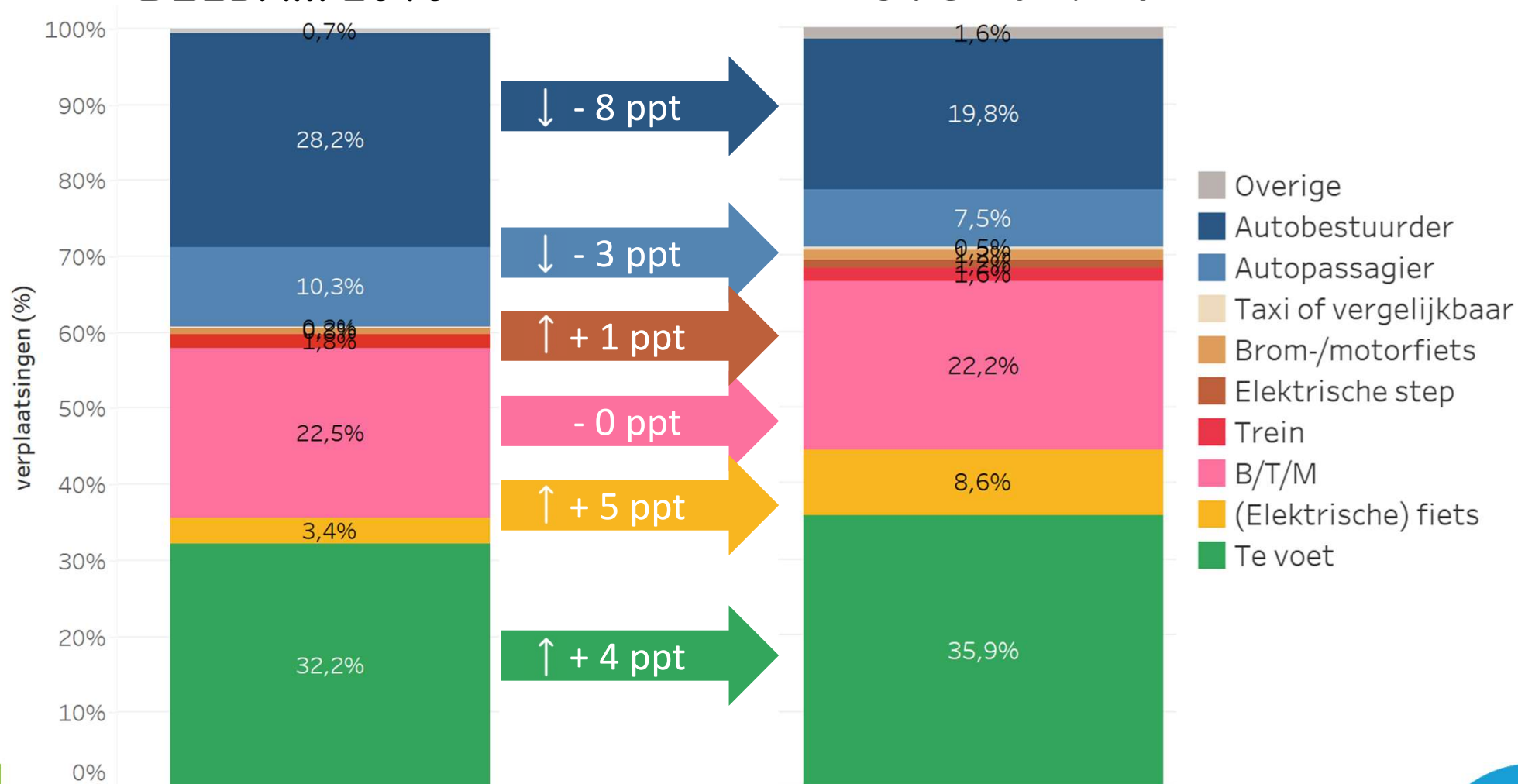
Het verdrievoudigen van het gebruik van fiets

Verhoging van het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer voor de middellange afstanden

# Hoe verplaatsen de Brusselaars zich?

## BELDAM 2010

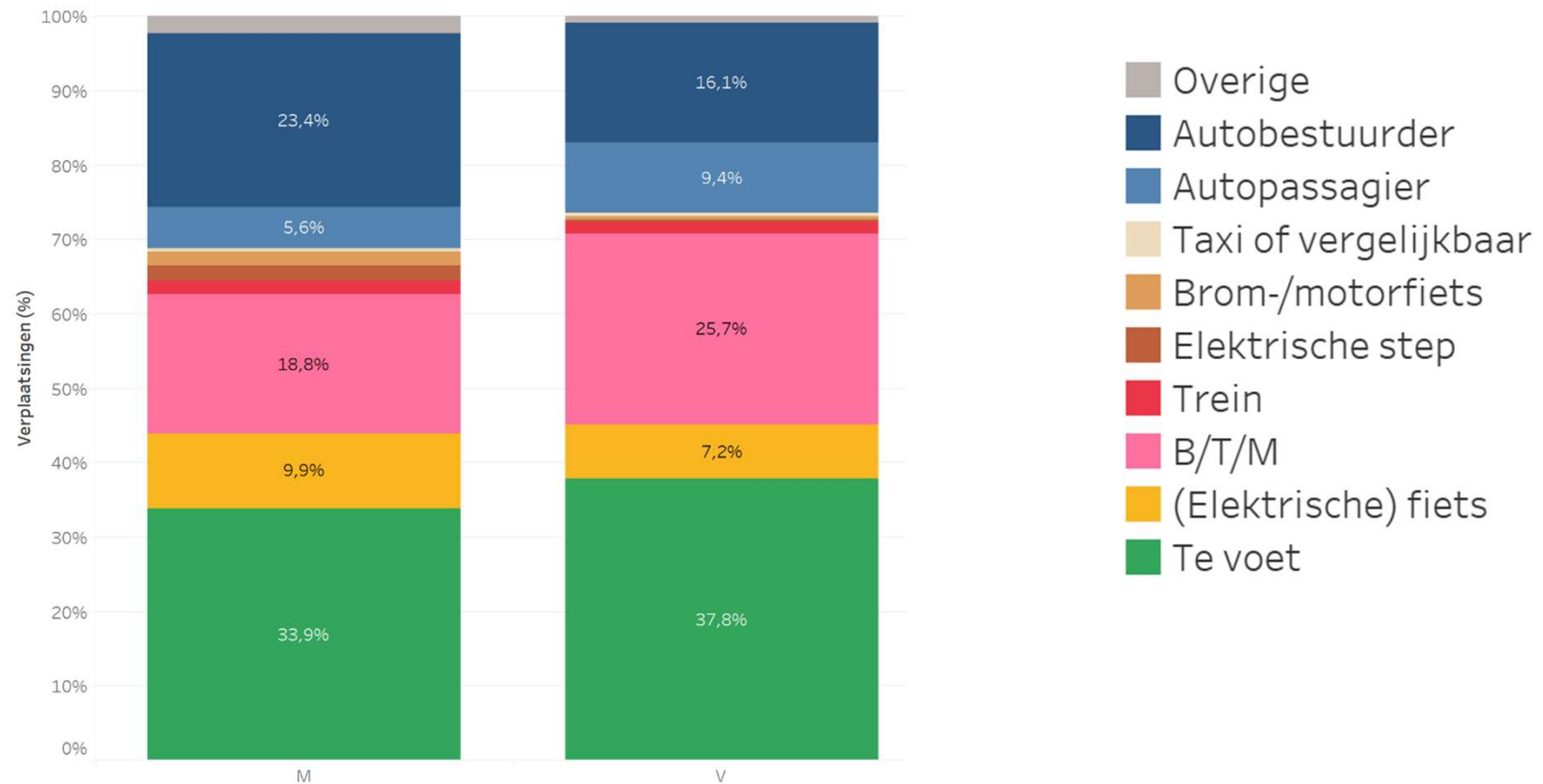
## OVG 2021-2022



De grootste verandering sinds 2010 is de achteruitgang van de auto en tegelijkertijd de opkomst van de fiets

# Verschillende gewoonten tussen geslacht

Modale aandelen OVG : verschil Man/Vrouw

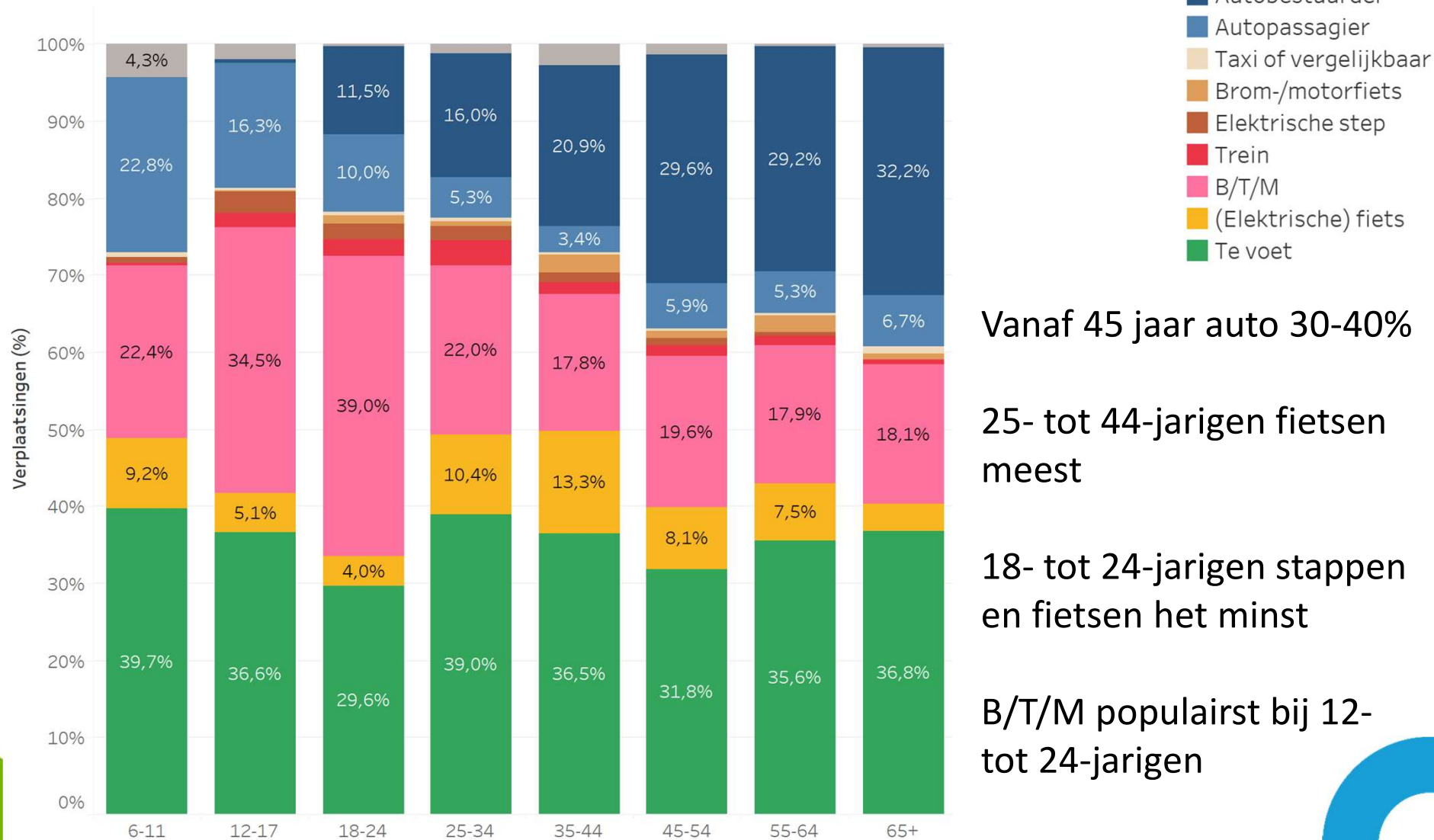


Mannen: meer autobestuurder, beetje meer fiets, elek. step, brom-/motorfiets

Vrouwen: meer B/T/M, meer autopassagier, meer te voet

# Verschillende gewoonten tussen leeftijd

Modale aandelen OVG : verschil leeftijdscategorie



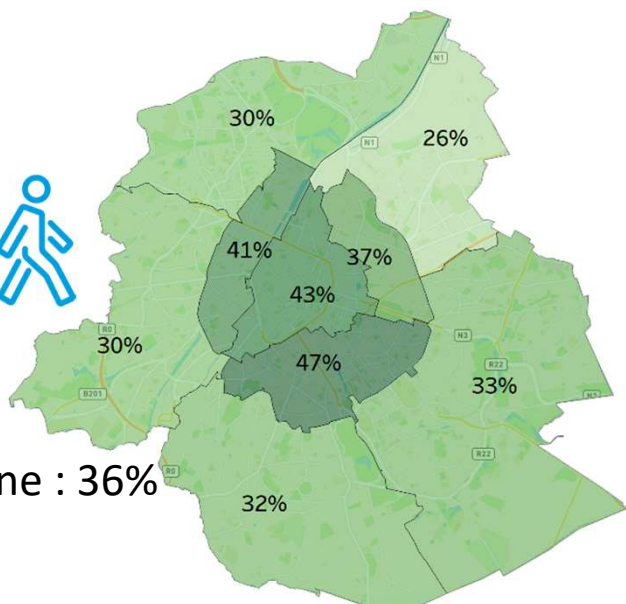
Vanaf 45 jaar auto 30-40%

25- tot 44-jarigen fietsen meest

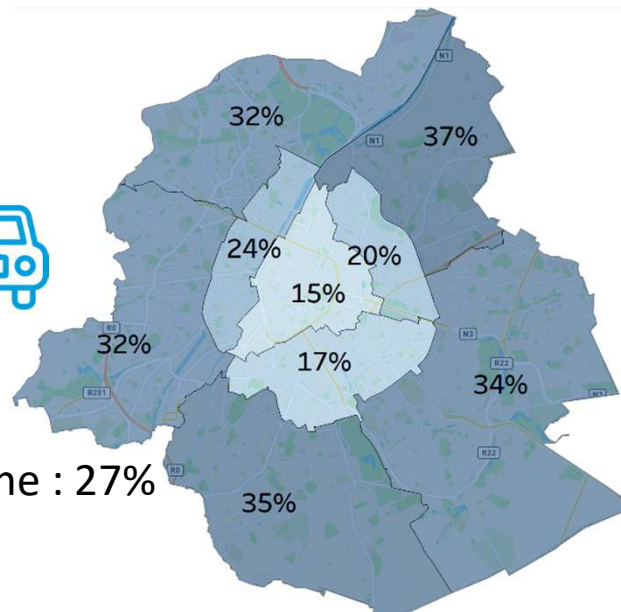
18- tot 24-jarigen stappen en fietsen het minst

B/T/M populairst bij 12- tot 24-jarigen

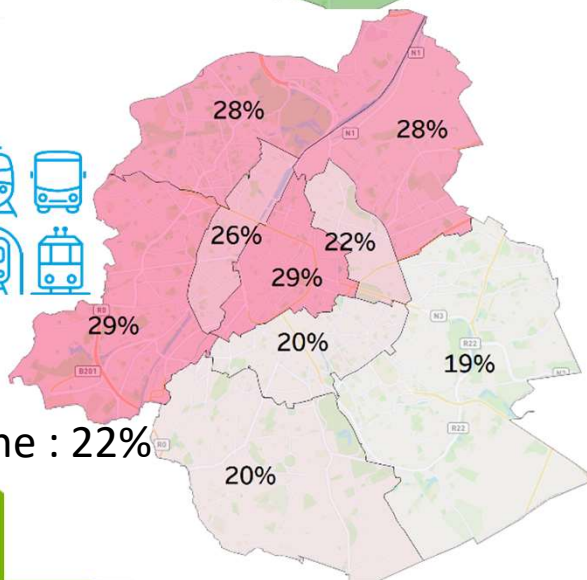
# Verschillende modale aandelen per woonplaats



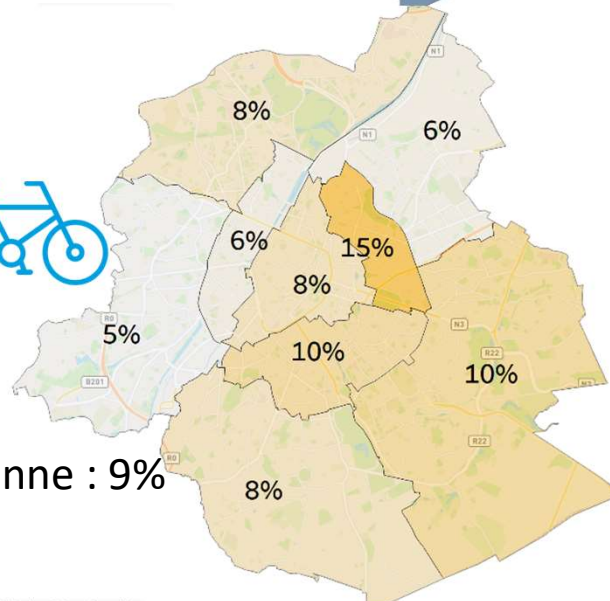
Moyenne : 36%



Moyenne : 27%



Moyenne : 22%



Moyenne : 9%

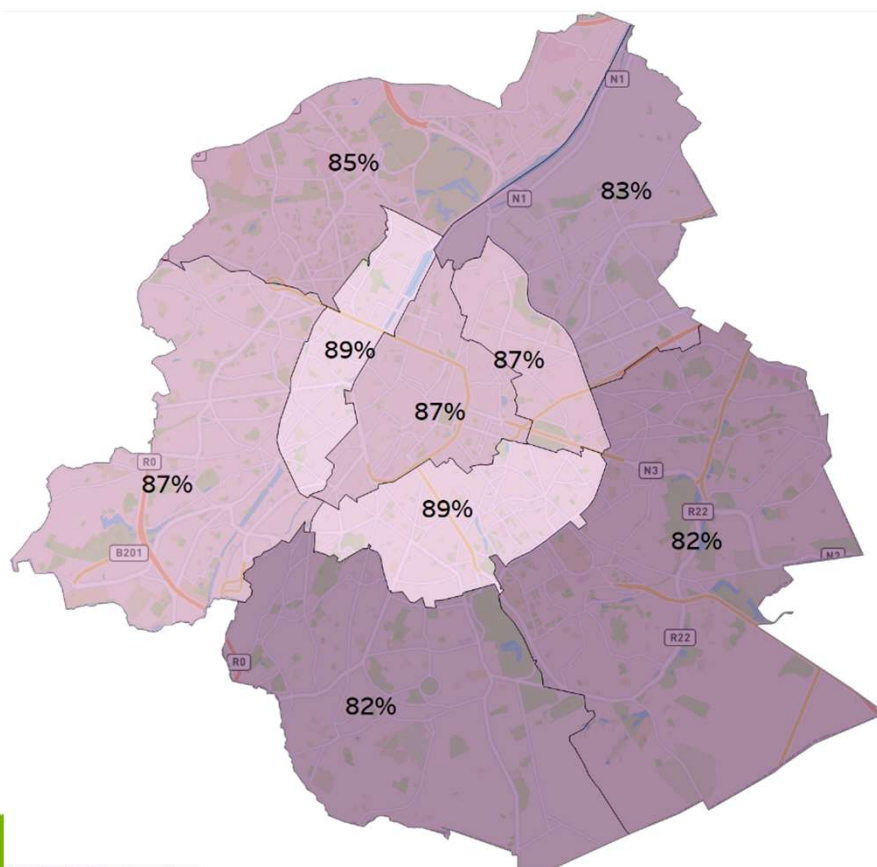
Te voet & Autogebruik lijkt gelinkt aan al dan niet nabijheid van bestemmingen

Fiets- en OV-gebruik o.a. gelinkt aan gezinsinkomen (zie verder)

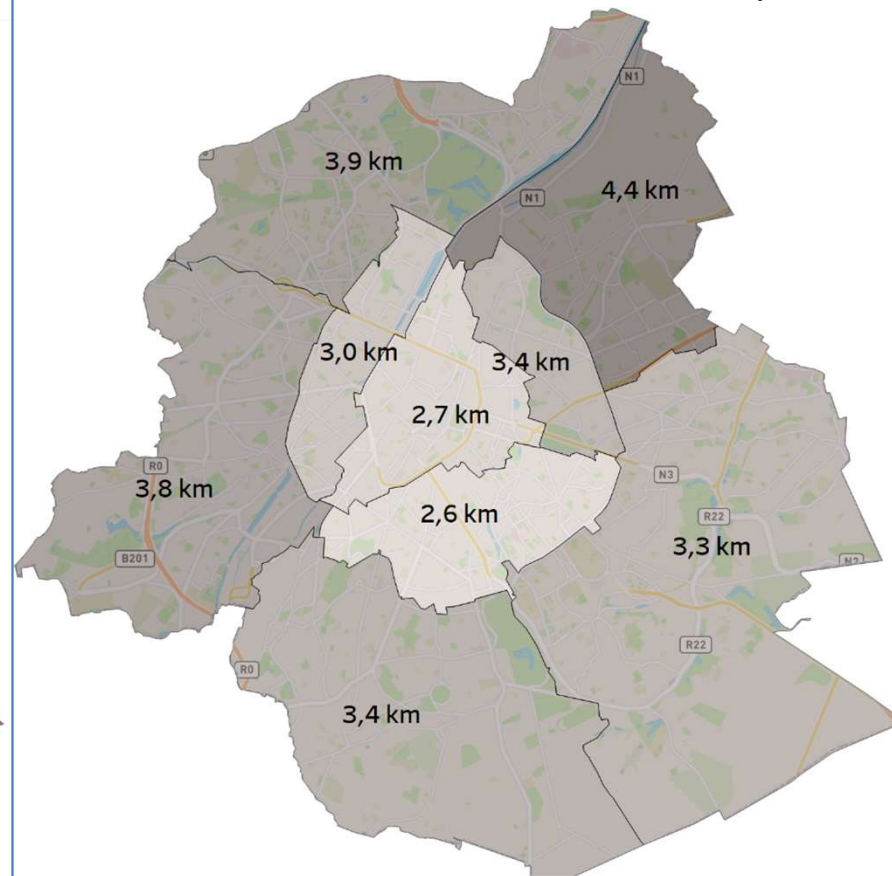


# Verklarende variabelen per woonplaats

Aandeel van de interne verplaatsingen

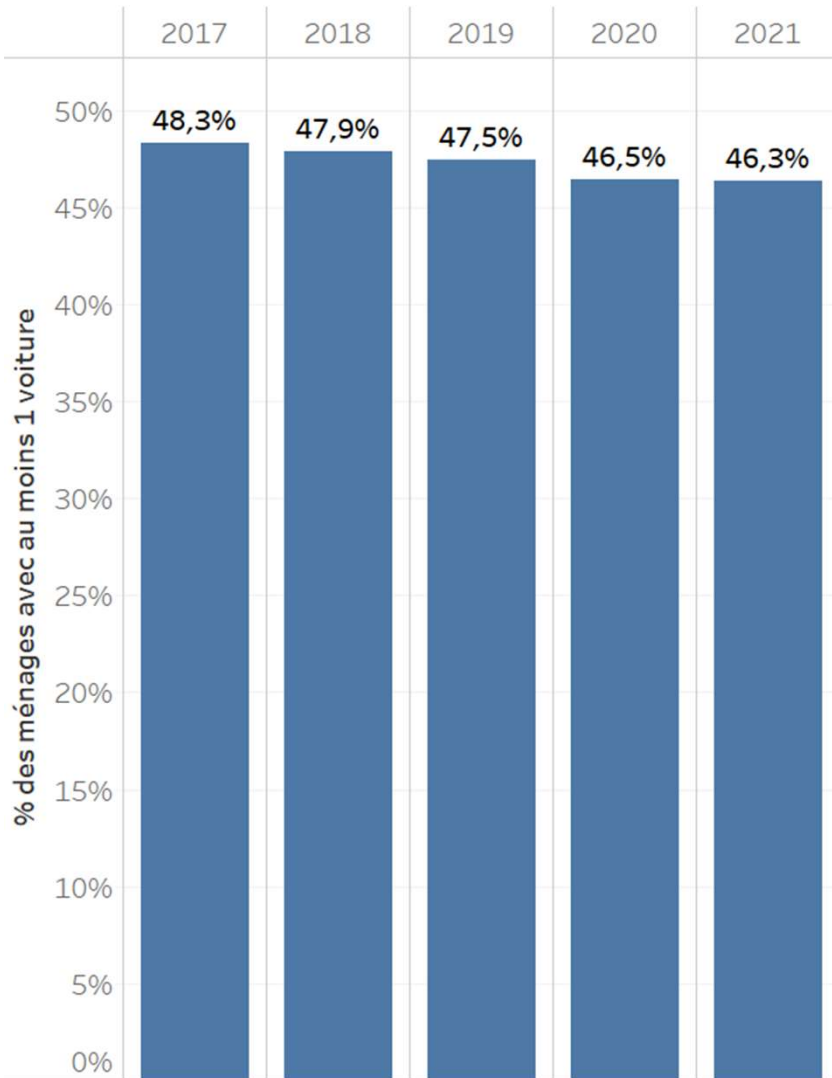


Gemiddelde afstand voor interne verplaatsingen



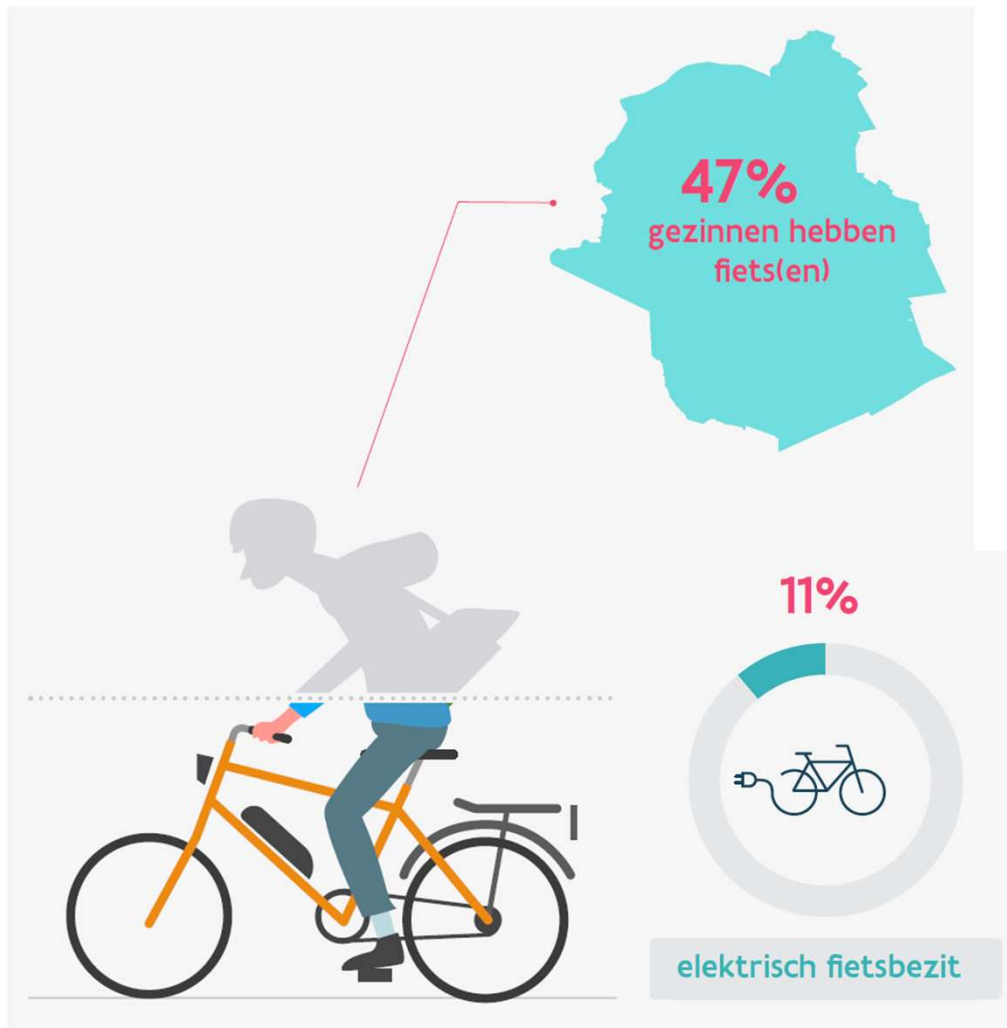
# Brusselaars bezitten minder en minder een wagen

## Autobezit in het BHG (bron : Statbel)



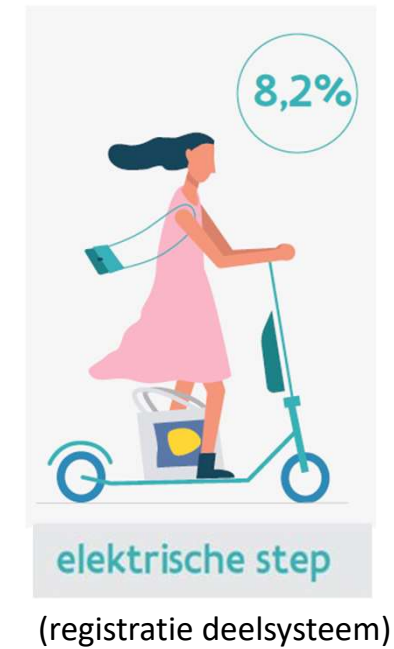
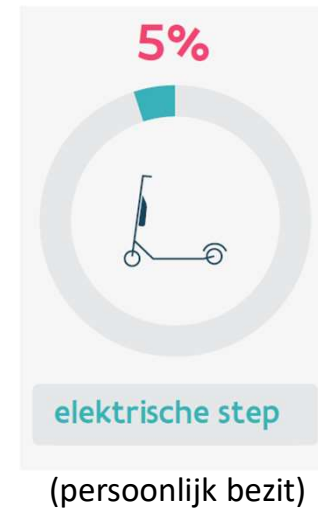
- Slechts **46%** van de Brusselse huishoudens bezitten (minstens) een wagen
- 2017 > 2021 : -8.379 auto's (-2,5%)
- Geen oudere administratieve cijfers beschikbaar, maar volgens enquête Beldam (2010) : **65%** van de huishoudens antwoordden een auto te bezitten

# Brusselse gezinnen hebben toegang tot een breed scala aan alternatieven (1)



- De cijfers tonen **geen verandering** sinds 2010 wat betreft fietsbezit (47% van de huishoudens had een fiets in 2010), met uitzondering van de **gedeeltelijke omschakeling naar elektrische fietsen**.

# Brusselse gezinnen hebben toegang tot een breed scala aan alternatieven (2)



# Impact wagenbezit op verplaatsingsgewoontes

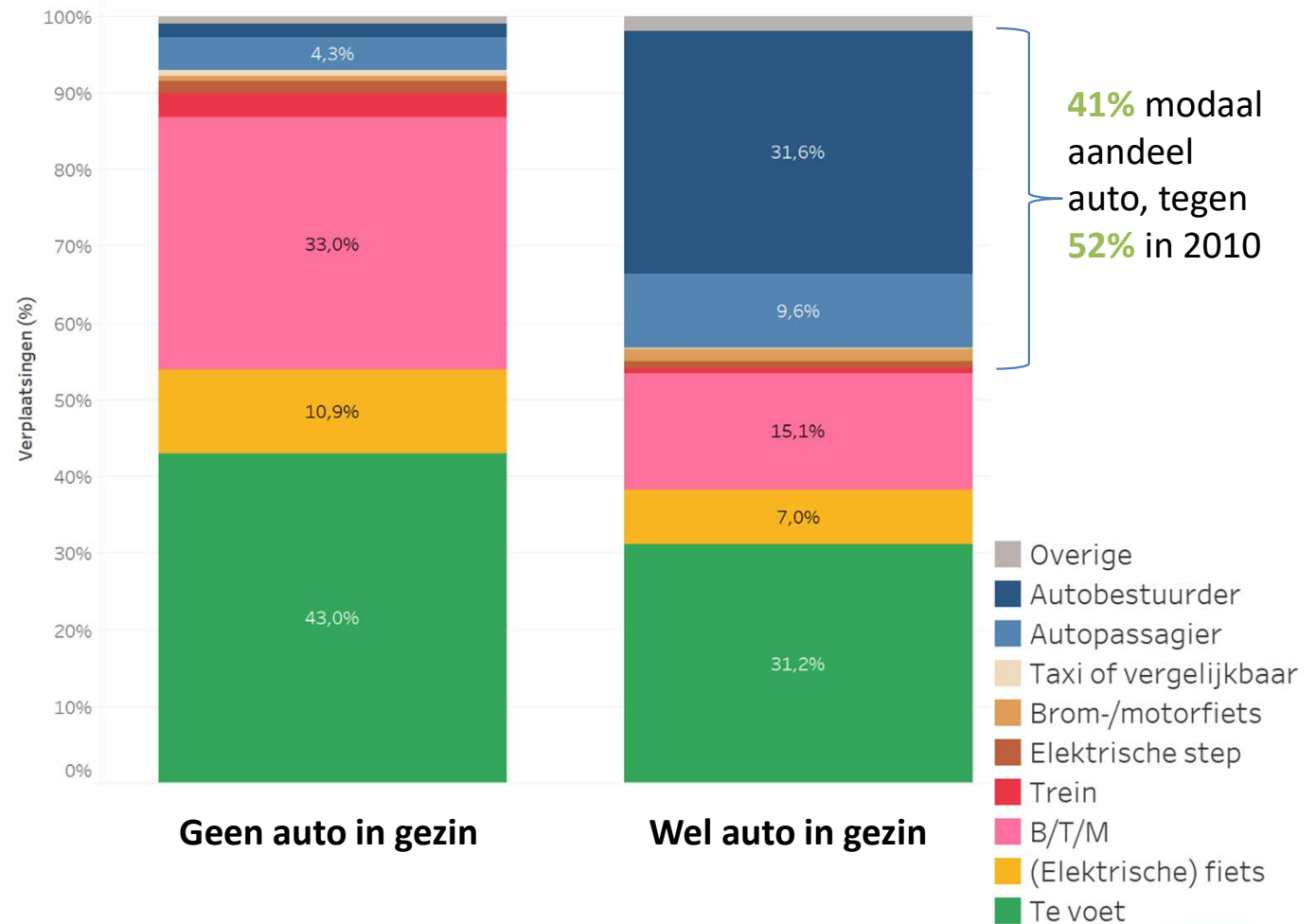
- Autobezit heeft en grote impact op de vervoerskeuze

- De modal share van de auto is meer dan 40%, ten koste van stappen en B/T/M.

- We merken wel een trend van afname van het autogebruik

- In 2010 was deze modal share 52%.

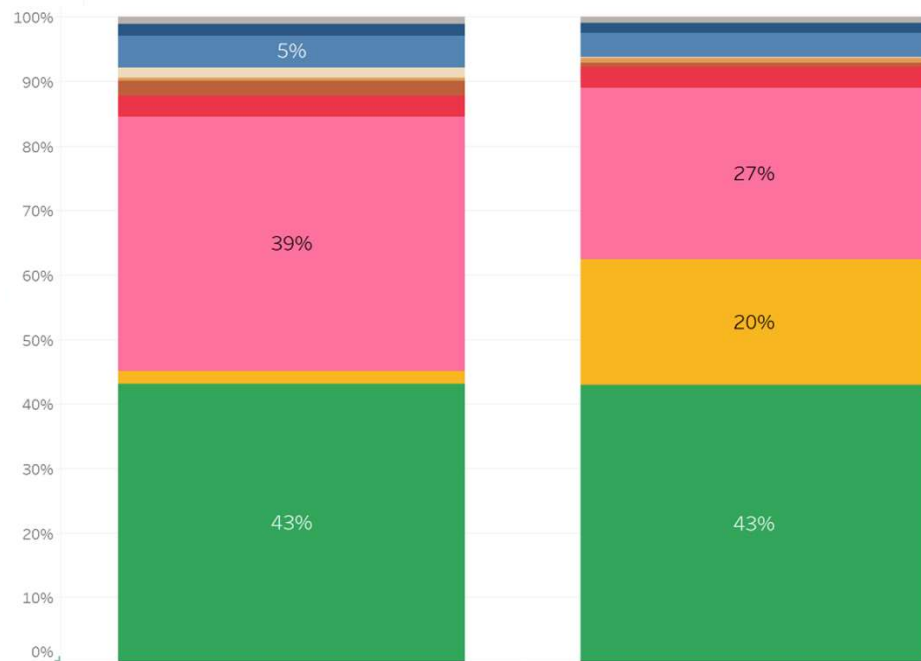
Modale aandelen OVG : impact auto in gezin



# Impact fietsbezit in verplaatsingsgewoontes

- Fiets beantwoordt bij **autoloze** gezinnen duidelijk aan een concrete behoefte - wordt gebruikt voor **20%** van de verplaatsingen!
- Fietsbezit veroorzaakt bij gezinnen **met auto** een modal shift van auto naar fiets

Modale aandelen OVG : impact fiets(en) in het gezin binnen **autoloze gezinnen**

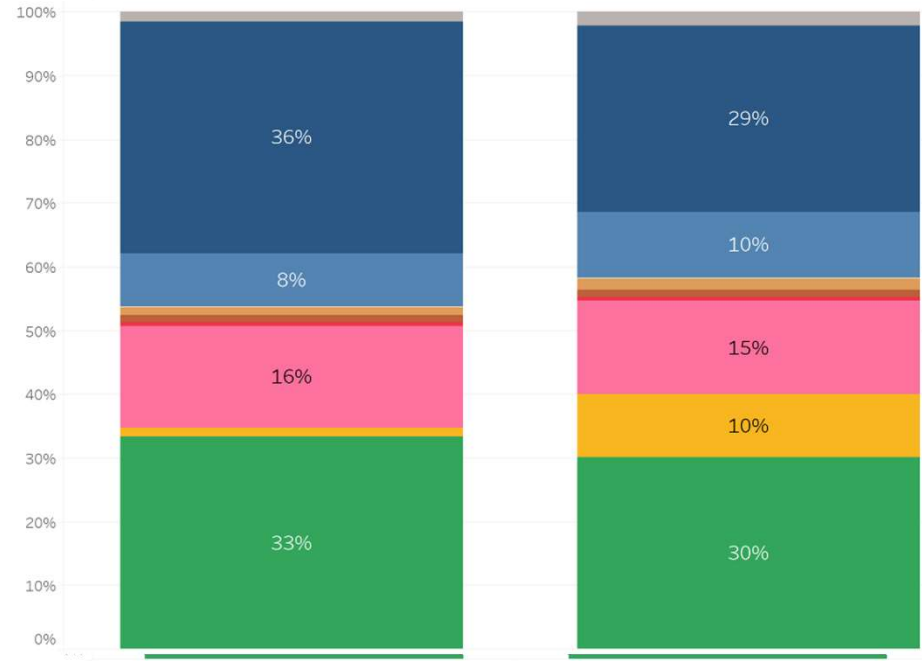


Geen fiets in gezin

Wel fiets in gezin



Modale aandelen OVG : impact fiets(en) in het gezin binnen **gezinnen met auto**



Geen fiets in gezin

Wel fiets in gezin



# Conclusie

## 1. Het autogebruik en autobezit vermindert

- Het aandeel Brusselse gezinnen met auto is gedaald tot 46%
- Het modaal aandeel voor de auto, voor gezinnen met een auto, ligt lager dan in 2010

## 2. De actieve modi gaan vooruit

- Te voet is de grootste verplaatsingsmodus, met 36% van alle verplaatsingen die te voet zijn
- De fiets is de sterkste stijger, met 8,6% van alle verplaatsingen i.v.m. 3% in 2010.

## 3. Het openbaar vervoer blijft verleiden

- Ondanks de impact van de coronacrisis neemt het openbaar vervoer nog steeds bijna een kwart van de verplaatsingen voor zijn rekening

## 4. Opkomst van de mobiliteit als dienstverlening

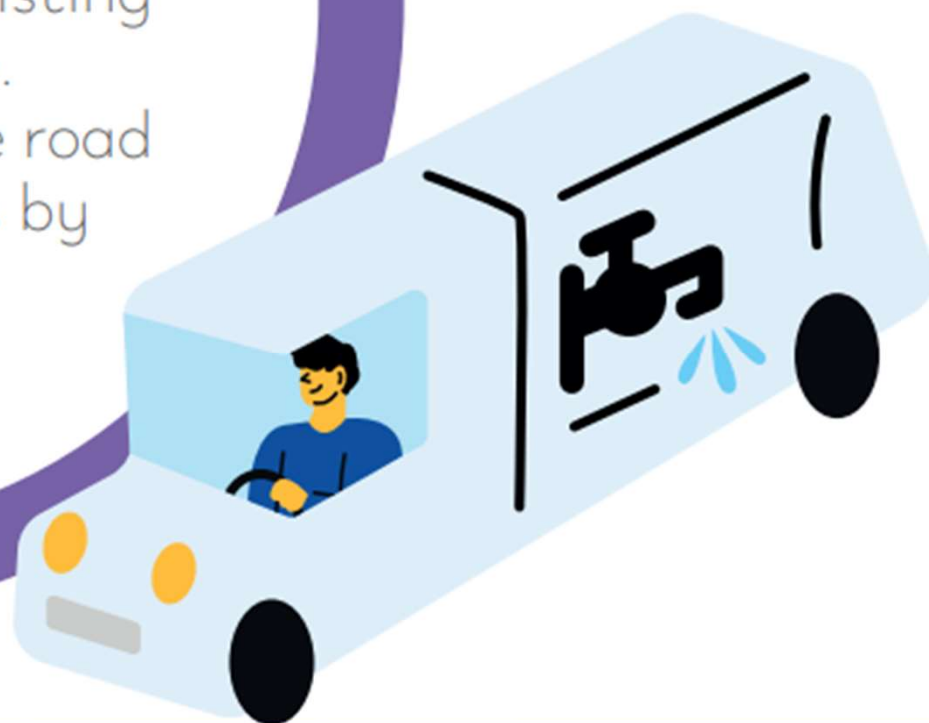
- Het aandeel van de gedeelde micromobiliteit is equivalent aan het modale aandeel van de fiets 20 jaar geleden
- Meer dan 5% van de gezinnen beschikt over een abonnement aan een autodeelsysteem

# 5.

## Support urban distribution initiatives

by organising vehicle  
movements and assisting  
delivery people.

Objective: to reduce road  
delivery distances by  
10% by 2025.





## Mobility Vision

- Stedelijke distributie, een realiteit om onder ogen te zien

# Hoe evolueert de stedelijke distributie?

Een vermindering en een optimalisering van de bewegingen van voertuigen die goederen vervoeren in en naar de stad

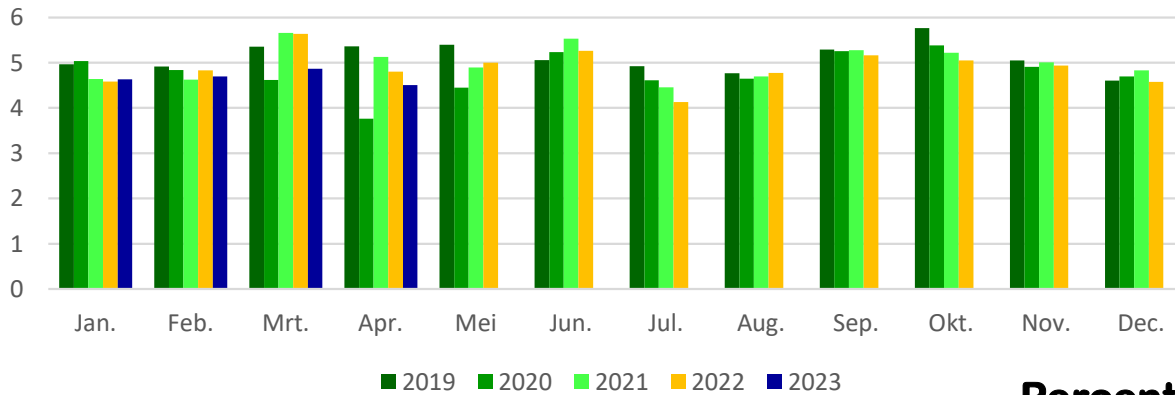
Een modal shift van de weg naar de waterweg, het spoor en de overblijvende trajecten (last mile) d.m.v. milieuvriendelijker voertuigen

Het leven van de leveranciers vergemakkelijken



# Stedelijke distributie : het goederenvervoer over de weg

**Maandelijkse evolutie van de afgelegde afstanden door vrachtwagens van meer dan 3,5 ton in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (miljoen KM)**

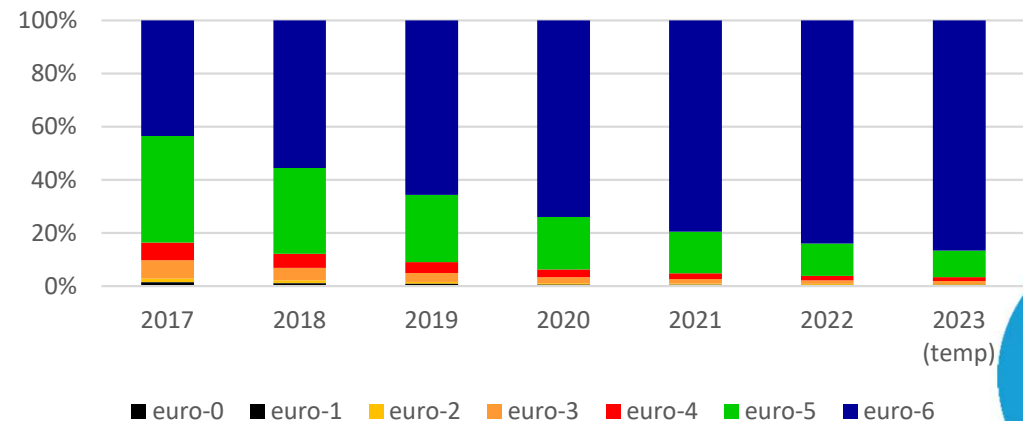


**Vrachtwagens van meer dan 3,5 ton vertegenwoordigen 1% van het verkeer**

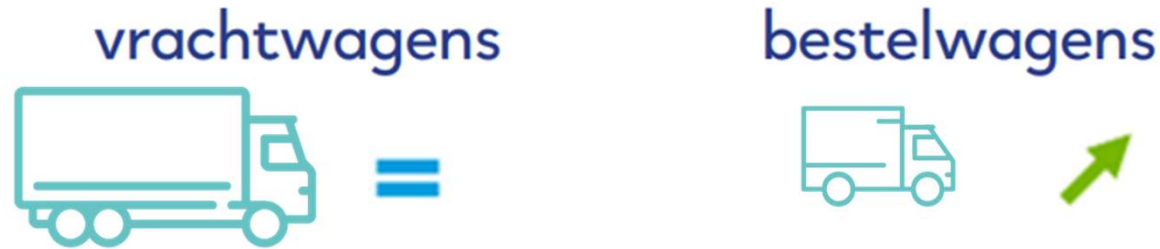


**Lange weg afgelegd op milieugebied**

**Percentage van de Euronormen onder vrachtwagens met een gewicht van meer dan 3,5 t**



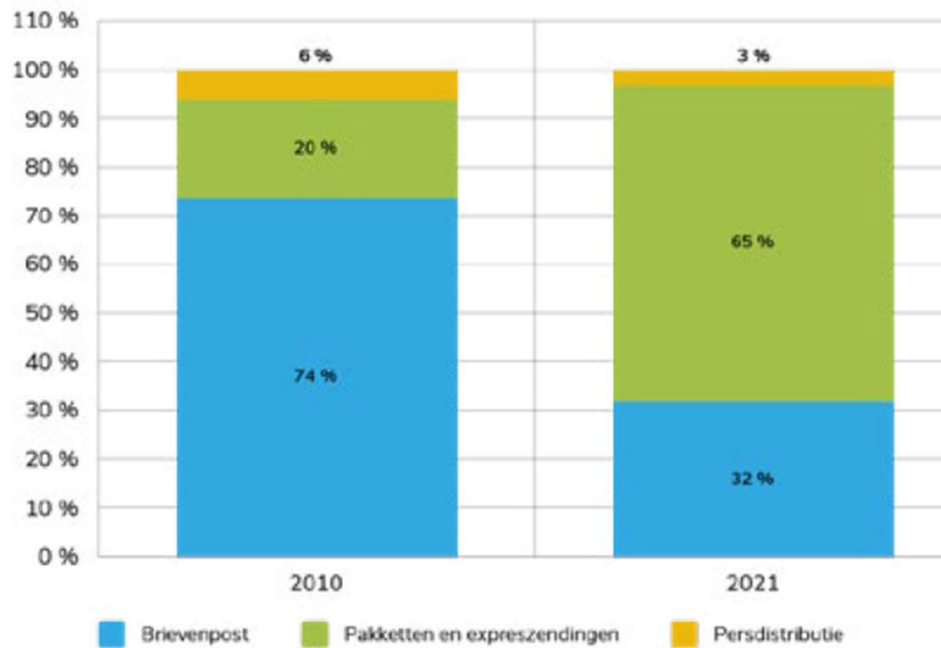
# Stedelijke distributie : het goederenvervoer over de weg



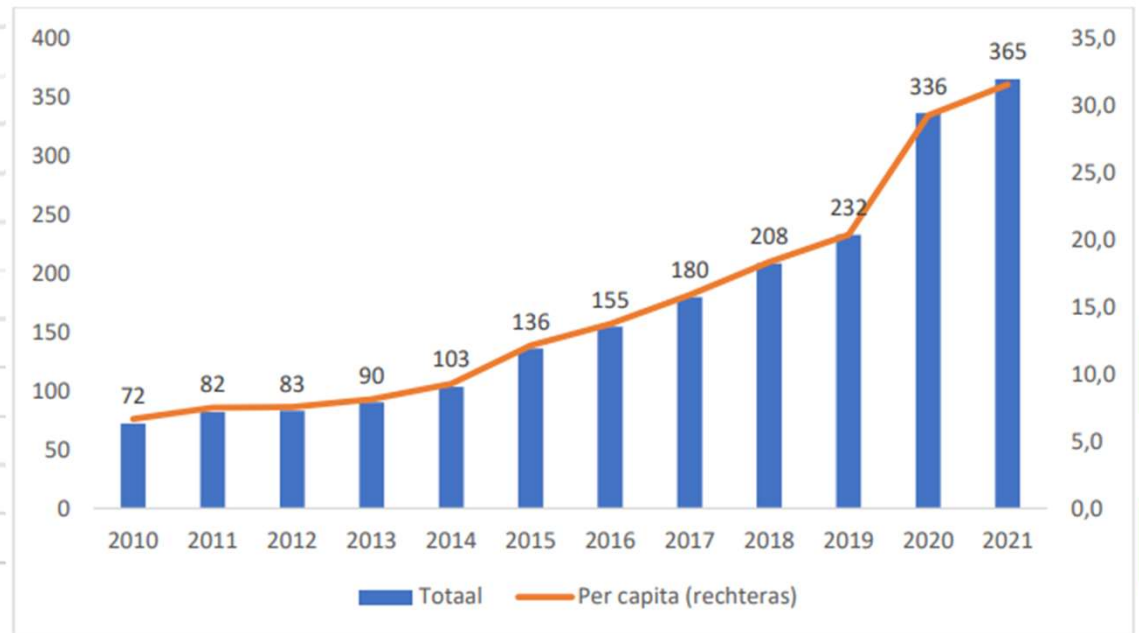
Bron : BIPT – jaarverslag 2022

## Samenstelling van de postmarkt

totaal



Evolutie van het **volumen snelpostdiensten en pakjes** in (in miljoen stuks) en per inwoner (per stuk) per jaar



# Stedelijke distributie – een modal shift



## Trafiek 2022

### Impact



- 632.754 vrachtwagens



- 98.242 ton CO2



25 miljoen € bespaard aan externe kosten

### Scheepvaartverkeer:

- 2021 : record jaar : 5,5 miljoen ton eigen trafiek
- 2022 : 5,070 miljoen ton

### Het spoor:

- nauwelijks gebruikt als transportmiddel (behalve Audi)
- Trimodal Transport Brussels (Haven van Brussel)
- Verder : Schaarbeek-Vorming – quadrimodale platform



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be.brussels

# Stedelijke distributie – een modal shift



- **Premie voor de aankoop van cargo-fiets en aanhangwagen (van BEW)**
  - Enorm succes : Meer dan 500 aanvragen ontvangen sinds het begin van het project. Budget van 2023 opgebruikt. Vanaf 2024 zullen de belangrijkste beginselen van de premie worden opgenomen in de hervorming van de steun aan kmo's.
- **Meer dan 300 professionals opgeleid, in 200 organisaties waarvan 170 KMO & zelfstandigen**

**CAIRGO**  
BIKE

Un projet coordonné par Bruxelles Mobilité en partenariat avec :

**BRUXELLES MOBILITÉ**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

**BePark**  
Smart Parking Solutions

**BRUXELLES ÉCONOMIE ET EMPLOI**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

**bruxelles**  
environnement  
.brussels

**P**  
parking.brussels

**Pro Velo**

**REMOVABLE**

**urbiQ**

**WUB**

**UCL**

**MOBILITY, LOGISTICS & AUTOMATIVE TECHNOLOGY RESEARCH CENTRE**

Ce projet est co-financé par le Fonds Européen de développement Régional à travers l'Initiative Actions Innovatrices Urbaines.

**UIA**



**EUROPEAN UNION**  
European Regional Development Fund

# Stedelijke distributie – voertuigen die het milieu beter respecteren



- Lancering van de Green Deal Stadslogistiek
- Adviseur logistiek en verkeersveiligheid voor de bouwsector (overheidsopdracht ter ondersteuning van de sector)
- BCCC-project (Brussels Construction Consolidation Centre)
- Goederentransport → Economie in het geheel → integratie van dimensies en projecten (Shifting Economy)

# Q&A

# La city vision



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be .brussels 





# City vision

- De uitdagingen van City Vision - Brussel Mobiliteit
- Economische uitdagingen: mobiliteit en handelszaken - Hub.brussels
- Milieu-uitdagingen - Leefmilieu Brussel
- Sociale vraagstukken : Autobezit, bezit van het rijbewijs en mobiliteitsgedrag in functie van socio-demografische variabelen – Brussel Mobiliteit



# Les enjeux de la City Vision –

## De uitdagingen van City Vision -

# City vision



# City vision



- Versterken de woonfunctie van het Gewest
- Zorgen voor een optimale bereikbaarheid voor de stedelijke functies
- De ontwikkeling aanmoedigen van een lokale, dichte, gemengde en multipolaire nabijheidsstad





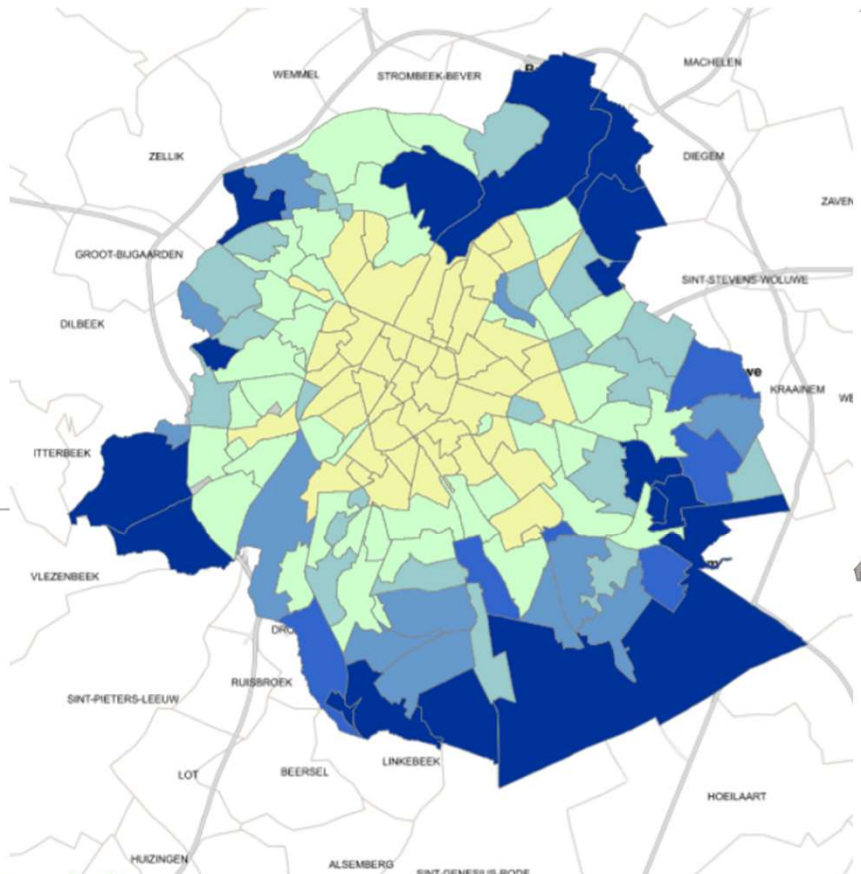
## LEGENDE

Gemiddelde afstand tot toegang tot de 4 basisgoederen (m) — 2022

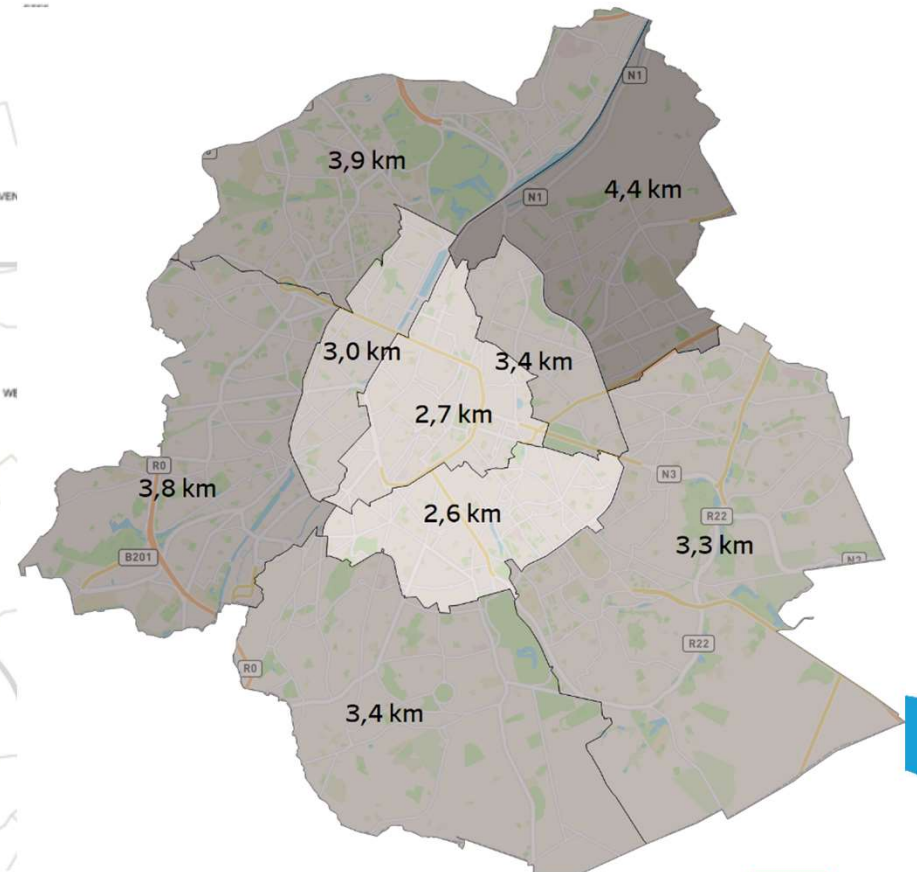
- < 150
- 150-225
- 225-300
- 300-375
- 375-450
- > 450
- Niet beschikbaar

Gewestelijk gemiddelde  
202

## Gemiddelde afstand tot toegang tot de 4 basisgoederen (m) — 2022



## Gemiddelde afstand van de interne verplaatsingen (km) – 2021-2022



Pleasant

Pleasant

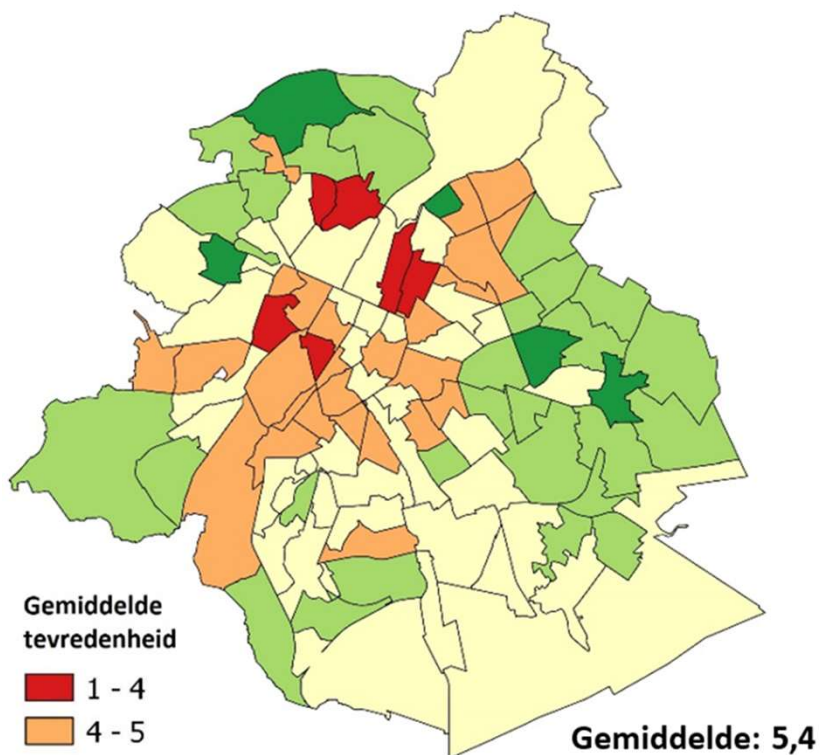


# Pleasant

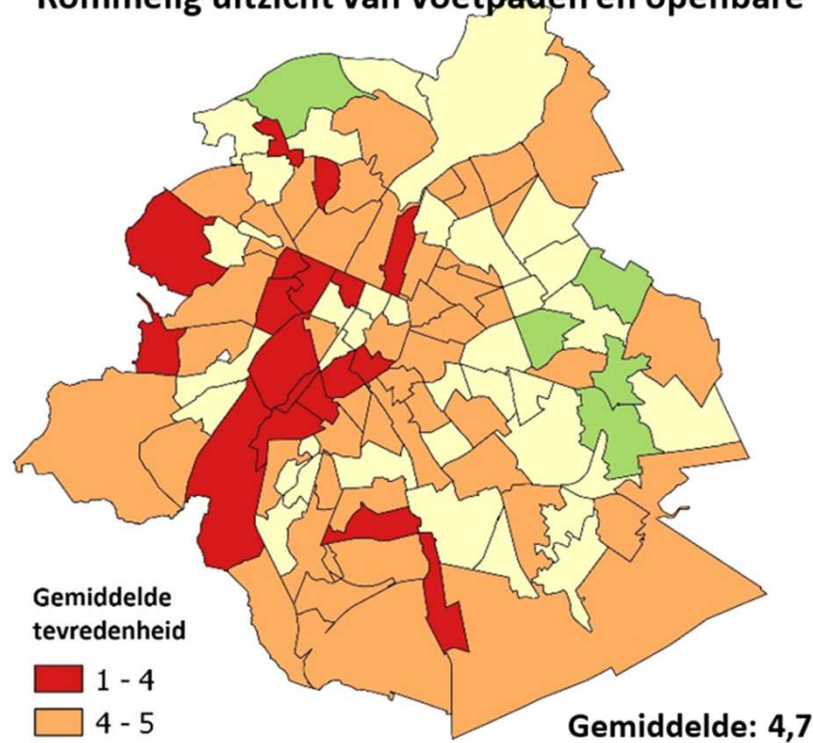
# Pleasant



## Esthetisch uitzicht van voetpaden en openbare pleinen



## Rommelig uitzicht van voetpaden en openbare pleinen



Bron : Mobiliteitsbarometer 2021

# Healthy



- Belang van de luchtkwaliteit en van het verkeerslawaaï
- Aandeel van de bevolking (15+) op een normale dag 30 minuten stapt of fietst : 56,32% (Sciensano 2018)

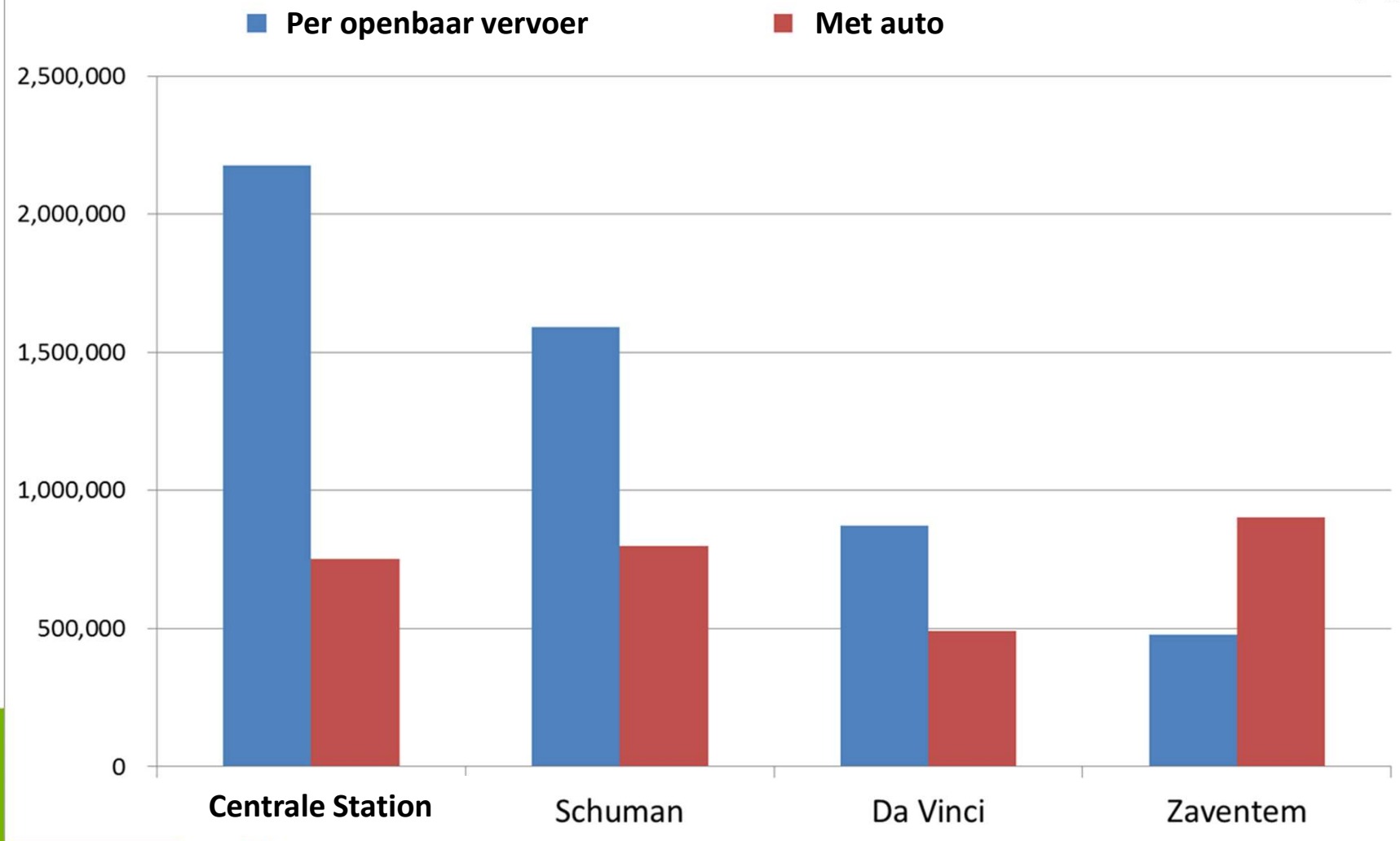




# Performant



### Beroepsbevolking binnen de 60 minuten (8u-9u, 2018)



# Performant



- Reistijd in spitshuren:
- Sterkte vs. zwakte

(source: Baromètre de la Mobilité 2021)

**Sterktes**

Hoog belang + hoge tevredenheidsscore

**Zwaktes die moeten worden  
angepakt**

Hoog belang + lage tevredenheidsscore

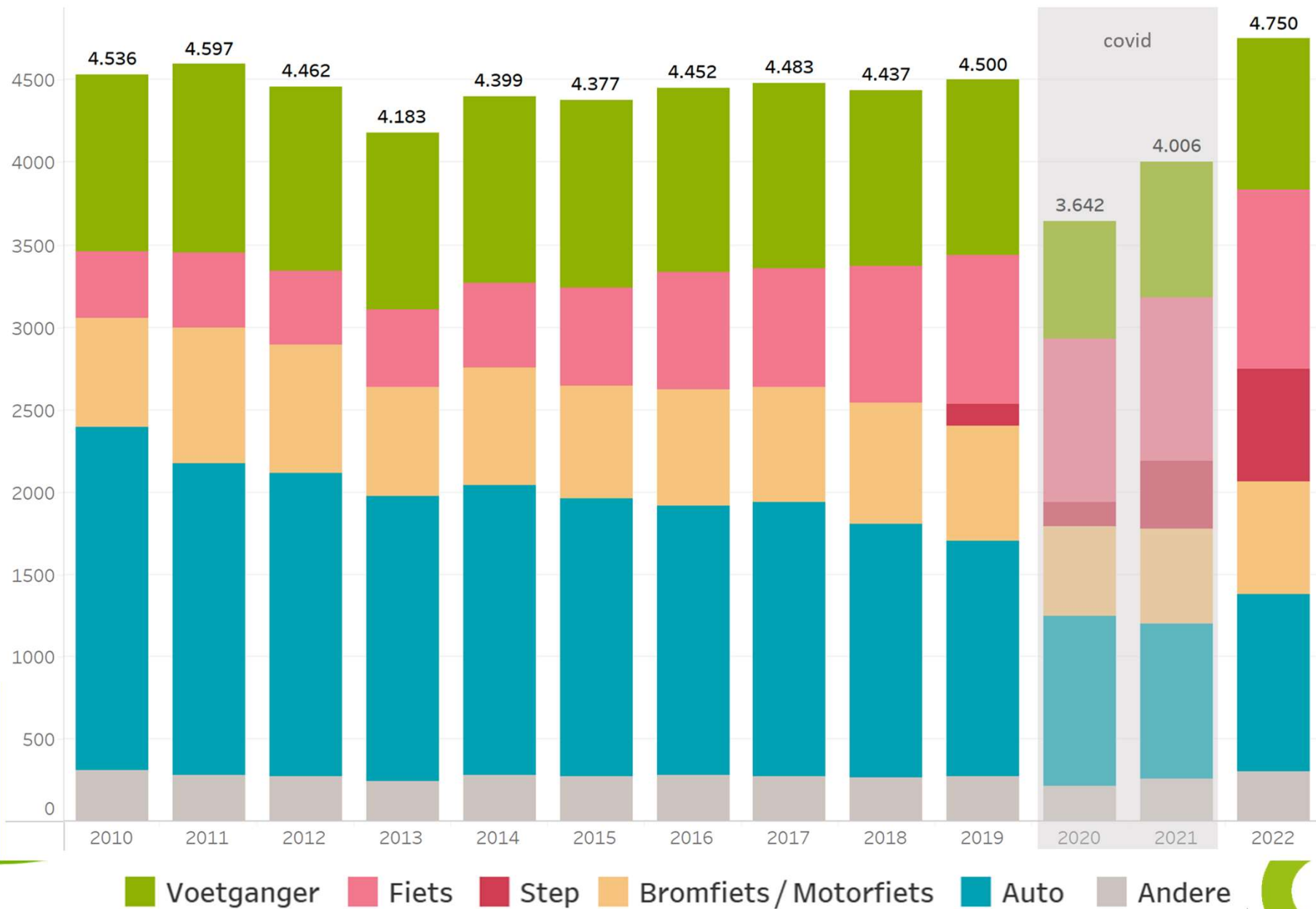
Reistijd in spitshuren

	Bestelwagen	Auto	Vrachtwagen, bus en touringcar	Gezinsmotor en -scooter	Voetgangers	Fiets	Voortbewegingstoe stel van het gezin	Openbaar vervoer	Trein	Taxi's	Deelfiets	Deelstep, deelscooter	Carpooling	Deelauto	Voertuig met chauffeur
Reistijd in spitshuren		Red	Red	Green	Green	Green	Green		Green	Red	Green	Green	Red	Red	Red

# Safe - Gewonden



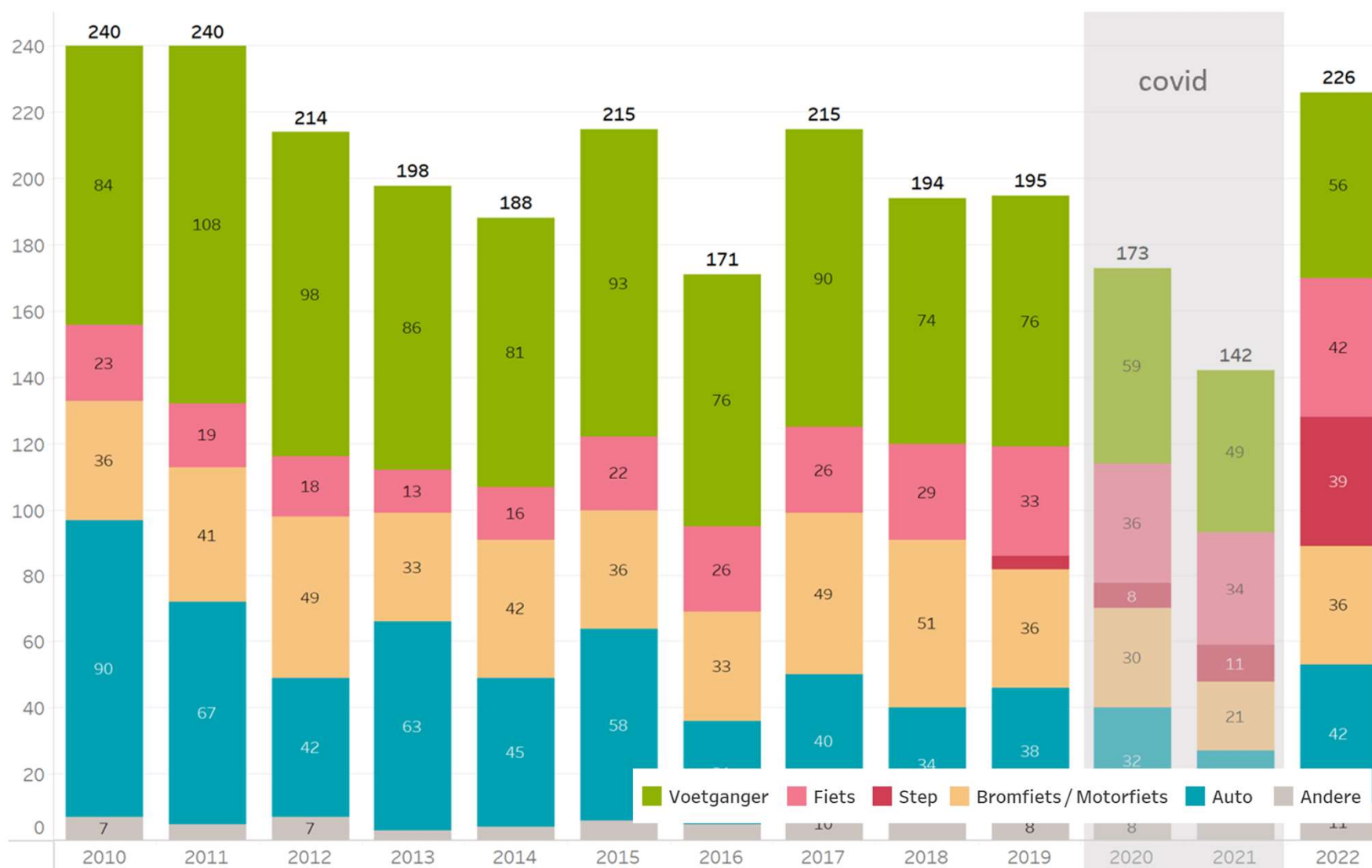
## Aantal gewonden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar





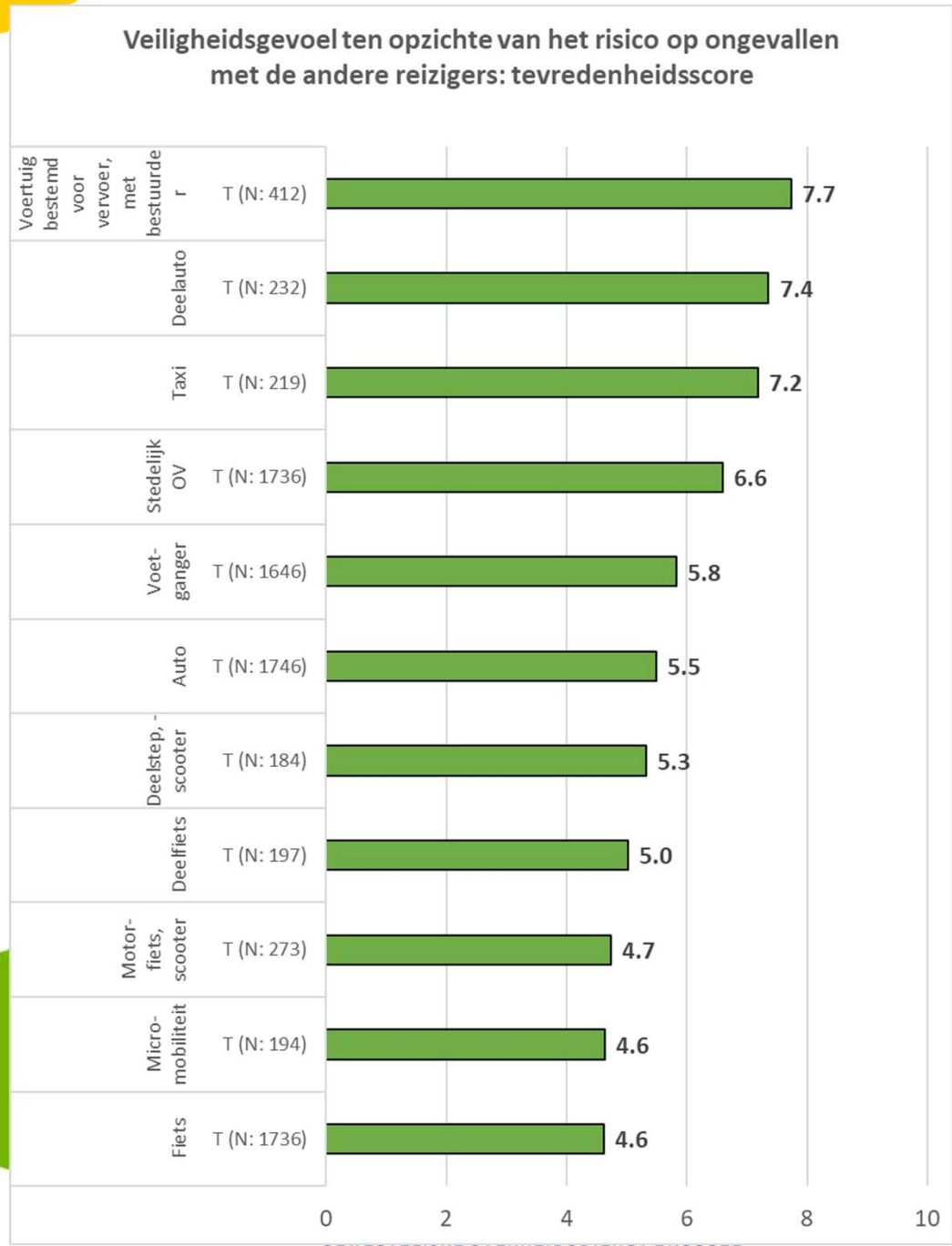
# Safe – zwaargewonden of doden

- Aantal zwaargewonden of doden per vervoersmiddel in het verkeer per jaar





# 7. Safe – Perceptie



○ Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op ongevallen met de andere reizigers

- : tweewielers
- +/- : en voetganger
- + : OV, deel auto, Taxi

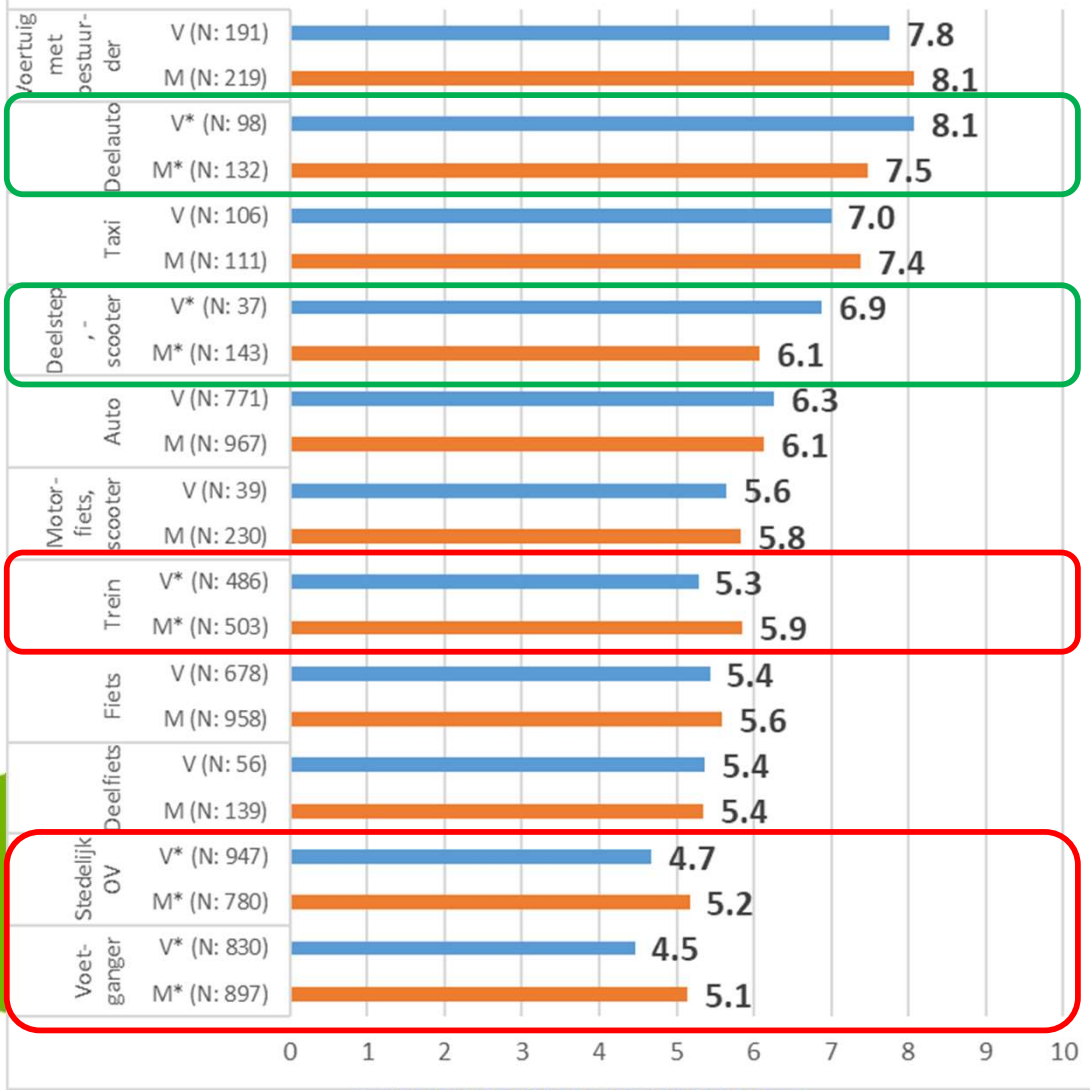
Bron: Mobiliteitsbarometer 2021





# 7. Safe – Perceptie

Veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op verbale/fysieke agressie 's avonds/'s nachts: tevredenheidsscore per vervoerswijze en geslacht (\* : significant verschil M/V)



- Zake veiligheidsgevoel ten opzichte van het risico op agressie avonds/'s nachts: **actieve vervoerwijzen en OV/Trein**
- Verschillen tussen geslacht:
  - Voetganger (V-), OV/trein(V-)
  - Deelstep (V+), Deelauto (V+)

Bron: Mobiliteitsbarometer 2021



**analytics  
.brussels**   
share data, improve knowledge

Het datavisualisatieplatform  
voor bedrijfsgegevens van  
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest



**hub  
.brussels**   
our business is to help yours

# Datavisualisatieplatform



4-7-2023



# Oorsprong van het project



2016 - SMART RETAIL CITY PROJECT (FEDER)

Objectief: Verbetering van de kennis en innovatie op het gebied van commerciële ontwikkeling in Brussel.

Verschillende proefprojecten (Auberge Espagnole, Make.brussels, enz.)

Uitdaging: Van een papieren barometer overgaan naar een webplatform.

**Bereikbaarheid**   **Interactivité**   **Simultaneiteit**



La Région et l'Europe investissent



La Région et l'Europe investissent dans votre avenir ! • Het Gewest en Europa investeren in uw toekomst!

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE  
BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Union Européenne  
Fonds Européen de Développement Régional  
Europese Unie  
Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling

4-7-2023

# Structuur van de IT-omgeving



## DATAVISUALISATIEPLATFORM



Home

Bibliotheek

Open data

Gids

Overs ons

JV

NL

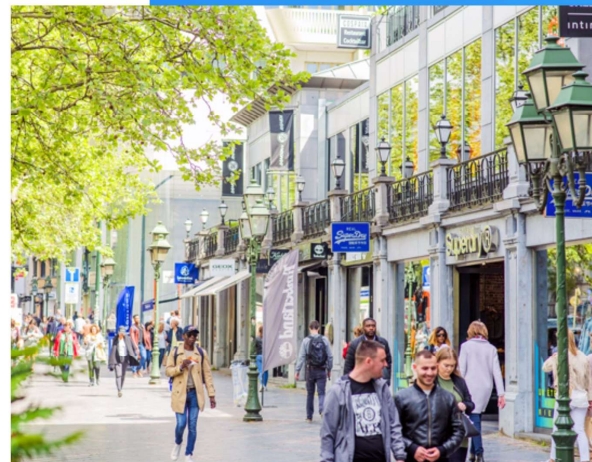
## Ontdek Brussel door middel van Data.

Welkom op analytics.brussels, hét platform voor data analyse en visualisatie over bedrijven in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Hoeveel voetgangers lopen er over de trottoirs van het Gewest per dag? Wat zijn de verwachtingen van klanten tegenover het commerciële aanbod? In welke economische sector exporteert het Gewest het meest?

Dankzij het kruisen van verschillende databronnen, geeft analytics.brussels u het vermogen om de data te laten spreken, zodat u meer kunt leren over uw stad, uw buurt, of zelfs uw straat. Ontdek Brussel met onze data!

Toegang tot de Bibliotheek

Gebruiker gids



# Structuur van de IT-omgeving



## DATAVISUALISATIEPLATFORM



Zoeken

Filters

TYPE

THEMA

ZOEKWOORD

SCHAAL

JAAR

BIJWERKEN

DATABRON

# Ont mid

Welkom op ana  
over bedrijven i  
lopen er over d  
van klanten teg  
exporteert het i

Dankzij het kru  
het vermogen c  
stad, uw buurt,

Filters toepassen

Toegang to

Reset



### [Voetgangersstromen](#)

Telling van voetgangersstromen via wifisensoren in de handelswijken



### [Brussel & de wereld - Landenstatistieken](#)

Handel met de wereld - Presentatie van gegevens per land



### [Dossier over het voetgangersverkeer en COVID-19](#)

Dossier over het voetgangersverkeer en COVID-19 - De impact van COVID-19 op de voetgangersaantallen



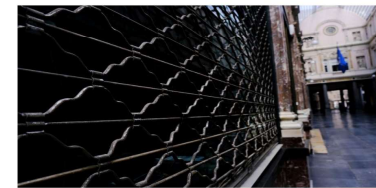
### [Barometer van de Brusselse handelswijken](#)

Rapport - Het Brusselse handelsweefsel is gestructureerd in winkelwijken met specifieke kenmerken. Op gegevens die hub.brussels in de loop der jaren verzamelde, geeft



### [Brusselse economische en handelsatlas](#)

Brusselse economische en handelsatlas



### [Faillissementen in het BHG - Maandelijks toezicht](#)

Maandelijks statistische gegevens over faillissementen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



4-7-2023

# Structuur van de IT-omgeving



## DATAVISUALISATIEPLATFORM

**analytics hub.brussel**

Zoeken

Filters

TYPE

THEMA

ZOEKWOORD

SCHAAL

JAAR

BIJWERKEN

DATABRON

**Ontmid**

Welkom op an  
over bedrijven i  
lopen er over d  
van klanten teg  
exporteert het

Dankzij het kru  
het vermogen c  
stad, uw buurt,

**Selecteer de weergave van uw rapport :**

Inleiding

Voorstelling van de publicatie

**Faillissementen**

Select all

Aantal faillissementen

Evolutie van de faillissementen

Verdeling van de faillissementen per gewest en bedrijfs groot

Verdeling van de

Filters toepas

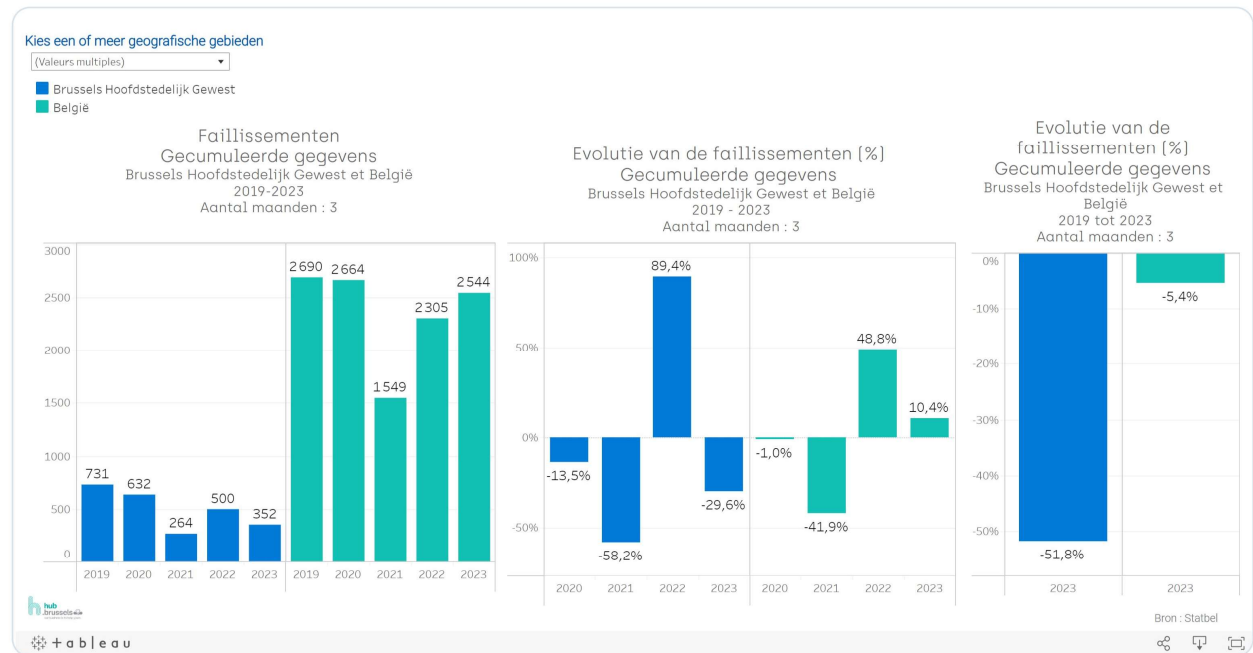
Selecteer alles

Reset

Reset

Toegang to

### Evolutie van de faillissementen



4-7-2023

# Structuur van de IT-omgeving



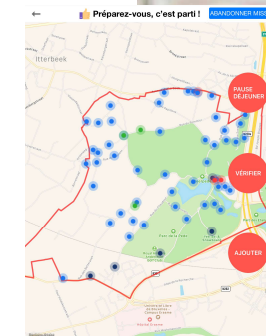
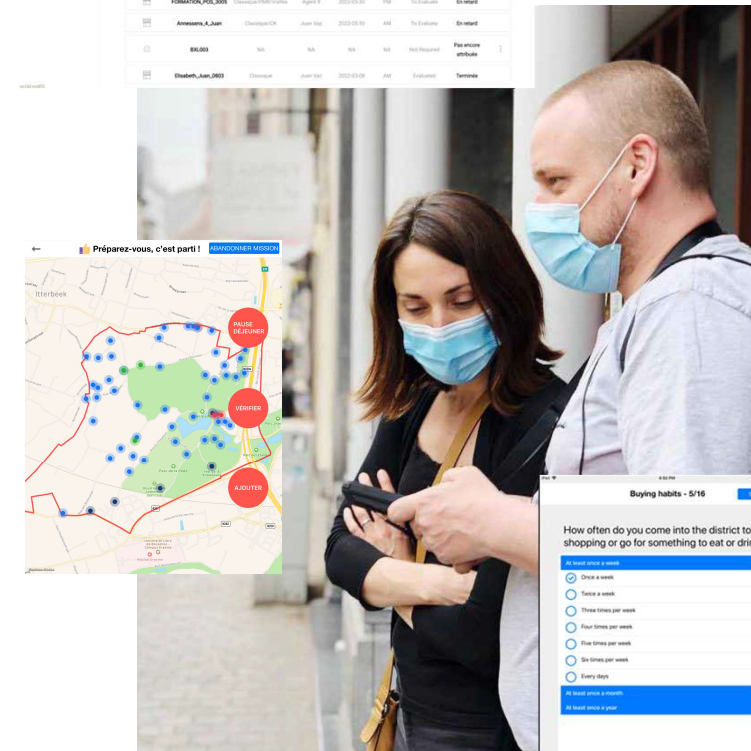
## DATAVISUALISATIEPLATFORM



## VELD TOEPASSINGEN

- Webapplicatie en iOS-applicatie voor het verzamelen van informatie op het terrein en het doorsturen van gegevens naar analytics.brussels
- 25 veldagenten en 4 toezichthouders
- 25.000 winkels continu gemonitord - 4.000 enquêtes per jaar - 50 markten gemonitord

Type de Mission	Nom de la Mission	Etat	Agents	Date	ANRPM	Evaluation	Status
Agent IS	Chambre	Agent IS	2022-04-09	PM	To-Evaluer	En-voort	
FORMATION_POL_2005	Classique PM-Voies	Agent 9	2022-03-26	PM	To-Evaluer	En-voort	
Assessant_A_Jan	Classique CM	Agent 10	2022-03-26	AM	To-Evaluer	En-voort	
BUS03	SA	SA	SA	SA	Non-Evalué	Pas encore évalué	
Statut: Non_2022	Chambre	Agent 10	2022-03-26	AM	Evalué	Terminé	



Buying habits - 5/16

How often do you come into the district to go shopping or go for something to eat or drink?

- Once a week
- Twice a week
- Three times per week
- Four times per week
- Five times per week
- Six times per week
- Every day

At least once a month

At least once a year

Next Question



# Structuur van de IT-omgeving



## DATAVISUALISATIEPLATFORM

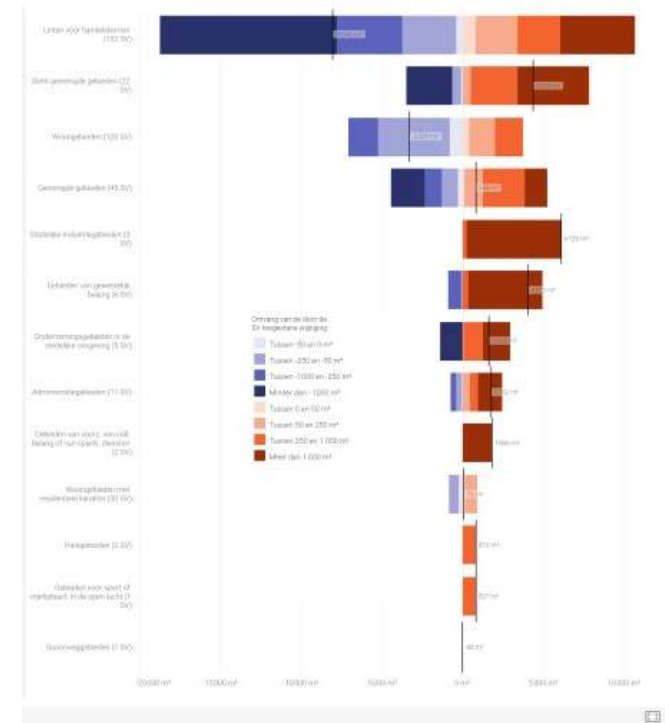


## VELD TOEPASSINGEN



## NIEUWE DATA

- Openstelling voor de thema's internationale handel en toezicht op ondernemingen en faillissementen
- Gebruik van data van andere agentschappen om de handelsanalyse voort te zetten
- API met ongeveer vijftig wifi-sensoren die voetgangers tellen



4-7-2023



# Structuur van de IT-omgeving



DATAVISUALISATIEPLATFORM



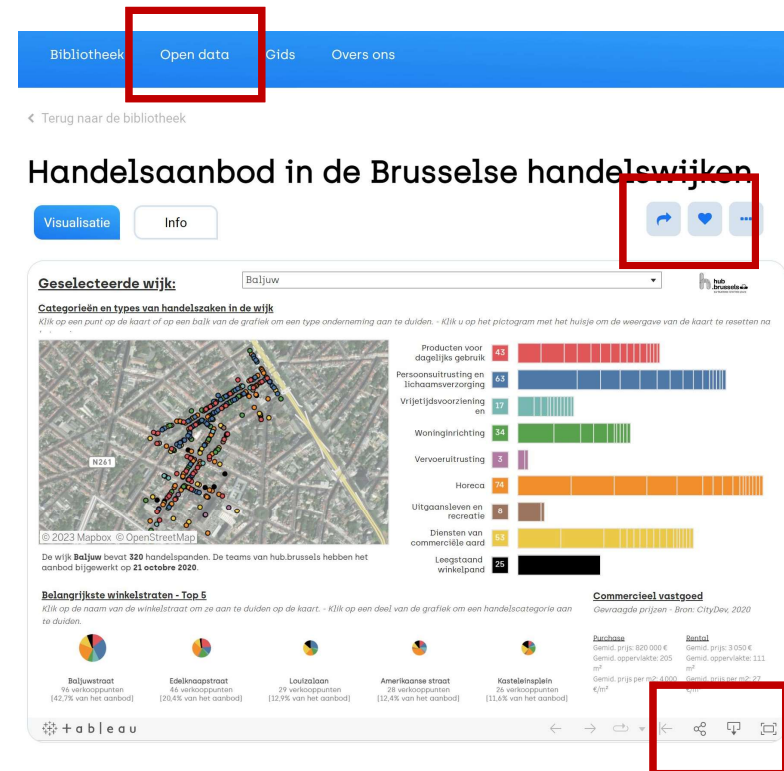
VELD TOEPASSINGEN



NIEUWE DATA



GEDEELDE DATA



# Analyseproducten



# Beschikbare informatie



## ANALYSEPRODUCTEN



### BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN

- Statistieken over de internationale handel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (goederen en diensten)
- Indicatoren (sociaal-economisch, risico's, financiële prikkels en buitenlandse investeringen)
- Economische en handelsadviseurs
- Verslagen (Foreign Trade Review en Europees en internationaal handels- en investeringsbeleid)



Deze publicatie overloopt de handelsbetrekkingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met zijn buitenlandse partners en de belangrijkste sociaal-economische en strategische indicatoren van de landen.

Ontdek via de drie interactieve kaarten de belangrijkste partners van het BHG op het gebied van goederenhandel, en van België op het gebied van dienstverlening.

Afhankelijk van het land via de zoekbalk hiërarchisch geselecteerd, vindt u op de volgende pagina's ook:

- De belangrijkste strategische, economische en sociale indicatoren van dat land
- Het handelsverkeer in goederen tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest/België en het betrokken land
- Het handelsverkeer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per goederentype
- De uitvoer van diensten uit België naar het betrokken land (en lokale uitvoer van diensten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest per bestemming)
- De contactgegevens van de economische en de handelsadviseurs
- De methodologie

Selecteer het land via de zoekbalk of, op de speciale pagina's via de scrollmenu's.

Selecteer het land

© 2023 Statistiek Vlaanderen

Online beschikbare publicaties:

Balans van de Brusselse buitenlandse handel: een overzicht van de handelsrelaties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de rest van de wereld  
 Jaarverslag van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over het Europees en internationaal handels- en investeringsbeleid: stand van zaken van de toeristische overeenkomsten en ontwikkelingen in de handelsbetrekkingen van het BHG met de betrokken landen. Verslag 2021/Statistische bijlage bij het verslag 2021/2020 (met een beschrijving van het Belgische institutionele

China, Volksrepubliek

BHG - Geëxporteerde en geïmporteerde goederen volgens categorie

Geëxporteerde goederen volgens categorie (% en €) - 2021

Goederen geëxporteerd volgens categorie (% en €) - 2021

Categorie	%	€
I - Levende dieren en producten van het dierenrijk	0,00%	0,00%
II - Producten van het plantarijk	0,00%	0,88%
III - Vellen en dierlijke (en plantaardige) en dierlijke producten daarvan, bewerkt; spijzen; vis	0,00%	0,00%
IV - Producten van de voedselindustrie, dranken, alcoholhoudende vloeistoffen en azijn, tabak en tabak v.	1,27%	0,22%
V - Minerale producten	0,04%	0,00%
VI - Producten van de chemische en van de vervoerwarme industrieën	15,9%	1,9%
VII - Kunststof en werken daarvan; rubber en werken daarvan	0,41%	1,14%
VIII - Huiden, vellen, leder en pelerijen, lederwaren en bontwerk; zadel- en tuigmakerswerk; reistasfels	20,32%	1,25%
IX - Hout, houtskool en houtwaren; kork en korkwaren; vlechtwerk van mandenmakerswerk	0,00%	0,70%
X - Houtspunten en pulp van andere celstofhoudende vloeistoffen; papier en karton voor het tevensginn.	0,11%	1,93%
XI - Textielstoffen en textielwaren	0,47%	0,58%
XII - Stoevoet, hoofdbedels, paraplu's, parasols, wandelstokken, paraplu's, paraplu's, paraplu's, paraplu's	0,02%	1,38%
XIII - Werken van steen, van gips, van cement, van asbest, van mica en van dergelijke stoffen; keramisch	0,02%	1,46%
XIV - Echte en gekweekte parels, edelstenen en halfedelstenen, edele metalen en metaal gootstaard m.	3,85%	0,78%
XV - Onedele metalen en werken daarvan	0,29%	10,24%
XVI - Machines, toestellen en elektrotechnisch materieel, afsonderde delen daarvan; toestellen voor het op	1,48%	3,90%
XVII - Vervoermateriaal	18,30%	1,53%
XVIII - Optische instrumenten, apparaten en toestellen; instrumenten, apparaten en toestellen, voor de f	0,98%	4,56%
XIX - Vagena en munten; deelen en toebehoren daarvan	0,00%	0,00%
XX - Diverse goederen en producten	0,01%	14,13%
XXI - Kunstvoorwerpen, voorwerpen voor verzamelingen en antiekwerpen	0,22%	0,02%

Export (%) Import (%)

Source: IWB - Statistiek Vlaanderen - Concept national

4-7-2023

# Beschikbare informatie



## ANALYSEPRODUCTEN



### BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN



### BEDRIJVEN & FAILLISSEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT

- Bedrijfsdemografische statistieken (BTW-geregistreerde bedrijven, starters, bedrijfssluitingen en netto starters) per regio
- Faillissementsstatistieken (faillissementen en banenverlies) per regio, grootte en sector
- Halfjaarlijkse statistische nota

### Demografie van de ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Maandelijks Monitoring

Deze publicatie biedt een overzicht van de maandelijks statistieken in verband met de demografie van de btw-plichtige ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gedurende de voorbije drie jaar.

U kunt er de gegevens over de ondernemingen, de oprichting van ondernemingen, de stopzetting van ondernemingen en het nettoaantal opgerichtes ondernemingen raadplegen.

Voor elk van deze thema's vindt u in deze publicatie:

- het aantal en het gecumuleerde aantal per maand,
- de evolutie van de gegevens van het laatste beschikbare jaar ten opzichte van de voorgaande jaren;
- de verdeling per gewest.

Onder meer de gegevens over het oprichtingspercentage van ondernemingen, het percentage stopzettingen en de ondernemersdynamiek worden verstrekt.

Deze statistische gegevens worden vergeleken met de voor België maar u hebt ook de mogelijkheid om de gegevens voor de andere gewesten te raadplegen door het gewenste geografisch gebied te selecteren in de beschikbare filters.

Hub Brussels publiceert ook een statistische nota met een analyse van de evolutie van het aantal ondernemingen, oprichtingen, stopzettingen, netto oprichtingen, innoveratie, emigratie van ondernemingen en faillissementen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Klik op de afbeelding om de publicatie te openen.

24-03-2023

Kies een of meer geografische gebieden: Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Kies een jaar: 2023

Verdeling van de banenverliezen als gevolg van faillissementen per bedrijfssector

Cumuleerde gegevens Brussels Hoofdstedelijk Gewest 2023, aantal banenverlies: 3

Bedrijfssector	Verdeling (%)
G Groothandel en detailhandel	13,1%
F Verkeer en vervoer	13,0%
I Informatica en communicatie	12,1%
H Handel	11,9%
M Vervaardigende industrie	9,1%
N Wetenschap en onderzoek	8,1%
J Overige diensten	7,0%
K Cultuur, recreatie en sport	6,0%
L Landbouw, bosbouw en visserij	5,0%
M Informatica en communicatie	4,0%
N Wetenschap en onderzoek	3,0%
O Overige diensten	2,0%
P Landbouw, bosbouw en visserij	1,0%
Q Overige diensten	1,0%
R Overige diensten	1,0%
S Overige diensten	1,0%
T Overige diensten	1,0%
U Overige diensten	1,0%
V Overige diensten	1,0%
W Overige diensten	1,0%
X Overige diensten	1,0%
Y Overige diensten	1,0%
Z Overige diensten	1,0%



# Beschikbare informatie



## ANALYSEPRODUCTEN



### BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN

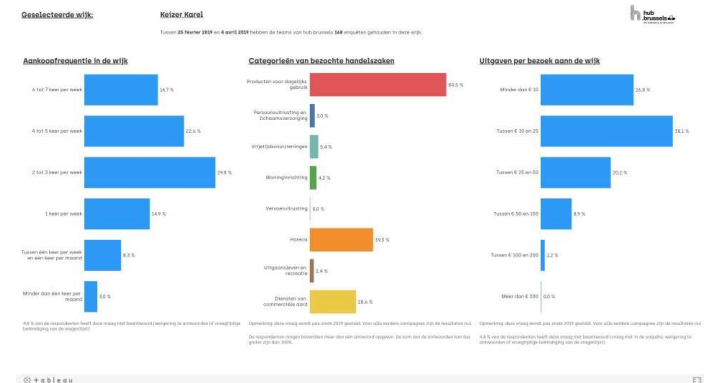
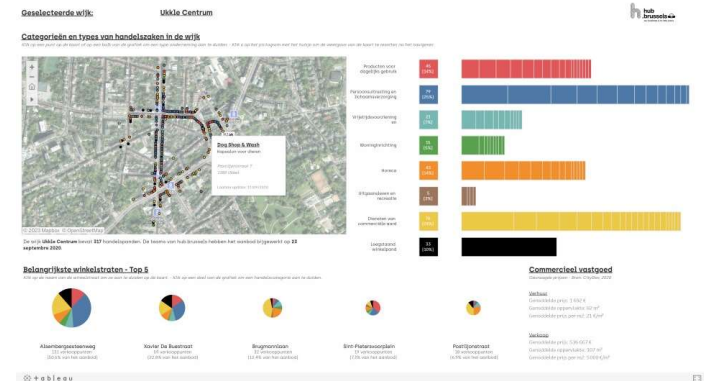


### BEDRIJVEN & FAILLISSEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT



### BAROMETER VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

- Inventaris van verkooppunten en markten
- Profiel van winkelend publiek en klanten
- Tellingen van voetgangersstromen
- Gebruikerspanelen



4-7-2023

# Beschikbare informatie



## ANALYSEPRODUCTEN



### BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN



### BEDRIJVEN & FAILLISEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT



### BAROMETER VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN



### ANDERE PRODUCTEN

- Rapport Creatieve en Culturele Sectoren, Barometer voor Economische Transitie 2021, Impact van de crisis op de Brusselse ondernemingen in 2021, etc.



34. Hoe zouden overheden volgens u de overstap van uw onderneming naar de circulaire economie kunnen aanzwengelen?



4-7-2023



# analytics.brussels en **mobilititeit**

# Mobiliteit en detailhandel



## VOETGANGERSTROMEN

### Telling van voetgangersstromen via wifisensoren

Het stedelijk weefsel van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest telt meer dan 20.000 handelszaken. De meeste ervan bevinden zich in de dichtbevolkte handelswijken.

Om de toeloop in deze handelswijken te monitoren, heeft hub.brussels een vijftigtal wifisensoren van het bedrijf WhatTheShop geplaatst. Deze sensoren tellen doorlopend en volledig anoniem het aantal voorbijgangers binnen hun bereik. Na controle en aggregatie van de gegevens worden de verrichte tellingen in dit verslag gepubliceerd.

De locatie van het straatgedeelte waarin elke sensor zich bevindt, is te zien op de kaart hiernaast. De gegevens zijn toegankelijk in twee verslaggevingsformaten, door op de onderstaande titels en pictogrammen te klikken.

#### Samenvattende indicatoren

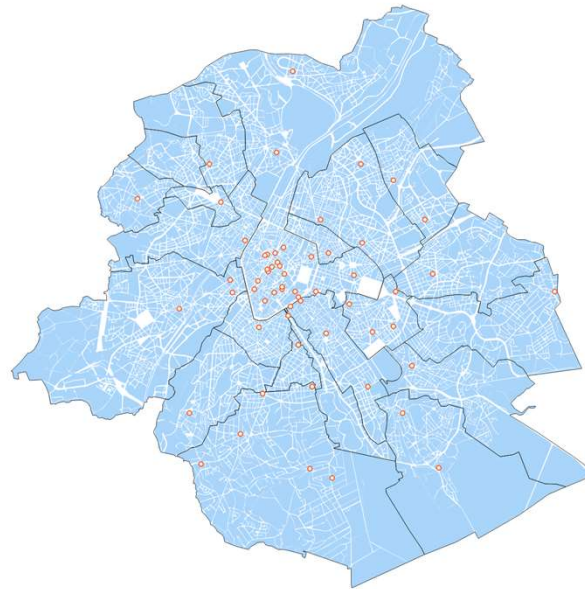


Geeft de gemiddelde tellingen voor elke sensor weer. Deze tellingen worden geaggregeerd per uur, weekdag en per maand.

#### Analyse per selectie van datums



Levert gedetailleerde tellingen op doordat een specifieke tijdsperiode kan worden geselecteerd, die daarna volgens verschillende tijdsprisma's kan worden ..



# Mobiliteit en detailhandel



## VOETGANGERSTROMEN

### Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Gewest telt meer dan 20.000 wifisensoren die zich bevinden in de

Om de toeloop in deze hub.brussels een vijftigtal WhatTheShop geplaatst. en volledig anoniem het bereik. Na controle en ag worden de verrichte tellin

De locatie van het straatgebied bevindt, is te zien op de kaart. Het gebied is toegankelijk in twee verschillende vers onderstaande titels en pi

### Grote Markt | Brussel - Grasmarkt 15-49

Telling van 22 december 2021 tot 31 mei 2023 (515 teldagen)

#### Gegevens filteren:

1. Selecteer een postcodegebied

Tout

2. Selecteer een sensor



#### Samenvattende informatie



Geeft de sensor van de geaggregeerde maand.



volgens de gemiddelde dagelijkse toeloop

25.100

persoon per dag gemiddeld



#### Analyse per selectie



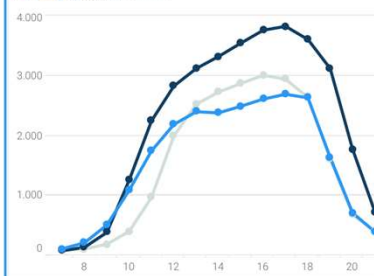
Levert gegevens van een specifieke geselecteerde verschillen



Piekverkeer per uur tijdens een gemiddelde week: **Zaterdag om 17u met 3.800 voorbijgangers**

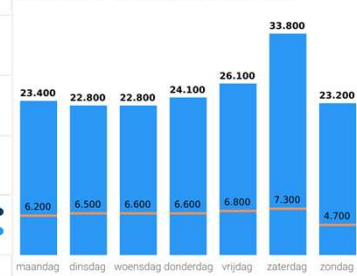
#### Uurgemiddelde - Aantal voorbijgangers

Weekdag - Zaterdag - Zondag



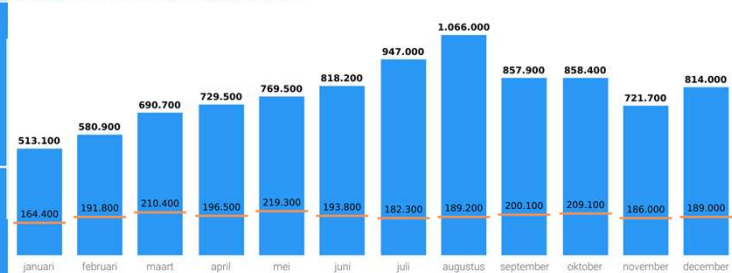
#### Daggemiddelde - Aantal voorbijgangers

Geselecteerde sensor - Gemiddelde van alle sensoren



#### Maandgemiddelde - Aantal voorbijgangers

Geselecteerde sensor - Gemiddelde van alle sensoren



# Mobiliteit en detailhandel



## VOETGANGERSTROMEN

### Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Gewest telt meer dan 20.000 sensoren. Ervaren bevinden zich in de

Om de toeloop in deze hub.brussels en vijf WhatTheShop geplaatst. en volledig anoniem het bereik. Na controle en worden de verrichte tellin

De locatie van het straat bevindt, is te zien op de k toegankelijk in twee versta onderstaande titels en pi

### Samenvattende in



Geeft de sensor v geaggre maand.



3e

### Analyse per selec



Levert g een spec geselecte verschil



Piekverke een gem Zaterdag met 3.8 voorbij

### Grote Markt | Baljuw | Ixelles - Baljuwstraat 37-51

Telling van 22 december Telling van 21 december 2021 tot 30 april 2023 (496 teldagen)

#### Gegevens filteren:

Selecteer een sensor

Selecteer een postcode

Tout

Selecteer een grafiek

Evolutie per dag



Introductie



Samenvat. Indic.

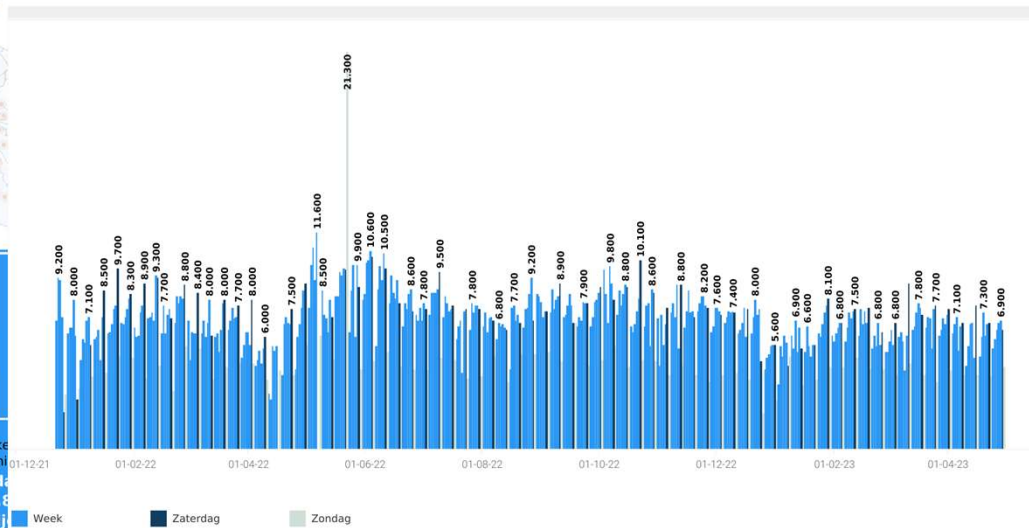


Selecteer een periode

21/12/2021 00:00:00 à 30/04/2023 00:00:00 et valeurs null



### Evolutie per dag - Aantal voorbijgangers





# Mobiliteit en detailhandel



## VOETGANGERSTROMEN

### Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Gewest telt meer dan 20.000 wifisensoren. Het aantal sensoren wordt voortdurend aangevuld met nieuwe sensoren. De locatie van het straatgedeelte waarin de sensoren bevinden zich is te zien op de kaart.

Om de toeloop in deze hub.brussels een vijfde van de toeloop te maken, is het gebied van WhatTheShop geplaatst. Het gebied is volledig anoniem en het gebied is bereikbaar. Na controle en goedkeuring worden de verrichte tellingen beschikbaar gemaakt.

De locatie van het straatgedeelte waarin de sensoren bevinden zich is te zien op de kaart. Het gebied is bereikbaar in twee versies: met en zonder de onderstaande titels en pictogrammen.

#### Samenvattende informatie



Geeft de toeloop van de sensor voor de afgelopen maand.



#### Analyse per selectie



Levert gegevens voor een specifieke selectie van de sensoren. Het verschil in toeloop wordt weergegeven.



Grote Markt | Baljuw | Ixelles - B: Baljuw | Ixelles - Baljuwstraat 37-51

Telling van 22 december Telling van 21 december Telling van 21 december 2021 tot 30 april 2023 (496 teldagen)

Gegevens filteren:

Selecteer een sensor

Selecteer een sensor

Selecteer een grafiek



Introduce



Samenvat. Indic.



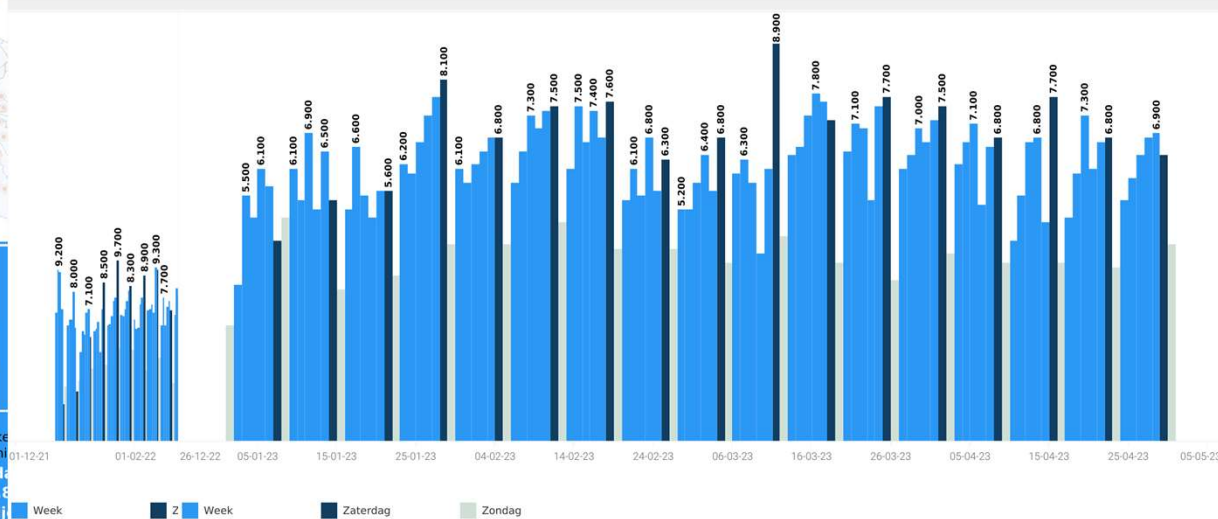
Selecteer een periode

1/01/2023 00:00:00 à 30/04/2023 00:00:00 et valeurs null



Tout

### Evolutie per dag - Aantal voorbijgangers



# Mobiliteit en detailhandel



## VOETGANGERSTROMEN

### Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Gewest telt meer dan 20.000 sensoren waarvan er nu 10.000 ervan bevinden zich in de

Om de toeloop in deze hub.brussels een vijftigtal WhatTheShop geplaatst. Het is nu volledig anoniem het gebied bereikbaar. Na controle en afgewerkt worden de verrichte tellin

De locatie van het straatgebied bevindt, is te zien op de kaart. Het is toegankelijk in twee versies. De onderstaande titels en pi

### Samenvattende informatie



Geeft de sensor van de geaggregeerde maand.

3e

### Analyse per selectie



Levert gegevens van een specifieke weekverschillen

Grote Markt | Baljuw | Ixelles - Baljuw | Ixelles - Sint-Guido | Anderlecht - Weyerstraat 90-102

Telling van 22 december Telling van 21 december Telling van 21 december Telling van 21 januari 2022 tot 31 mei 2023 (496 teldagen)

Gegevens filteren:

Selecteer een sensor

Selecteer een sensor

Selecteer een sensor

Selecteer een grafiek



Introductie



Samenvat. Indic.



Selecteer een periode

21/12/2021 00:00:00 à 31/05/2023 00:00:00 et valeurs null



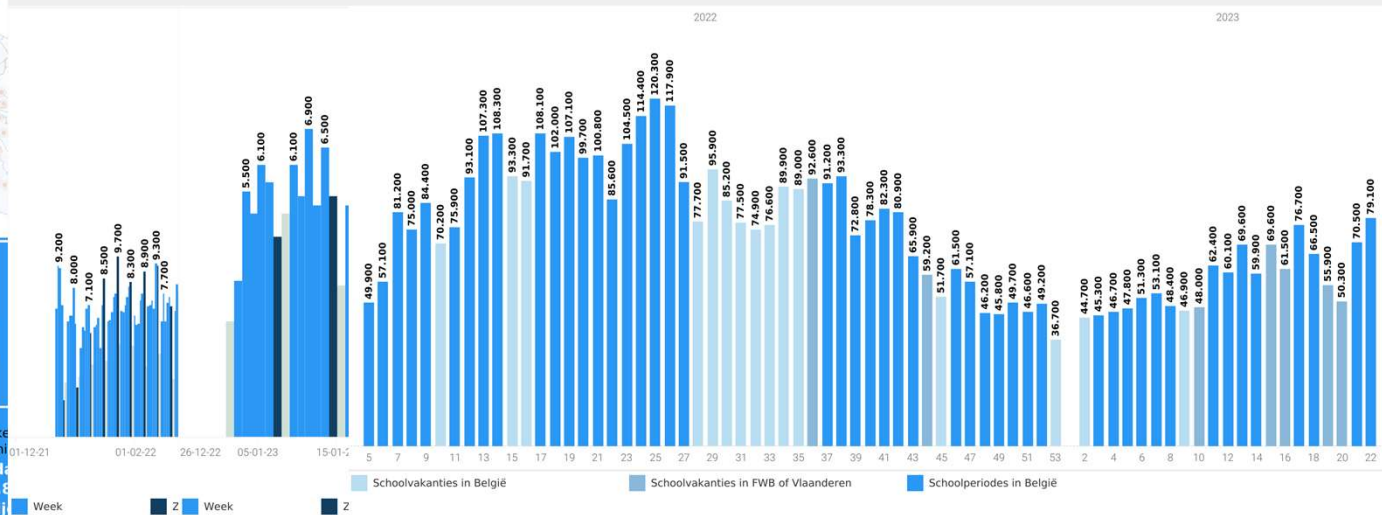
Tout

### Evolutie per dagEvolutie per dagEvolutie per week - Aantal voorbijgangers

1. Selecteer een postcode



2. Selecteer een sensor



# Mobiliteit en detailhandel



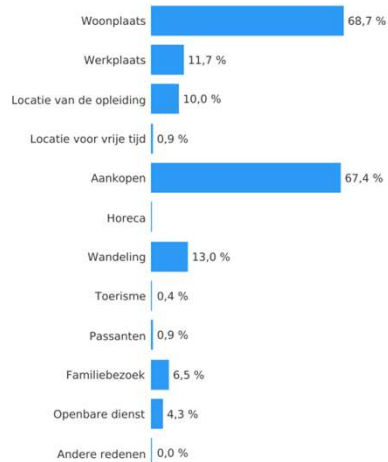
## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

Geselecteerde wijk: **Wiener plein**



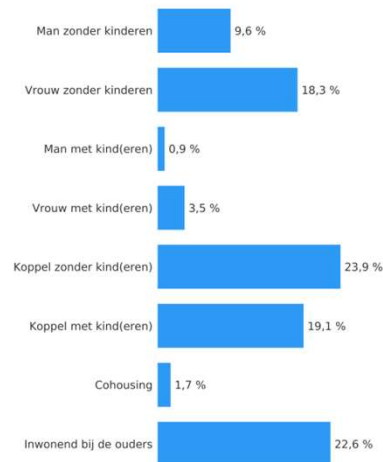
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

### Redenen voor aanwezigheid in de wijk



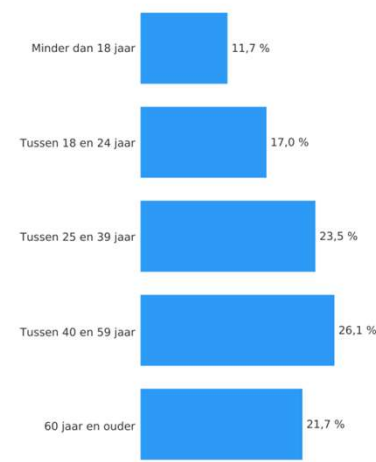
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord opgeven voor deze vraag. De som van de redenen voor aanwezigheid in de wijk kan dus groter zijn dan 100%.

### Gezinsstructuur



0,4 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

### Leeftijd



0,0 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

# Mobiliteit en detailhandel



## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

Geselecteerde wijk:

W Geselecteerde wijk:

Wiener plein

Tu

Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

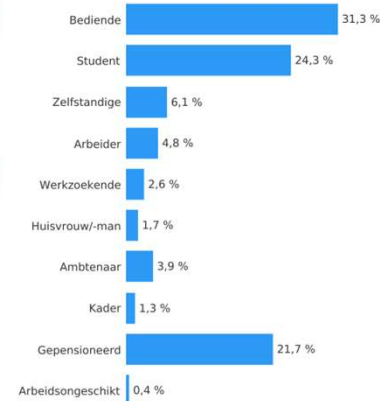


### Redenen voor aanwezigheid



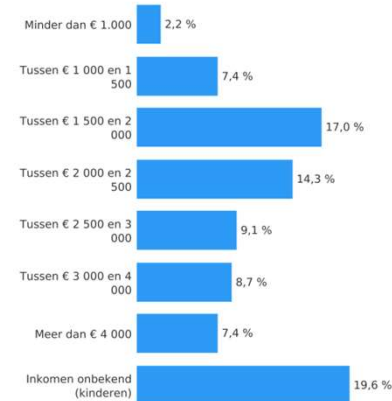
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord geven. De som van de redenen voor aanwezigheid in de 100%.

### Professionele situatie



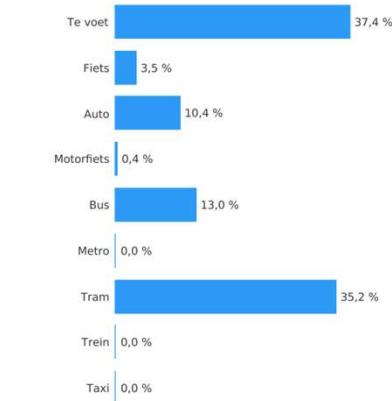
1,7 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigerling te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

### Maandelijks gezinsinkomen



8,3 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigerling te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

### Gebruikt vervoersmiddel



0,0 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigerling te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

Opmerking: Deze vraag is gewijzigd in 2019. Sindsdien kunnen respondenten slechts één antwoord kiezen. Voor eerder uitgevoerde campagnes kan de som van de vervoersmiddelen groter zijn dan 100%.

# Mobiliteit en detailhandel



## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

Geselecteerde wijk:

W Geselecteerde wijk:

W Geselecteerde wijk:

Wiener plein



Tu

Tu

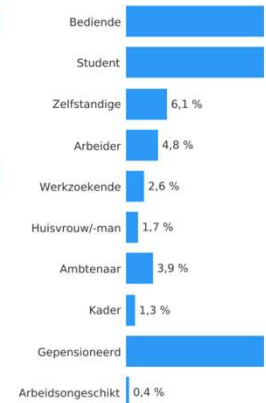
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

### Redenen voor aanwezigheid



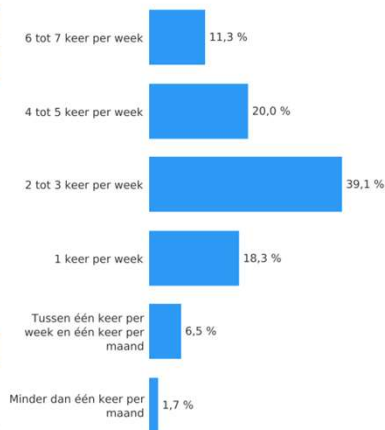
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord geven. De som van de redenen voor aanwezigheid in de 100%.

### Professionele situatie



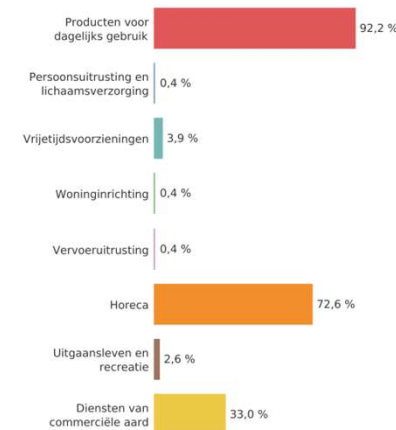
1,7 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst.

### Aankoopfrequentie in de wijk



3,0 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

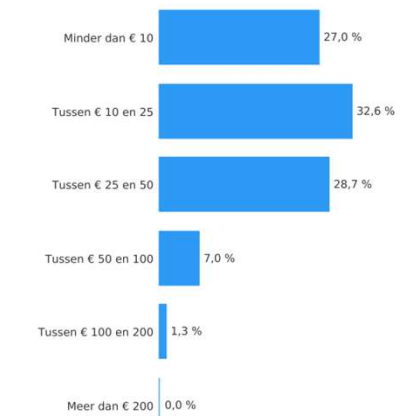
### Categorieën van bezochte handelszaken



Opmerking: deze vraag wordt pas sinds 2019 gesteld. Voor alle eerdere campagnes zijn de resultaten nul.

De respondenten mogen bovendien meer dan één antwoord opgeven. De som van de antwoorden kan dus groter zijn dan 100%.

### Uitgaven per bezoek aan de wijk



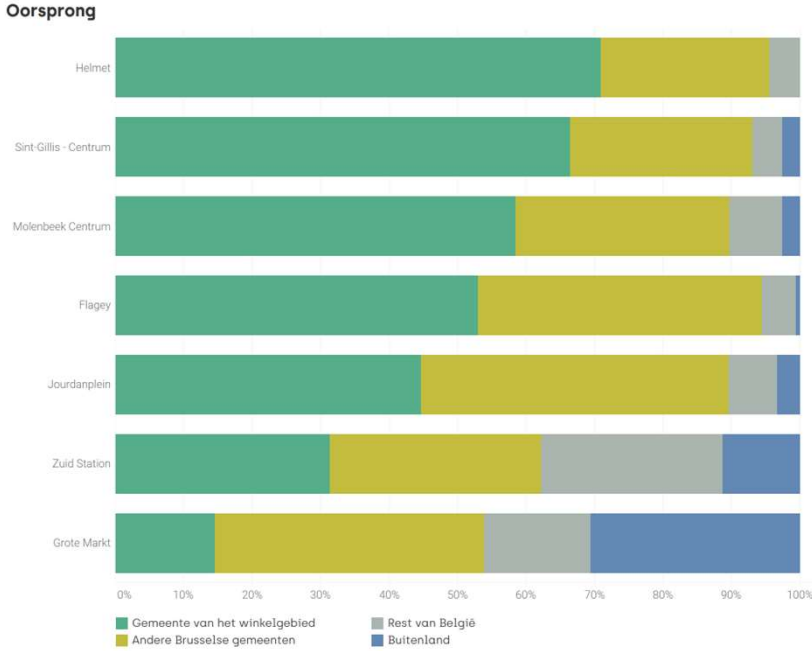
Opmerking: deze vraag wordt pas sinds 2019 gesteld. Voor alle eerdere campagnes zijn de resultaten nul.

3,5 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (vraag niet in de enquête, weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

# Mobiliteit en detailhandel



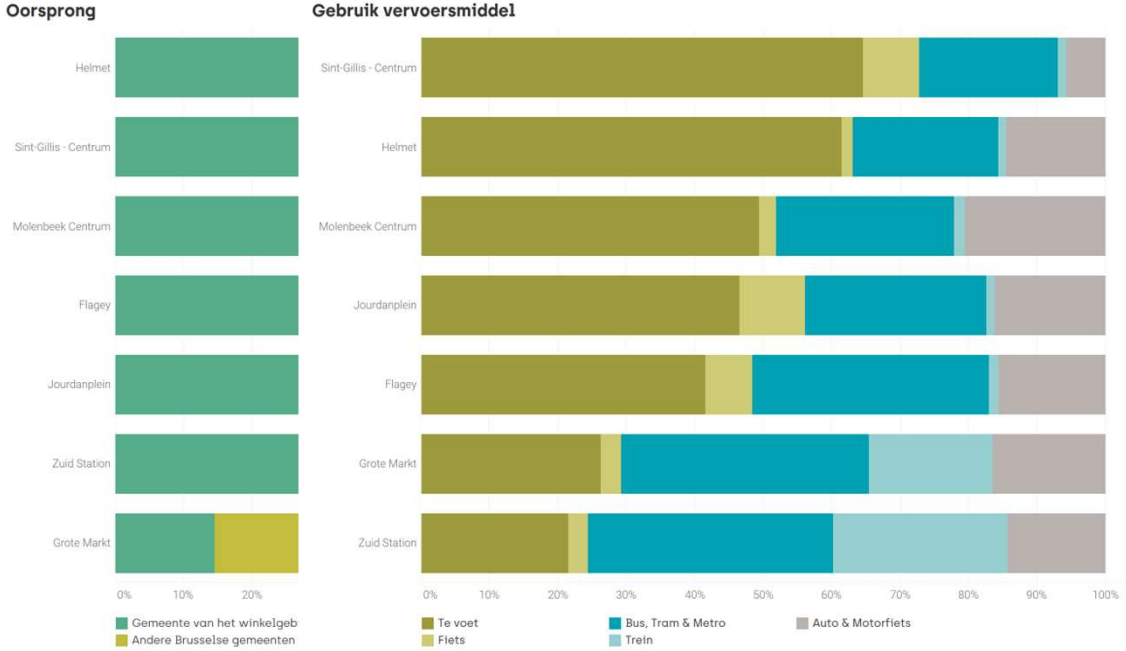
## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



# Mobiliteit en detailhandel



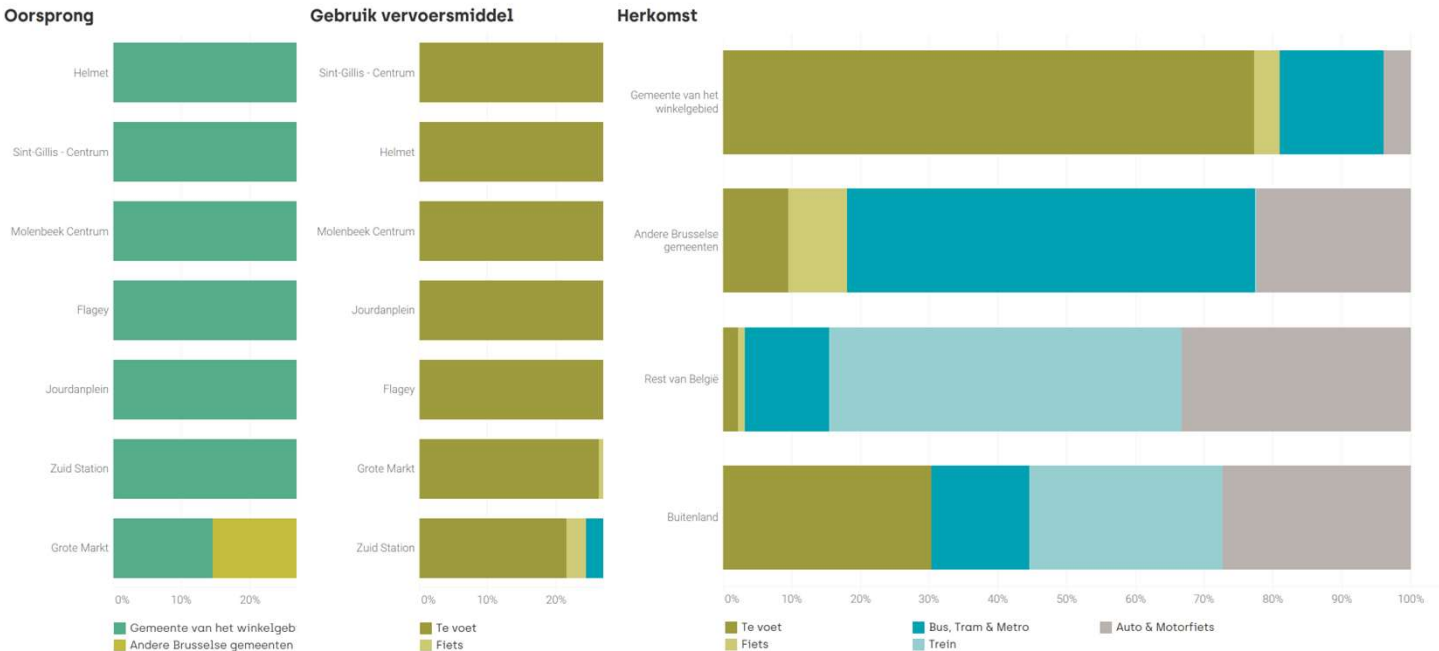
## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



# Mobiliteit en detailhandel



## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



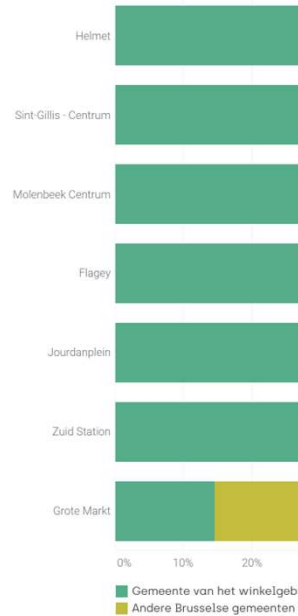


# Mobiliteit en detailhandel

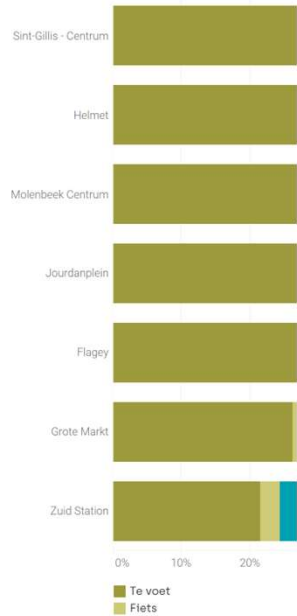


## BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]

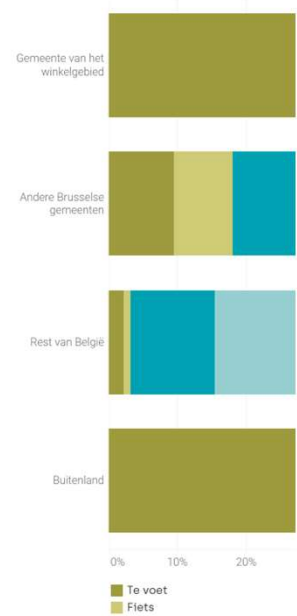
Oorsprong



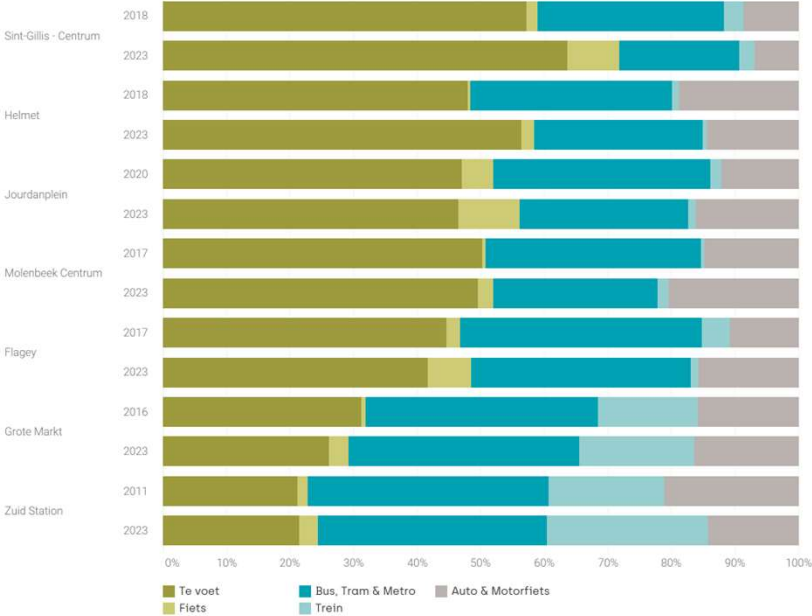
Gebruik vervoersmiddel



Herkomst



Gebruik vervoersmiddel (evolutie)

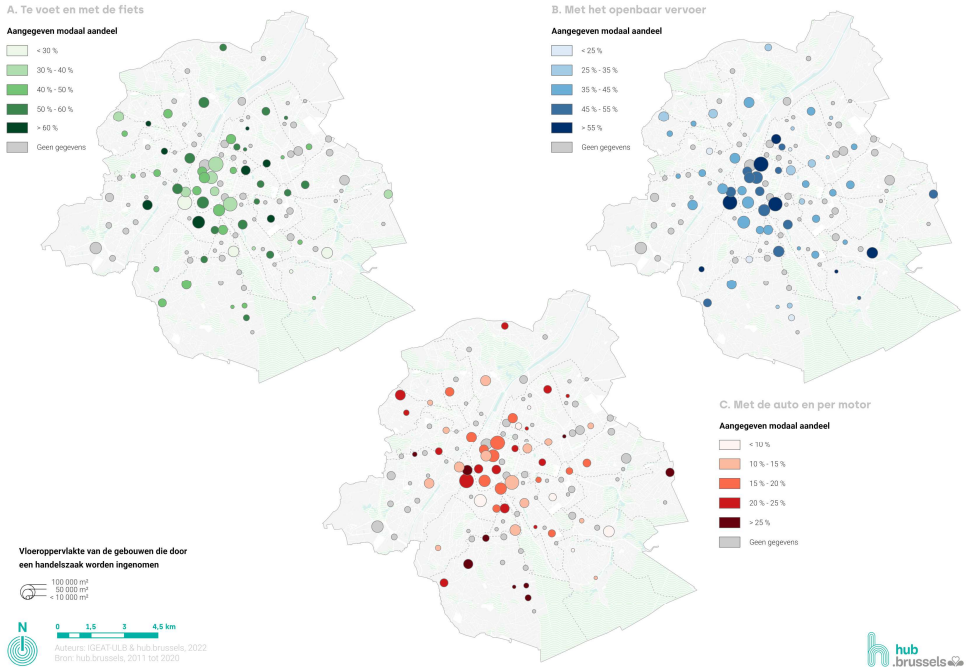


# Mobiliteit en detailhandel



## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

**Plaat 2 - Belangrijkste vervoermiddel om een handelskern te bereiken**

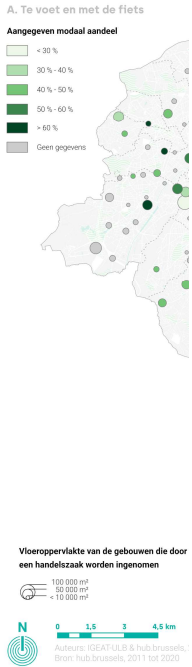


# Mobiliteit en detailhandel

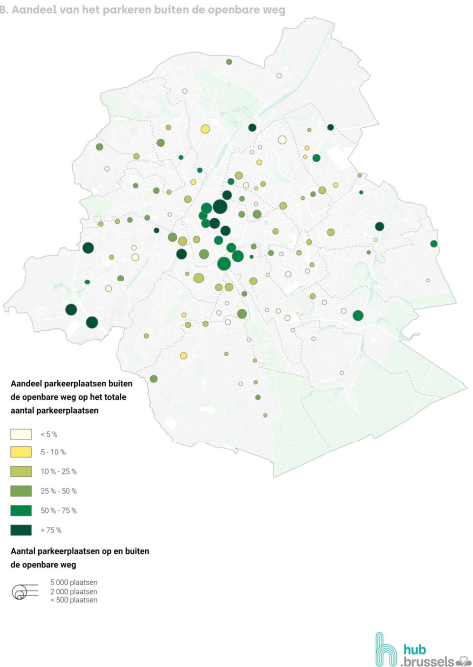
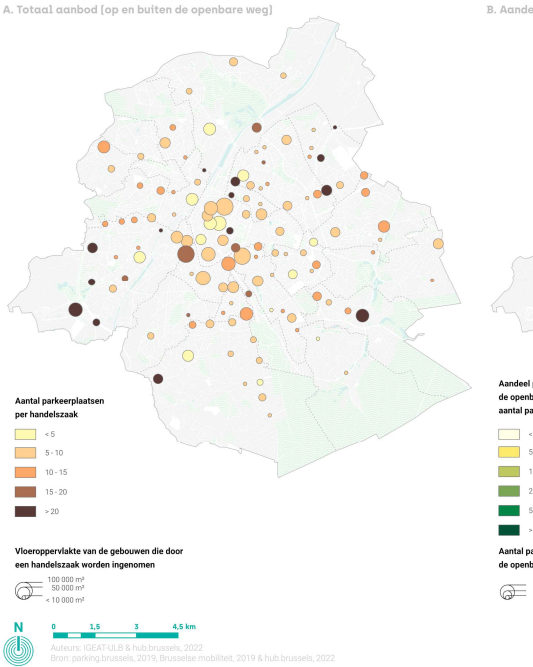


## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

**Plaat 2 - Belangrijkste ve**



**Plaat 3 - Voor klanten toegankelijk parkeeraanbod van de handelskernen**



# Mobiliteit en detailhandel

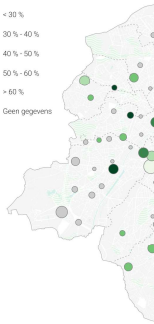
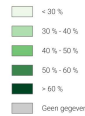


## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

**Plaat 2 - Belangrijkste ve**

A. Te voet en met de fiets

Aangegeven modaal aandeel



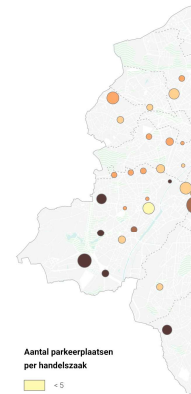
Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



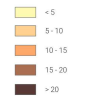
**Plaat 3 - Voor klanten to**

A. Totaal aanbod [op en buiten de

Aangegeven modaal aandeel



Aantal parkeerplaatsen per handelszaak



Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



**Plaat 5 - Kwaliteit van de bereikbaarheid van de handelskernen met het openbaar vervoer**

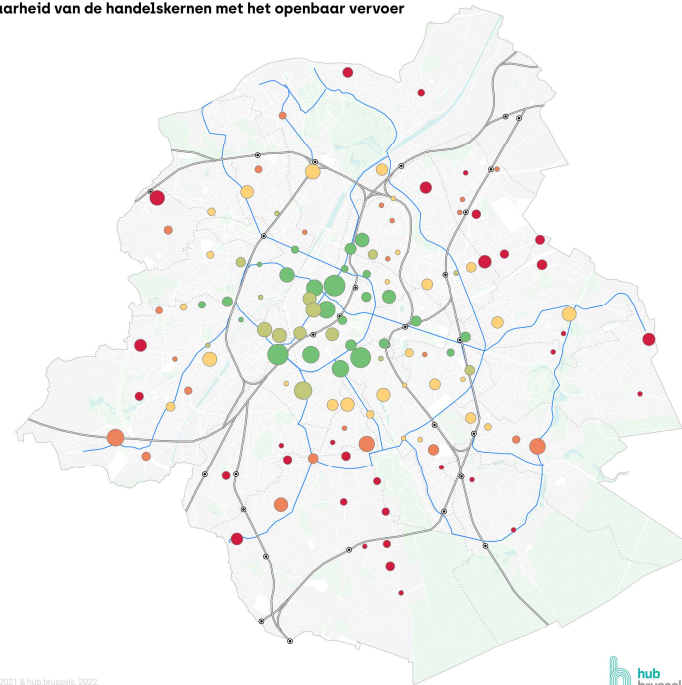
Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer vanuit het hele Gewest



Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Openbaar vervoersnetwerk



# Mobiliteit en detailhandel

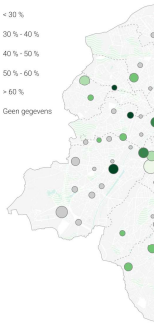
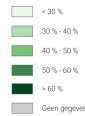


## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

**Plaat 2 - Belangrijkste vervoer**

A. Te voet en met de fiets

Aangegeven modaal aandeel

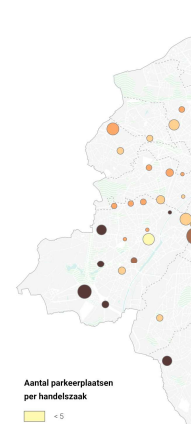


Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



**Plaat 3 - Voor klanten toe**

A. Totaal aanbod (op en buiten de



Aantal parkeerplaatsen per handelszaak



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



**Plaat 5 - Kwaliteit van de**

vervoer vanuit het hele Gewest



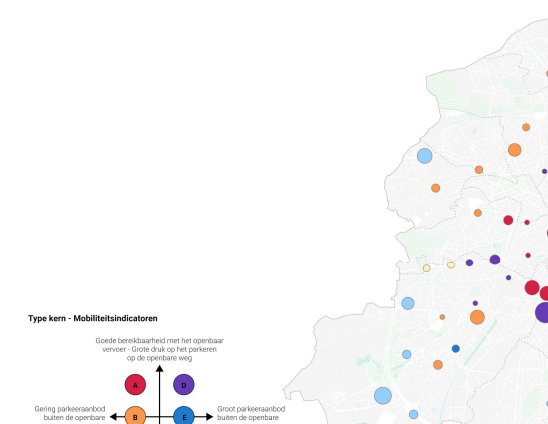
Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Openbaar vervoersnetwerk



**Plaat 6 - Typologie van de handelskernen volgens mobiliteitsindicatoren**



Type kern - Mobiliteitsindicatoren



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



# Mobiliteit en detailhandel



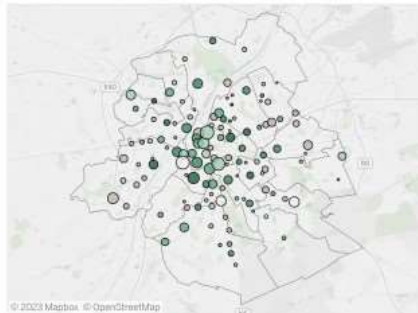
## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN (WIP)

### Indicator: Aangegeven modaal aandeel [%]

Percentage van de respondenten dat aangeeft een specifiek vervoermiddel (hier gegroepeerd in drie categorieën) te gebruiken om naar de kern te komen. Bron: Enquêtes bij het winkelend publiek in de traditionele kern (Frua brussels, 2011-2022).



#### 1. Te voet en met de fiets

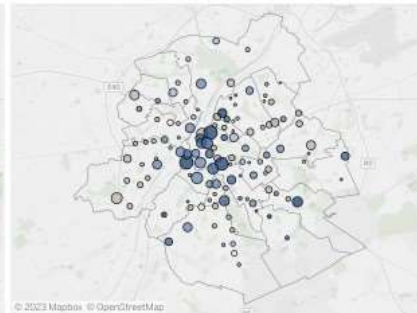


#### 4. Totaal

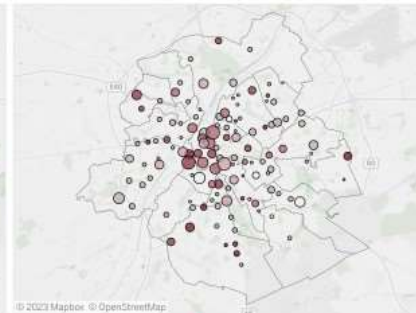
Omdat lang aangegeven respondenten meer dan één antwoord kunnen geven, kan de som van de drie resultaten groter zijn dan 100%.



#### 2. Met het openbaar vervoer



#### 3. Met de auto en per motor



#### 5. Belangrijkste resultaten

In alle onderzochte kernen maakt te voet gaan of fietsen bijna de helft uit van de gemiddelde verplaatsingsmodi. Toch nemen we sterke verschillen waar tussen de kernen, wat vooral te verklaren is door hun uitstraling.

De handelskernen met een sterke uitstraling (Nieuwstraat, Naamsepoort, Brabant, enz.) trekken een gewestelijk of zelfs nationaal cliënteel aan dat, aangezien het van ver komt, logischerwijze minder te voet komt. Het evenwicht tussen de vervoerswijzen situeert zich dus tussen de auto en het openbaar vervoer.

Voor de kernen met een gemeentelijke of gewestelijke uitstraling (Anderlecht-Centrum, Molenbeek-Centrum, Sint-Gillis-Centrum, enz.) situeert het evenwicht zich tussen de drie vervoerswijzen met een dominantie voor het te voet of met de fiets gaan en het gebruik van het openbaar vervoer voor de meest centraal gelegen kernen, en de auto en de zachte vervoersmodi voor de meest perifere (al naargelang het vervoersaanbod).

Wat de lokale kernen betreft, is er een evenwicht tussen te voet gaan en fietsen (voor de meest centrale kernen, waar de bebouwing dicht is en de bevolking minder gemotoriseerd) en de auto nemen (voor de meest perifere kernen).

# Mobiliteit en detailhandel



## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN (WIP)

**Indicator: Aangegeven**  
 Percentage van de respondenten die publiek in de traditionele kern

**Indicator: Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer (minuten)**

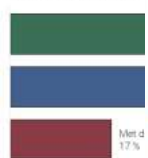
Gemiddelde toegangstijd vanaf alle haltes van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar de handelskern of in de onmiddellijke omgeving ervan (100 m in vogelvlucht). Deze berekening combineert het aanbod van de vier operatoren op drie tijdstippen van de dag (9 uur, 12 uur en 16 uur op weekdays). Bronnen: MVB, De Lijn, TEC en NMBS, 2021.



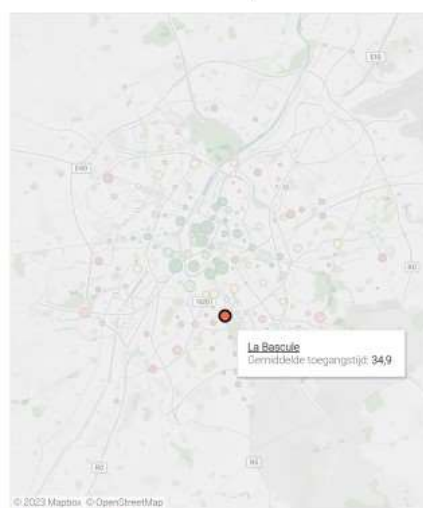
### 1. Te voet en met de fiets



### 4. Totaal



### 1. Kwaliteit van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer



### 2. Haltes gelegen in een kern of in haar onmiddellijke omgeving



### 3. Belangrijkste resultaten

De kernen variëren een verschillende gemiddelde toegangstijd volgens een zeer waarneembare centrum-periferiegradient. Deze laatste is het gevolg van de organisatie van het openbaarvervoeraanbod dat gericht is op een goede verbinding met het stadscentrum.

Het zijn dan ook de omgevingen van de stations Brussel-Noord, Brussel-Centraal en Brussel-Zuid en de Europese wijk die het best bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Dit is te danken aan de goede aansluitingsmogelijkheden, gekoppeld aan de aanwezigheid van de belangrijkste gewestelijke stations, aan de organisatie van de intergewestelijke operatoren (TEC en De Lijn) die zich ook richten op de kantoorwijken van het stadscentrum, en aan het aanbod van de MVB dat georganiseerd is rond de belangrijkste activiteitscentra. De handelskernen in het stadscentrum profiteren dus van deze goede bereikbaarheid en kunnen potentieel een gewestelijk en grootstedelijk cliënteel aantrekken en daarbij het gebruik van de auto vermijden.

In de eerste kroon is de bodeming over het algemeen van goede kwaliteit, maar efficiënter voor de handelskernen langs de Gentsesteenweg (Molenbeek-Centrum, Zwarte Vijvers en Kaneveld), de Louizalaan (Vieugnot en Baluw-Rastelen) of nabij knooppunten als Merode (Sint-Pietersplein en Tongeren), het Weststation, enz. De zuidoostelijke en oostelijke kernen van Brussel zijn daarentegen minder goed bereikbaar door het ontbreken van structurerende lijnen en de slechte prestaties van het bovengrondse netwerk in dit dichte stedelijke weefsel. Dit geldt bijvoorbeeld voor Janson - Ma Campagne, de Bascule of de Begraafplaats van Elsene.

In de tweede kroon hangt de goede bediening vooral af van het MVB-net en de structurerende van dat net (tram of metro). Zo zijn Spiegel, Wiluwe Shopping Center, Docks Brussel of Hankar goed bereikbaar, in tegenstelling tot Ukkel-centrum, Sint-Denis, Bosvoorde, Gastix Shopping Center of Westland Shopping Center, die slecht bereikbaar lijken en meer afhankelijk zijn van de bereikbaarheid over de weg. Hierbij dient opgemerkt dat voor de kleinere handelskernen, zoals het Brugmanplein, het Vivespark in Anderlecht of Vokemans in Rixdorp-Over-Heembeek, de slechtere gemiddelde bereikbaarheid met het openbaar vervoer minder nadelig is, gezien hun beperkte uitstraling.

# Mobiliteit en detailhandel



## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN (WIP)

**Indicator: Aangegeven**  
 Percentage van de respondenten die publiek in de traditionele kern

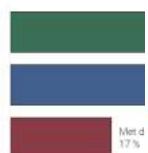
**Indicator: Gemiddeld**  
 Gemiddelde toegangstijd vanaf vogelvlucht. Deze berekening

**Indicator: parkeergelegenheid (op en buiten de openbare weg) voor klanten**  
 Aantal openbare parkeerplaatsen (op of buiten de openbare weg (openbare parkings of handelszaken), binnen de perimeter van de kern of binnen een perimeter van 100 meter daarvan. Bron: terreinopnemingen van parking brussels en Brussel Mobiliteit, 2019.

### 1. Te voet en met de fiets



### 4. Totaal



### 1. Kwaliteit van de bereik



### 1. Aantal parkeerplaatsen per handelszaak



### 2. Type parkeerplaatsen

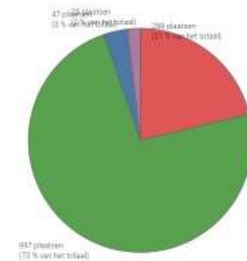


### 3. Belangrijkste resultaten

De 123 in aanmerking genomen handelskernen tellen meer dan 125.000 parkeerplaatsen, waarvan 43% buiten de openbare weg. Gemiddeld zijn er iets meer dan zeven parkeerplaatsen toegankelijk voor klanten per handelszaak in de onderzochte ruimten. Dit gemiddelde blijft echter slechts theoretisch, aangezien deze plaatsen ook andere behoeften dekken (parkeerplaatsen voor bewoners, werknemers en andere bezoekers van de wijk) en aangezien deze ratio's sterk variëren van wijk tot wijk.

In de Vijfhoek worden de meeste kernen (Nieuwstraat, Vanet, Waterloolaan, enz., alsook de nabijgelegen Louizakern) gekenmerkt door een groot parkeeraanbod, waarvan een aanzienlijk deel buiten de openbare weg gelegen is. Dit komt door de aanwezigheid van grote openbare parkings in de buurt ervan, op het tracé van de Kleine Ring. Deze situatie is verenigbaar met het commerciële aanbod met grootstedelijke of zelfs nationale uitstalling van de Vijfhoek. Hierbij dient opgemerkt dat, hoewel de meer centraal gelegen kernen (Grote Markt en Sint-Jacob) een lager parkeerratio hebben, zij indirect profiteren van dezelfde parkings als de andere kernen van de Vijfhoek.

In de eerste kroon worden de grote handelskernen (bv. centra van Sint-Gillis, Molenbeek of Anderlecht) gekenmerkt door een lage parkeerratio per handelszaak en een beperkt aanbod van parkeergelegenheid buiten de openbare weg. Het gaat om oudere handelsruimten, ingebed in dichtbebouwde gebieden, waar de aanleg van extra parkeerplaatsen ingewikkeld en duur is. Hoewel de meeste van deze kernen een gemeentelijke commerciële uitstalling hebben en er minder sprake is van beschikbaarheid over de weg, vallen enkele centra op door hun sterke uitstraling (soms permanent, zoals Brobant, Molenbeek-Centrum of de Naamspoort, of soms occasioneel, zoals Kuregem tijdens de weekmarkten). In deze ruimten geldt het beperkte parkeeraanbod dan ook als problematischer.



Totaal 126.000 parkeerplaatsen



# Mobiliteit en detailhandel



## MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN (WIP)

**Indicator: Aangegeven**  
 Percentage van de respondenten die de kern van de traditionele kern

**Indicator: Gemiddeld**  
 Gemiddelde toegankelijkheid van de kern (vogelvlucht). Deze berekening is gebaseerd op de berekening van de bereikbaarheid van de kern.

**Indicator: parkeerg**  
 Aantal openbare parkeerplaatsen en terreinopnamen van parkeerplaatsen.

**Indicatoren: aantal voor leveringen voorbehouden plaatsen en aantal leveringen per plaats**

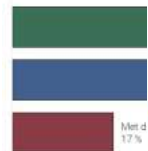
Aantal plaatsen voor leveringen (plaatsen gereserveerd voor leveringen en vrachtwagens alsmede gedeeltelijke plaatsen voor leveringen) binnen de perimenter van de kern of binnen 100 meter van de grenzen daarvan. Dit aantal wordt gedeeld door het aantal handelszaken in de kern. De tweede indicator is de verhouding tussen het geraamde aantal wettelijke leveringen (op basis van het Freturb-model) en het aantal parkeerplaatsen voor leveringen. Bronnen: parking brussels & Brussel Mobiliteit, 2019 & Brussel Mobiliteit, 2012 op basis van het Freturb-model



**1. Te voet en met de fiets**



**4. Totaal**  
 Opmerking: aangegeven respectievelijk resultaten groter zijn dan 100%.



**1. Kwaliteit van de bereid**



**1. Aantal parkeerplaatsen**



**3. Belangrijkste resultaat**

De 123 in aanmerking genomen theoretisch, aangezien deze zijn in de Vijfhoek worden de meest de buurt ervan, op het tracé van hebben, zij indirect profiteren van de kern. In de eerste kroon worden de dichtbebouwde gebieden, waar (soms) permanent, zoals Brobe

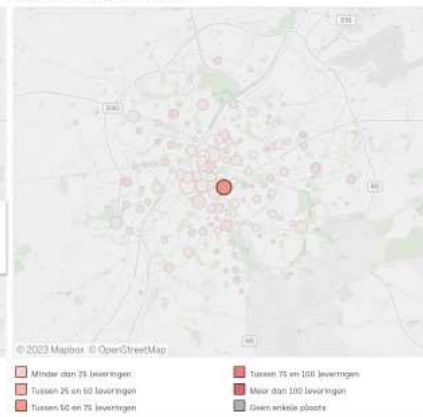
**1. Aantal handelszaken voor een plaats**



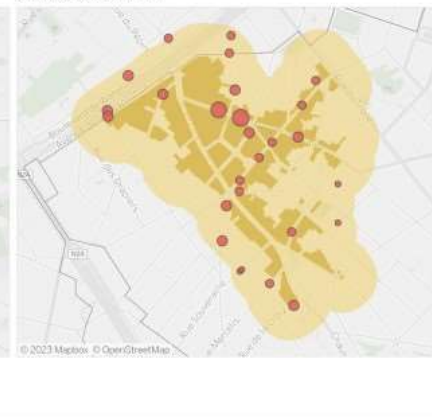
**4. Belangrijkste resultaten**

Wat deze indicatoren betreft, is het belangrijk te preciseren dat het niet gaat om een rechtstreeks beeld van de druk op de leveringsruimtes, aangezien deze ook afhangt van het aanbod buiten de openbare weg, dat niet bekend is. Bovendien hangt de geraamde capaciteit van de leveringszones ook af van het respect voor deze ruimten door andere weggebruikers of het werkelijke ritme van de leveringen in de wijk. Naast deze voorzorgsmaatregel lijkt er een centrum-periferiegradiënt te zijn waarbij de hoogste dichtheden van leveringsruimten zich in het stadscentrum bevinden. Dit zou te wijten zijn aan de moeilijkheid om in deze dichtbevolkte ruimten te voorzien in afleveringsruimten buiten de straat. Omgekeerd stellen we zeer lage ratio's van leveringsruimten in ingerichte winkelcentra vast, omdat we daar vaak logistieke zones aantreffen die op de handelszite zelf, buiten de openbare weg, zijn ingericht. Andere handelskernen hebben een laag percentage parkeerplaatsen voor leveringen, omdat zij openbare pleinen of voetgangersstraten hebben die op bepaalde momenten van de dag als parkeerterrein voor leveringen fungeren (zoals de voetgangerszone in het centrum van Brussel, het Voorplein in het centrum van Sint-Gillis of het Spiegelplein in Jette). De relatief lage percentages in de Brabantwijk, Molenbeek-Centrum of Bockland zijn daarentegen meer onverwacht gezien het commerciële en stedelijke weefsel. De verhouding tussen het geraamde aantal leveringen en het aantal daarvoor gereserveerde plaatsen laat zeer uiteenlopende situaties zien. Afgezien van de kernen die over een voortgangzone beschikken die voor de leveringen gebruikt wordt, zijn de ratio's in het centrum van de agglomeratie lager dan in de periferie. Dit zou kunnen worden verklaard door de grotere druk op het parkeren in het algemeen en de geringere beschikbaarheid van buiten de openbare weg gelegen leveringsruimten. De situatie lijkt ook te verschillen van gemeente tot gemeente, met hoge ratio's in Etterbeek, Ukkel of de twee Woluwe, en lagere ratio's in Elsene, Schaerbeek en Evere. Dit zou een illustratie kunnen vormen van een verschillend gemeentelijk beleid.

**2. Aantal leveringen per plaats**



**3. Locatie van de plaatsen**



# Demostratie ?

# CITY VISION & THE ENVIRONMENT

Comment la politique de mobilité répond-elle  
aux enjeux environnementaux?

Hoe beantwoordt het mobiliteitsbeleid  
aan milieu-uitdagingen?



SARAH HOLLANDER – 9/06/2023

# CITY VISION & ENVIRONNEMENT



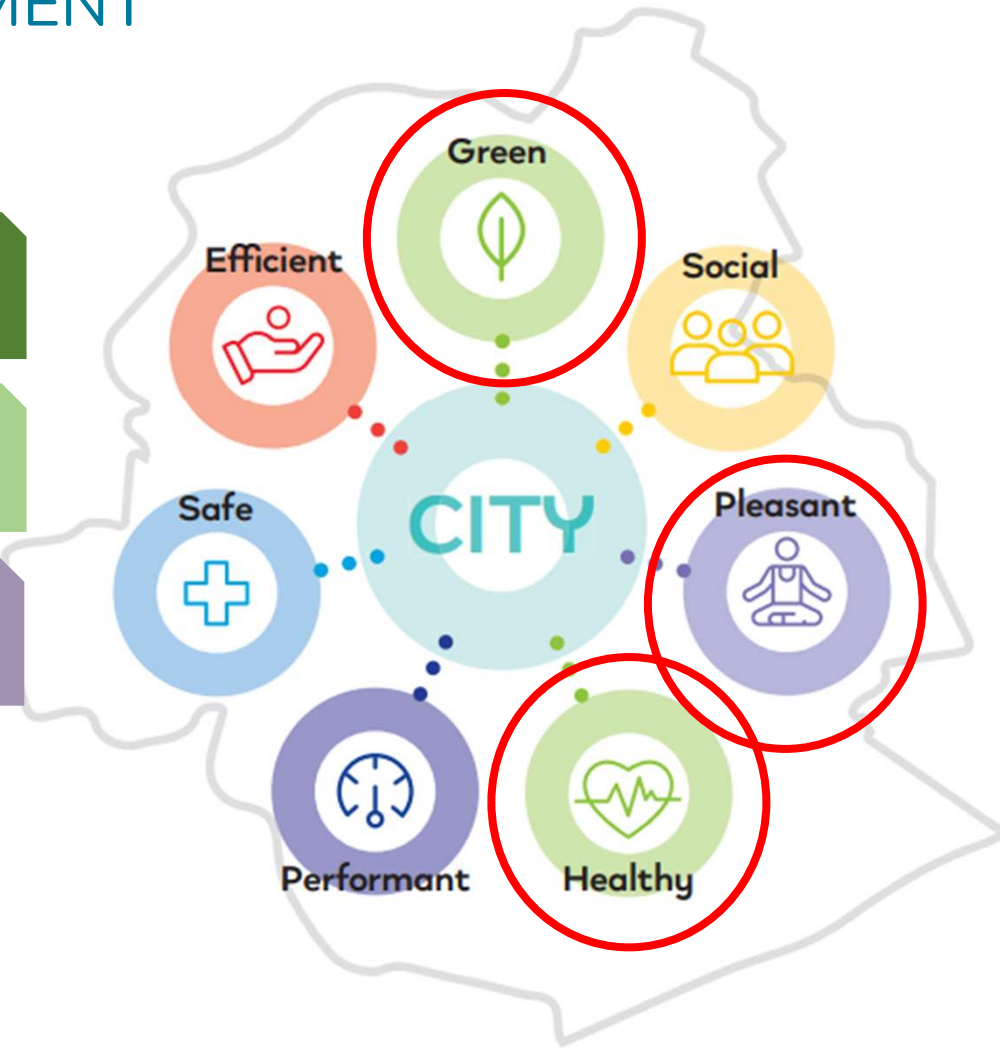
**GREEN:** décarboner le transport , économie d'énergie, adaptation face au changement climatique



**HEALTHY:** qualité de l'air, bruit, modes actives



**PLEASANT:** Qualité de l'espace public (espaces verts, îlots de chaleur, bruit, qualité de l'air)



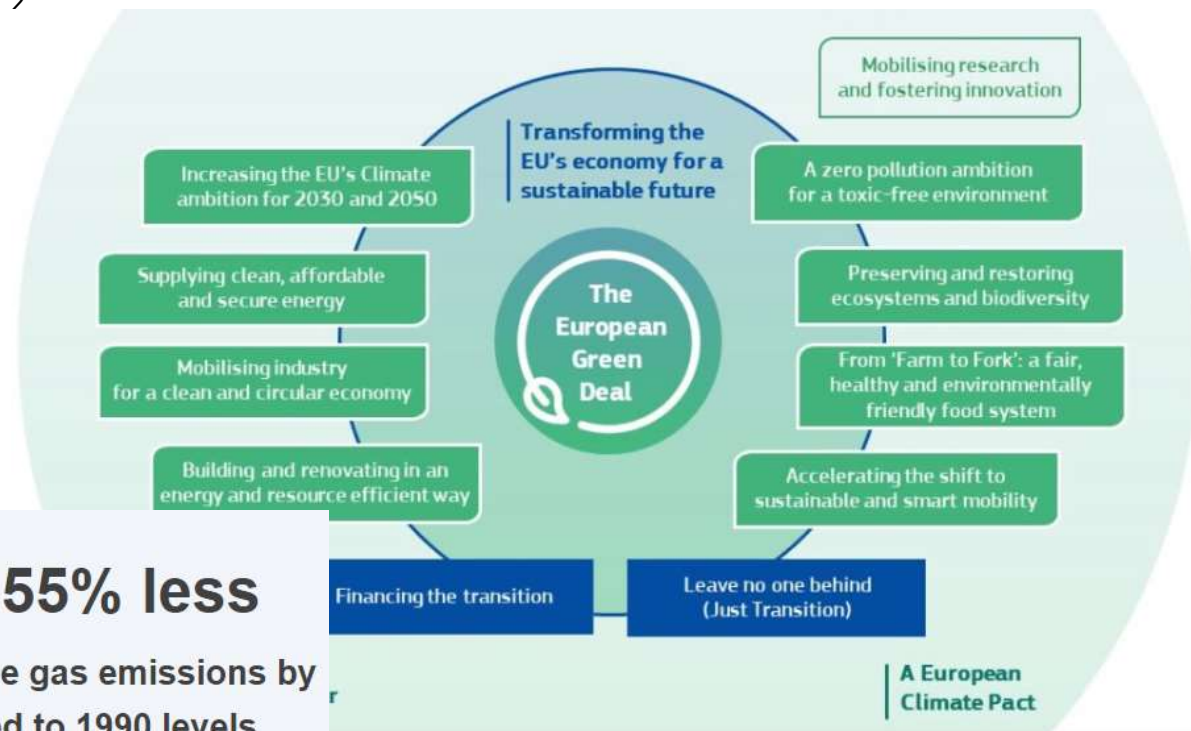
# EVOLUTIONS DEPUIS 2020 (adoption Good Move)

## URGENCE CLIMATIQUE - GREEN DEAL EUROPEEN

- Belgique: Pas -40% mais -47% émissions CO<sub>2</sub>

## NOUVELLES VALEURS CIBLES OMS

- Concentrations NO<sub>2</sub>:  
Max 10µgr/m<sup>3</sup> au lieu de 40µgr/m<sup>3</sup>



**The first climate-neutral continent**

by 2050

**At least 55% less**

net greenhouse gas emissions by 2030, compared to 1990 levels



# Nieuw Lucht-Klimaat-Energie plan (LKEP)

Goedgekeurd op 27/04/2023

1. De impact van de klimaatverandering beperken door de BKG met **ten minste 47%** terug te dringen tegen 2030 ten opzichte van 2005
2. Het BHG aanpassen aan de effecten van de klimaatverandering
3. De luchtkwaliteit verbeteren via de nieuwe aanbevelingen van de WGO
4. Een rechtvaardige en inclusieve overgang waarborgen



# Nouveau Plan Air Climat Energie (2023)

## OBJECTIFS

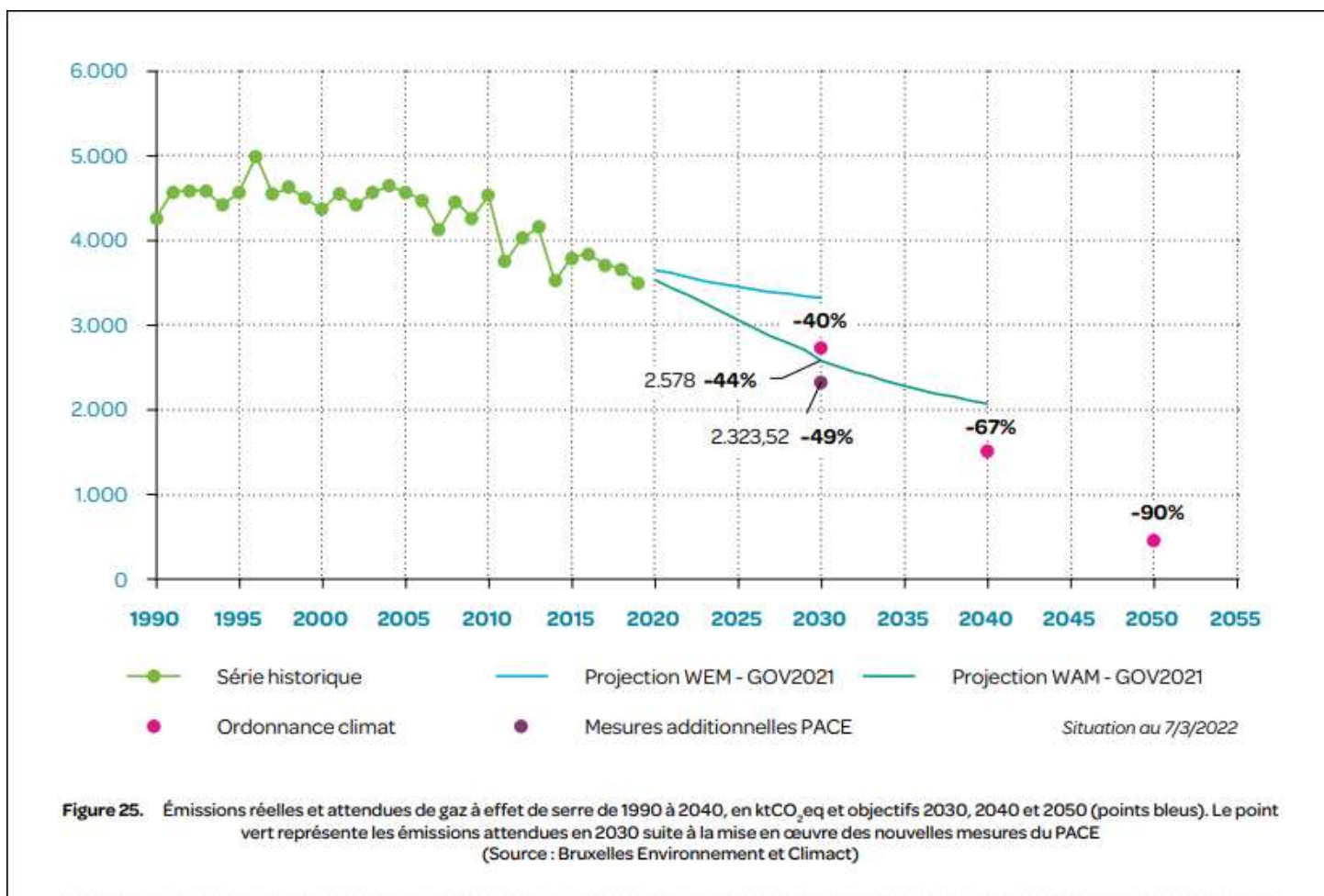
1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre **d'au moins 47%** en 2030 par rapport à 2005
2. **L'adaptation** du territoire face au changement climatique
3. Améliorer la **qualité de l'air** pour tendre vers les seuils recommandés de **l'OMS**
4. Garantir une transition **juste et inclusive**

Approuvé le 27/04/2023





## Objectifs émissions CO<sub>2</sub> 2030-2050 – Région bruxelloise Vers la neutralité carbone





# Mesures du Plan Air Climat

## Energie pour y arriver

### EMISSIONS DIRECTES

- Bâtiments
- **Transport**
- Energie

### EMISSIONS INDIRECTES

- Déchets
- Alimentation
- Economie

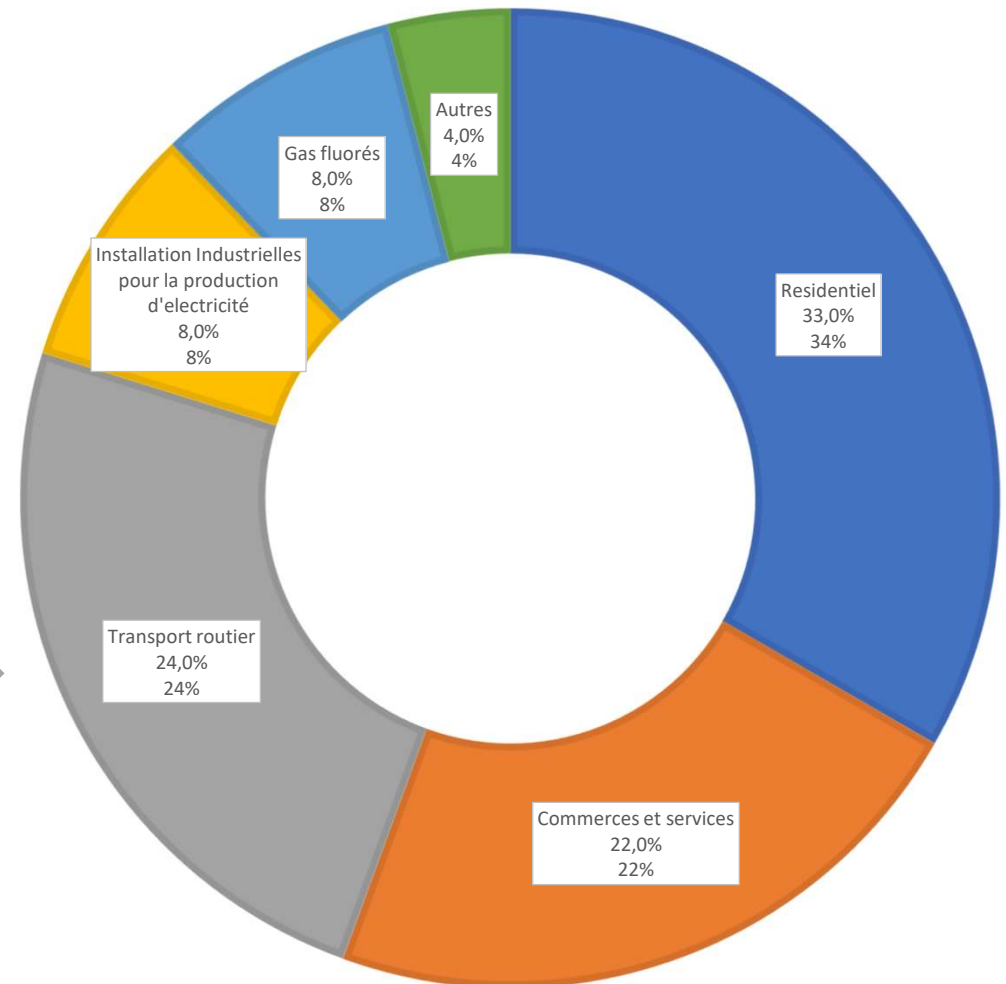
### ADAPTATION

- Ressources naturelles





## Emissions CO<sub>2</sub> en Région Bruxelloise (2021)



### Le transport:

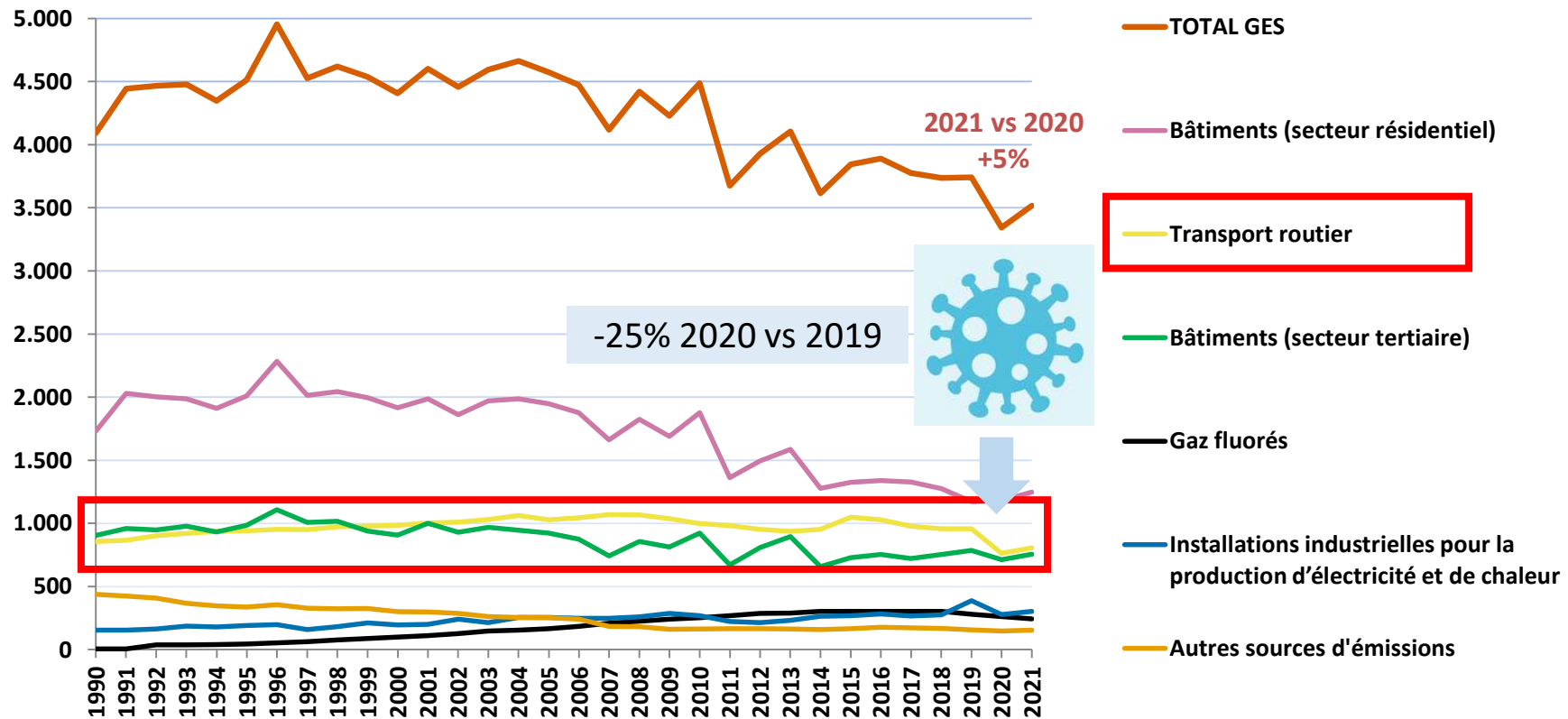
- 24% émissions CO<sub>2</sub> en RBC  
(Belgique: 21.5%; Mondial: 23%)



# Emissions du transport en RBC sont restées stables entre 1990 et 2021

Emissions CO2 du transport en Belgique: +14%

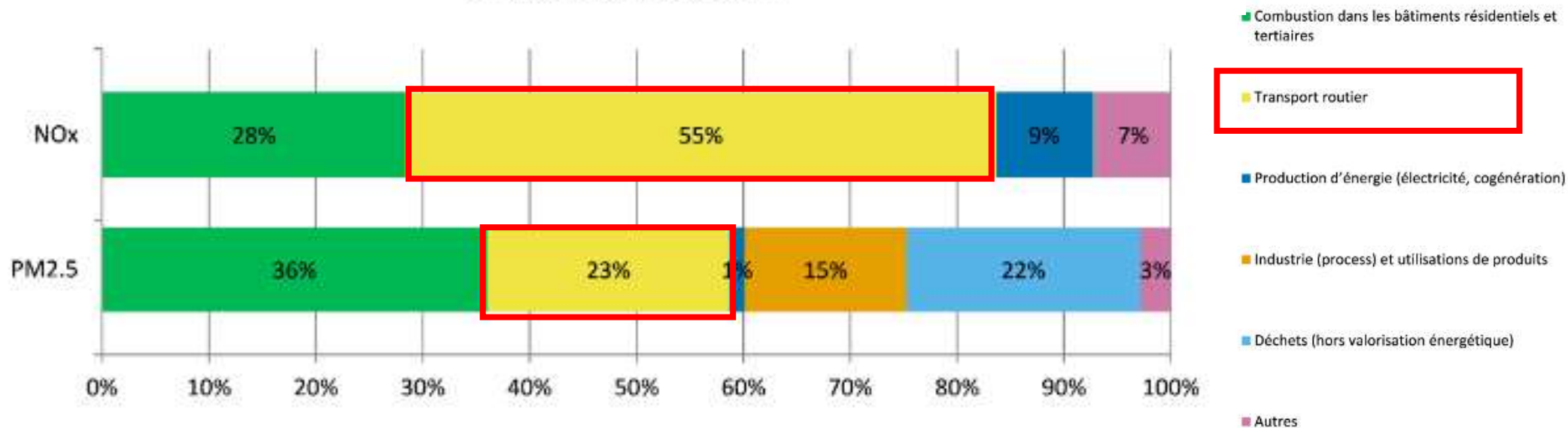
Evolution des émissions de gaz à effet de serre de la Région de Bruxelles-Capitale (kt CO2 eq)





# Emissions de polluants atmosphériques en RBC

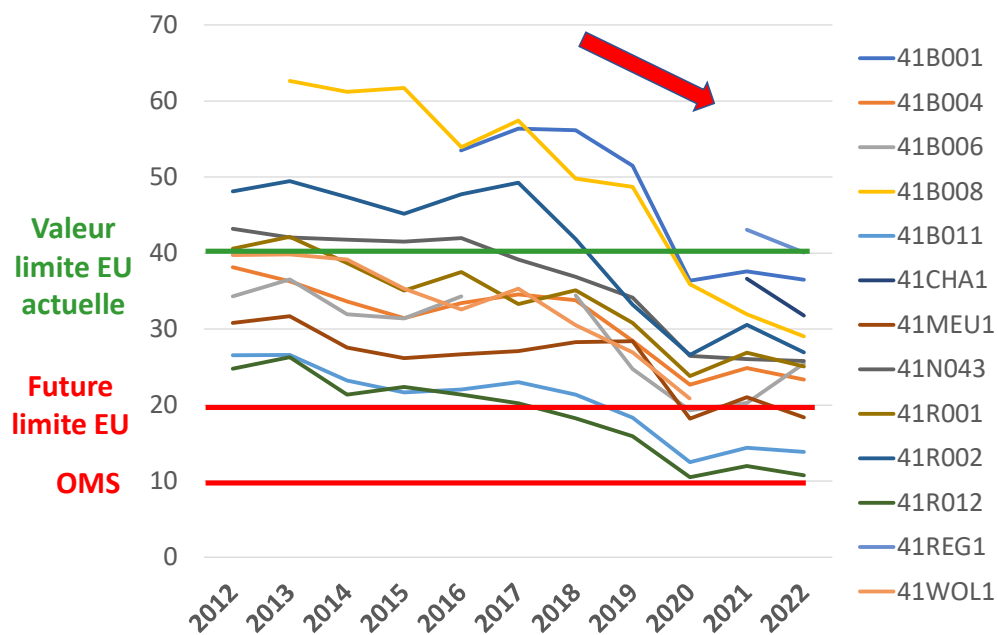
## Distribution sectorielle des émissions de polluants atmosphériques à Bruxelles en 2020



# Evolution de la qualité de l'air (concentrations) en RBC 2012 - 2022

## Dioxyde d'azote (NO2)

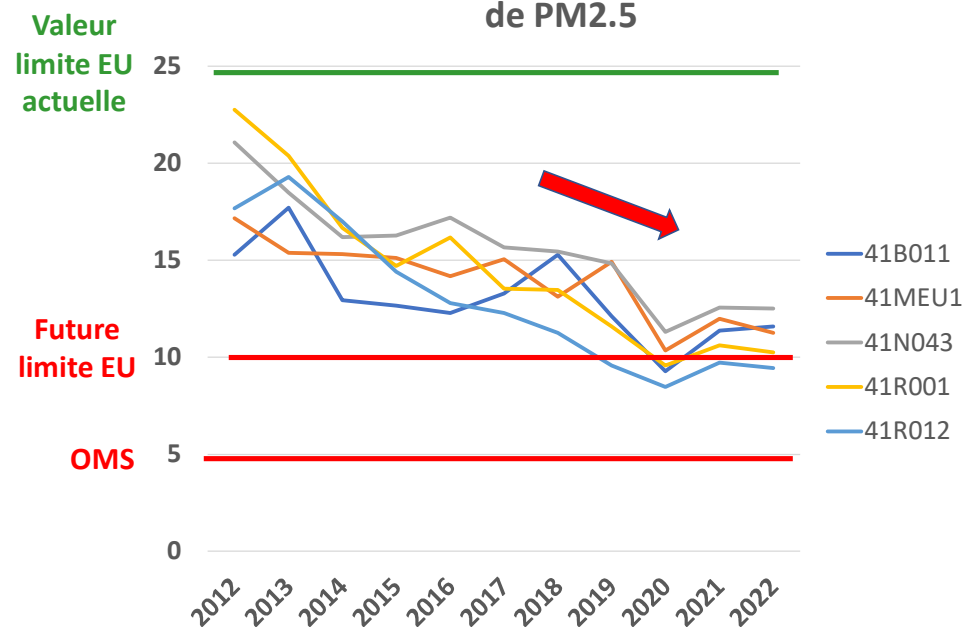
Evolution des concentrations annuelles



**Diminution des concentrations de NO2 entre 18 et 35% au cours des 5 dernières années**

## Particules fines PM2.5

Evolution des concentrations annuelles de PM2.5



**Diminution des concentrations de PM2.5 entre 14 et 24% au cours des 5 dernières années**





# Qualité de l'air – concentrations NO<sub>2</sub> (2021)

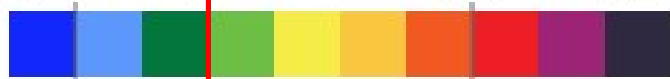
## Etude Curieuzenair (Bral, UA)

Mesure des concentrations de NO<sub>2</sub> par les citoyens durant un mois

- Seulement 1,6% des points respectent la valeur recommandée par l'OMS (10µgr/m<sup>3</sup>)

NO<sub>2</sub> concentration (µg/m<sup>3</sup>)

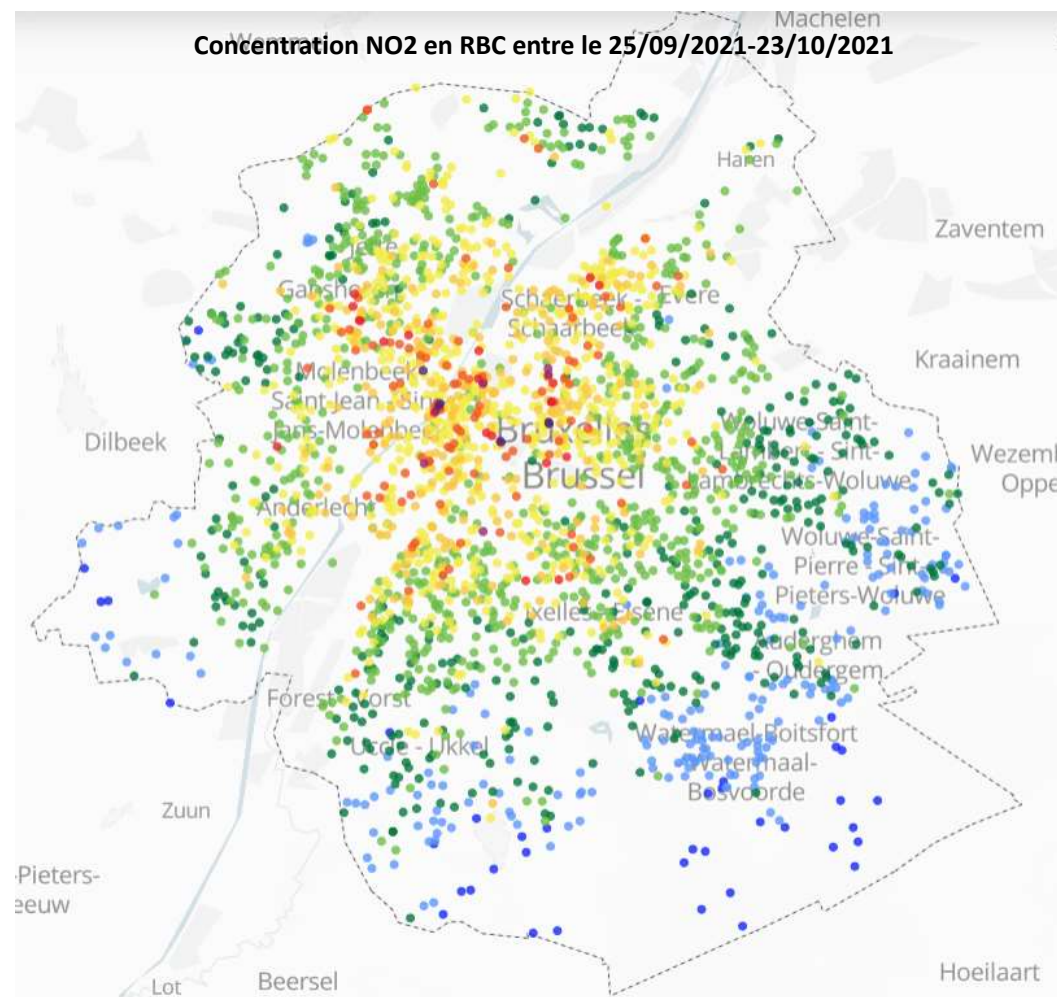
0 10 20 40 50+



Valeur guide OMS

Future valeur limite EU (?)

Valeur limite EU actuelle

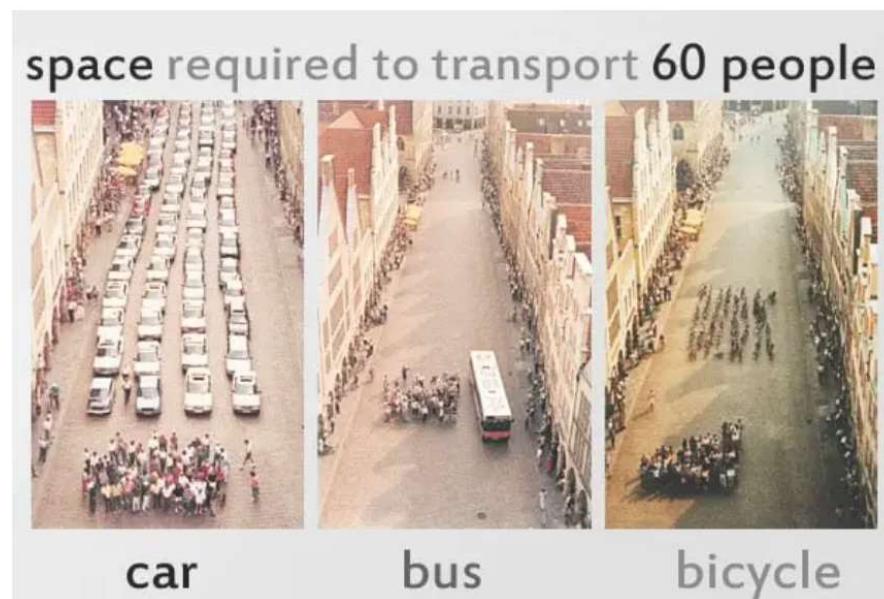


<https://curieuzenair.brussels/fr/acceuil>



## Moyens d'agir sur le transport pour limiter son impact environnemental

- Réduire les kilomètres parcourus (Good Move !)
- Agir sur les véhicules: plus légers et électrification (LEZ)
- Diminuer les vitesses (Ville 30)
- Aménagements des voiries (bruit & adaptation climatique)



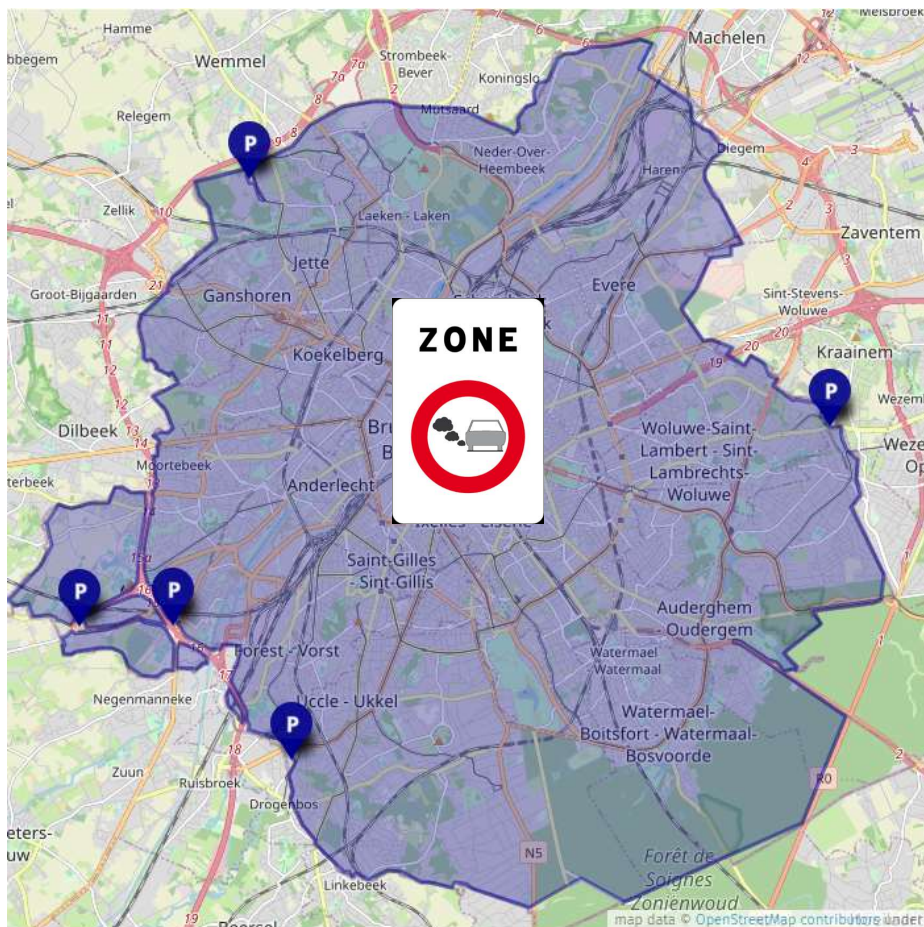
**Electric car**





# La Low Emission Zone

.brussels



## Calendrier LEZ 2025 – 2036 décidé en 2022

- Sortie du diesel: 2030 (voitures, utilitaires légers)
- Sortie du thermique:
  - 2035 (voitures, camionnettes, 2 roues)
  - 2036 (bus urbains)

### Diesel/hybride

Voir 2036 ▶

Norme	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Euro 6d	✓	✓	✓	✓	✓							
Essence/hybride/LPG/CNG												
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6 b, c	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 5	✓	✓	✗	✗	✗							
Euro 4	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 3	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 2	✗	✗	✗	✗	✗							
Euro 1	✗	✗	✗	✗	✗							

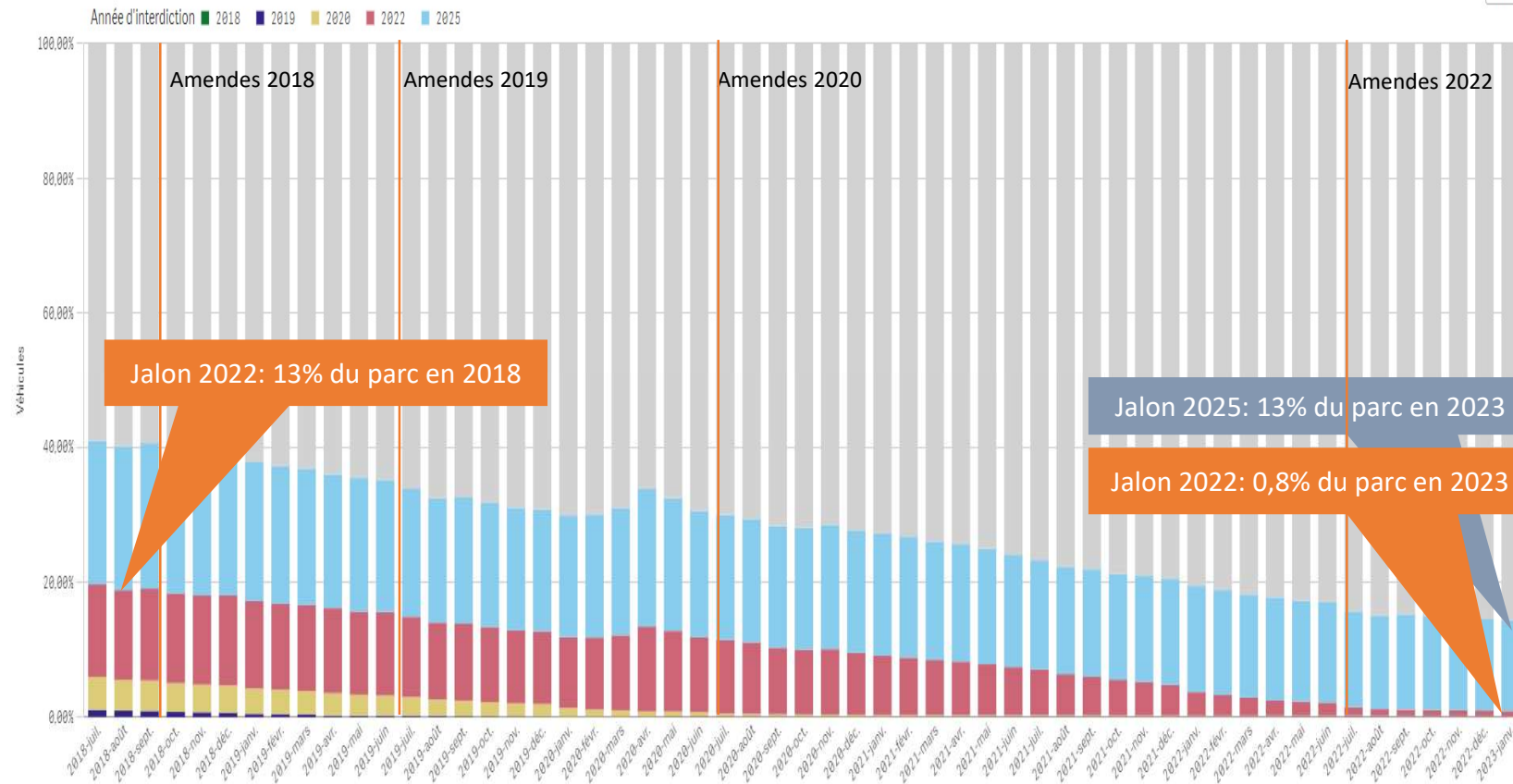




.brussels

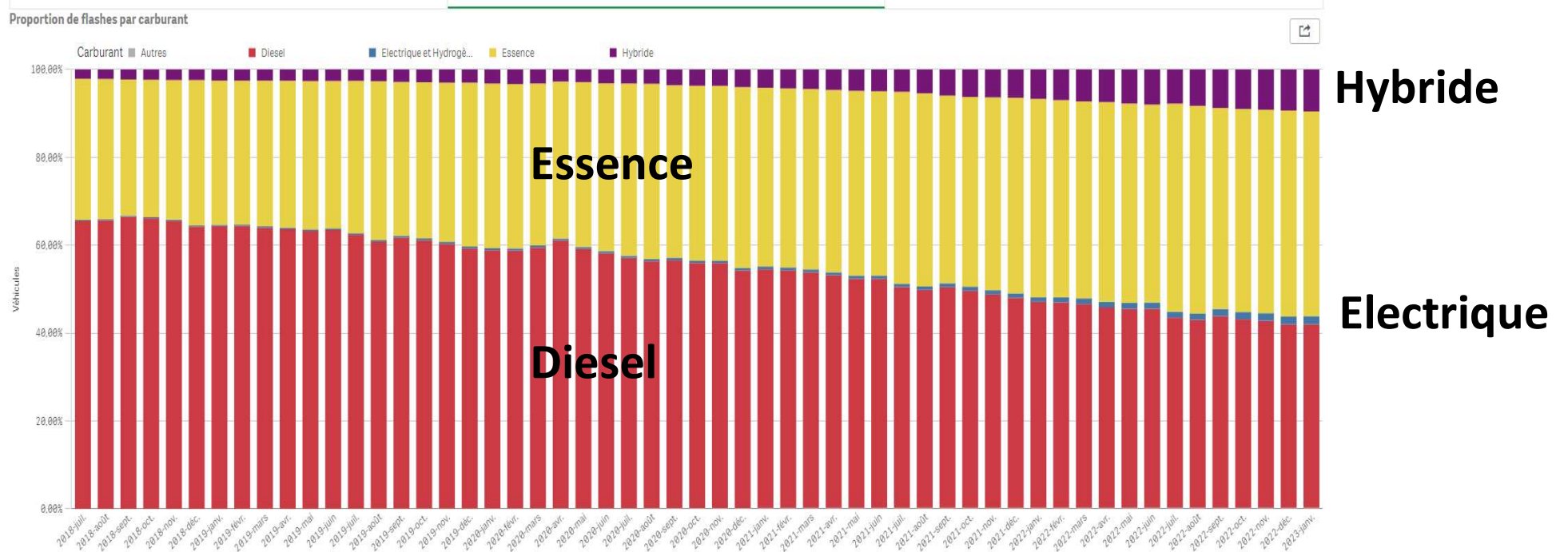
# Evolution parc véhicules belges visé par la LEZ en circulation en RBC 2018-2023 (caméras)

Proportion de flashes par année d'interdiction théorique



# Evolution de la composition du parc en fonction du carburant 2018-2023

Proportion de voitures (M1, N1, belge) en circulation selon la motorisation

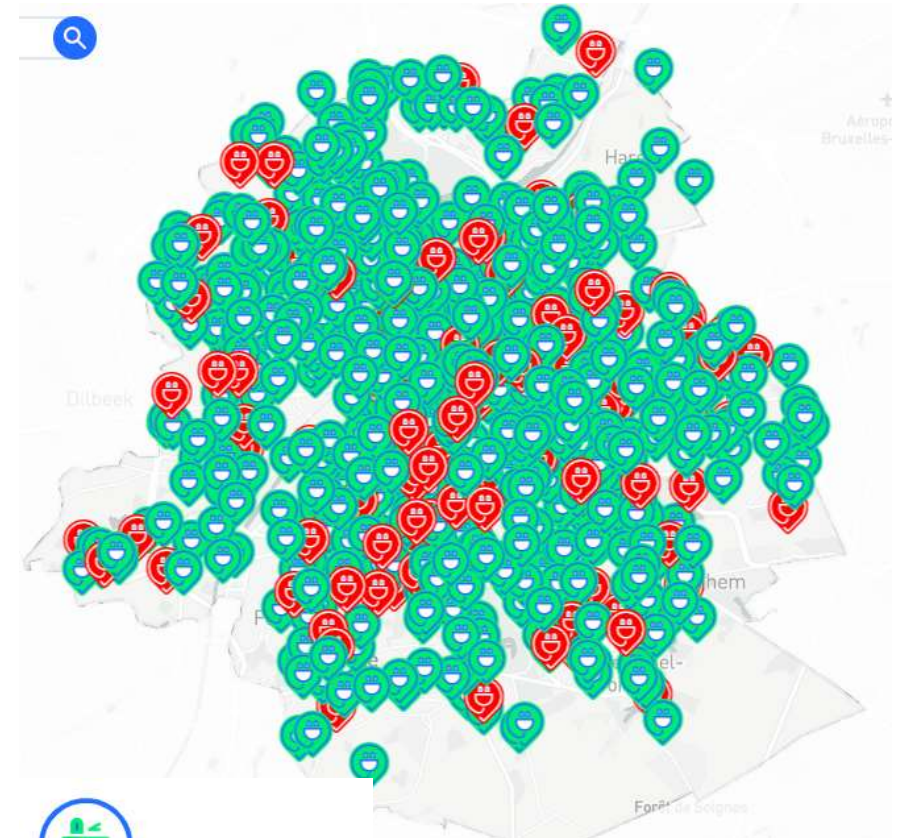


- Shift du diesel (66% en 2018 >> 42% en 2023) vers l'essence (32% en 2018 >> 47% en 2023) et vers les hybrides (9,5% 2023).
- 2% véhicules électriques en circulation début 2023



# Déploiements des bornes de recharge

- Déploiement hors voirie (arrêté quota bornes)
- Déploiement en voirie (une borne à max 150m)
- Les points de recharge ouverts au public en voirie alimentés par 100% de l'électricité renouvelable
- Un site Electrify.brussels





## La Ville 30

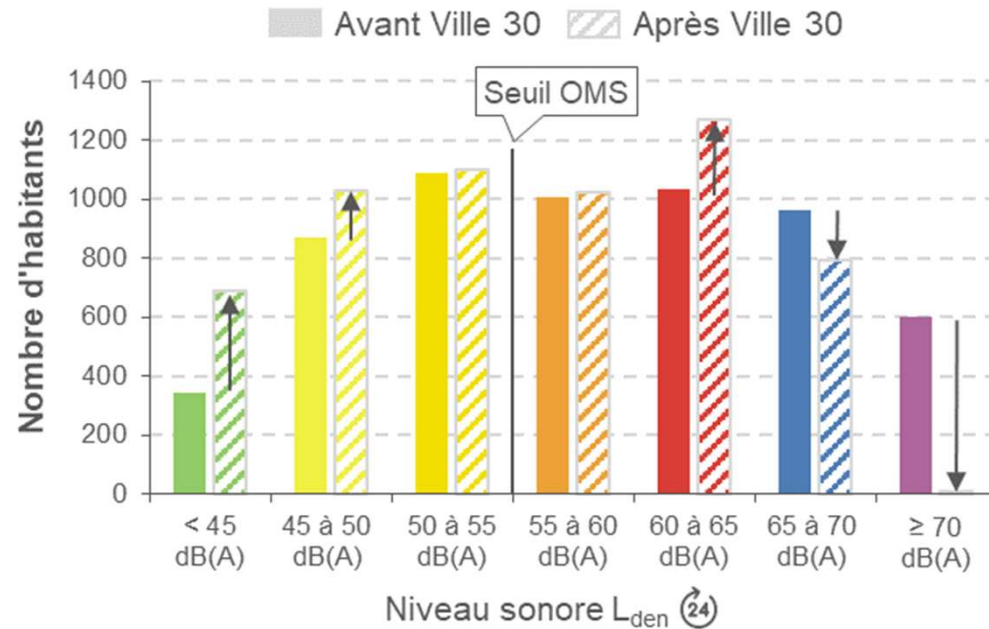


### Evolution de l'exposition de la population avant et après l'instauration de la Ville 30 (indicateur $L_{den}$ )

Les niveaux sonores diminuent de 1,5 à 4,8 dB(A) en fonction du jour, du moment de la journée, du lieu, du type de trafic et du revêtement de sol.

Une baisse de 3 dB(A) signifie une division par deux du bruit émis !

#### Chaussée de Wavre



→ 10 à 20% de personnes en moins exposées à des niveaux sonores dépassant les recommandations de l'OMS



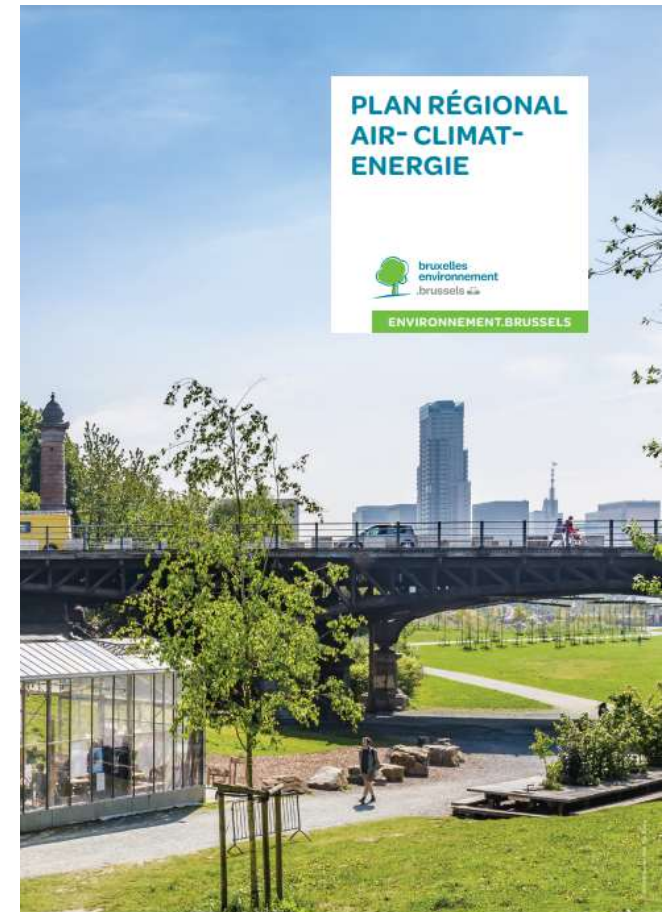
# Les next steps: poursuivre la décarbonation du transport

## Deux axes poursuivis dans le Plan Air Climat Energie - Transport

- **1<sup>er</sup> axe : Accélérer la mise en œuvre de Good Move**
  - Moyens budgétaires et RH & Gouvernance participative
  - Tarification kilométrique
  - Poids de véhicules
  - Ville à courtes distances
  - Décarbonation de la logistique urbaine
  - Politique de stationnement
- **2<sup>ème</sup> axe : transition vers véhicules sans émissions directes**

### ADAPTATION

- Déminéraliser, végétaliser



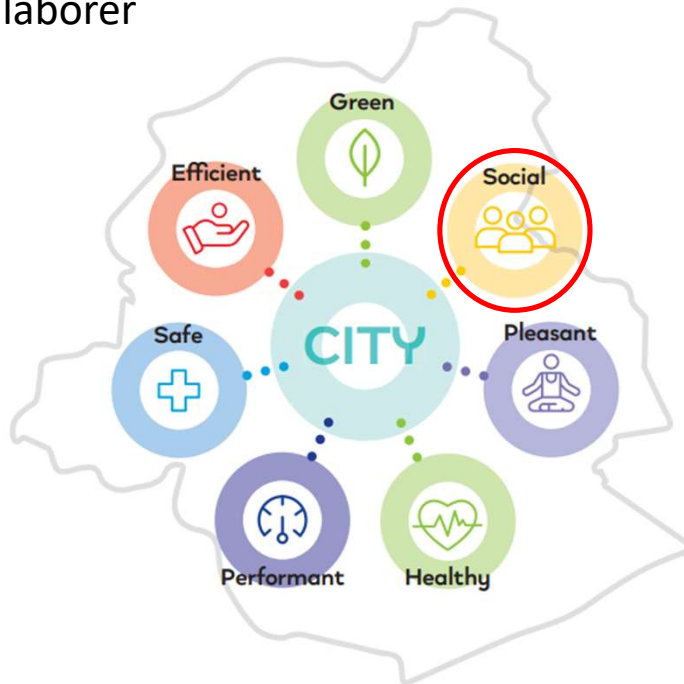
# GOOD MOVE EST ESSENTIEL POUR LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

## Politiques restrictives de la voiture

- Accompagner le changement modal
- Réaliser une transition juste

## Gouvernance partagée Good Move

- Collaborer



COMMENT CONCILIER ENJEUX DE MOBILITÉ,  
TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉQUITÉ SOCIALE ?

Journée d'échange - Mardi 27 juin 2023

INVITATION



INVITATION MARDI 27/06

« Comment concilier enjeux de mobilité, transition écologique et équité sociale ? »



**Sarah HOLLANDER - Departementshoofd**

Leefmilieu Brussel

Departement Duurzame mobiliteit

Site de Tour & Taxis / Thurn & Taxis-site

Avenue du Port Havenlaan 86C / 3000 1000 Bruxelles / Brussel

[www.environnement.brussels](http://www.environnement.brussels) / [www.leefmilieu.brussels](http://www.leefmilieu.brussels)



# Sociale vraagstukken

Autobezit, bezit van het rijbewijs en  
mobiliteitsgedrag in functie van  
socio-demografische variabelen



# Nieuwe datasets om de sociale dimensies van het mobiliteitsbeleid beter te benaderen

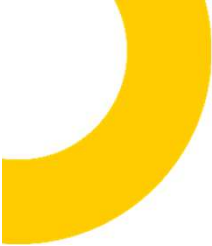
## Nieuwe gegevens:

- Het onderzoek verplaatsingsgedrag (2021-22)
- Geanonimiseerde administratieve data van de bevolking van de metropolitaanse regio i.v.m. autobezit (2019)
- Herwaardering van bestaande enquêtes die onderbenut zijn in het kader van het mobiliteitsbeleid: SILC, huishoudbudgetenquête...



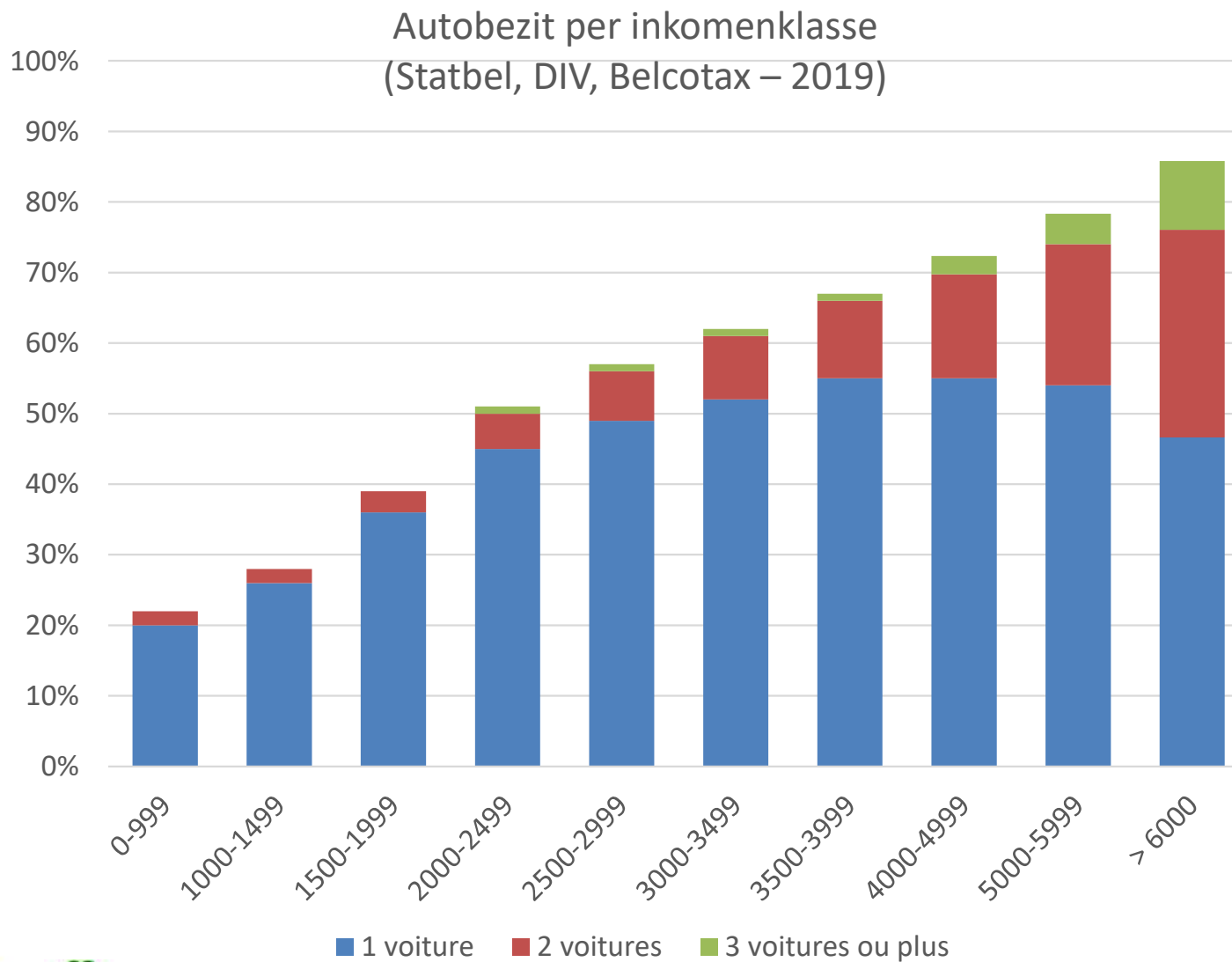
## Doelstellingen:

- Het gedrag en de noden van verschillende doelgroepen beter begrijpen
- De sociale impact van het mobiliteitsbeleid, in het algemeen, en van auto-regulerende maatregelen, in het bijzonder, te evalueren

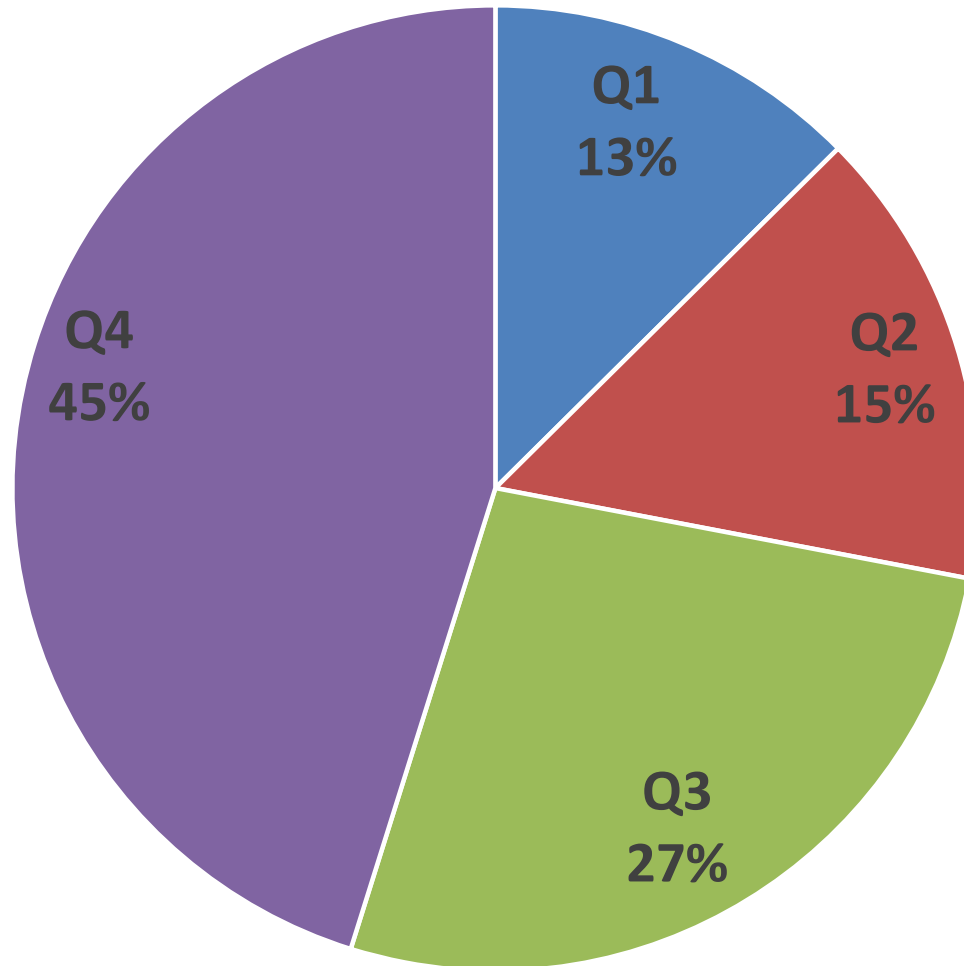


# Possession automobile - Autobezit

# Autobezit in functie van huishoudinkomen



# Verdeling van het wagenpark in functie van huishoudinkomen



Verdeling van het wagenpark in functie van inkomenkwartiel (Statbel, DIV, Belcotax – 2019)

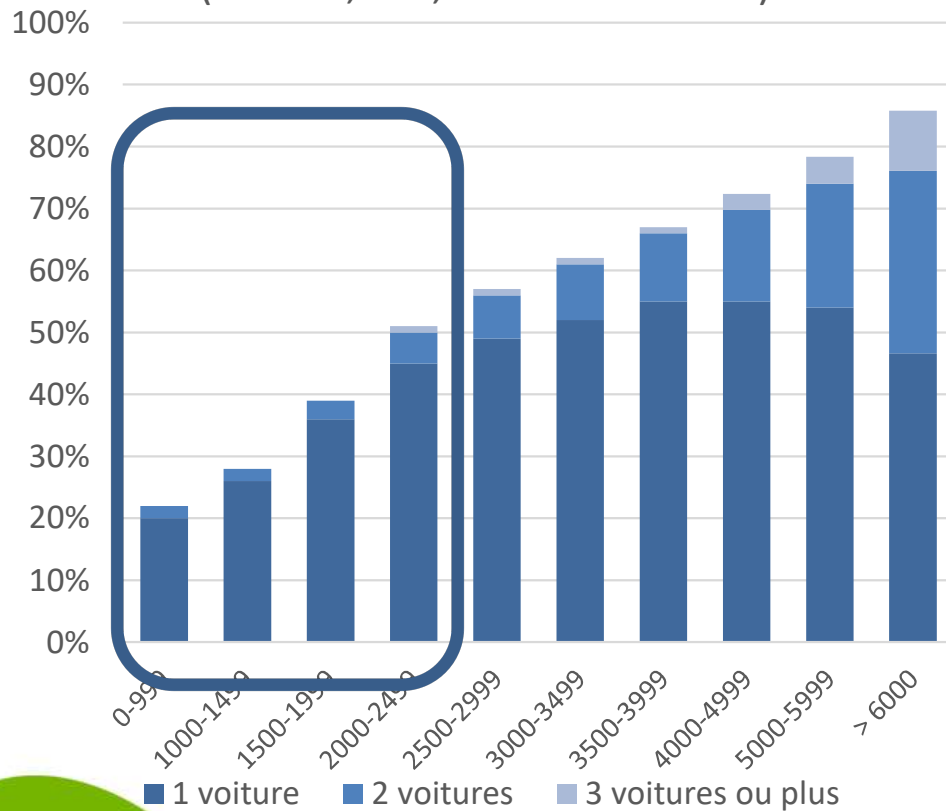


## Autobezit en armoede

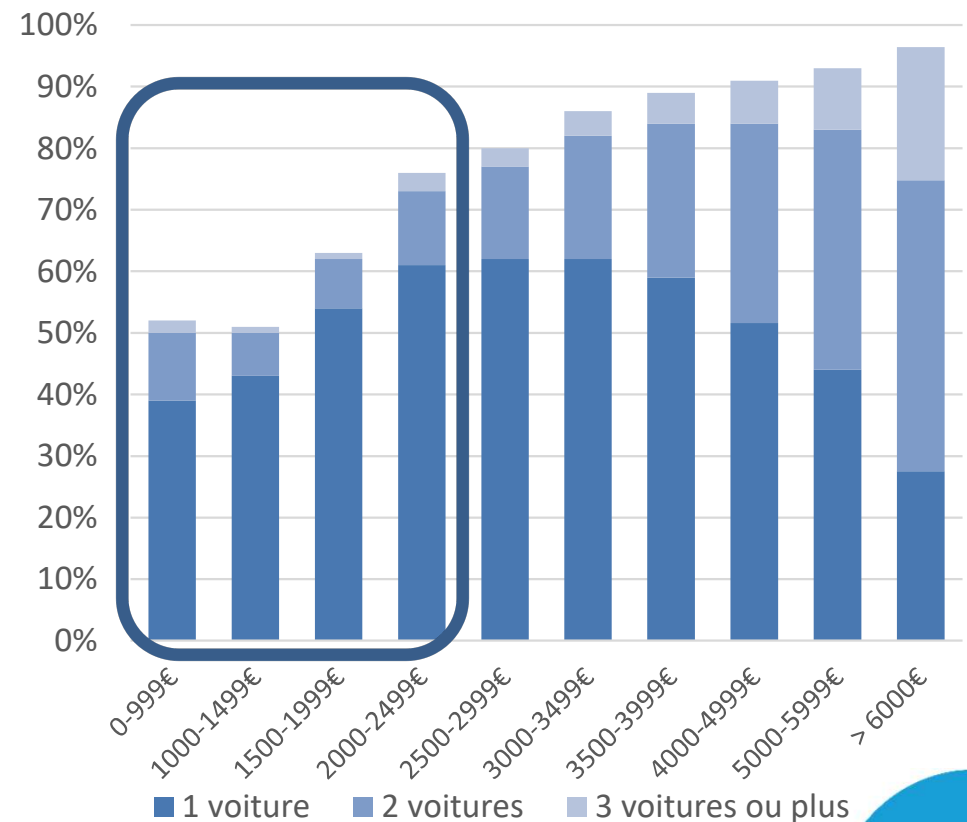
- 10% van de Brusselse huishoudens die een auto bezitten leven in materiële en sociale deprivatie (Statbel: SILC 2022)
- 24,5% van de Brusselse huishoudens die een auto bezitten zijn niet in staat om één week per jaar buitenshuis met vakantie te gaan (Statbel: SILC 2022)

# Het BHG: een veerkrachtige omgeving voor arme autoloze huishoudens

Autobezit in het BHG  
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)

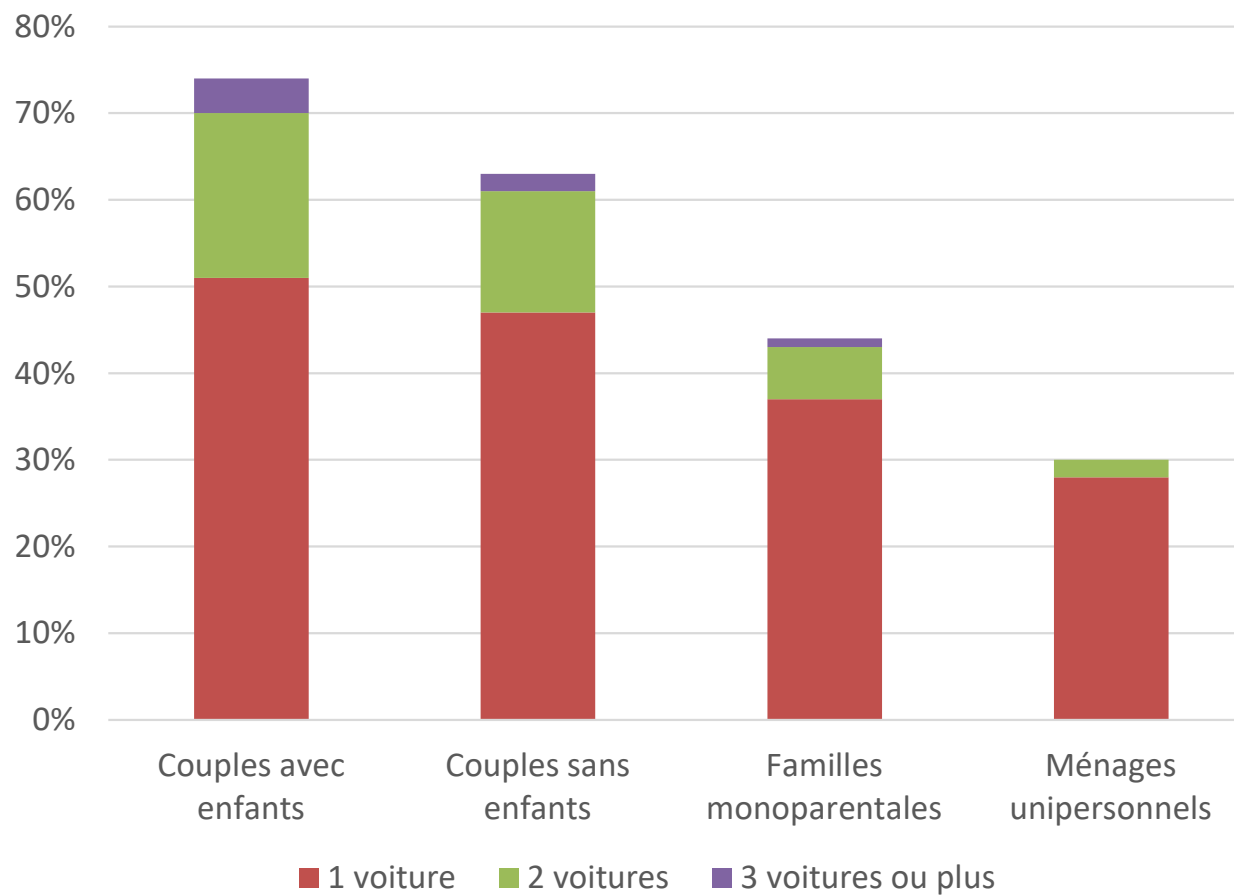


Autobezit in de dichte periferie  
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



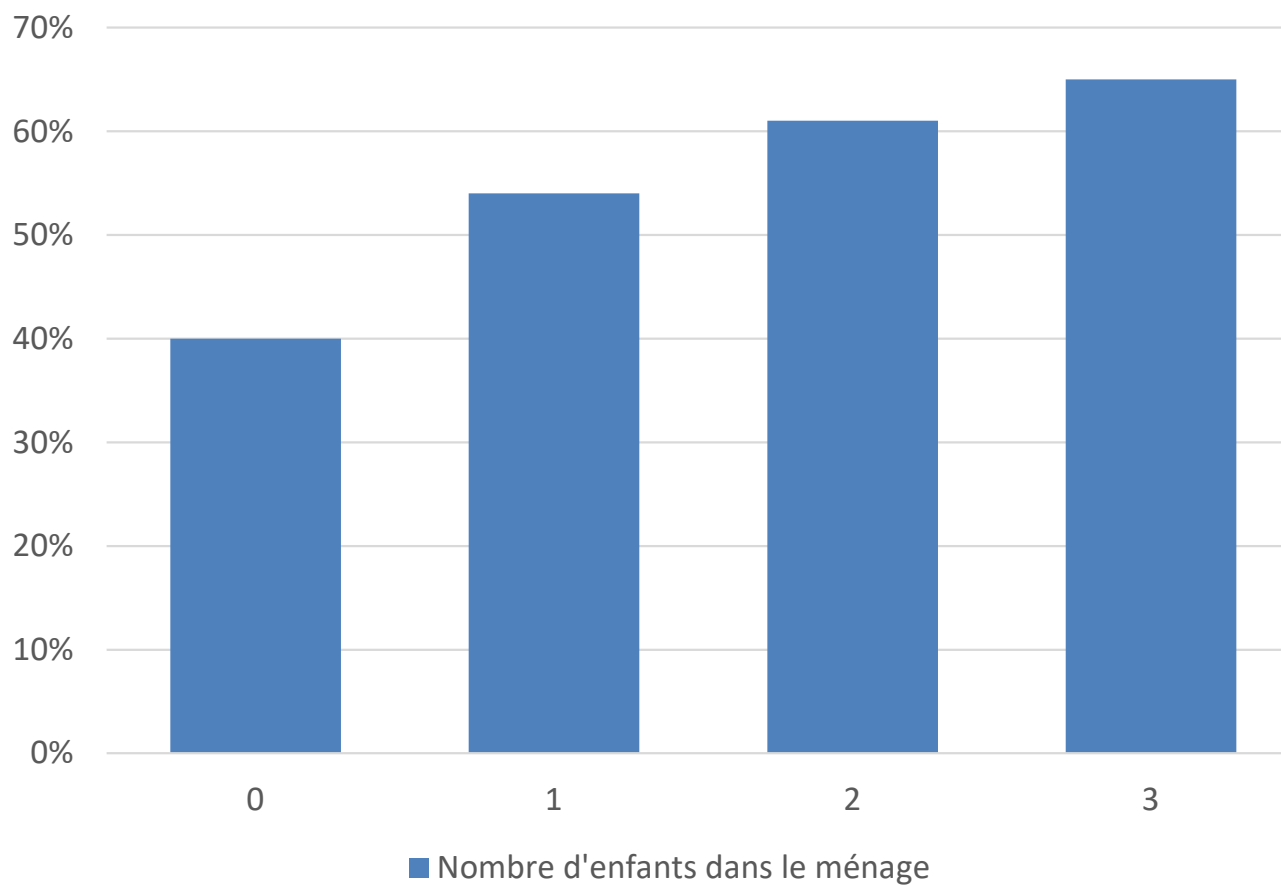
# Autobezit in functie van het huishoudtype

Autobezit volgens huishoudtypes  
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



# Autobezit in functie van het aantal kinderen

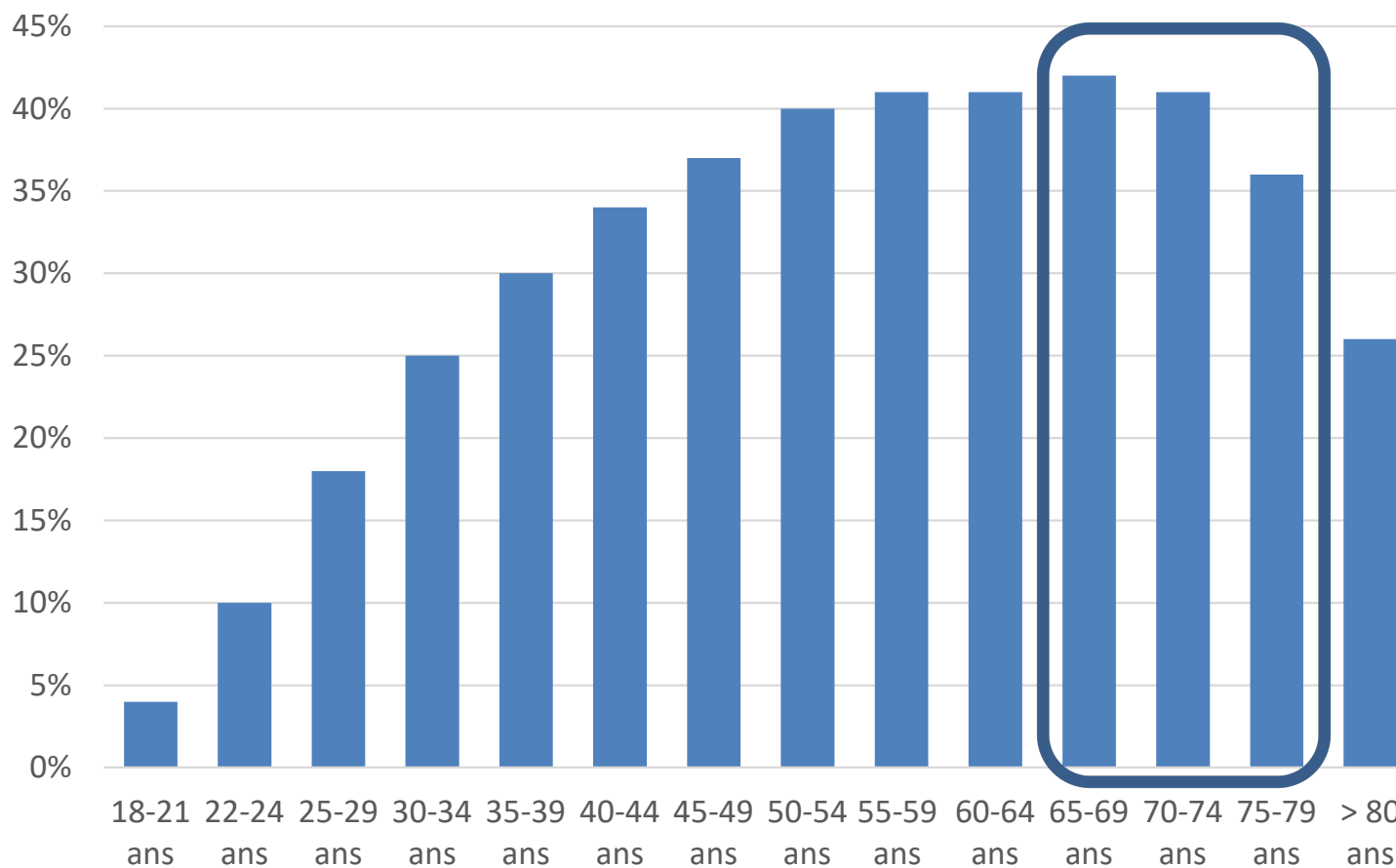
Autobezit in functie van het aantal kinderen in het huishouden  
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)





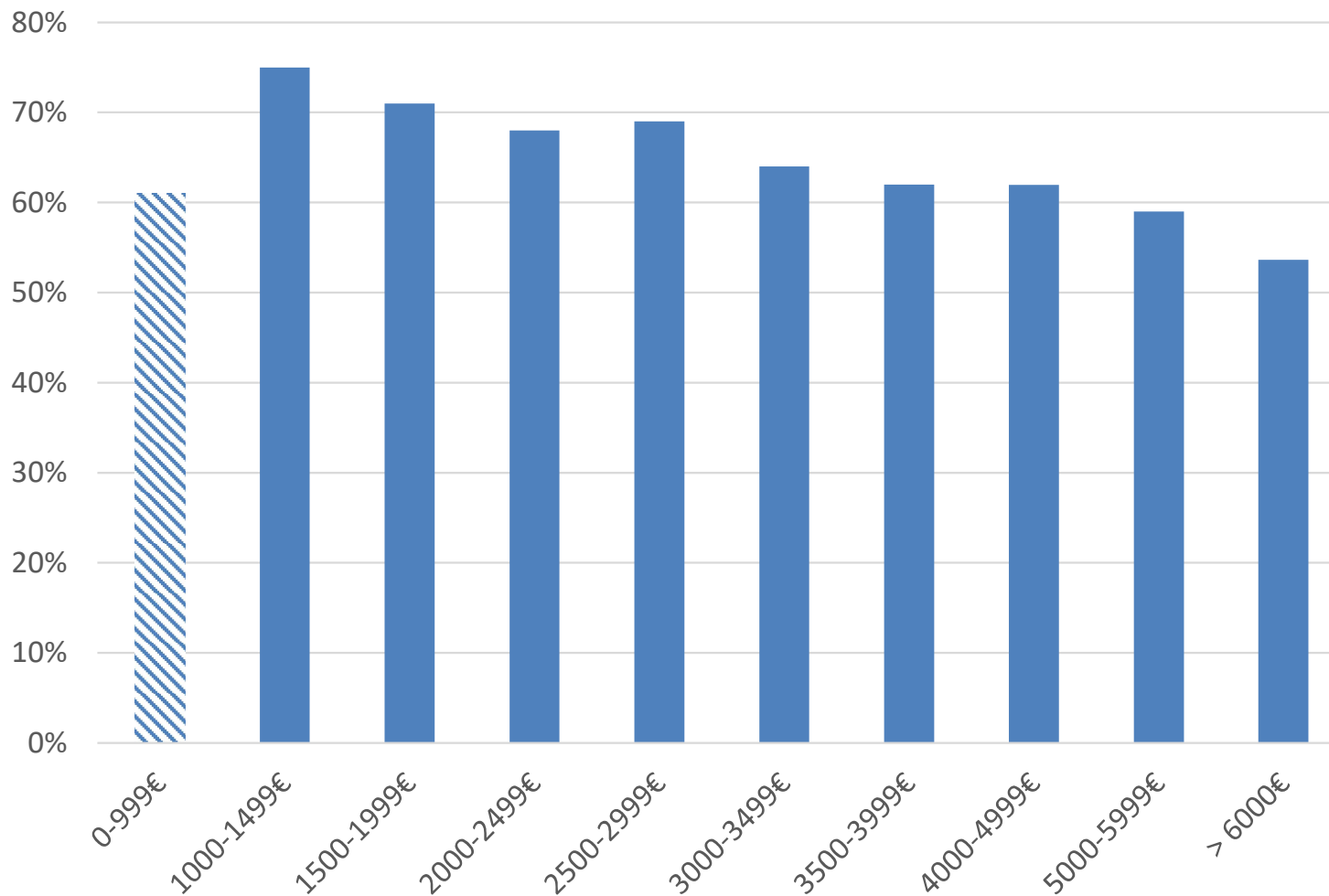
# Autobezit in functie van de leeftijd

Autobezit in functie van de leeftijd van de eigenaar van het voertuig  
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



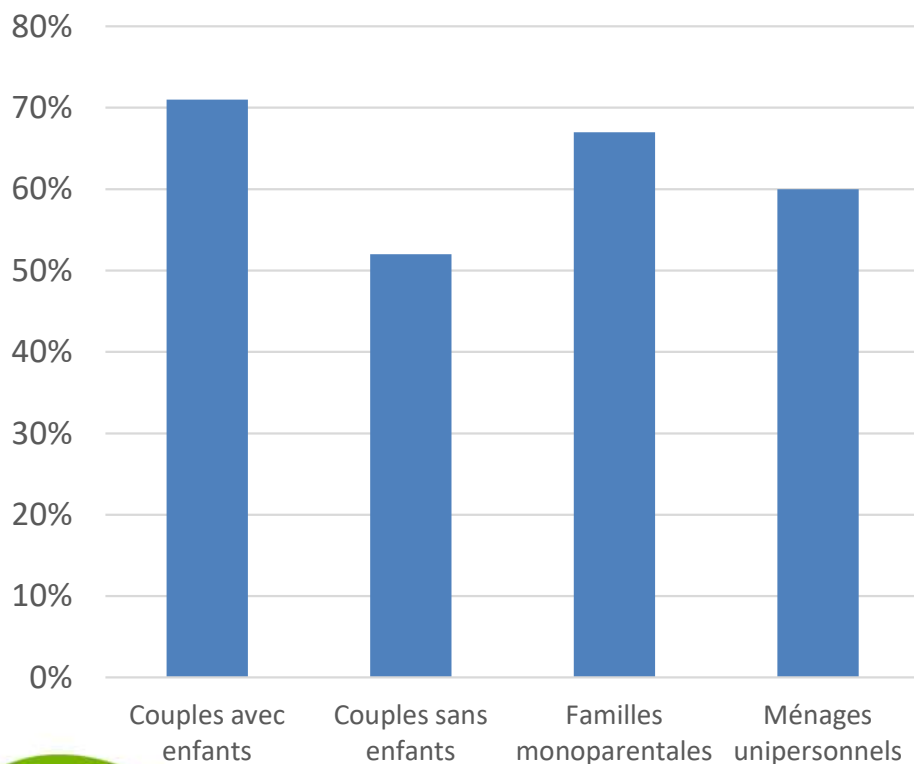
# Tweedehandsvoertuigen in functie van het inkomen

Tweedehandsvoertuigen per inkomenklasse (huishoudens)  
(Statbel, DIV, Belcotax)

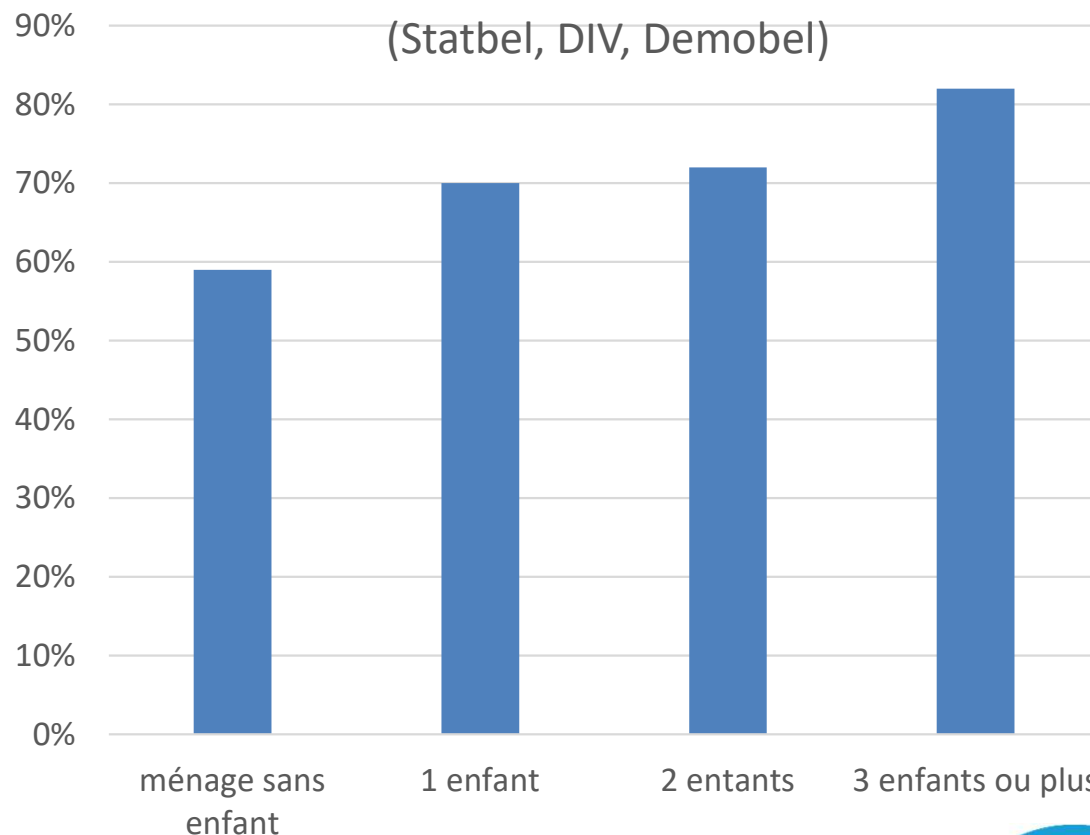


# Tweedehandsvoertuigen per huishoudtype en aantal kinderen

Tweedehandsvoertuigen per type gezinssamenstelling (Statbel, DIV, Demobel)



Tweedehandsvoertuigen in functie van het aantal kinderen in het huishouden (Statbel, DIV, Demobel)

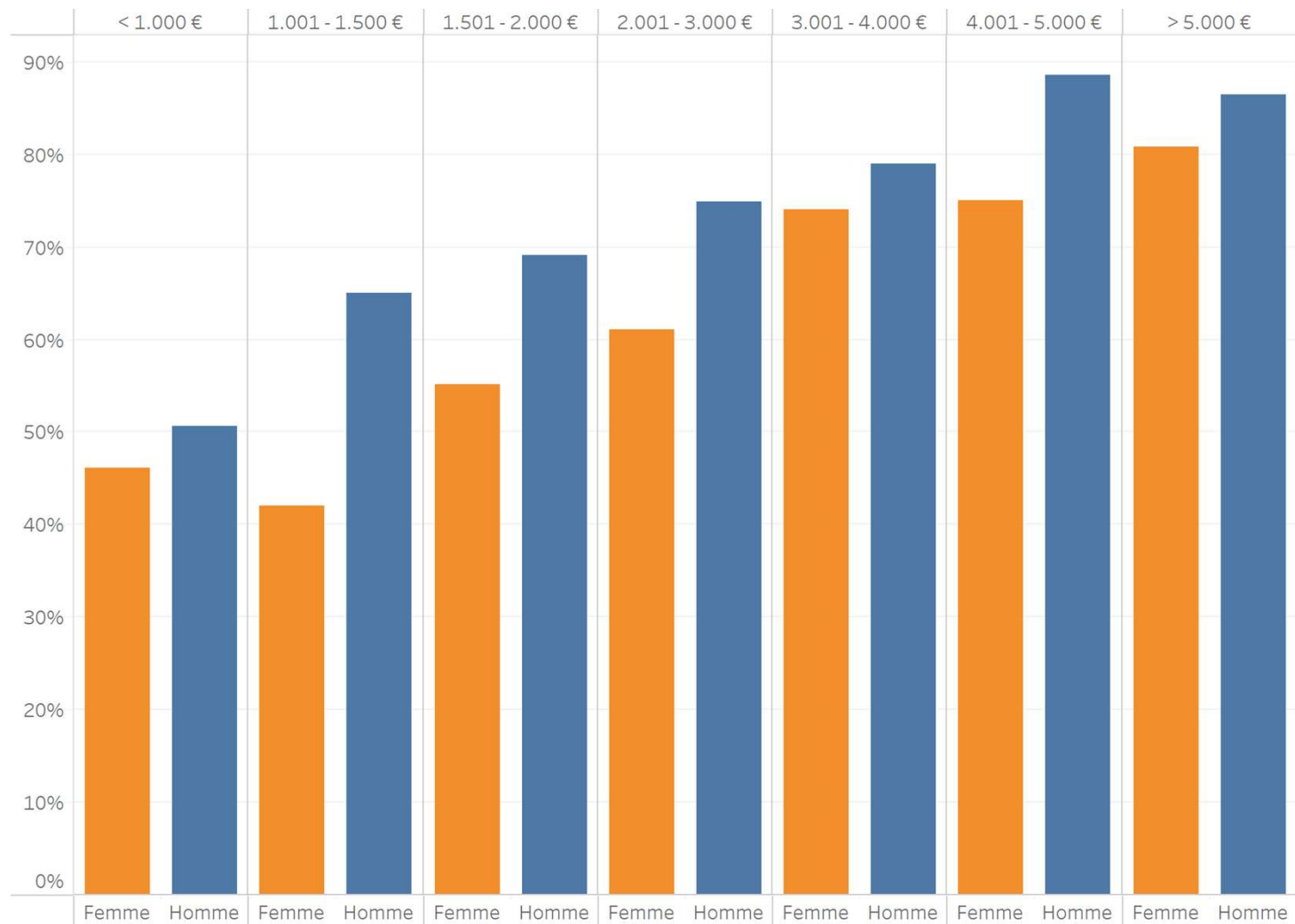




# Permis de conduire - Rijbewijs

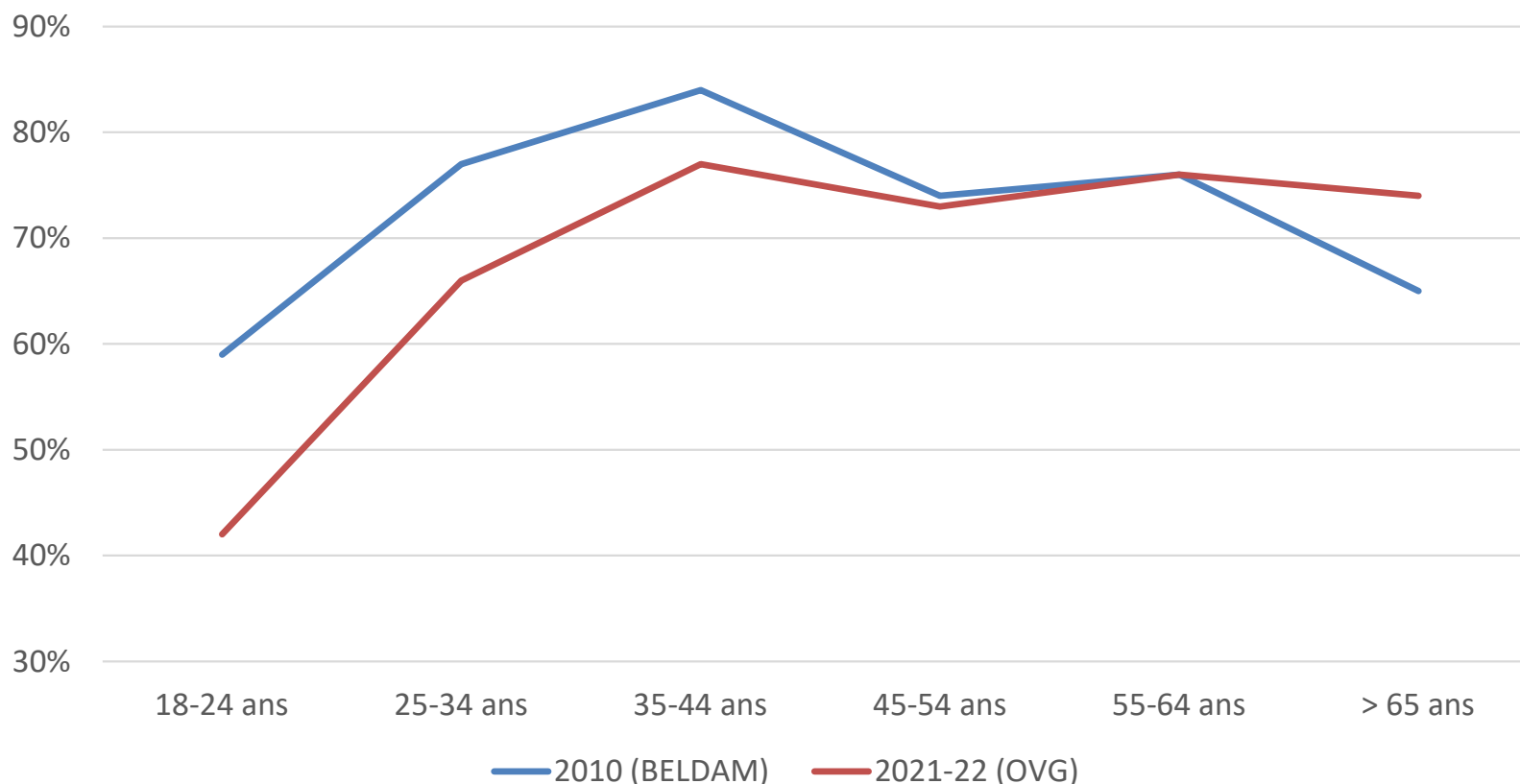
# Rijbewijs in functie van inkomenklasse en geslacht

Rijbewijs in functie van inkomenklasse en geslacht (OVG – 2021 -2022)



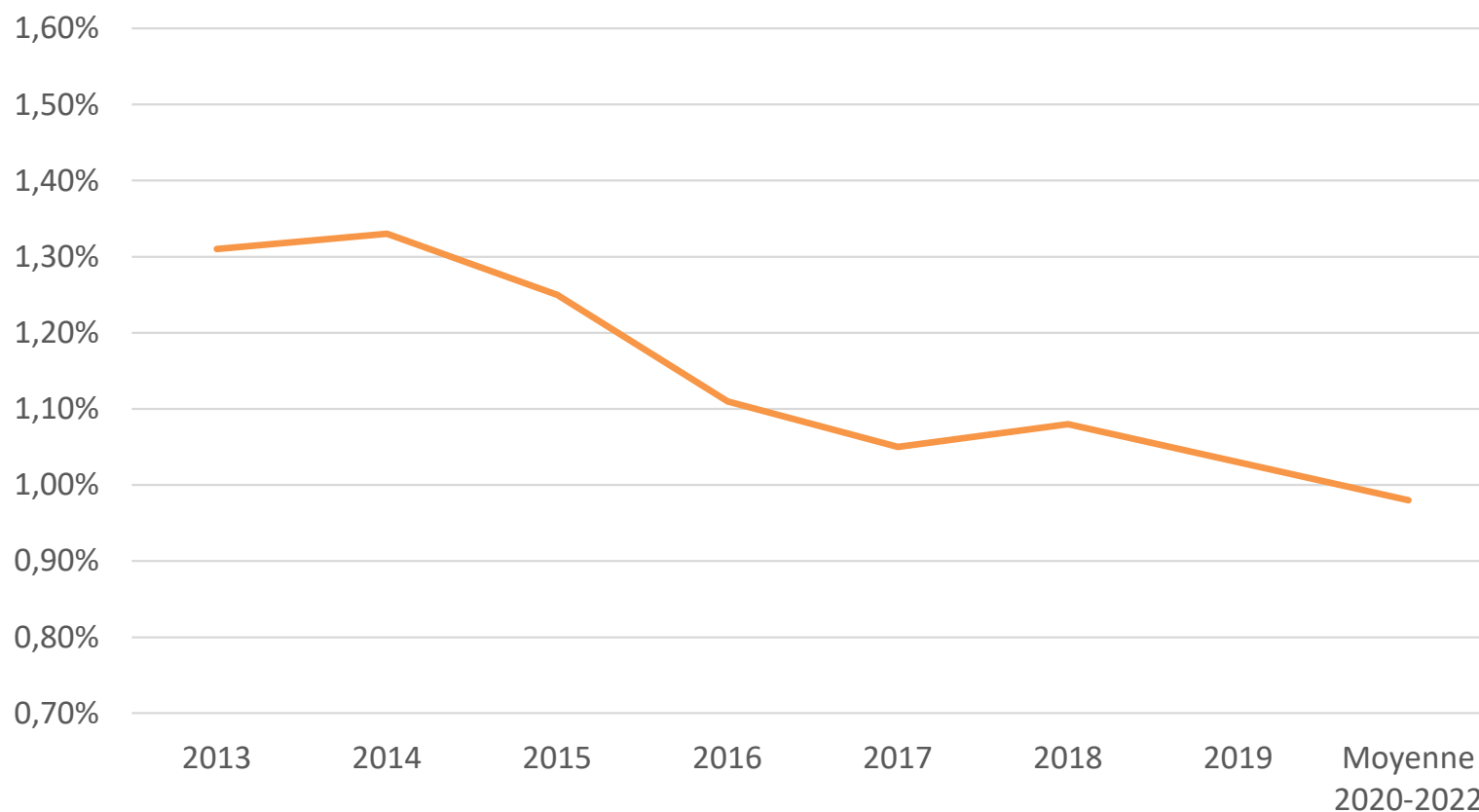
# Bezit van het rijbewijs in functie van de leeftijd

Evolutie van het aandeel van de Brusselse bevolking die een rijbewijs bezit in functie van de leeftijd  
(BM : BELDAM, OVG)



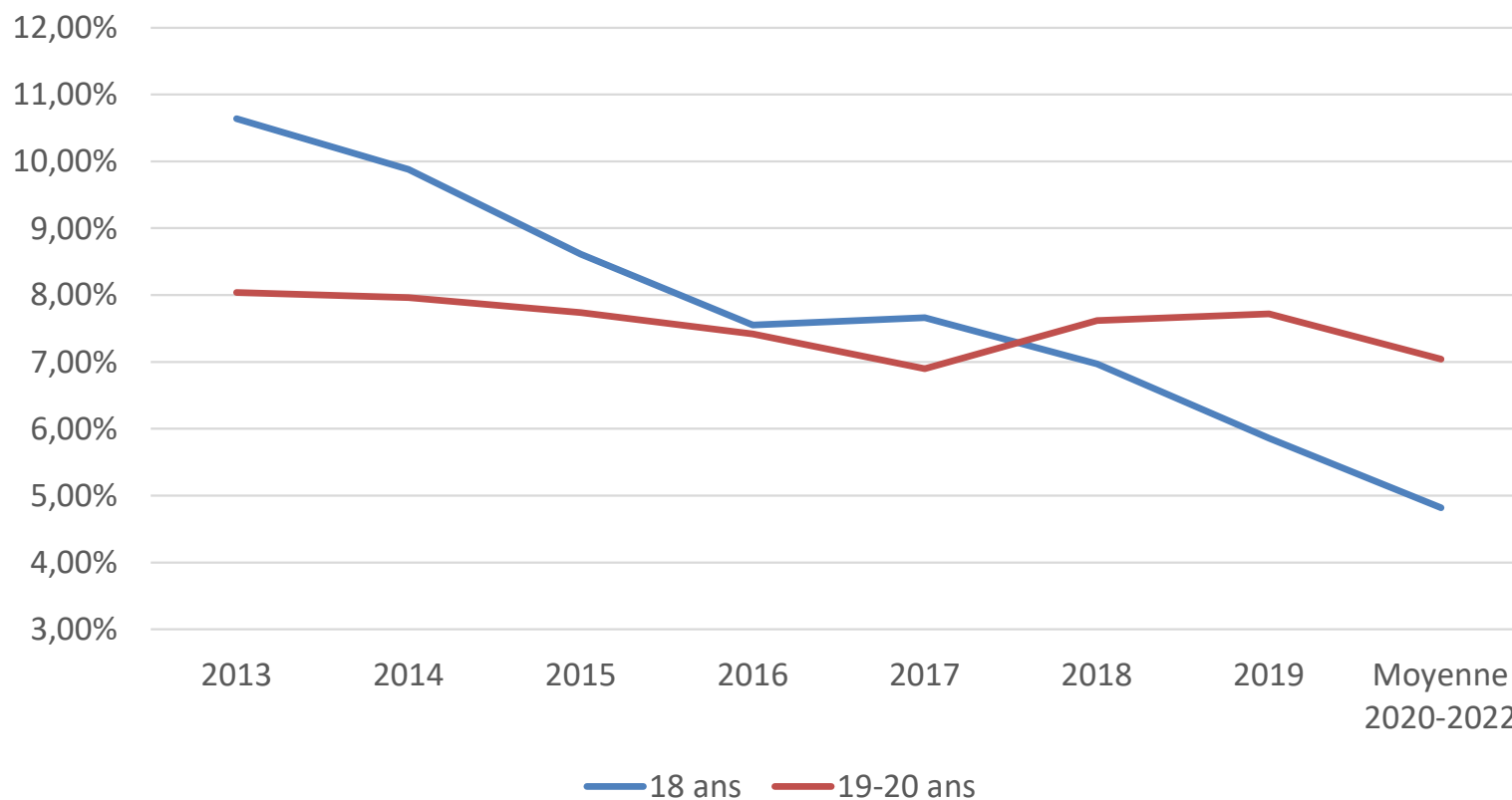
# Behalen van het rijbewijs in functie van de leeftijd

Aandeel van de volwassene Brusselse bevolking die jaarlijks een rijbewijs behaald (FOD Mobiliteit)



# Behalen van het rijbewijs in functie van de leeftijd

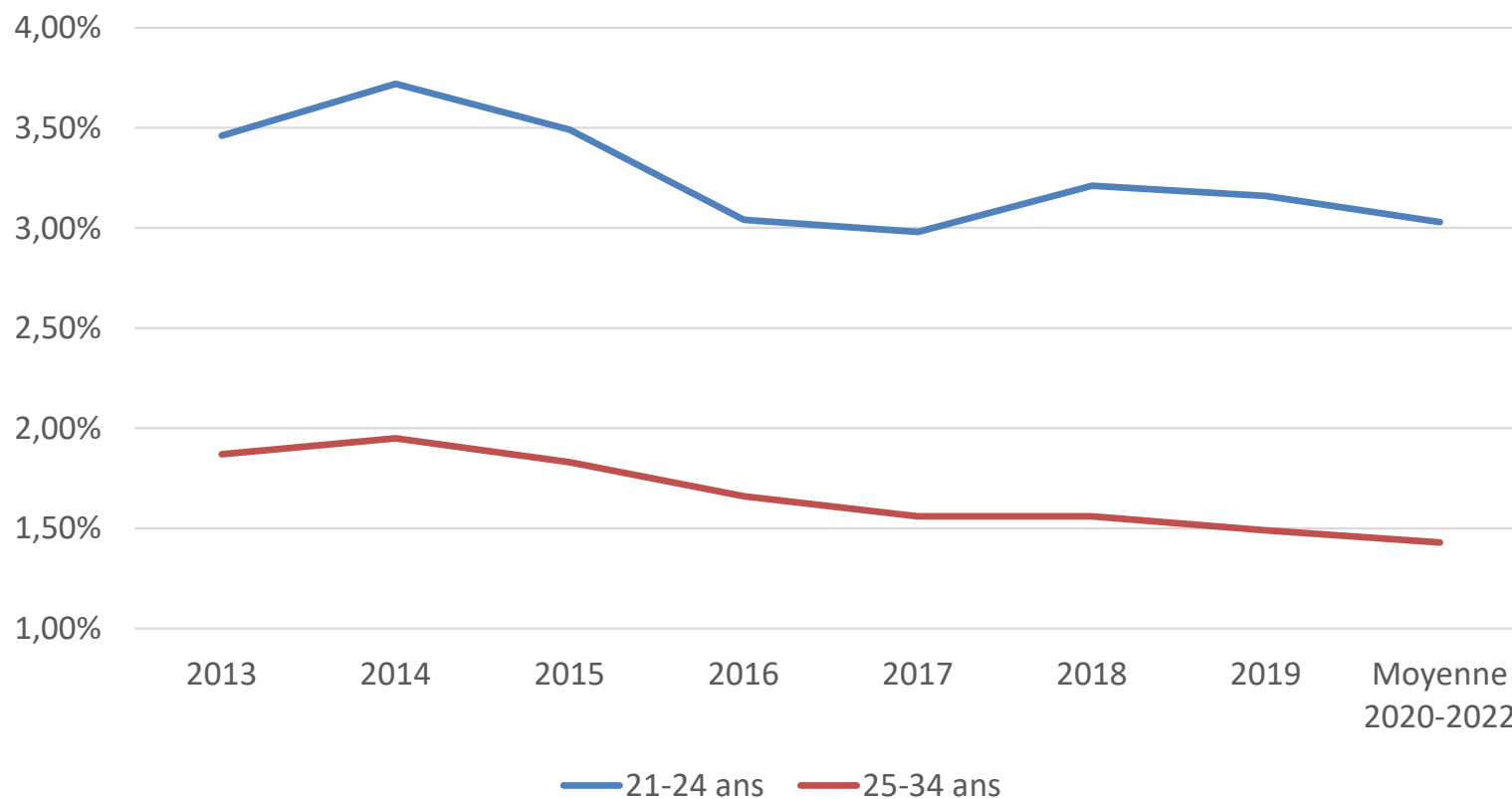
Aandeel van de Brusselse bevolking tussen 18 en 20 jaar die jaarlijks het rijbewijs behaald  
(FOD Mobiliteit)



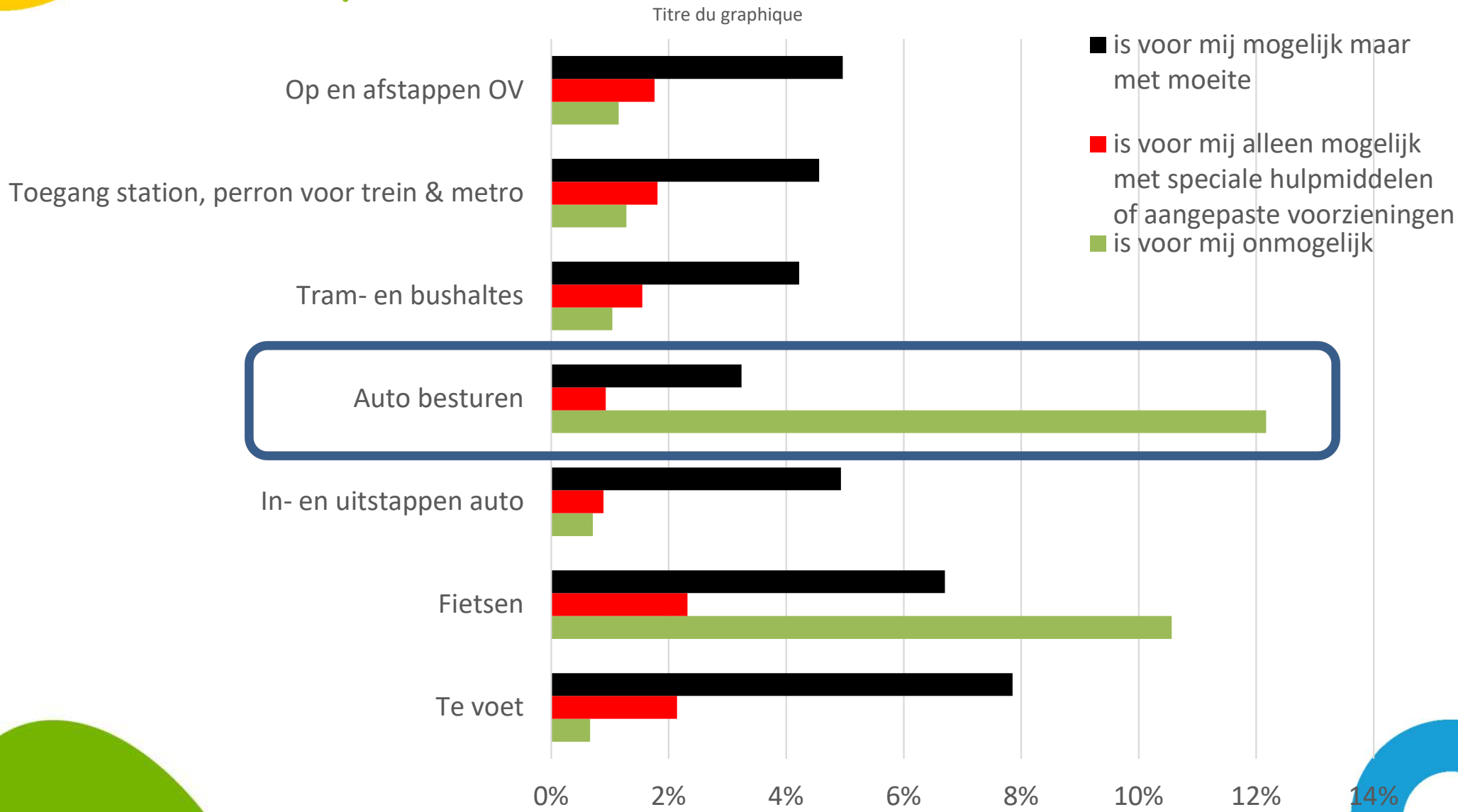


# Behalen van het rijbewijs in functie van de leeftijd

Aandeel van de Brusselse bevolking tussen 21 en 35 jaar die jaarlijks het rijbewijs behaald  
(FOD Mobiliteit)



# Onmogelijkheid een auto te besturen wegens een handicap





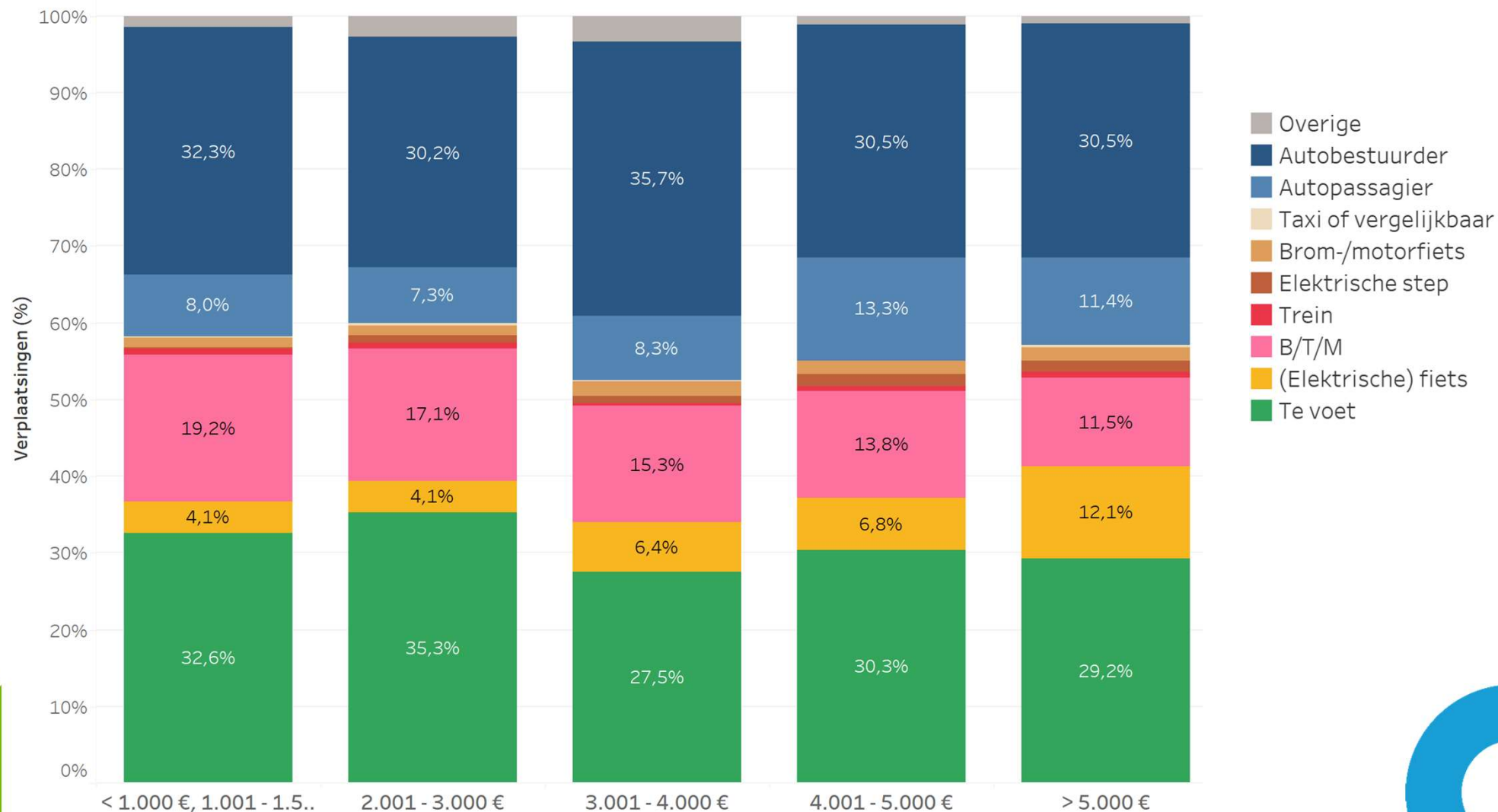
# Habitudes de déplacement

-

# Verplaatsings- gedrag

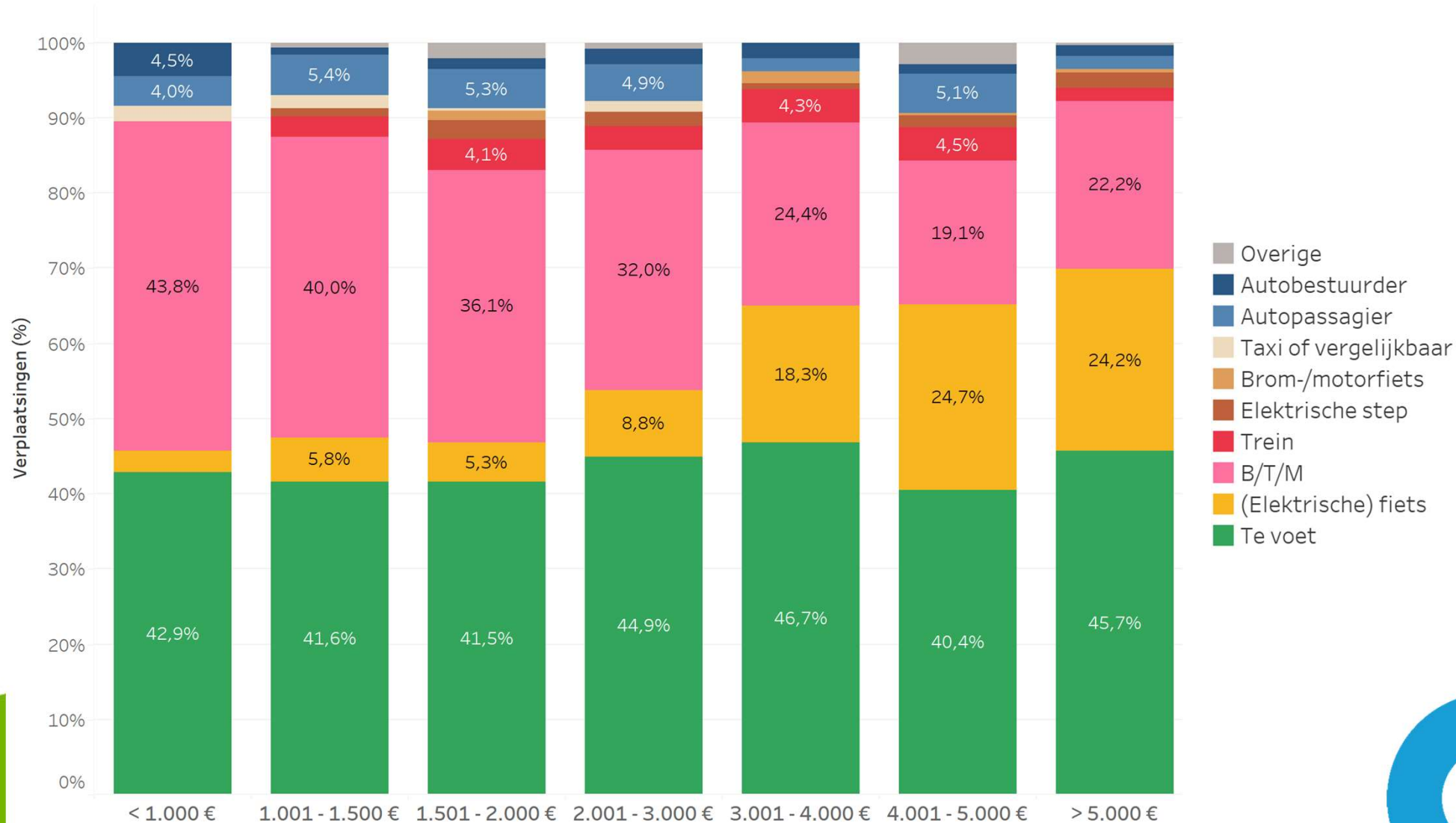
# Verplaatsingsgedrag van huishoudens met wagen

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten met auto in het gezin



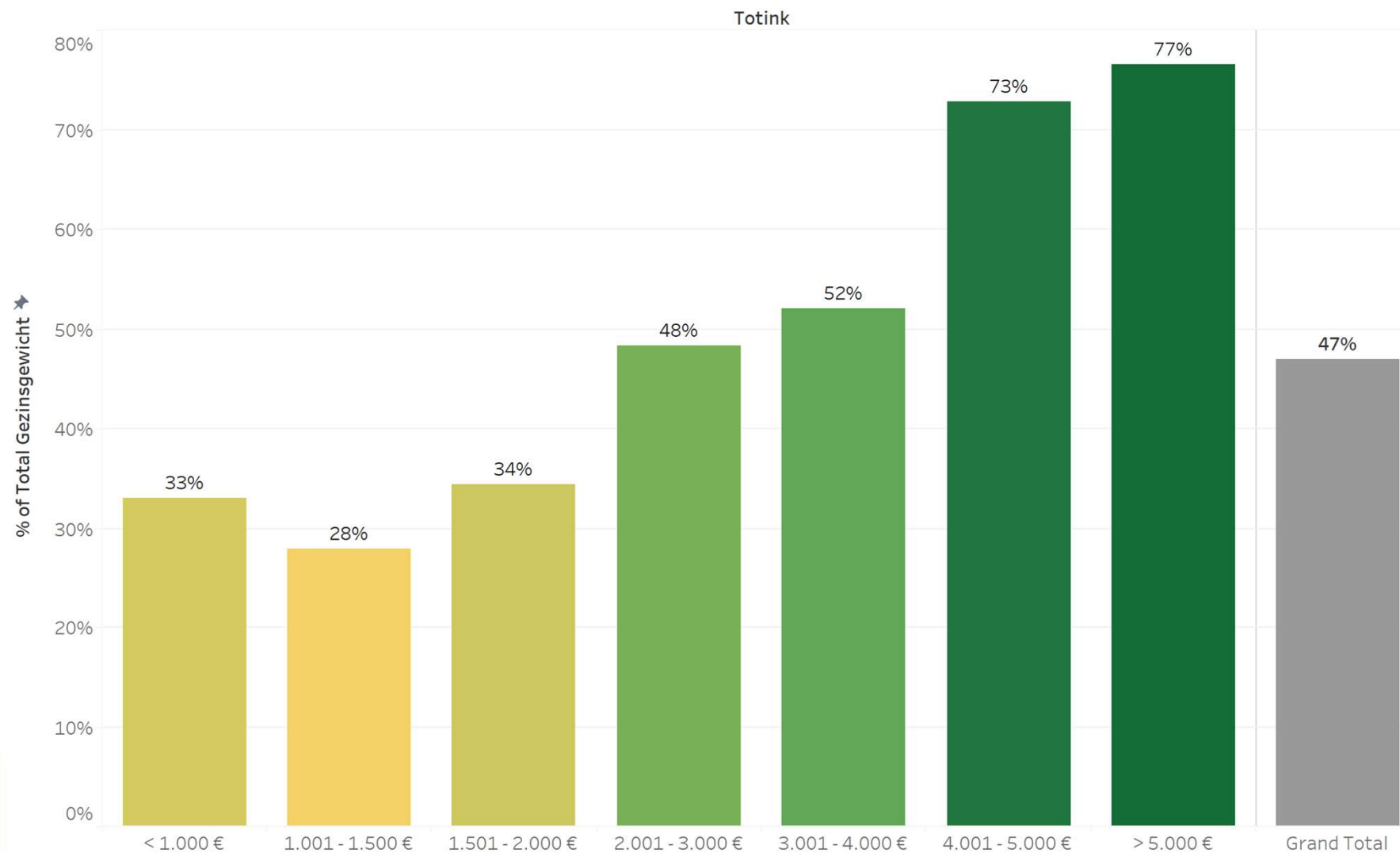
# Verplaatsingsgedrag van autoloze huishoudens

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten zonder auto in het gezin

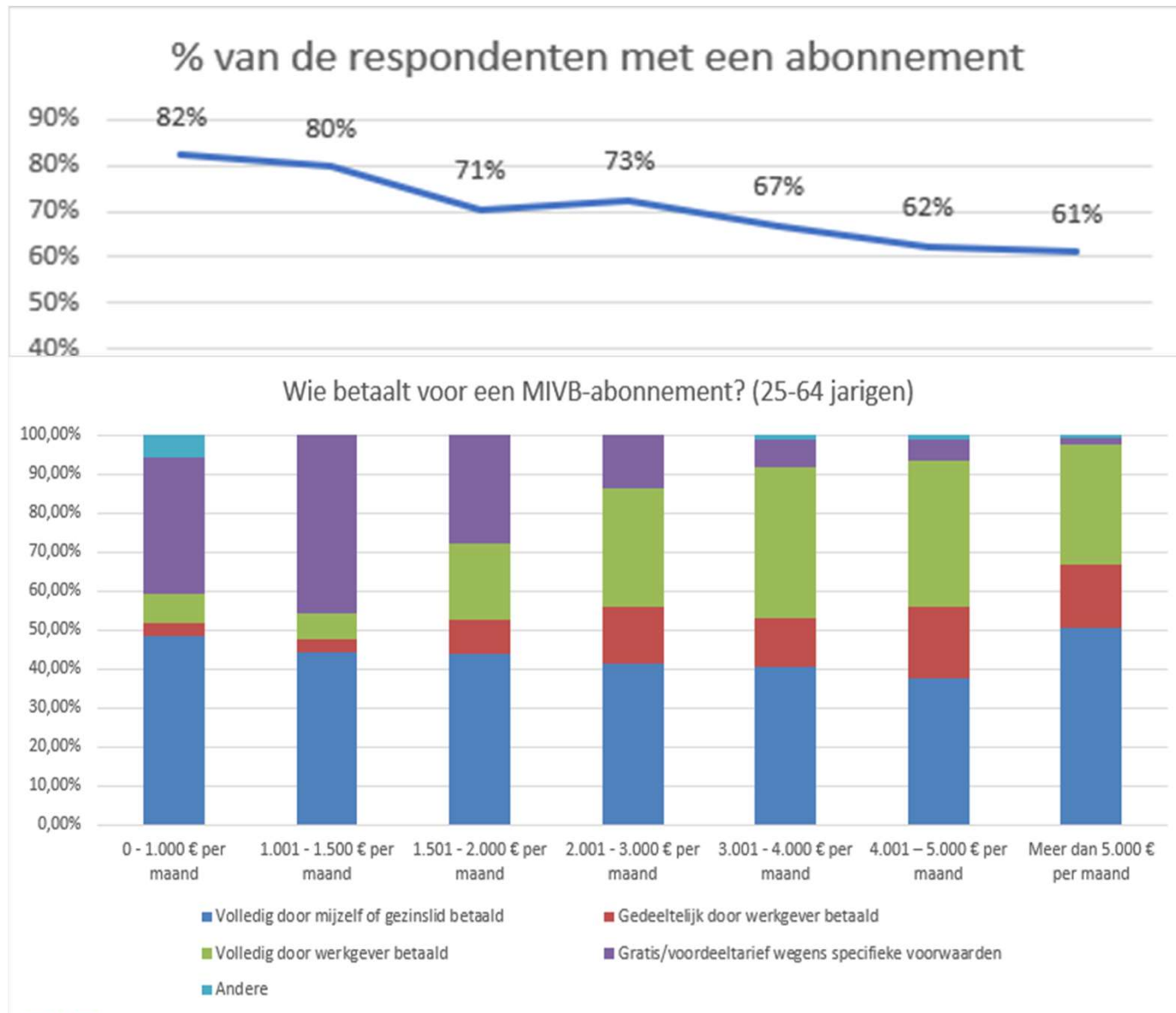


# Fietsbezit in functie van het inkomen

Percentage gezinnen met minstens een fiets, per inkomensklasse



# Abonnementen openbaar vervoer in functie van het inkomen



# HOE MOBILITEIT, ECOLOGISCHE TRANSITIE EN SOCIALE RECHTVAARDIGHEID VERZOENEN?

Uitwisselingsdag – Dinsdag 27 Juni 2023

UITNODIGING



# COMMENT CONCILIER ENJEUX DE MOBILITÉ, TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉQUITÉ SOCIALE ?

Journée d'échange - Mardi 27 juin 2023

INVITATION



**BRUXELLES MOBILITÉ**  
**BRUSSEL MOBILITEIT**

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
**good**  
**move**  
be.brussels



# Q&A

# Good Move op de goede weg?

Philippe Van Parijs



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be.brussels



# Naar een gedeelde en participatieve evaluatie

Annabel Monneaux



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be .brussels



# De context



**Gewestelijk  
Mobiliteitsplan  
2020-2030**  
Strategisch en operationeel plan



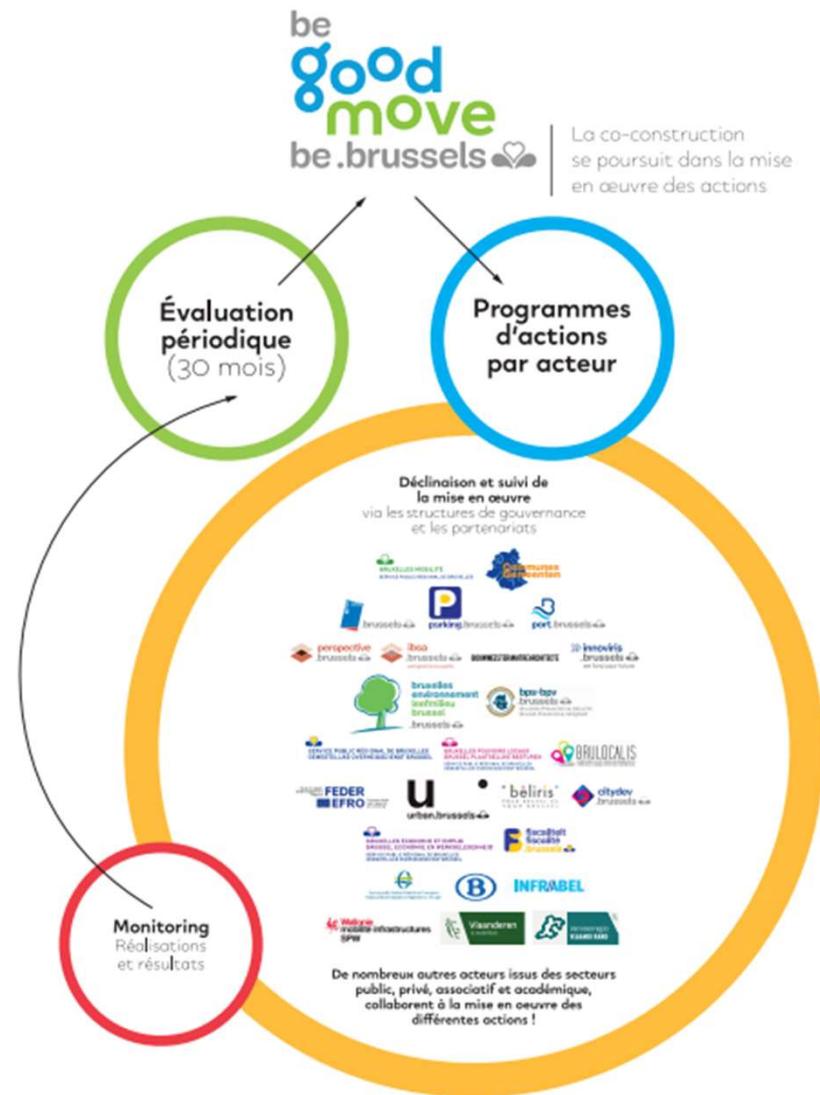
 **BRUSSEL MOBILITEIT**  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

 **BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT**  
SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

- Goedkeuring in 2020
- Inwerkingtreding op 12.05.2021
- Wettelijke verplichting
  - Mobiliteitsordonnantie 26/07/2013
  - Nieuwe Mobiliteitsordonnantie ter goedkeuring
- Maar vooral een integraal deel van een 10 jaar plan

# Context

- **GMP: Het evaluatieverslag analyseert de evolutie van de impact indicatoren en interpreteert ze ten opzichte van de uitvoering van de acties (balans van de jaarverslagen), de evolutie van de sociaaleconomische indicatoren, de trends in andere vergelijkbare steden en specifieke evaluaties uitgevoerd op de resultaten van bepaalde acties**



# Suivi et évaluation – Opvolging en evaluatie



## 1 outil de gouvernance

robuste et agile permettant de garder le cap en restant flexible



1 gedeelde visie

1 vision partagée

Objectifs  
Doelstellingen



## 1 tool van bestuur

robust en wendbaar instrument om koers te houden en flexibel te blijven

2020

Aujourd'hui  
Vandaag

2025

2030

# Comment ? Hoe?

# Voortbouwen op de sterke punten van het totstandkomingsproces

## Wat verwachten de spelers?

draagkracht

samenhang

transversaliteit

be  
done!

Verwachtingen van de actoren van het Gewestelijk Mobiliteitsplan

be  
good  
move  
be.brussels

soepelheid

changeability

### Leadership

- Het plan wordt gesteund door de regering en de schepencolleges
- Sterk gewestelijk beheer als regulerende en faciliterende overheid
- Duidelijke verdeling van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden
- Voorbeeldige uitvoering voor Brussel Mobiliteit
- Stabiliteit en standvastigheid: continuïteit over regeerperiodes heen garanderen

### Visie

- Sterke en gedeelde langetermijnvisie en ambities
- Grootstedelijke, intergewestelijke en federale aanpak onontbeerlijk

### Oriëntatie

- User-centred aanpak: verplaatsingsoplossingen (veeleer dan vervoersmodi)
- Valorisering van de goede praktijken als voorbeeldorganisatie
- Projecten afgestemd op de ruimtelijke ordening
  - Benutting van big data : beheer-, analyse- en monitoringplatform
  - Activering van gedragswijzigingen

### Product

- Sterke, concrete acties met een zichtbare impact
- Geloofwaardige opeenvolging van tussentijdse stappen
- Performante en duidelijke monitoring
- Robuust en soepelop koers blijven met toch de nodige flexibiliteit

### Process

- Gezamenlijke uitwerking, coalities en partnerschappen
- Totale transparantie op elk moment: besluitvorming, studies, monitoring...
- Objectieve uitwerking van de keuzes en prioriteiten
- Mobiliserende en originele communicatie



# Démarche d'évaluation



## 1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



## 1 gedeelde visie



## 1 tool

robuust en wendbaar instrument om koers te houden en flexibel te blijven



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

# Betrokkenheid van de actoren bij het delen van bevindingen en aanbevelingen



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



## ○ Specifieke aanpak met de gemeenten:

- Bilaterale vergaderingen en workshops

## ○ Gewestelijke Mobiliteitscommissie

- 7/06/23 GMC Goederenvervoer
- 19/06/23 Gewestelijke Mobiliteitscommissie

## ○ Brussels Mobiliteit, Parking.Brussels, MIVB, Port.Brussels

- Specifieke ontmoetingen (juni tot oktober)



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be  
good  
move  
be.brussels

# Het evaluatie proces



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



9/06/23

**Good Move Forum**

Eerste vaststellingen en trends inzake de doelstellingen van de City en Mobility Visions -Inspiratie van hier en elders (Brulocalis)

27/06/23

**Hoe mobiliteit, ecologische transitie en sociale rechtvaardigheid verzoenen?**

Met Leefmilieu Brussel

3/10/23

**Good Move workshops**

Thematische workhops



BRUXELLES MOBILITÉ  
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES  
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

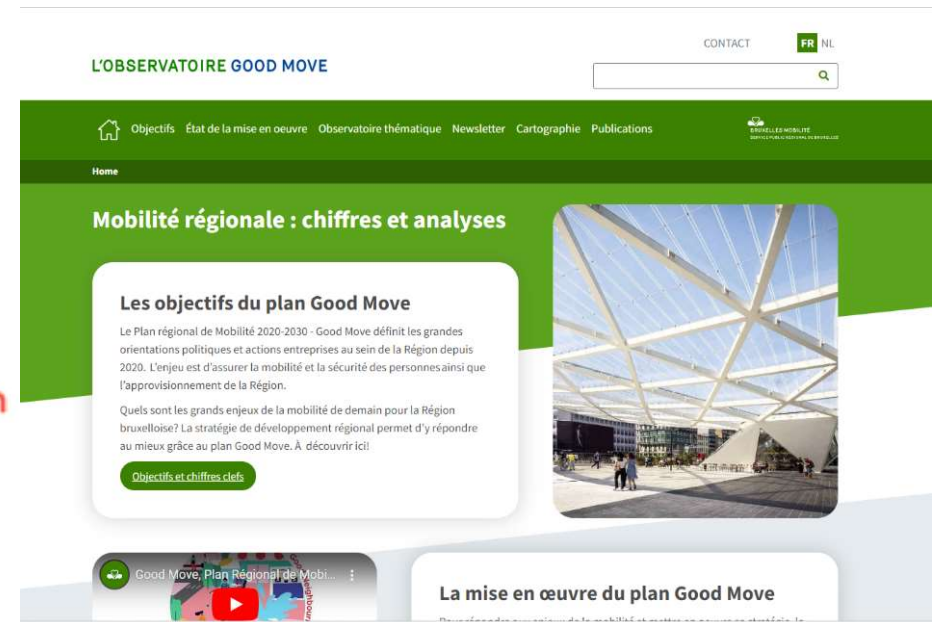
be  
good  
move  
be.brussels

# Quoi ? Wat?

# Producten



**1 tool**  
robust en wendbaar instrument  
om koers te houden en flexibel te blijven



## ○ Doorlopende monitoringaanpak met het Good Move-observatorium

- City Vision et Mobility Vision → Impactindicatoren en analyses ten opzichte van de doelstellingen
- Stand van zaken → Opvolging indicatoren per focusthema's
- Thematisch Observatorium : opvolging indicatoren per thema's (stappen, gedeelde mobiliteit...)

## ○ Synthetisch voortgangsverslag