

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

- **Mot d'accueil**
- **Introduction**
- **Mobility vision : Comment la mobilité évolue-t-elle ?**
- **City vision : Comment la politique de mobilité répond-elle aux enjeux urbains?**
 - Les enjeux de la City Vision - Bruxelles Mobilité
 - Enjeux économiques : mobilité et commerces - Hub.brussels
 - Enjeux environnementaux - Bruxelles Environnement
 - Enjeux sociaux : habitudes de déplacement et équipement automobile des ménages défavorisés - Bruxelles Mobilité
 - Q&A
- **Good Move en bonne voie?**
- **Vers une évaluation partagée et participative**

La Mobility Vision / De Mobility Vision

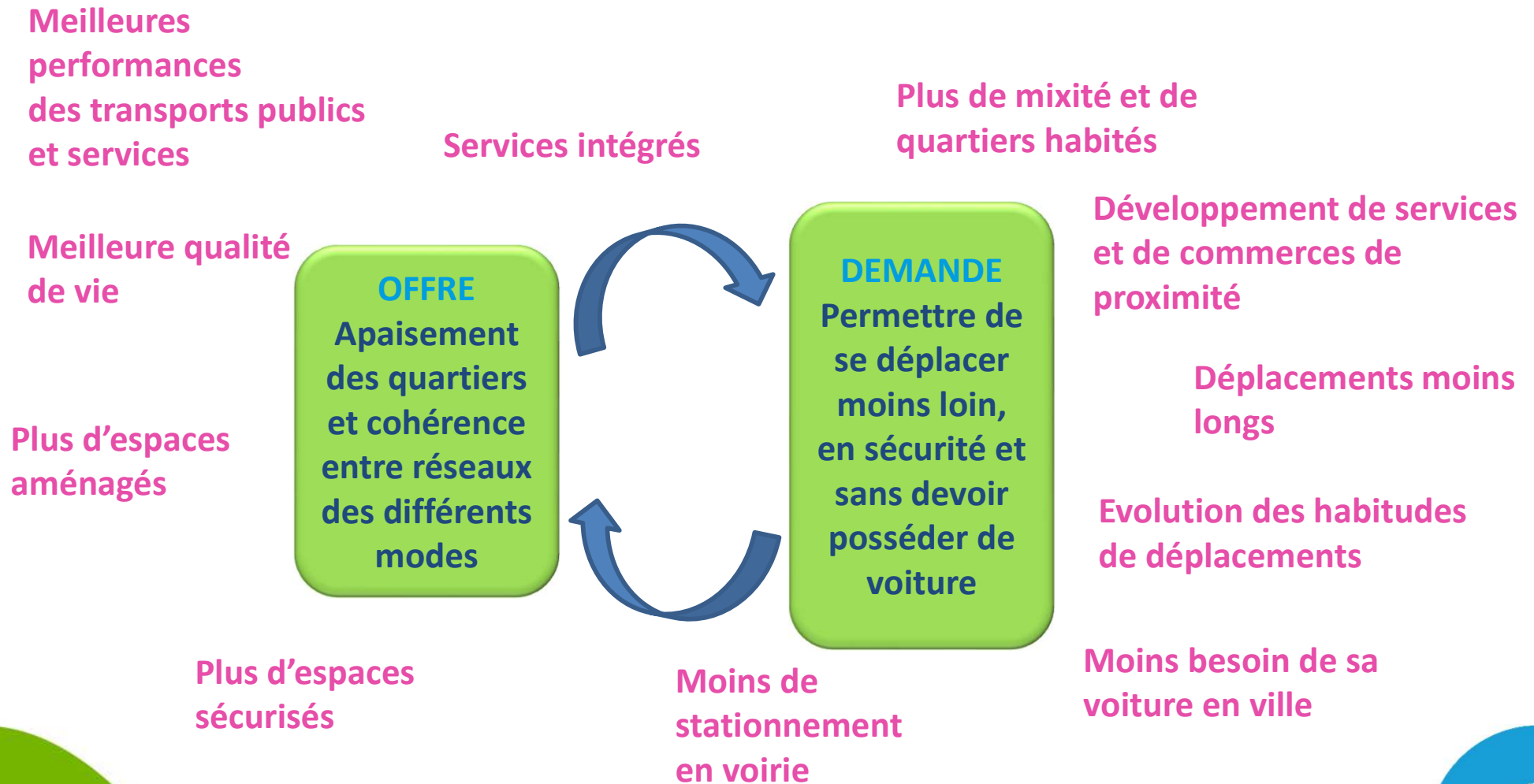
be
good
move
be.brussels 



Quels enjeux ? Quels objectifs ?

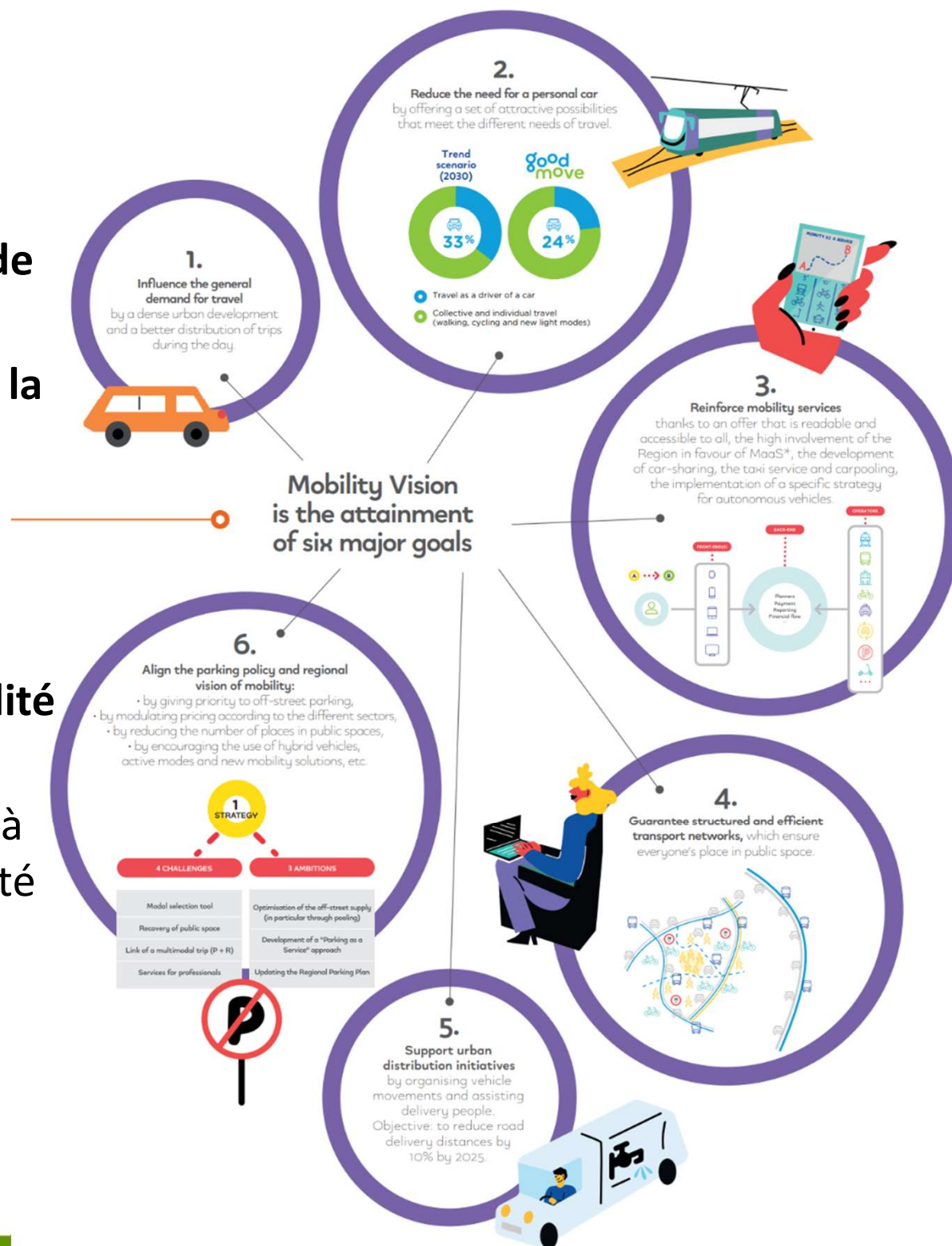


Quel système de mobilité répond à ces enjeux pour la RBC?



Mobility Vision

- Influencer sur la demande globale de déplacement
- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle
- Renforcer la mobilité servicielle
- Des réseaux de transport bien structurés et efficaces
- La distribution urbaine, une réalité à mettre en évidence
- Le stationnement, une politique à accorder avec la vision de mobilité



1.

**Influence the general
demand for travel**

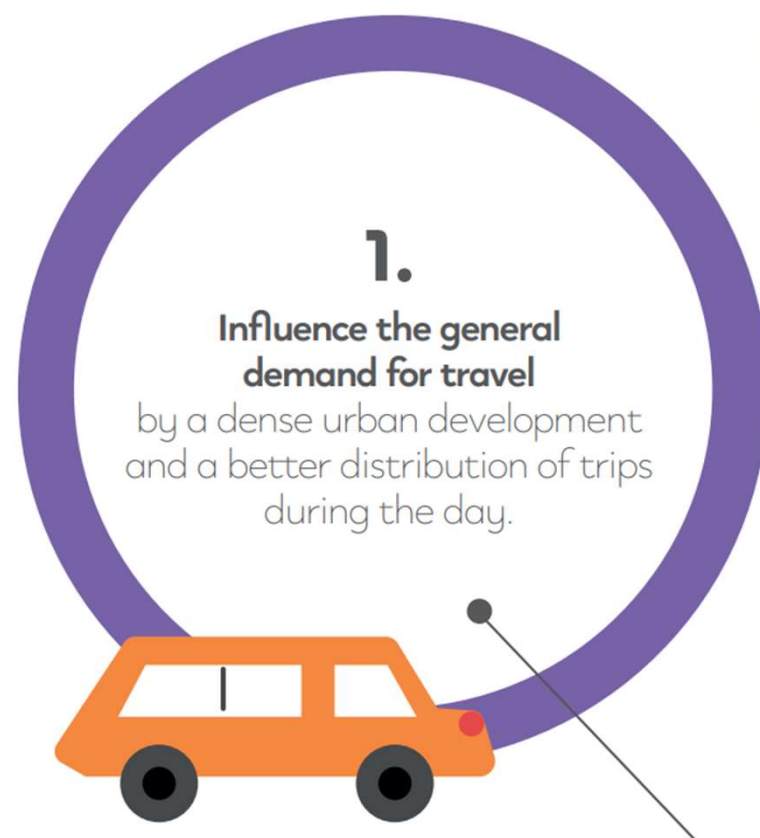
by a dense urban development
and a better distribution of trips
during the day.



Mobility Vision – La demande

- Influer sur la demande globale de déplacements

Comment la demande de mobilité évolue-t-elle ?



Nombre de déplacements →

Longueur des déplacements ↘

Répartition horaire



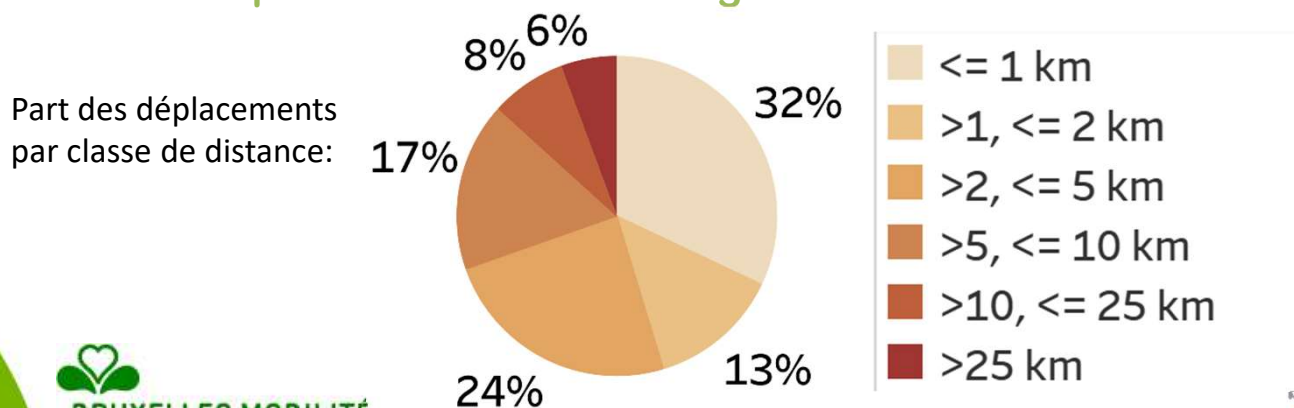
Dans quelle mesure les Bruxellois se déplacent-ils?

3,3 millions de déplacements sont effectués chaque jour par les Bruxellois.

- Cela revient à une moyenne de **2,92** déplacements par personne par jour.
- 86% des déplacements débutent et se terminent dans la RBC – 14% sont en provenance, à destination ou entièrement réalisés à l'extérieur de la RBC.

Cela représente chaque jour 25,4 millions de kilomètres parcourus

- Soit une moyenne de **7,7 km** par déplacement
- Pour les déplacements internes à la RBC : la moyenne est de **3,3 km** par déplacement
- **1/3 de tous les déplacements ont une longueur maximale de 1 km !**



Source : ECD-OVG 6

Le besoin et/ou l'accès à la mobilité n'est pas le même pour tous les groupes de population (1)

Des différences évidentes entre les sexes et les âges



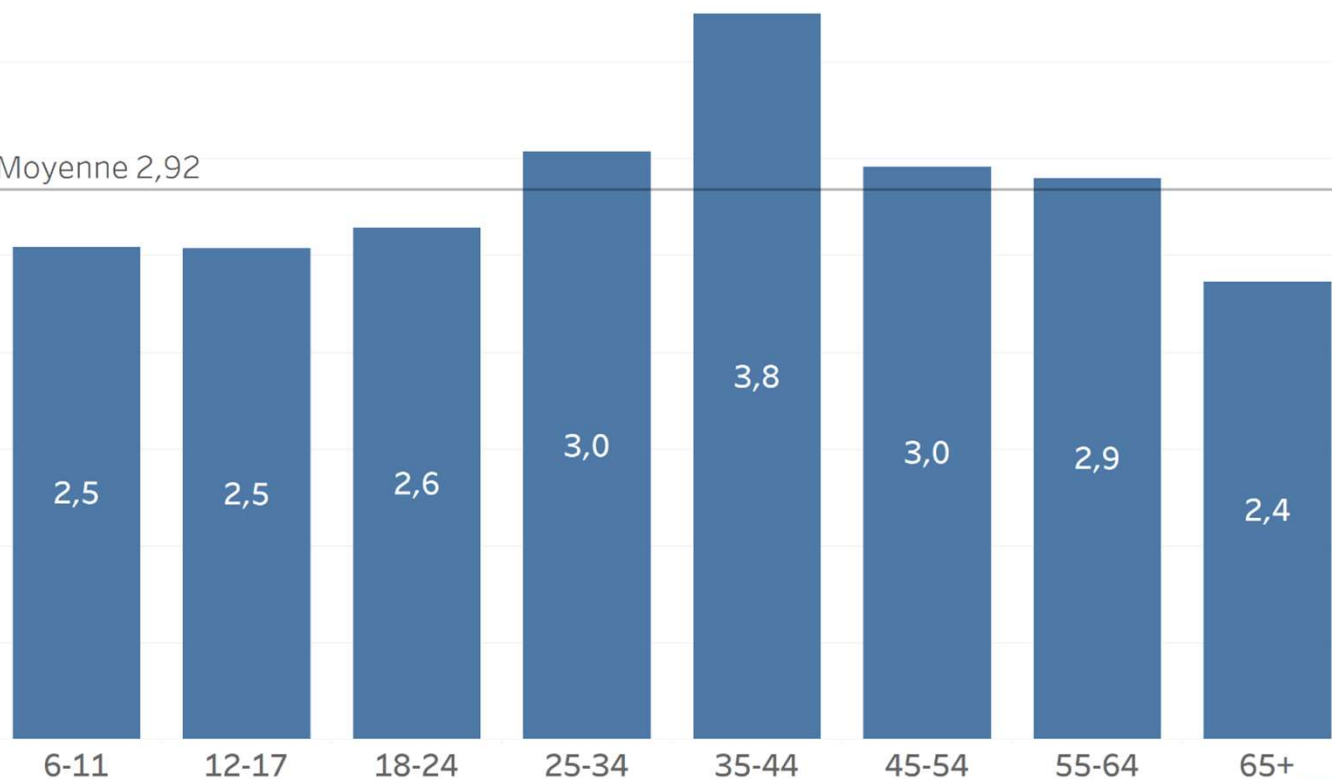
2,83
déplacements
par jour



3,01
déplacements
par jour

Nombre moyen de déplacements par personne et par jour

Moyenne 2,92



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

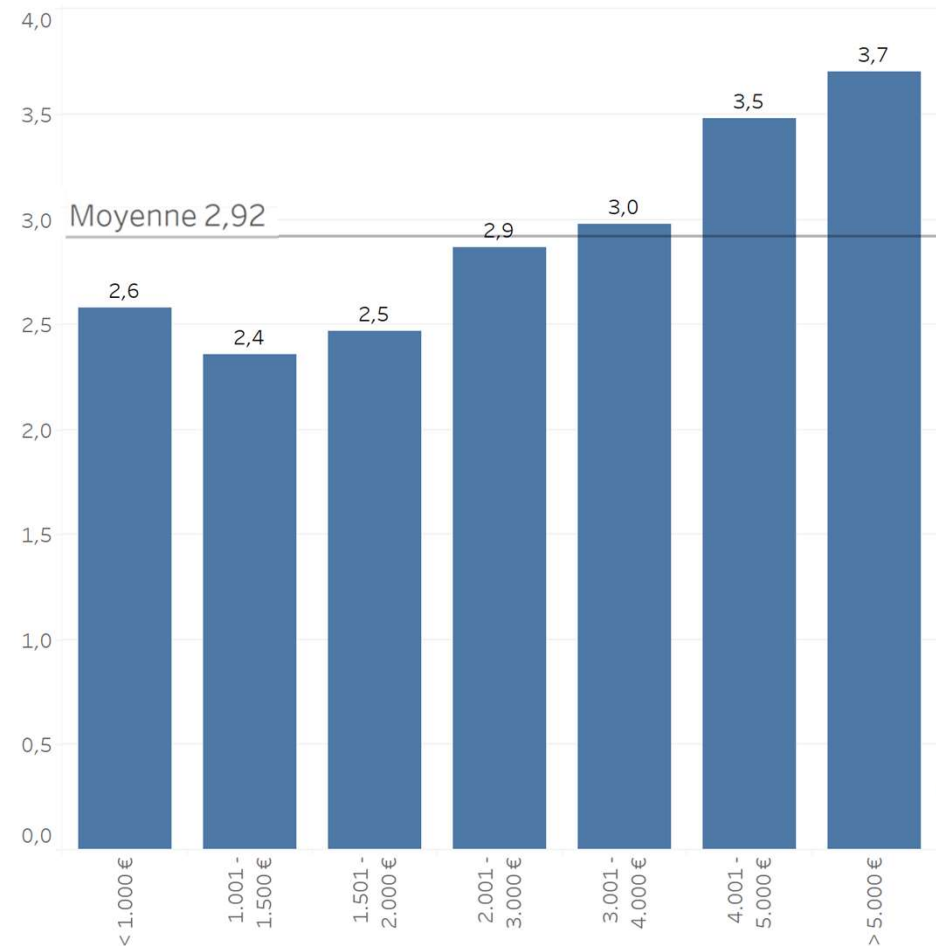
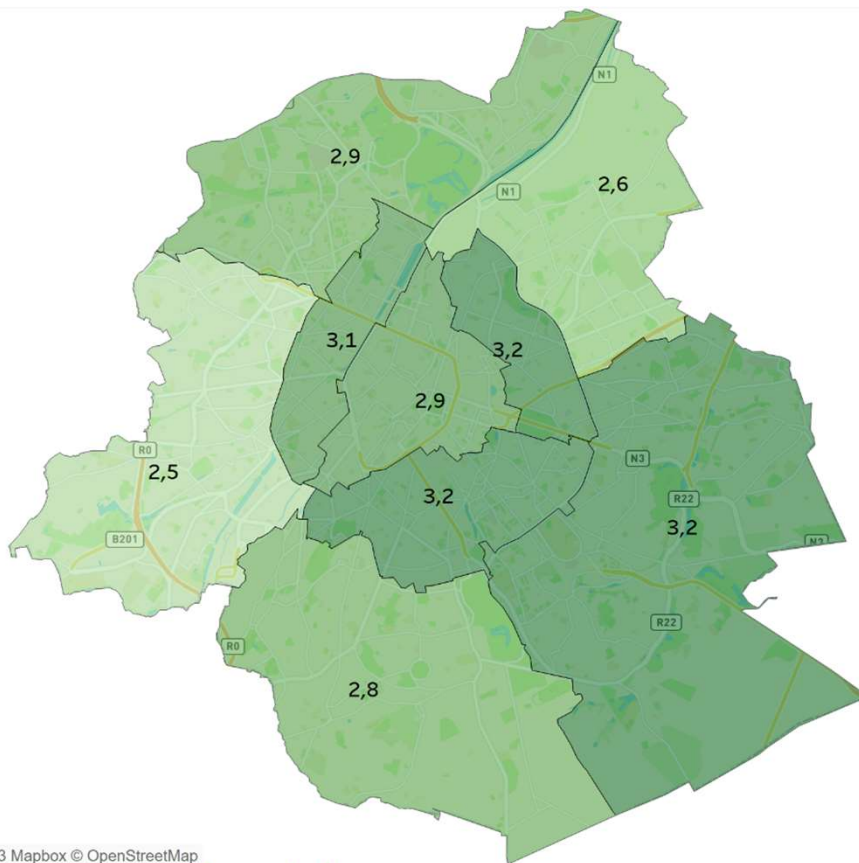
Source : OVG 6

be
good
move
be.brussels

Le besoin et/ou l'accès à la mobilité n'est pas le même pour tous les groupes de population (2)

Les catégories de revenus et la distance par rapport au centre ont aussi un impact

Nombre moyen de déplacements par personne par jour



© 2023 Mapbox © OpenStreetMap

Nous effectuons des déplacements plus courts qu'il y a 20 ans

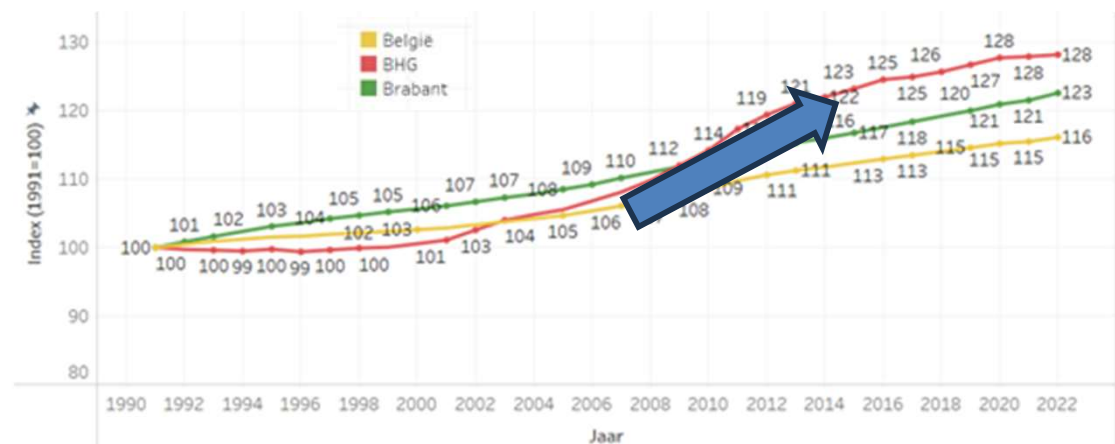
MOBEL (1999)

- 2,96 déplacements par Bruxellois par jour
84% de déplacements internes
- Moyenne de 11,05 km par déplacement

ECD (10/2021-10/2022)

- 2,92 déplacements par Bruxellois par jour
86% de déplacements internes
- Moyenne de 7,7 km par déplacement

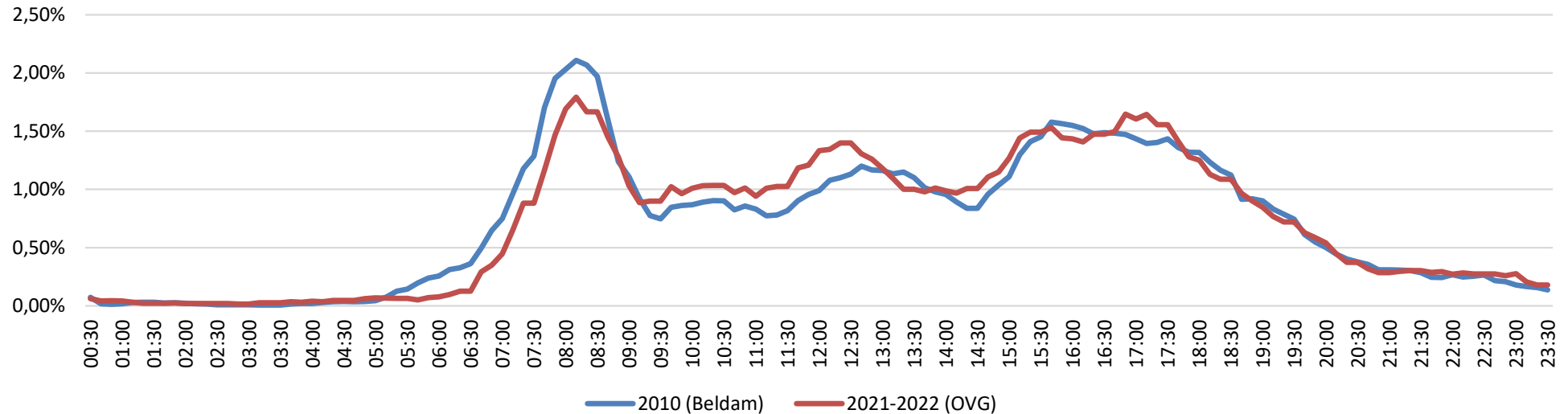
Défi : croissance de la population depuis +/-2000



Sources : MOBEL, OVG 6, Statbel

Les déplacements sont désormais un peu mieux répartis sur la journée

% des déplacements des Bruxellois selon l'heure, durant un jour de semaine scolaire moyen



○ **La baisse en heure de pointe s'explique principalement par la diminution des déplacements professionnels due à l'augmentation du télétravail**

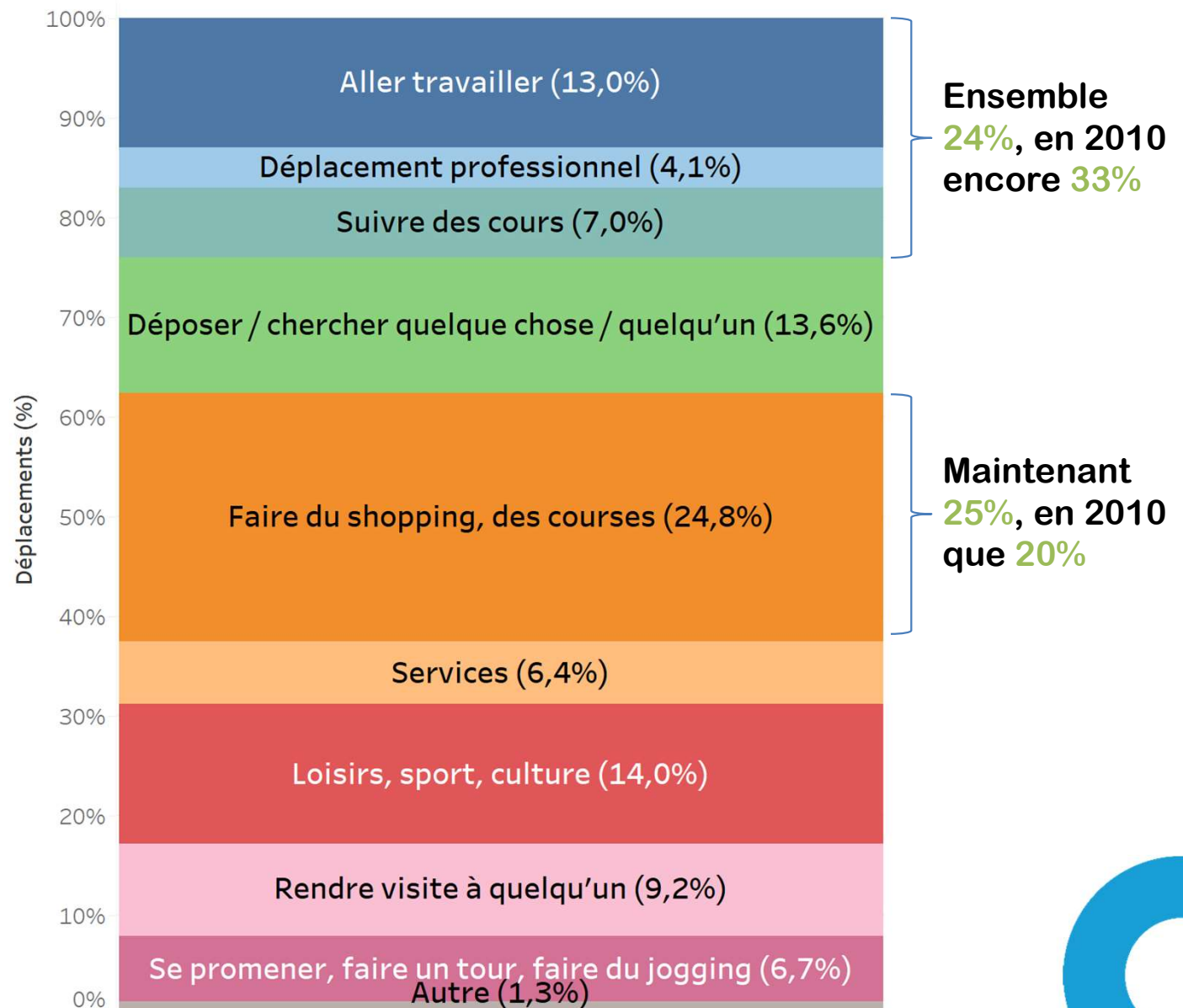
- ➔ Moins de déplacements en RBC (surtout pendant les heures de pointe)
- ➔ Diminution de la navette: de 1 100 000/jour en 2018 à 900 000/jour en 2022

Le travail n'est plus le motif de déplacement le plus important

Le motif de déplacement le plus fréquent (hormis "rentrer à la maison") est "faire du shopping, des courses", qui est plus important que "travail", "déplacements professionnels" et "suivre des cours".

En comparaison avec 2010 (Beldam), l'évolution la plus marquante est la diminution du nombre de déplacements pour aller travailler.

% des motifs de déplacement hors motif "aller à la maison" (2022)



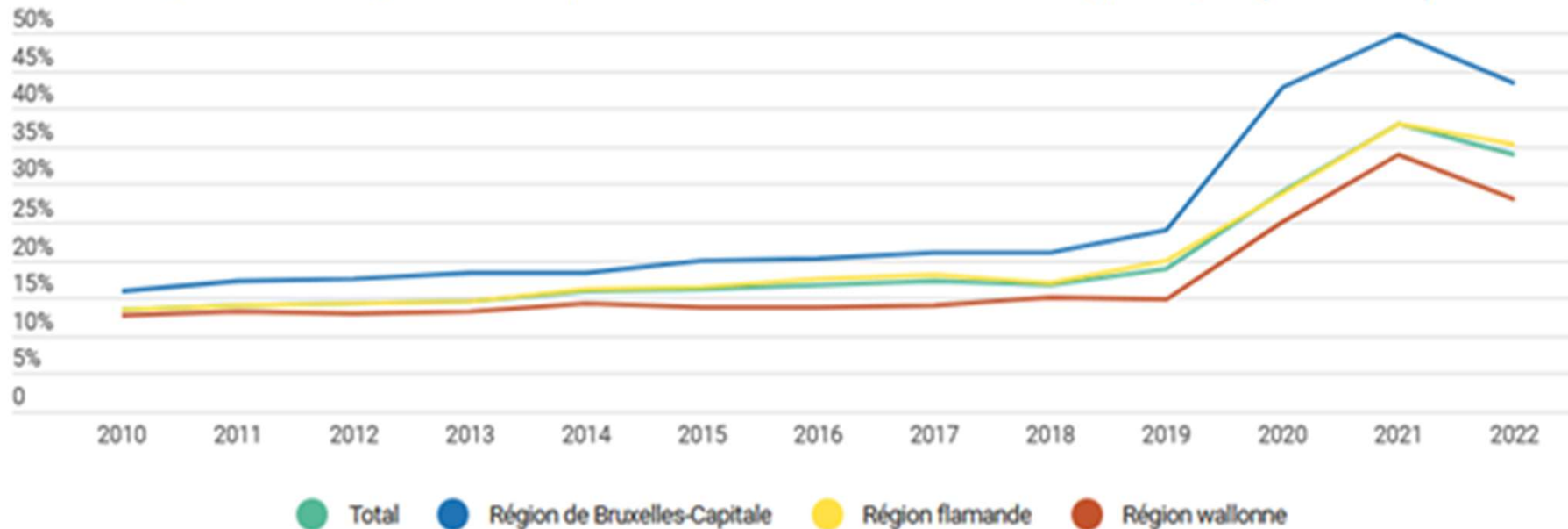
Sources : Beldam, ECD-OVG 6

Augmentation évidente du télétravail depuis le Covid

○ Augmentation du télétravail

- surtout à Bruxelles (travailleurs & résidents bruxellois)

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



Augmentation évidente du télétravail depuis le Covid

Augmentation du télétravail

- corrélé à la distance domicile-travail
- surtout les usagers du train, b/t/m

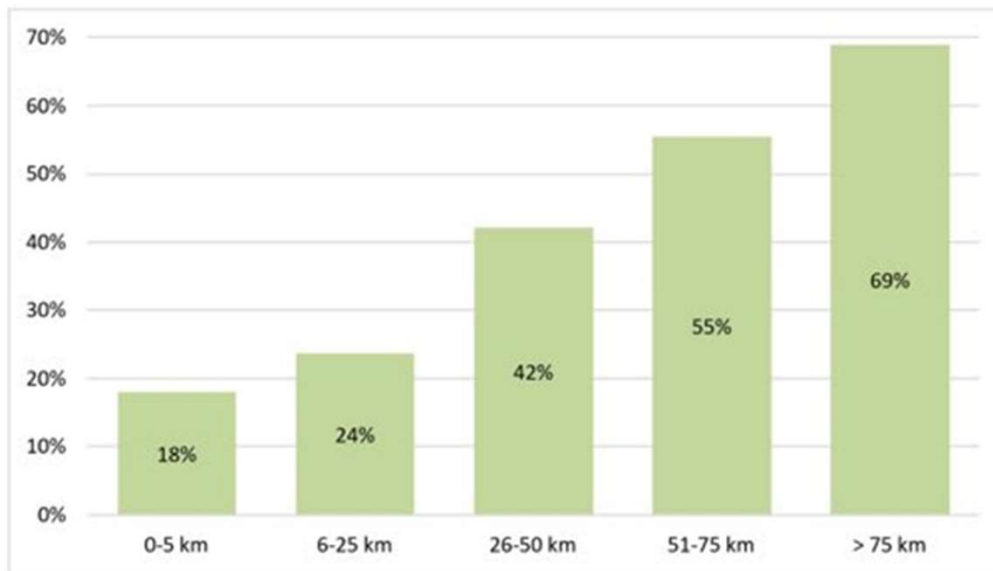
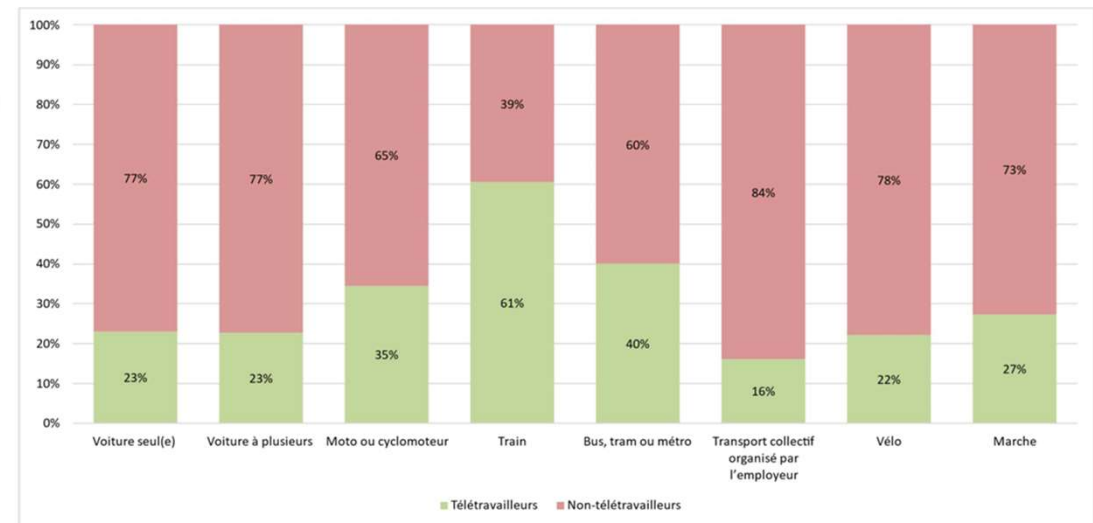


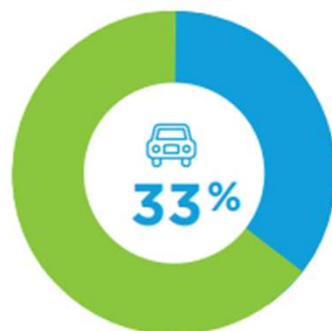
Figure 5 Pourcentage de télétravailleurs, selon la distance domicile-travail



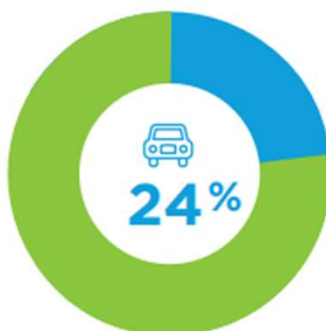
2.

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

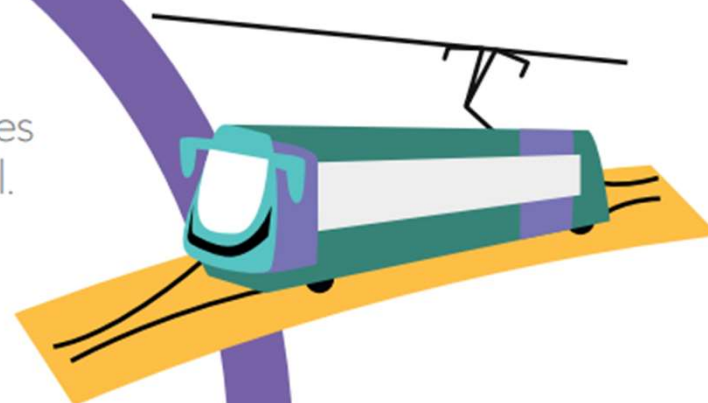
Trend
scenario
(2030)



good
move

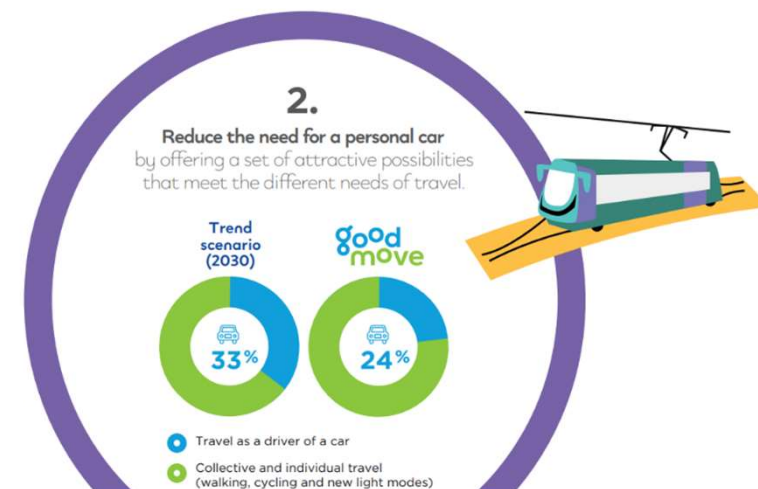


- Travel as a driver of a car
- Collective and individual travel (walking, cycling and new light modes)



Mobility Vision – Les objectifs

- Permettre un moindre usage de la voiture individuelle



Comment l'usage des différents modes de déplacements évolue-t-il?

Diminution de l'usage de la voiture

Diminution de la possession automobile

Renforcement du rôle de la marche sur les courtes distances

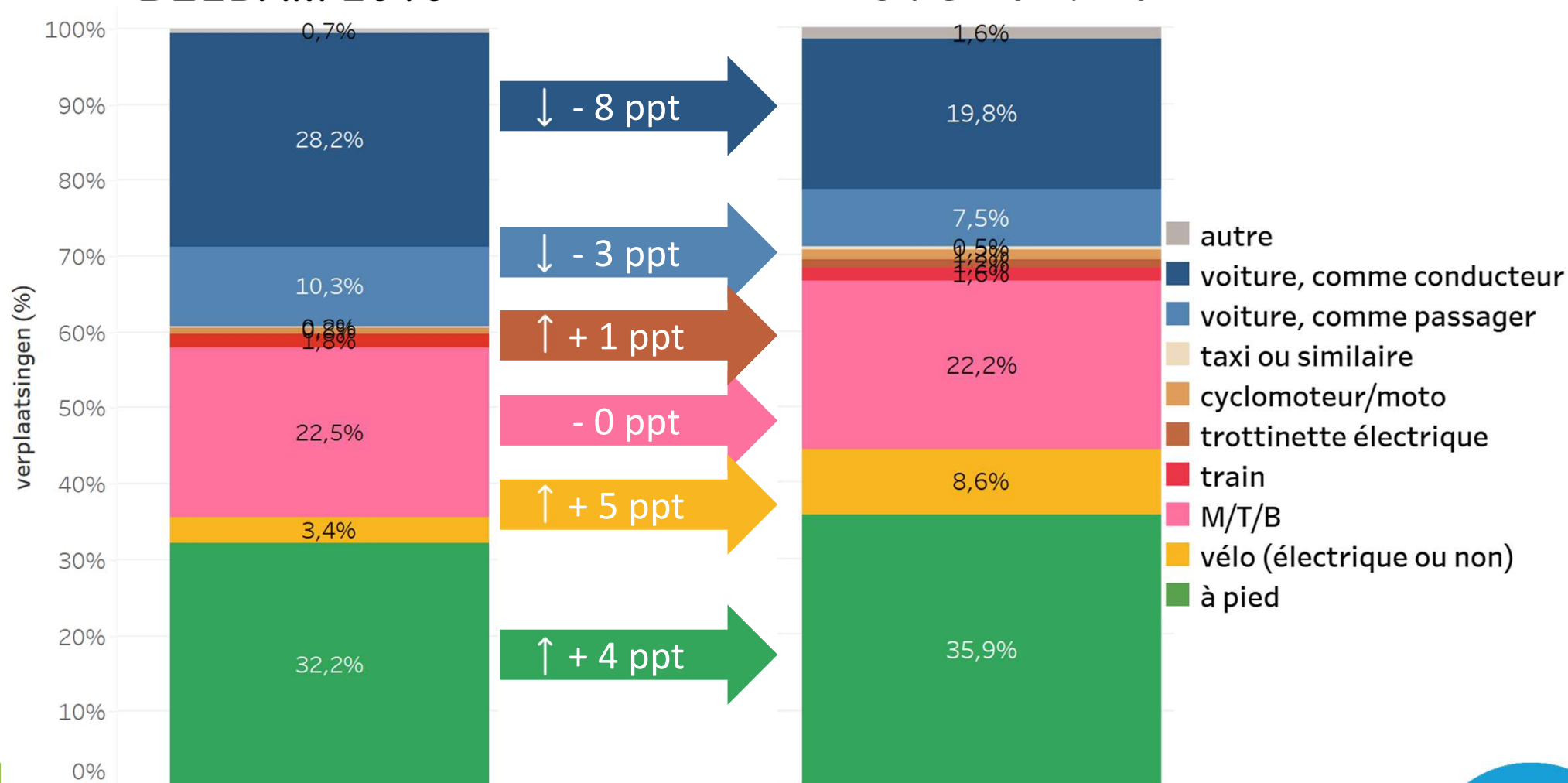
Triplement de la part des déplacements effectués en vélo

Augmentation du nombre de déplacements en transport public pour les moyennes et longues distances

Comment se déplacent les Bruxellois?

BELDAM 2010

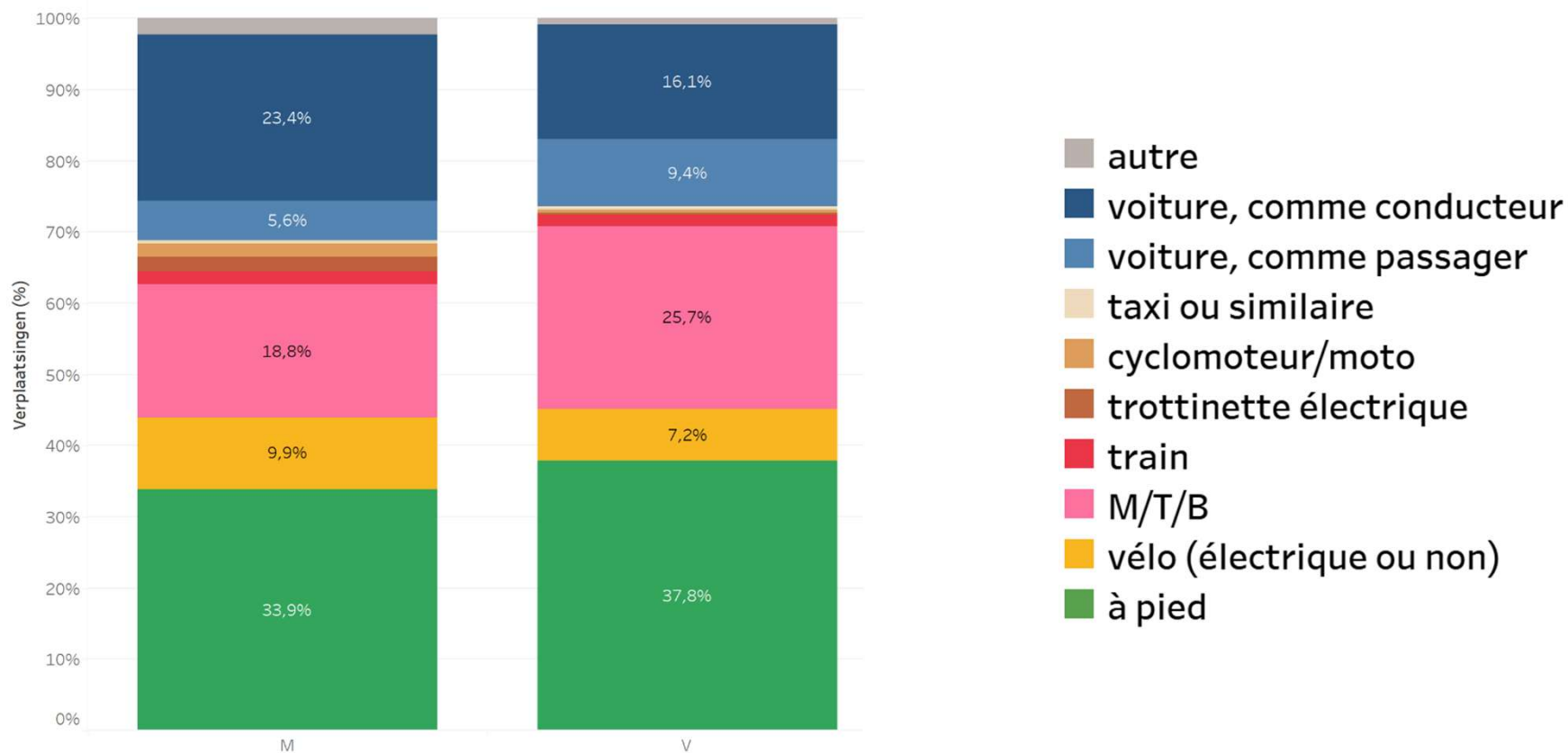
OVG 2021-2022



Le plus grand changement depuis 2010 est le recul de la catégorie « voiture » et simultanément l'augmentation du vélo

Des habitudes différentes selon le sexe

Répartition modale OVG : différence homme/femme

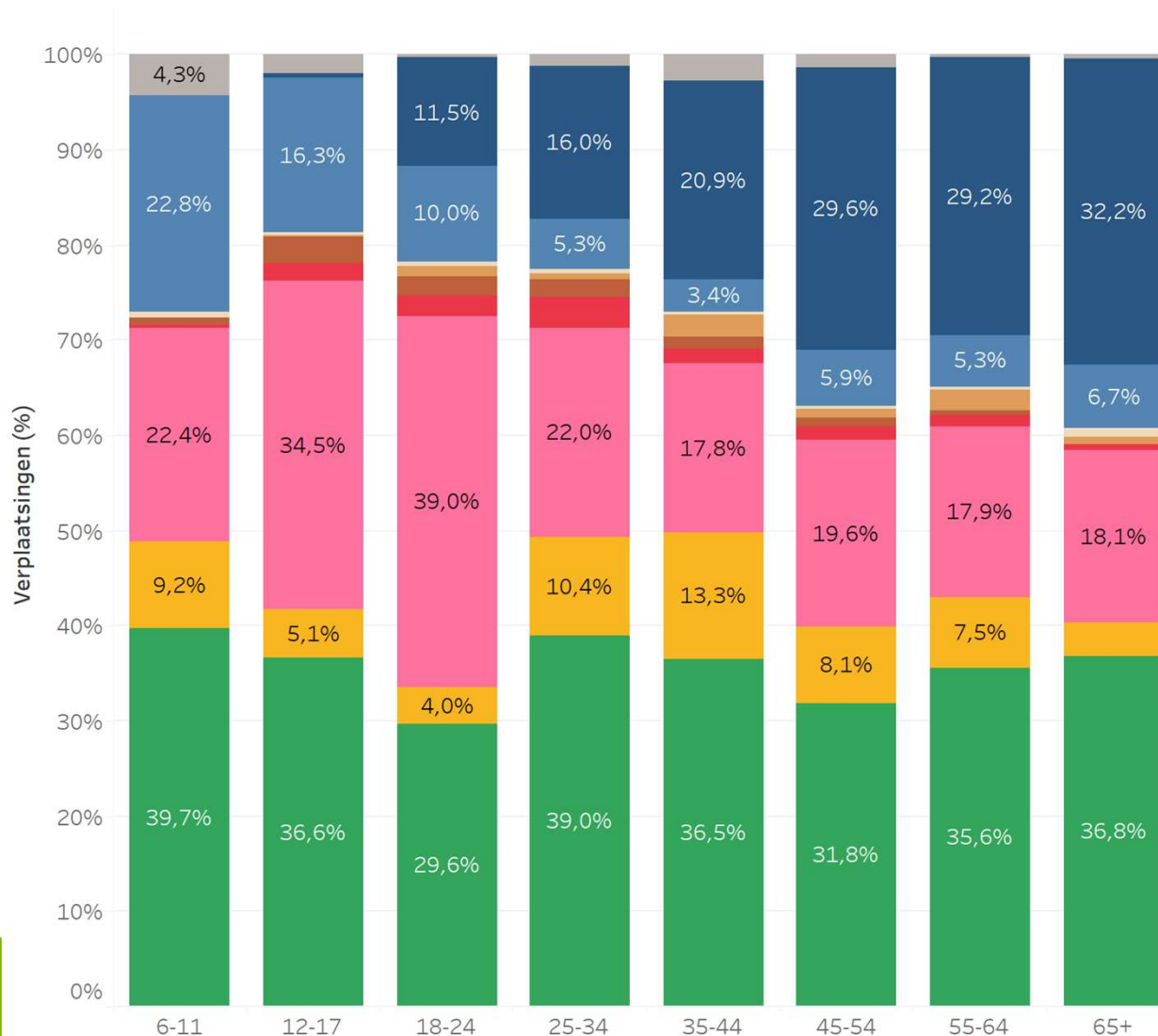


Les hommes: plus conducteurs de voiture, un peu plus de vélos, trottinettes électriques, cyclomoteurs/motos

Les femmes: plus B/T/M, plus passagères voitures, plus à pied

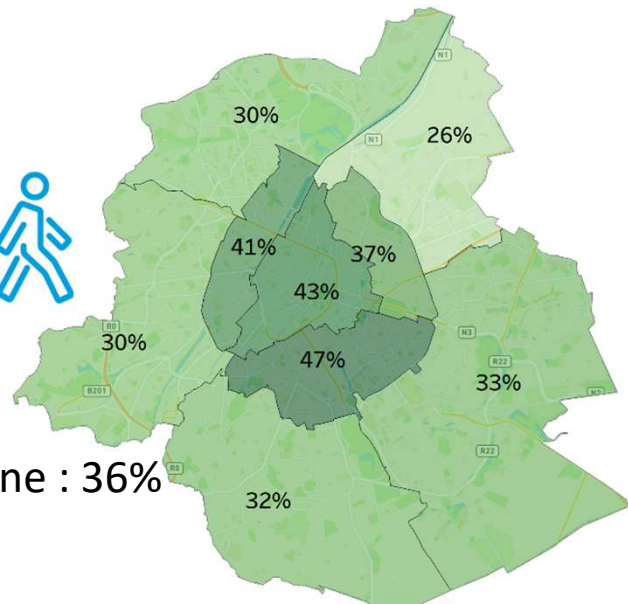
Des habitudes différentes en fonction de l'âge

Parts modales : différences en fonction des catégories d'âge

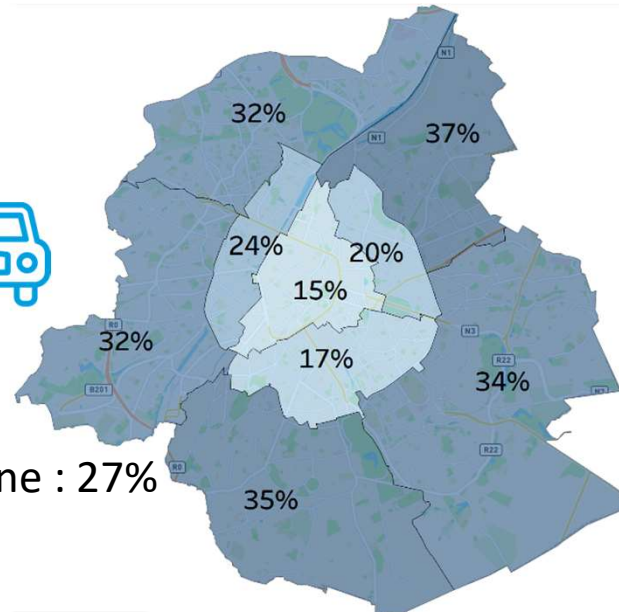


- A partir de 45 ans : la voiture = 35 à 40%
- Les 25-44 ans font le plus de vélo
- Les 18-24 ans recourent le moins à la marche et au vélo
- Le B/T/M est le plus populaire chez les 12-24 ans

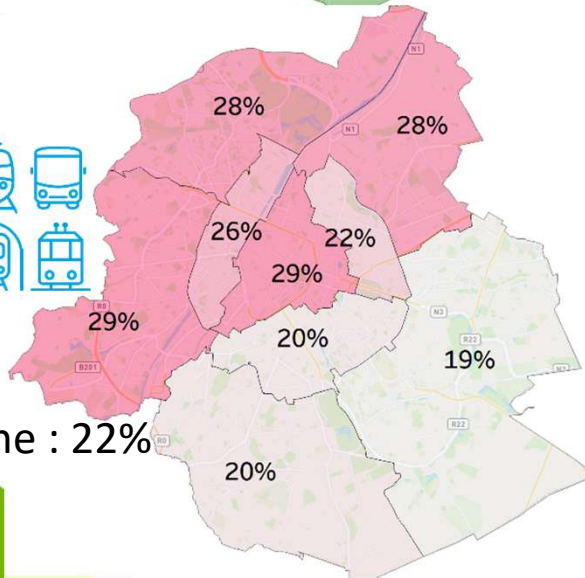
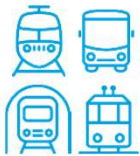
Des parts modales différentes en fonction du lieu de résidence



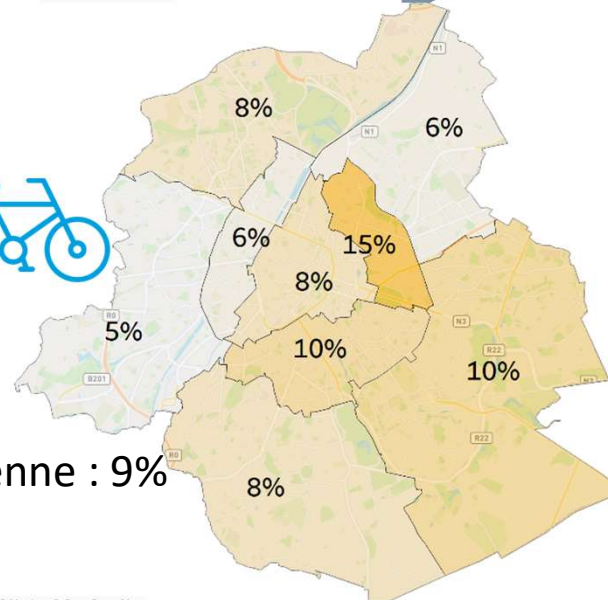
Moyenne : 36%



Moyenne : 27%



Moyenne : 22%



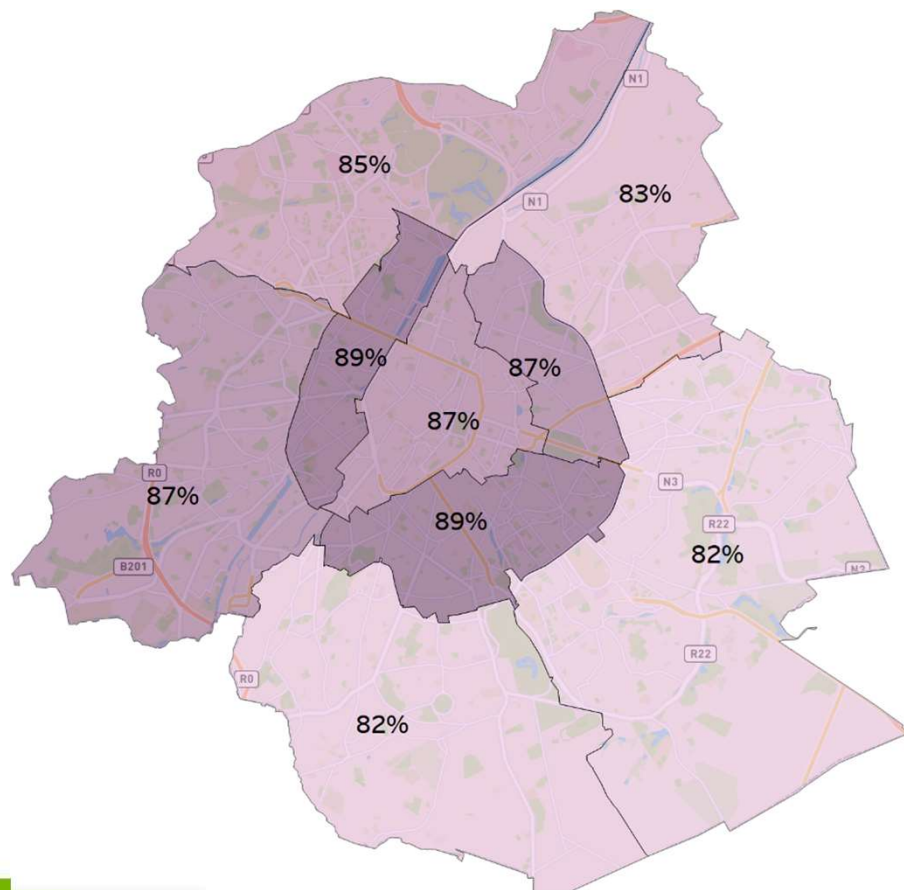
Moyenne : 9%

La marche et l'utilisation de la voiture semblent liées à la proximité ou non de la destination.

L'usage du vélo et du TP est entre autres lié aux revenus du ménage (voir ci-après)

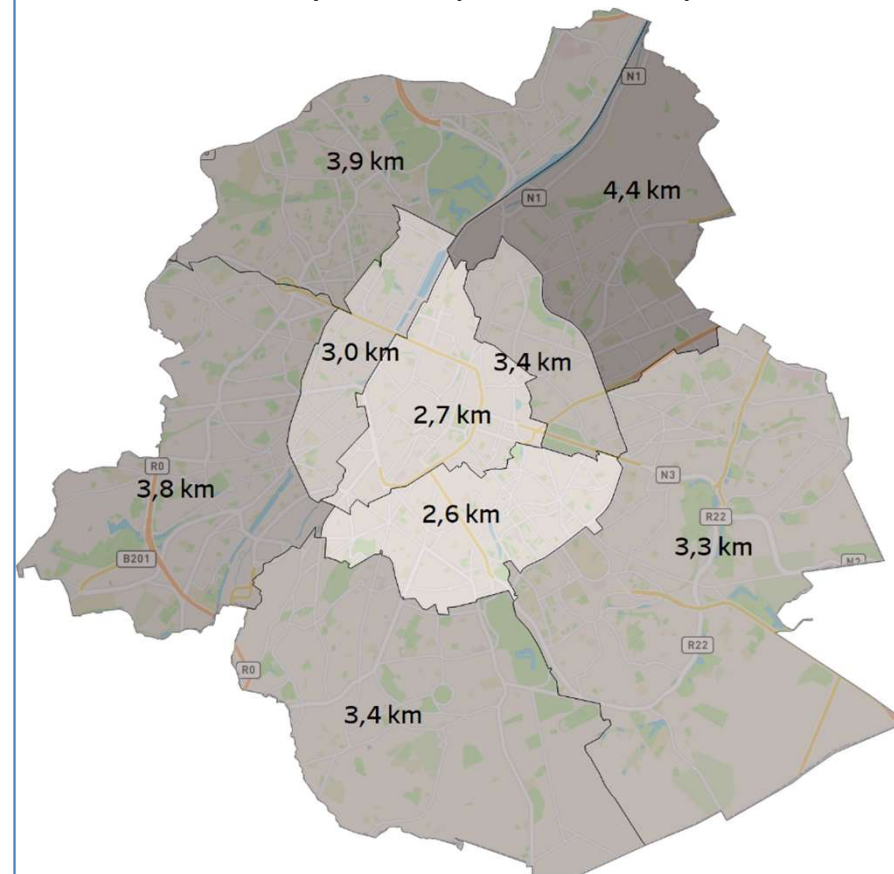
VARIABLES explicatives par lieux de résidence

Part des déplacements internes à la RBC



Moyenne : 86%

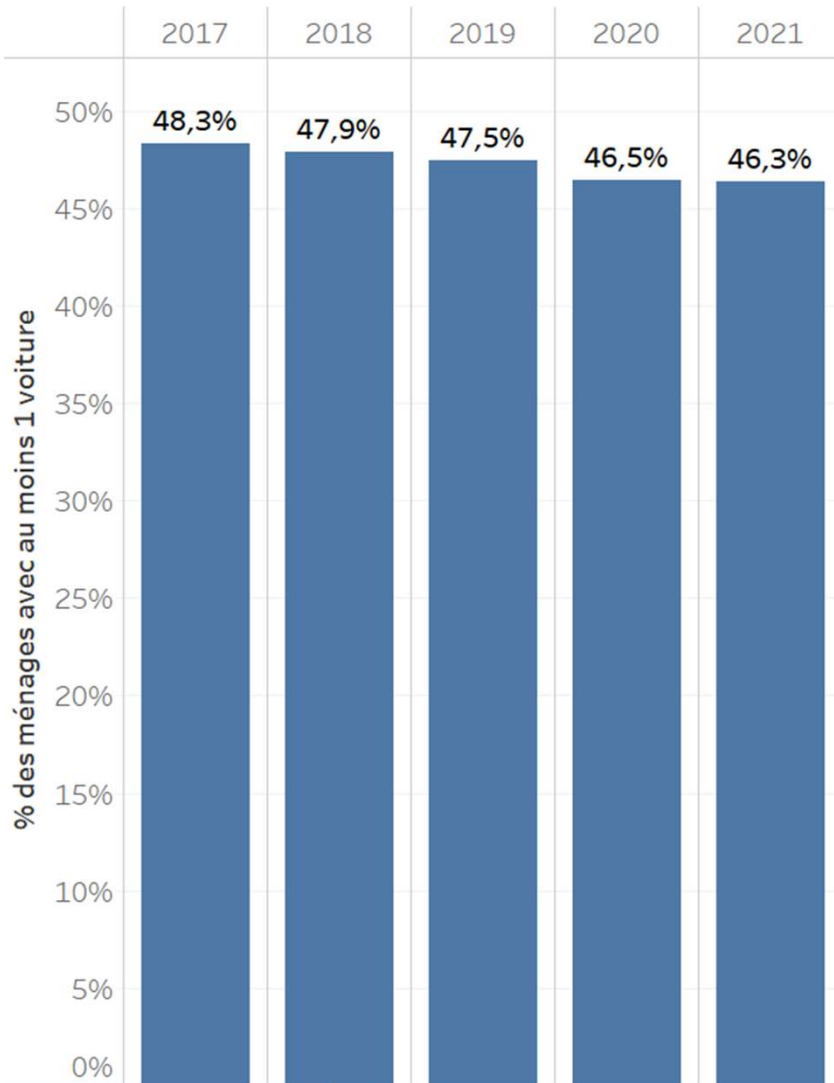
Distances moyennes pour des déplacements internes



Moyenne : 3,3 km

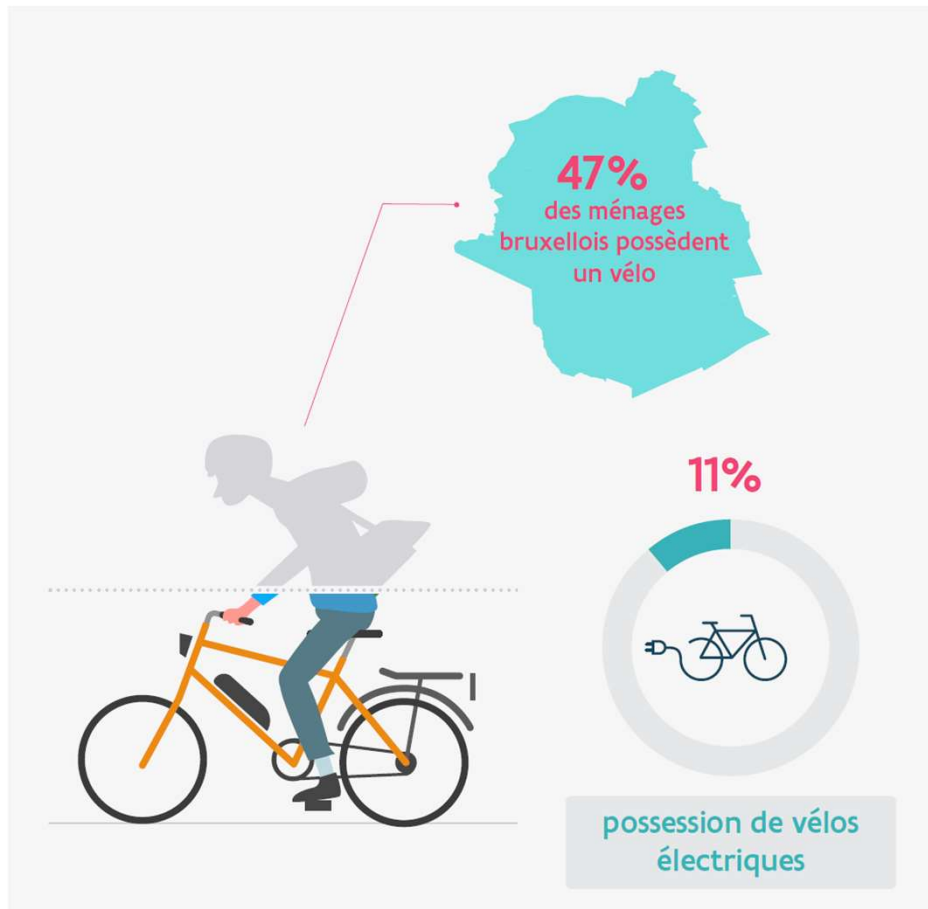
Les Bruxellois possèdent de moins en moins une voiture

○ Possession de la voiture en RBC (source : Statbel)



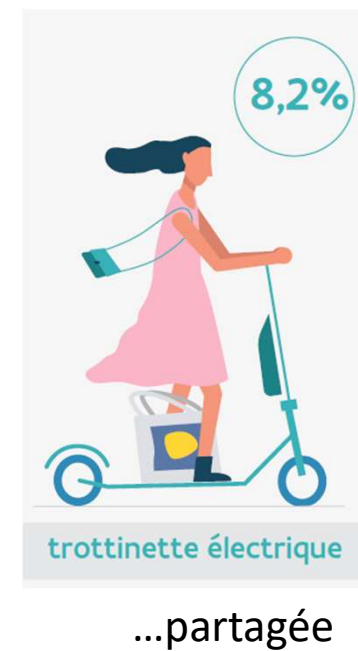
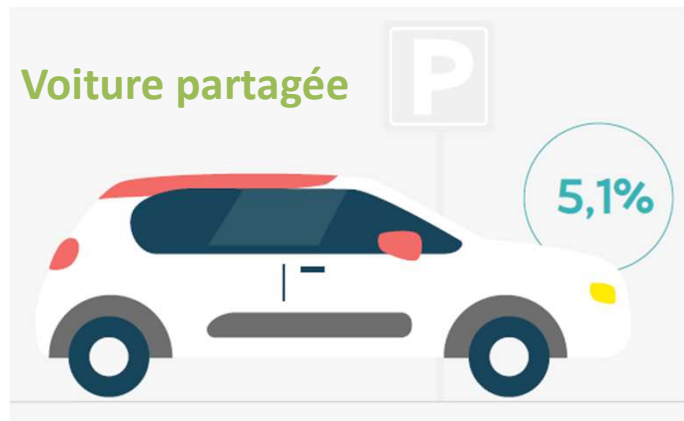
- Seulement **46%** des ménages Bruxellois possèdent (au moins) une voiture
- 2017 > 2021 : -8.379 voitures (-2,5%)
- Pas de chiffres administratifs plus anciens disponibles, mais selon l'enquête Beldam (2010) : **65%** des ménages répondaient posséder une voiture!

Les ménages bruxellois ont accès à un large panel d'alternatives (1)



- Les chiffres ne montrent pas d'évolution depuis 2010 en ce qui concerne la possession de vélos (47% des ménages avaient un vélo en 2010), à l'exception de la conversion partielle aux vélos électriques.

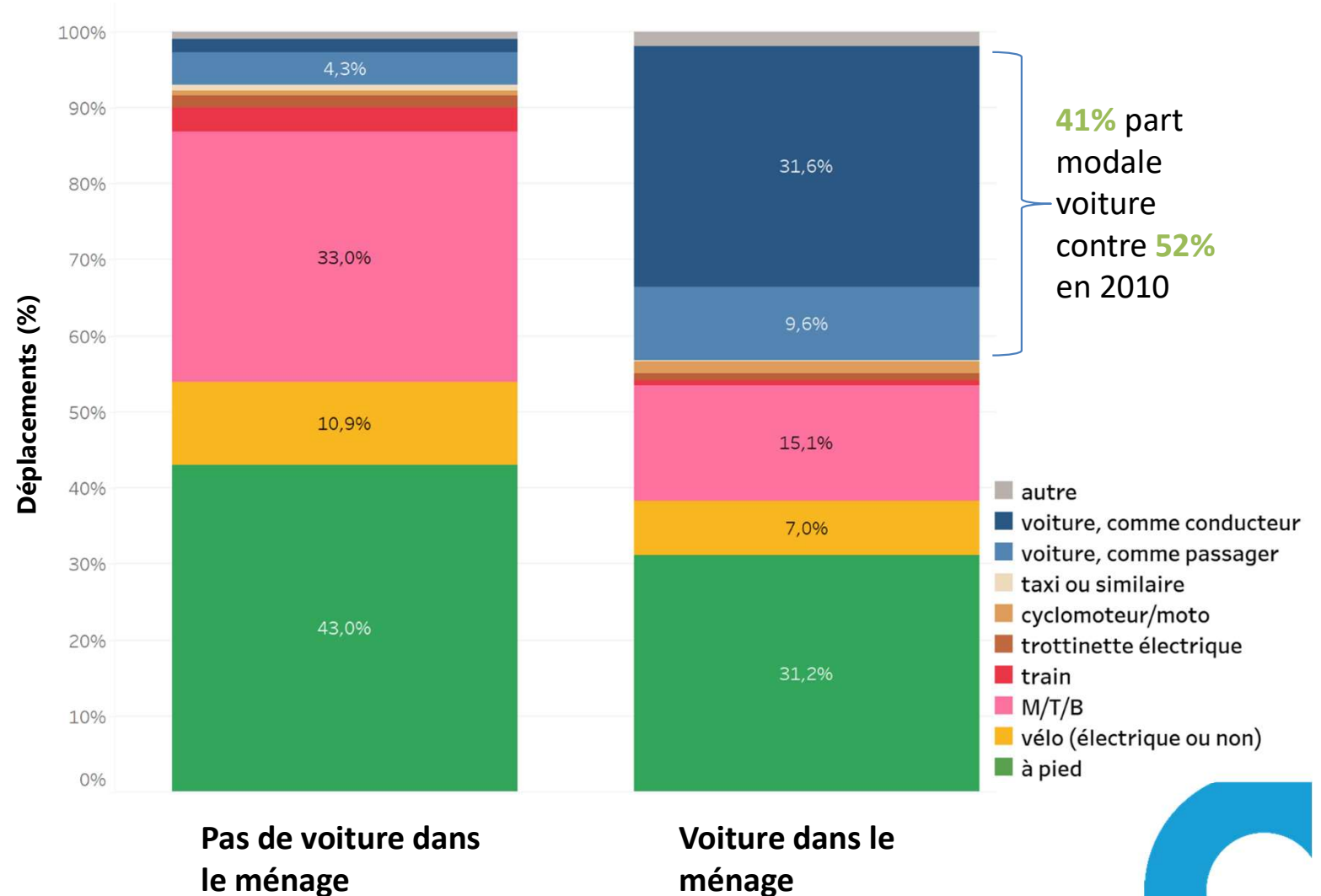
Les ménages bruxellois ont accès à un large panel d'alternatives (2)



Impact de la possession de voiture(s) sur les habitudes de déplacement

- Si la possession automobile pèse dans l'utilisation d'un moyen de transport,
 - Plus de 40% de part modale voiture au détriment de la marche et du M/T/B
- On note une évolution qui va vers une diminution de son utilisation
 - En 2010 cette part modale était à 52%

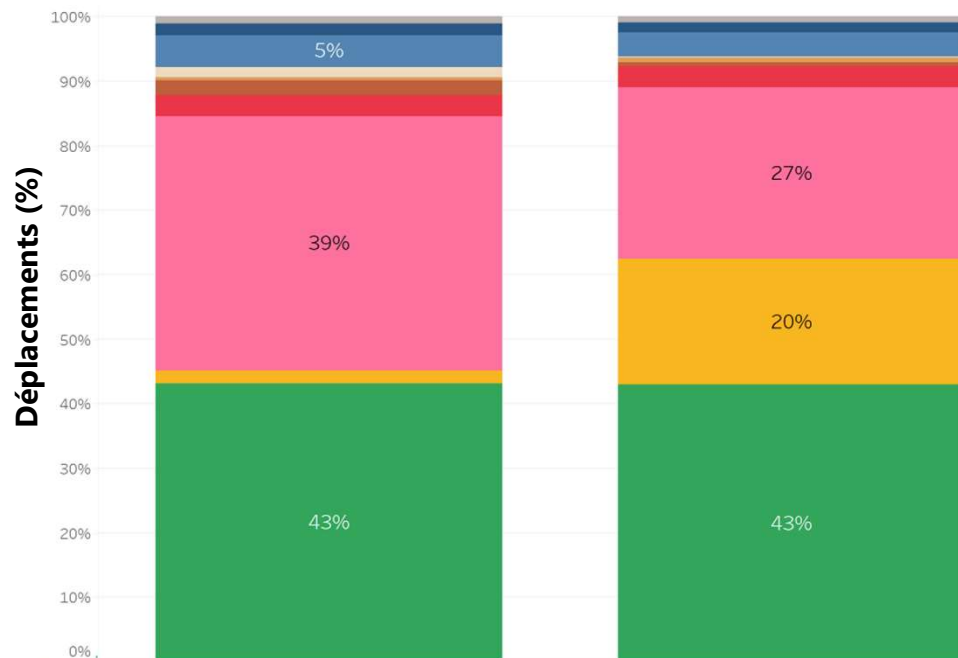
Répartition modale OVG : impact voiture dans le ménage



Impact de la possession d'un vélo dans les habitudes de déplacement

- Dans les ménages **sans voiture**, le vélo répond à un besoin concret et est utilisé pour **20%** des déplacements.
- Dans les ménages **avec voiture**, la possession d'un vélo provoque un **report modal** de la voiture vers le vélo.

Répartition modale OVG dans les ménages **sans voiture**



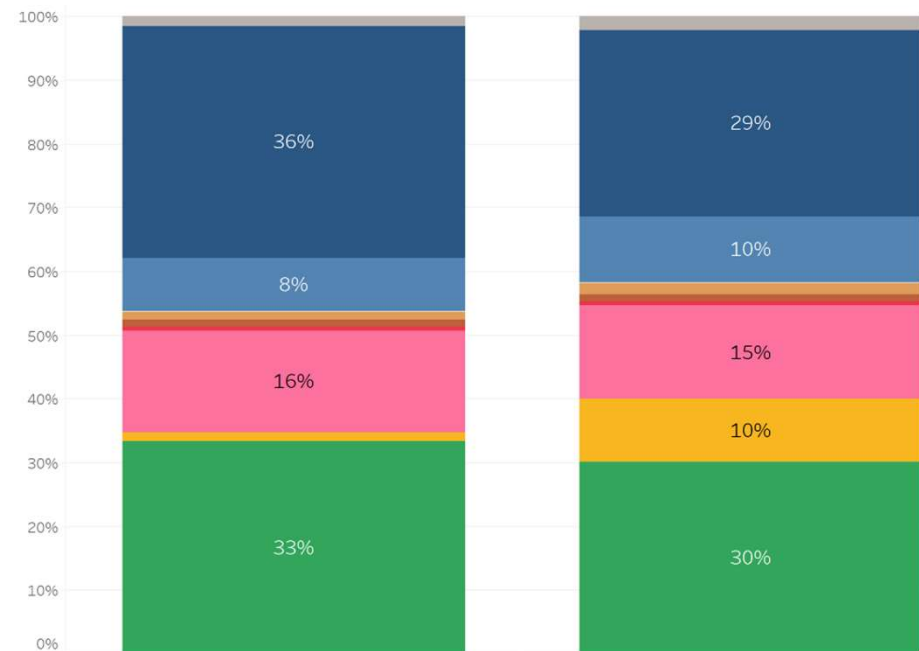
Pas de vélo dans le ménage



Vélo dans le ménage



Répartition modale OVG dans les ménages **avec voiture**



Pas de vélo dans le ménage



Vélo dans le ménage



Conclusions

1. L'utilisation et la possession d'une voiture diminuent

- La part des ménages avec une voiture est descendue à 46%
- La part modale de la voiture des ménages motorisés est inférieure à 2010

2. Les modes actifs progressent

- La marche est le mode de déplacement le plus important avec 36% des déplacements effectués à pied.
- Le vélo connaît la plus forte progression et représente désormais 8,6% de tous les déplacements en comparaison des 3,4% observés en 2010.

3. Le transport public continue de séduire

- Malgré l'impact de la crise sanitaire, le transport public continue de représenter près d'un quart des déplacements

4. Emergence de la mobilité servicielle

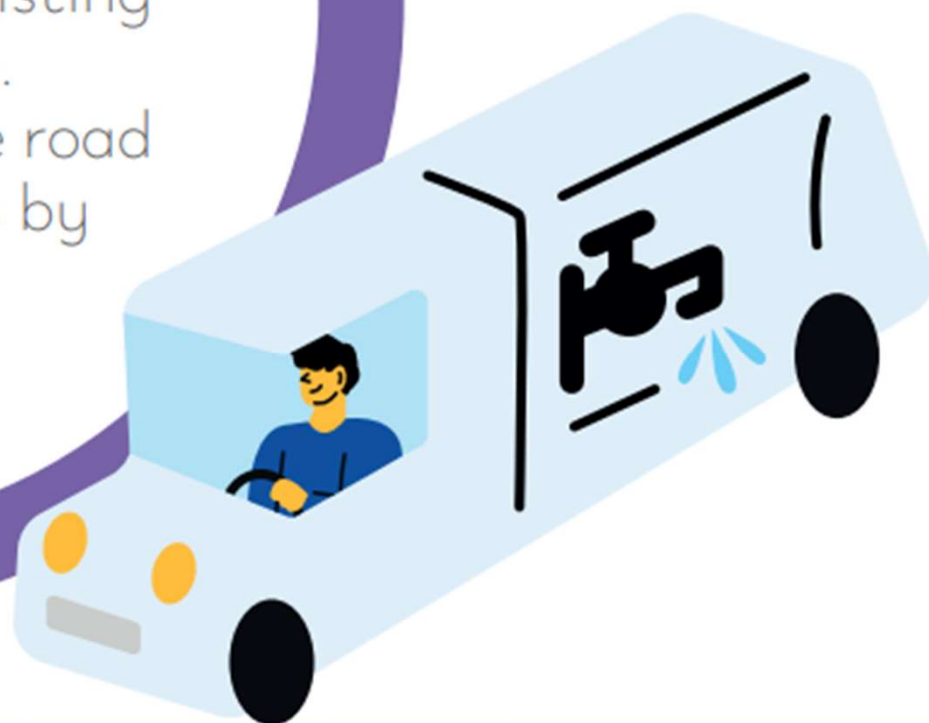
- La part de la micromobilité partagée est équivalente à la part modale du vélo il y a 20 ans
- Plus de 5% des ménages disposent d'un abonnement à un service d'autopartage

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

Comment la distribution urbaine évolue-t-elle?

Réduction et optimisation des mouvements de véhicules transportant des marchandises dans et vers la ville

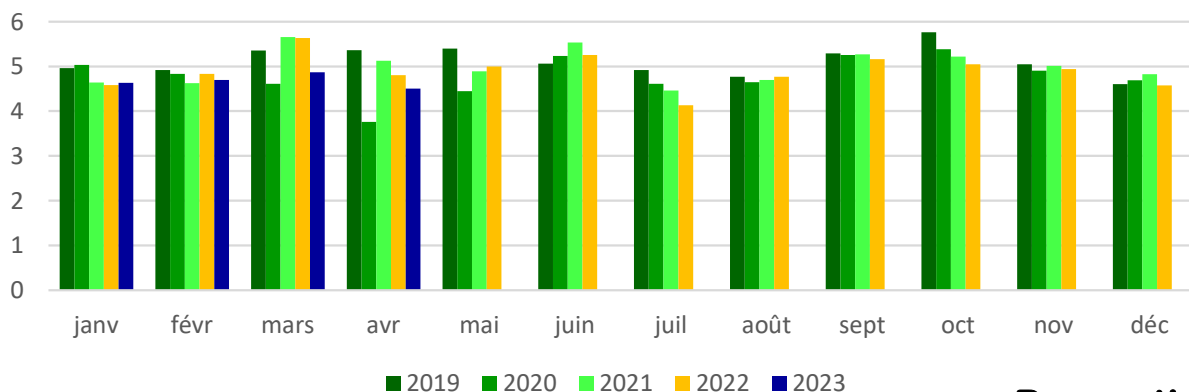
Report modal de la route vers la voie d'eau et le rail et pour le last mile, via des véhicules plus respectueux de l'environnement

Faciliter la vie des livreurs



Distribution urbaine : le transport routier

Évolution mensuelle des Distances parcourues par les camions de plus de 3,5 t en région de Bruxelles-capitale (million de km)

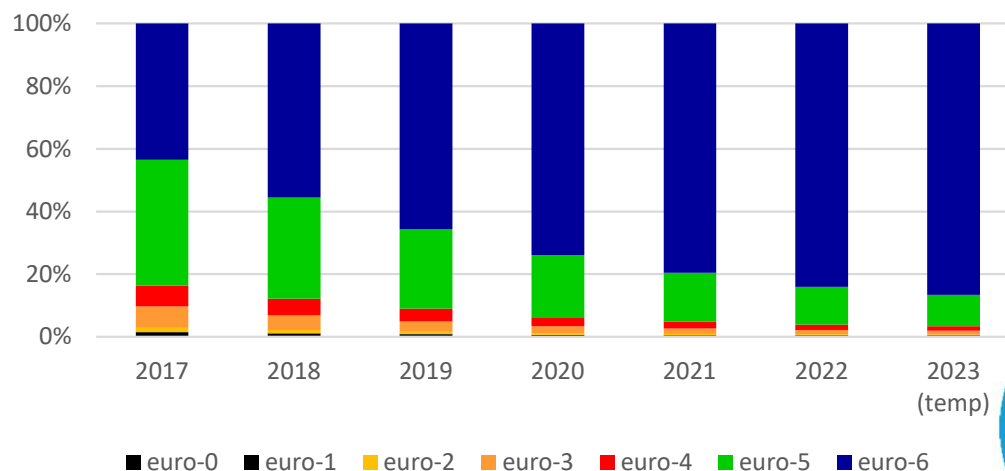


Les camions de plus de 3.5t représentent 1% du trafic routier – peu d'évolution en quantités



Enorme chemin parcouru en termes d'environnement

Proportion des Euronormes parmi les camions de plus de 3,5t

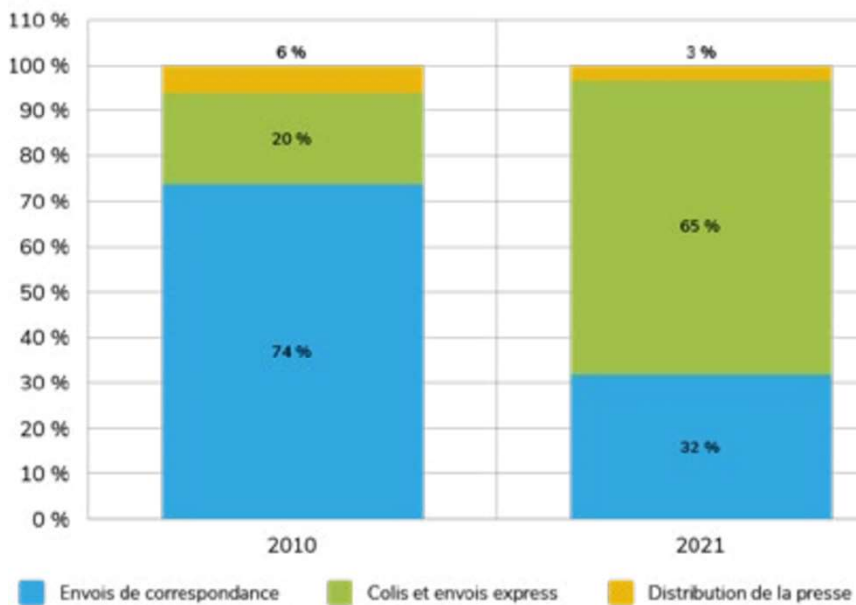


Distribution urbaine : le transport routier

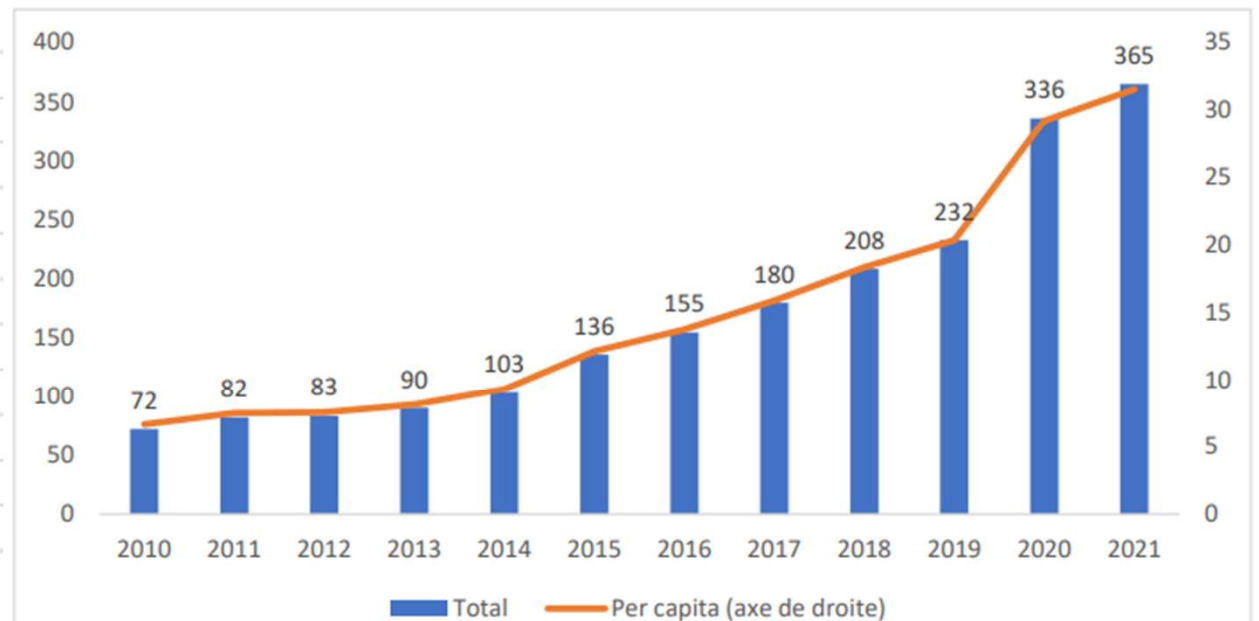


Source : IBPT rapport annuel 2022

Composition du marché postal



Évolution du volume de services express et de colis au total (en millions d'unités) et par habitant (en unités) par an



La distribution urbaine – report modal



Trafic 2022

Impacts



- 632 754 Camions



- 98 242 Tonnes de CO2



25 millions € épargnés
en coûts externes

Fluvial :

- 2021 : année record de transport de marchandises : 5,5 millions de tonnes trafic propre
- 2022 : 5,070 millions de tonnes



Rail :

- reste marginal - Audi sur trains de marchandises
- Trimodal Transport Brussels (Port de Bruxelles)
- desserte de Schaerbeek
Formation à recréer –
(plateforme quadrimodale)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

La distribution urbaine – report modal



- **Prime à l'achat de vélo-cargo et remorque(de BEE)**
 - Enorme succès : Plus de 500 demandes reçues depuis le début du projet. Budget épuisé pour 2023. A partir de 2024, les grands principes de la prime seront repris dans la réforme des aides aux PME.
- **Plus de 300 professionnels formés, dans 200 organisations dont 170 PME et indépendants**


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


parking.brussels

Pro Velo


REM
OBLI
ABLE

urbi

WUB



MOBILITY, LOGISTICS &
ATTRACTIVE 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

La distribution urbaine – des véhicules plus respectueux de l'environnement



- Lancement du Green Deal Logistique
- Conseillère logistique et sécurité routière pour le secteur de la construction (marché public d'accompagnement du secteur)
- Projet BCCC (Brussels Construction Consolidation Centre)
- Marchandises → Economie dans son ensemble → intégration des dimensions et projets (Shifting Economy)

Q&A

La city vision



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be .brussels 



La city vision

- Les enjeux de la City Vision - Bruxelles Mobilité
- Enjeux économiques : mobilité et commerces - Hub.brussels
- Enjeux environnementaux - Bruxelles Environnement
- Enjeux sociaux : Equipement automobile, permis de conduire et habitudes de déplacement en fonction de critères socio-démographiques - Bruxelles Mobilité



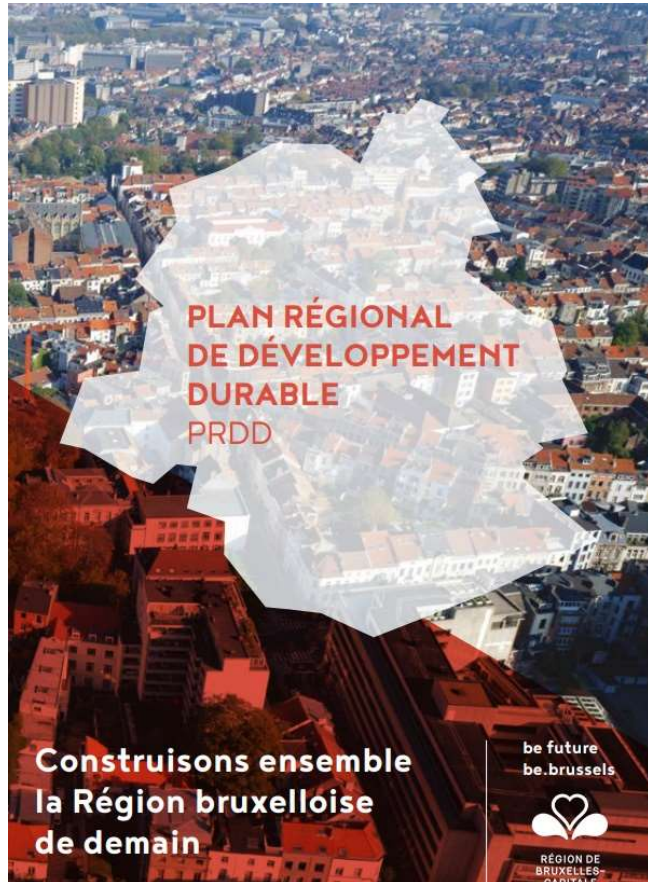
Les enjeux de la City Vision –

De uitdagingen van City Vision -

City vision



La city vision



- Renforcer la fonction habitante de la ville
- Garantir l'accessibilité optimale aux fonctions urbaines
- Encourager le développement d'une ville de proximité, dense, mixte et multipolaire



City vision



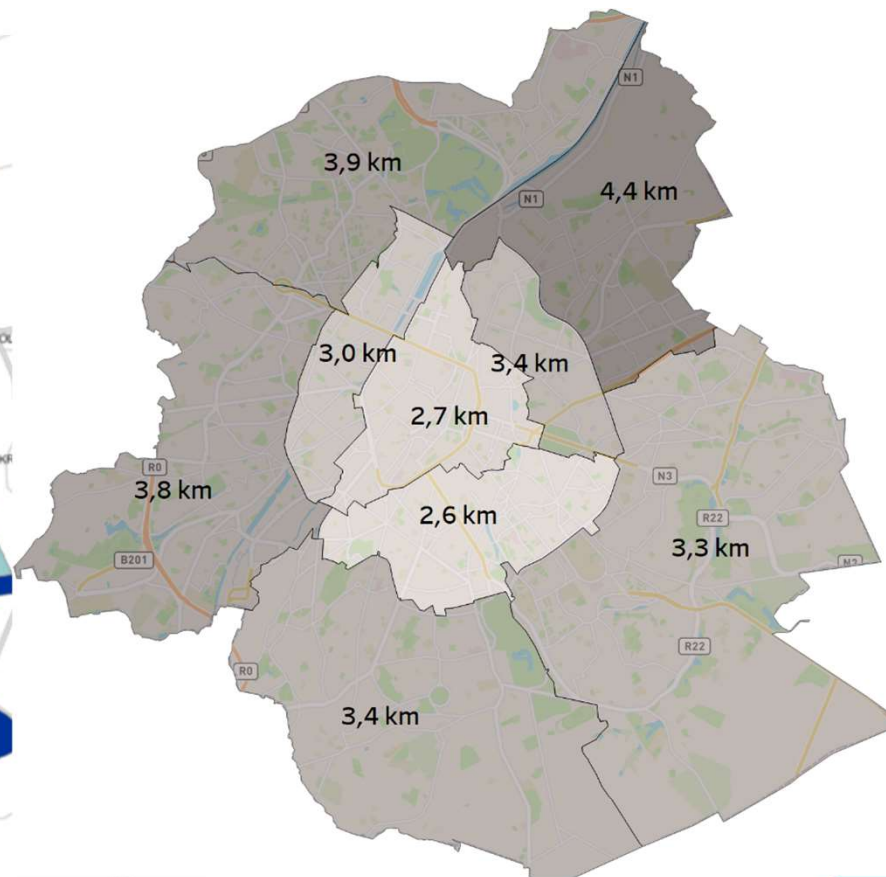
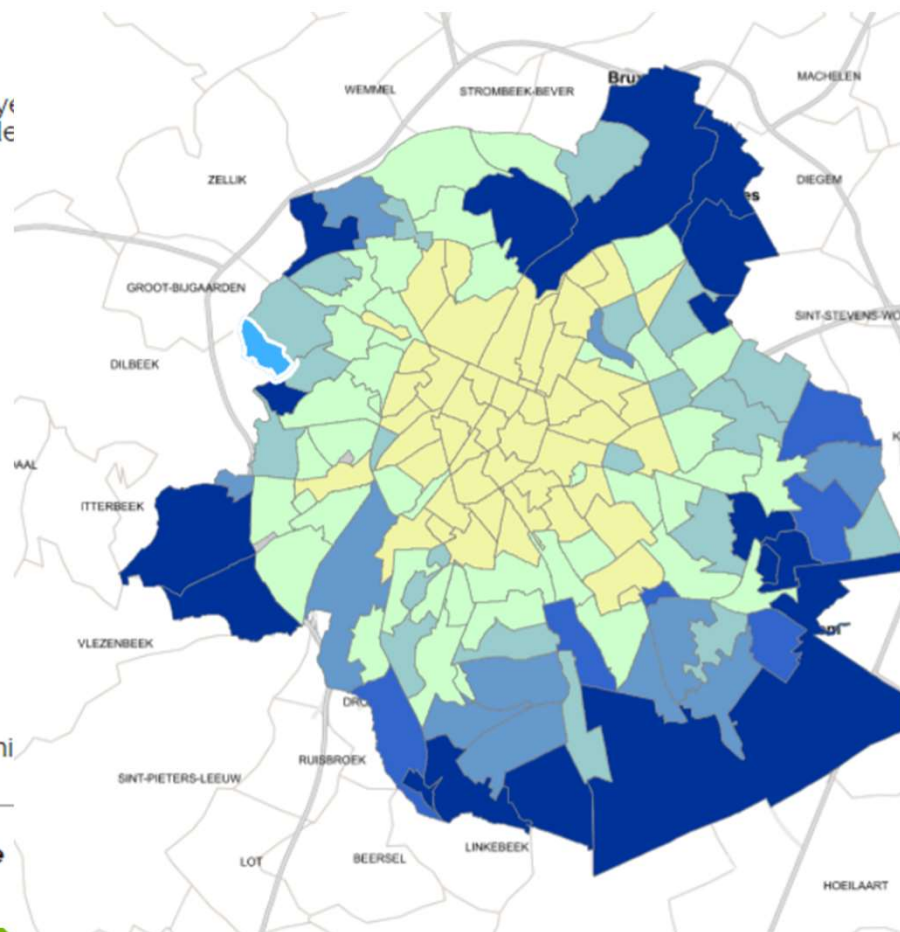
Distance moyenne d'accès aux 4 biens de base (m) — 2022

Distances moyennes des déplacements internes (km) — 2021-2022

LÉGENDE

- Distance moy. aux 4 biens de 2022
- < 150
- 150-225
- 225-300
- 300-375
- 375-450
- > 450
- Non disponi

Moyenne régionale
202



Pleasant

Pleasant



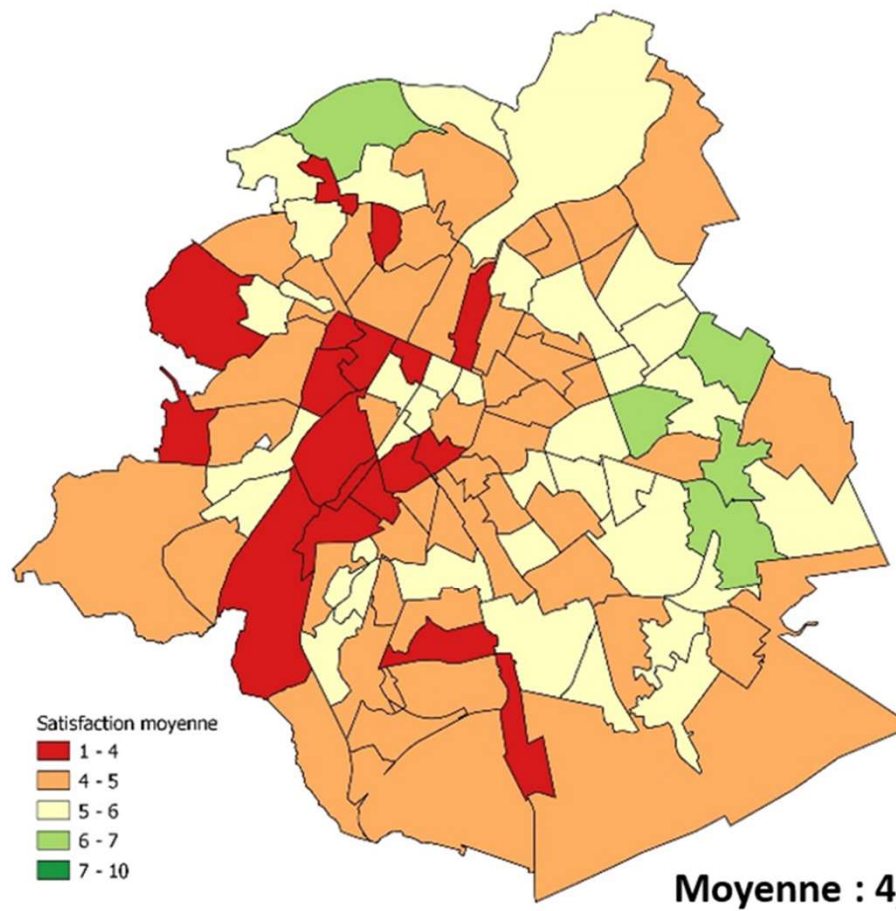
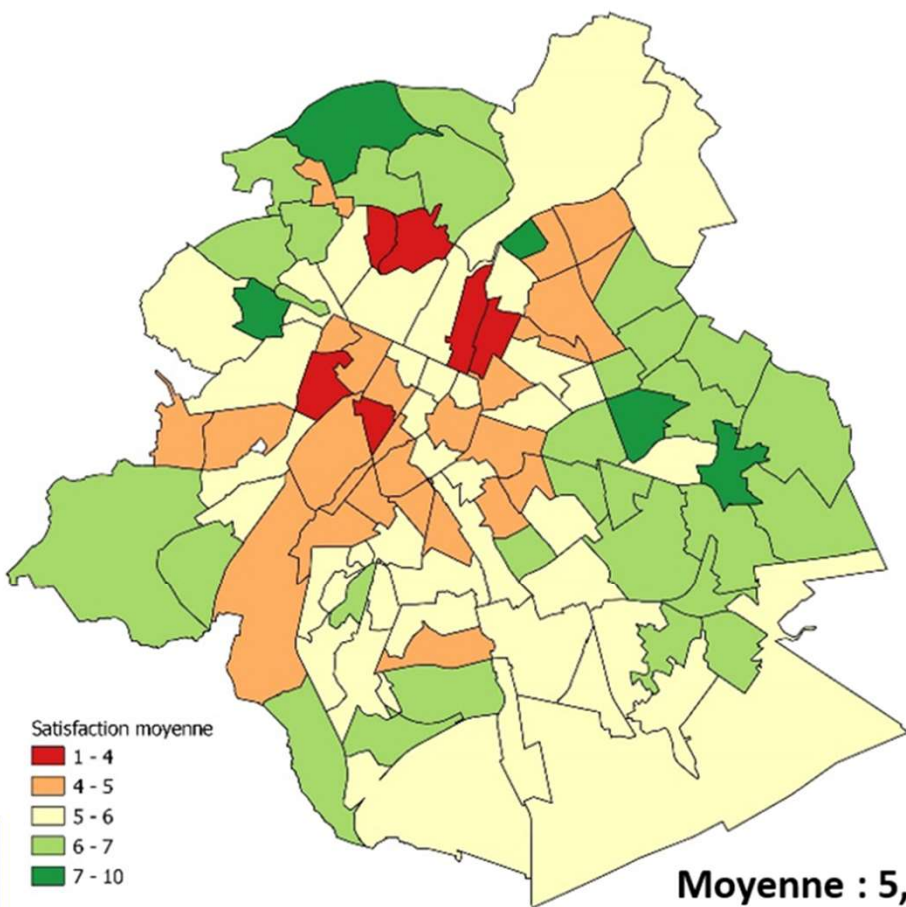
Pleasant

Pleasant



Esthétique des trottoirs et places publiques

Encombrement des trottoirs et places publiques



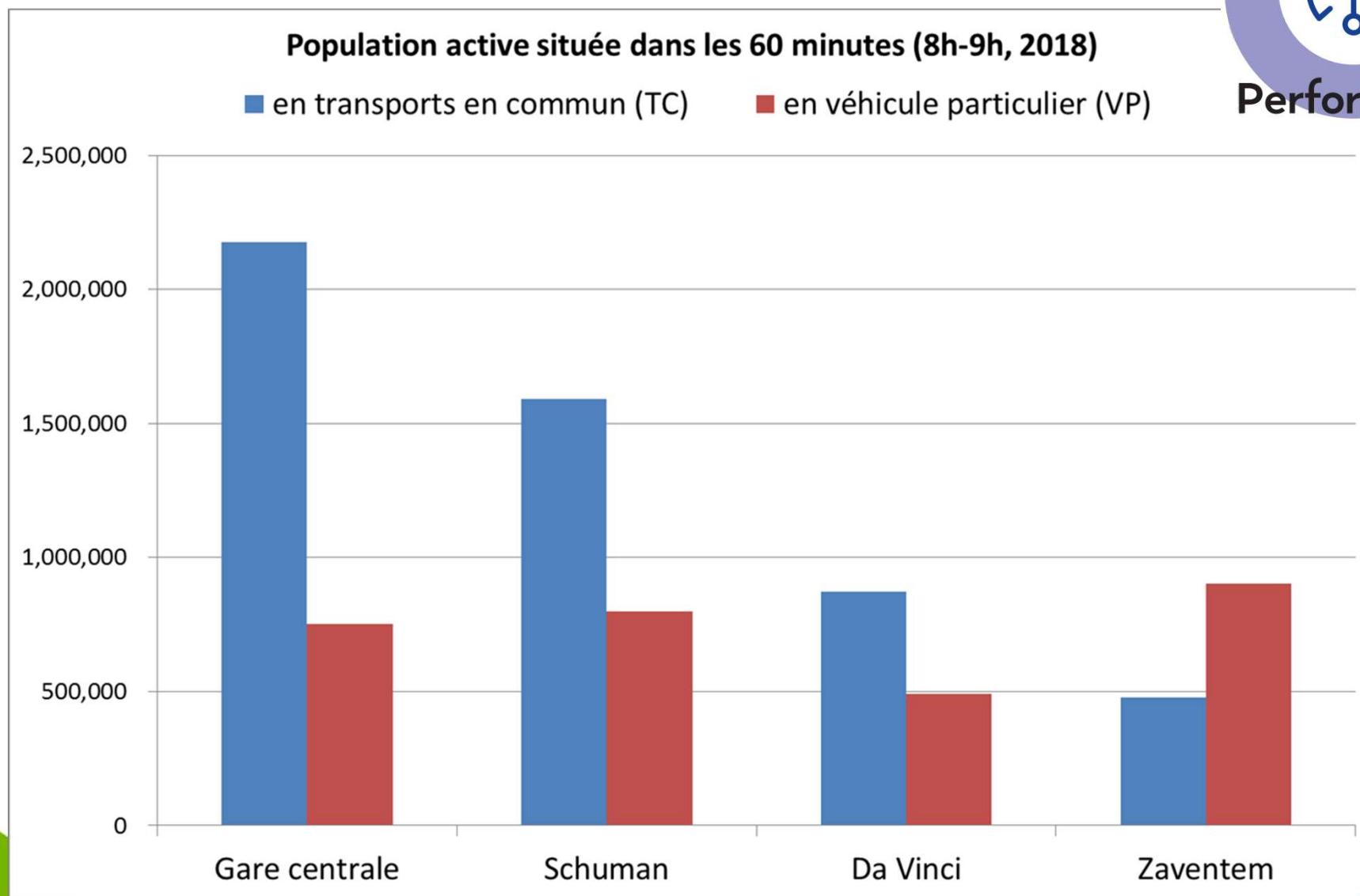
Source: Baromètre de la Mobilité 2021

Healthy



- Importance de la qualité de l'air et du bruit de trafic
- Pourcentage de la population (15+) qui, au cours d'une journée normale, marche ou fait du vélo : 56,32% (Sciensano 2018)

6. Performant



6. Performant



- Temps de parcours en heure de pointe :
- Force vs. Faiblesse

(source: Baromètre de la Mobilité 2021)

Principales forces

Importance élevée + satisfaction élevée

Principales faiblesses à corriger

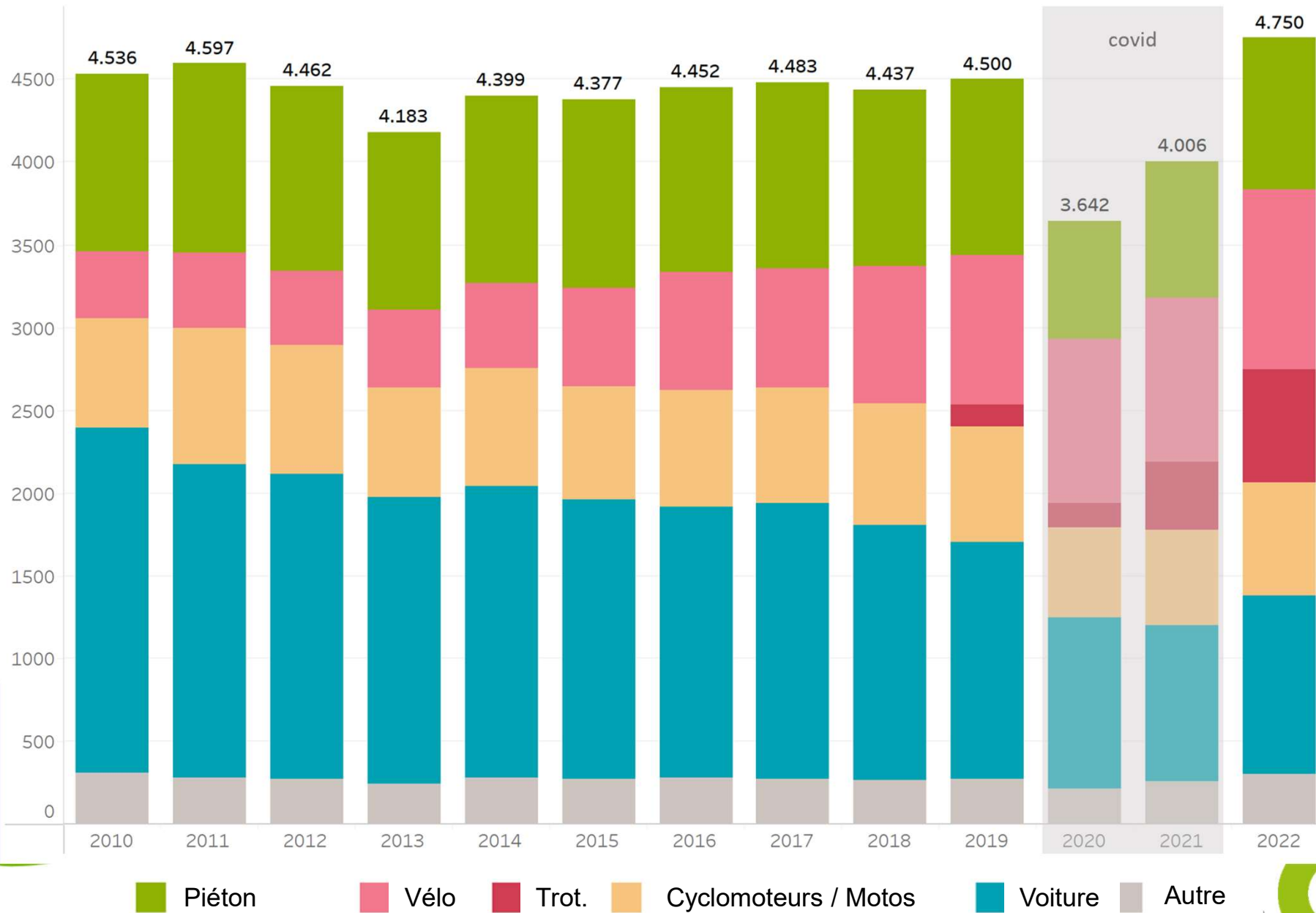
Importance élevée + faible satisfaction

	Camionnettes	Voiture	Camions, autobus et autocars	Motos et scooters	Piétons	Vélos	Engins de micromobilité du Transports en commun	Train	Taxis	Vélos partagés	Trottinettes et scooters partagés	Covoiturage (en tant que passager)	Voiture partagée	VTC
Temps de parcours en heure de pointe		Red	Red	Green	Green	Green	Green	Green	Red	Green	Green	Red	Red	Red

Safe - Blessés



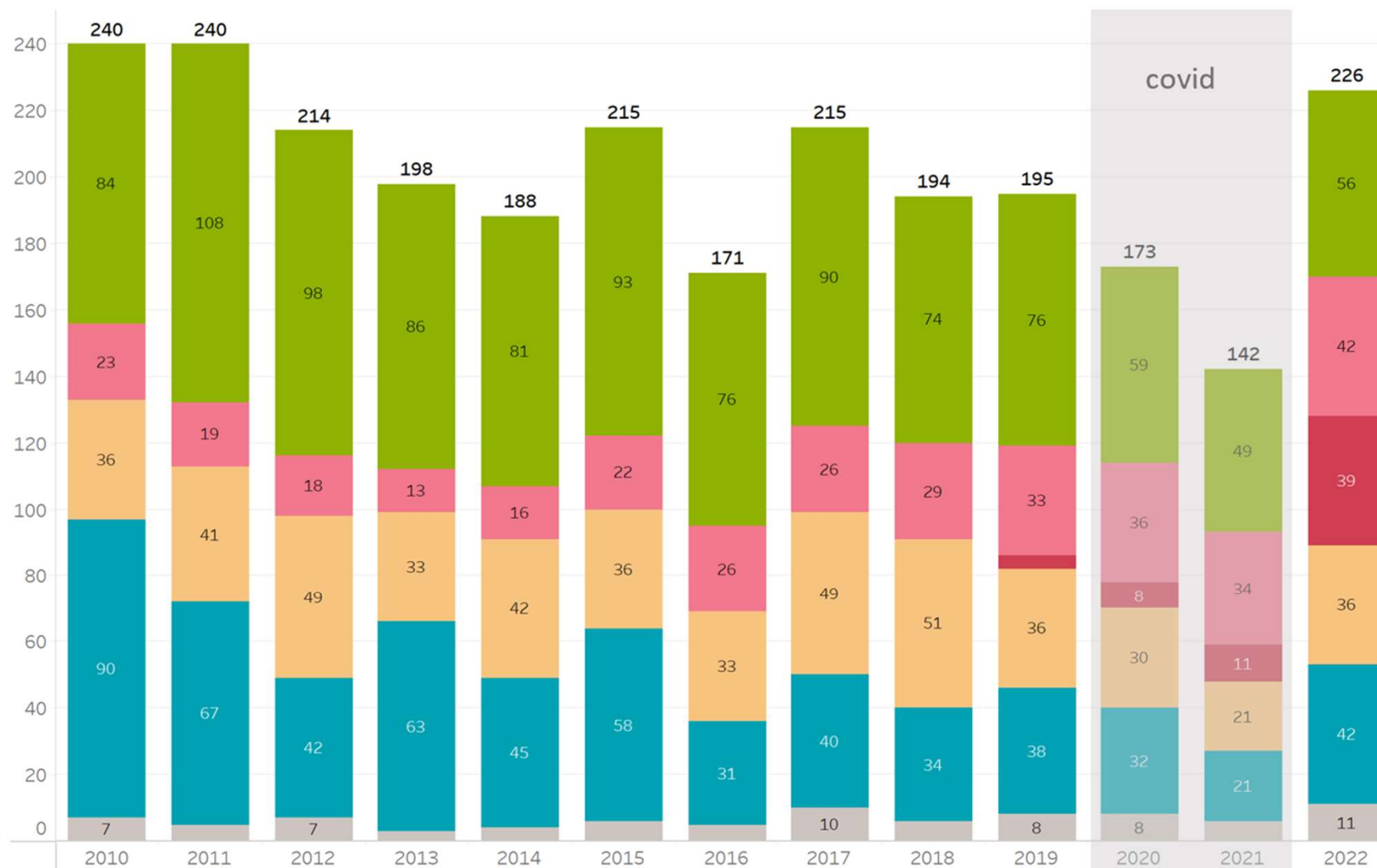
○ Nombre de blessés dans le trafic par mode de déplacement par an





Safe – blessés graves - décès

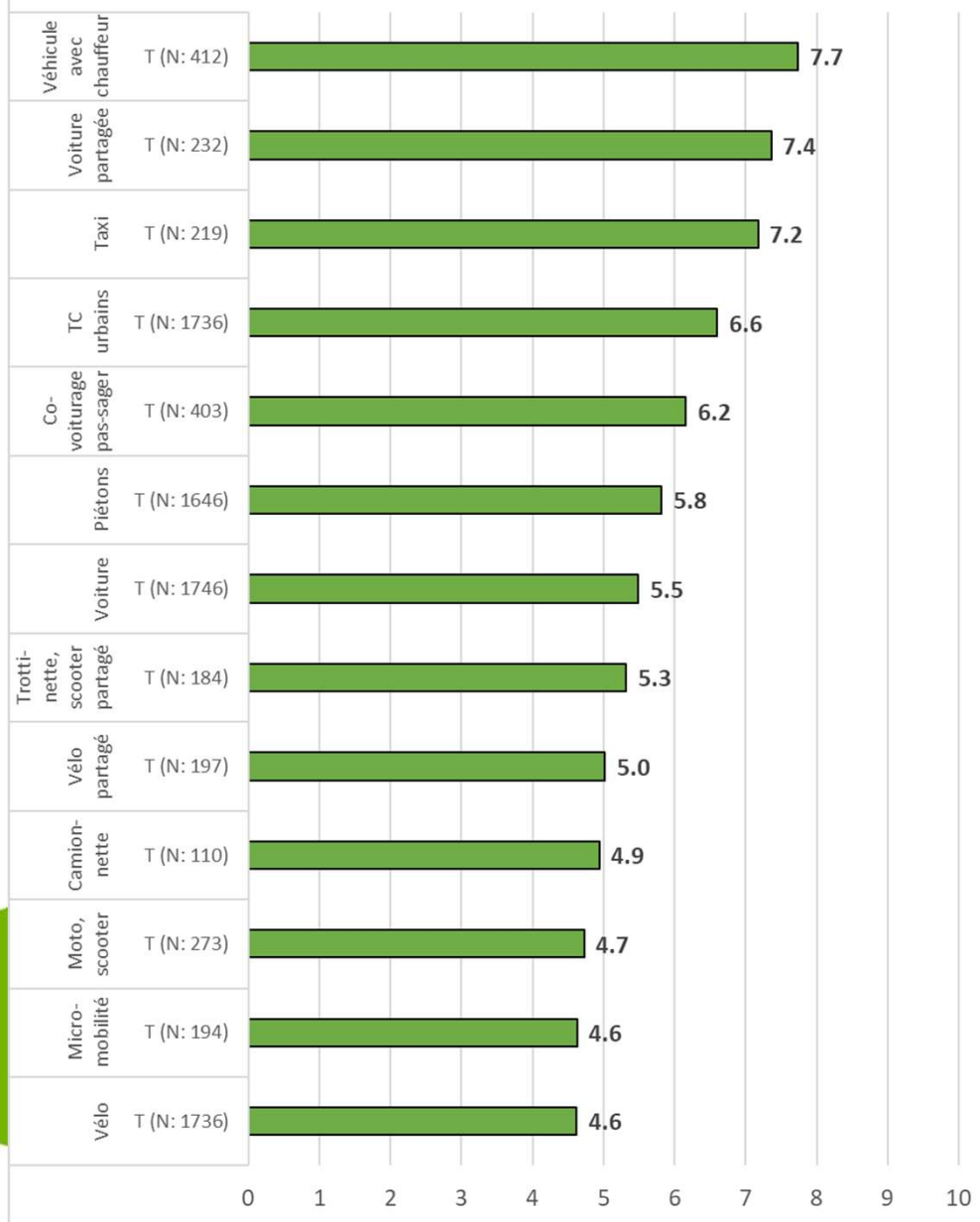
○ Nombre de blessés graves ou de décès dans le trafic par mode de transport par an





7. Safe – Perception

Serntiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec d'autres usagers: score de satisfaction



○ Sentiment de sécurité par rapport au risque d'accident avec les autres usagers :

- : 2 roues
- +/- : voiture et piéton
- + : TC, voiture partagée, Taxi/VLC

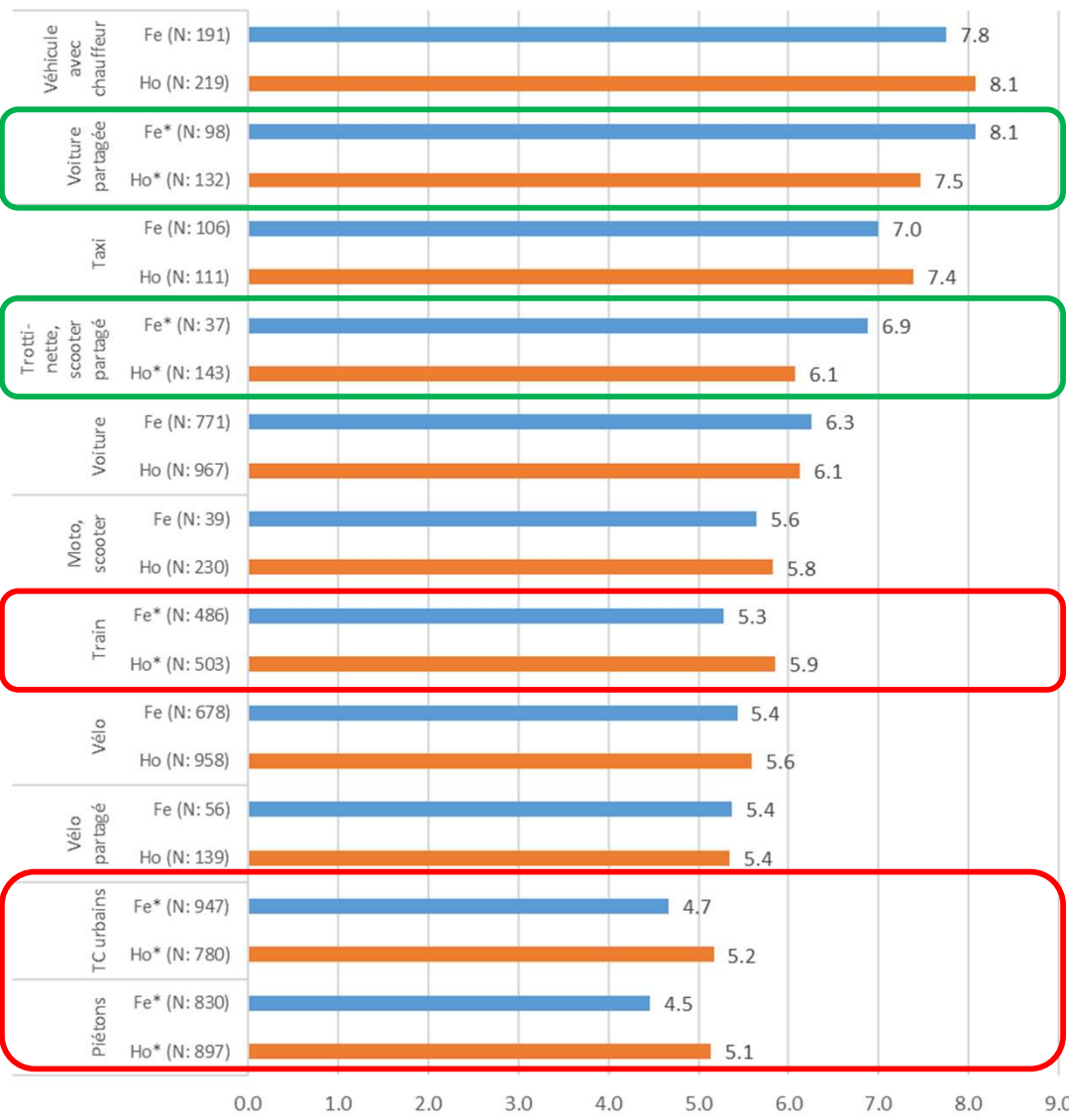
Source : Baromètre de la mobilité 2021)





7. Safe – Perception

Sentiment de sécurité par rapport au risque d'agression verbale/physique en soirée/la nuit : score de satisfaction ventilé par mode de transport et par sexe (* : différence Fe/Ho significative)



○ Faible sentiment de sécurité p/r au risque d'agression en soirée/nuit : **modes actifs et TC/Train**

○ Disparité Homme/Femmes

- Piétons (Fe-), TC/Train (Fe-)
- Trottinettes partagées (Fe+), voiture partagée (Fe+)

Source : Baromètre de la mobilité 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.

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

Uitdaging: Van een papieren barometer overgaan naar een webplatform.

Bereikbaarheid **Interactivité** **Simultaneïteit**



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

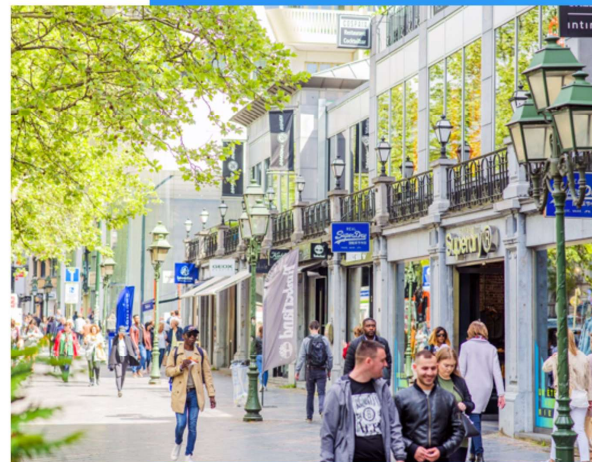
Ontdek Brussel door middel van Data.

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



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



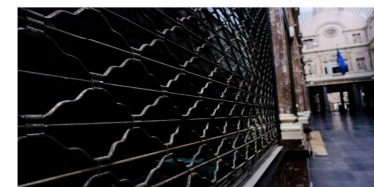
[Barometer van de Brusselse handelswijken](#)

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](#)

Maandelijkse 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

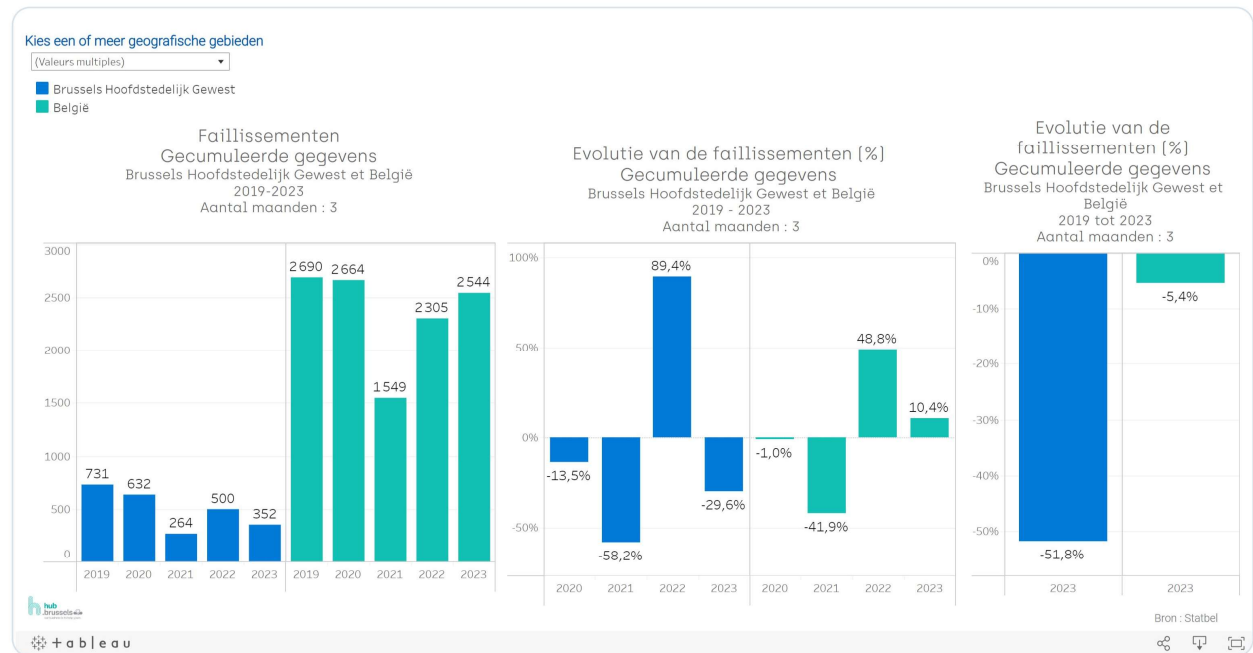
Selecteer alles

Reset

Reset

Toegang to

Evolutie van de faillissementen



Structuur van de IT-omgeving



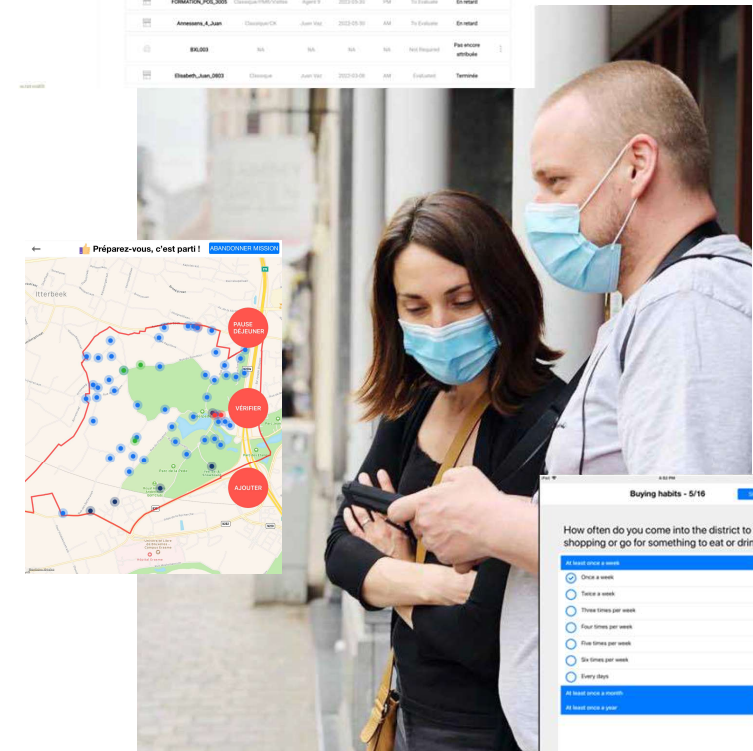
DATAVISUALISATIEPLATFORM



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	AM/PM	Evaluation	Status
Agent IS	Chambre	Agent IS	2022-04-08	PM	To-Evaluer	En-voort	
FORMATION_POL_2005	Chambre PM-Voies	Agent 9	2022-03-26	PM	To-Evaluer	En-voort	
Assessant_A_Jan	Chambre CM	Agent 10	2022-03-26	AM	To-Evaluer	En-voort	
BUS03	SA	SA	SA	SA	Non-Evalué	Pas encore évalué	
Statut: Non_2002	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

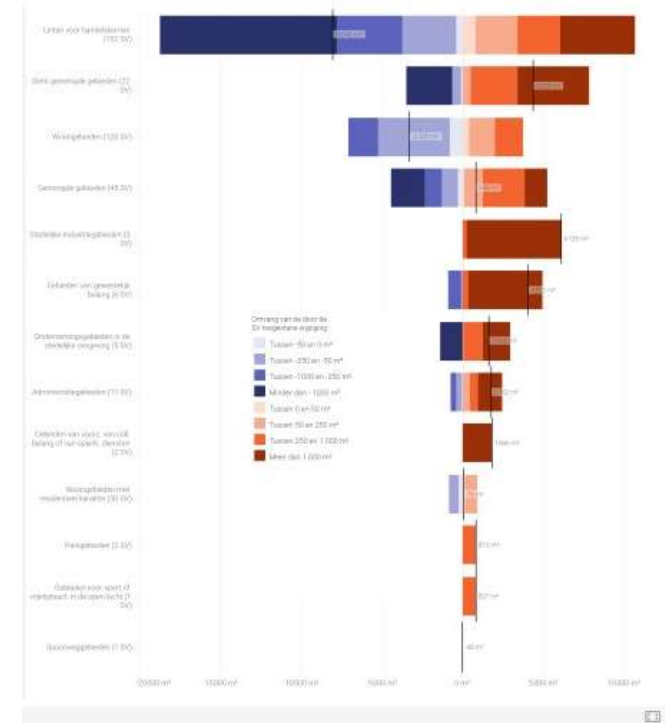


VELD TOEPASSINGEN



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



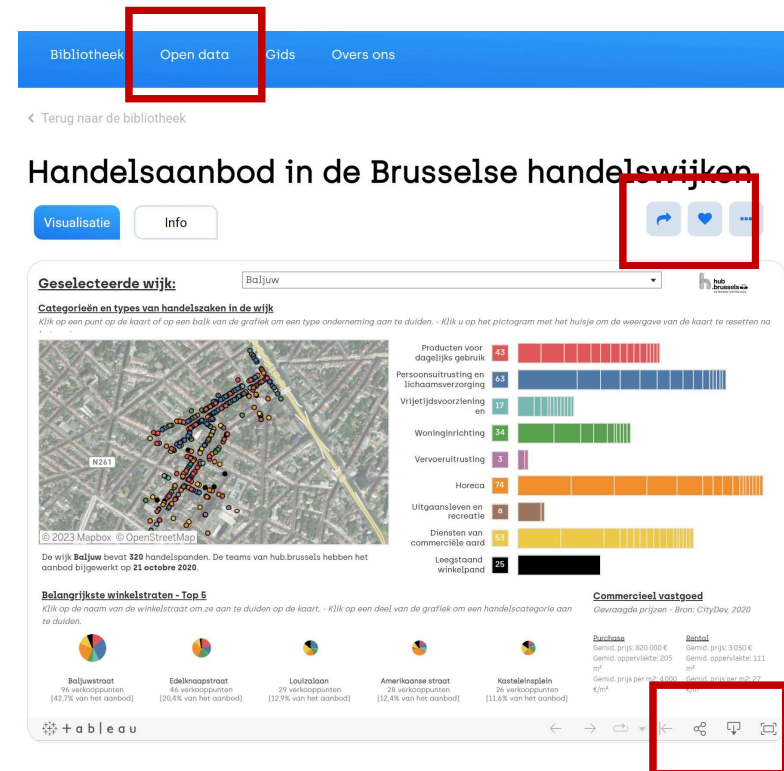
VELD TOEPASSINGEN



NIEUWE DATA



GEDEELDE DATA



4-7-2023

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 vloeter van diensten uit België naar het betrokken land (en omgekeerd) uitver 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 geëxporteerde 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; spijtoort; vilt	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	28,30%	13,39%
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	10,32%	1,25%
IX - Huid, imitatiehuid en houthoorn; kork en korkwaren; viltstrook en massamateriaalwerk	0,00%	0,70%
X - Houtpulp 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 - Smeermiddelen, paraffijn, paraffijn, wasstoffen, bitumen, zemen, rijwelen, asfalt	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.	0,85%	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 - Vervoermaterieel	14,10%	1,53%
XVIII - Optische instrumenten, apparaten en toestellen; instrumenten, apparaten en toestellen, voor de f	0,98%	4,56%
XIX - Vloeren en muurtjes; deken en toekleden daarvan	0,00%	0,00%
XX - Diverse goederen en producten	0,01%	14,13%
XXI - Kunstvoorwerpen, voorwerpen voor verzamelingen en antiekstukken	0,22%	0,02%

Export (%) Import (%)

Source: IWB - Statistiek Vlaanderen - Concept national

4-7-2023

Beschikbare informatie



ANALYSEPRODUCTEN



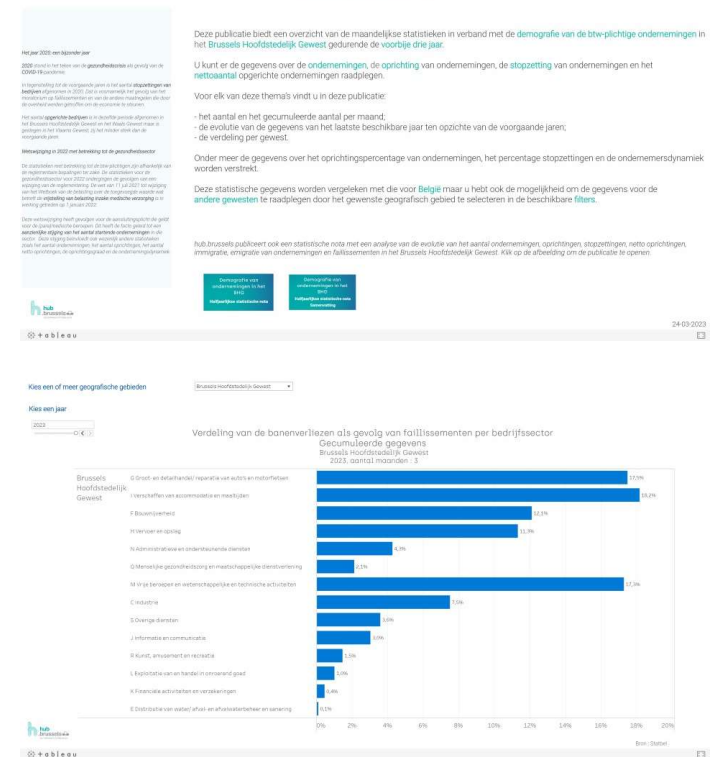
BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN



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



4-7-2023



Beschikbare informatie



ANALYSEPRODUCTEN



BRUSSEL & DE WERELD - LANDENSTATISTIEKEN

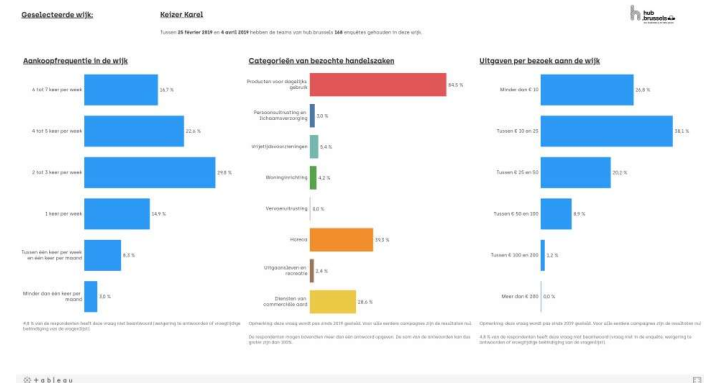
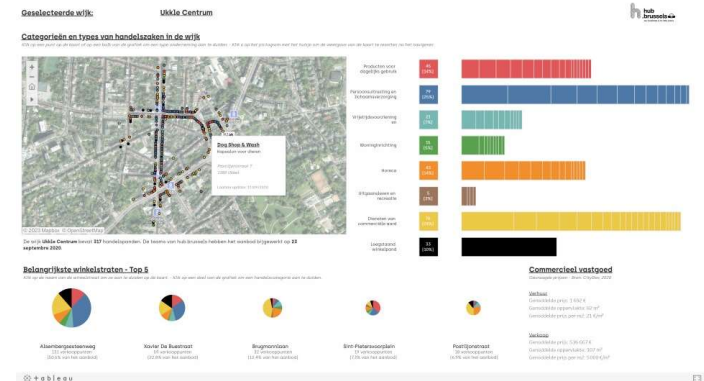


BEDRIJVEN & FAILLISSEMENTEN - MAANDELIJKS TOEZICHT



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 & FAILLISSEMENTEN - 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**



4-7-2023

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

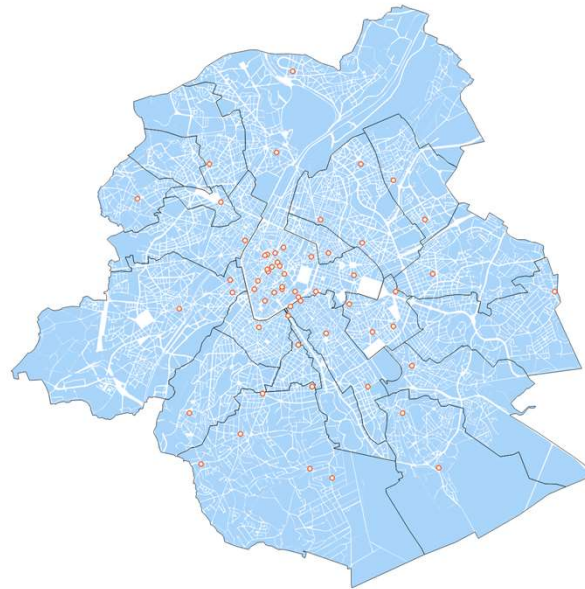


Geeft de gemiddelde tellingen voor elke sensor weer. Deze tellingen worden geaggregeerd per uur, weekdag en per maand.

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 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



Introductie



Select. datum



Samenvattende informatie



Geeft de sensorverkeer van de geaggregeerde maand.

3e

25.100

persoon per dag gemiddeld



Analyse per selectie



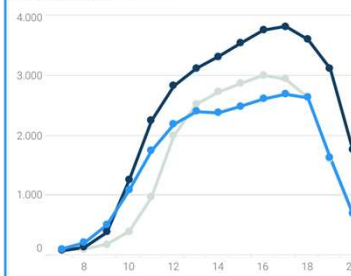
Levert gegevens van een specifieke geselecteerde verschild



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

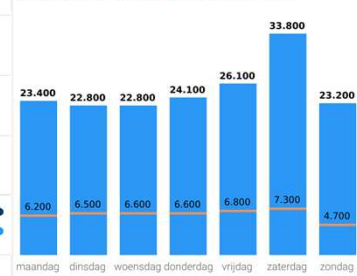
Uurgemiddelde - Aantal voorbijgangers

Weekdag - Zaterdag - Zondag



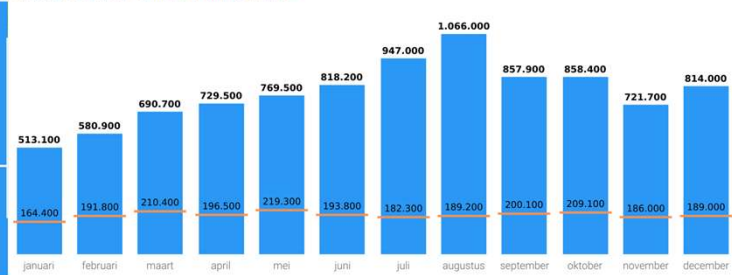
Daggemiddelde - Aantal voorbijgangers

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 wifisensoren. Deze sensoren worden gebruikt om de mobiliteit te meten en te analyseren.

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

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

Samenvattende in



Geeft de sensor v geaggre maand.



3e

Analyse per selec



Levert g een spe geselecte verschil



Piekverke een gemi 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

Baljuw - Baljuwstraat 37-51

Selecteer een grafiek

Evolutie per dag



Introductie



Samenvat. Indic.

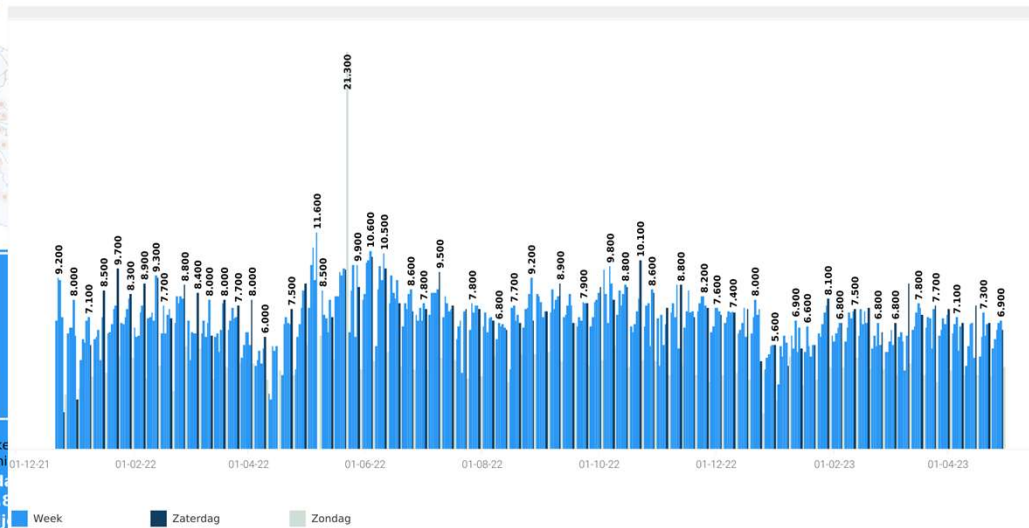


Selecteer een periode

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. Deze sensoren bevinden zich in de

Om de toeloop in deze hub.brussels een vijftigtal WhatTheShop geplaatst. Deze sensoren zijn volledig anoniem en het bereik is beperkt tot de directe omgeving. Na controle en goedkeuring worden de verrichte tellingen

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

Samenvattende informatie



Geeft de sensorveranderingen geaggregeerd per maand.

3e

Analyse per selectie



Levert gegevens op een specifieke selectie van verschillende

Grote Markt | Baljuw | Ixelles - 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.



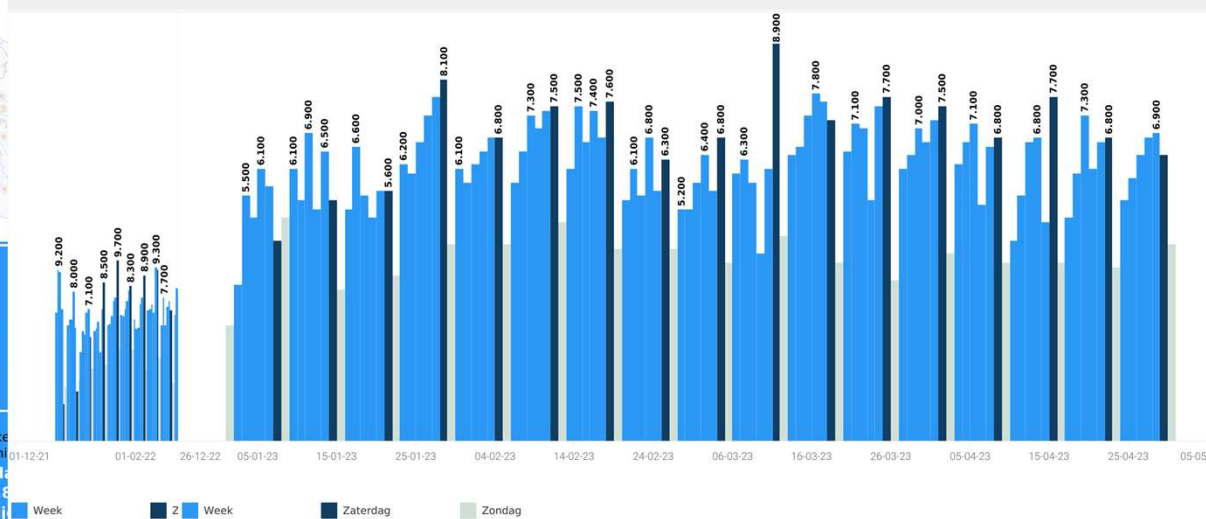
Selecteer een periode

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



Tout

Evolutie per dag - Aantal voorbijgangers



Piekverke
Zaterdag
met 3.800
voorbij

Mobiliteit en detailhandel



VOETGANGERSTROMEN

Telling van voetgangerswifisensoren

Het stedelijk weefsel van Gewest telt meer dan 20.000 sensoren waarvan er 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: onderstaande titels en pi

Samenvattende informatie



Geeft de sensor van de geaggregeerde maand.



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



Samenvatting, Indicatie

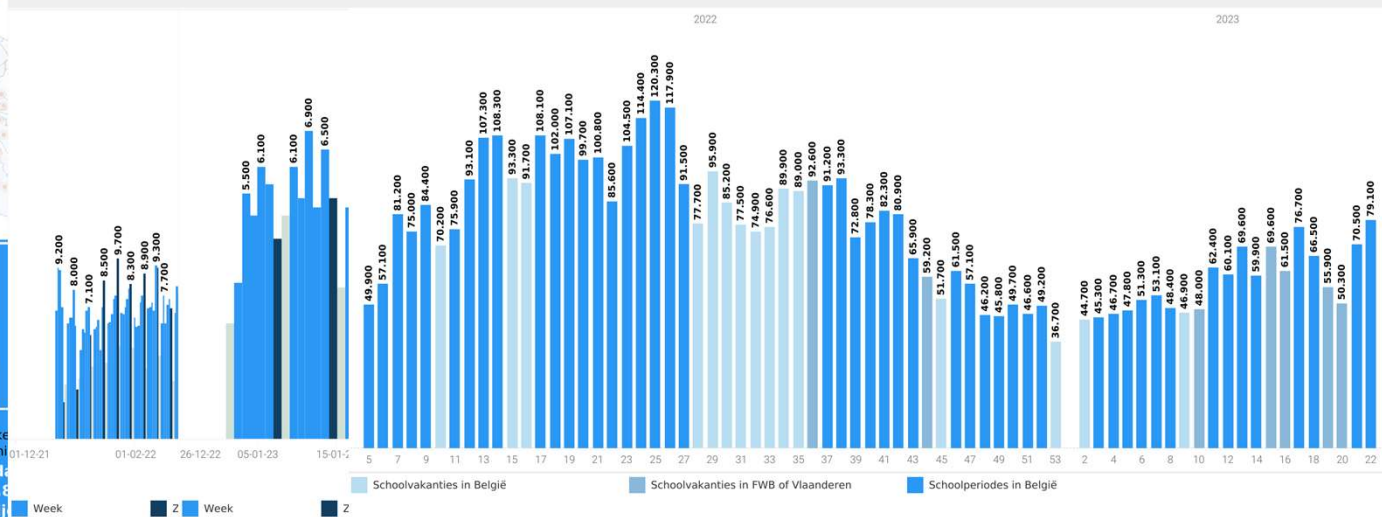


Selecteer een periode

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



Evolutie per dag / Evolutie per week - Aantal voorbijgangers



Mobiliteit en detailhandel



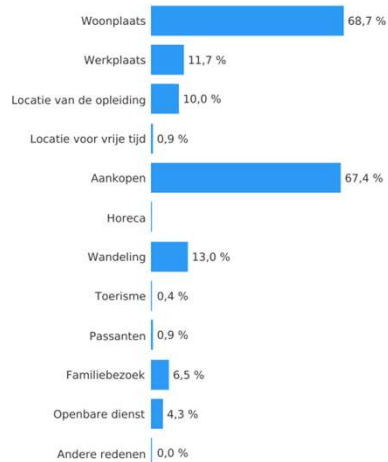
BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN

Geselecteerde wijk: **Wiener plein**



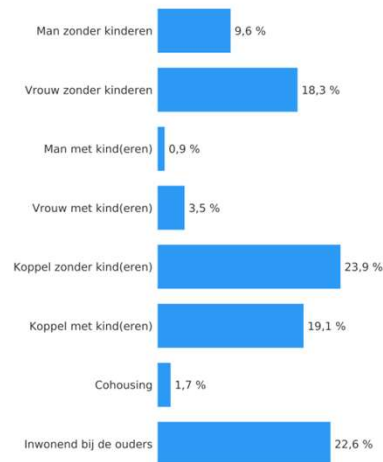
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

Redenen voor aanwezigheid in de wijk



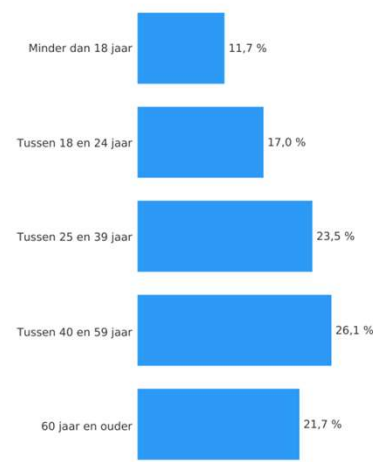
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord opgeven voor deze vraag. De som van de redenen voor aanwezigheid in de wijk kan dus groter zijn dan 100%.

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

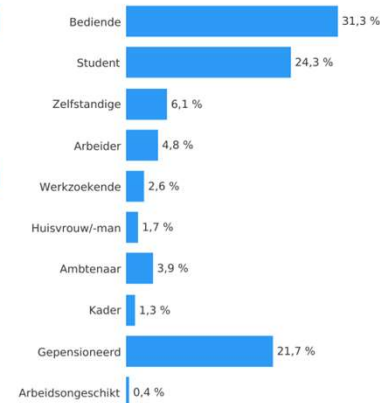
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

Redenen voor aanwezigheid



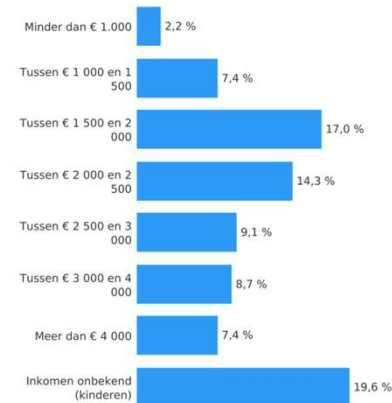
Opmerking: Respondenten mogen meer dan één antwoord geven. De som van de redenen voor aanwezigheid in de 100%.

Professionele situatie



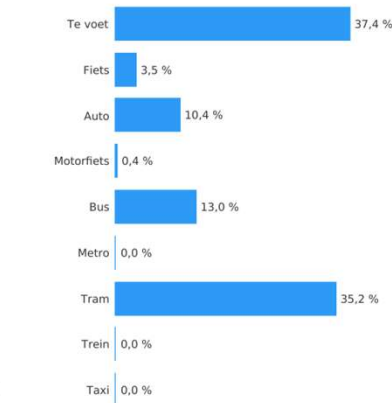
1,7 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

Maandelijks gezinsinkomen



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

Gebruikt vervoersmiddel



0,0 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (weigering 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

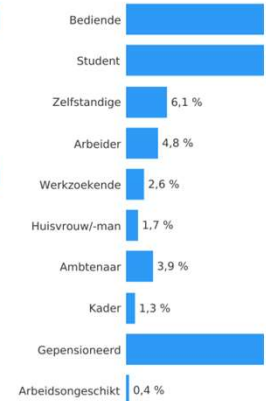
Tussen 11 février 2020 en 17 février 2020 hebben de teams van hub.brussels 230 enquêtes gehouden in deze wijk.

Redenen voor aanwezigheid



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

Professionele situatie



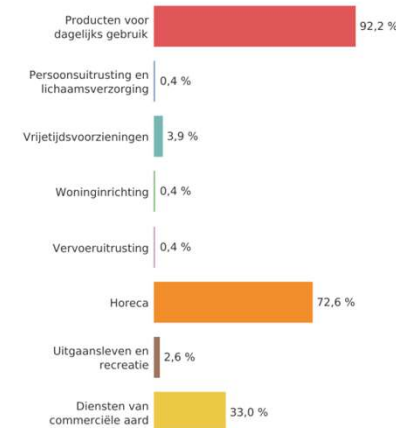
1,7 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst.

Aankoopfrequentie in de wijk



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

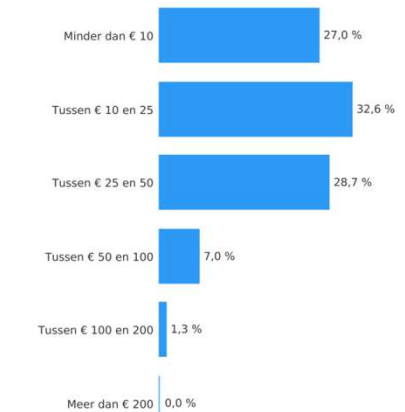
Categorieën van bezochte handelszaken



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.

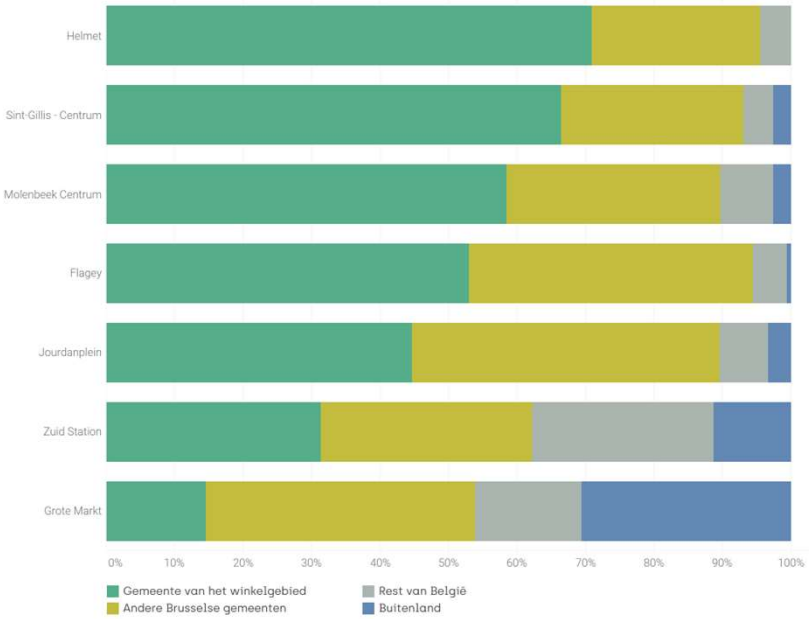
3,5 % van de respondenten heeft deze vraag niet beantwoord (vraag niet in de enquête, weigering te antwoorden of vroegtijdige beëindiging van de vragenlijst).

Mobiliteit en detailhandel



BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]

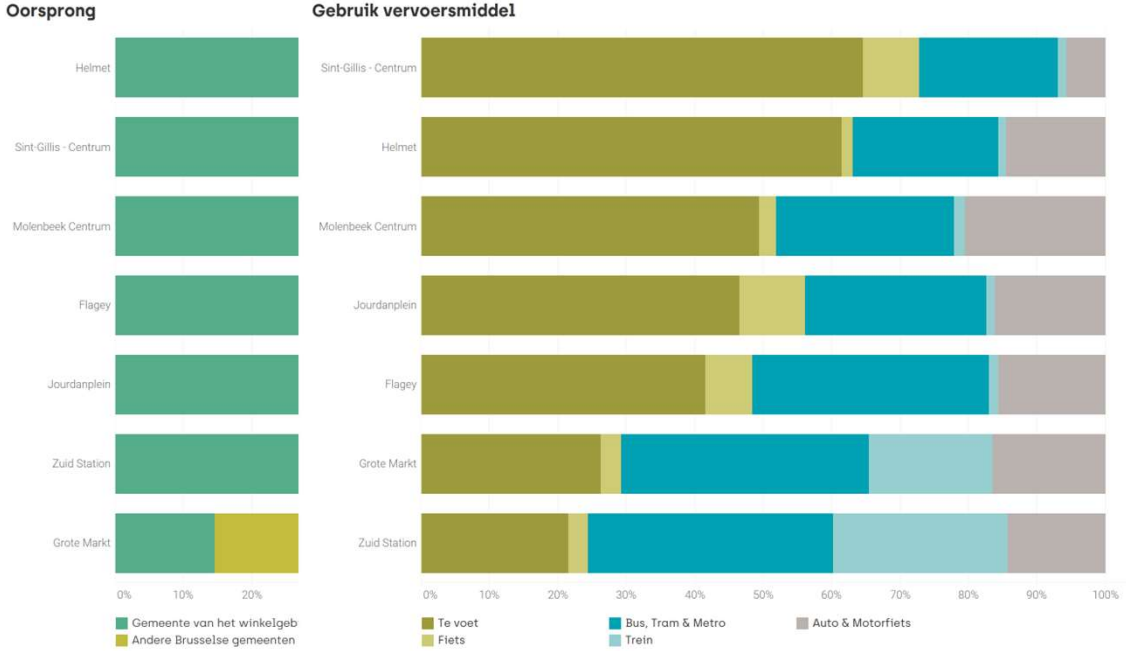
Oorsprong



Mobiliteit en detailhandel



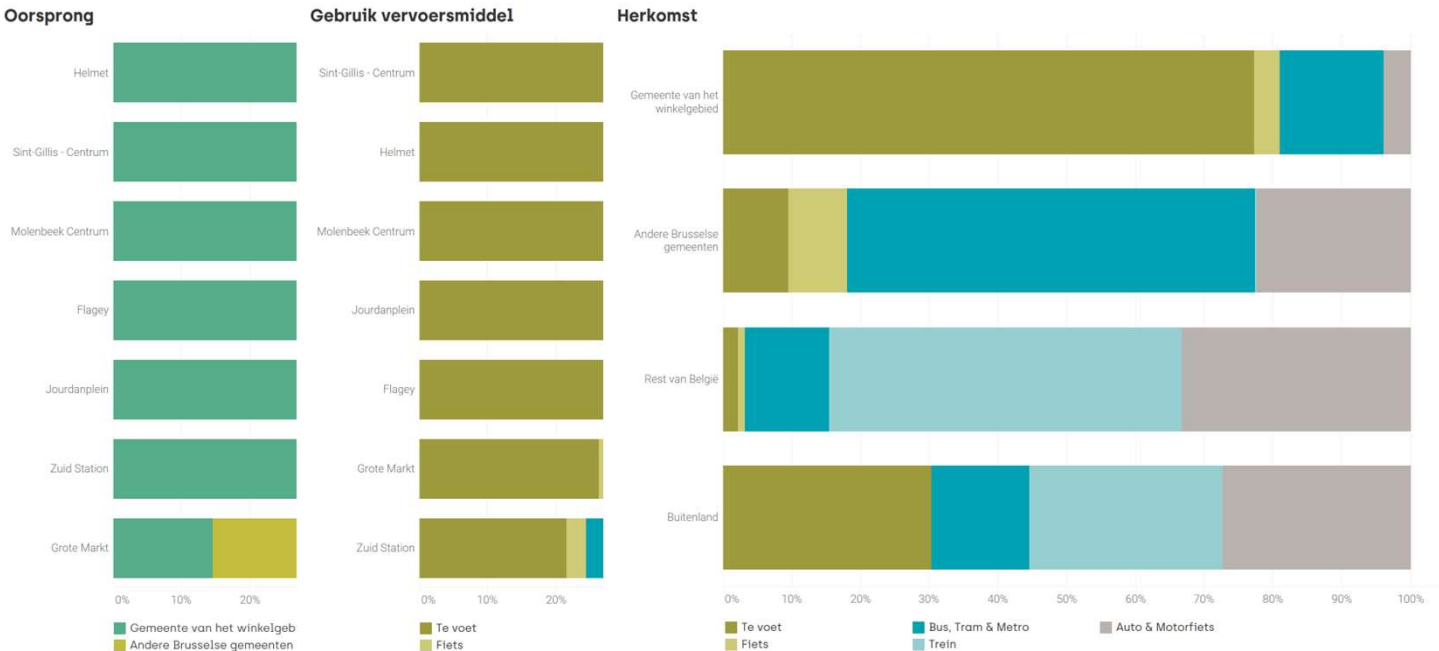
BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



Mobiliteit en detailhandel



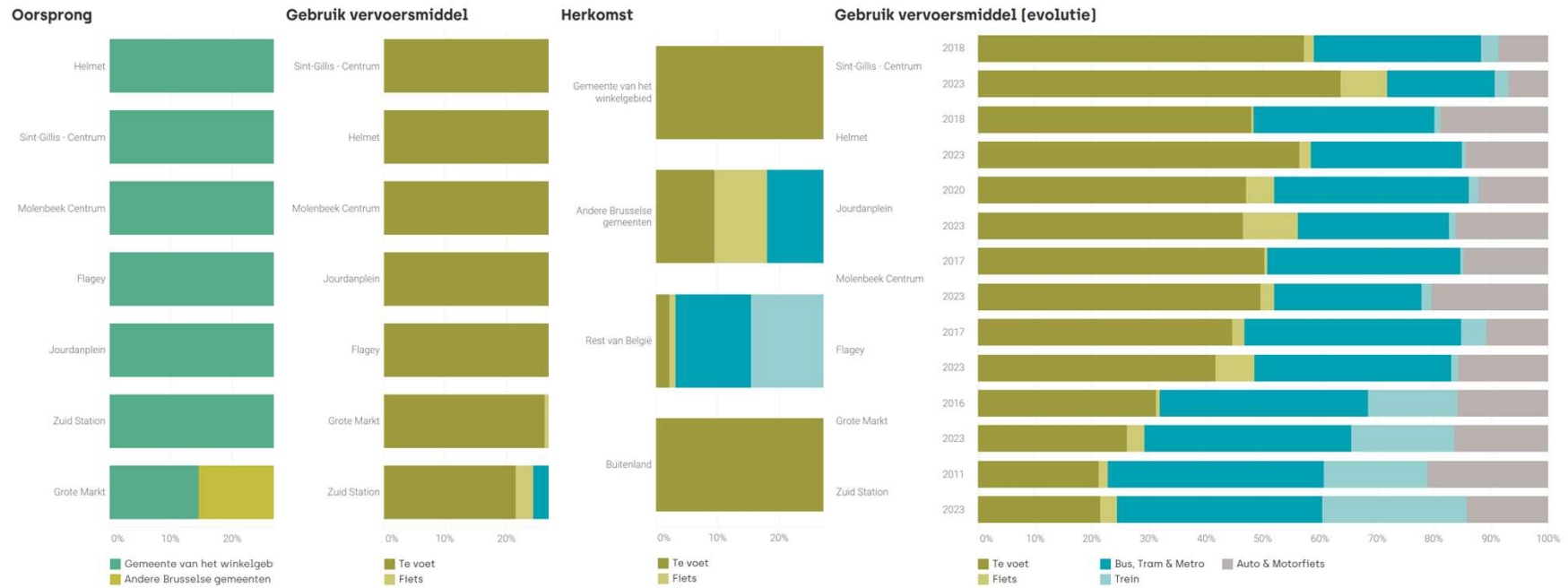
BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]



Mobiliteit en detailhandel



BEZOEKERSPROFIELEN VAN DE BRUSSELSE HANDELSWIJKEN - UPDATE 2023 [WIP]

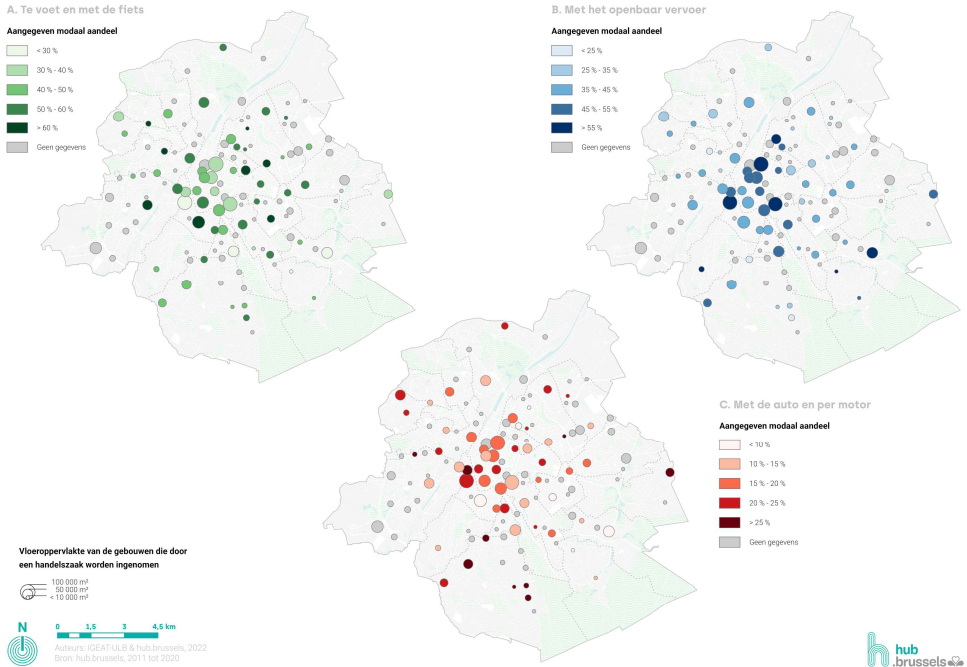


Mobiliteit en detailhandel



MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

Plaat 2 - Belangrijkste vervoermiddel om een handelskern te bereiken



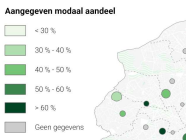
Mobiliteit en detailhandel



MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELE HANDELSKERNEN [WIP]

Plaat 2 - Belangrijkste ve

A. Te voet en met de fiets

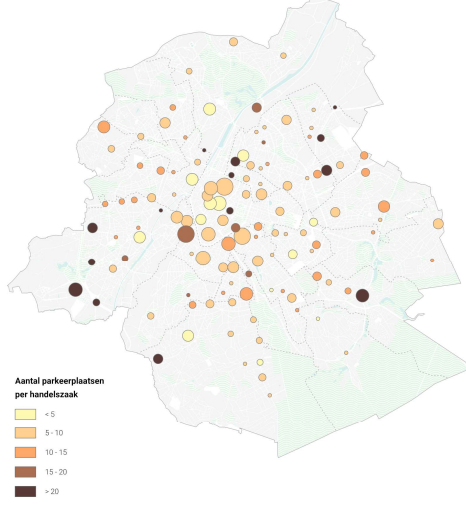


Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Plaat 3 - Voor klanten toegankelijk parkeeraanbod van de handelskernen

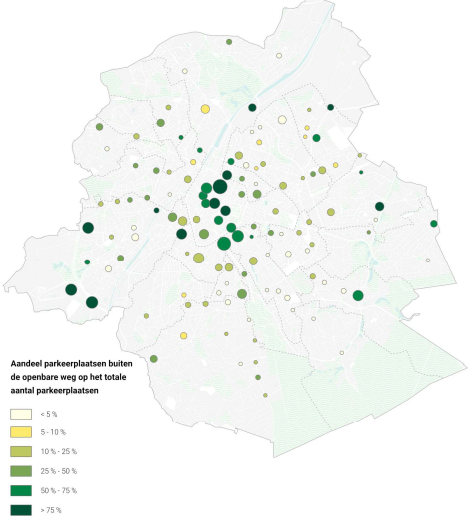
A. Totaal aanbod [op en buiten de openbare weg]



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



B. Aandeel van het parkeren buiten de openbare weg



Aantal parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg



Mobiliteit en detailhandel

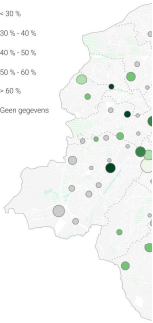
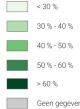


MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

Plaat 2 - Belangrijkste ve

A. Te voet en met de fiets

Aangegeven modaal aandeel

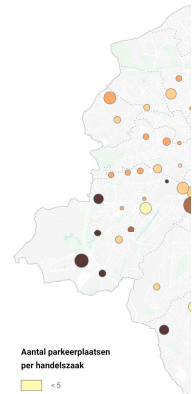


Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Plaat 3 - Voor klanten to

A. Totaal aanbod [op en buiten de



Aantal parkeerplaatsen per handelszaak

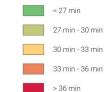


Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



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

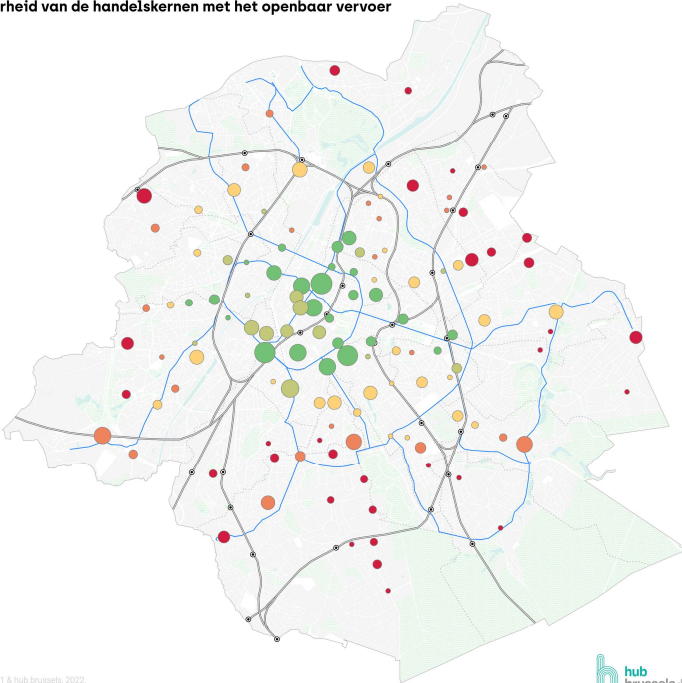
Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer vanuit het hele Gewest



Viwoeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Openbaar vervoersnetwerk



Mobiliteit en detailhandel

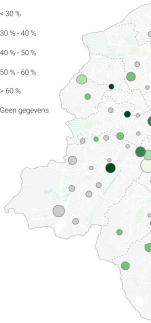
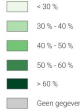


MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN [WIP]

Plaat 2 - Belangrijkste vervoer

A. Te voet en met de fiets

Aangegeven modaal aandeel

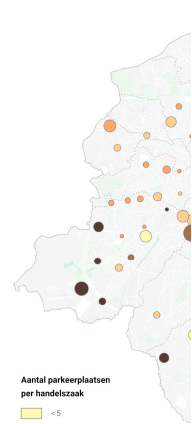


Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



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



Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer vanuit het hele Gewest



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen

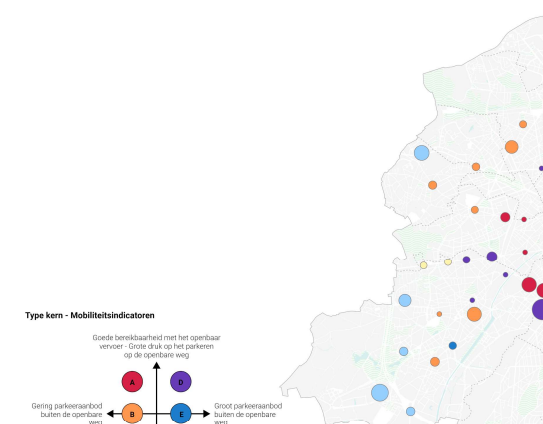


Openbaar vervoersnetwerk



Plaat 6 - Typologie van de handelskernen volgens mobiliteitsindicatoren

A. Totaal aanbod (op en buiten de



Type kern - Mobiliteitsindicatoren



Vloeroppervlakte van de gebouwen die door een handelszaak worden ingenomen



Mobiliteit en detailhandel



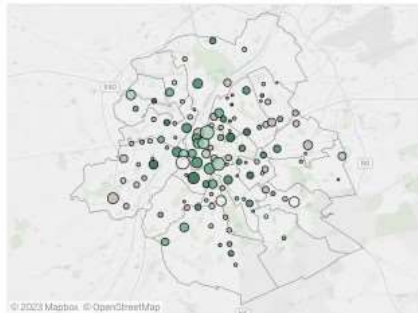
MOBILITEIT EN LOGISTIEK VAN DE BRUSSELSE HANDELSKERNEN (WIP)

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

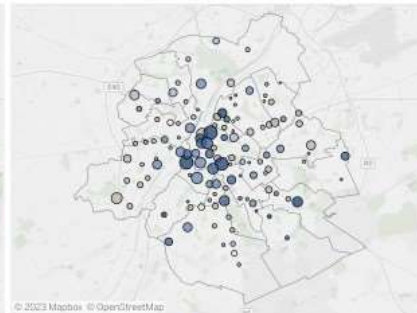


4. Totaal

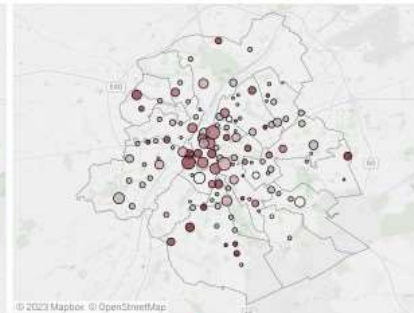
Omdat lang aangegeven respondenten meer dan één antwoord kunnen geven, kan de som van de drie resultaten groter zijn dan 100%.



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 de kern van de traditionele kern

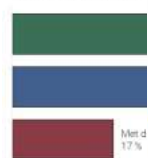
Indicator: Gemiddelde toegangstijd met het openbaar vervoer (minuten)
 Gemiddelde toegangstijd vanaf alle haltes van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar de haltes in de handelskern of in de onmiddellijke omgeving ervan (100 m in vogelvlucht). Deze berekening combineert het 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.



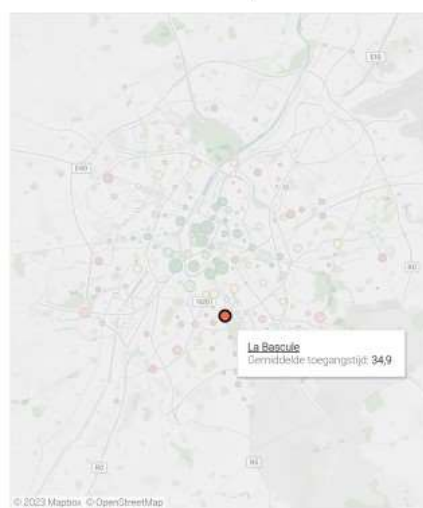
1. Te voet en met de fiets



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-periferiegradiënt. 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 (Viekgat 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, Gastlix 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 publiek in de traditionele kern

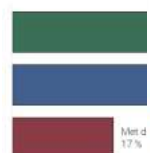
Indicator: Gemiddeld
 Gemiddelde toegankelijkheid van de kern (vrijheid). Deze berekening:

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: terreinopnamen 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

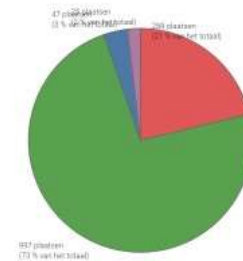


3. Belangrijkste resultaten

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 1.957 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 toegangstijd vanaf de kern (vliegtuig). Deze berekening

Indicator: parkeerg
 Aantal openbare parkeerplaatsen en terreinopnames van parkeerg

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

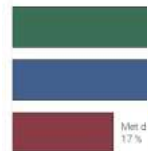
Aantal plaatsen voor leveringen (plaatsen gereserveerd voor leveringen en vrachtwagens alsmede gedeeltes van plaatsen voor leveringen) binnen de perimenter van de kern of binnen 100 meter van de grenzen daarvan. Dit aantal wordt gedeeld door het aantal handelszaken in de kern. De tweede indicator is 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%



Met d 17%

1. Kwaliteit van de bereid



Met d 17%

1. Aantal parkeerplaatsen



3. Belangrijkste resultaat

De 123 in aanmerking genomen theoretisch, aangezien deze p...
 In de Vijfhoek worden de meest de buurt ervan, op het tracé va hebben, zij indirect profiteren v...
 In de eerste kroon worden de g dichtbebouwde gebieden, waar (soms) permanent, zoals Broba

Met d 17%

1. Aantal handelszaken voor een plaats



4. Belangrijkste resultaten

Wat deze indicatoren betreft, is het belang ijk te preciseren dat het niet gaat om een rechtstreeks beeld van de druk op de leveringsplaatsen, 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-periferiegradient 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 Bockstad 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.

Met d 17%

2. Aantal leveringen per plaats

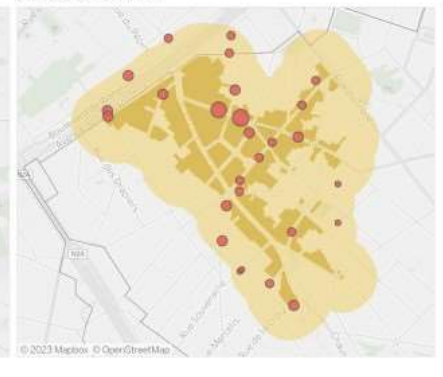


4. Belangrijkste resultaten

Wat deze indicatoren betreft, is het belang ijk te preciseren dat het niet gaat om een rechtstreeks beeld van de druk op de leveringsplaatsen, 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-periferiegradient 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 Bockstad 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.

Met d 17%

3. Locatie van de plaatsen



4. Belangrijkste resultaten

Wat deze indicatoren betreft, is het belang ijk te preciseren dat het niet gaat om een rechtstreeks beeld van de druk op de leveringsplaatsen, 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-periferiegradient 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 Bockstad 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.

Met d 17%

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



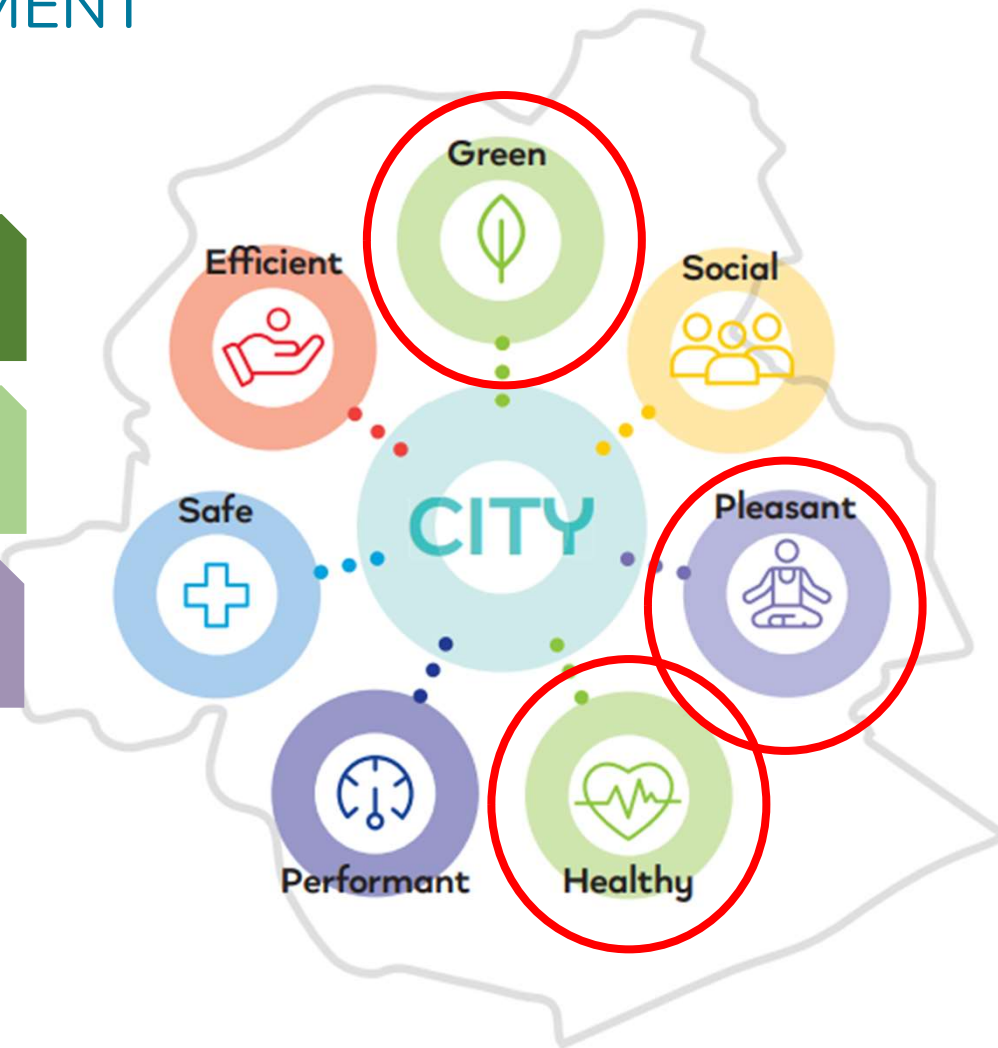
GREEN: décarboner le transport , économie d'énergie, adaptation face au changement climatique



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



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



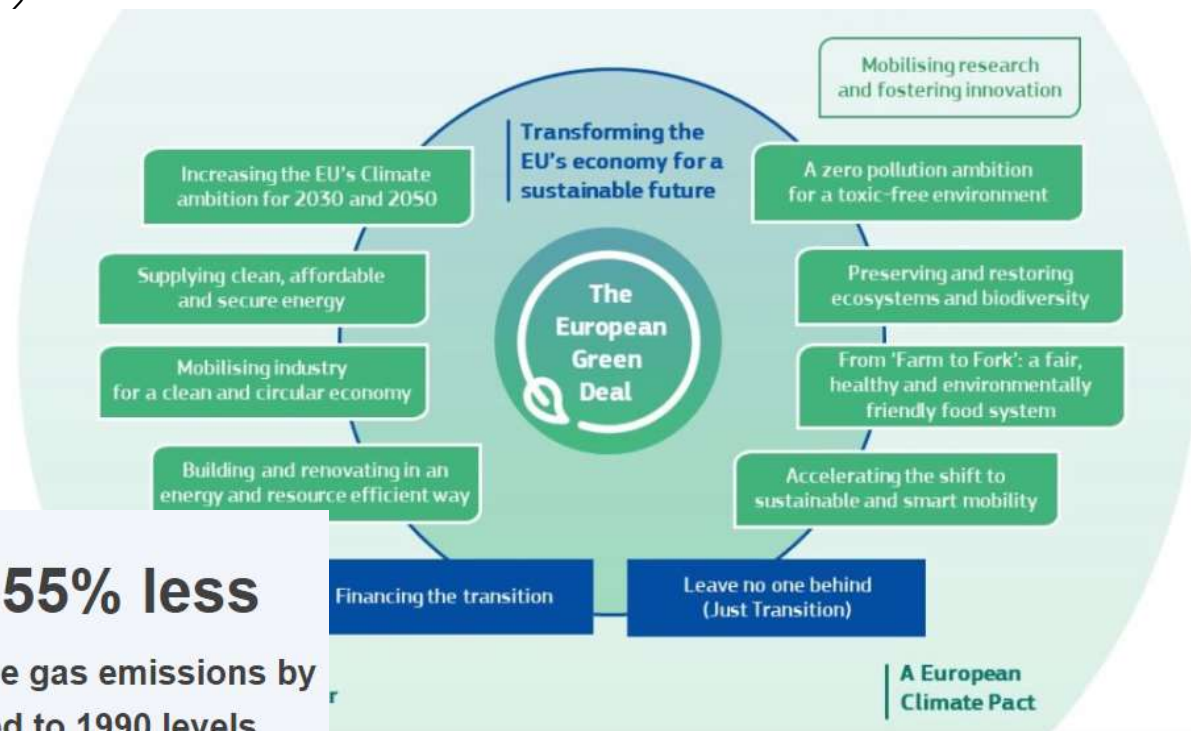
EVOLUTIONS DEPUIS 2020 (adoption Good Move)

URGENCE CLIMATIQUE - GREEN DEAL EUROPEEN

- Belgique: Pas -40% mais -47% émissions CO₂

NOUVELLES VALEURS CIBLES OMS

- Concentrations NO₂:
Max 10µgr/m³ au lieu de 40µgr/m³



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

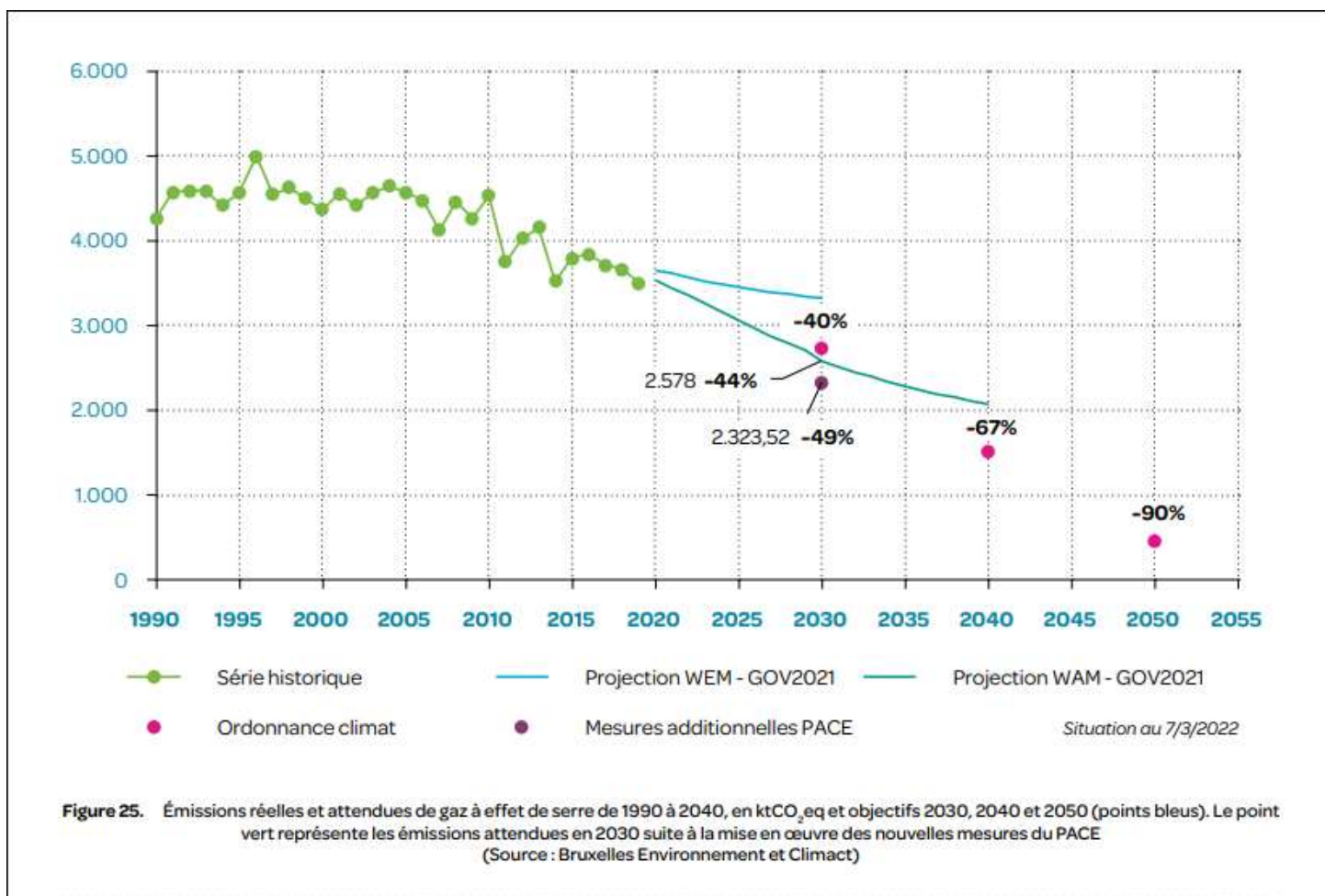
1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre **d'au moins 47%** en 2030 par rapport à 2005
2. **L'adaptation** du territoire face au changement climatique
3. Améliorer la **qualité de l'air** pour tendre vers les seuils recommandés de **l'OMS**
4. Garantir une transition **juste et inclusive**

Approuvé le 27/04/2023





Objectifs émissions CO₂ 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

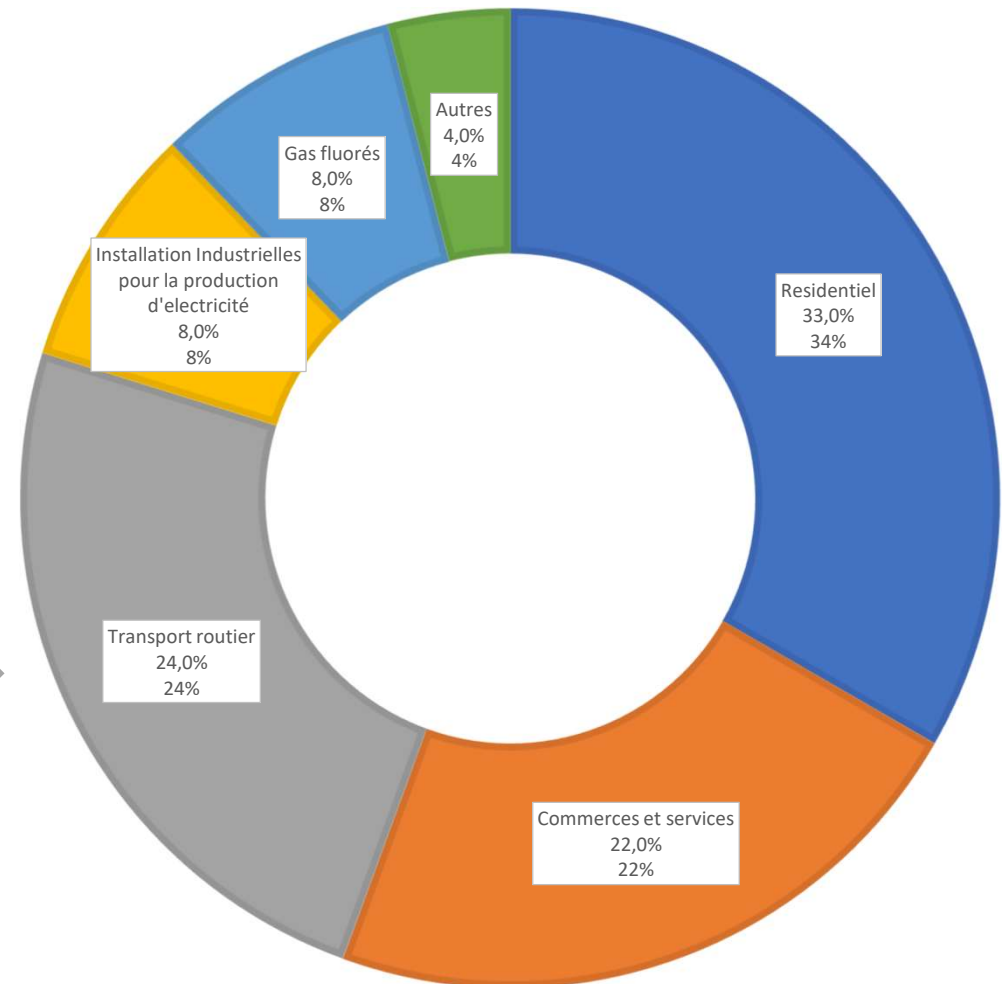
ADAPTATION

- Ressources naturelles





Emissions CO₂ en Région Bruxelloise (2021)



Le transport:

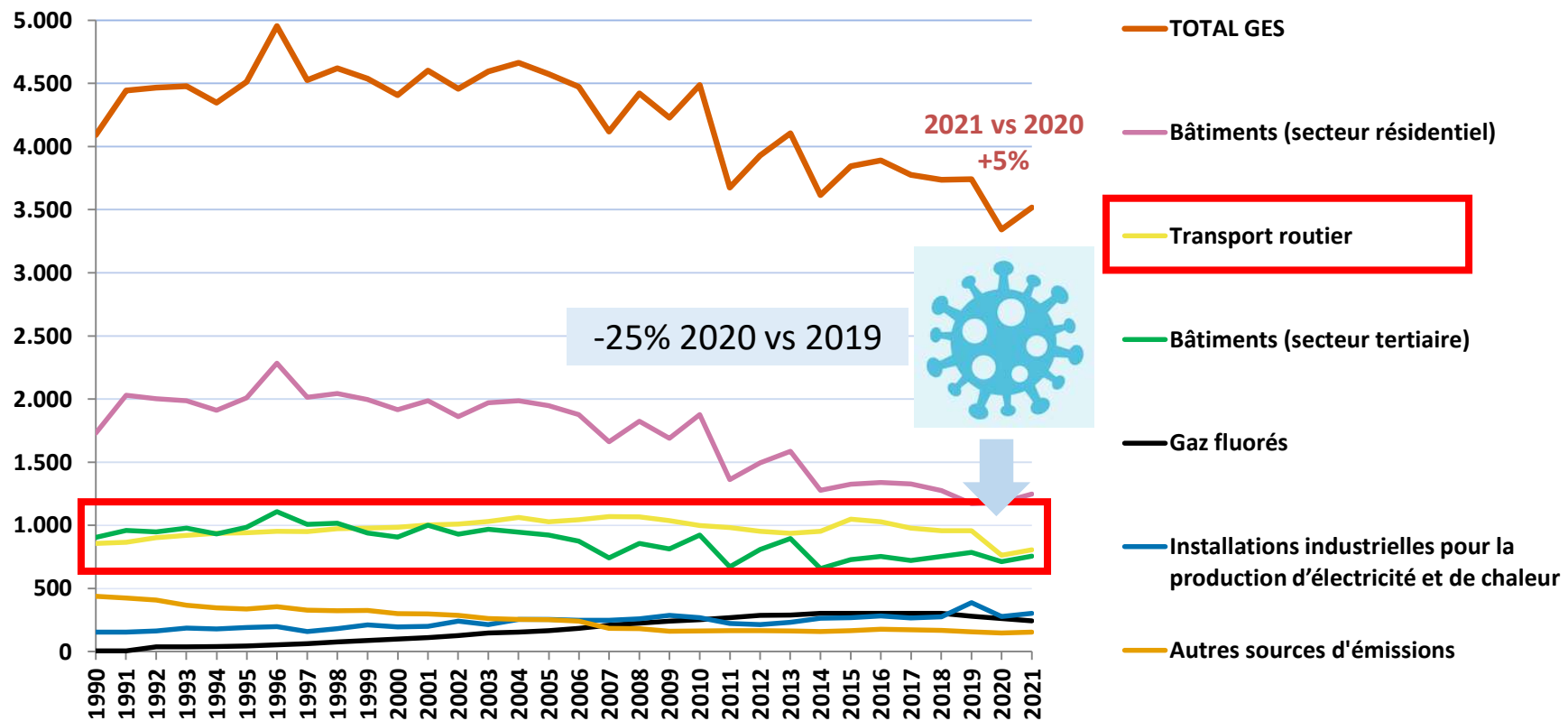
- 24% émissions CO₂ en RBC
(Belgique: 21.5%; Mondial: 23%)



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

Emissions CO2 du transport en Belgique: +14%

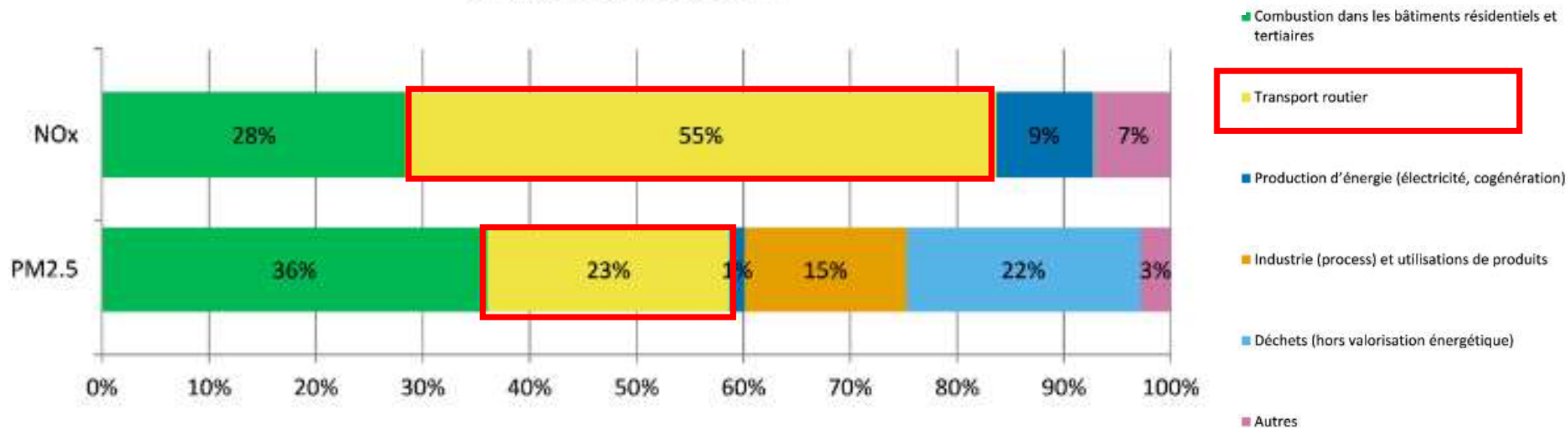
Evolution des émissions de gaz à effet de serre de la Région de Bruxelles-Capitale (kt CO2 eq)





Emissions de polluants atmosphériques en RBC

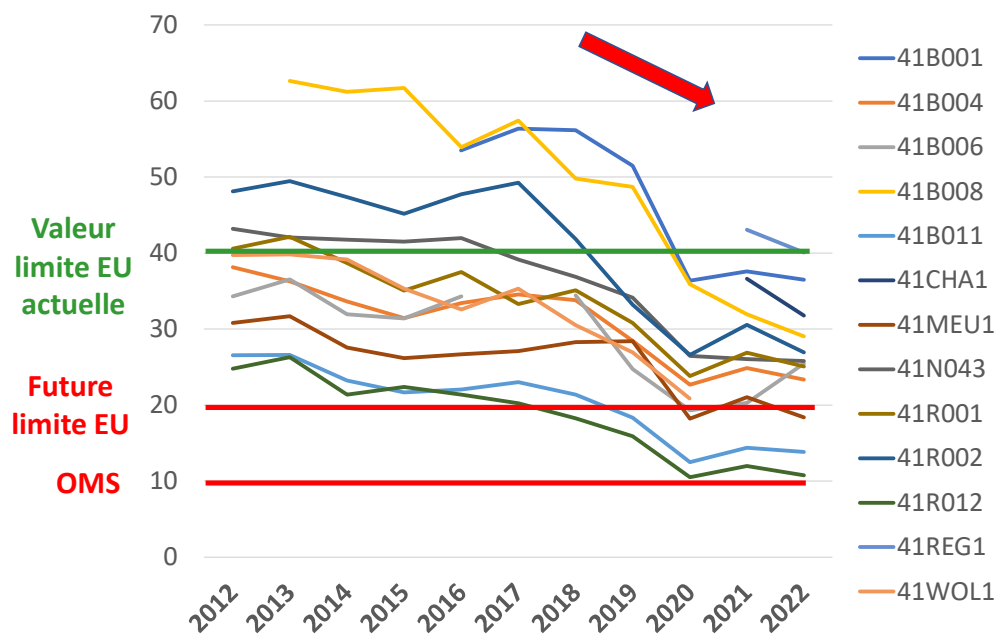
Distribution sectorielle des émissions de polluants atmosphériques à Bruxelles en 2020



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

Dioxyde d'azote (NO2)

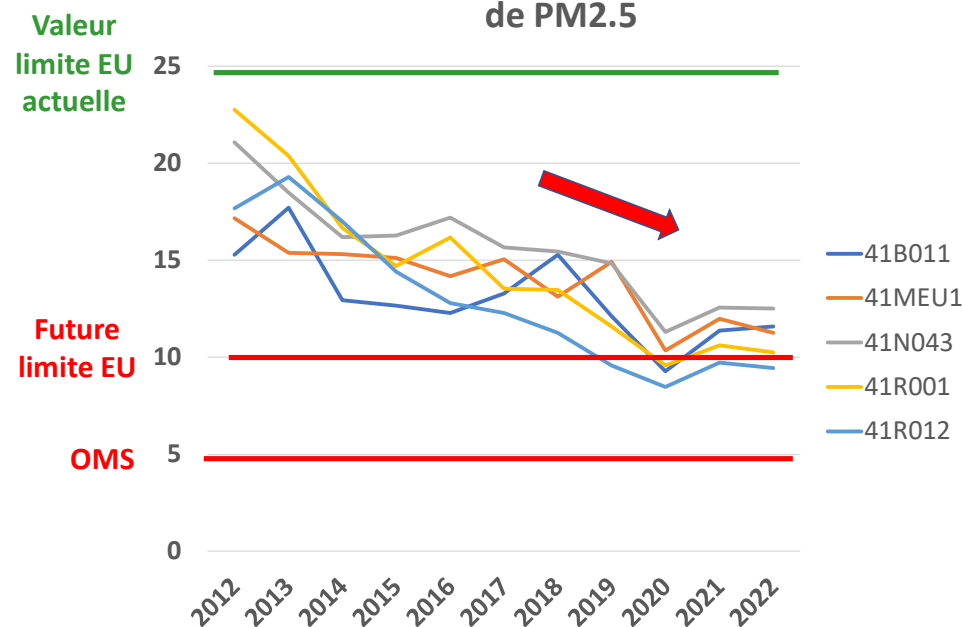
Evolution des concentrations annuelles



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

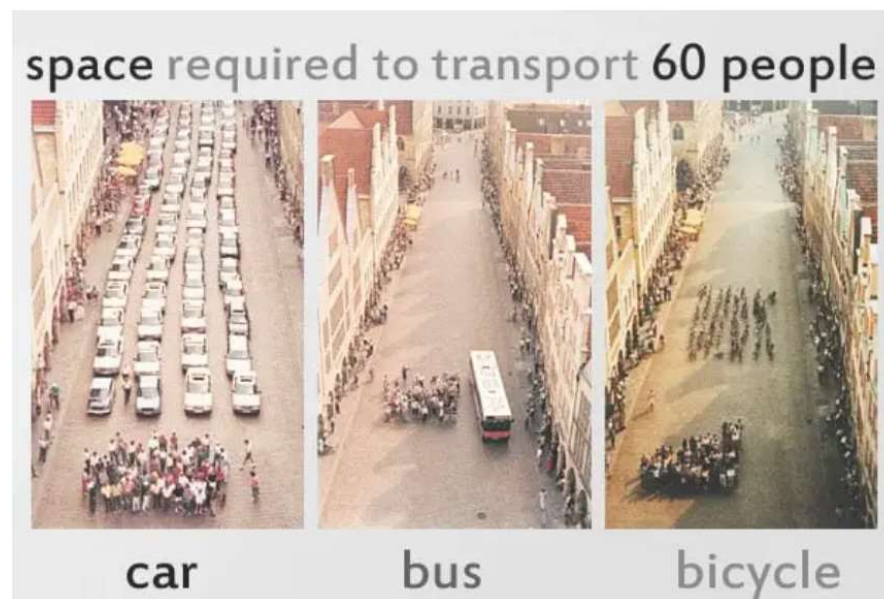


Diminution des concentrations de PM2.5 entre 14 et 24% au cours des 5 dernières années



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)



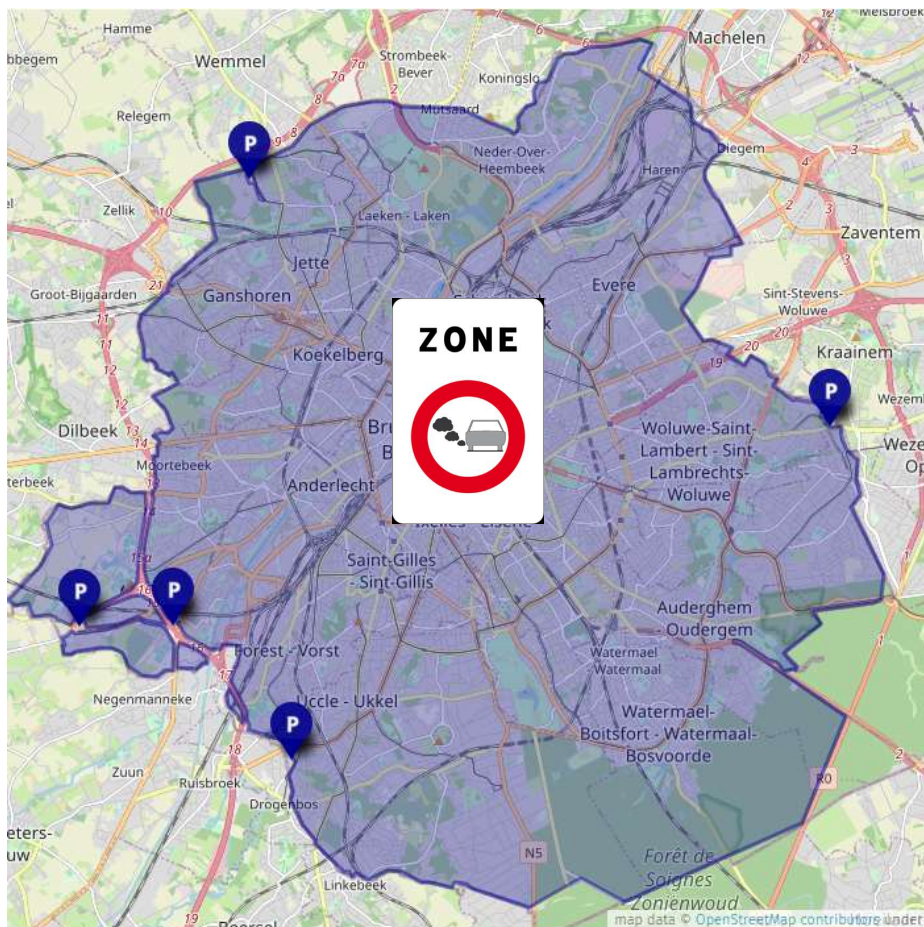
**Electric
car**





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 ▶](#)

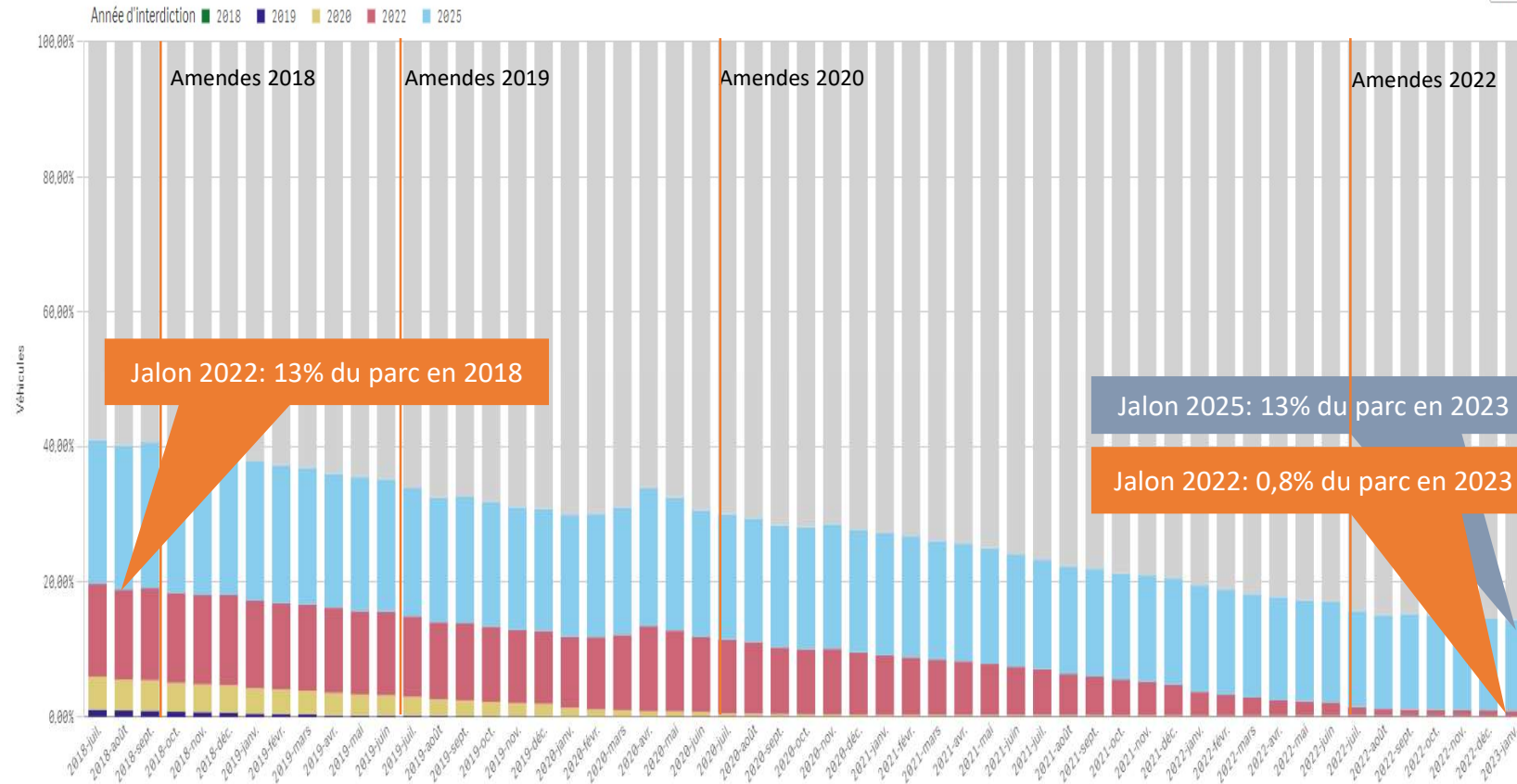
Norme	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Euro 6d	✓	✓	✓	✓	✓							
Essence/hybride/LPG/CNG												
Norme	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Euro 6d-TEMP	✓	✓	✓	✓	✓							
Euro 6 b, c	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Euro 5	✓	✓	⊘	⊘	⊘							
Euro 4	⊘	⊘	⊘	⊘	⊘	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



.brussels

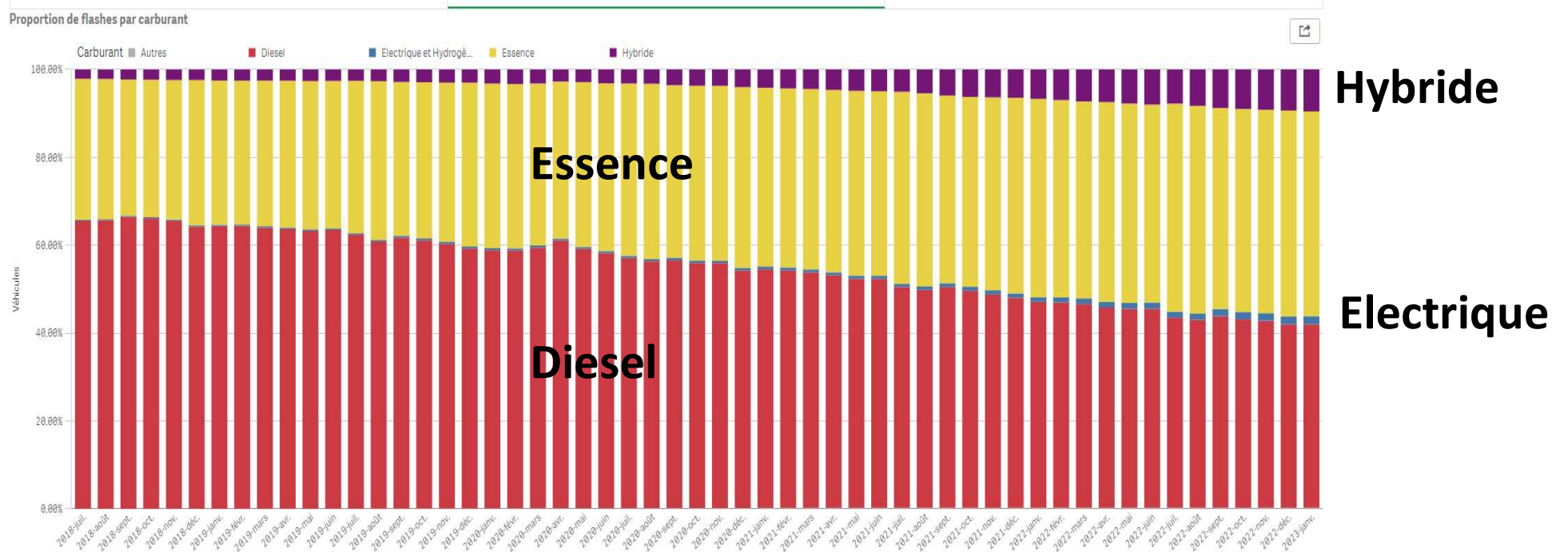
Evolution parc véhicules belges visé par la LEZ en circulation en RBC 2018-2023 (caméras)

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

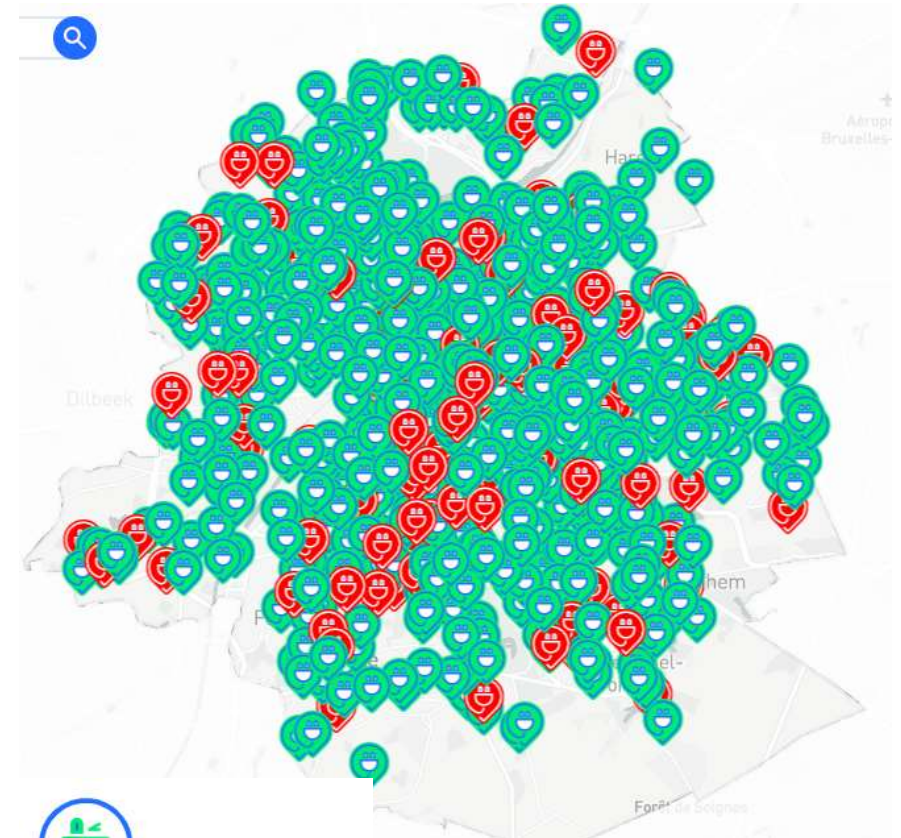


- Shift du diesel (66% en 2018 >> 42% en 2023) vers l'essence (32% en 2018 >> 47% en 2023) et vers les hybrides (9,5% 2023).
- 2% véhicules électriques en circulation début 2023



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](https://www.electrify.brussels)





La Ville 30

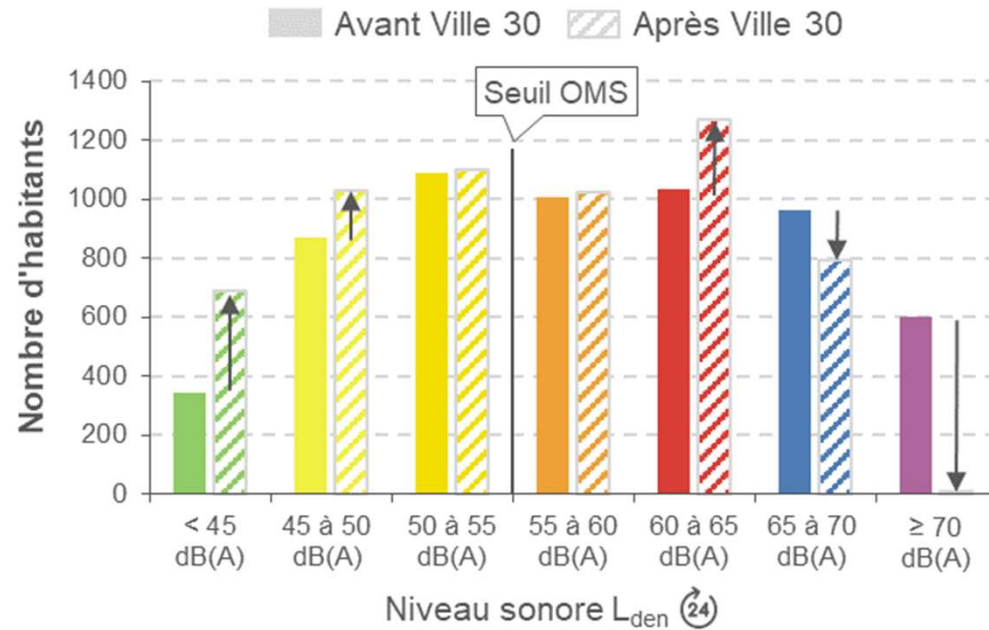


Evolution de l'exposition de la population avant et après l'instauration de la Ville 30 (indicateur L_{den})

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



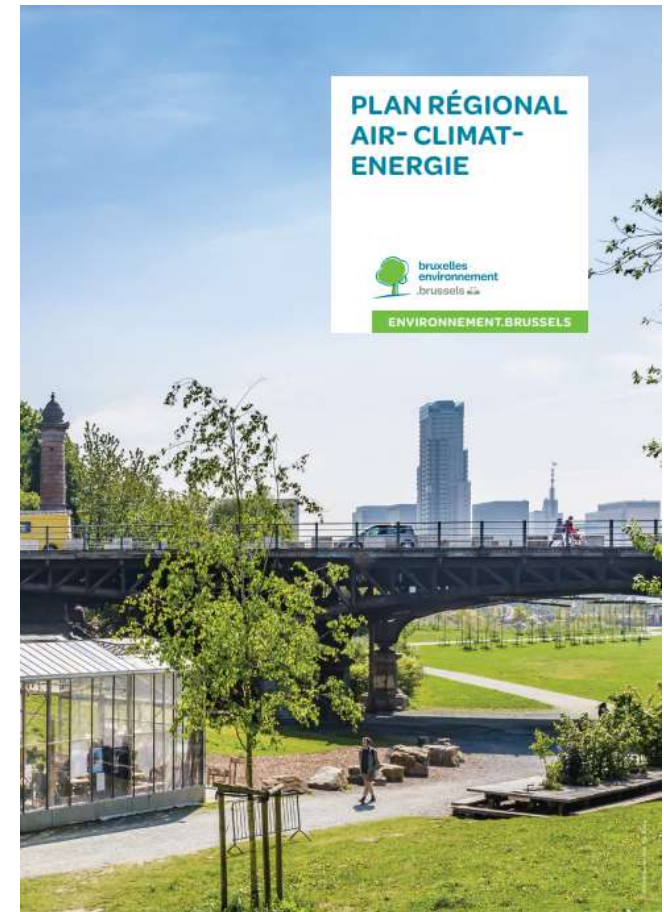
Les next steps: poursuivre la décarbonation du transport

Deux axes poursuivis dans le Plan Air Climat Energie - Transport

- **1^{er} 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^{ème} axe : transition vers véhicules sans émissions directes**

ADAPTATION

- Déminéraliser, végétaliser



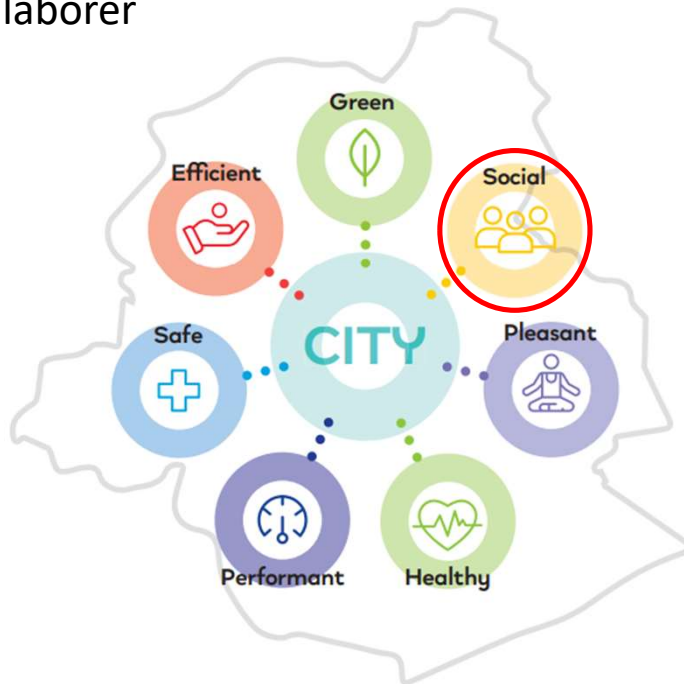
GOOD MOVE EST ESSENTIEL POUR LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

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 / www.leefmilieu.brussels



Enjeux sociaux

Equipement automobile, permis de conduire et habitudes de déplacement en fonction de critères socio-démographiques

Nouveaux jeux de données pour mieux appréhender les enjeux sociaux des politiques de mobilité

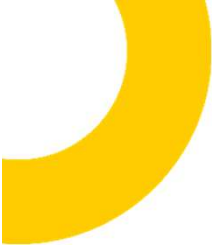
Nouvelles données :

- L'enquête relative aux déplacements des ménages (OVG)
- Croisement de données administratives individuelles anonymisées de l'ensemble de la zone métropolitaine relative à la possession automobile
- Valorisation d'enquêtes existantes, mais sous-exploitées dans le champ de la mobilité : SILC, Budget des ménages, Santé, etc.



Objectifs :

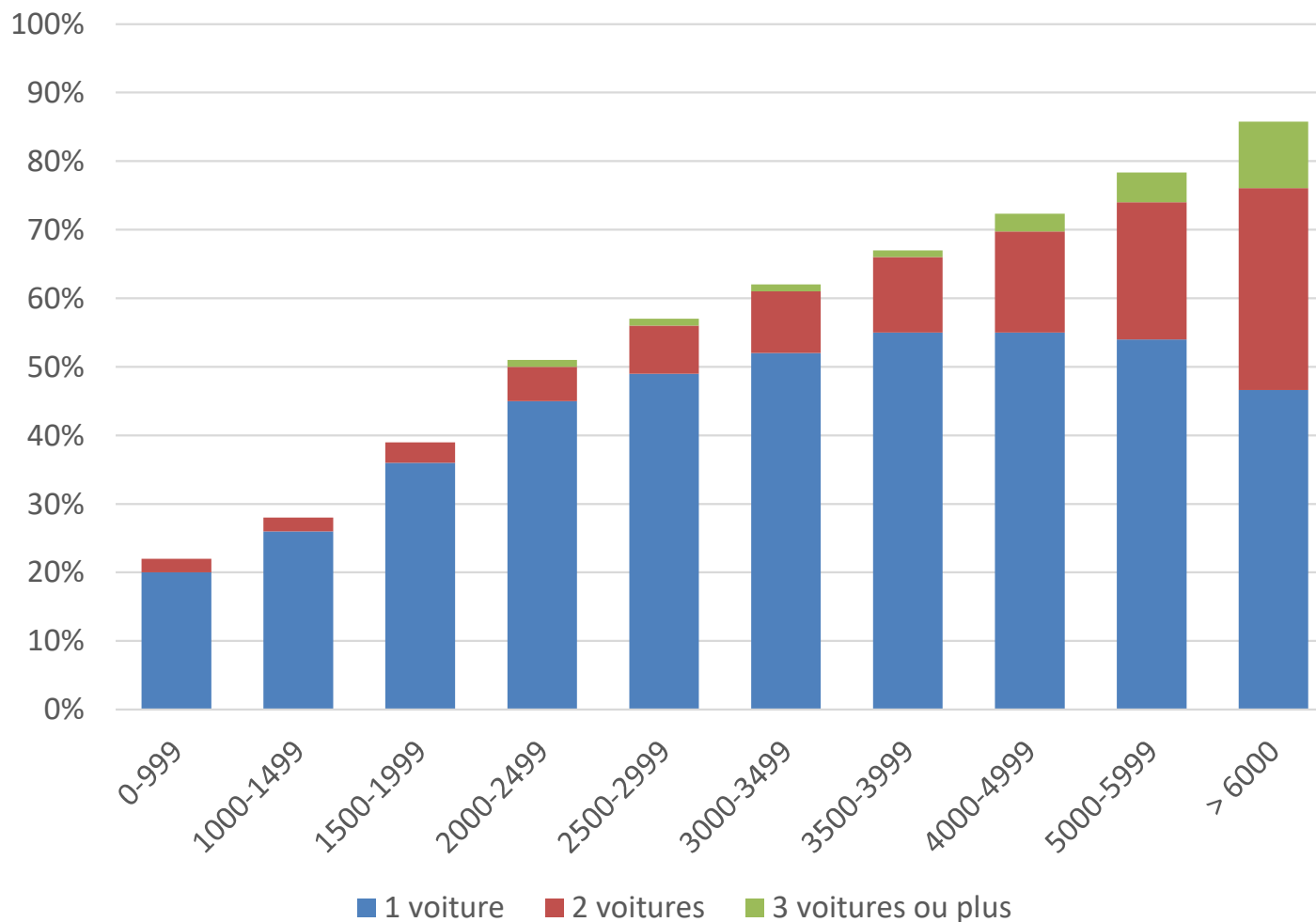
- Mieux comprendre les comportements et besoins de mobilité des différents publics cibles
- Evaluer l'impact social des politiques de mobilité, en général, et des mesures de régulation de l'usage et de la possession automobile, en particulier



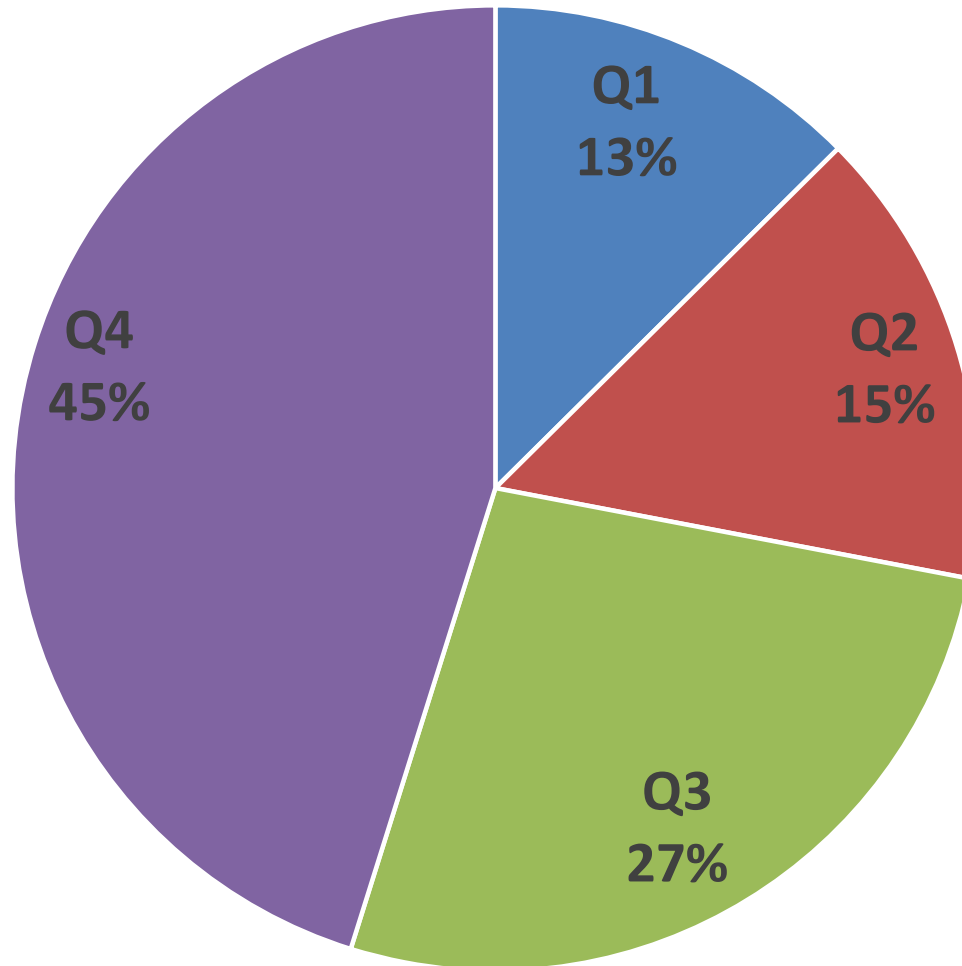
Possession automobile - Autobezit

(Multi-)motorisation en fonction des revenus

(Multi-)motorisation par classe de revenus
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



Distribution du parc automobile en fonction des revenus



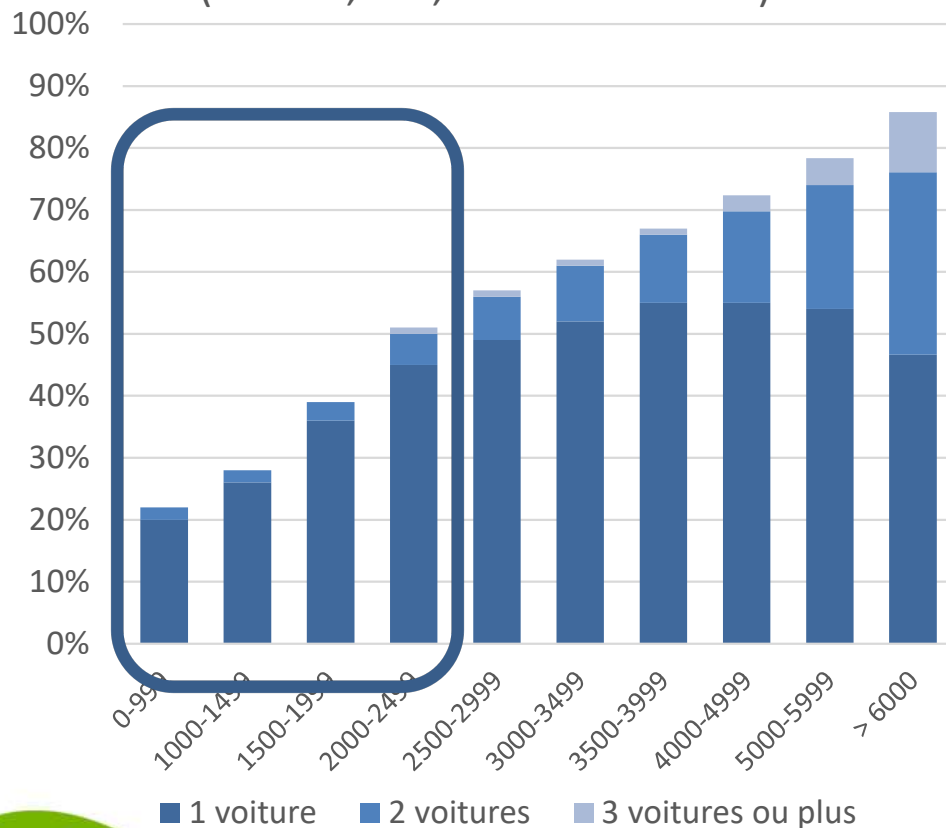
Distribution du parc automobile en fonction des quartiles de revenus (Statbel, DIV, Belcotax – 2019)

Possession automobile et précarité

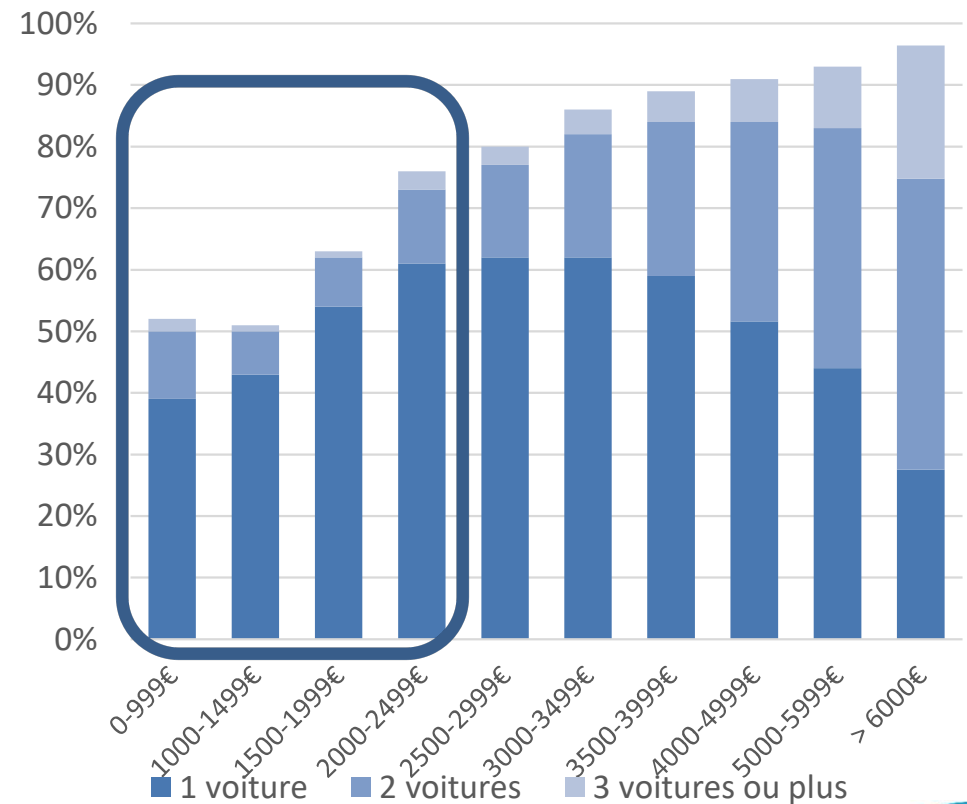
- 10 % des ménages bruxellois motorisés vivent en situation de privation matérielle et sociale (Statbel : SILC 2022)
- 24,5 % des ménages bruxellois motorisés sont incapables de partir une fois par an au moins une semaine en vacances pour des raisons économiques (Statbel : SILC 2022)

La RBC : un environnement résilient pour les ménages pauvres non motorisés

(Multi-)motorisation en RBC
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)

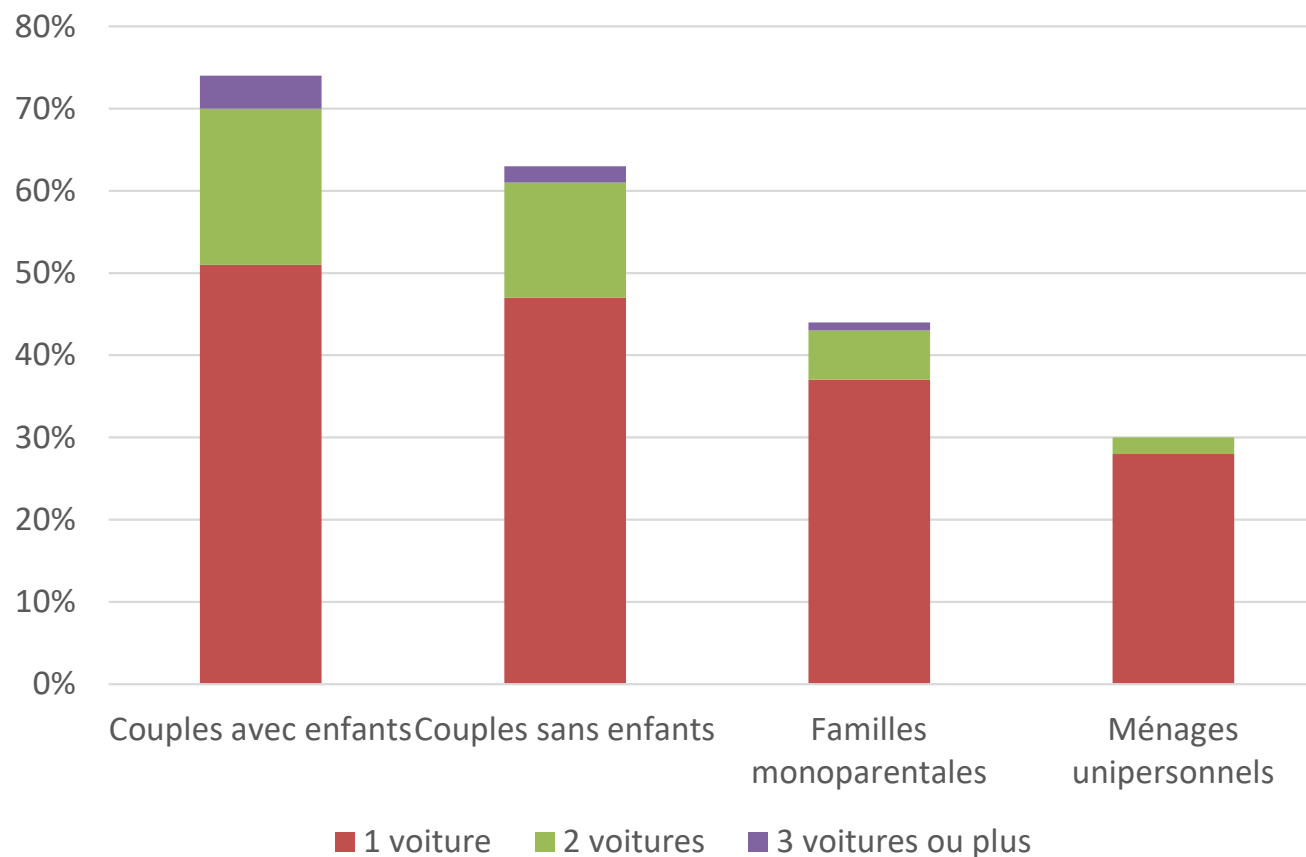


(Multi-)motorisation dans la périphérie proche
(Statbel, DIV, Belcotax – 2019)



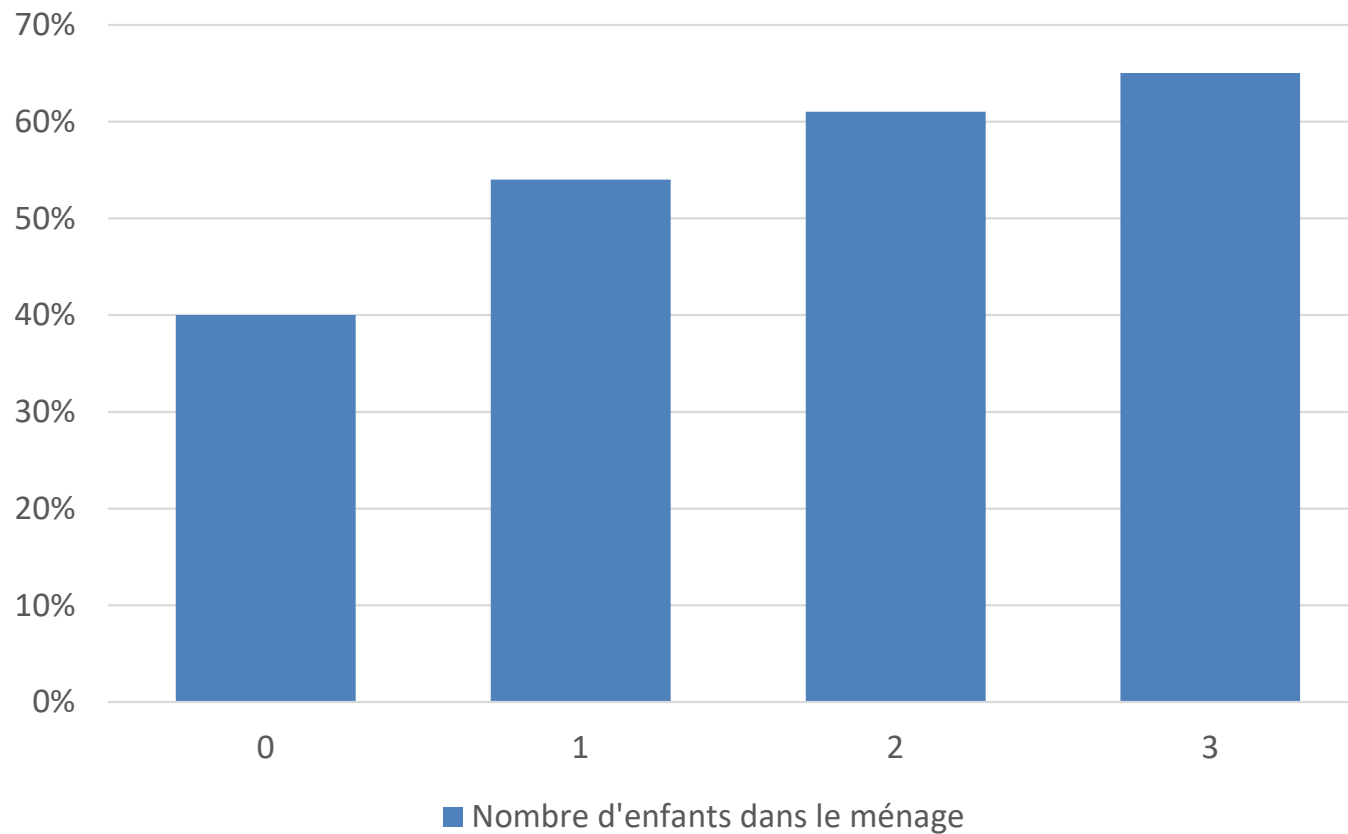
(Multi-)motorisation selon le type de ménage

(Multi-)motorisation selon le type de ménage
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



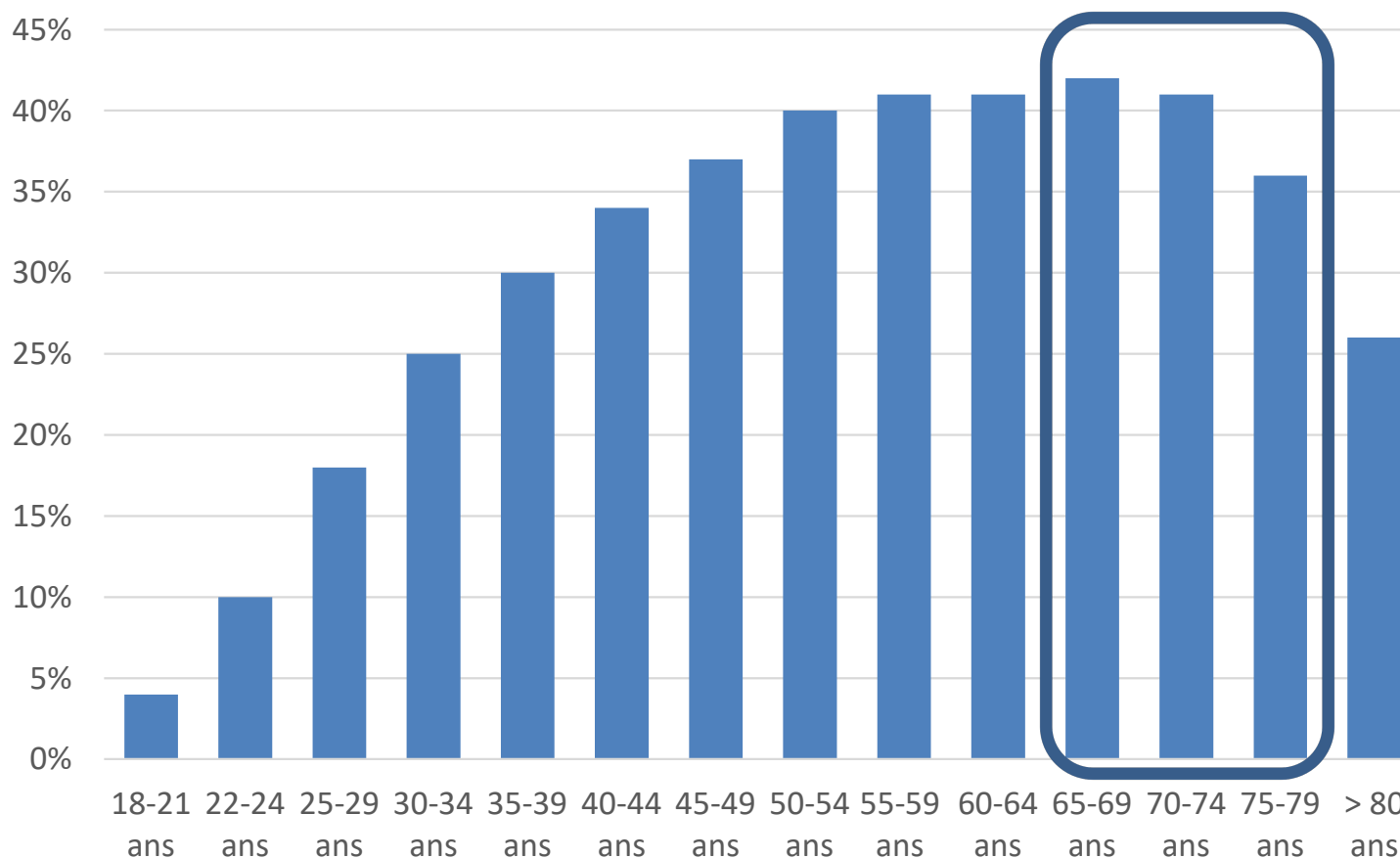
(Multi-)motorisation en fonction du nombre d'enfants

Taux de motorisation en fonction du nombre d'enfants
dans le ménage
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



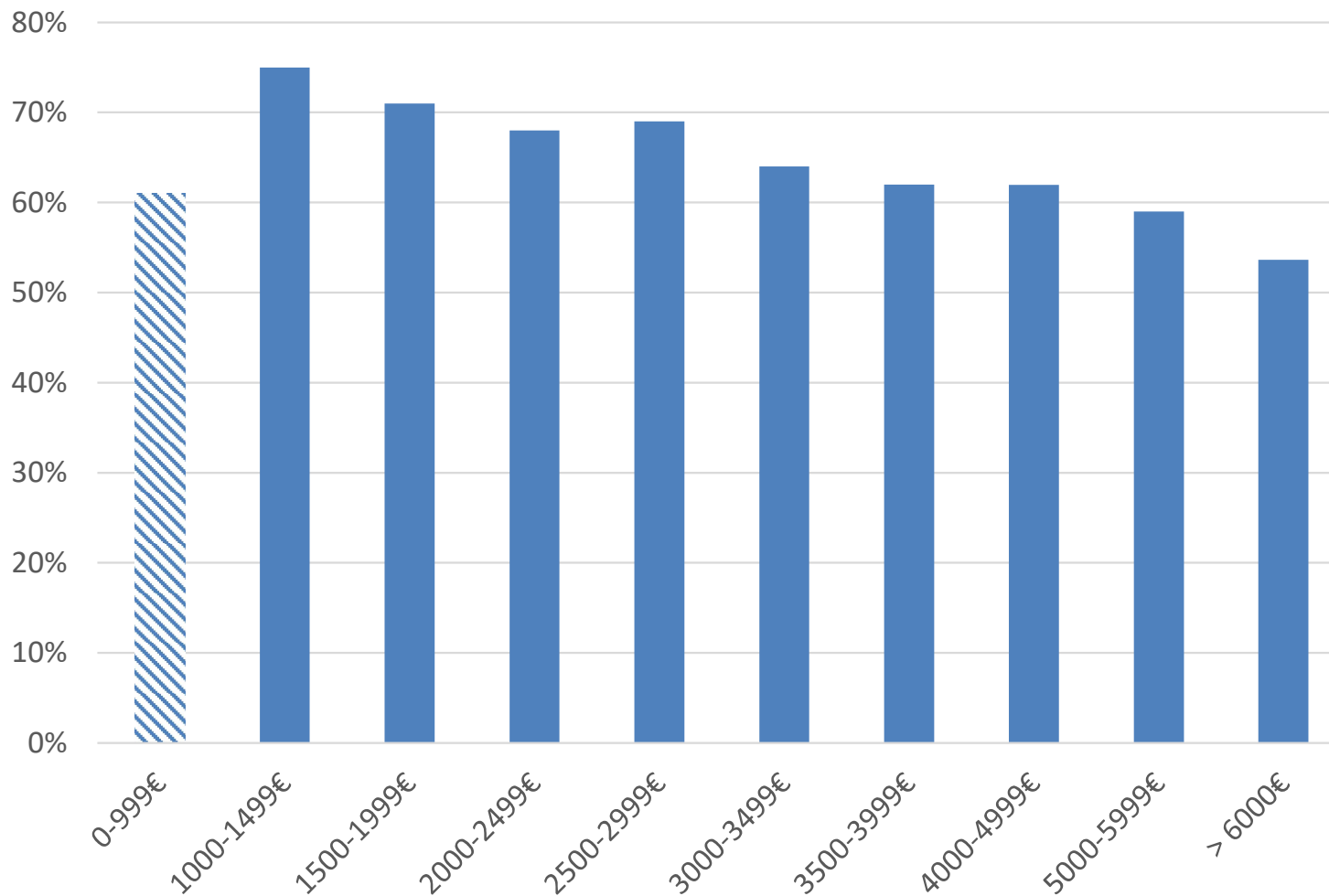
Motorisation en fonction de l'âge

Taux de motorisation en fonction de l'âge des propriétaires
(Statbel, DIV, Demobel – 2019)



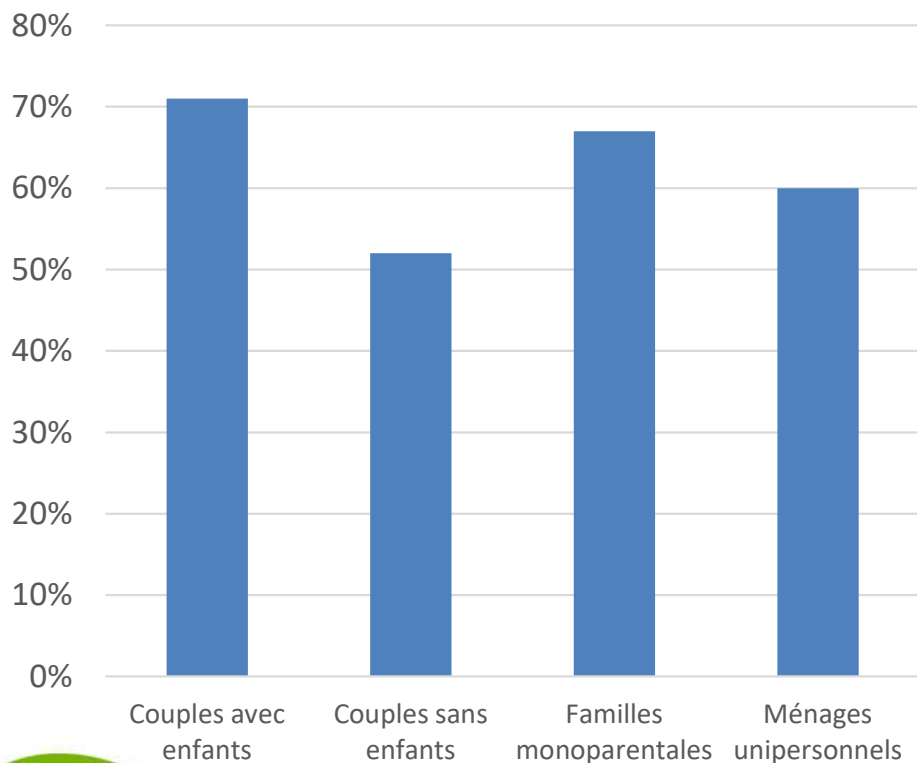
Achats de véhicules d'occasion par classe de revenus

Véhicules d'occasion par classes de revenus
(Statbel, DIV, Belcotax)

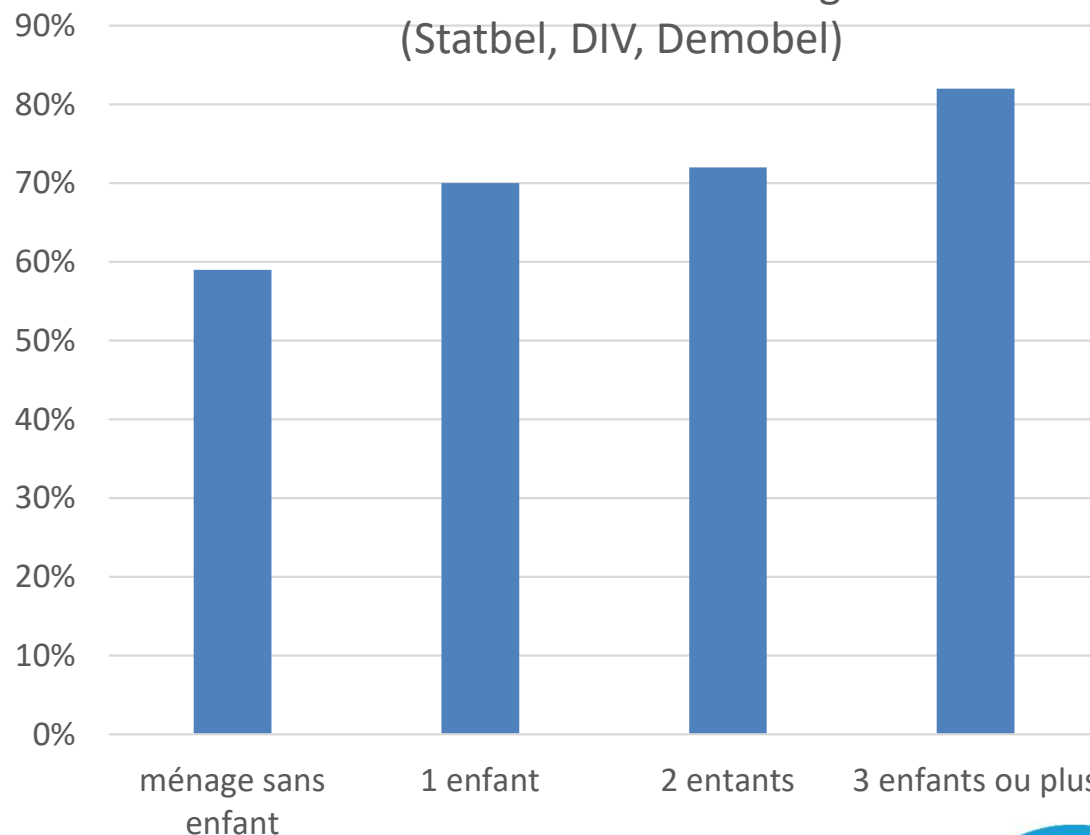


Achats de véhicules d'occasion par type de ménage et nombre d'enfants

Véhicules d'occasion par type de ménage
(Statbel, DIV, Demobel)



Véhicules d'occasion en fonction du nombre d'enfants dans le ménage
(Statbel, DIV, Demobel)

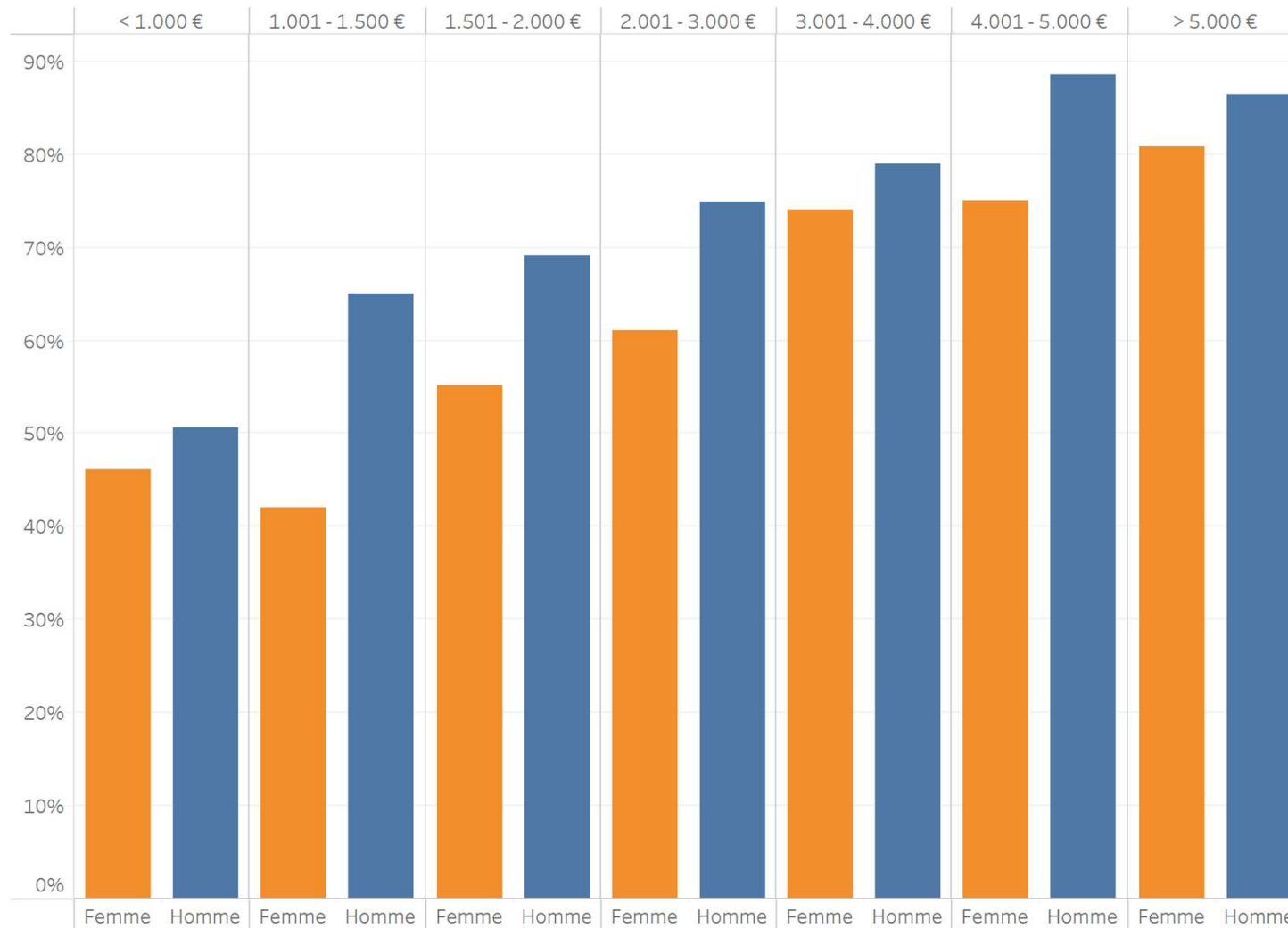




Permis de conduire - Rijbewijs

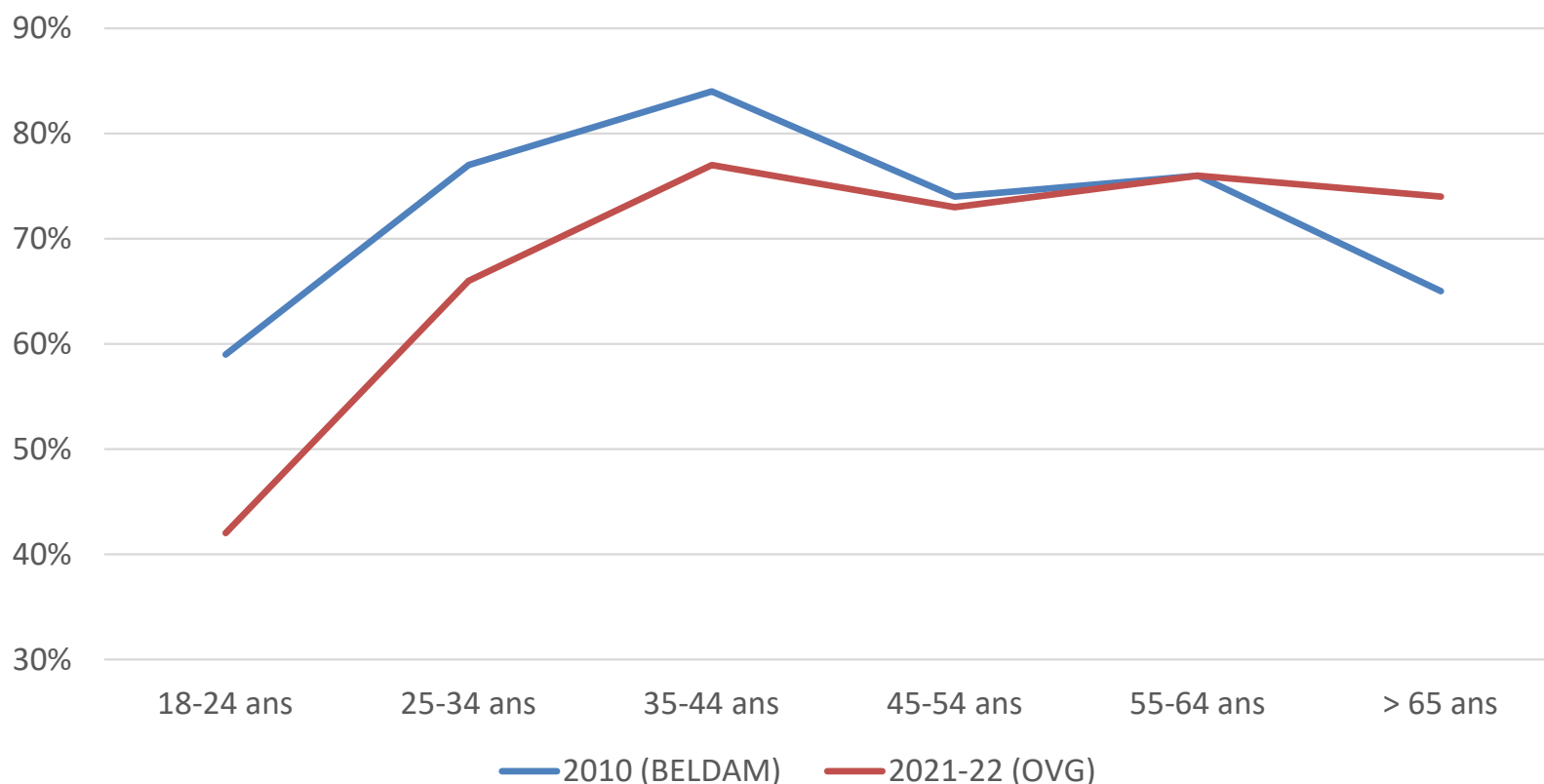
Permis de conduire en fonction des classes de revenus et du genre

Permis de conduire par classe de revenus et en fonction du genre (ECD - 2021-2022)



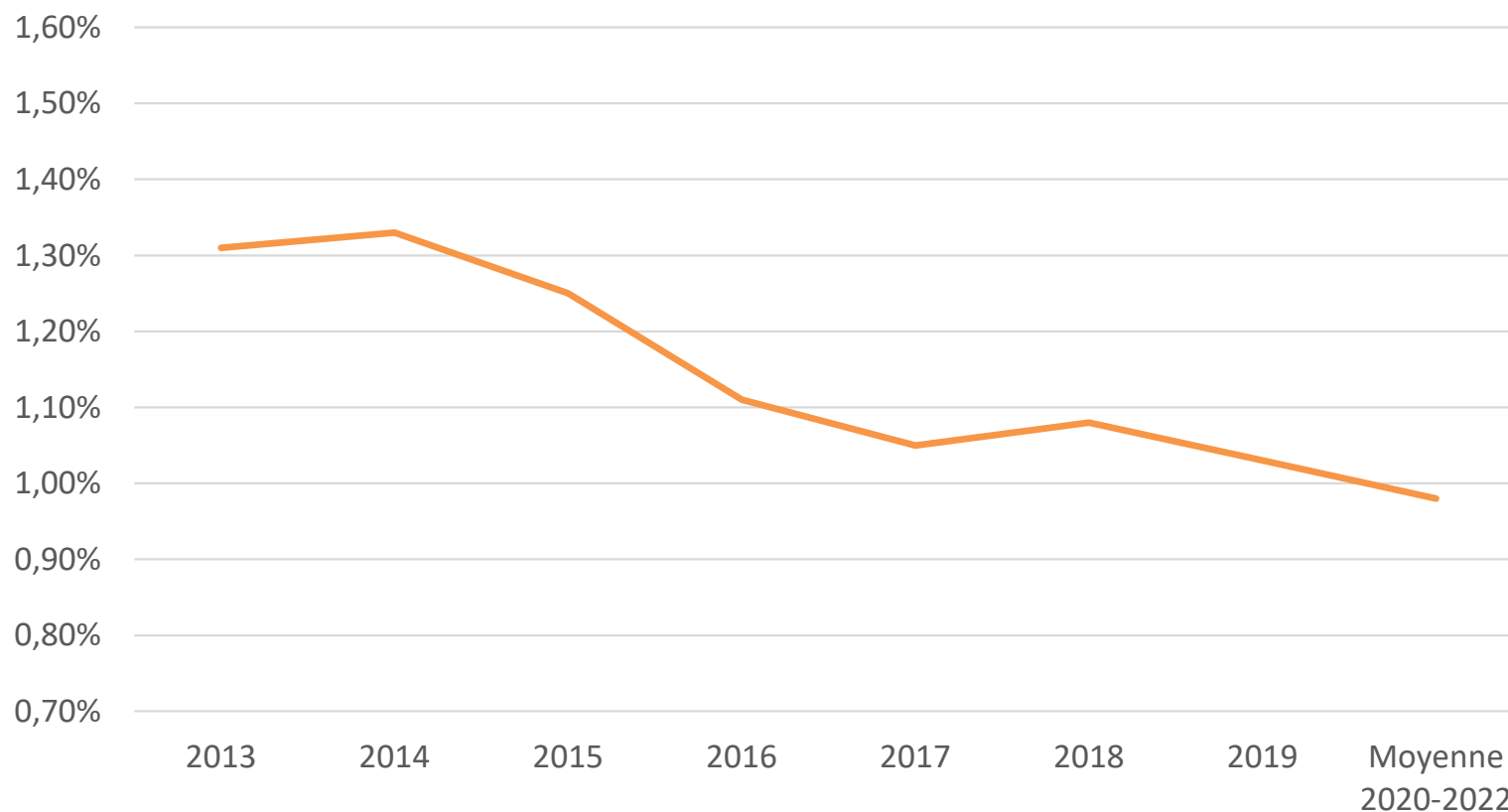
Possession du permis de conduire en fonction de l'âge

Evolution de la part de la population bruxelloise possédant le permis de conduire en fonction de l'âge
(BM : BELDAM, OVG)



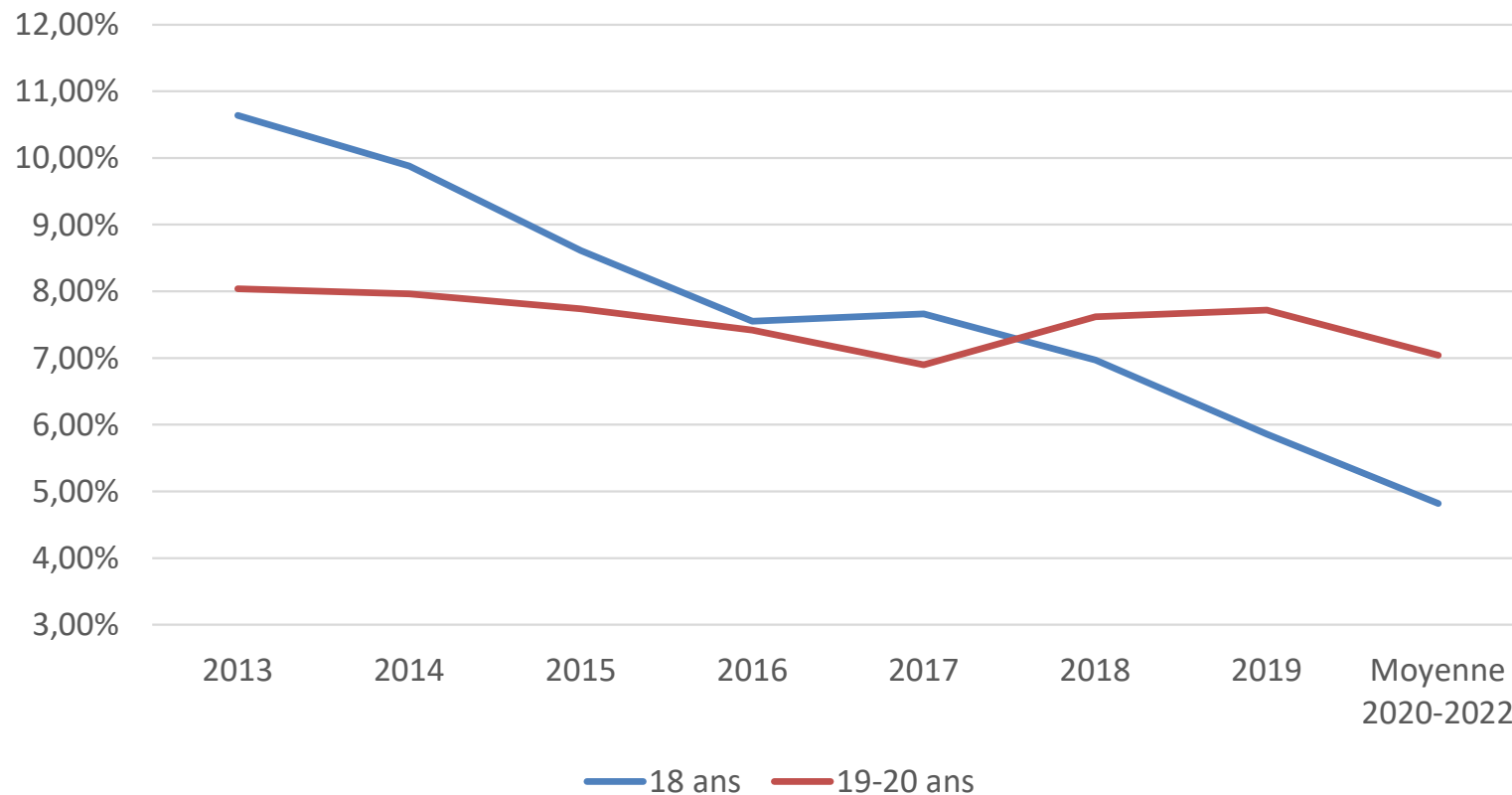
Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise de plus de 18 obtenant le permis de conduire par année (SPF Mobilité)



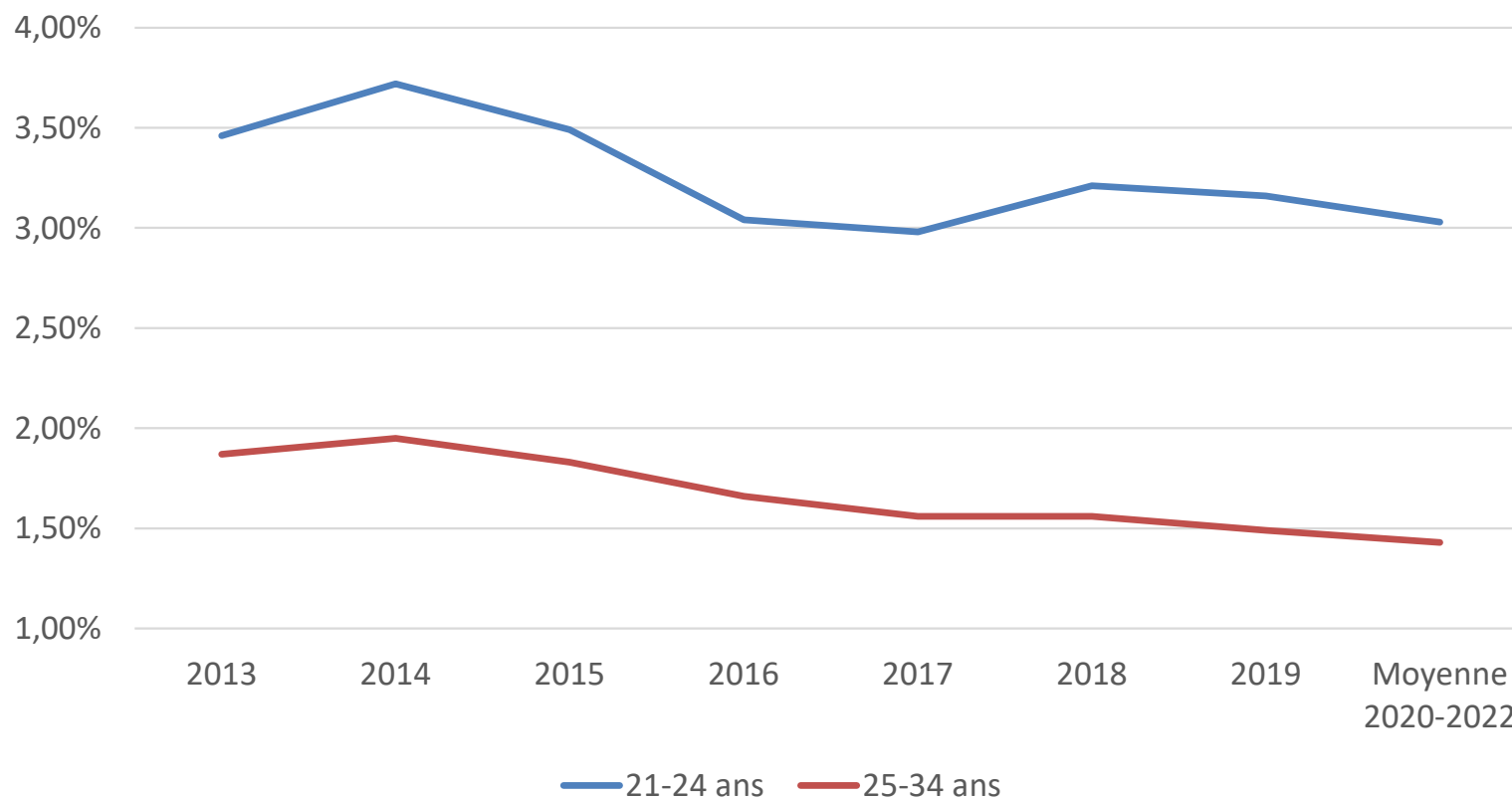
Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise entre 18 et 20 ans
obtenant le permis de conduire par année
(SPF Mobilité)

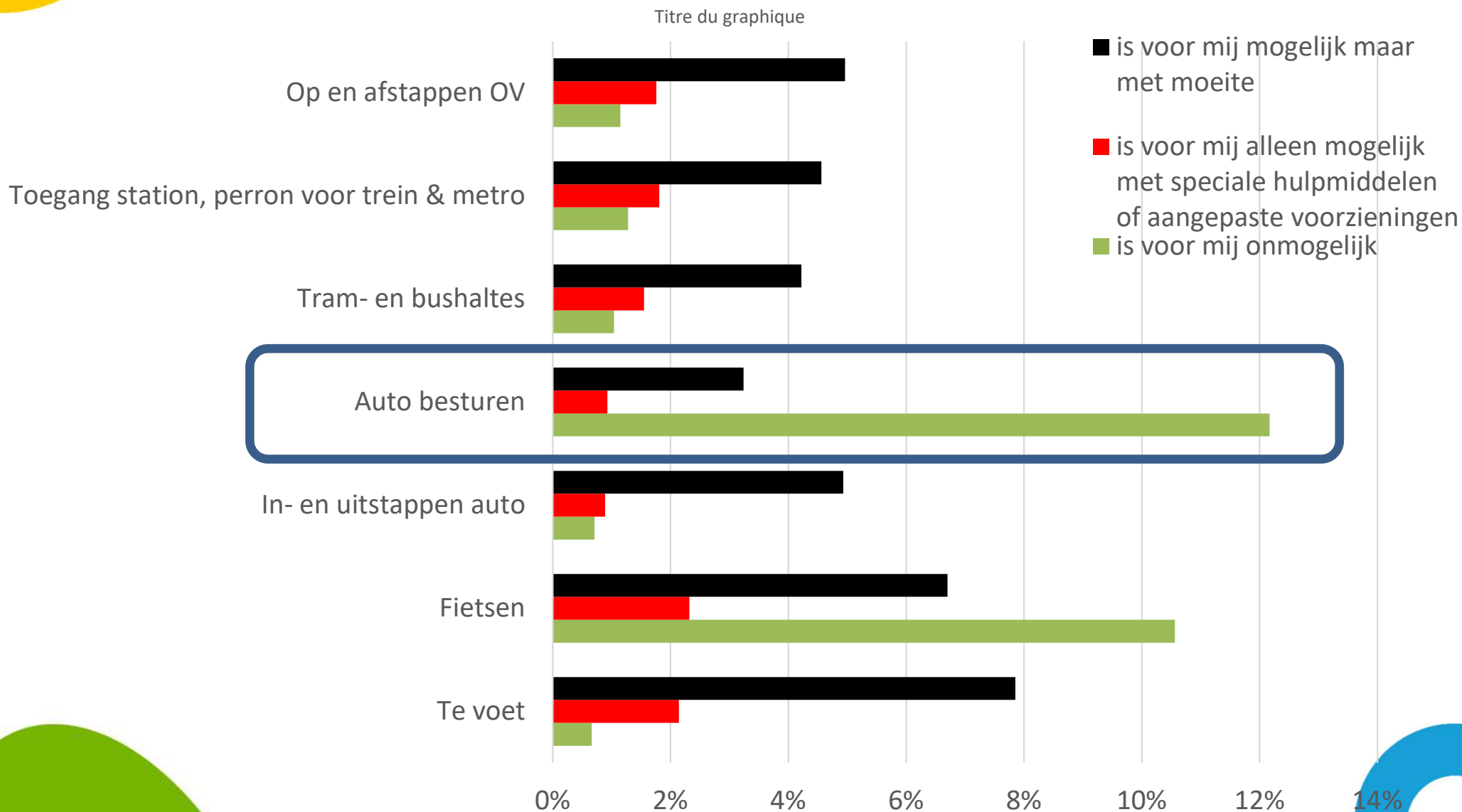


Obtention du permis de conduire en fonction de l'âge

Part de la population bruxelloise entre 21 et 35 ans
obtenant le permis de conduire par année
(SPF Mobilité)



Incapacité à conduire une voiture à cause d'un handicap





Habitudes de déplacement

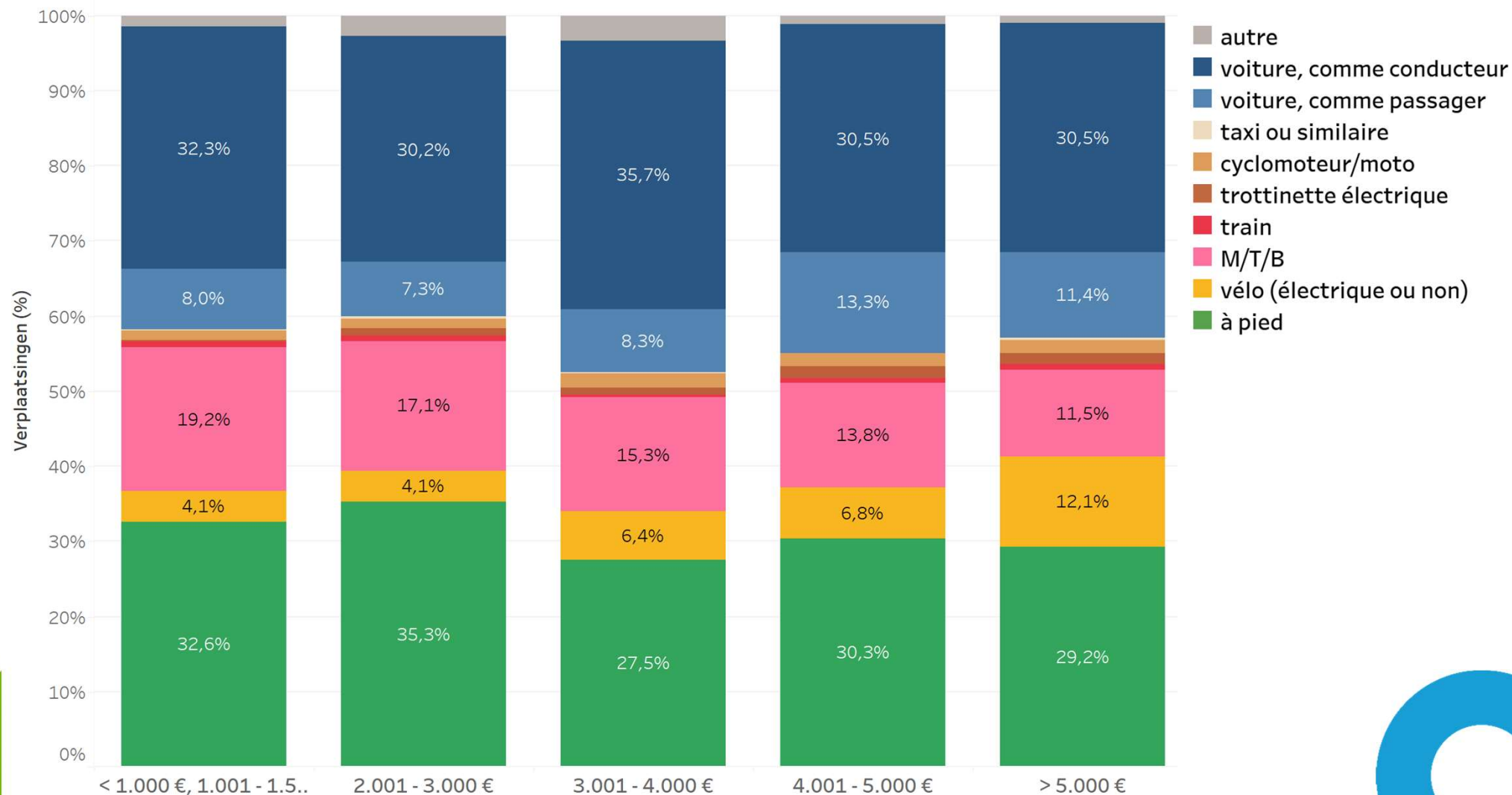
-

Verplaatsings- gedrag



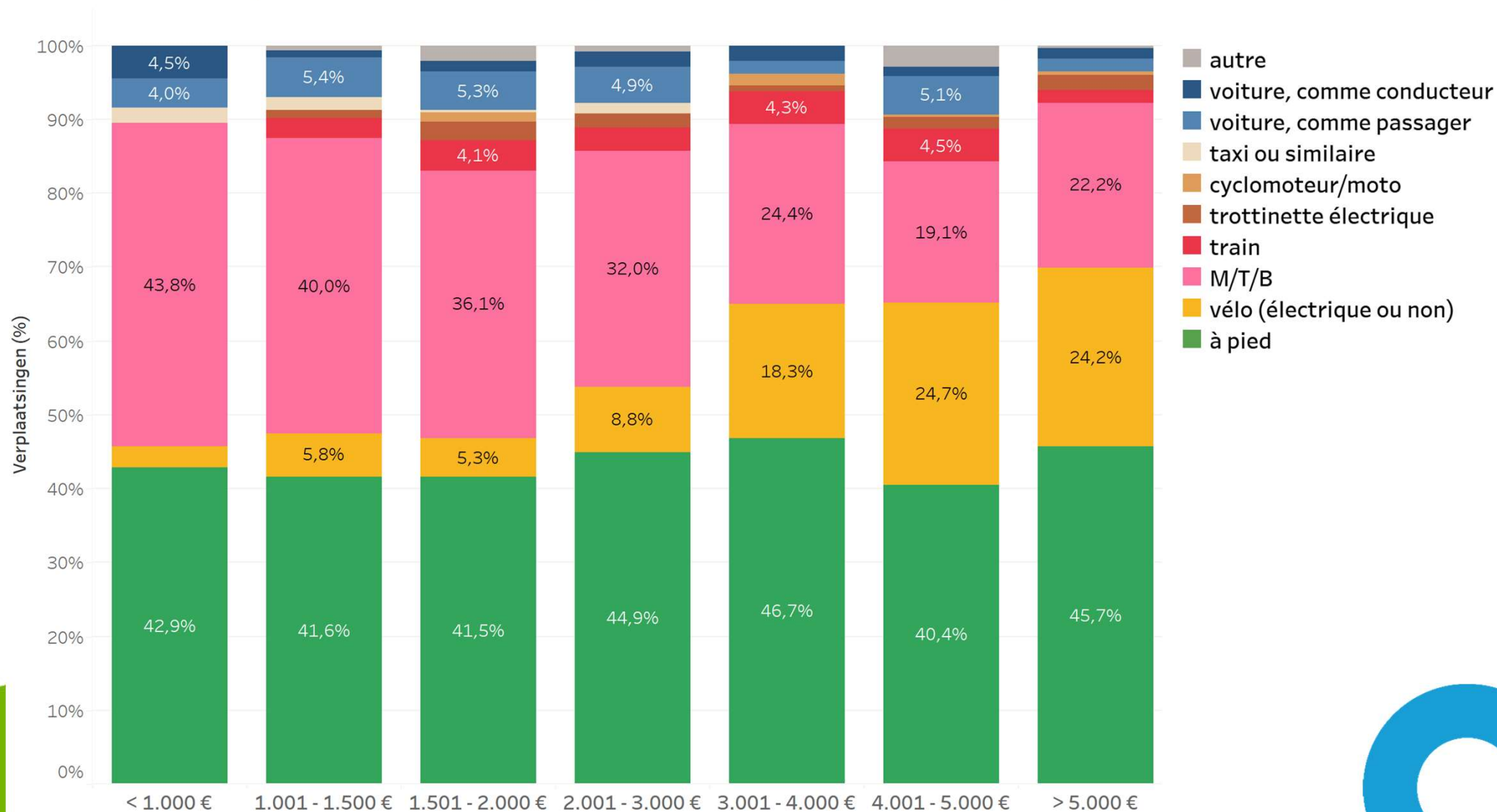
Habitudes de déplacements des ménages motorisés

Modale aandelen per inkomensklasse : répondents met auto in het gezin



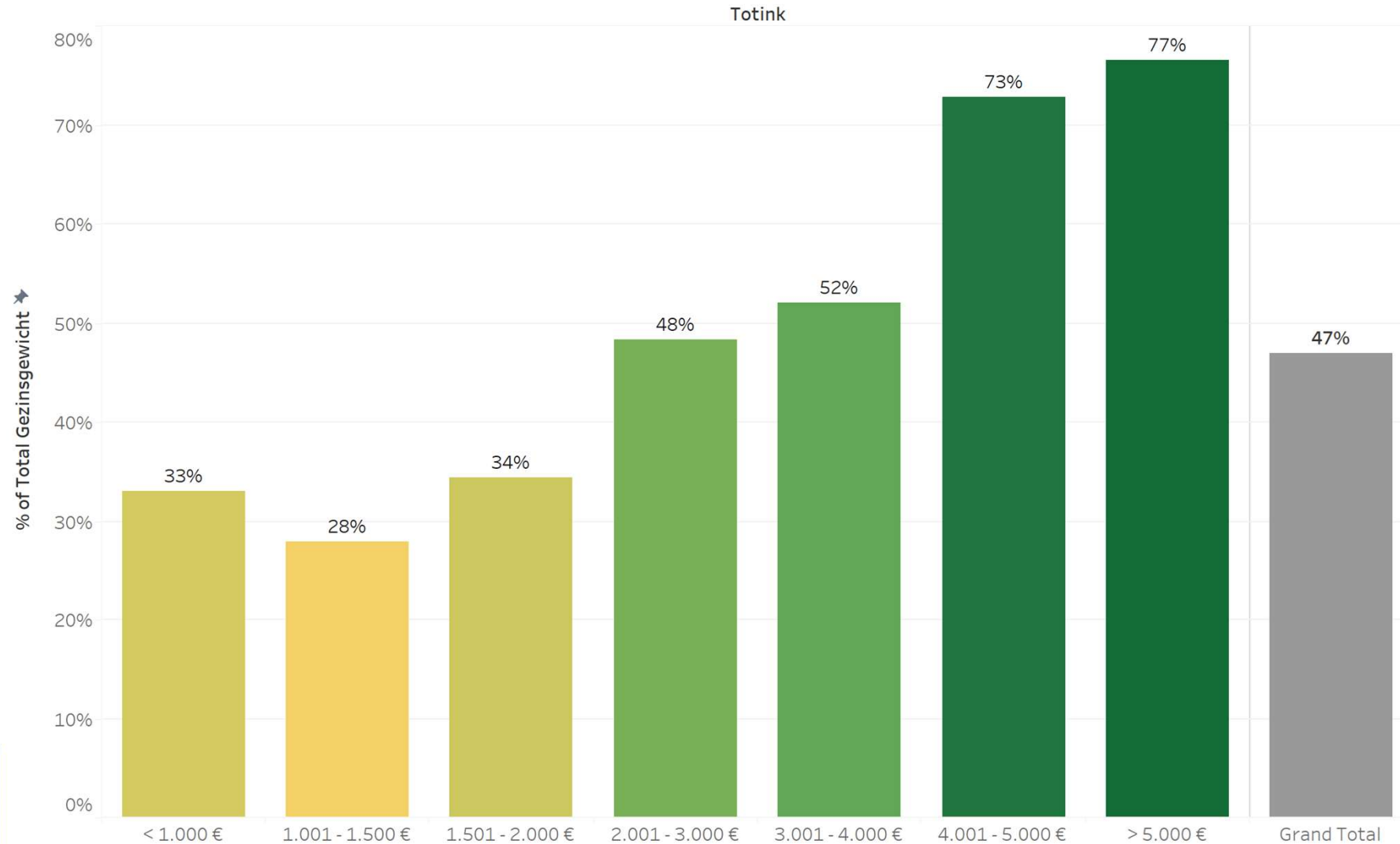
Habitudes de déplacements des ménages *non* motorisés

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten zonder auto in het gezin

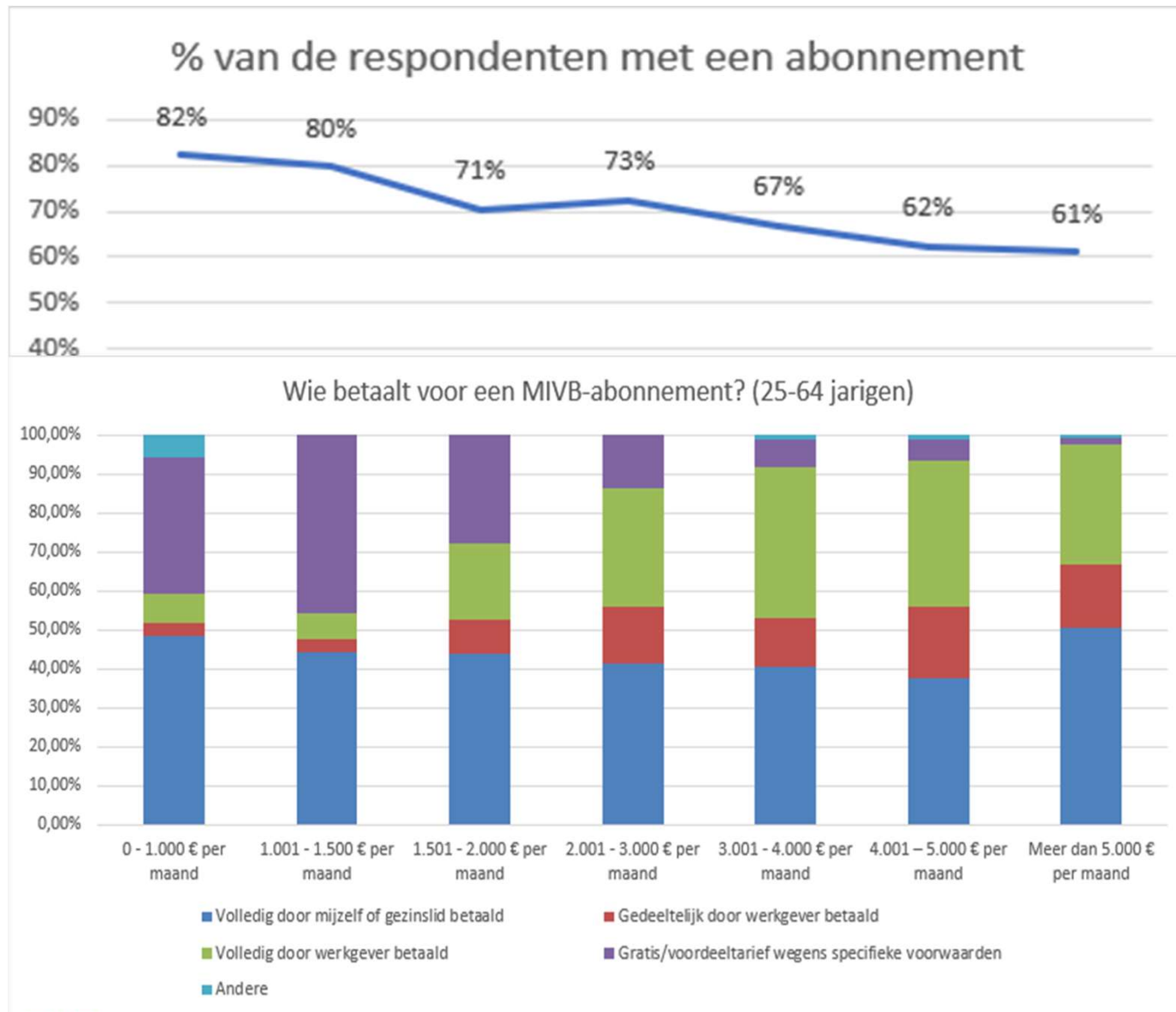


Possession d'un vélo en fonction des revenus

Percentage gezinnen met minstens een fiets, per inkomensklasse



Abonnements au transport public en fonction des revenus



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 en bonne voie?

Philippe Van Parijs



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels



Vers une évaluation partagée du PRM

Annabel Monneaux



Le contexte



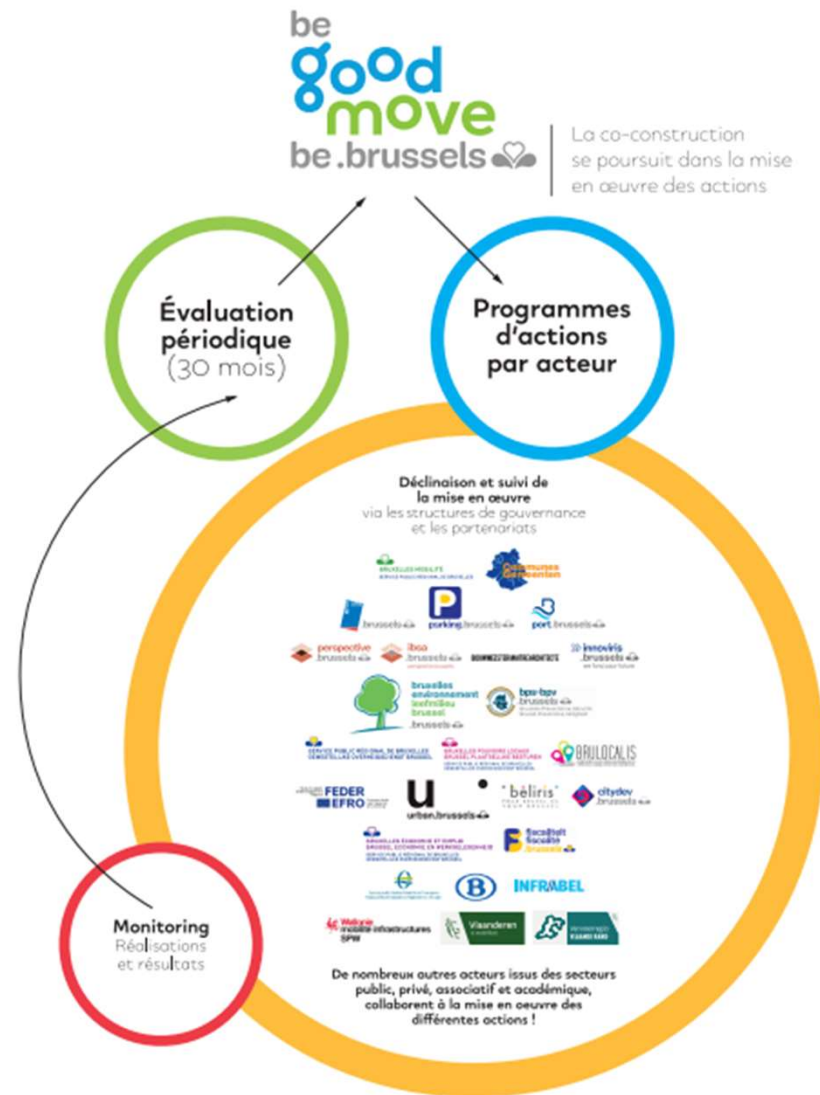
**Plan régional
de mobilité
2020-2030**
Plan stratégique et opérationnel



- Adoption en 2020
- Entrée en vigueur 12/05/2021
- Une obligation légale
 - Ordonnance Mobilité du 26/07/2013
 - Nouvelle ordonnance mobilité – en cours d’adoption
- Mais surtout une partie intégrante d’un plan sur 10 ans

Contexte

- PRM : « *Le rapport d'évaluation analyse l'évolution des indicateurs d'impact et les interprète au regard de la mise en œuvre des actions (bilan des rapports annuels), de l'évolution des indicateurs de contexte socio-économique, des tendances d'autres villes comparables et d'évaluations spécifiques menées sur les résultats de certaines actions* »



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

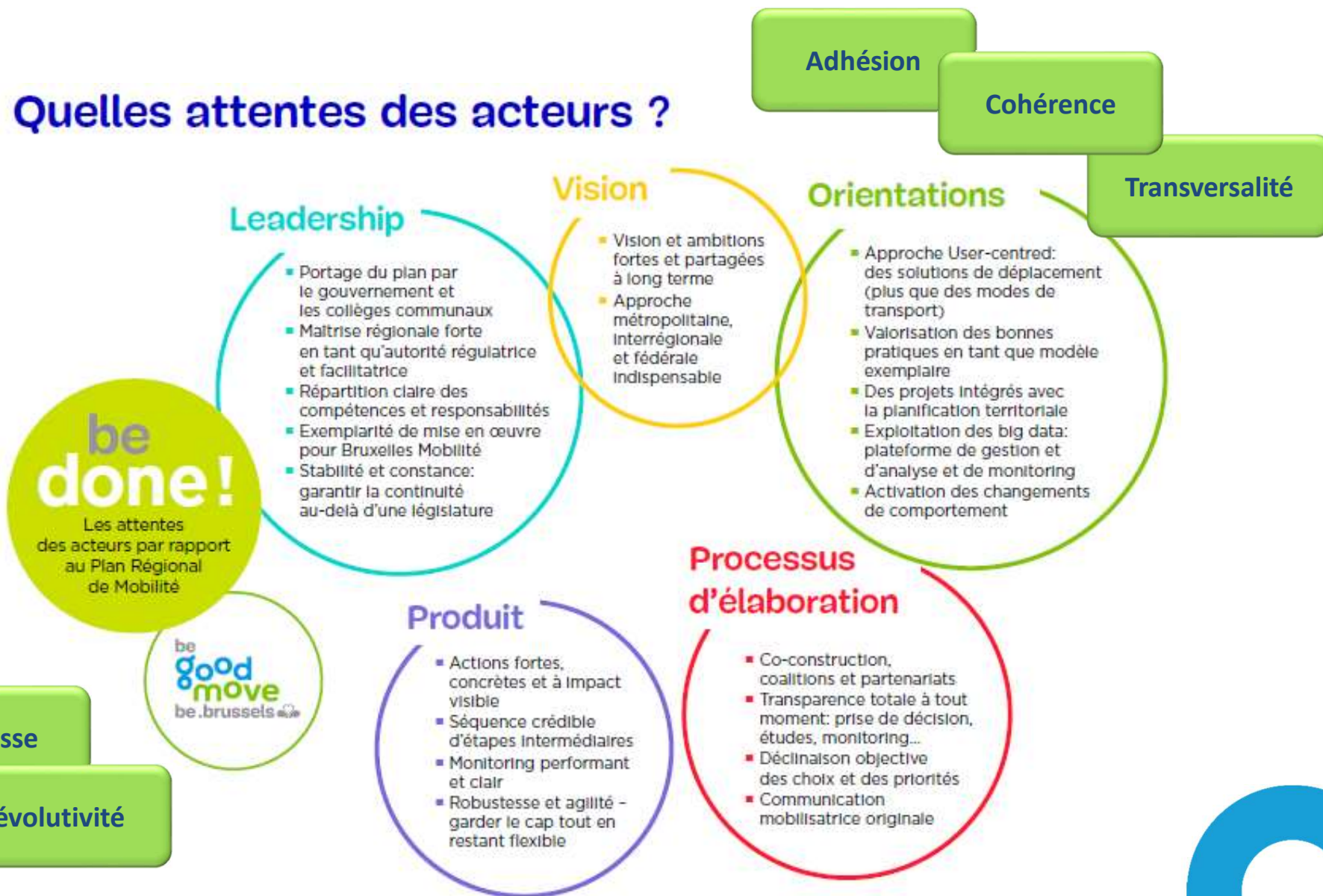
2025

2030

Comment ? Hoe?

S'appuyer sur les forces du processus d'élaboration

Quelles attentes des acteurs ?



Démarche d'évaluation



1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



1 gedeelde visie



1 tool

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



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

Implications des acteurs dans le partage des constats et des recommandations



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



- **Démarche spécifique envers les communes**
 - Ateliers et rencontres bilatérales
- **Commission Régionale de la Mobilité**
 - 7 juin 2023 – section marchandise :
 - 19 juin 2023 : Commission Régionale de la Mobilité
- **Bruxelles Mobilité, Parking.Brussels, STIB**
 - Rencontres spécifiques (juin à octobre)



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Implications des acteurs dans le partage des constats et des recommandations



1 gedeelde visie

1 proces

bij de uitwerking van de implementatie van acties



9/06/23

Good Move Forum

Premiers constats par rapport aux objectifs de la City et Mobility Visions
Inspiration d'autres villes (Brulocalis)

27/06/23

Enjeux de Mobilité urbaine et équité sociale

Avec Bruxelles Environnement
Ateliers sur les impacts sociaux, mesures d'accompagnement...

3/10/23

Good Move Forum Bis

Atelier sur les actions Good Move par thématique : partage des constats et pistes d'amélioration



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels

Quoi ? Wat?

Résultats à produire



1 tool

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

○ Site web Observatoire en continu

- Partie City Vision et Mobility Vision → Indicateurs d'impact et analyses par rapport aux objectifs
- Partie Etat de la mise en œuvre → Indicateurs de suivi par focus
- Analyse thématique → indicateurs de suivi par thématique (marche, mobilité partagée,...)

○ Rapport synthétique



BRUXELLES MOBILITÉ
BRUSSEL MOBILITEIT

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels