



VOLUME I

VADEMECUM VOOR WEGVERKEERSLAWAAI IN DE STAD

Wegverkeerslawaai en de instrumenten voor planning in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

5



Richtlijn voor de lezer



Op de rechter pagina vindt de lezer een geordende en doorlopende tekst.
Op de linker pagina wordt aanvullende informatie weergegeven.



De lezer wordt verwezen naar het kader op de linkerpagina die aanvullende informatie bevat bij de tekst **IN VETTE, PAARSE HOOFDLETTERS**.



De lezer wordt verwezen naar fiche x, die wordt aangeduid in het logo, voor uitgebreidere informatie.

Tekst [x]

De cijfers x verwijzen naar de referentiewerken achteraan in de fiche.

Tekst

Duidt op een belangrijke notie of een belangrijk element.

Tekst

Woord of concept gevolgd door de definitie ervan

(X)

De Romeinse cijfers verwijzen naar de wetteksten opgesomd op het einde van de fiche.

Tekst

De tekst in kleine paarse letters verwijst naar het voorbeeld van de leidraad.



Het werkmiddel is van toepassing op het grondgebied van een van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Het werkmiddel is van toepassing op het grondgebied van een van de 19 gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.



Het werkmiddel heeft regelgevende waarde: de voorschriften ervan moeten verplicht worden gevolgd.



Het werkmiddel heeft een referentiewaarde: de inhoud ervan preciseert de betekenis van de politieke wil, zonder evenwel bindend te zijn.



Subsidiëring van de concretisering van de voorschriften die deel uitmaken van het werkmiddel, is voorzien.



Inhoudsopgave

Inleiding 3

Algemene voorstelling van de verschillende werkmiddelen 5

De effecten van de planningswerkmiddelen op het geluid op de weg: het voorbeeld van de Vorsterielaan 9

Beschrijving van het project 9

Werkmiddelen voor referentie 11
- Het gewestelijk Ontwikkelingsplan (GewOP) 11
- De gemeentelijke Ontwikkelingsplannen (GemOP) 13

Regelgevende werkmiddelen – Ruimtelijke ordening 15
- Het gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) 15
- De bijzondere Bestemmingsplannen (BBP) 17

Operationeel werkmiddel – Mobiliteitsbeheer 19
- Het IRIS-Plan 19

Bijlage: Beschrijving van andere werkmiddelen die beschikbaar zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 21

De Mobiliteitsovereenkomst 21

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) 23

De zones 30 25

De verkeersascontracten van de MIVB 27

Referenties 28

Inleiding

Wat de planning betreft, beschikken het Gewest en de Brusselse gemeenten over verschillende werkmiddelen die ofwel deel uitmaken van de ruimtelijke ordening, ofwel van het mobiliteitsbeheer. Het doel van deze werkmiddelen is tot een coherent beleid te komen met betrekking tot het onderwerp dat wordt behandeld op schaal van het Gewest of van de Gemeenten. Zo kan een totaalbeeld worden gevormd van de acties die op korte en op middellange termijn voorzien zijn voor het in beschouwing genomen deel van het grondgebied.



Deze planningswerkmiddelen, plannen, kaderovereenkomsten of contracten kunnen een directe of indirecte, al dan niet gewilde, positieve of negatieve invloed hebben op het geluid van het wegverkeer. In dit domein vormen ze een aanvulling bij het plan ter bestrijding van de geluidshinder en de bijhorende acties.

Aangezien ze weinig gekend zijn bij het publiek, roepen ze heel wat vragen op, zoals:



- Wat zijn de verschillende werkmiddelen voor ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?
- Hoe zijn deze werkmiddelen gestructureerd ten opzichte van elkaar?
- Zijn de voorschriften ervan bindend of hebben ze een oriënterende waarde?
- Wat zijn de doelstellingen van deze werkmiddelen en welk doel streven ze na?
- Op welke manier houden ze rekening met de parameter "lawaai"?

In een eerste fase geeft de fiche een algemeen overzicht van de verschillende planningswerkmiddelen die vandaag bestaan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vervolgens, aan de hand van een Brussels voorbeeld van "leidraad", behandelt de fiche de manier waarop deze werkmiddelen al dan niet van invloed zijn op de factor geluid op de weg. Het gaat hoofdzakelijk om een beschrijving van de huidige situatie. Dit toont de inspanningen die nog moeten worden geleverd om, in de toekomst, de strijd tegen de geluidshinder beter te integreren in de planningswerkmiddelen. Tot slot zijn ook de recentste werkmiddelen inzake mobiliteitsbeheer opgenomen in de bijlage, voor de volledigheid, hoewel ze niet van toepassing zijn in het kader van het voorbeeld.

Het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening

Het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) vervangt, sinds 5 juni 2004, de ordonnantie houdende organisatie van de planning en de stedenbouw (OOPS). Het vormt de wetgevende pijler inzake ruimtelijke ordening en stedenbouw in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De OOPS (II) was gedeeltelijk gebaseerd op de oude nationale wet terzake, die dateert van 1962 (I), en steunde hoofdzakelijk op drie werklijnen:

- de planning: de beheersplannen van het grondgebied, waarin een onderscheid moet worden gemaakt tussen de ontwikkelingsplannen en de bestemmingsplannen.
- De stedenbouwkundige verordeningen die normen afvaardigen betreffende het stedelijke milieu (bijvoorbeeld op het vlak van de veiligheid, de leefbaarheid en de fraaiheid van de weg, de toegangswegen en de onmiddellijke omgeving).
- De vergunningen: stedenbouwkundige vergunning, verkavelingsvergunning en stedenbouwkundig certificaat.

Het BWRO heeft drie interventiedomeinen geïntegreerd, die aanvankelijk gescheiden waren en die betrekking hebben op:

- De bescherming van het onroerend patrimonium
- De verlaten bedrijfsruimten
- Het voorkooprecht



Hiërarchie van de plannen

De hiërarchie van de plannen kan worden vergeleken met de Russische popjes die in elkaar zitten: elke essentiële wijziging op een hoger niveau brengt de wijziging mee van de lagere plannen die niet conform zijn. Op dezelfde manier dient elke wijziging op een lager niveau te gebeuren in naleving van de bepalingen van de hogere niveaus. De gewestelijke werkmiddelen staan hoger in de hiërarchie dan de gemeentelijke werkmiddelen. Het gewestelijk ontwikkelingsplan (GewOP) staat dus hoger dan het gemeentelijk ontwikkelingsplan (GemOP). Op dezelfde manier vloeien de bestemmingsplannen (GBP en BBP) voort uit de ontwikkelingsplannen (GewOP en GemOP).
We merken op dat alle gewestelijke plannen een algemeen beleid beschrijven voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar het zijn vooral de gemeenten die deze beleidslijnen ten uitvoer leggen op hun respectieve grondgebied. Overleg en samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten is dan ook noodzakelijk, teneinde het totale beleid tot een goed einde te brengen.



Algemene voorstelling van de verschillende werkmiddelen



Hinder : *verkeerslawaai*



Werkmiddelen : *Ruimtelijke ordening Mobiliteitsbeheer*



Oplossingen : *Vermindering van de hinderen*



De parameters die de productie en de voortplanting van het geluid op de weg beïnvloeden, zijn talrijk. De planningswerkmiddelen kunnen een rol spelen terzake. In dit domein is het mogelijk een onderscheid te maken tussen de werkmiddelen voor ruimtelijke ordening en de werkmiddelen voor mobiliteitsbeheer. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen de werkmiddelen voor ruimtelijke ordening onder de toepassing van het **Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) (III, IV)**. Ze beheren de ontwikkeling van een gewest rekening houdend met de sociaal-economische, culturele, esthetische en ecologische dimensies. In het geval van het geluid kan aan de hand van een planning van de bodembestemming bijvoorbeeld de geluidshinder worden beheerd door de woonzones ver van de zones met een druk verkeer te plaatsen.

De werkmiddelen voor mobiliteitsbeheer hebben een meer operationeel karakter en worden geregeld door verschillende wetgevende of indicatieve teksten. Hun hoofddoel is de verplaatsingen te organiseren, en ze kunnen de geluidsimpact van het verkeer helpen verminderen door bijvoorbeeld de drukte en/of de snelheid van het verkeer in de gevoelige gebieden te verminderen.

In dit kader dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de werkmiddelen die een directe invloed kunnen hebben op de geluidshinder (bijvoorbeeld het voorzien van snelheidsbeperkingen op bepaalde wegen, het uitvoeren van een doorlopende bouwlijn die binnengebieden van de huizenblokken beschermt of het verplaatsen van het drukke verkeer naar de niet-residentiële zones) en degene die een indirecte invloed hebben (bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden om de stille verplaatsingswijzen aan te moedigen, maar wat ook een invloed heeft op de wegbreedte en/of -profielen en dus op de stromen en de snelheden van de voertuigen).

In het geregionaliseerde België zijn een aantal van deze werkmiddelen van toepassing op gewestelijk niveau, anderen op gemeentelijk of zelfs plaatselijk niveau. Om coherentie te garanderen moeten de op gewestelijk niveau vastgelegde richtlijnen ook wettelijk worden geïntegreerd in de gemeentelijke werkmiddelen. Omgekeerd houden deze richtlijnen in het algemeen ook rekening met de gemeentelijke specificaties.



Daarnaast zijn een aantal van de werkmiddelen die in deze fiche aan bod komen, gebonden aan systemen van burgerparticipatie zodat de bevolking zijn mening kan geven voordat ze definitief worden goedgekeurd en uitgevoerd.

HIËRARCHIE VAN DE WEGEN

Het Iris-plan en het GewOP definiëren een specialisatie van de wegen en zien er tegelijk op toe dat wordt voldaan aan de algemene behoeften van bereikbaarheid en bewoonbaarheid. Het doel is de kenmerken van de omliggende wijken te respecteren en "zones 30" in te voeren, maar ook de bewoners die wonen langs de assen waar doorgaand verkeer toegelaten is, te beschermen.

Gewestelijk (primair) net

Het gewestelijk net verwerkt het grootste deel van de verkeersstroom in de stad.

Het verkeer is de overheersende functie, maar de buurtactiviteiten en de woonfunctie moeten worden beschermd tegen de hinder die het meebrengt.

Interwijkennet

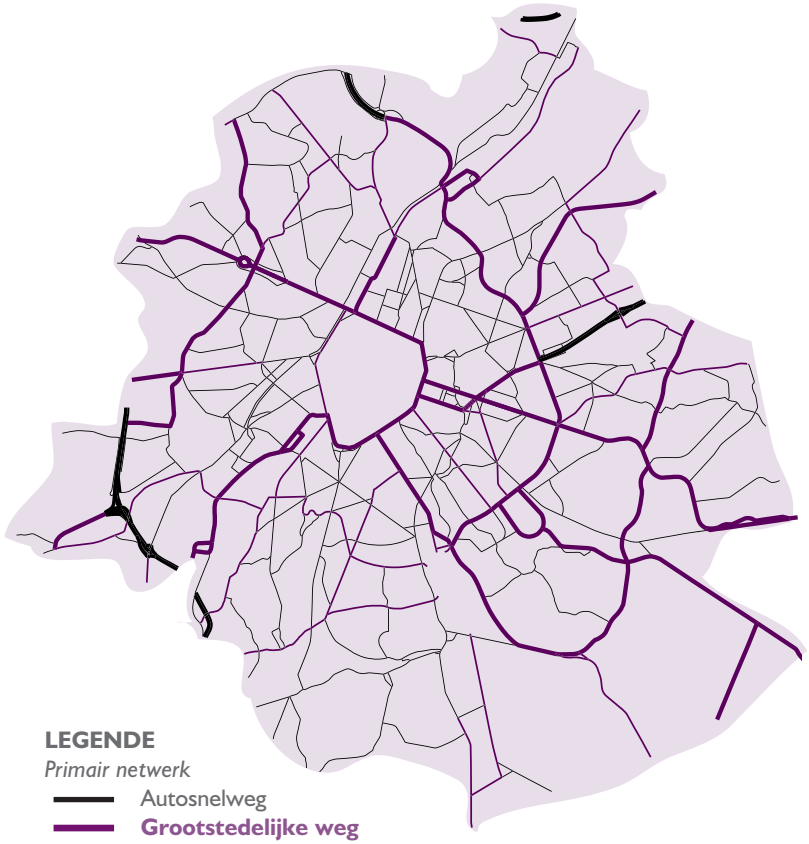
Op dit net is doorgaand verkeer toegelaten. Het verkeer is echter niet de hoofdfunctie van de straat.

Maatregelen van "traffic calming" worden toegepast om waar nodig de woonfuncties te beschermen.

Wijkennet

In dit net moet de straat worden beschouwd als toebehorend aan de bewoners. De bewegingen van gemotoriseerde voertuigen worden hier slechts getolereerd.

Doorgaand verkeer is hier verboden. De verkeerssnelheid is lager dan 30 km/u.



LEGENDE

Primair netwerk

Autosnelweg

Grootstedelijke weg

Hoofdweg

Interwijkennet

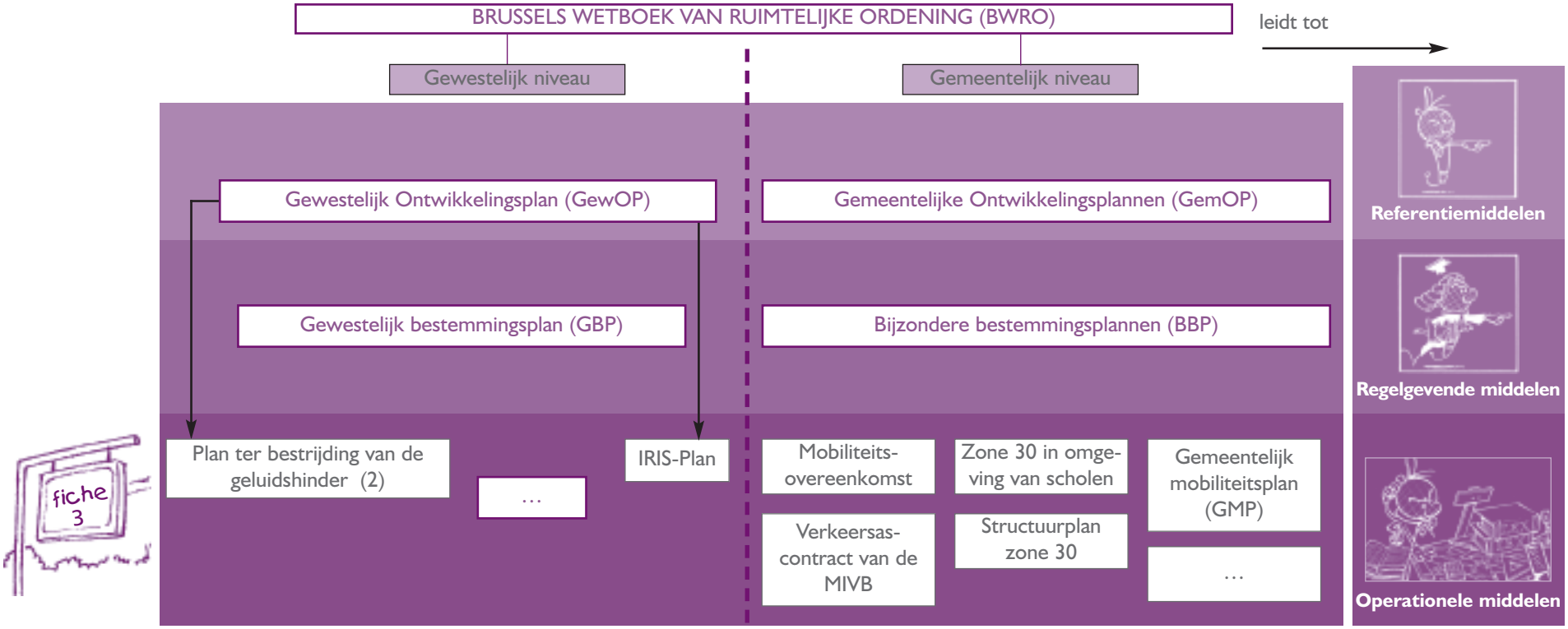
Interwijkenweg

Wijkennet

Zone 30 (niet weergegeven op de kaart)



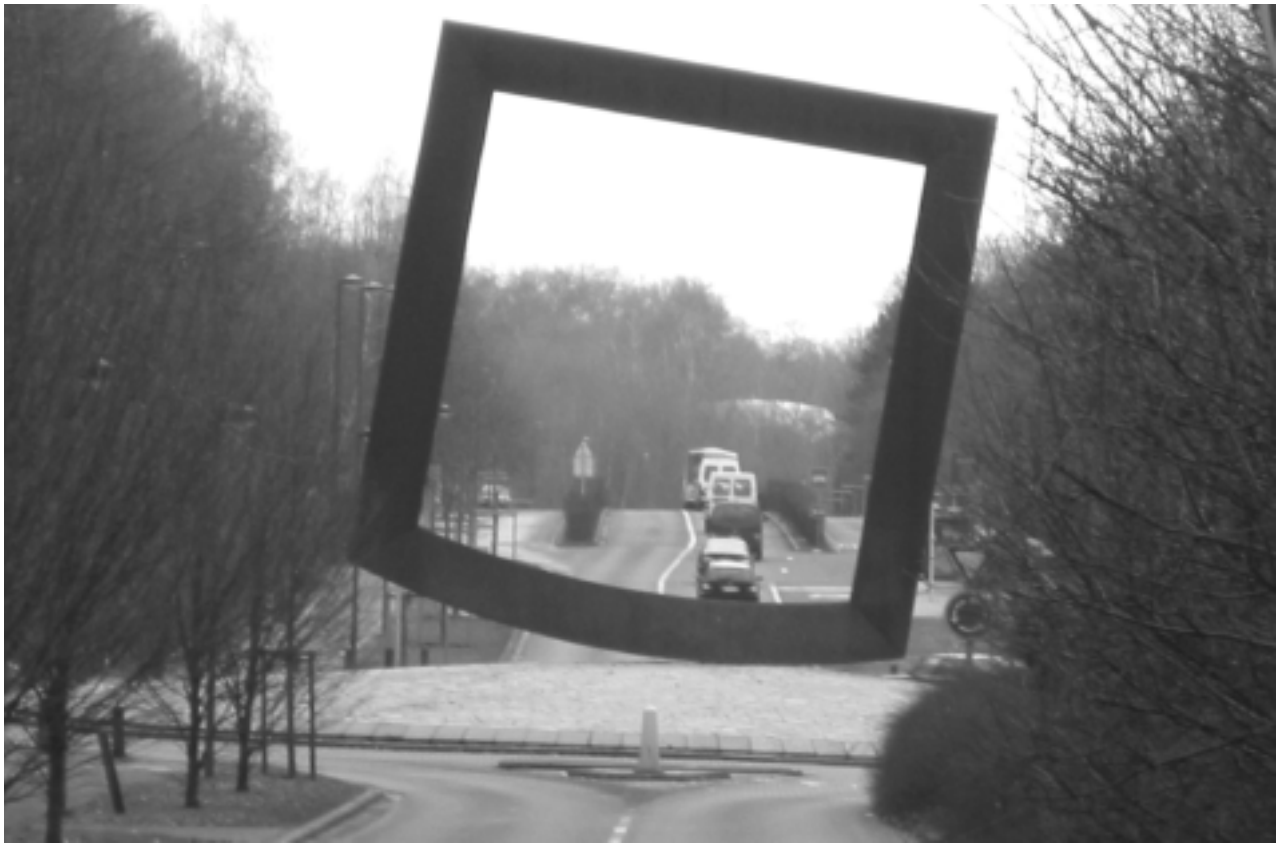
Het onderstaand diagram geeft een overzicht van de belangrijkste planningswerkmiddelen die bestaan in het domein van de ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeheer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en geeft de manier waarop ze georganiseerd zijn visueel weer:



De werkmiddelen voor **referentie** hebben een oriënterende waarde, maar zijn dwingend voor de administraties, terwijl de **regelgevende** werkmiddelen een regelgevende waarde hebben en inroepbaar zijn tegen derden. De **operationele** werkmiddelen organiseren de acties concreet op het grondgebied. In het geval van het geluid op de weg gaat het, zoals eerder uitgelegd, hoofdzakelijk om werkmiddelen voor mobiliteitsbeheer (naast het specifieke plan ter bestrijding van de geluidshinder dat wordt uitgewerkt in fiche 3).

Het vervoersplan in het Brussels Gewest (1.), "IRIS"-plan genoemd, vormt de ruggengraat van een beschouwing die alle onderdelen van de mobiliteit op schaal van het Brussels Gewest integreert. Op het vlak van het geluid op de weg zijn de vastlegging van een **HIËRARCHIE VAN DE WEGEN** en de promotie van alternatieve zachte verplaatsingswijzen twee maatregelen die een onmiddellijke impact kunnen hebben op de vermindering van de geluidshinder.

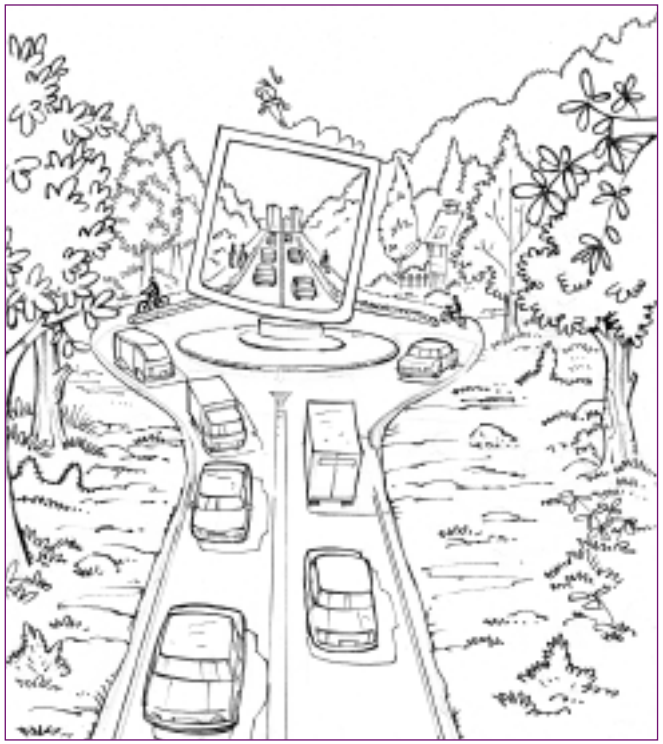
Aanleg van de Vorsterielaan



Rotonde op het kruispunt tussen de Vorsterielaan en de Terhulpsesteenweg, waarop het kunstwerk "Equilibro Sospeso" van de kunstenaar Mauro Staccioli werd geplaatst.



De effecten van de planningswerkmiddelen op het geluid op de weg: het voorbeeld van de Vorsterielaan



Beschrijving van het project



De Vorsterielaan, die de Terhulpsesteenweg ontdubbelt over bijna 1 km, vormt een belangrijke toegang tot de stad voor het zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ze sluit aan op de Vorstlaan en de Deleurlaan, verkeersassen van de middenring, en ondergaat drukke voertuigenstromen van om en nabij de 1.500 voertuigen/uur op werkdagen tijdens de ochtend- en de avondspits.

Deze gewestweg beschikt vandaag, in beide rijrichtingen, over een rijstrook in het midden en een zijstrook voor plaatselijk verkeer, gescheiden van de hoofdweg door een met heggen beplante berm. De meest zichtbare inrichting is de aanleg van een rotonde op het knooppunt van de **Vorsterielaan** en de Terhulpsesteenweg, waarop het kunstwerk "Equilibro Sospeso" van de kunstenaar Mauro Staccioli werd geplaatst. Als invalsweg van het gewest verwerkt deze weg een "doorgaand verkeer" maar de snelheid is er wettelijk beperkt tot 50 km/u.

De situatie is echter niet altijd zo geweest. In 1996 besliste het Gewest om het wegdek, dat er heel slecht aan toe was, te verbeteren. In die tijd was de laan uitgevoerd met twee rijstroken, één voor elke rijrichting, maar aangezien deze stroken vrij breed waren en er geen aangepaste inrichting was, reden de voertuigen er te snel. De bewoners van de "Bezemhoek" en de gemeente Watermaal-Bosvoorde hebben het Gewest dan voorgesteld om deze werken aan te grijpen om ook de omgeving van de Vorsterielaan opnieuw aan te leggen. In juli 1998 werd een stiller wegdek aangebracht en kwam er een nieuwe weginrichting met het doel de snelheid van het verkeer te verminderen.

Deze acties werden gemotiveerd door de verschillende voorschriften die aanwezig zijn in de gewestelijke en gemeentelijke werkmiddelen. Deze Brusselse invalsweg zal onze leidraad zijn om de werkmiddelen te bestuderen die beschikbaar zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de problematiek van het werkverkeer.

Het GewOP (V, VI) wordt gedefinieerd in hoofdstuk II van titel II van het BWRO. Het huidige GewOP dateert van 12 september 2002. De eerste versie werd aangenomen in 1995. Behalve wat de bodembestemming betreft, zijn de bepalingen van het GewOP indicatief en hebben ze een oriënterende waarde. De toekenning van steun aan de gemeenten kan echter slechts gebeuren in de geest van de bepalingen van het plan. Het GewOP bepaalt de prioritaire interventiegebieden en, in voorkomend geval, de wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de andere plannen die op een lager hiërarchisch niveau staan (GBP, GemOP en BBP). Het GBP, de GemOP's en de BBP's mogen slechts in bepaalde, voldoende gemotiveerde omstandigheden, afwijken van de bepalingen van het GewOP.

Om een geluidsomgeving van goede kwaliteit te bieden, heeft het Gewest het volgende vooropgesteld:

- cijfermatige doelstellingen op het vlak van de blootstelling aan geluidshinder: op basis van de aanbevelingen van de WGO, maar realistisch blijvend met betrekking tot de realiteit op het terrein (de drempels van het WGO vormen een ideaal en betreffen niveaus die moeilijk haalbaar zijn in de stad), met name langs de verkeersassen met gemiddeld druk of druk verkeer. Deze drempels werden uiteindelijk vastgelegd in het geluidsplan.
- doelstellingen op het vlak van het verkeersbeheer en de aanleg van de wegen waarbij men tracht, in functie van het type van weg, van het verkeer dat de weg gebruikt en van de bijhorende functies, de snelheid, de rijstijl en het wegdek te beïnvloeden, conform de drie grote categorieën van wegen die zijn vastgelegd door het Iris-plan (wegen van het primaire net, interwijkenwegen en lokale wegen).

Met de diagnosestelling en de gedetailleerde tekst met de 12 prioriteiten en werkmiddelen die moeten worden ingezet om de doelstellingen te bereiken, telt het huidige GewOP 6 kaarten die de opties inzake het beheer van het grondgebied vertalen in een plan. Wat de bestrijding van de geluidshinder betreft, vermeldt kaart nr. 4 "Leefomgeving" de belangrijke elementen:

De structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie

- Structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van type 1 = openbare ruimten (wegen, oude steenwegen, …) waar men een matiging beoogt van het autoverkeer in functie van de specialisatie van de betrokken weg.
- Structurerende ruimte met versterkte milieu-integratie van type 2 = openbare ruimten (ringwegen, grote wegen in de as van het kanaal, …) waarbij de versterking wordt beoogd van het deel van de ruimte dat bestemd is voor de zachte mobiliteit, zonder daarbij echter afbreuk te willen doen aan het autoverkeer (volume en vlotheid).
- Stadstoegang = de toegangen tot de stad moeten het mogelijk maken concreet te werken aan de beheersing van het wegverkeer (de drukte ervan, de gedragingen) en aan de vermindering van de stromen die de stad binnenkomen, en tegelijk een bijdrage leveren tot de structurering en de verfraaiing van de stadsomgeving.

De versterking van de verblijfsfunctie

- Lint voor akoestische interventie (LAI) = vastgelegd in het kader van het besluit van 13 juni 2002 betreffende de toekenning van premies voor de renovatie van het woonmilieu. Het LAI definieert de rooilijn langs dewelke een verhoging van de premie voorzien is voor bepaalde werken van geluidsisolatie.
- Op het primaire net en de interwijkenwegen, verbetering van de rust door maatregelen op het vlak van de snelheid en het wegdek in woongebieden (woongebied met residentieel karakter, (WGRK), woongebied (WG), gemengd gebied (GG) en sterk gemengd gebied (SGB) in het GBP).
- Zone 30: de invoering van de "zones 30" voor de lokale wegen heeft het effect dat, op de grote assen, het doorgaand verkeer dat vandaag door de woonwijken rijdt, wordt verschoven, evenals dat de verkeerssnelheid effectief wordt verminderd tot 30 km/u (in principe 50 dB overdag voor een gemiddeld uurdebiet van 100 voertuigen).





WERKMIDDELEN VOOR REFERENTIE

HET GEWESTELIJK ONTWIKKELINGSPLAN (GEWOP)

Het **GewOP** is van toepassing op het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het definieert de doelstellingen en de prioriteiten voor ontwikkeling en aanleg van het grondgebied in functie van de economische, sociale, culturele behoeften en de behoeften op het vlak van verplaatsingen en milieu. Het gaat echt om een stadsproject dat de grote trends voor de toekomst van het Gewest vastlegt, maar dat geen echte regelgevende waarde heeft.

Wat het leefmilieu betreft, bestaat een van de doelstellingen van het huidige GewOP erin een actief beleid te voeren dat gericht is op een vermindering van de hinder, door zich prioritair te richten op een vermindering van het autoverkeer. Vanuit deze invalshoek lijkt de vermindering van de GELUIDSHINDER veroorzaakt door het autoverkeer van essentieel belang voor de verbetering van de leefomgeving van de Brusselaars.

Concreet vertaalt kaart nr. 4 van het GewOP, getiteld "Verbetering van de leefomgeving", deze wil op het terrein. Een aantal bepalingen van de kaart heeft directe of indirecte gevolgen voor de geluidshinder.

Op kaart nr. 4 wordt de Vorsterielaan weergegeven als een weg waar **de verblijfsfunctie versterkt moet worden**. Een **Lint voor akoestische interventie** loopt langs de kant van de laan die langs de achterkant van de percelen van de Jachtstoetdreef ligt. De rest van de laan is een weg waarop moet worden gestreefd naar **een verbetering van de rust door maatregelen op het vlak van snelheid en wegdek in woongebied**.Het Gewest bevestigt dus zijn bereidheid om de omwonenden van deze weg te beschermen tegen het geluid op deze weg. Bovendien is de aanleg van een STADSTOEGANG voorzien in het begin van de Vorsterielaan, bij het verlaten van het Zoniënwoud en op het kruispunt met de oude Terhulpsesteenweg.



De aanleg van de Vorsterielaan, zoals uitgevoerd in 1998, beantwoordt dus aan de doelstellingen van het GewOP. De stadstoegang heeft de vorm van een rotonde met monument en regelt de verkeerssnelheid. Het nieuwe profiel van de weg en de vervanging van het wegdek door een degelijk asfalt beogen eveneens een verbetering van de rust van de omwonenden. De toepassing van een lint voor akoestische interventie op die plaatsen waar de woningen het sterkst lijden onder de hinder van het wegverkeer, zal de omwonenden in staat stellen om, onder bepaalde voorwaarden, premies voor geluidsisolatie te krijgen.

Ook de kaarten van het GewOP nr. 5 "Wegen" en nr. 6 "Openbaar vervoer", betreffende het gewestelijke beleid op het vlak van de mobiliteit, kunnen een indirecte invloed hebben op de geluidshinder. Aangezien ze bijna volledig zijn overgenomen uit het IRIS-verkeersplan, wordt hun impact hierna toegelicht.

Het GemOP (VII, VIII) is vastgelegd in hoofdstuk IV van titel II van het BWRO. Het eerste GemOP dat definitief werd goedgekeurd, is dat van de gemeente Sint-Agatha-Berchem van 14 mei 2001. Maar de meeste gemeenten hebben basisdossiers opgesteld die vandaag van kracht zijn (fase voorafgaand aan het definitieve plan).

De gemeenten hebben van het Gewest toelagen ontvangen voor de opstelling van hun GemOP. Ook de uitvoering van bepaalde maatregelen die zijn opgenomen in de GemOP's, zoals de invoering van "zones 30" bijvoorbeeld, kan in aanmerking komen voor toelagen van het Gewest.

De onderwerpen die worden behandeld door het GemOP zijn zeer gevarieerd en hebben betrekking op zaken zoals:

- Bevolking en huisvesting
- Werkgelegenheid en economische activiteiten
- Uitrustingen en diensten
- Het leefmilieu
- Het verkeer en het parkeren
- De openbare ruimte,
- Het opmerkelijke onroerende patrimonium en de algemene staat van het vastgoedbestand

Deze verschillende thema's worden aangesneden voor het hele gemeentelijke grondgebied:

- in termen van de bestaande feitelijke toestand (die voortvloeit uit de observaties op het terrein) en rechtstoestand (die voortvloeit uit de geldende reglementering)
- in termen van diagnosestelling en evaluatie van de behoeften
- tot slot, in termen van middelen en maatregelen voor aanleg die moeten worden aangewend binnen de grenzen van de gemeentelijke bevoegdheden.

Het GemOP kan eveneens de prioritaire interventiegebieden aanduiden en, in voorkomend geval, de wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de BBP's. Maar het GemOP moet zich aan het GBP houden en aansluiten bij de werklijnen van het GewOP.



Verschillende GemOP's hebben duidelijk in hun doelstellingen de promotie van de duurzame ontwikkeling en de invoering van mobiliteitsplannen die het leven in de stad respecteren vermeld.

Met betrekking tot de geluidshinder wordt dit vooral vertaald in het hoofdstuk over het milieu, door algemene intenties die weinig zijn uitgewerkt. Vaak wordt vastgesteld dat het gaat om een problematiek die de gemeentelijke bevoegdheden overstijgt en die verschillende bevoegdheidsniveaus aanbelangt (externe instanties of administraties). In de beste gevallen worden de lawaaierige gebieden geïdentificeerd door categorieën van structurele bronnen van geluid (wagens, vliegtuigen, treinen, …) en worden algemene bepalingen voorgesteld om te strijden tegen de geluiden die verband houden met het nabuurschap of in de residentiële wijken.

Krachtens het BWRO (Brussels Wetboek voor Ruimtelijke Ordening) dient voortaan bij elk gemeentelijk ontwikkelingsplan een milieueffectenrapport te worden gevoegd.



De gemeentelijke Ontwikkelingsplannen (GemOP)

Een **GemOP** legt doelstellingen en prioriteiten vast voor de ruimtelijke ontwikkeling en ordening van een gemeente in functie van de economische en sociale behoeften en de behoeften op het vlak van verplaatsingen en milieu. Een GemOP heeft dus hetzelfde doel voor ogen als het GewOP, maar beperkt zich tot het grondgebied van de gemeente. Het GemOP vat de beleidsintenties van de gemeente samen. Het moet evenwel aansluiten bij de algemene filosofie die is vastgelegd door de hogere gewestelijke plannen. Net als het GewOP heeft dit plan een indicatieve waarde.

Wat het leefmilieu betreft, neemt het GemOP de grote principes over die zijn opgenomen in het GewOP en werkt het ze verder uit op lokaal niveau. De maatregelen die gericht zijn op een vermindering van het weglawaai blijven toe te schrijven aan verschillende factoren die vaak de gemeentelijke bevoegdheden overschrijden. Aanvullend zijn er bepaalde maatregelen die gericht zijn op de vermindering van de druk van het autoverkeer, de promotie van de collectieve of niet-gemotoriseerde vervoerswijzen en de uitbreiding van de Zones 30, die eveneens afgeleide gevolgen hebben voor de verkeersgeluidsniveaus.

Bij het opstellen van dit werk beschikte de gemeente Watermaal-Bosvoorde over een GemOP-basisdossier dat dateert van 1999 (3). Dit dossier bestond dus al voor de heraanleg van de Vorsterielaan, die evenwel nog steeds in het basisdossier vermeld staat als een van de meest lawaaierige wegen van de gemeente (70 tot 81 dB(A)). Aan de hand van geluidsmetingen voor en na de werken had een objectief beeld verkregen kunnen worden van de geluidswinst. Ondanks deze vaststelling blijkt uit de waarnemingen op het terrein dat de situatie op het terrein al aanzienlijk is verbeterd.

Acties gericht op een rechtstreekse vermindering van het geluid op de weg worden voorgesteld door ditzelfde basisdossier, in deze termen:

- "De aard van het wegdek van de berijdbare delen zal worden bestudeerd met het doel het rijlawaai te verminderen, zonder evenwel te leiden tot een verhoging van de snelheid;
- De controle van de conformiteit van de uitrustingen (knalpotten) en de gedragingen (snelheid) zal een bijzondere aandacht krijgen van de betrokken diensten".

Andere maatregelen, die betrekking hebben op het beleid inzake mobiliteit, vullen deze bepalingen aan en zijn van dien aard dat ze een rechtstreekse invloed hebben op het geluid op de weg (op de Vorsterielaan in het bijzonder, en op hele gemeentelijke net in het algemeen):

- Beperken van de snelheden
- Bestrijden van het transitverkeer
- Matigen van het wegverkeer binnen de gemeente
- Bevorderen, beschermen en ontwikkelen van de niet-gemotoriseerde verplaatsingen
- Bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer door de gewestelijke fietspaden (GFP) aan te vullen met een gemeentelijk fietspadennet.

Het GBP (IX) is vastgelegd in hoofdstuk III van titel II van het BWRO. De vernieuwing van het GBP wordt uitsluitend uitgevoerd wanneer het GewOP er op wijst dat een wijziging aangewezen is. Het huidige GBP werd aangenomen door de Gewestregering en is in voege getreden op 29 juni 2001. Het staat bovenaan in de hiërarchie van de regelgevende plannen. Het moet evenwel aansluiten bij de werklijnen van het GewOP die van kracht zijn op de dag van aanneming ervan. Het kan de wijzigingen aanduiden die moeten worden aangebracht aan de GemOP's en de BBP's die niet conform zijn.

Wat de inhoud betreft, geeft het GBP het volgende weer:

- De bestaande feitelijke en rechtstoestand (kaarten nr. 1 en nr. 2)
- De algemene toekomstige bestemming van de verschillende gebieden van het grondgebied en de erop van toepassing zijnde voorschriften (kaarten nr. 3 en 4)
- De maatregelen voor aanleg van de belangrijkste verbindingswegen (kaarten nr. 5 en nr. 6)
- De gebieden waar een bijzondere bescherming gerechtvaardigd is om culturele, sociale, historische, esthetische, economische of ecologische redenen.

Het kan eveneens, facultatief, de voorschriften vermelden met betrekking tot de inplanting en het volume van de bouwwerken en de voorschriften van esthetische orde.
De door het GBP vastgelegde bestemmingen bevorderen een geleidelijke gemengdheid van de functies in de wijken (wonen, kantoren, stadsindustrieën, handelszaken, uitrustingen van collectief belang, groene ruimten).



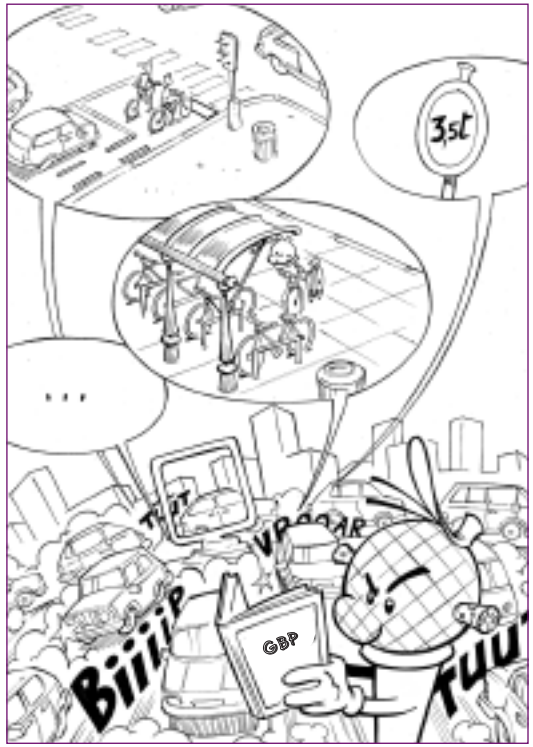
De specifieke voorschriften van het GBP betreffende de bestrijding van de geluidshinder voorzien dat de handelingen en werken het volgende tot doel hebben:

- de aanleg of de wijziging van het tracé of van de inrichting van de wegen en de lijnen van het openbaar vervoer, die de automobilisten aansporen snelheden overeenkomstig het geldende verkeersreglement aan te houden en een hoffelijke houding ten aanzien van de andere weggebruikers aan te nemen. Ze moeten ook het doorgaand zwaar verkeer en het parkeren ervan ontraden in de woongebieden met residentieel karakter, de typische woongebieden en de gebieden met gemengd karakter, behalve wanneer het gaat om een weg van het primair net;
- de wijziging van de inrichting van een weg waarlangs een bovengrondse tram, GEN-bussen of minstens 10 bussen per rijrichting op het drukste uur rijden, voorzien in maatregelen ter beperking van de voortplanting van geluid en trillingen van de tramlijnen wanneer de plaatselijke omstandigheden het vereisen;
- de aanleg en de wijziging van lijnen (van het openbaar vervoer) op afzonderlijke baan, net als de aanleg of de wijziging van spoorlijnen, stations en haltes, kunnen slechts worden toegelaten indien ze worden begeleid door de vereiste maatregelen met betrekking tot hun integratie in de stad en het respect voor het leefmilieu, en in het bijzonder met betrekking tot de bescherming tegen geluidshinder en trillingen.

De handelingen en werken voor de aanleg of de wijziging van de inrichting van de wegen van het primaire net beogen:

- de optimalisering van de verkeersdoorstroming van gemotoriseerde voertuigen en het openbaar vervoer, zonder afbreuk te doen aan het comfort en de veiligheid van de fietsers en voetgangers;
- de vermindering van de gevolgen van het verkeer van gemotoriseerde voertuigen op de huisvesting en de buurtactiviteiten, behalve indien de plaatselijke omstandigheden dit niet toelaten en voor zover dit niet leidt tot een aanzienlijke toename van het verkeer met gemotoriseerde voertuigen op de andere wegennetten.

Handelingen en werken aan de wegen waarlangs een gewestelijke fietsroute loopt, zorgen overigens voor een veilige, comfortabele en overzichtelijke route waarbij voor de fietsers de ruimte wordt gereserveerd die ze nodig hebben en de noodzakelijke inrichtingswerken worden uitgevoerd.



Regelgevende werkmiddelen – Ruimtelijke ordening

Het gewestelijk Bestemmingsplan (GBP)

Net als het GewOP is het **GBP** van toepassing op het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het bepaalt hoofdzakelijk de algemene bestemming van de verschillende gebieden van het gewestelijk grondgebied en de voorschriften die erop betrekking hebben. Het lokaliseert duidelijk, perceel per perceel, de plaatsen waar de bouw van woningen, handelszaken, uitrustingen, economische activiteiten of kantoren toegelaten is. Het GBP zorgt voor een evenwicht tussen de verschillende functies die de bestaansreden vormen van een stad. Aan de hand van deze precieze voorschriften heeft het GBP een dwingend karakter voor alle burgers.

Het GBP bepaalt hoofdzakelijk de **BODEMBESTEMMING**. Het omvat dus geen voorschriften die direct verband houden met de geluidshinder. Door bepaalde gebieden van het grondgebied echter toe te wijzen aan bepaalde types van activiteiten, die meer of minder lawaai voortbrengen, heeft het GBP evenwel een onrechtstreekse invloed op de verspreiding van en de blootstelling aan het geluid. Zo zal een gebied dat gewijd is aan industriële activiteiten in het algemeen lawaaieriger zijn dan een woongebied. Bovendien zal een dicht kantoorgebied tijdens de spitsuren op werkdagen meer autoverkeer meebrengen, en dus een potentiële verhoging van het wegverkeer in de betrokken wijk.

Alleen de **VOORSCHRIFTEN** die verband houden met het wegennet en het openbaarvervoersnet omvatten bepaalde voorschriften die duidelijke gevolgen hebben op het vlak van geluidshinder.

Kaart 3 van het GBP betreffende de bestemming voorziet, rondom de Vorsterielaan, bestemmingen als woongebied, woongebied met residentieel karakter, uitrustingsgebied, groengebied en grondreservegebied. Er is dus geen bestemming die een druk autoverkeer meebrengt.

Kaart nr. 5 "Wegen" daarentegen geeft de Vorsterielaan weer als een weg van het primaire net (hoofdweg), die m.a.w. een druk doorgaand verkeer te verwerken kan krijgen. Het is dus te begrijpen dat men zich verwacht aan hogere geluidsniveaus rondom deze belangrijke verkeersas. De voorschriften van het GBP preciseren evenwel dat interventies op het primaire niet kunnen plaatsvinden zonder specifieke aandacht voor de gevolgen voor de buurtfuncties.



Bovendien voorziet kaart nr. 5 de invoering op deze weg van een gewestelijk fietspad. De invoering van fietspaden op de drukke verkeersassen kan, afhankelijk van de context, een sterk of minder sterk effect hebben op het geluid op de weg. Indien het profiel van een relatief brede weg wordt aangepast om fietspaden aan te leggen, vermindert immers de breedte van de rijstroken wat een daling van de snelheid, en dus van de geluidshinder, meebrengt.
Hoewel de heraanleg van de Vorsterielaan plaatsvond vóór het GBP in zijn huidige versie van kracht werd, werden deze principes toch toegepast. De aanleg van plaatselijke rijstroken, voorbehouden voor bussen, fietsen en plaatselijk verkeer, heeft er geleid tot een lagere snelheid en tot een concentratie van het transitverkeer op de twee middelste rijstroken.

Het BBP (X, XI, XII) is vastgelegd in hoofdstuk V van titel II van het BWRO. Net als in het geval van het GBP blijft een BBP van toepassing tot op het moment waarop de wijziging of vervanging ervan opportuun wordt geacht. De eerste BBP's werden opgesteld in de jaren '50 vóór de eerste wet houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw.

De BBP's hebben bindende kracht en verordenende waarde in al hun bepalingen. Ze vormen dus de voorwaarden voor de aflevering van de stedenbouwkundige vergunningen, die eraan moeten voldoen. Volgens de hiërarchie van de plannen moeten de BBP's overeenkomen met de hogere plannen, met name de GBP's. Ze mogen er evenwel van afwijken op voorwaarde dat wordt voldaan aan bepaalde afdoend gemotiveerde voorwaarden (artikel 42 van het BWRO).

Een BBP kan worden opgesteld op initiatief van het gemeentebestuur of de gewestregering. Het Gewest kan de gemeenten een subsidie geven voor de uitwerking van nieuwe BBP's of voor de wijziging van de bestaande plannen. De BBP's zijn altijd een weerspiegeling van de stedenbouwkundige opvattingen en de politieke keuzes van een bepaalde periode. Daarom mogen ze niet worden beschouwd als definitieve plannen. Een BBP kan gewijzigd of zelfs opgeheven worden.

Een BBP bestaat uit plannen (grafische voorschriften) en schriftelijke voorschriften. Deze voorschriften leggen de regels vast voor een goede ruimtelijke ordening van een zone. Het BBP bepaalt:

- de bestaande feitelijke en rechtstoestand
- de toekomstige gedetailleerde bestemming van de verschillende gebieden van het betrokken grondgebied en de voorschriften die erop van toepassing zijn
- de voorschriften met betrekking tot de inplanting en het volume van de bouwwerken
- de voorschriften met betrekking tot de fraaiheid van de bouwwerken en hun onmiddellijke omgeving
- het tracé en de begeleidende maatregelen van de verbindingswegen en de voorschriften die hiermee verband houden.

In bepaalde gevallen kan het gepaard gaan met een onteigeningsplan.



Krachtens het BWRO zijn bepaalde BBP's gebonden aan een milieueffectenrapport.
Aanbevelingen gericht op een vermindering van het geluid op de weg kunnen worden gedaan in dit rapport.

De BBP's kunnen voorschriften opleggen die restrictiever zijn dan die van het GBP teneinde een hoogkwalitatief leefklimaat te vrijwaren. Ze kunnen zorgen voor een bepaalde vorm van juridische zekerheid en de heropleving van een wijk in de hand werken.



De bijzondere Bestemmingsplannen (BBP)

De **BBP'S** zijn stedenbouwkundige plannen op schaal van de wijken. Ze beogen de precisering van het GBP, voor een deel van het gemeentelijk grondgebied en voor een bepaalde perimeter, door het aan te vullen. Ze sluiten ook aan bij de oriëntaties van het GemOP. Net als het GBP bepalen ze hoofdzakelijk de verdeling van de functies en de gedetailleerde voorschriften die erop van toepassing zijn. Ze zijn bindend voor alle burgers.

De BBP's voorzien in het algemeen geen expliciete maatregelen ter bestrijding van de geluidshinder. Het feit dat voorrang wordt gegeven aan bepaalde types van activiteiten boven andere, kan evenwel van invloed zijn op de spreiding van de geluidshinder over het grondgebied van de gemeente.



Bovendien kunnen de BBP's, door zeer precies te zijn over de inplanting en de volumetrie van de gebouwen, bijdragen tot het creëren van gunstige omstandigheden voor de niet-verspreiding van het geluid, met name door afgesloten binnengebieden van huizenblokken te creëren.

Door, ten slotte, woonerven aan te leggen en lokale wegen in te richten als "Zone 30", kunnen ze eveneens een invloed hebben op het verkeersstelsel en het geluidslandschap van een wijk in gunstige zin wijzigen.



De wijk van de "Bezemhoek", met inbegrip van de Vorsterielaan, is het voorwerp van een BBP dat werd goedgekeurd in februari 1989. Wat vrij uitzonderlijk was voor die periode, was dat de voorschriften van dit plan voor de aanleg van de Vorsterlielaan reeds specifieke maatregelen omvatten op het vlak van de bestrijding van de geluidshinder van het wegverkeer:

- Heraanleg van de wegbaan van de laan met het oog op de vermindering van de snelheid en op een veilig voetgangers- en fietsverkeer.
- Bestemming van het niet door de rijweg gebruikte gedeelte als parkeerruimte en voor het langzame verkeer (fietsers, voetgangers).
- Bestemming van het niet door de rijweg gebruikte gedeelte voor de bescherming tegen geluidshinder van de omliggende gebouwen.

Het BWRO voorziet tevens dat de ontwerpen van BBP's worden onderworpen aan een voorafgaande milieueffectenevaluatie. Het doel is de directe of indirecte effecten op korte en middellange termijn te ramen, de tijdelijke, accidentele of permanente gevolgen van het BBP, onder andere voor de geluidsomgeving van de wijk. Voorstellen voor verbetering of alternatieven worden bestudeerd, en hieruit kunnen specifieke voorschriften voortvloeien zoals in het geval van het BBP van de "Bezemhoek".

Deze beoordeling hangt af van de omvang, de aard, de lokalisatie van het BBP en van het feit of het het milieu of de stadsomgeving op gevoelige manier kan aantasten.

Het Iris-plan, ook gewestelijk verkeersplan genoemd, werd opgesteld in de jaren '90. Het was het voorwerp van een openbare raadpleging in 1997 en werd uiteindelijk goedgekeurd door de Gewestregering op 1 oktober 1998 (1). Op het moment van de opstelling van dit document werd dit plan bijgewerkt, om alle acties die reeds in dit plan werden uitgevoerd te omvatten.

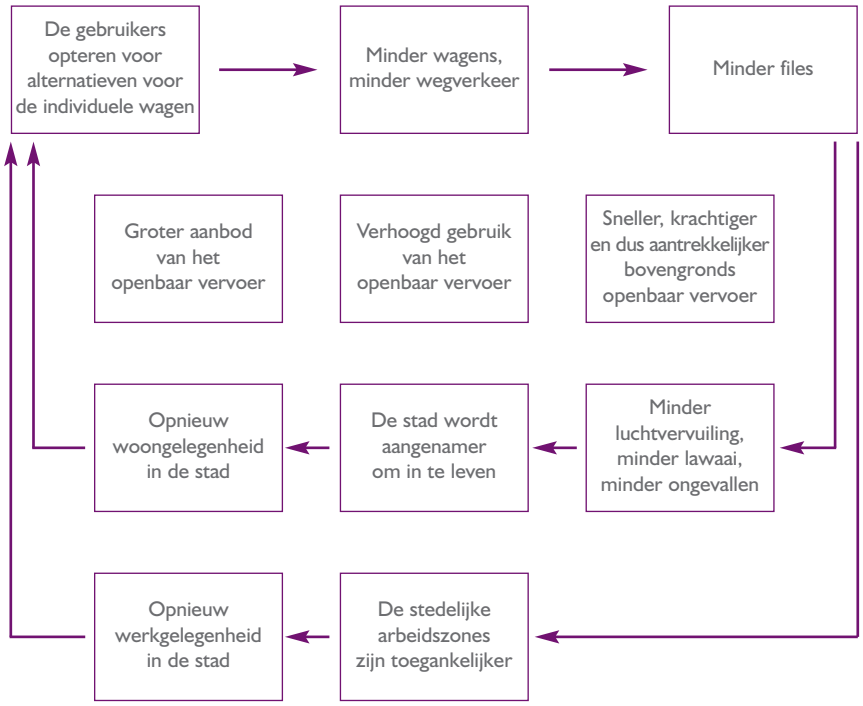
Het Iris-plan heeft geen regelgevend karakter dat inroepbaar is tegen derden, maar is dwingend voor de gewestelijke administraties en gemeentebesturen in al hun acties die op een of andere manier betrekking hebben op de mobiliteit. Het programma "Horizon 2005" dat deel uitmaakt van het plan, vormt daarentegen een kaderrichtlijn die de administraties en de MIVB moeten volgen in het kader van hun eigen investeringen.



Op basis van de vaststelling dat de verkeersdrukte elk jaar een beetje toeneemt en de bewoners en de ondernemingen er, door de hinder die ze veroorzaakt, beetje bij beetje toe aanspoort uit te wijken naar de Rand, heeft het Gewest beslist een coherent verkeersbeleid vast te leggen aan de hand van het IRIS-plan. Dit plan legt de nadruk op het feit dat de doelstellingen voor vermindering van het verkeer slechts kunnen worden bereikt op voorwaarde dat alle betrokken actoren nauw samenwerken en dat alle overheden efficiënte en performante alternatieven voor de wagen kunnen aanbieden. Het Iris-plan spreekt ook de burgers aan en nodigt hen uit om na te denken over hun gedrag of hun keuzes, zoals over hun woning, hun werk en hun verplaatsingswijzen.

Het onderstaande schema met de titel "de cyclus van de achteruitgang van de stad doorbreken" verklaart, op een vereenvoudigde manier, de positieve effecten van het mobiliteitsbeheer en wijst op de noodzaak een beroep te doen op een voluntaristisch vervoersbeleid.

De cyclus van de stedelijke achteruitgang doorbreken



Bronnen : GewOP 2002



Operationeel werkmiddel – Mobiliteitsbeheer

Het IRIS-Plan

Het doel van het **IRIS**-plan is een algemene strategie vast te leggen om de mobiliteitsproblemen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te lossen. Hiervoor tracht het beleidslijnen vast te leggen die zowel de ontwikkeling van de complementariteit van de transportmiddelen (de wagen, het openbaar vervoer, de verplaatsingen met de fiets, de voetgangers, …) in overweging nemen als de verbetering van hun verkeersvoorwaarden. Het Iris-plan beoogt ook de ontwikkeling van maatregelen die de mobiliteitsoverwegingen integreren met die van de ruimtelijke ordening, de bescherming van het leefmilieu en de levenskwaliteit van de bewoners.

Dit plan is dus een van de werkmiddelen die de hinder van het wegverkeer het best integreert in het beleid en in de acties die het voorstelt. En hoewel geen enkele **maatregel van het IRIS-plan** specifiek de bestrijding van de geluidshinder beoogt, hebben vrijwel alle maatregelen die op een of andere manier het verkeer regelen, de snelheid verminderen en alternatieve vervoersmiddelen aanbieden, een weerslag op het geluid op de weg in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met name:

- het vastleggen van een hiërarchie voor het wegennet en het verminderen van het transitverkeer via verschillende inrichtingswerken;
- het uitwerken van het openbaarvervoersnet;
- het beperken van het vrachtverkeer;
- het uitwerken van het fietspadennet.

In het Iris-plan wordt de Vorsterielaan vermeld als een hoofdweg (die deel uitmaakt van het primaire of gewestelijke net). Er loopt een (gewestelijk) fietspad langs. Ze staat ook op de initiële versie van het IRIS-plan als een "Weg verboden voor vrachtwagens met meer dan 2 assen, uitgezonderd plaatselijk verkeer".

Hoewel het feit dat een weg behoort tot het primaire niet bevorderlijk is voor de vermindering van het doorgaand verkeer, en dus van de geluidshinder, is het feit dat er een fietspad langsloopt interessanter (zie bepalingen van het GBP die hierboven werden uitgelegd). Op dezelfde manier zijn de maatregelen die een beperking van het vrachtverkeer beogen eveneens bevorderlijk voor de verbetering van de geluidsomgeving van de buurtfuncties. Het IRIS-plan werd aangenomen in 1998, net vóór de werken aan de Vorsterielaan. We mogen dan ook aannemen dat de hierboven vermelde principes werden toegepast.

In de laatste versie van het GewOP (2002) is de Vorsterielaan, net als de Waterloosesteenweg, niet langer gebonden aan beperkingen op het vlak van de trajecten voor vrachtvervoer. Het is een "Weg toegankelijk voor alle vrachtwagens" geworden, wellicht om redenen van verdeling van de trajecten en de toegankelijkheid van bepaalde, vanuit economisch opzicht belangrijke, gebieden. We kunnen er evenwel van uitgaan dat de werken die eerder werden uitgevoerd, de geluidsimpact van het doorgaand vrachtverkeer beperken.

Doelstellingen van de Mobiliteitsovereenkomst

De Mobiliteitsovereenkomst vormt een waardevolle steun aan de gemeente bij de uitvoering van een algemeen beleid voor duurzame mobiliteit. Ze beoogt met name de verbetering van:

- de veiligheid op de weg, met name die van de zwakste weggebruikers;
- de commerciële snelheid van het bovengronds openbaar vervoer;
- de leefomgeving in de wijken;
- de voorwaarden van intermodaliteit tussen de verschillende vervoerswijzen.

Het is voorzien dat de gewestelijke middelen op het vlak van de mobiliteit prioritair worden toegewezen aan de acties van de gemeenten die de kaderovereenkomst voor mobiliteit hebben ondertekend en die hun gemeentelijk mobiliteitsplan hebben opgesteld.



Bijlage: Beschrijving van andere werkmiddelen die beschikbaar zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest





Op dezelfde manier als reeds werd uitgewerkt op de vorige pagina's, kunnen andere werkmiddelen (Mobiliteitsovereenkomst, gemeentelijk mobiliteitsplan, structuurplan voor de zones 30, …) eveneens een directe of indirecte, al dan niet vrijwillig, positieve of negatieve invloed hebben op het weggeluid op de weg. De bijlage geeft een beknopt overzicht van deze andere werkmiddelen.



De Mobiliteitsovereenkomst

De **Mobiliteitsovereenkomst** heeft het doel de samenwerking op het vlak van mobiliteit tussen het Gewest en de gemeente te optimaliseren. Deze overeenkomst wordt gesloten tussen deze twee instanties, met daarbij nog de MIVB en de politiezone. Ze moet rekening houden met de doelstellingen en/of verplichtingen van de gewestelijke en gemeentelijke plannen zoals het GewOP, het GBP, het GemOP en het Iris-plan. Het gaat om een contractuele procedure, die niet gebonden is aan publicatie in het Belgisch Staatsblad.

De Mobiliteitsovereenkomst omvat de kaderovereenkomst en de aanhangsels ervan (4, 5, 6). De kaderovereenkomst is een intentieverklaring waarin de gemeente zich ertoe verbindt een Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP) op te stellen. De aanhangsels kunnen betrekking hebben op uiteenlopende domeinen zoals:

- de structuurplannen zone 30, voor bewoners en voetgangers;
- de verkeersascontracten van de MIVB;
- de verbetering van het openbaar vervoer in al zijn aspecten (snelheid, aanbod, informatie van de gebruikers, haltes, …;
- de aanleg van de gewestelijke fietspaden;
- de aanplanting van bomen langs de gewestwegen;
- de aanleg van de omgeving van de scholen;
- de invoering van beperkt eenrichtingsverkeer[1];
- het halt houden, parkeren en leveren in de stad;
- carsharing, carpooling.

Met behulp van deze aanhangsels kunnen ook de in het GMP voorziene acties worden uitgevoerd die de medewerking vragen van meer dan een partner van de kaderovereenkomst inzake mobiliteit. Het aanhangsel heeft dan betrekking op de concrete modaliteiten van de samenwerking en de kostendeling.

De GMP's, de structuurplannen zone 30 en de verkeersascontracten van de MIVB worden verder in deze fiche uitgewerkt.

[1] eenrichtingsweg voor gemotoriseerde voertuigen maar met tweerichtingsverkeer voor fietsers.

Inhoud van een GMP

De uitwerking van een GMP omvat 3 duidelijke fasen, namelijk:

1) Plaatsbeschrijving en diagnosestelling van de toestand: het gaat onder andere om het analyseren van het aanbod en de vraag met betrekking tot mobiliteit, het vastleggen van de doelstellingen en het identificeren van de perimeters voor prioritaire interventie.
2) Uitwerking van verschillende tegengestelde scenario's en constructie van een scenario van duurzame mobiliteit: op basis van de eerste fase worden verschillende scenario's onderzocht teneinde het aanbod aan te passen aan de vraag. Deze scenario's moeten vervolgens samenvloeien in een scenario dat verder gaat dan een eenvoudige aanpassing van het aanbod aan de vraag, maar dat ook beantwoordt aan de doelstellingen van een duurzame ontwikkeling.
3) Actieplan: het vastleggen van de werkmiddelen die moeten worden ingevoerd om in de richting van een scenario van duurzame mobiliteit te gaan, evenals om na te gaan welke actoren een rol spelen in de eigenlijke uitvoering van het GMP.

Het is voorzien dat de studie en de toepassing van dit werkmiddel gecofinancierd worden door het Gewest ten belope van 50%.

We merken op dat verschillende gemeenten reeds vóór 2003 binnen hun GemOP een "verkeersplan" hadden uitgewerkt. Het hoofddoel hiervan was de verkeershinder te verminderen door het verkeer binnen de gemeente optimaal te laten verlopen.







Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP)



Net als de kaderovereenkomst inzake mobiliteit is het gemeentelijk mobiliteitsplan een contractuele procedure. De gemeente definieert aan de hand van het **GMP** de werkassen en concrete interventieprogramma's op korte en middellange termijn, met het oog op een beter beheer van de verplaatsingen van personen (mobiliteit, bereikbaarheid en veiligheid), het vervoer van goederen en het parkeren op het grondgebied en de gemeentelijke wegen.

Het doel is met name een aanzienlijke verschuiving te bewerkstelligen van het gebruik van de wagen alleen in de richting van een multimodale vervoersketting en een toegenomen keuze voor wandelen, fietsen en openbaar vervoer.

Het GMP kan in zekere zin worden beschouwd als een IRIS-plan op gemeentelijk niveau. De problemen op het vlak van het leefmilieu (geluidshinder, luchtvervuiling bijvoorbeeld) en veiligheid op de weg moeten eveneens worden aangepakt.

De doelstellingen en de maatregelen die worden voorgesteld door het GMP moeten rekening houden met de oriëntaties of de verplichtingen die zijn vastgelegd in de andere plannen zoals het GewOP, het GBP, het GemOP, het Iris-plan, het Geluidsplan.

Inhoud en opstelling van een structuurplan voor de zones 30

Een structuurplan dat de inrichting als zone 30 van alle plaatselijke wegen beoogt, zoals gedefinieerd in het GewOP, moet ten minste het volgende omvatten:

- een weergave van het huidige statuut van elke straat van het wijknet en de vermelding van de eigenschappen ervan, bekeken vanuit de verkeers- en verblijfsfunctie;
- de bepaling van een typologische rangschikking van deze wegen op grond van hun geometrische eigenschappen en van bijzondere doelstellingen op het vlak van de snelheidsvermindering en de indeling van de openbare ruimte, samen met een voorstel van type-inrichting voor elke categorie op een schaal 1/200 ;
- de opmetingsstaat en de budgettaire raming, de lijst van verplichtingen, de planning en de aanduiding van de prioriteiten;
- de dossiers van aanvraag van stedenbouwkundige vergunning voor minstens de 3 wegvakken waarvan geacht wordt dat ze op korte termijn moeten worden ingericht als zone 30.



Een gewestelijk begeleidend comité is voorzien met het doel een werkmethodologie voor te stellen en de verschillende fasen van de uitvoering van een plan te volgen. Elk van deze fasen moet de goedkeuring van het begeleidingscomité krijgen, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de actoren in het domein van de mobiliteit en de ruimtelijke ordening.

Modaliteiten voor toekenning van toelagen werden vastgelegd in mei 2002 (XV), maar de geldigheid ervan liep ten einde in december 2002. Na deze datum is voorzien dat de toelagen van de structuurplannen voor zones 30 worden toegekend via de Mobiliteitsovereenkomst (zie hoger). 15 gemeenten, van de 19 die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rijk is, hebben hun structuurplan "zone 30" opgesteld.





De zones 30

Het concept van de "zone 30" werd ingediend en voor het eerst gedefinieerd in België in 1975 (XIV). Twee werkmiddelen die zich baseren op het concept van "zone 30" staan ter beschikking van de gemeenten: het structuurplan van de zones 30 en de zones 30 in de schoolomgeving.





Structuurplan zones 30

Een **Structuurplan voor de zones 30** werd opgesteld door de gemeente en heeft als hoofddoel het doorgaand verkeer op het lokale wegennet te ontraden aan de hand van inrichtingen die de snelheid van de voertuigen beperken. Het zorgt voor de concrete toepassing van de specialisatie van de wegen zoals deze is vastgelegd in het GewOP, dat de inrichting als zone 30 voorziet voor alle lokale wegen.
Een zone 30 is, zoals de naam aangeeft, een deel van het wegennet waar de verkeerssnelheid beperkt is tot 30 km/uur. Ze wordt vastgelegd in een of meer straten of delen van straten waar er een wil is om de verblijfsfunctie de overhand te geven op de verkeersfunctie. Daarnaast worden ook zones 30 voorzien met het doel de straat veiliger te maken.

Invoering van zones 30 in de schoolomgeving

De term "schoolomgeving" duidt op een gebied dat bestaat uit een of meer openbare wegen of delen van openbare wegen dat een toegang tot een school omvat en waarvan het begin en het einde worden aangeduid door de aangepaste verkeersborden. Vanaf het begin van het schooljaar 2005 zal de zone 30 verplicht zijn voor schoolomgevingen (XVI, XVII).



De zone 30 mag niet worden verward met de "woonerven" waar de snelheid beperkt is tot 20 km/uur. In de woonerven wordt geen onderscheid gemaakt tussen voetpad en weg en geniet de voetganger voorrang. De zone 30 mag ook niet worden verward met de "speelstraten". Deze laatste liggen in een straat met een maximale toegelaten snelheid van 50 km/uur en zijn op een speciale manier afgebakend om de straat zo goed mogelijk af te sluiten.

Het beheerscontract van de MIVB

Het beheerscontract dat werd gesloten tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de MIVB preciseert de doelstellingen die moeten worden behaald en de middelen die worden toegekend om hierin te slagen. Het regelt de betrekkingen tussen de MIVB en het toezichthoudende bestuur (het BUV – Bestuur Uitrustingen en Vervoer) voor vastgestelde en hernieuwbare perioden.
Het staat in voor de duurzaamheid van een degelijk netwerk en plaats de klant logischerwijs centraal in zijn bekommernissen.

Met het oog op de uitvoering van het beheerscontract stelt de MIVB een ondernemingsplan op. Dit plan wordt goedgekeurd door de Raad van Bestuur, het Beheerscomité en de Gewestregering. Het preciseert de activiteiten die moeten worden uitgevoerd om het beheerscontract uit te voeren en omvat de projecten voor verbetering, evenals de investeringsplannen.
Dit werkmiddel voor beheer en communicatie zorgt voor een evolutie in de richting van kwaliteit aan de hand van een participatieve benadering.





De verkeersascontracten van de MIVB

Het concept van de verkeersascontracten komt aan bod in het GewOP en wordt ingevoerd in het **BEHEERSCONTRACT** 2001-2005 tussen de MIVB en het Gewest. De verkeersascontracten beogen de uitwerking van akkoorden tussen het Gewest, de gemeenten en de MIVB, met het doel de prestaties van het openbaar vervoer op specifieke verkeersassen te verbeteren. Ze kunnen worden uitgebreid naar andere betrokken publieke partners en instanties zoals de buurtcomités.

Deze contracten definiëren de nagestreefde doelstellingen, de aard en de fasering van de interventies van elke partner. Het gaat om commerciële contracten via dewelke de MIVB, bijvoorbeeld, kan bewerkstelligen dat een deel van een gewestweg een eigen baan krijgt voor het openbaar vervoer.

Deze contracten zijn noch strikt gemeentelijk, noch strikt gewestelijk, en voorzien bindende elementen voor de ondertekenende partijen, terwijl andere slechts ter referentie worden vermeld. Hun toepassing wordt gefinancierd via verschillende instrumenten, zoals de gesubsidieerde werken, de budgetten van de MIVB, de gemeentelijke en gewestelijke budgetten en de samenwerkingsakkoorden met de Federale Regering.

Referenties

Wettelijke referenties

I. Wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 12 april 1962.

II. Ordonnantie van 29 augustus 1991 houdende organisatie van de planning en de stedenbouw, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 7 oktober 1991.

III. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 9 april 2004 tot aanneming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 mei 2004.

IV. Ordonnantie van 13 mei 2004 houdende ratificatie van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 26 mei 2004.

V. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 12 september 2002 tot vastlegging van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 15 oktober 2002.

VI. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 maart 1995 tot vastlegging van het gewestelijk ontwikkelingsplan, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27 mars 1995.

VII. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regeringvan van 12 juni 2003 inzake de inhoud van het gemeentelijk ontwikkelingsplan en de algemene voorstelling van het basisdossier, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21 december 1995.

VIII. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 11 september inzake de toekenning van toelagen aan de gemeenten voor de opmaak van hun gemeentelijk ontwikkelingsplan, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21 december 1995.

IX. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 mei 2001 tot goedkeuring van het gewestelijk bestemmingsplan, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 14 juni 2001.

X. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 29 juni 1992 betreffende het opmaken van een bijzonder bestemmingsplan op verzoek van inwoners, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 1 juli 1992.

XI. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve van 26 november 1992 tot regeling van de bijdrage van het Gewest in de kosten inzake het opmaken van de bijzondere bestemmingsplannen, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18 december 1992.

Referenties

XII. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Executieve betreffende de algemene voorstelling van het basisdossier van het bijzonder bestemmingsplan, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 1 juli 1992.

XIII. Koninklijk Besluit van 1 december 1975 houdende Algemeen Reglement op de politie van het wegverkeer, gepubliceerd in het Belgisch Staatsbla van 9 december 1975.

XIV. Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 mei 2002 betreffende de toekenning van toelagen aan gemeenten voor het opmaken van een structuurplan dat de inrichting van zones 30, woonerven en voetgangerzones in het wijknet omvat, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 7 juni 2002.

XV. Ministerieel rondschrijven van 14 mei 2002 betreffende de toepassing van de maximum snelheidsbeperking van 30 km/uur in de schoolomgeving, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 31 mei 2002.

XVI. Koninklijk Besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen in uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 april 2004

Andere referenties

(1) Gewestelijk Vervoerplan IRIS, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 16 oktober 1998.

(2) De bestrijding van het stadslawaai in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, plan 2000-2005, goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering op 21 juni 2000.

(3) Gemeentelijk Ontwikkelingsplan, basisdossier, COOPARCH – RU, 1999.

(4) Richtlijnen voor een kaderovereenkomst inzake mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 24 oktober 2002.

(5) Richtlijnen die moeten worden nageleefd bij de opstelling van een gemeentelijk mobiliteitsplan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, september 2002.

(6) Protocol van akkoord voor de uitvoering van een gemeentelijk mobiliteitsplan, september 2002.

(7) Beheerscontract 2001-2005 tussen het Gewest en de MIVB, ondertekend op 5 april 2001.

Referenties

Waar kan men deze werkmiddelen vinden?

Het verkeersreglement is beschikbaar in de bibliotheek of op de site www.mobilit.fgov.be

De website van het Belgisch Staatsblad: www.staatsblad.be

De site van de Vereniging van Steden en Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: www.avcb.be

Het GewOP kan on line worden geraadpleegd op de site www.gewop.irisnet.be

Het GBP, dat eveneens werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad, kan worden geraadpleegd op site www.gbp.irisnet.be

De besluiten betreffende de GSV zijn verschenen in het Belgisch Staatsblad van 9 juli 1999 en kunnen worden geraadpleegd op de website www.gsv.irisnet.be

Het BWRO en het Iris-plan kunnen respectievelijk worden aangevraagd bij het Bestuur Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) en het Bestuur Uitrustingen en Vervoer (BUV).