

be autocar
be.brussels 

DE AUTOCARSECTOR IN VOLLE ONTWIKKELING



Maart 2017



BRUSSEL MOBILITEIT

GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

be
good
move
be.brussels 



Inhoud

1. Inleiding	5
1.1. Vervoer per autocar	5
1.2. Welke uitdagingen voor het Gewest?	6
2. Autocars voor middellange en lange verplaatsingen	7
2.1. Context	7
2.2. Vaststellingen	9
2.3. Ontwikkelingsperspectieven	10
2.4. Te ondernemen acties	11
3. Toeristen- en evenementenbussen	17
3.1. Context	17
3.2. Vaststellingen	19
3.3. Ontwikkelingsperspectieven	21
3.4. Te ondernemen acties	22
4. Pendelbussen voor scholen en bedrijven	28
4.1. Context	28
4.2. Vaststellingen	28
4.3. Groeiperspectieven	29
4.4. Te ondernemen acties	31
5. Beheer en communicatie	33
5.1. Vaststellingen	33
5.2. Te ondernemen acties	33



1. Inleiding

1.1 Vervoer per autocar

Het autocarvervoer ondergaat momenteel enkele veranderingen die onder meer te maken hebben met de bloei van het toerisme en de ontwikkeling van de regelmatige gewestelijke of internationale pendeldiensten die worden aangeboden door privébedrijven. Naast de regelmatige diensten die worden uitgevoerd door de openbaarvervoersmaatschappijen (MIVB, De Lijn en TEC) en de City Tours, bestaan er op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vijf types van diensten naast elkaar:

- ▶ autocars voor middellange en lange verplaatsingen
- ▶ toeristenbussen
- ▶ evenementenbussen (sport, cultuur, bijeenkomsten, enz.)
- ▶ pendelbussen voor bedrijven
- ▶ pendelbussen voor scholen

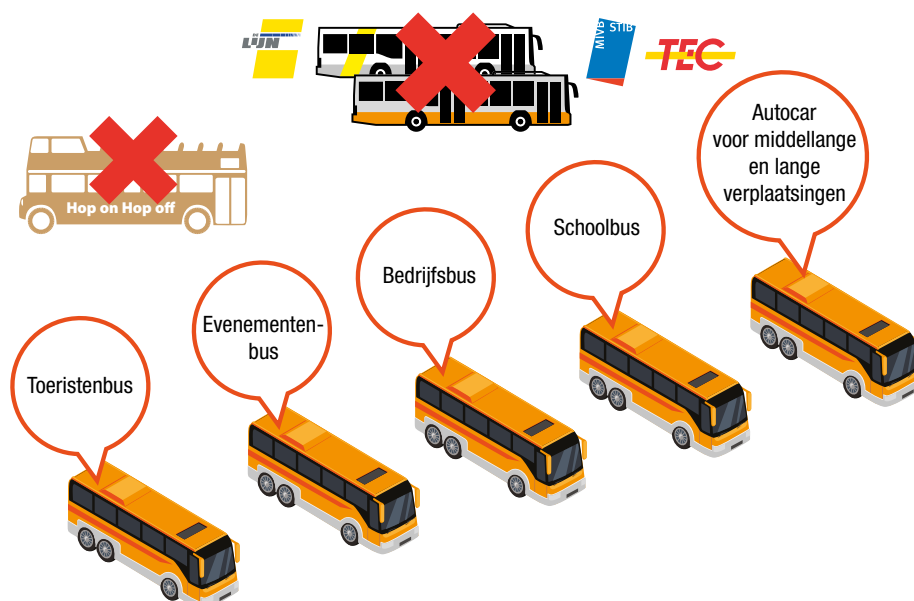
De uitbouw van deze verschillende diensten heeft een aanzienlijke impact op de mobiliteit in het Gewest, zowel op het vlak van het verkeer als wat de parkeernoden van deze grote voertuigen betreft (13 tot 15 meter).

Door een gebrekkige kennis van de noden en het ontbreken van een visie over de evolutie van deze sector werd de ontwikkeling tot op heden te weinig in goede banen geleid door de overheden. Dit heeft aanleiding gegeven tot enkele problemen: conflicten op het vlak van het delen van de openbare ruimte, gebrek aan veiligheid voor bepaalde gebruikers, geluids- en visuele hinder, enz.

Het autocarvervoer is een meervoudig verschijnsel dat beter dient te worden beheerd:

- ▶ verscheidenheid aan actoren: privéoperators (autocarbestedeurs en autocareigenaars), bedrijven, scholen, besturen, particulieren, plaatselijke en buitenlandse toeristen, enz.
- ▶ diversiteit van het aanbod: voor regelmatig gebruik, voor evenementen, voor toeristische uitstappen, pendeldiensten, enz.
- ▶ specifieke tarieven voor elke dienst
- ▶ grootte van de voertuigen: van minibussen tot dubbeldekkers
- ▶ talrijke tijdsbestekken: seizoensgebondenheid van de vraag onder meer voor de toeristische sector.

Afbeelding 1: Een autocar is...



1.2 Welke uitdagingen voor het Gewest?

Op basis van de kennis over de verschillende autocardiensten zou het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een globale strategie voor de sector moeten kunnen uitwerken. Het initiatief dat door Brussel Mobiliteit in goede banen wordt geleid en tussen januari 2016 en februari 2017 door de studie bureaus Espaces Mobilités en Transitec werd uitgevoerd, heeft een groot aantal institutionele actoren verenigd (gewestelijke en gemeentelijke besturen, actoren uit de toeristische sector, openbare en private vervoersoperatoren, de federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers (FBAA), enz.). Hierdoor kan vandaag worden nagedacht over een globaal beleid betreffende het onthaal, het parkeren en de afbakening voor autocars.

De voornaamste uitdagingen voor het Gewest zijn:

- ▶ het beoordelen van de impact van de evolutie van de sector van de autocars voor middellange en lange verplaatsingen
- ▶ het bepalen van mogelijke locaties in Brussel voor de aanleg van een internationaal busstation en het verbeteren van de bestaande sites op middellange termijn
- ▶ het bepalen van de noden betreffende het kort-, middellang- en langparkeren voor toeristenbussen
- ▶ het integreren van de school- en bedrijfsbussen in het gewestelijke en lokale mobiliteitsbeleid
- ▶ de tarifiering die nodig is om een betere mobiliteit tot stand te brengen

In deze brochure worden deze uitdagingen onder de loep genomen.





2. Autocars voor middellange en lange verplaatsingen

2.1 Context

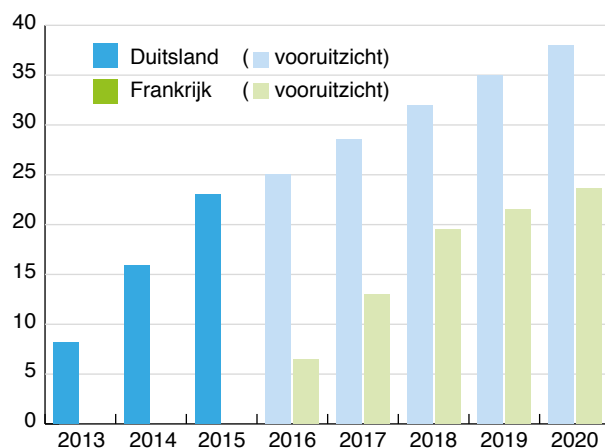
De afgelopen jaren hebben wij in België, en over het algemeen in heel Europa, een aanzienlijke toename van het aantal autocarlijnen voor middellange en lange verplaatsingen kunnen vaststellen. Dit fenomeen verdient bijzondere aandacht, aangezien het een aanzienlijke impact zou kunnen hebben op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In de overgrote meerderheid van de Europese lidstaten werd het reizigersvervoer lange tijd geregeld door een strikte en uitgebreide reglementering, erfenis van het overwicht van de openbaarvervoersmaatschappijen, zowel spoorwegmaatschappijen als wegvervoerbedrijven. In Spanje en het Verenigd Koninkrijk werd deze sector vanaf de jaren 1980 geliberaliseerd en zijn er talrijke maatschappijen die verbindingen over middellange en lange afstanden aanbieden.

Meer recent, in januari 2013 in Duitsland, werd de interregionale reizigersvervoersmarkt opengesteld voor de privésector (voor de afstanden tussen haltes van meer dan 50 km). Het aantal passagiers neemt sinds 2013 gestaag toe, ondanks een daling van de groei tussen 2015 en 2016. Na de openstelling van de markt hebben 40 nieuwe bedrijven zodoende 50 lijnen geopend in 2014 en werden 100 bijkomende verbindingen toegevoegd in 2014, wat neerkomt op een verdubbeling van het aantal lijnen tussen 2012 en 2014. In 2013 waren er aanvankelijk 8 miljoen reizen. In 2014 steeg dit aantal naar 20 miljoen, wat het groeipotentieel van deze nieuwe markt aantoont. Berlijn telt zo'n 1.500 vertrekken per week, tegen 1.000 voor Frankfurt en 900 voor München. Er is al sprake van een consolidering van de sector met de maatschappij Meinfernbus, die in 2015 een fusie aanging met de marktleider Flixbus, die in 2015 een marktaandeel van bijna 70% in handen had. De dochtermaatschappij van de Deutsche Bahn "Berlin Linienbus" komt ver daarachter met een marktaandeel van 8%.

In augustus 2015 werd in Frankrijk de "Macron" wet goedgekeurd, waarvan een van de maatregelen om de groei aan te zwengelen de vrijmaking van het autocarvervoer was (drempelwaarde van minstens 100 km tussen twee haltes). De markt blijft er groeien en zich verder consolideren door de overname van verschillende bedrijven door Flixbus en Ouibus. De ontwikkeling van het aanbod is bijzonder groot voor Flixbus, die is uitgegroeid tot de eerste operator in Frankrijk, met aan het einde van het derde kwartaal van 2016 meer dan 700 aangeboden verbindingen. Op het vlak van de vraag is de groei ook aanzienlijk, met bijna 2 miljoen vervoerde passagiers in het derde kwartaal van 2016, goed voor 5,3 miljoen vervoerde passagiers sinds de vrijmaking van de markt. Daarnaast wordt ook een rationalisering van het aanbod van de operatoren vastgesteld (zowel op het vlak van de frequenties als wat de bedieningen betreft). Deze rationalisering die gepaard gaat met een toename van de frequentie, heeft een aanzienlijke stijging van de gemiddelde bezettingsgraad van de autocars mogelijk gemaakt, die momenteel 46% bedraagt.

Afbeelding 2: Ontwikkelingsvooruitzicht van de sector in Frankrijk en Duitsland (miljoen passagiers)



Deze twee gebeurtenissen in de buurlanden van België hebben snel gevolgen gehad voor Brussel, dat fungeert als centrale spil van het netwerk van de nieuwe operatoren (Europese corridor Parijs - Amsterdam), onder meer door de stijging van het aantal lijnen en de behoeften aan onthaalinfrastructuren.

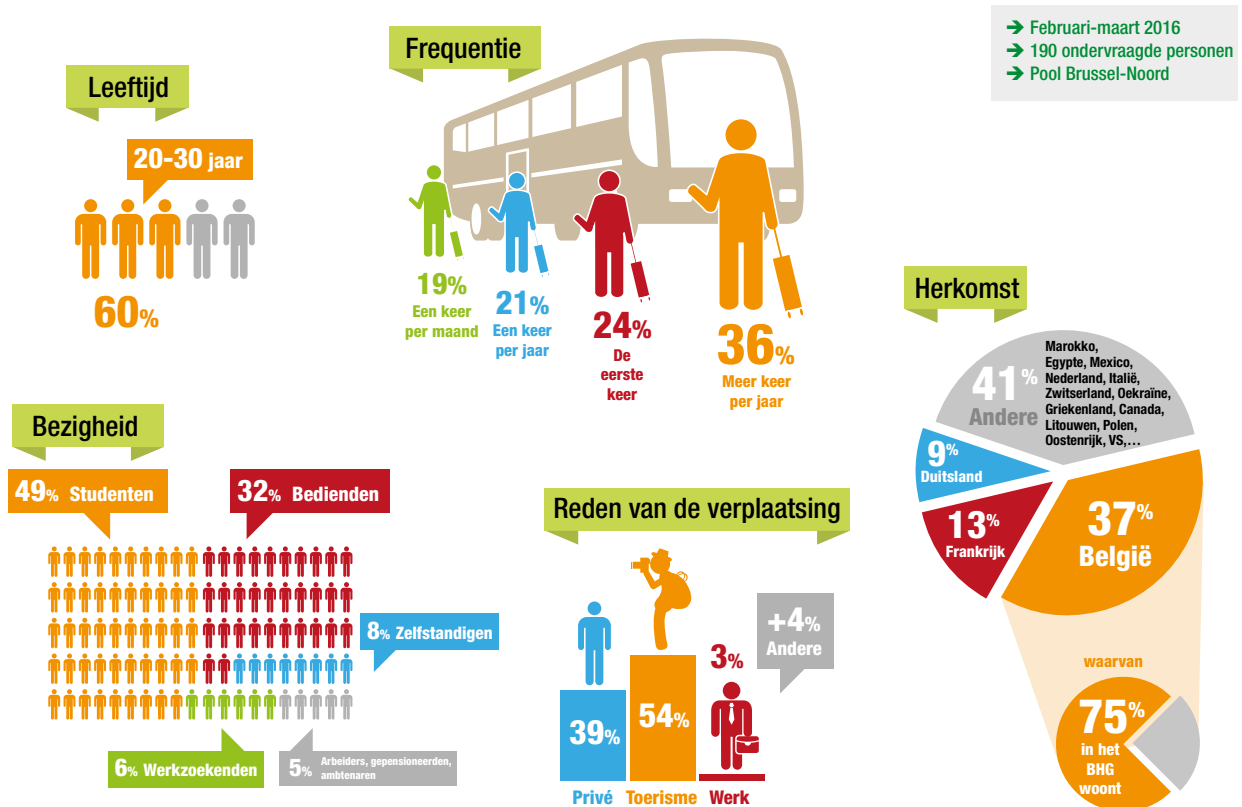
De markt van het reizigersvervoer per autocar in België werd niet vrijgemaakt. Enkel de Europese verordeningen betreffende de toegang tot het beroep van wegvervoerondernemer (wet van 15 juli 2013) en betreffende het recht van passagiers (wet van 10 juni 2014) zijn omgezet naar het Belgisch recht. Deze markt is echter niet minder gediversifieerd en beschikt over regelmatige middellange- en langeafstandsdiensten, waaronder:

- ▶ regelmatige nationale lijnen (intra of intergewestelijk) naar specifieke polen (luchthavens, winkelcentra)
- ▶ de pendelbussen van de Luxemburgse maatschappij Flibco (groep Sales-Lentz) die de luchthavens van Charleroi (BE), Luxemburg (LU) en Hahn en Frankfurt-Main (DE) aandoen. Voor de lijn naar en van Brussel dragen de diensten van Flibco de handelsbenaming



"Brussels City Shuttle", waarvan de autocars kunnen worden herkend aan het blauw-witte kleurenpatroon. Wat de pendeldienst "Brussels City Shuttle" zo bijzonder maakt, is dat ze sinds 2001 is gekoppeld aan een onderconcessieovereenkomst, via de uitbatersfirma van de luchthaven van Brussels South Charleroi Airport (BSCA).

Afbeelding 3: Enquête bij de passagiers van de internationale buslijnen



2.2 Vaststellingen

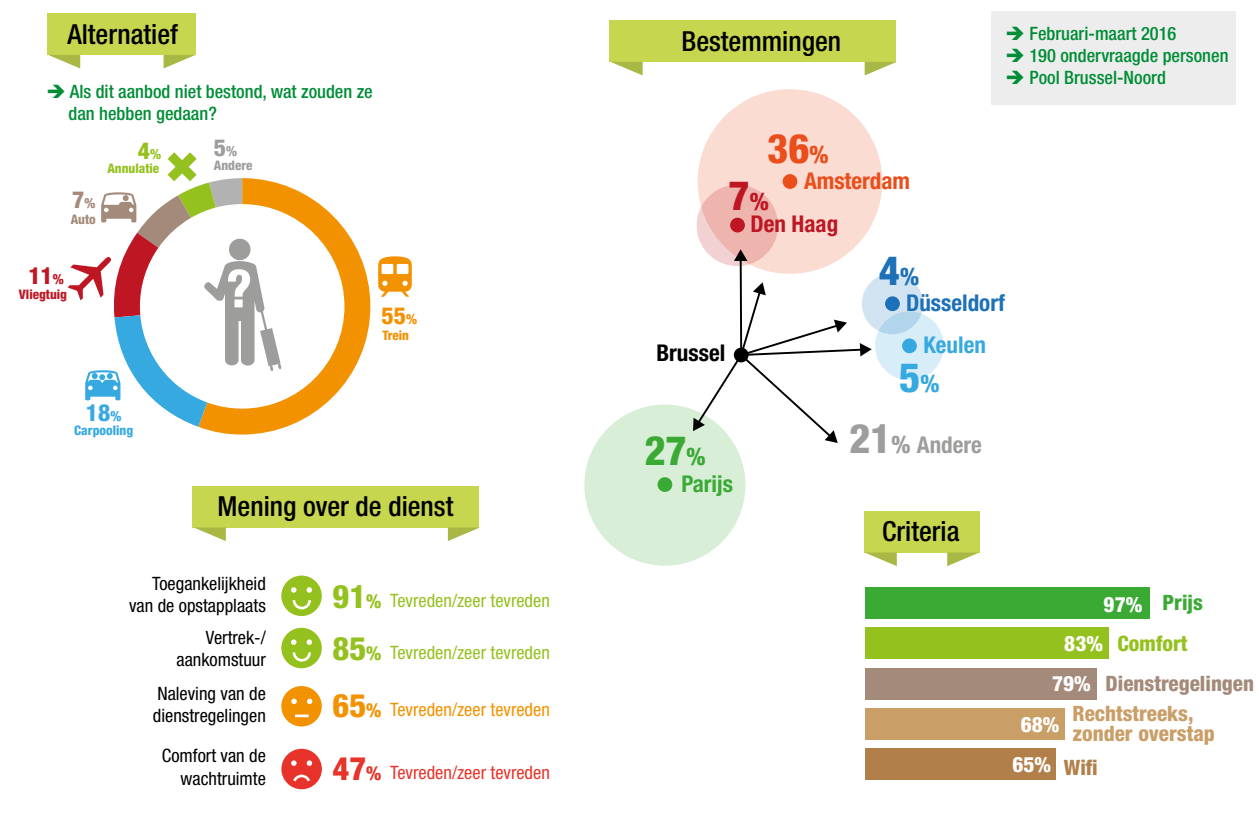
Net zoals dat het geval was in vele Franse steden vóór de liberalisering van de sector, beschikt ook Brussel niet over een busstation voor middellange- en langeafstandsbussen. De operatoren laten hun klanten momenteel in- en uitstappen aan de treinstations Brussel-Noord en Brussel-Zuid. Deze twee locaties voldoen echter niet aan de minimale inrichtingscriteria voor multimodale uitwisselingspolen/internationale busstations, want de aanwezige voorzieningen komen niet tegemoet aan de behoeften van de reizigers en operatoren (diensten, comfort, signalisatie,...) en aan de veiligheidsvereisten. Er doen zich dan ook heel wat gebruikskonflicten voor met het openbaar vervoer, taxi's en andere stationsgebruikers.

Deze tekortkomingen zijn nefast voor het imago van de hoofdstad, zetten een rem op de ontwikkeling van het autocarvervoer en vormen dus een uitdaging voor de Brusselse overheden, die oplossingen moeten vinden om de gebruikers van dit almaar populairdere vervoersmiddel beter op te vangen.

De voornaamste vaststellingen op het vlak van de langeafstandsbussen zijn:

- ▶ de ontwikkeling van langeafstandsbussen is een feit en Brussel is centraal gelegen binnen het Europese netwerk (tussen Frankrijk, Nederland, Duitsland en Engeland)
- ▶ Eurolines (historische actor), Ouibus (dochter van de SNCF) en Flixbus (nieuwkomer) zijn de drie belangrijkste operatoren in Brussel
- ▶ een erg snelle ontwikkeling van het aanbod in Brussel, die in grote mate verband houdt met de vrijmaking van de sector in Duitsland en in Frankrijk
- ▶ talrijke conflicten op het vlak van het gebruik van de openbare ruimte en de parkeerzones in de buurt van de stations van Brussel-Zuid en Brussel-Noord, onder meer met de pendelbussen naar de luchthavens, maar ook met de pendelbussen voor scholen en bedrijven
- ▶ een erg ontoereikende dienstverlening aan de passagiers, met een gebrek aan comfort, informatieverstrekking en veiligheid zowel voor de passagiers als voor hun bagage.

Afbeelding 4: Enquête bij de passagiers van de internationale buslijnen



In 2016 werd in Brussel een enquête afgenomen bij 190 passagiers die het mogelijk heeft gemaakt om het "type-profiel" van de gebruikers van de langeafstandslijnen in Brussel op te stellen:

- ▶ een jong cliënteel: 60% tussen 20 en 30 jaar
- ▶ studenten of actieve jongeren
- ▶ een lopende klantenbinding
- ▶ vooral privéredenen
- ▶ geen meerderheid aan Belgen
- ▶ de prijs als doorslaggevend element
- ▶ een scherpe concurrentie ten opzichte van de trein en carpooling

HET VOORBEELD VAN HET STATION VAN MÜNCHEN

Het nieuwe busstation van München werd in 2009 in gebruik genomen en ligt op minder dan 1 kilometer van het belangrijkste treinstation van de stad (Hauptbahnhof). Het busstation is het resultaat van een programma voor stadsvernieuwing van vroegere spoorwegterreinen en vormt een architecturaal signaal in de stad. Naast de 23 ondergrondse perrons voor langeafstandsbussen beschikt het station over een verdieping waar winkels, diensten en kantoren zijn ondergebracht, wat een constant activiteitsniveau en een economische rendabiliteit garandeert. Er worden "basisvoorzieningen" ter beschikking gesteld van de gebruikers en de chauffeurs (wachtruimte, ticketverkoop, toiletten, schoonmaak van de bussen, enz.).



2.3 Ontwikkelingsperspectieven

De sector van de langeafstandsbusslijnen kent een forse groei in België door de vrijmaking van de sector in een aantal buurlanden, waaronder Duitsland en Frankrijk. Op het vlak van de binnen dit domein te voeren strategie is evenwel voorzichtigheid geboden, aangezien deze markt zich eerst moest consolideren. Uit de ervaring in Duitsland is namelijk gebleken dat de groei de eerste jaren erg sterk was om vervolgens in een later stadium te vertragen als gevolg van een consolidering van de sector en een concentratie van het aanbod op de meest veelbelovende verbindingen om de bezettingsgraad van de autocars te verbeteren. De eerste cijfers in Frankrijk tonen naast een snelle groei, ook een snelle concentratie van de sector aan als gevolg van de overname van bepaalde operatoren.

Brussel dat te midden van de Europese netwerken is gelegen, zou het aantal verbindingen en de dienstfrequenties echter moeten zien toenemen. Deze tendens wordt bevestigd door de in België actieve operatoren die overwegen om hun aanbod naar Brussel nog met 50% tot 90% te verhogen.

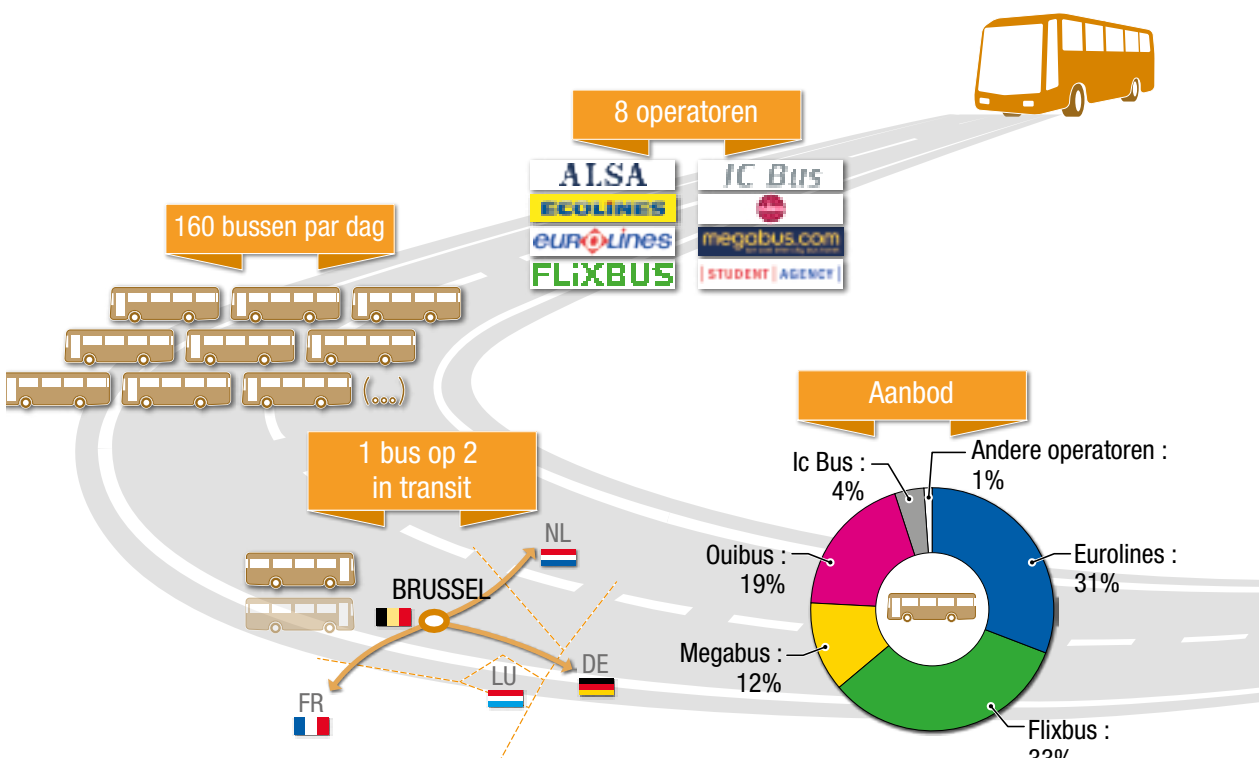
Vandaag zijn er ongeveer 160 diensten per dag, waardoor er momenteel een busstation met 8 perrons nodig zou zijn. Tegen 2025, wat een redelijke termijn is om de bouw van een busstation te overwegen (termijn voor het nemen van de beslissing, het verkrijgen van de vergunningen en de uitvoering), lijkt een groeiscenario gelijk aan een stijging van 50% van het aantal autocars aanneemelijk. Hierdoor zou Brussel minstens een busstation met 12 perrons moeten beogen, en dit enkel voor de langeafstandslijnen. Een infrastructuur met 16 perrons zou meer speelruimte laten en zou het mogelijk maken om er ook andere types van diensten onder te brengen: middellangeafstandsverbindingen naar de luchthavens of specifieke bestemmingen (winkelcentra, recreatieparken), expressbus van het type kantoorbus, enz.

Wat Brussel zo bijzonder maakt, is haar erg centrale locatie in Europa. Hierdoor houden de meeste lijnen er één keer halte alvorens hun reis verder te zetten naar een andere bestemming (bijvoorbeeld: Parijs-Brussel-Amsterdam). Meer dan een autocar op twee is dus op doorreis.

Afbeelding 5: Evaluatie van de behoeften aan perrons voor de bouw van een nieuw busstation

	Huidige situatie	25%	50%	75%	100%
Aantal bussen	160	200	240	280	320
Aantal perrons	8	10	12	14	16

Afbeelding 6: Regelmatige internationale lijnen in Brussel



2.4 Te ondernemen acties

De site Brussel-Noord uitbouwen en verbeteren

Zo'n 80% van de regelmatige langeafstandslijnen komen samen in het station Brussel-Noord, waar de autocars parkeren in de Vooruitgangstraat in lamentabele comfort- en veiligheidsomstandigheden.

Er wordt aangeraden om sommige ruimten van het station Brussel-Noord te delen om het onthaal van passagiers te verbeteren. Op verdieping -1 van het station is namelijk een uitgebreide onthaalinfrastructuur voor reizigers aanwezig die volkomen wordt onderbenut, omdat

de ruimte erg groot is en de gebruikers van De Lijn en MIVB er slechts korte tijd blijven. Daarnaast is er ook een verkoopploket van De Lijn.

Uit de ontmoetingen met de operatoren is gebleken dat het nuttig zou zijn om deze ruimte op te waarderen door er kleine handelszaken te ontwikkelen. Er wordt echter afgeraden om er een erg groot handelsaanbod onder te brengen, aangezien die rechtstreeks zou concurreren met de handelszaken van de benedenverdieping van het station en weinig succes zou kunnen hebben. In deze ruimte kunnen echter andere diensten worden overwogen:

Afbeelding 7: Noordstation: bestaande situatie



Afbeelding 8: Zuidstation: bestaande situatie



- ▶ een conciërgewoning
- ▶ een badkamer met douches
- ▶ een rustruimte voor de chauffeurs
- ▶ een oplaadzone voor de mobiele toestellen
- ▶ een nacht wachtruimte

De inrichting van de in- en uitstapzone voor de passagiers in de Vooruitgangstraat moet aanzienlijk worden verbeterd en het voorbeeld volgen van wat in Paris-Bercy werd gedaan voor de bussen van Ouibus, die beschikken over schuilhokjes en duidelijke identificatiepalen. Afgezien van deze inrichtingen is het belangrijk om het verkeer in de Vooruitgangstraat zoveel mogelijk te beperken, om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zodra de werken op het Rogierplein zijn afgerond, zullen de bussen van De Lijn niet meer worden omgeleid. Dit zou dan ook de gelegenheid moeten zijn om het verkeersplan van de wijk te herzien.

Er moet grondig worden nagedacht of het mogelijk is om in de late avond en 's nachts (bijvoorbeeld tussen 21 uur en 5 uur) de perrons van het busstation van De Lijn en MIVB te gebruiken, ook al bemoeilijkt dit uiteraard het operationele beheer van de site.

Om een rotatie van de bussen te garanderen en te vermijden dat de pendelbussen voor scholen of bedrijven de ruimte innemen, moet er een tarifiering worden ingevoerd die dient gepaard te gaan met een regelmatige controle. Er dient te worden opgemerkt dat de operatoren zijn onderworpen aan een reglementering betreffende de rijtijd. Hiermee moet rekening worden gehouden tijdens de invoering van tariefmaatregelen door de spelingstijd met 45 minuten te verlengen zodat de chauffeurs hun voertuig naar een zone voor middellangparkeren kunnen verplaatsen.

De parkeerzone van Brussel-Zuid optimaliseren

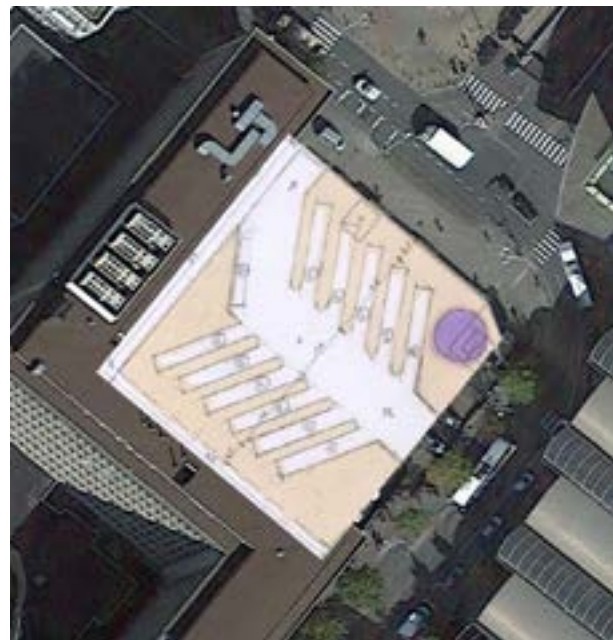
Ook al is het station Brussel-Zuid minder belangrijk op het vlak van het aantal bussen, toch is het een strategische plaats voor de middellangeafstandsbussen (Flibco naar de luchthaven van Charleroi) en de langeafstandsbussen (Ouibus en Eurolines). Als multimodale en internationale verbindingspool blijft dit station een belangrijke rol spelen, ondanks de wens van het richtschema van het station Brussel-Zuid om de autocars uit de onmiddellijke omgeving van het station te bannen om de openbare ruimte te verbeteren.

Er wordt aangeraden om samen met de NMBS en haar dochter B-parking na te gaan of het voor het Brussels

Hoofdstedelijk Gewest mogelijk is om de parking in de Frankrijkstraat voor het gebouw van de NMBS te huren en er voor enkele jaren een klein busstation in te richten in afwachting van de bouw van een echt busstation (zie hierna). Ondanks de relatief krappe omvang van de site en de noodzaak om de toegang tot de ondergrondse parking van de NMBS te behouden, zouden er een tiental perrons kunnen worden ingeplant, evenals een kleine informatie-/dienstenkiosk. Het inrijden zou gebeuren via de Frankrijkstraat en het uitrijden via de Onderwijsstraat.

Afbeelding 9: Plan betreffende de invoeging van een busstation ter hoogte van de Frankrijkstraat

Bron: Espaces Mobilités



Anticiperen op de behoeften op het vlak van de bouw van een echt busstation

De bouw van een station voor langeafstandsbussen is een thema dat nog nooit echt werd onderzocht binnen de Brusselse context, aangezien de grootte van België en de omvang van de markt van langeafstandsbussen een dergelijke infrastructuur niet rechtvaardigden. Met de komst van nieuwe spelers door de vrijmaking van de markt in Duitsland en Frankrijk is de situatie veranderd. Bovendien stellen wij een recente ontwikkeling van de pendelbussen voor middellange afstanden naar specifieke sites (luchthavens, winkelcentra, enz.) vast, evenals een toenemende belangstelling voor de autocar in het kader van het woon-werkverkeer door de opkomst van de vernieuwende concepten van de kantoorbussen.

Afbeelding 10: Inrichtingsvoorstellen



Beveiligde nachtonthaalzone (station van Madrid)



Perrons (station Paris Bercy)



Verkoopkantoor Ouibus (station Paris Bercy)



Perrons en verkoopruimten (station van Hannover)

Er werd een analyse uitgevoerd om de mogelijkheden van de verschillende sites op het gewestelijke grondgebied te onderzoeken via een breed overleg met zowel openbare als private spelers. Dankzij deze dynamische aanpak konden alle belanghebbende partijen worden geïdentificeerd, wat het beheer van het project in zijn beslissings-, opstellings- en uitvoeringsfase zou moeten vergemakkelijken. Bovendien heeft dit het ook mogelijk gemaakt om een reeks potentiële sites te bepalen en bepaalde sites uit te sluiten, zoals Kunst-Wet, Schuman, Simonis, Heizel of het station van Etterbeek, die ondanks een erg goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer geen enkel beschikbaar terrein of geen enkele compatibiliteit met de bodembestemming zouden bieden.

Er werden een aantal criteria geselecteerd om de relevantie van de sites te beoordelen, zowel op stedenbouwkundig vlak als op het vlak van de uitdagingen die de bediening voor de operatoren en de toegankelijkheid voor de klanten aangaan. Het gaat om de volgende criteria:

- ▶ beschikbaarheid van het terrein
- ▶ verenigbaarheid met de bodembestemming

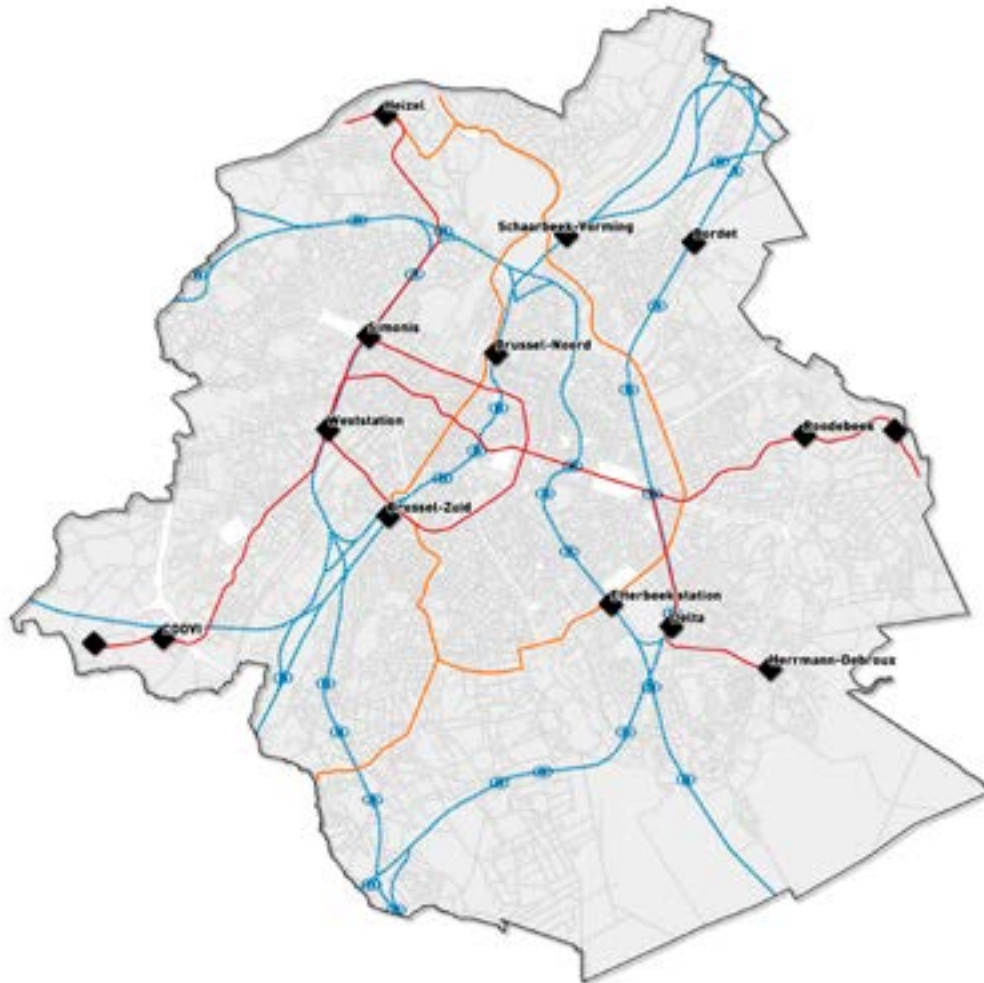
- ▶ grootte en vorm van het terrein om er een busstation onder te brengen
- ▶ bereikbaarheid via de weg
- ▶ hellingsgraad van het terrein
- ▶ potentiële gemengdheid van de gebuiken (huisvesting, handelszaken, kantoren, enz.)
- ▶ bereikbaarheid van het stadscentrum met het openbaar vervoer
- ▶ bereikbaarheid met het openbaar vervoer naar de rest van het land
- ▶ nabijheid van diverse diensten en voorzieningen
- ▶ landschappelijke impact
- ▶ impact op de stedelijke omgeving
- ▶ uitdagingen op het vlak van de stedelijke herwaardering
- ▶ analyse van de sites

In het document "*Actieplan busstation*" is een gedetailleerde analyse van de sites opgenomen.

Uit deze analyse blijkt dat er vier sites zich onderscheiden:

- ▶ het station **Brussel-Zuid** vormt een multimodale

Afbeelding 11: Locatie van de bestudeerde sites



pool die uitermate geschikt zou zijn voor de ontwikkeling van een internationaal busstation. De stadsvernieuwing van de wijk moet de gelegenheid zijn om een gemengd project te overwegen waarin een busstation met een capaciteit van 16 tot 20 perrons kan worden opgenomen, hetzij aan de kant van de Veeartsenstraat (site Philips), hetzij in het kader van een heropbouw van de huidige gebouwen van de NMBS in de Frankrijkstraat.

- ▶ de huidige P+R-zone van het **metrostation Delta** is een interessante locatie, maar is relatief slecht gelegen ten opzichte van de grote internationale verbindingen die vooral naar het noorden en het zuiden van het land, en in mindere mate naar het oosten, vertrekken
- ▶ de site van **Coovi** is erg goed gelegen ten opzichte van de Ring, de metro en het GEN, maar ligt tamelijk ver verwijderd van het stadscentrum en beschikt over relatief weinig diensten in de buurt

- ▶ de site van **Bordet** zal dankzij de komst van de nieuwe Noordmetrolijn beschikken over een erg goede verbinding met het stadscentrum, maar is tamelijk excentrisch gelegen en weinig interessant in termen van de aanwezige diensten in de buurt

De bouw van stations voor langeafstandsbussen is een behoorlijk recent verschijnsel in Europa en er zijn nog maar weinig steden die al een terugkoppeling van ervaring hebben op het vlak van hun investeringen. Bovendien bevinden erg veel steden zich momenteel in dezelfde situatie als Brussel. Er wordt dan ook aangeraden dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in dat verband, samen met andere steden, een **Europees project** van het type INTERREG-NWE of Connecting Europe lanceert. Dit project zou een deel van de haalbaarheids- en architectuurstudies kunnen financieren.

Afbeelding 12: Evaluatie van de sites ten opzichte van de geselecteerde criteria

	Zuidstation Frankrijkstraat	Zuidstation Veeartsenstraat	Delta (P+R)	Delta (driehoek)	Station van Schaarbeek (campus)	Station van Schaarbeek (Mabru)	Coovi	Erasmus	Bordet	Weststation	Kraainem
Nummer van de site	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Selectiecriteria											
Beschikbaarheid van het terrein	Gemakkelijk	Gemakkelijk	Gemakkelijk	Gemakkelijk	Moelijk	Moelijk	Moelijk	Gemakkelijk	Moelijk	Moelijk	Gemakkelijk
Verenigbaarheid met de bodembestemming	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Groot	Gemakkelijk
Grootte en vorm van het terrein	Goed	Goed	Goed	Matig	Goed	Goed	Goed	Uitstekend	Goed	Goed	Goed
Bereikbaarheid via de weg	Goed	Goed	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Uitstekend	Goed	Goed	Uitstekend
Helling	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak	Vlak
Mix van gebruiken	Onmogelijk	Beperkt	Mogelijk	Mogelijk	Beperkt	Beperkt	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Beperkt
Bereikbaarheid van het stadscentrum met het OV	Uitstekend	Matig	Goed	Goed	Goed	Goed	Goed	Goed	Goed	Uitstekend	Goed
Bereikbaarheid met het OV naar de rest van het land	Uitstekend	Goed	Goed	Goed	Goed	Goed	Matig	Matig	Goed	Uitstekend	Matig
Nabijheid van diverse diensten en voorzieningen	Uitstekend	Goed	Goed	Goed	Matig	Matig	Matig	Goed	Matig	Goed	Goed
Landschappelijke impact	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Middelmatig	Gering	Middelmatig	Middelmatig
Impact op de stedelijke omgeving	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering	Gering
Uitdagingen op het vlak van de stedelijke herwaardering	Gering	Gering	Gering	Middelmatig	Middelmatig	Middelmatig	Middelmatig	Middelmatig	Gering	Middelmatig	Gering
Integratiepotentieel busstation											
Capaciteit	12	15	22	4/5	14	14	17	> 15 mogelijk	18	7	5 << 10
Onthaal- en wachtruimtes	Beperkt	Uitstekend	Uitstekend	Matig	Beperkt	Beperkt	Uitstekend	Functie van het project	Goed	Goed	Functie van het project
Voetgangersverkeer	Goed	Matig	Uitstekend	Matig	Matig	Matig	Uitstekend		Uitstekend	Goed	
Autocarverkeer	Goed	Goed	Goed	Matig	Goed	Goed	Goed		Goed	Uitstekend	
Verbinding OV	Uitstekend	Goed	Uitstekend	Matig	Goed	Goed	Uitstekend		Goed	Goed	



3. Toeristen- en evenementenbussen

3.1 Context

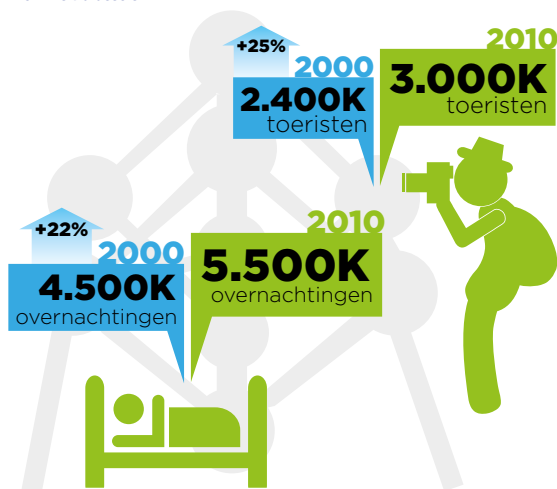
De toeristische sector kent een constante groei in Brussel: tussen 2000 en 2010 steeg het aantal toeristen met 25%. Wat het Brusselse toerisme zo bijzonder maakt, is het grote aandeel van het zakentoerisme, goed voor bijna 40% van het totaal aantal hotelovernachtingen. Dit is te danken aan de aanwezigheid van de Europese instellingen en de talrijke zetels van internationale bedrijven. Het vrijetijdstoerisme doet het

minstens even goed, vooral dankzij de opkomst van de citytrips waarvan het volop profiteert.

Die vrijetijdstoeristen zijn hoofdzakelijk afkomstig uit de buurlanden, namelijk (in volgorde) Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Duitsland, en dat heeft uiteraard een impact op de vervoerswijze, aangezien de auto, de bus en de trein vaker als vervoersmiddel worden gebruikt dan het vliegtuig.

Afbeelding 13: Evolutie van het aantal toeristen in Brussel

Bron: visit.brussels



In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kan men 3 grote toeristische polen onderscheiden:

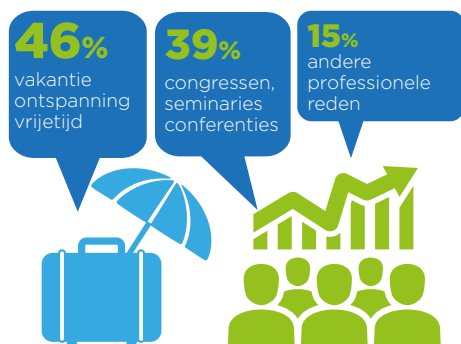
- ▶ de **zone noord**, waar zich onder meer het Atomium en Mini-Europa bevinden en die elk jaar 1.000.000 bezoekers mogen verwelkomen
- ▶ de **zone centrum/Kunstberg**, met 900.000 bezoekers, waar talrijke toeristische trekpleisters (Grote Markt, Manneken Pis) en talrijke musea (Magritte museum, Museum voor Schone Kunsten,...) zijn gelegen
- ▶ de **Europese wijk** waar de Europese instellingen zijn gevestigd (die heel het jaar door groepen kunnen worden bezocht), evenals het recente museum van het Parlementarium (900.000 bezoekers)

Talrijke projecten zullen dit aanbod de komende maanden en jaren verrijken, met voornamelijk voor de Europese wijk:

- ▶ de recente opening van het bezoekerscentrum van het Europees Parlement (station Europa) en vooral de opening van een museum over de geschiedenis van Europa (Huis van de Europese geschiedenis), dat in mei 2017 de deuren zal openen, zullen de aantrekkelijkheid van de site aanzienlijk verhogen;
- ▶ het toeristische aanbod zal ook worden uitgebreid op de site van Thurn & Taxis, maar ook ter hoogte van de voormalige hippodroom van Bosvoorde waar het aanbod op de vrijetijdsbesteding zal worden gericht;
- ▶ in het Beurspaleis, in het stadscentrum, zal tot slot een gloednieuw Biermuseum worden ondergebracht.

Afbeelding 14: Redenen waarom de toeristen Brussel bezoeken

Bron: visit.brussels



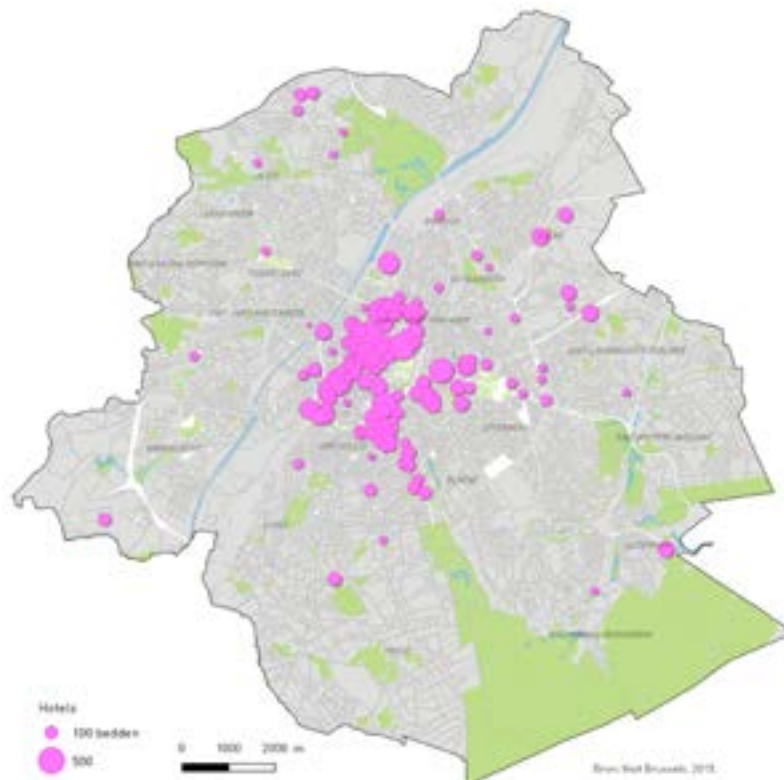
Afbeelding 15: Locatie en aantal bezoekers van de musea in Brussel

Bron: visit.brussels



Afbeelding 16: Locatie en capaciteit van de hotels in Brussel

Bron: visit.brussels



Afbeelding 17: De voornaamste sport- en culturele polen in het Brussels Hoofdstedelijke Gewest



Het Gewest telt 191 hotels voor 18.000 bedden, waarvan er 25 beschikken over meer dan 200 bedden. In termen van locatie is het aanbod geconcentreerd in het centrum, rond de Grote Markt en de sector Sint-Katelijne, langs de Louizalaan, in de buurt van de belangrijkste Brusselse stations (Noord, Centraal en Zuid) en in de Europese wijk.

Op het vlak van de evenementen genereren verschillende plaatsen tamelijk veel autocarverkeer. Behalve grote evenementen die een nationale of internationale menigte op de been brengen, zijn de daaraan verbonden stromen gering, bedragen deze niet meer dan enkele eenheden per week, tijdens geplande matches of concerten, en worden op lokaal niveau beheerd.

De evenementensector zou tamelijk stabiel moeten blijven wat de grote evenementen betreft. De infrastructuur zullen daarentegen ongetwijfeld evolueren, met de vermoedelijke bouw van een nieuw groot voetbalstadion op de grenzen van het Gewest, ter hoogte van parking C, en in dat geval, gepaard gaan met een mogelijk gericht hergebruik van het Koning Boudewijnstadion (onder meer voor atletiekmeetings). De actievoorstellen voor de toeristenbussen zijn grotendeels van toepassing op de evenementensector.

3.2 Vaststellingen

Stromen en routes

Er zijn momenteel geen enkele mag weg cijfers voorhanden over de stromen van de toeristenbussen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en er wordt geen enkele aanbeveling aan de autocarverschappijen en de touroperatoren gedaan op het vlak van de te volgen reiswegen om het Gewest te bereiken en om de verschillende toeristische sites op het grondgebied te verbinden. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de routes die momenteel door de autocarverschappijen worden gebruikt, aangezien deze informatie niet wordt ingezameld of beschikbaar is in de instellingen die de vergunningen voor het occasioneel vervoer beheren. Er bestaat dus geen visie over de verplaatsingen van de autocars in het Gewest, of dit nu voor de mobiliteitsprofessionals of de vervoerders (aanbevolen routes) is, wat niet het geval is in de meest andere onderzochte steden in het kader van een benchmarking (Amsterdam, Barcelona, Bordeaux, Firenze, München, Parijs).

Parkeergelegenheid van de toeristenbussen

Het parkeren van de toeristenbussen is in heel wat opzichten een uitdaging, rekening houdend met de toegankelijkheidsbehoeften van bepaalde groepen en de

aanwezige beperkingen in een dichtbevolkte en volgebouwde omgeving, zoals in het centrum van Brussel. Er bestaan verschillende soorten van oplossingen om de autocars te ontvangen in de buurt van de belangrijkste toeristische trekpleisters van de hoofdstad.

In welbepaalde en aangeduide zones zijn er plaatsen voor het **kortparkeren** beschikbaar die kunnen worden gebruikt om personen af te zetten of op te halen en waar de bussen tot maximaal 30 minuten mogen blijven staan. De belangrijkste zone voor het kortparkeren voor autocars, in de Kardinaal Mercierstraat, werd onlangs geschrapt door de komst van de voetgangerszone, wat aanleiding heeft gegeven tot de inrichting van een nieuwe zone, in de Berlaimontlaan, die beschikt over een bijna gelijkaardige capaciteit van 10 plaatsen. De andere zones voor het kortparkeren zijn gelegen aan het Zuidstation, in de buurt van het Rogierplein, waar zich talrijke hotels bevinden, en in de buurt van het Atomium.

De plaatsen voor het **middellangparkeren** (max. 5 uur) kunnen door de toeristenbussen worden gebruikt tijdens het bezoek aan een evenement, site of bezienswaardigheid. Het huidige aanbod omvat meerdere sites die zich in de buurt van de centrumzone en de site van het Atomium bevinden. Er worden plaatsen voorzien in de Albert II-laan, die het netwerk rond de Vijfhoek zullen vervolledigen.

Er zijn op het grondgebied maar weinig plaatsen aanwezig voor het **langparkeren**. Het gaat om de volgende 2 zones:

- ▶ de zone in de Madridlaan (zone Atomium), waar geen enkele basisvoorzieningen aanwezig is (toiletten, snackbars, hotels, niet beveiligde parking, enz.) en zich op 300 meter wandelafstand van het premetrostation Esplanade bevindt
- ▶ de zone in de Willebroekkaai, die aan dezelfde tekortkomingen lijdt, zonder basisvoorzieningen voor de chauffeurs en hun autocar. De nabijheid van het centrum maakt de overnachtings- en restauratiemogelijkheden veel toegankelijker.

DE UITDAGINGEN VOOR HET PARKEREN VAN AUTOCARS IN HET CENTRUM (GROTE MARKT/KUNSTBERG)

De meest toeristische zone (grootste concentratie van hotels en toeristische trekpleisters) beschikt slechts over 1 afzet- en ophaalzone voor autocars, die zich op meer dan 500 meter wandelafstand van de Grote Markt bevindt.

Abbeelding 18: De parkeeruitdagingen rond de Grote Markt

Bron: visit.brussels, Stad Brussel



De **multimodale verbindingspolen** (trein- en metrostations) zijn niet erg goed uitgerust om de toeristenbussen te ontvangen. De parkeercapaciteit is nochtans aanwezig, maar is meer bestemd voor de langeafstandsdiensten (Noordstation) of de pendelbussen naar de luchthaven (Zuidstation), die deze zones eigenlijk inpalmen. Er zijn dus regelmatig conflicten en het gebrek aan informatie en controle maakt het gebruik van deze plaatsen door de toeristenbussen verwarrend.

De meeste grote hotels van het Gewest (> 200 bedden) beschikken over hetzij taxizones, hetzij zones voor autocars, die het - in theorie en in functie van de gebruiken van elkeen - voor de autocars mogelijk maken om zich er te parkeren. In werkelijkheid worden deze zones in grote mate ingenomen door hetzij de taxi's, hetzij door privégebruikers, waardoor de autocars zich dus niet kunnen parkeren. Er is hier dus geen sprake van een capaciteitsprobleem, ook al moet er op gerichte wijze wellicht worden tegemoetgekomen aan bepaalde noden, maar wel van een controleprobleem.

Over het algemeen worden er, naast een specifiek capaciteitstekort, meer controle- en informatieproblemen vastgesteld, wat leidt tot het niet-naleven van de reglementering inzake het parkeren van autocars. Ter hoogte van de belangrijkste toeristische trekpleisters zijn er vaak overtredingen op het vlak van het kort- en middellangparkeren.

Informatie en communicatie

De informatie voor de exploitanten van de toeristische sector kan worden geraadpleegd op enkele websites, maar is vaak onvolledig en versnipperd. De informatie over het parkeren is bovendien erg ontoereikend en er is geen enkele informatie beschikbaar over de routes.

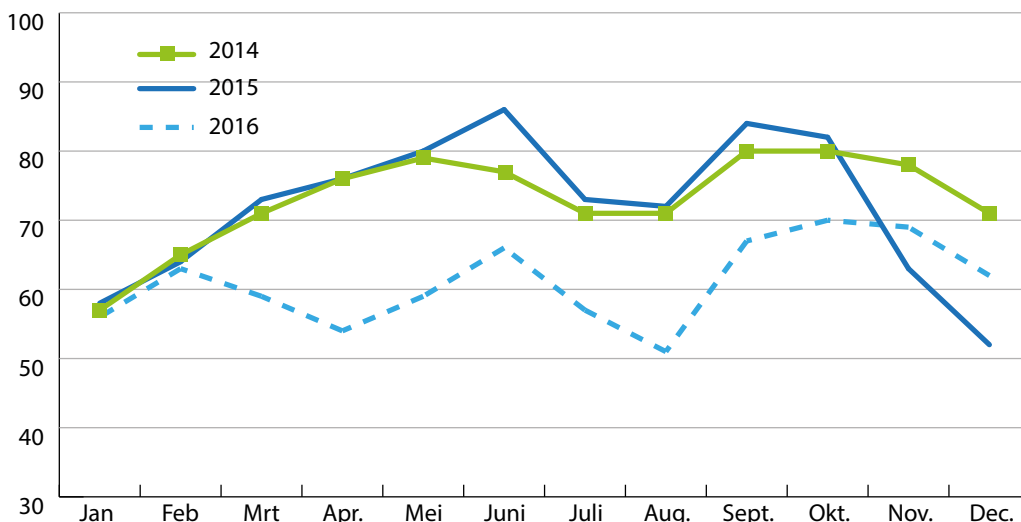
3.3 Ontwikkelingsperspectieven

Het toerisme van Brussel werd zwaar getroffen door de gebeurtenissen van 13 november in Parijs en de aanslagen in Brussel van 22 maart 2016 in de luchthaven van Zaventem en het metrostation Maalbeek. De gevolgen van de terreurdreiging en de "lockdown" laten zich nog altijd voelen eind 2015, dat wordt afgesloten met een sterk verminderde bezettingsgraad van de hotels in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van 2014 (-19 punten). In de nasleep van de aanslagen van 22 maart 2016 nam de bezettingsgraad in de hotels van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in maart ook een flinke duik ten opzichte van het jaar voordien. Die daalde tot 59,1%, een afname met 14,4 procentpunten.

Het is moeilijk om in te schatten hoe lang deze evenementen een impact zullen hebben op het toerisme van de hoofdstad. Uit de ervaring in Parijs is echter gebleken dat het wellicht 6 maanden tot 1 jaar zal duren voor alles weer normaal is. Eerst is er over twee of drie maanden een erg grote daling van de activiteit. Vervolgens keren de zaken lui terug, gevolgd door de toeristen. In deze moeilijke

Afbeelding 19: Bezettingsgraad van de hotels in Brussel (van 2014 tot 2016)

Bron: visit.brussels, hotelbarometer



tijden zien we echter dat er talrijke projecten worden gelanceerd die de toeristische aantrekkelijkheid van het Gewest zullen versterken, onder meer de opening van het toekomstige Biomuseum in 2018 (400.000 verwachte bezoekers) of het Huis van de Europese geschiedenis in 2017 (300.000 verwachte bezoekers). Vanaf 2017 kunnen we ons dus verwachten aan een heropleving van de groei. Hierdoor zal het nodig zijn om de onthaalcapaciteit voor toeristenbussen (korte, middellange en lange duur) uit te breiden, maar ook om een meer algemene benadering op het vlak van de reglementering en de informatieverstrekking uit te werken om de autocarsector te omkaderen en het Brusselse toerisme te ondersteunen of zelfs te promoten.

3.4 Te ondernemen acties

Leesbare routes bepalen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt niet over aanbevolen routes voor autocars, in het bijzonder voor de toeristenbussen. Er dient op te worden gewezen dat

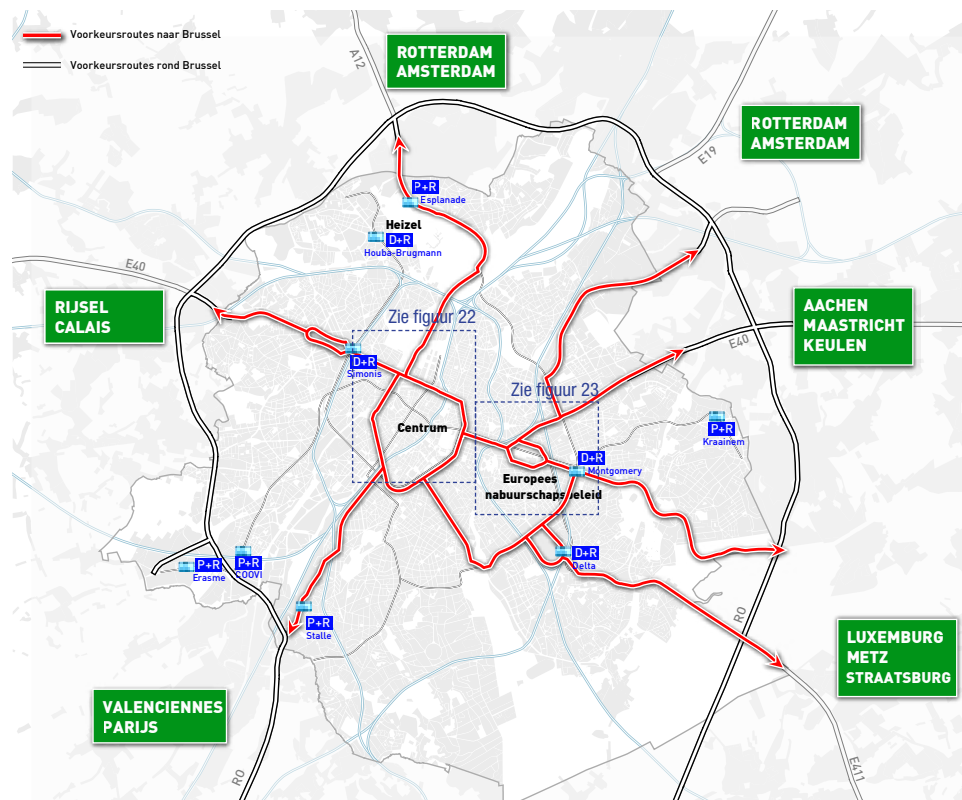
het wettelijk moeilijk of zelfs onmogelijk is om autocars te verplichten bepaalde routes te nemen, behalve voor de wegen die zijn voorzien van een verkeersbord dat een tonnagebeperking oplegt. Zoals in de meeste grote steden bestaat de strategie erin om aanbevolen routes te bepalen en de vervoers- en toeristische sector te informeren over het belang van het gebruik van deze wegen.

Voor de selectie van de routes voor de autocars worden verschillende criteria in aanmerking genomen:

- ▶ de bediening van de huidige in- en uitstapzones van de langeafstandslijnen: Brussel-Noord en Brussel-Zuid
- ▶ de bediening van de parkeerzones voor de toeristenbussen
- ▶ het in aanmerking nemen van de afmetingsbeperkingen van het wegennet (breedte van de weg, beperkingen voor de tunnels en de bruggen)

De kaart hieronder geeft een overzicht van de belangrijkste voorgestelde routes voor de bediening van het stadscentrum en de andere toeristische polen (Heizel,

Afbeelding 20: De te bepalen voorkeursroutes en -parkeerzones op gewestelijk niveau



Europese wijk) van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze routes maken het niet enkel mogelijk om de verschillende polen goed met elkaar te verbinden, maar zijn ook de assen die het vaakst door de Belgische autocarbestuurders worden gebruikt (op basis van een enquête die werd afgenomen bij een vijftigtal autocarbestuurders).

In de andere steden worden weinig investeringen gedaan om routes in te stellen voor de toeristenbussen en de langafstandsbussen. In sommige gevallen worden verkeersborden geplaatst (onder meer in Amsterdam), maar gezien de lopende technologische ontwikkelingen en de standaardisering van navigatiesystemen aan boord, lijkt dat in het geval van Brussel weinig relevant te zijn. De uitdaging ligt vooral in het streven naar een erg brede en regelmatige informatieverstrekking aan de toeristische operatoren. Er wordt echter aanbevolen om in de onmiddellijke omgeving van de parkeerzones verkeersborden te plaatsen om de chauffeur wegwijs te maken wanneer hij zijn bestemming bereikt.

De openstelling van de busstroken voor de toeristenbussen is geen optie, aangezien deze infrastructuur al erg veel worden gebruikt door de stadsbussen van de MIVB en de voorstedelijke bussen van De Lijn en de TEC, evenals door taxi's en fietsers. Bovendien kunnen er gebruikskonflicten ontstaan ter hoogte van de haltes van het openbaar vervoer (voorbijsteken van een bus aan de halte) en aan de kruispunten die zijn uitgerust met een verkeerslichtendetectorsysteem.

Een duidelijke hiërarchie voor het parkeren bepalen

Er moet een duidelijke hiërarchie van de mogelijkheden en de beperkingen worden vastgelegd om het parkeren van de autocars te verbeteren. De voorgestelde hiërarchie bestaat uit drie types van parkeerzones die afhangen

van de parkeerduur en de rotatie-uitdagingen van de voertuigen.



Korte duur (Drop & Ride)

In de buurt van de toeristische en hotelpolen moeten er afzet- en ophaalzones beschikbaar zijn, zodat de autocarbestuurders toeristen in goede comfort- en veiligheidsomstandigheden kunnen afzetten of ophalen. Er werden meerdere zones geïdentificeerd die het niet enkel mogelijk maken om de dichtste toeristische zones optimaal te bedienen (afstand van minder dan 1 km), maar er ook voor zorgen dat de chauffeurs nadien gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen voor middellange of lange duur. Er wordt eveneens aanbevolen om de bestaande en toekomstige P+R op te waarderen als afzet- en ophaalzones. Talrijke groepen die Brussel bezoeken, kunnen immers probleemloos worden afgezet aan een metrostation om zich verder met het OV te verplaatsen. Dit wordt toegepast in alle onderzochte steden van de benchmark en maakt het mogelijk om een grote toestroom van autocars in het stadscentrum te vermijden. Het zorgt er ook voor dat de chauffeurs buiten de congestiezones blijven en vlotter een parkeerzone voor middellange of lange duur vinden voor hun verplichte rusttijd.



Middellange duur (Wait & Ride)

De toeristenbussen hebben overdag gedurende enkele uren een parkeerplaats nodig wanneer de passagiers een bezoek brengen aan een plaats. Deze plaatsen moeten zich op een redelijke afstand van de toeristische zones bevinden om het afleggen van nutteloze kilometers zonder passagiers te vermijden en ervoor te zorgen dat de chauffeurs op tijd op hun bestemming geraken. In de zones voor het middellangparkeren mag er maximaal 4,5 uur worden geparkeerd.

Afbeelding 21: Voorstel voor een nieuwe parkeerhiërarchie

	Toerisme	Diverse evenementen (vrijtijdsbesteding, sport, cultuur)
 Korte duur (Drop & Ride)	Beschermd afzet- en ophaalzones met voldoende capaciteit in de buurt van toeristische trekpleisters (max. 30 minuten)	
 Middellange duur (Wait & Ride)	Beschikbare en nabijgelegen parkeerzones in de buurt van de afzet- en ophaalzones (max. 4 uur)	
 Lange duur (Sleep & Ride)	Nachtparkings	Niet van toepassing

Afbeelding 22: Voorstel voor nieuwe parkeerzones in en rond het centrum van Brussel



Afbeelding 23: Voorstel voor de aanleg van nieuwe parkeerzones rond de Europese Wijk





Lange duur (Sleep & Ride)

Sommige toeristengroepen verblijven één of meer nachten in Brussel en de meeste hotels beschikken niet over parkeerfaciliteiten voor autocars. Er werden dan ook parkeerzones geïdentificeerd, waar de autocarbestuurders hun voertuig 's nachts kunnen achterlaten. Het gaat onder meer om de Wait & Ride-zones waar overdag een tijdsbeperking geldt, maar die 's nachts

kunnen worden gebruikt om voertuigen te parkeren. Er wordt ook op gewezen dat er bij de modernisering of de aanleg van P+R moet worden nagedacht over het creëren van aantrekkelijke en beveiligde ruimten voor de autocarbestuurders, met parkeerzones die zijn uitgerust met toiletten, douches en een toegangscontrole die een uur- en dagtarifiering mogelijk moet maken.

SEIZOENSLIJNEN

De verbindingen naar de Maghreblanden en de grote Europese steden die erg in trek zijn bij de Maghrebijnse gemeenschap, vormen een Brusselse specificiteit. Zo zijn er een vijftiental reiskantoren gespecialiseerd in autocarvervoer, die voornamelijk zijn gevestigd in de Stalingradlaan. Ze houden zich zowel bezig met het vervoer van reizigers als met het transport van bagage en goederen (vaak autocars met aanhangwagens). In het laagseizoen wordt het aanbod op 25 vertrekken per week geschat. Tijdens het zomerseizoen verdubbelt dit aantal.

De overlast die wordt veroorzaakt door de bewegingen en het parkeren van de autocars op de openbare weg, is aanzienlijk. Zo worden er in de Stalingradlaan in totaal 25 parkeerplaatsen voor auto's ingenomen ten koste van andere activiteiten en van de buurtbewoners. Het parkeren van zeer lange duur op de Europa-esplanade, waar de autocars meerdere dagen blijven staan alvorens te worden ingeladen, is ook problematisch.

Om inzicht te krijgen in de verschillende belangen en om voor alle actoren aanvaardbare oplossingen te vinden, werd een stuurcomité opgericht waarin verenigingen en overheden zijn vertegenwoordigd die de wijk willen behoeden voor deze overlast en tegelijk het beginsel van de continuïteit van de activiteiten in stand willen houden.

Op korte termijn zullen er enkele plaatsen voor het kortparkeren van autocars (< 30 min.) worden aangeboden ter hoogte van de Stalingradlaan om het laden en lossen van goederen mogelijk

te maken. De op termijn geplande depenaliseerd parkeren en tarifiering zullen een beter beheer van de controle en dus van de rotatie mogelijk maken.

Wij stellen voor om deze plaatsen aan te leggen in de Fonteinstraat, gelegen tussen de Stalingradlaan en de Lemonnierlaan, aangezien die over verschillende troeven beschikt voor het parkeren van autocars:

- ze bevindt zich in het begin van de straat (minder overlast voor de buurtbewoners), in de buurt van de reisbureaus
- de grootte volstaat om de manoeuvres in goede omstandigheden te kunnen uitvoeren
- het laden en het lossen gebeuren aan de goede kant, op een voldoende breed trottoir
- de inrij is beperkt, met voornamelijk kantoren en enkele vis-à-vis op de benedenverdieping
- er is een rechtstreekse toegang naar de Kleine Ring vanaf de Lemonnierlaan

Het in- en uitstappen van de reizigers moet gebeuren in het Zuidstation, in de nieuwe daartoe bestemde ruimten, hetzij ter hoogte van het toekomstige busstation, hetzij op de openbare weg, in de Frankrijkstraat die is vrijgemaakt voor pendelbussen en autocars.



Op langere termijn moet er worden voorzien in herlokalisatieoplossingen vanuit een logica van reorganisatie van de activiteiten en hergroepering van de parkeerzones buiten de openbare weg. Op verschillende sites, aan de kant van het Weststation of de Veeartsenstraat, werden verschillende opportuniteiten geïdentificeerd.

OPENING VAN DE LEVERINGSZONES VOOR AUTOCARS

De Stad Brussel is van plan om het voor autocars mogelijk te maken halt te houden ter hoogte van de leveringszones, om mensen af te zetten en op te halen rond de voetgangerszone en langs de Louizalaan.

Het doel is om in te spelen op de noden van de hotelsector. Ook al heeft deze oplossing als verdienste dat ze, in een context waar de openbare ruimte erg beperkt is, de bestaande zones deelt, toch heeft ze als nadeel dat er mogelijke conflicten kunnen ontstaan met een sector die ook in volle verandering is, namelijk die van de leveringen, waarvan de noden zich aanzienlijk ontwikkelen onder meer door de groei van de e-commerce.

Wij merken echter op dat Amsterdam op dezelfde manier te werk gaat door het afzetten en ophalen van passagiers mogelijk te maken in de leveringszones. Deze oplossing dient dus regelmatig te worden opgevolgd om de eventuele conflicten tussen autocars en leveringsvoertuigen te analyseren en deze zones indien nodig te kunnen uitbreiden ten gunste van de twee sectoren.

Een ander nadeel van deze benadering is dat het de autocars naar het hypercentrum brengt, met alle gevolgen vandien in termen van verkeer, levenskwaliteit en veiligheid op de weg. Er wordt dus voorgesteld om deze oplossing niet in aanmerking te nemen.

Een tarifiering en een parkeercontrole invoeren

Momenteel kunnen de autocars gratis parkeren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Voor de parkeerplaatsen die voor hen zijn voorbehouden, is er geen enkel operationeel beheer voorzien. De uitdagingen betreffende van de schaarse openbare ruimte in een dichtbevolkt gebied houden de invoering van een tariefsysteem in, dat de sector ten goede moet komen en niet moet worden beschouwd als een bijkomende last zonder zichtbare winst. Dit tariefsysteem moet een betere rotatie en dus ook een betere beschikbaarheid van de parkeerplaatsen garanderen. Er moet zodoende een uniforme tarifiering op gewestelijke schaal worden ingevoerd, om duidelijke en leesbare informatie te verstrekken aan de Belgische en buitenlandse autocarbestuurders die het Gewest aandoen.

Aangezien het gewestelijk parkeerbeleidsplan (GPBP) niet voorziet in de mogelijkheid om voorbehouden gereguleerde parkeerplaatsen te creëren, moet van de geplande bijwerking van het plan worden gebruikgemaakt om de invoering van deze verschillende zones mogelijk te maken, met een aangepast tariefsysteem voor de autocars.

Op basis van de benchmarking en de Brusselse specifieke kenmerken dienen de volgende aanbevelingen inzake tarifiering in het 2^e gewestelijk parkeerbeleidsplan te worden goedgekeurd:

- ▶ korte duur (Drop & Ride): gratis parkeren voor een duur van 30 minuten (een ticket nemen aan de parkeerautomaat). Bij een overschrijding van de duur: tarief van 10 €/u.
- ▶ middellange duur (Wait & Ride): max. 4,5 u., 5 €/u. (te vergelijken met het parkeren van auto's, dat tot 3,5 €/u. oploopt in de dichtbevolkte zone)
- ▶ lange duur (Sleep & Ride): gratis parkeren indien de zone zich op de openbare weg bevindt en een forfait van 10 €/24 u. indien de zone zich buiten de openbare weg bevindt (bv. P+R)

Er wordt ook aanbevolen om als test te starten met het dynamische beheer van de parkeerplaatsen door middel van sensoren, radars of camera's.

De controle van de autocars moet ook worden opgenomen in het parkeerbeleid, onder meer via de opleiding van controleurs.

Tot slot zal de invoering van een lage-emissiezone vanaf 2018 ook een impact hebben op de autocarsector,

aangezien sommige motoren geleidelijk uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen worden gebannen. Meer informatie op lez.brussels.

Van visit.brussels een centrale speler voor het beheer van toeristenbussen maken

Visit.brussels is het best geplaatst om de rol van tussenschakel te spelen ten opzichte van de toeristische sector (autocarmaatschappijen, touroperatoren, hotels, musea, congrescentra, enz.). Er wordt aangeraden om binnen visit.brussels een specifieke taskforce over autocars op te richten. Deze taskforce dient de volgende acties uit te voeren:

- ▶ een referentieplan opstellen met alle nuttige informatie voor autocarmaatschappijen, dat online wordt geplaatst in minstens 4 talen (NL, FR, EN, DE)
- ▶ specifieke acties voeren om de parkeerzones te promoten naarmate ze worden ingevoerd
- ▶ voorzien in "coach-stewards" tijdens piekmomenten om de autocarbestuurders en -maatschappijen

wegwijs te maken en (met brochures en plannen) te informeren over de parkeermogelijkheden en daaraan gekoppelde tarieven

- ▶ een dynamische cartografie opstellen met de locatie van de hotels en de musea, waarop een gedetailleerde beschrijving wordt gegeven van de parkeermogelijkheden in de buurt en de routes voor de autocars¹
- ▶ de databank van visit.brussels uitbreiden met de autocarsector en newsletters en e-mailalerts verspreiden in functie van de actualiteit (wijziging van parkeerzones, tariefaanpassing, enz.)
- ▶ tevredenheidsenquêtes uitvoeren bij de sector om het gewestelijke beleid te beoordelen en de maatregelen te corrigeren/aan te passen

1. Er werd een eerste ontwerp getest op <https://drive.google.com/open?id=1qCsZt5z4A6bydN6JuWXtsi4DBY4&usp=sharing>





4. Pendelbussen voor scholen en bedrijven

4.1 Context

Er zijn 14 sites die gebruikmaken van **pendelbussen voor bedrijven** voor de verplaatsing van hun werknemers. De meeste pendelbussen rijden tijdens de spitsuren 's morgens en 's avonds. De bedrijven die een beroep doen op deze diensten, hebben uitgestrekte wervingsgebieden en specifieke uurroosters, en bevinden zich vaak in de rand van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de toegang tot het openbaar vervoer beperkt is. Voor de productiesites, zoals Audi, zijn de personeelsbewegingen georganiseerd in 3 shifts, in functie van de teamveranderingen (6 u. - 14 u. - 22 u.).

De scholen die een beroep doen op leerlingenvervoer, zijn hetzij internationale scholen, hetzij scholen van het buitengewoon onderwijs van de Vlaamse of Franse gemeenschap. De sites die het meest gebruikmaken van deze diensten, zijn de 9 internationale scholen die zijn gelegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gevolgd door een veertigtal Franstalige scholen en acht Nederlandstalige scholen.

4.2 Vaststellingen

Stromen en routes

De **pendeldiensten voor bedrijven** zijn goed voor meer dan 100 voertuigen tijdens de ochtendspits. Deze voertuigen zijn doorgaans klein, wat een beperkte impact heeft op het wegennet in termen van omvang, het draaien en de overlast. De afgelegde routes bestaan vaak uit een verbinding tussen een groot station (Brussel-Noord en Brussel-Zuid) en de bedrijfssite. De stromen zijn tamelijk gematigd en hebben nauwelijks impact op het andere verkeer.

De **pendelbussen voor scholen** vertegenwoordigen een vloot van 450 voertuigen die zich verplaatsen tijdens de ochtendspits (meestal vóór 8.00 uur, om in het begin van de lessen aan te komen). Deze pendelbussen leggen erg uiteenlopende trajecten af, die elk jaar evolueren en afhangen van de woonplaats van de leerlingen. De leerlingen worden doorgaans opgepikt aan de bushaltes van de MIVB/De Lijn/TEC, wat aanleiding kan geven tot

conflicten.

Voor de Europese scholen (die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het meest gebruikmaken van de schoolbusdiensten) wordt erop gewezen dat elke site ongeveer 50 lijnen telt, zijnde 50 verschillende trajecten, met gemeenschappelijke stukken. Er rijden tijdens de ochtendspits erg veel voertuigen naar de Europese scholen, wat een aanzienlijke impact heeft op het wegennet, vooral ter hoogte van de toegangen naar de school van Elsene (Triomfiaan) en die van Ukkel (Waterloosesteenweg).

Parkeren

Zodra de leerlingen en de werknemers zijn afgezet, moeten de chauffeurs van de school- en bedrijfsbussen vaak lang wachten tussen twee ritten. Deze moeilijkheid om ritten te vinden om de dag te vullen, maakt dat veel chauffeurs van schoolbussen halftijds werken en ertoe worden gebracht om hun voertuig in de buurt van hun woning of van grote, goed gelegen aansluitpunten te parkeren. Dat is vooral het geval aan het station van Brussel-Noord, waar talrijke pendelbussen zich gedurende meerdere uren parkeren in de zones voor kortparkeren.

De stelplaatsen van de verschillende operatoren beschikken niet over voldoende capaciteit om onderdak te bieden aan de hele vloot van een vervoerder. Keolis, de grootste operator, beschikt zodoende over een nieuwe stelplaats in Neder-Over-Heembeek, waar plaats is voor 70 voertuigen, terwijl de Brusselse vloot 180 bussen telt. Het gebeurt dus regelmatig dat bussen op onaangepaste locaties (woonwijken) staan geparkeerd of dat de vastgelegde parkeertijden niet worden nageleefd (zoals aan het Noordstation). Soms maken de buschauffeurs ook gebruik van de parkeerplaatsen die zijn voorbehouden voor vrachtwagens.

Regelgeving

Zowel de pendelbussen voor bedrijven als die voor scholen zijn in handen van privéoperatoren (Keolis, enz.). In dat geval spreken we van "vervoer van reizigers over de weg voor rekening van derden". Dit type van vervoersdienst valt onder de bevoegdheid van de federale overheid voor

Afbeelding 24: Locatie van de bedrijven en de afzet- en ophaalzones voor bedrijfsbussen

Bron: Brussel Leefmilieu



wat de toegang tot het beroep betreft. Om hun diensten te kunnen aanbieden, moeten de autocarmaatschappijen over een communautaire vergunning beschikken. De frequenties en dienstregelingen worden vooraf bepaald en het vervoer wordt verzekerd voor een specifieke categorie van gebruikers. De Gewesten (Brussel Mobiliteit voor het BHG) leveren de vergunningen af voor deze bijzondere vorm van geregeld vervoer ("toegang tot de markt"). De maatschappijen moeten de hoofdroute van de dienst meedelen (de ophaalpunten), evenals de exploitatieperiode, de frequentie, de prijs van het traject, het aantal vervoerde personen en diverse administratieve inlichtingen. De huidige procedure voor de toegang tot de markt is niet gedematerialiseerd (papierformulier), wat de statistische opvolging en het globale beheer van de diensten niet vergemakkelijkt.

4.3 Groeiperspectieven

Over het algemeen is het erg moeilijk om de evolutie van

de markt van de bedrijfsbussen in te schatten, aangezien die gekoppeld is aan de evolutie van de economische conjunctuur en de lokalisatie- en financieringsstrategie van de grote groepen. Er wordt evenwel op gewezen dat de Audi-fabriek tot minstens 2025 zal open blijven door de aankondiging van de productie van de elektrische auto in de fabriek van Vorst. De site van Thurn & Taxis zou de komende jaren haar verbinding met het openbaar vervoer ook moeten zien verbeteren (onder meer door een nieuw busplan), wat wellicht een daling van de vraag naar pendelbussen tot gevolg zal hebben. Tot slot dient er te worden geanticipeerd op de ontwikkeling van pendelbussen voor langere afstanden, in navolging van het concept van de kantoorbussen.

Wat de schoolbussen betreft, zal de toename van het aantal leerlingen in de Europese scholen, met de komst van nieuwe landen zoals Kroatië of het aanwerven van

HET CONCEPT VAN DE KANTOORBUSSEN

Volgens een studie die in oktober 2016 werd uitgevoerd door het sociaal secretariaat HR Securex, besteedt de Belg gemiddeld 54 minuten per dag aan zijn woon-werkverkeer. 9% van de bevolking zou zelfs meer dan 1 uur spenderen aan deze verplaatsingen.

Deze tijd zou kunnen worden gevaloriseerd door werkruimten in de vervoersmiddelen te ontwikkelen. In dat verband is onlangs het concept "office on wheels" of "kantoorbus" ontstaan.

In België werd het proefproject "Office on Wheels" sinds december 2016 getest gedurende 6 maanden door de Colruyt-groep, in samenwerking met het VIM, de Vlaams instituut voor mobiliteit en de BAAV, de Vlaamse beroepsvereniging van autobussen- en autocarondernemers. De bus is zodanig ingericht dat een vervoersdienst wordt

aangeboden die het mogelijk maakt om aan boord te werken.

Onder inrichting wordt verstaan: een individuele tafel, een snelle internetverbinding, een printer, een koffiemachine, een klerkastruimte, toiletten, enz. De bus vertrekt om 7.30 uur van Gentbrugge naar Halle, waar zich de maatschappelijke zetel van Colruyt bevindt, en vertrekt terug om 17.00 uur. Tijdens de kantooruren zet het bedrijf PraktijkCoach het voertuig in als mobiele opleidingsruimte voor zorgverstrekkers.

De paradigmaverandering ligt in het feit dat de werknemer (werkneemster) zijn (haar) werkdag kan beginnen zodra hij (zij) zich in de bus installeert. Dit levert een beter evenwicht tussen werk en privé op en bespaart hem (haar) de stress van de files.



jonger personeel dan vroeger, de behoefte aan schoolvervoer doen stijgen.

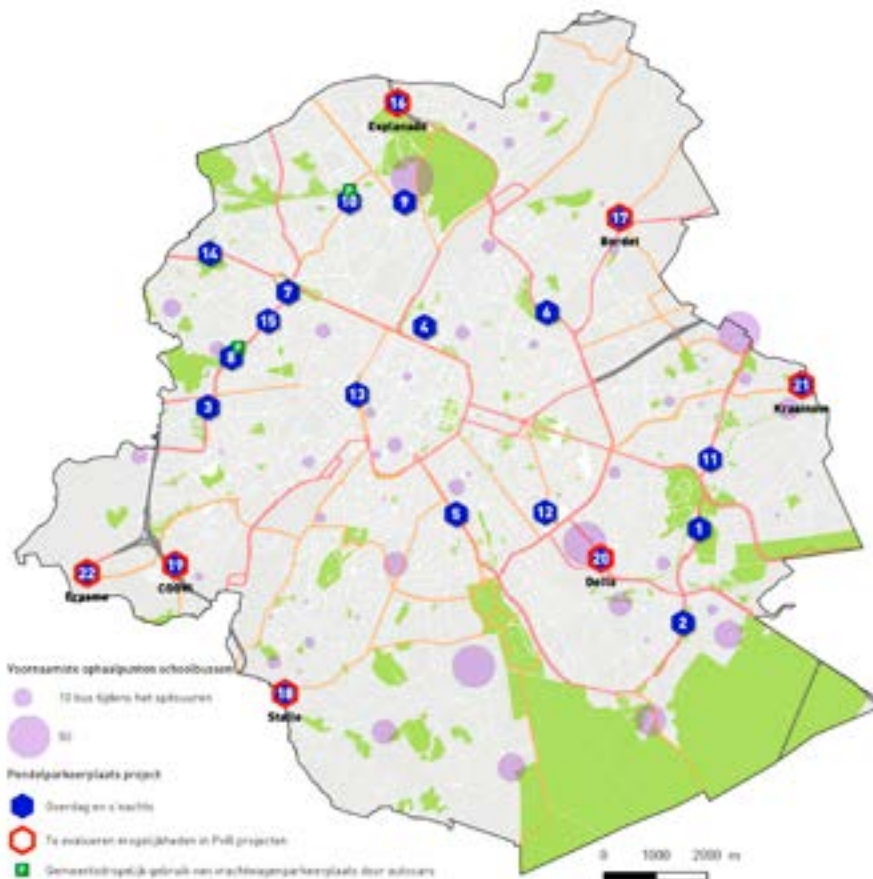
4.4 Te ondernemen acties

Parkeerzones ontwikkelen en een tariefsysteem invoeren

De parkeercapaciteit uitbreiden

Een van de mogelijkheden is het voorbehouden van capaciteit ter hoogte van de grote assen van de middenring. Dit zou het mogelijk maken om te voorzien in parkeergelegenheid tussen de stelplaatsen die zich buiten de tweede ring bevinden, de centrumzone waar de ruimte erg beperkt is, en de grote Europese en internationale scholen. Er werden een twintigtal sites geïdentificeerd op basis van verschillende criteria, waaronder de compatibiliteit met de stedelijke omgeving, de parkeerdruk en de nabijheid van het openbaar vervoer en handelszaken.

Afbeelding 25: Voorstel voor nieuwe parkeerzones voor schoolbussen



De P+R-projecten werden ook geïdentificeerd als mogelijke sites voor het middellang- of langparkeren, dankzij hun erg goede multimodale bereikbaarheid.

Tot slot zijn overdag parksharingoplossingen mogelijk in de parkeerzones voor vrachtwagens, die zich in de eerste en tweede kroon bevinden. De gebuiken lijken verenigbaar te zijn in termen van de tijden. Door het plaatsen van bijkomende borden vrachtwagens/autocars voor de daguren zou er bijkomende capaciteit kunnen worden aangeboden tijdens de wachttijden.

Een uitgebreider overleg (regelmatige werkgroep) op gewestelijk en gemeentelijk niveau, met de overheden die de Europese scholen beheren, zou het ook mogelijk moeten maken om de huidige problemen betreffende de toegang en het parkeren in meeste van deze grote instellingen op een efficiëntere manier aan te pakken.

Tariefsysteem

Het nieuwe gewestelijk parkeerbeleidsplan moet voorzien in een specifiek tariefsysteem voor autocars, om een grotere rotatie op de openbare weg in de hand te werken.

Nieuwe procedures tot stand brengen voor het beheer van de vergunningen

Het beheer van het bijzonder geregeld vervoer (BGV) is geregionaliseerd. Momenteel moeten de aanvragen betreffende de toegang tot het beroep (vergunning) en de toegang tot de markt (reisblad voor het vervoer van leerlingen of personeel van bedrijven) bij Brussel Mobiliteit worden ingediend.

Deze verschillende aanvragen zijn niet gedematerialiseerd (papierformulieren die moeten worden gedownload, ingevuld en vervolgens met de post worden verstuurd), wat een precieze monitoring van de sector en het delen van informatie tussen de overheidsinstellingen (gewest en gemeenten), de autocarmaatschappijen en de opdrachtgevers (scholen, bedrijven) bemoeilijkt. Dit beheer verschaft geen inzicht in:

- ▶ de lijnen die het grondgebied doorkruisen
- ▶ de plaatsen waar reizigers worden opgehaald en afgezet
- ▶ de parkeerproblematiek van de pendelbussen, aangezien in de formulieren niet wordt gevraagd naar de zones waar de chauffeurs hun wachttijden doorbrengen en de plaatsen om 's nachts te parkeren

Bovendien laat het huidige systeem het voor het Gewest of de gemeenten niet toe om de autocarmaatschappijen en/of de opdrachtgevers gemakkelijk te informeren over mogelijke storingen of ontwikkelingen op het gemeentelijk wegennet (werk, omleidingen, voorbehouden plaatsen, enz.).

Om het beheer van deze sector te verbeteren en te moderniseren, wordt aanbevolen om :

- ▶ de administratieve procedure betreffende de toegang tot het beroep of de markt te dematerialiseren via online formulieren die beschikbaar zijn op een specifiek portaal (bv. autocars.brussels)
- ▶ de kwestie van de parkeerplaatsen (overdag/'s nachts) voor voertuigen op te nemen in de aanvraagformulieren betreffende de toegang tot de markt
- ▶ de informatie over de school- en bedrijfsbussen op de specifieke website uit te breiden om:
 - ▶ de informerende en adviserende taak van het Gewest ten opzichte van instellingen en vervoerders te vergemakkelijken (bedrijfs- en schoolvervoerplan, geldende reglementering, projecten, enz.)
 - ▶ het voor de lokale overheden mogelijk te maken de routes en de ophaal- en afzetpunten te visualiseren zodra het reisblad is gevalideerd (dynamische cartografie via een voorbehouden toegang)
 - ▶ de communicatie tussen het Gewest, de gemeenten, de vervoerders en de opdrachtgevers te vereenvoudigen (blog, dynamische cartografie, enz.)
 - ▶ aan de autocarmaatschappijen/opdrachtgevers een unieke toegangspoort te bieden, zodat zij hun vragen of behoeften kunnen doorgeven (single point of contact)



5. Beheer en communicatie

5.1 Vaststellingen

De autocarsector is een van de zwakke broertjes van het gewestelijk mobiliteitsbeleid. De afgelopen jaren werd er weinig inzicht verworven in zijn effecten op het verkeer van de vervoerswijzen en op de openbare ruimten. Er is immers erg weinig communicatie tussen de verschillende spelers van de sector. Buiten de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers (FBAA) bestaat er geen enkele instelling die de private en openbare actoren groepeerd, wat zodoende een ongunstig klimaat voor uitwisselingen en samenwerkingen creëert. De komst van nieuwe actoren die actief zijn binnen de ontwikkeling van de langeafstandsbussen, heeft nog maar eens aangetoond dat er dringend nood is aan een proactief beheer van de sector.

Er wordt ook opgemerkt dat sommige administratieve procedures verouderd zijn en zijn onderverdeeld tussen verschillende besturen en bevoegdheidsniveaus, waardoor er geen enkele monitoring van de sector mogelijk is. Vandaag worden de aanvragen voor een vervoersvergunning via papieren formulieren gedaan en wordt de ingezamelde informatie niet gebruikt om een monitoring uit te voeren.

Tot slot is de informatie slechts in beperkte mate gecentraliseerd en is er geen enkel informatieportaal beschikbaar voor de autocarmaatschappijen, wat het moeilijk maakt om een goed inzicht in de reglementeringen te krijgen.

5.2 Te ondernemen acties

Een gewestelijke commissie voor de autocars oprichten

De autocarsector is belangrijk voor de economische en sociale ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er moet bij de Federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers (FBAA) en een aantal operatoren een positieve dynamiek op gang worden gebracht, die de verschillende openbare besturen ook moet bewustmaken over dit thema. Aangezien er in Brussel in dat verband geen permanent overleg- en uitwisselingsorgaan bestaat, wordt aanbevolen om een commissie op te richten

waarin alle openbare en private actoren zijn verenigd om van gedachten te kunnen wisselen over de evolutie van de sector en samen oplossingen te kunnen uitwerken. Deze commissie moet de vorm aannemen van een subcommissie van de Gewestelijk Mobiliteitscommissie (GMC) die onder leiding staat van Brussel Mobiliteit, in navolging van de subcommissies fietsen, PBM of goederen. Ze kan om de 3 of 6 maanden samenkomen, de voortgang van het actieplan beoordelen en adviezen uitbrengen over de projecten betreffende de autocarsector.

Een coach-manager aanwerven of aanstellen

Er wordt aangeraden om personeel in te zetten om het actieplan concreet op te volgen en regelmatige contacten te onderhouden met de sector via de subcommissie van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie. De aanwerving of de aanstelling van een "coach-manager" is dus strategisch, net zoals Brussel Mobiliteit al over een fietsenmanager of een manager voor het Avanti-programma beschikt.

Een gewestelijk portaal autocars.brussels oprichten

Brussel Mobiliteit beschikt over een algemene en generieke website waar de informatie voor alle personen- en goederenvervoersectoren is gegroepeerd. Dit heeft een nadelige impact op de zichtbaarheid van de informatie, onder meer voor de professionals. De website van Brussel Mobiliteit wordt momenteel in een nieuw jasje gestopt. Deze gelegenheid moet worden aangegrepen om specifieke thematische portalen te creëren voor de professionals, onder meer voor de autocarsector. Er wordt aangeraden om een **portaal autocars.brussels** tot stand te brengen om alle informatie te centraliseren:

- ▶ informatie over de trajecten en het parkeren
- ▶ promoten van de sector en het dienstenaanbod van onder meer de langeafstandslijnen
- ▶ een overzicht van de geldende reglementeringen
- ▶ downloaden van formulieren

Dit portaal zal niet enkel een informatiebron voor de autocarmaatschappijen zijn, maar ook voor alle stedelijke actoren (gemeenten, gewestelijke en federale overheden, ontwikkelaars, organisatoren van evenementen, enz.). Deze website zal rechtstreeks worden aangevuld door de "coach-manager" en zal als single point of contact

dienen voor de beroepsgroepen.

De informatie integreren in Open Data

Naarmate de uitwerking van actieplan vordert, kunnen een aantal gegevens online worden gezet op het Open Data portaal van het Gewest (<http://opendatastore.brussels/nl/>) en van de Stad (<https://opendata.brussels.be>). De autocarmaatschappijen die Europa doorkruisen, dienen te worden doorverwezen naar globale portalen die de informatie centraliseren en ze ter beschikking stellen via specifieke websites en applicaties, zoals de dienst Park Your Bus, een website/mobiele applicatie die een prijs van de International Road Transport Union (IRU) heeft ontvangen en die een overzicht geeft van alle parkeermogelijkheden voor autocars in Europa: www.parkyourbus.com.

Signalisatie en informatieborden plaatsen in de stations en in de buurt van culturele en recreatiecentra

Het plaatsen van een duidelijke en leesbare signalisatie in de buurt en ter hoogte van de parkeerzones lijkt een fundamenteel element te zijn binnen de stadsmarketing en het efficiënt beheer van het parkeren van autocars. De voorgestelde benamingen voor de 3 parkeertypes

(Drop & Ride, Wait & Ride en Sleep & Ride) moeten worden geanalyseerd en verder worden uitgewerkt door een communicatie- en/of signalisatiebureau. Daarnaast moeten er tests worden uitgevoerd in bepaalde zones om de meningen van de autocarbestuurders in te winnen. Als de formule aanslaat, moet een leverings- en onderhoudsopdracht worden opgestart om alle parkeerzones met deze signalisatie uit te rusten.

Wat de twee huidige polen betreft die worden bediend door langeafstandsbussen, namelijk Brussel-Noord en Brussel-Zuid, moet in overleg met de NMBS en de wegbeheerders een richtschema voor de signalisatie worden opgesteld om de zichtbaarheid van de langeafstandsdiensten te verbeteren. Dat plan zal onder meer de volgende elementen bevatten:

- ▶ richtingaanwijzers en informatieborden in de stations
- ▶ bijwerking van de plannen van de stations met aanduiding van de langeafstandslijnen
- ▶ dynamische informatieschermen met de vertrek- en aankomsturen van de bussen
- ▶ richtingaanwijzers en identificatietotems met de diensten op de openbare weg.





Redactie:

Op basis van de studie van de verkeers- en parkeersituatie voor autocars in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 2016 die werd toevertrouwd aan Espaces Mobilités en Transitec

Deze publicatie kan worden aangevraagd bij Brussel Mobiliteit aan 0800 94 001 of worden gedownload op het portaal www.mobiliteit.brussels

Basiskaart van het BHG: © Brussels UrbIS® CIBG

Foto's : Françoise Walthéry, Espaces Mobilités, Leefmilieu Brussel

Lay-out en productie : rougeindigo.be

Gedrukt op Circle papier: 100% gerecycleerd FSC-papier vervaardigd volgens de ethische en milieuregels en volgens de Europese normen. Zonder chloor, zonder bleekmiddelen, 100% biologisch afbreekbaar.

Verantwoordelijke uitgever:

Camille Thiry
Vooruitgangstraat 80 – 1035 Brussel

Wettelijk depot: D/2017/13.413/3
© 2017



BRUSSEL MOBILITEIT
GEWESTELIJKE OVERHEIDSDIENST BRUSSEL

espaces mobilités

