



ADVIES UITGEBRACHT
DOOR DE ECONOMISCHE EN SOCIALE RAAD
VOOR HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST
TIJDENS ZIJN ZITTING VAN 20 NOVEMBER 2008

inzake

het ontwerp van gewestelijk vervoersplan IRIS 2

ONTWERP VAN GEWESTELIJK VERVOERSPLAN (IRIS 2)

Advies van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 20 november 2008

Aanhangigmaking

Op 24 september 2008 heeft de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vanwege de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bevoegd voor mobiliteit en openbare werken een adviesaanvraag ontvangen betreffende het ontwerp van gewestelijk vervoersplan IRIS 2.

Na onderzoek door zijn Commissies CATRO/Mobiliteit tijdens de zitting van 15 en 29 oktober 2008, alsook tijdens de zittingen van 12 en 17 november 2008, formuleert de Economische en Sociale Raad het volgend advies.

Advies

1. Algemene beschouwingen

De Raad verheugt zich over de opmaak van het nieuwe Gewestelijk Vervoersplan (Iris 2), dat het eerste Gewestelijk Vervoersplan (Iris 1) moet actualiseren en vervolledigen. De verbetering van de bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, alsook de mobiliteit binnen en naar het Gewest en de verbetering van de levenskwaliteit van de Brusselaars zijn immers allemaal elementen die bijdragen tot de sociaal-economische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en van de aantrekkingskracht ervan. Bijgevolg was het voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van belang om zich van een geactualiseerd Gewestelijk Vervoersplan te voorzien ten overstaan van de uitdagingen waarmee het wordt (en zal worden) geconfronteerd.

De Raad betreurt het niettemin dat de raadplegingsprocedure dergelijk korte termijnen heeft voorzien en dat er met de sociaal-economische kringen geen enkel voorafgaandelijk overleg werd gepleegd.

Het ACV beschouwt de derde doelstelling van -20 % druk van het autoverkeer (men gaat van 367.000 wagens naar 310.000 wagens in het verkeer tussen 6-10 u. 's morgens) als de hoeksteen van het Plan. Wanneer men dit opgeeft, dan brengt men het bereik van de andere twee doelstellingen in gevaar. Het gaat dus niet om een 'fetisjcijfer' :

- het vloeit voort uit het GewOP ;
- het wordt in het document op het technisch vlak gerechtvaardigd ;
- het laat een samenhang met het ontwerp van klimaatplan toe.

Het is het symbolisch cijfer dankzij hetwelk alle voorgestelde maatregelen worden gerechtvaardigd, en met name bepaalde 'moeilijke' maatregelen (parkeerbeperring, enz.).

Het beperken tot 15 % tegen 2015, zoals scenario 3 dit voorziet, stelt geen probleem voor zover de -20 % de beoogde doelstelling blijft.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties zijn er geen voorstanders van om dit 'fetisjcijfer' van 20 % voor de verlaging van het autoverkeer te handhaven. Ze menen van hun kant dat dit cijfer zou moeten worden geactualiseerd in het licht van de

technologische vooruitgang door de automobielsector, die in staat is om steeds minder vervuulende wagens te produceren. Op dezelfde wijze menen ze dat dit cijfer geen rekening houdt met de evoluties van de verplaatsingswijzen, alsook met de economische groei. Tot slot stellen ze vast dat de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met 20 % en de vermindering van de druk van het autoverkeer met 20 % doorheen de hele tekst door elkaar wordt gehaald. Deze verwarring is schadelijk. Het plan Iris 2 geeft de indruk dat de Kyoto-doelstellingen enkel kunnen worden behaald door de vermindering van het autoverkeer, terwijl de vervuiling als gevolg van het autoverkeer maar goed is voor 25 % van de CO₂-uitstoot in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Men zou andere pistes moeten onderzoeken, zoals de maatregelen die men ten uitvoer moet leggen om het energieverbruik in woningen, openbare gebouwen en ondernemingen te verminderen, maar voor de versnelde promotie van het gebruik van de schone wagen, alsook voor het invoeren van bussen met een hoogstaande dienstverlening ter vervanging van alle vervuulende bussen.

Bij het aandachtig nalezen van de strategische samenvatting betreurt **de Raad** het dat laatstgenoemde de link met de andere beleidsvoeringen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en met name met het CET en in mindere mate met het GewOP, onvoldoende op de voorgrond plaatst. **De Raad** is immers van mening dat de strategische samenvatting van het Plan uitdrukkelijk rekening moet houden met de eisen verbonden aan de sociaal-economische ontwikkeling van het Gewest ten overstaan van de andere bestanddelen zoals het leefmilieu en de veiligheid, ...

In dit opzicht en om rekening te houden met de prioritaire doelstellingen van het Gewest op het vlak van tewerkstelling meent **de Raad** dat het opportuun zou zijn om bij de modelvorming van de drie scenario's de sociaal-economische impact van de voorgestelde maatregelen vast te stellen.

De Raad neemt er akte van dat er tijdens de opmaak van het Plan een burgerpanel werd ingesteld en geraadpleegd. Hoewel **de Raad** zich erover verheugt dat de Regering een deelname van de burgers in het Plan wil opnemen, had hij het gewaardeerd dat de sociale partners eveneens vóór de opmaak van het Plan zouden zijn geraadpleegd.

Niettemin heeft **de Raad** met grote belangstelling kennis genomen van het geargumenteerde advies van het burgerpanel en houdt hij eraan om het realisme en het pragmatisme te onderlijnen van de voorwaarden die als fundamenteel voor het welslagen van het Plan werden beschouwd, alsook van de maatregelen die door dit panel als prioritair werden aanbevolen.

De Raad heeft kennis genomen van de samenvatting van de balans van het Gewestelijk Vervoersplan IRIS 1. Hij wijst op het belang van een dergelijke balans. **De Raad** beschouwt dit immers als een onmisbaar element om een relevante diagnose van de situatie te kunnen stellen, die de basis van het proces voor de opmaak van het nieuwe Plan vormt. Niettemin had hij graag het volledige document kunnen raadplegen.

De Raad wijst de Regering erop dat een Plan van een dergelijke omvang zijn doelstellingen maar zal kunnen behalen op voorwaarde dat de noodzakelijke financiering effectief gewaarborgd wordt.

De Raad verheugt zich erover dat dit Gewestelijk Vervoersplan werd opgemaakt op basis van een ruimer studiegebied dan enkel het grondgebied van het Gewest. Niettemin betreurt hij het gebrek aan overleg tussen de verschillende Gewesten, terwijl de mobiliteit een inzet is die de

gewestgrenzen ruimschoots overschrijdt. Zo is hij bijvoorbeeld van mening dat het ontwikkelen van openbaar vervoer naar de Rand toe, alsook van het GEN, het verzekeren van de coördinatie van de verkeersinformatie tussen de Gewesten, het aanmoedigen van het gebruik van de transitparkings in andere Gewesten en het ontwikkelen grootschalige projecten zoals de verbreding van de Ring, een structureel overleg tussen alle betrokken machtsniveaus vereist. In dit opzicht stelt hij de Regering voor dat de verschillende bepalingen die in het plan Iris 2 werden opgenomen ter kennis van de Regering van het Vlaams Gewest zouden worden gebracht. Meer in het bijzonder onderlijnt **de Raad** dat het ontbreken van een interregionaal overleg de interregionale mobiliteit van de werknemers zal afremmen, hoewel de drie Gewesten nochtans vragende partij zijn.

Bovendien pleiten **de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties** ervoor dat de mobiliteit een uitsluitend gewestelijke bevoegdheid zou worden en dus pleiten ze voor een duidelijk en eenvormig gewestelijk mobiliteitsbeleid. Ze menen immers dat het Gewest zich moet voorzien van de middelen (een gecentraliseerd instrument) om op het vlak van mobiliteit met de andere twee Gewesten besprekingen te kunnen voeren en om aldus het interregionaal overleg te bevorderen. Ze verduidelijken dat deze wens niet inhoudt dat de gemeenten geen plaatselijke inputs op het vlak van mobiliteit meer zouden kunnen geven.

Van hun kant zijn **de representatieve middenstandsorganisaties** eraan gehecht om de gemeentelijke bevoegdheden op het vlak van mobiliteit te behouden, maar pleiten ze voor een overleg tussen de 19 gemeenten.

De Raad betreurt het dat het hoofdstuk gewijd aan de begrotingsplanning en aan de financiering bijzonder beknopt is en onderlijnt dat de financiering van dit Plan nog niet duidelijk werd vastgesteld. Hij is immers van mening dat het Plan enkele mogelijke financieringspistes weergeeft, zonder zich echter over de (politieke, administratieve) haalbaarheid van deze pistes uit te spreken. Dit zijn de pistes : hervorming van de verkeersbelasting/belasting op inverkeerstelling, kilometertol van het wegennet voor privé-voertuigen (via GPS), belastingheffing op de overtollige parkeerplaatsen voor de kantoorgebouwen, uitbreiding derdebetalers 80/20, herziening van de fiscale voordelen voor de bedrijfsvoertuigen, ontvangsten uit de tenuitvoerlegging van het parkeerbeleid, stadstol. **De Raad** meent dat de opgesomde maatregelen verder moeten worden onderzocht, met name voor wat de sociaal-economische impact ervan betreft. Bovendien stelt hij vast dat er nergens een schatting werd gemaakt van wat deze middelen het Gewest zouden kunnen opleveren. Men kan er dus van op aan dat in elk geval in de komende jaren de financiering zal gebeuren via een aanzienlijke verhoging van de algemene mobiliteitsbegroting.

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties dringen erop aan dat de ondernemingen en de werkgevers niet de kosten zouden dragen van de maatregelen die in dit Plan werden opgenomen.

De representatieve middenstandsorganisaties en de representatieve werknemersorganisaties betreuren het dat er in het Plan grote werkzaamheden (tunnels, uitbreiding van de metro, enz.) worden aangehaald, zonder dat een kosten/batenanalyse is voorzien.

De Raad stelt een aanpassing van de fiscaliteit voor, die de ondernemingen in staat stelt om hun werknemers een uitgebreid mobiliteitsprogramma aan te bieden. Zo stelt hij voor :

- om een mobiliteitskaart in te voeren verbonden aan een vervoersbudget, waarover de werknemers naar believen kunnen beschikken ;

- om fiscale voordelen te bieden aan werknemers die zich in de nabijheid van hun werkplaats vestigen.

De Raad wijst erop dat intelligente technologische toepassingen eveneens het verkeer vlotter kunnen laten verlopen en een tijdswinst mogelijk maken. Bijgevolg vraagt hij om dergelijke oplossingen in het Vervoersplan op de voorgrond te plaatsen. Als voorbeeld geeft **de Raad** de volgende technologische toepassingen :

- de optimalisering van de werking van de verkeerslichten (waaronder de fasering) aan de kruispunten, met name ten behoeve van het openbaar vervoer ;
- de installatie van variabele mededelingsborden, die de reizigers dynamische inlichtingen verschaffen en hen over de toestand van het verkeer op de toegangswegen informeren. Het is trouwens een opvallende vaststelling dat de Brusselse Ring vrijwel de enige in Europa is die niet met variabele mededelingsborden is uitgerust.

De Raad dringt erop aan om te worden geraadpleegd over de verschillende keuzes die de Regering nog moet maken om dit Plan ten uitvoer te leggen.

Bijzondere beschouwingen

As 1 IRIS1 : de coherente ruimtelijke ordening

De Raad is van mening dat er een evaluatie zou moeten worden gemaakt van het beleid dat ernaar streeft om de kantooractiviteiten in de Vijfhoek te concentreren, met een bijzondere aandacht voor de gevolgen van dit beleid op de interregionale bewegingen die hieruit zouden kunnen voortvloeien. Bij gebrek aan deze evaluatie lijkt de stelling over het niet naleven van het GBP hem immers riskant.

As IV IRIS1 : de uitwerking van een parkeerbeleid

De Raad is van mening dat een impactstudie zou moeten verrichten naar de duurzame ontwikkeling met de economische, sociale en milieugerelateerde gevolgen van de toepassing van de rondzendbrief inzake het aantal parkeerplaatsen voor kantoren bij nieuwbouwprojecten. Over het algemeen is **de Raad** van mening dat de socio-economische problematiek systematisch moet worden opgenomen in de evaluatiecriteria van het gevoerd beleid.

De Raad stelt vast dat de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te dikwijls maar gedeeltelijk gebeurt. Een goed voorbeeld hiervan is het feit dat as IV van het IRIS1 plan de parallele uitvoering van bepaalde maatregelen voorzag. Men kan alleen maar vaststellen dat wat de uitvoering van de aanleg van transitparkeerterreinen betreft, de financiering nog niet voorhanden is terwijl de reglementering van het aantal parkeerplaatsen al sinds de toevoeging van een Titel VIII in de GSV in voege is.

Bijgevolg trekt **de Raad** de aandacht van de Regering op het feit dat voor de garantie op resultaat, reglementerende en beperkende maatregelen niet volstaan. **De Raad** dringt er dan ook op aan dat de Regering zich voorziet van de benodigde financiële middelen en personeel teneinde alle maatregelen van het plan IRIS II op een coherente manier uit te voeren.

De Raad dringt aan op het feit dat de tenuitvoerlegging van het Gewestelijk Parkeeragentschap een onmisbaar instrument is om het parkeerbeleid te doen welslagen.

As V IRIS1 : de invoering van de specialisatie van de openbare wegen

De Raad is van mening dat het de moeite waard zou zijn om een studie te realiseren met betrekking tot de verkeersopstoppingen en de verkeersstromen, die ingevolge de overstapplannen voor de transit op de hoofdwegen worden gegenereerd (lusparcours, omgekeerd eenrichtingsverkeer, enz.). Het lijkt duidelijk dat in bepaalde gevallen een uitbreiding van de capaciteit van deze hoofdwegen zou moeten worden overwogen, teneinde de verschuiving die voortkomt van de secundaire wegen mogelijk te maken waardoor deze volledig hun rol van zuiver plaatselijk verkeer kunnen spelen.

As VI IRIS 1 : de ontwikkeling van het GEN

De Raad is van mening dat de vertraging die met de uitvoering van het GEN wordt opgelopen, duidelijk nadelig is voor het mobiliteitsbeleid van het Gewest en meer in het bijzonder op het vlak van de problematiek inzake het dagelijkse in- en uitgaande pendelverkeer. Hij benadrukt de absolute prioriteit om de achterstand binnen de best mogelijke termijn in te halen.

De Raad dringt aan op de complementariteit die er moet zijn tussen het toekomstig GEN en het Brussels openbaar vervoersnet, en meer in het bijzonder de metro. Hij zal toezien op het inter-gewestelijk deel van het toekomstig GEN-netwerk gezien dit laatste eveneens een belangrijk potentieel kan inhouden voor de interne verplaatsingen van het Gewest en de bestaande metrolijnen kan aanvullen.

Wat was de impact van de maatregelen van het IRIS1-plan ?

De Raad stelt vast dat daar waar de ochtendspits zich in de jaren '90 tussen 7 en 9 uur 's morgens uitstrekte, deze zich momenteel uitspreidt tussen 6 en 10 uur 's morgens. De belangrijkste slachtoffers van deze toenemende verzadiging zijn de werknemers, meer bepaald de pendelaars, die steeds vroeger moeten vertrekken om opstoppingen te vermijden. **De Raad** trekt de aandacht van de Regering op deze problematiek die vragen doet rijzen rond de afstemming van het beroepsleven op het gezinsleven.

Een nog altijd zorgwekkende trendmatige evolutie

De Raad betreurt het dat dit ontwerp van gewestelijk vervoersplan de mobiliteits- en vervoersproblematiek niet aanpakt vanuit de invalshoek van de modale aandelen van de verschillende vervoerswijzen. In dit opzicht betreurt hij dat het plan niet duidelijk het modale aandeel van de auto aanhaalt, dat ontegenzeggelijk daalde ten gunste van het openbaar vervoer sinds de balans in 2001 werd opgemaakt.

Zo betreurt **de Raad** het ook dat deze voorstelling van de trendmatige evolutie enkel rekening houdt met de autofactor. Hoewel deze laatste zorgwekkend is, is **de Raad** van mening dat er rekening moet worden gehouden met andere factoren en dat deze ook een grondige analyse verdienen, zoals een analyse van het doordringingsvermogen van het spoor alsook een doorgedreven analyse van het MTB-netwerk.

De Raad stelt namelijk vast dat de rapporten van de MIVB een stijging van het gebruik van haar verschillende lijnen aantonen, vooral metro en tram. De diagnose inzake de onaangepastheid van het aanbod van het openbaar vervoer is juist en het is op dit niveau dat men de prioriteit inzake het vervoersbeleid zou moeten vastleggen. De achterstand van de openbare investeringen ter zake zijn echter schokkend. Zolang deze investeringstekorten niet zijn aangevuld, zal het openbaar vervoer geen afdoend alternatief vormen voor de auto en zodoende zal de toekomstige vraag, die uit de modale transfer van de auto naar het openbaar vervoer voortvloeit, niet kunnen worden opgeslorpt.

Tevens betreft **de Raad** het dat deze voorstelling geen rekening houdt met de nieuwe mobiliteit van de ondernemingen. Hij stelt immers vast dat een deel van de dienstverlenende ondernemingen, die in andere Gewesten zijn gedelokaliseerd maar die hun activiteiten in hoofdzaak op het Brussels grondgebied uitoefenen, een verschillende mobiliteit ontwikkelt. Er is een toename van de interregionale, en zelfs internationale mobiliteit van de ondernemingen, die niet zonder gevolgen blijft voor de regionale mobiliteit. **De Raad** betreft het dat er op dit vlak, en meer in het bijzonder op het vlak van het goederentransport, geen alternatieve ontwikkelingen plaatsvinden.

De Raad merkt eveneens op dat de tekst enkele assen op de voorgrond plaatst, die belangrijke vestigingsplaatsen voor ondernemingen en tewerkstelling zijn. **De Raad** betreft het dat ondanks het feit dat de tekst vaststelt dat deze zones onbereikbaar zijn met het openbaar vervoer, er in het woon-werktraject bijna geen alternatieven voor de auto zijn. Voor deze zones is het van fundamenteel belang om al bij de aanleg ervan de ontwikkeling van de activiteiten met de mobiliteit te verenigen. **De Raad** meent dat de nieuwe intelligente technologische toepassingen bepaalde opstoppingsproblemen op deze plaatsen zouden kunnen oplossen.

De Raad betreft het dat de voorgelegde diagnose nergens de promotie van de minder vervuulende wagens vermeldt om de autovervuiling te verminderen. Het ontwerp van Plan moet rekening houden met de technologische innovaties in de automobielsector. Anderzijds betreft **de Raad** het dat het gebruik van bepaalde cijfers de auto diaboliseert. Zo vindt hij op pagina 20 de zin « *Logisch gevolg van de toename van het verkeer : de CO₂-uitstoot neemt toe, waardoor alle inspanningen die in het Gewest werden geleverd, bijvoorbeeld in de industrie of in de woningen, teniet zouden worden gedaan* » onjuist. Hij vestigt immers de aandacht van de Regering op de cijfers die iedereen goed kent en erkent, volgens dewelke de CO₂-uitstoot te wijten aan het autoverkeer maar goed is voor 25 % de volledige uitstoot. Op dezelfde wijze kan de zin in het verklarend kader « *In het Brusselse Gewest is 95 % van de uitstoot van broeikasgassen aldus te wijten aan CO₂* » de lezer op een dwaalspoor brengen.

De gekozen doelstellingen

De Raad stelt voor om een inzet met de definitie (krachtens de Europese criteria) van de duurzame ontwikkeling toe te voegen.

De Raad vraagt om in de paragraaf gewijd aan de vermindering van de druk van het autoverkeer het volgende toe te voegen : « het komt erop aan het vervangingsaanbod te stimuleren, aan te moedigen en te verbeteren om tot een rationeel autogebruik te komen en zo niet, wanneer dit om een of andere reden onmogelijk is, om het gebruik van de schone wagen te promoten ».

De Raad vraagt om de auto toe te voegen wanneer de verschillende verplaatsingswijzen in het intermodaliteitsconcept worden opgesomd.

De Raad betreft het dat een weloverwogen culturele actie niet bij de actiemiddelen staat vermeld. Men mag immers de pregnantie van de mentale representaties als obstakel voor het rationeel gebruik van de auto en voor het gebruik van de zachte of openbare vervoerswijzen niet onderschatten.

Tot slot is **het ACV** van mening dat de Regering ook dient rekening te houden met de invloed van de reclamespots, die dagelijks het gedachtegoed in stand houden van de vanzelfsprekende verplaatsing met de auto op elk moment en op elke plaats.

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op de tweede paragraaf van pagina 35 : *« Zonder de specialisatie van de wegen als regelaar voor de wegecapaciteit en drager de van de levenskwaliteit in de woonwijken in vraag te stellen, zal men er toch moeten voor zorgen dat die specialisatie niet al te streng wordt toegepast. Als dat wel gebeurt, bestaat het gevaar dat in bepaalde wijken meer files worden gevormd, waardoor er meer brandstof wordt verbruikt en dus meer vervuilende uitlaatgassen worden geproduceerd »* en van de laatste paragraaf van pagina 35 : *« Ten slotte blijft de bescherming van de wijken door de specialisatie van de wegen onmisbaar - zowel voor het behoud van de levenskwaliteit als voor de verbetering van het milieu in het algemeen voor de bewoners »*. Hij merkt daar immers een overduidelijke tegenspraak op.

De Raad vraagt om de inzet betreffende de NOx (pagina 35) te schrappen. Hij meent immers dat laatstgenoemde de lezer op een dwaalspoor kan brengen.

Prioriteit 1 : zachtere vervoerswijzen bevorderen

De Raad herhaalt zijn opmerking betreffende het ontbreken van een link in de voorgelegde tekst met de economische functie. Bijgevolg stelt hij voor om de laatste zin van de laatste paragraaf van pagina 38, met name : *« Dat is de reden waarom het Plan de zachte verplaatsingswijzen wil bevorderen door de aanleg van aangepaste, veilige en comfortabele infrastructuur die een vlotte overstap naar het openbaar vervoer toelaat »* met de volgende woorden aan te vullen : *« en die rekening houdt met de behoeften die met de economische en commerciële activiteiten samengaan »*.

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op de maatregel die de tenuitvoerlegging van fietspaden of fietsmarkeringen op de alle wegen aanbeveelt. Hij is immers van mening dat deze maatregel niet kan worden uitgevoerd zonder rekening te houden met de ervaring van de bestaande toestand, met de inrichting van de verschillende sites, maar eveneens met de omvang van de betrokken wegen. **De Raad** meent dat een ongepaste wegversmalling voor wat het fietsverkeer betreft risico's met zich meebrengt veroorzaakt door een vals veiligheidsgevoel. Hij dringt erop aan om voor alle betrokken wegen na te gaan of deze maatregel al dan niet opportuun is.

De Raad staat positief tegenover het idee dat bepaalde wegen met een eigen baan worden aangelegd, en meer in het bijzonder langsheen de spoorwegen. Op dezelfde wijze neemt hij akte van de maatregelen die het Plan aanbeveelt om bepaalde hinderpalen uit de weg te ruimen die doorheen het Gewest lopen, zoals de bestaande niveauverschillen.

Om de fietsverhuur aan te moedigen, pleit **de Raad** ervoor dat de tekst in het kort de balans zou opmaken van de actie Velocity van de Stad Brussel en rekening zou houden met de bevindingen uit deze evaluatie.

De Raad heeft met veel belangstelling kennis genomen van de maatregel betreffende de opleiding om de fiets in de stad te gebruiken. Om alle weggebruikers, maar in het bijzonder de fietsers en de voetgangers, beter met elkaar te verzoenen, wijst hij erop dat het zeer belangrijk is dat iedereen de verkeersregels naleeft.

De Raad meent dat in nauw overleg met de handelaars tot fietsenstallingen in de handelsaders moet worden besloten. De vormgeving ervan moet overeenstemmen met het imago en de bestemming van de wijk.

Op dezelfde wijze meent **de Raad** dat het ontwerp van de openbare ruimten ook rekening moet houden met de bestemming en voornaamste functie van de wijken. Zo moeten in een handelsader de openbare ruimten dusdanig worden gestructureerd dat ze rekening houden met de behoeften van de gebruikers, en in het bijzonder van het cliënteel en van het imago/de bestemming van de wijk. Deze inrichtingen moeten gebeuren in nauw overleg met de handelaars in naleving van de regels betreffende de stedenbouwkundige vergunningen en in naleving van de overlegprocedure van het openbaar onderzoek. **De Raad** meent dat voor bepaalde aankopen het gebruik van de auto absoluut noodzakelijk blijft.

De Raad wijst de Regering erop dat het belangrijk is om voetgangers een veilig traject te waarborgen. Hij merkt immers op dat de voetpaden al te vaak onaangepast zijn, met name voor bejaarden, personen met beperkte mobiliteit en kinderwagens. Op dezelfde wijze wijst hij erop dat het zeer belangrijk is om de voetpaden in de omgeving van haltes van het openbaar vervoer op nuttige wijze in te richten.

De Raad meent dat de aanleg van wegvoorzieningen, zoals trottoiruitstulpingen en andere versmallingen, moet worden bestudeerd in functie van de omvang van de weg, teneinde het autoverkeer niet kunstmatig te belemmeren en veiligheidsproblemen te veroorzaken.

De Raad meent dat de geleidelijke aanleg van voetgangerszones rekening moet houden met de bestaande situatie (bereikbaarheid van stations en handelszaken, veiligheid, ...). In dit opzicht herhaalt hij de bepalingen van het GewOP, die voorzien dat elke aanleg van een voetgangerszone in een handelsader moet worden voorafgegaan door een sociaal-economische impactstudie naar de soorten handelszaken, de behoeften en de gedragingen van het cliënteel. Deze impactstudie zou moeten worden verricht door een onafhankelijk deskundige en in nauw overleg met de economische actoren van de wijk.

De representatieve middenstandsorganisaties menen dat deze democratische regels en regels inzake good governance tot op heden niet altijd in het Brussels Gewest werden toegepast. Op zijn minst zou de handelaars, die hun plaats niet meer vinden in de wijk die tot voetgangerszone werd gemaakt, een schadevergoeding en een verhuissteun moeten worden toegekend. De verrichtingen van Staatsburg op het vlak van schadevergoeding in het kader van een fundamentele wijziging van de wijk zouden moeten worden bestudeerd om de mogelijkheden na te gaan om in de Brusselse handelswijken een dergelijke maatregel te verwezenlijken.

Prioriteit 2 : het openbaar vervoer aantrekkelijker maken

De Raad verheugt zich over de kwaliteit van dit hoofdstuk. Hij vindt deze verfijnde en diepgaande analyse van de verschillende openbare vervoerswijzen immers samenhangend en beschouwt ze als een nuttig document voor een algemenere bezinning over de mobiliteit.

De Raad wijst de Regering op het belang van het tijdsbeheer in een mobiliteitsplan en de uitvoering ervan. Er verstrijkt immers ongeveer 5 jaar tussen de beslissing om gebruik te maken van het rollend materieel tram-metro-bus en de indienstneming ervan door de MIVB (cfr. inzet nr. 4 op pagina 12). **De Raad** dringt erop aan dat de Regering prospectief tewerk zou gaan om zo de komende flessenhalsproblemen op het openbaar vervoersnet te kunnen

oplossen. In dit opzicht heeft hij vragen bij de kwesties inzake timing en fasering die blijven bestaan. Zo wijst **de Raad** er bijvoorbeeld op dat de planning een te lange termijn voor de ontwikkeling van de nieuwe metrolijnen voorziet (2020).

De Raad dringt erop aan dat het belangrijk is om een toereikende begroting te voorzien. Zo wijst hij de Regering ook op het belang van de fasering en van de timing voor wat de verschillende geplande werven. In dit opzicht vestigt hij de aandacht van de Regering op de fasering voorzien in het hoofdstuk betreffende de metro, die niet in overeenstemming lijkt met deze die aan het begin van het hoofdstuk betreffende prioriteit 2 wordt beschreven.

Voor de **representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties** zijn de prioriteiten op het vlak van het collectief vervoer de uitbreiding van het metronet, de versnelde invoering van het Gewestelijk Expresnet, de toename van het aantal haltes in de buurt van ondernemingen en ondernemingencentra en een grotere frequentie op de bus- en tramlijnen.

De Raad is van oordeel dat het GEN een prioriteit moet vormen.

De Raad dringt erop aan dat de taxi's gebruik zouden kunnen maken van de berijdbare eigen banen voor zowel trams als bussen.

De Raad dringt erop aan dat het openbaar vervoer aan alle gebruikers zou worden aangepast (fietsen, kinderwagens, enz.). Op dezelfde wijze moet de informatie over de opstapplaats voor deze gebruikers duidelijk zichtbaar zijn.

De Raad dringt erop aan dat de kwaliteit van het aanbod zich ook zou uiteten in geluidloze trams die de woningen van de buurtbewoners niet doen trillen. De aanwezigheid van meer mensen in een veertigtal stations is een positieve maatregel, maar zou moeten worden uitgebreid naar alle stations, zodat de gebruiker bij het nemen van het openbaar vervoer zich echt veilig zou voelen.

De Raad meent dat het op het vlak van de tariefintegratie ook raadzaam is om de tariefintegratie tussen de netwerken van de MIVB en deze van De Lijn en van de TEC te voorzien. Aldus vraagt **de Raad** om op pagina 50 de termen « *kunnen worden uitgebreid* » door de termen « *moeten worden uitgebreid* » te vervangen.

De Raad dringt erop aan om de auto, alsook de aanleg van overstapparkerterreinen, in de problematiek van de intermodaliteit op te nemen.

In verband met de werven voor de in het Irisplan 2 voorziene metro- en premetro-infrastructuren meent **de Raad** dat deze in het kader van een good governance moeten worden beheerd (voorafgaandelijke informatie aan alle buurtbewoners, met inbegrip van de niet-residentiële economische actoren binnen een redelijke termijn zodat laatstgenoemden de nodige aanpassingsmaatregelen kunnen nemen, permanent overleg tijdens de volledige duur van de werken, aanduiding van een contactpersoon, naleving van de duur van de werven en ervoor zorgen dat opeenvolgende werven worden vermeden).

De representatieve werkgevers- en middenstandsorganisaties menen dat een wegentarifiering niet uitsluitend op het niveau van het Brussels Hoofdstedelijk kan worden overwogen. Deze veronderstelt immers op zijn minst een coördinatie op het niveau van alle Gewesten, en zelfs van een ruimer gebied zoals de Benelux.

De representatieve werknemersorganisaties menen dat men over een wegentarifiering samen met de sociale partners overleg moet plegen.

De Raad meent dat men aan de verbeteringen, die moeten worden aangebracht, maatregelen zou moeten toevoegen om de netheid en de veiligheid in de omgeving van het Zuidstation te verbeteren, gezien de situatie momenteel veel te wensen overlaat.

De representatieve middenstandsorganisaties herhalen hun opmerking dat een voorafgaandelijke sociaal-economische impactstudie in nauw overleg met de plaatselijke economische actoren noodzakelijk is. De aangekondigde kwaliteitsvolle inrichting van de centrale lanen zou in nauw overleg moeten gebeuren met de 'Groupement des commerçants du Centre de Bruxelles' (GCCB) en de plaatselijke economische actoren. **De representatieve middenstandsorganisaties** kanten zich volledig tegen de uitbreiding van de overdekking tot aan de Naamse Poort, omdat ze van mening zijn dat deze de opstoppingen, noch de ontwikkeling van de wijk ten goede zou komen en de vervuiling enkel zou verplaatsen. De in het Plan aangekondigde haalbaarheidsstudie zou in nauw overleg met alle plaatselijke actoren moeten gebeuren, wat niet het geval is geweest.

De Raad meent dat er in ieder geval een impactstudie moet worden verricht.

Prioriteit 3 : een rationeel gebruik van de wagen aanmoedigen

De Raad verwijst naar zijn advies van 20 november 2008 betreffende de vervoersplannen.

Tevens vestigt **de Raad** de aandacht op de samenhang in de timing van tenuitvoerlegging van de maatregelen : noodzaak om voorafgaandelijk sensibiliseringscampagnes over het rationeel autogebruik te hebben gevoerd, alsook om zowel het openbaar vervoersaanbod als de toegangen tot overstapparkerterreinen aan de rand van het Gewest te vermeerderen en te verbeteren.

Het ACV meent dat men de stelling moet relativiseren, volgens dewelke « het vanzelfsprekend is dat men geen maatregelen tot rationeel autogebruik kan opleggen zonder geldige alternatieven voor te stellen, in hoofdzaak in het openbaar vervoer ». Deze stelling is te autoritair. Bepaalde grootsteden zijn erin geslaagd om een rationeel autogebruik te promoten zonder dat ze zelfs vooraf het openbaar vervoersaanbod hebben kunnen vergroten. Men denkt hierbij aan het aannemen van « goede gewoonten » (stappen en fietsen), in het bijzonder voor trajecten van maar enkele kilometers, carpooling, Cambio, enz.

Dit gezegd zijnde, meent **het ACV** dat men heel wat middelen zal moeten vrijmaken indien men wil voorkomen dat dit plan zonder gevolg blijft.

De Raad meent dat een studie naar het profiel van de Cambio-klant eveneens diverse scenario's inzake de tarifiering van de aan het cliënteel aangeboden dienst zou moeten voorzien. Bovendien dringt hij erop aan om meer reclame te voeren om deze verplaatsingswijze te promoten.

De representatieve middenstandsorganisaties menen dat de invoering van een tarifiering van de korte taxiritjes in nauw overleg moet gebeuren in nauw overleg met de betrokken beroepsfederaties om rekening te houden met de rentabiliteitsvereisten van een al kwetsbare sector. Hetzelfde geldt voor de investeringen om de « look » van de taxi's te realiseren.

Prioriteit 4 : een gehiërarchiseerd en beveiligd wegennet ontwikkelen

De Raad verwijst naar de laatste paragraaf van pagina 80. Hij vindt deze nieuwe analyse van de problematiek inzake de wegenspecialisatie immers relevant. **De Raad** neemt er akte van dat deze tekst de diagnose stelt van de nadelen als gevolg van de globale systematisering van de wegen tot de zone 30, met name op het vlak van het leefmilieu, de bereikbaarheid van de ondernemingen, enz. In dit opzicht onderlijnt hij de waarschuwing betreffende de daling van de snelheid, alsook van de bereikbaarheid en de mobiliteit naar en binnen het Gewest, wat « *economische vitaliteit van het Gewest in gevaar zou brengen* ». **De Raad** merkt op dat de laatste paragraaf van pagina 81 onder de titel « *De maximaal toegelaten snelheid verlagen* » in tegenspraak is met de diagnose en omwille van zijn algemene aard niet zou kunnen worden nageleefd.

In verband met de verlaging van de maximaal toegelaten snelheid op alle plaatselijke wegen tot 30 km/u. meent **de Raad** dat de tenuitvoerlegging van deze maatregelen tot systematisering van de snelheidsverlagingen enkel op een nauwgezette en progressieve wijze kan worden uitgedacht (rekening houdend met de bestaande situatie, zoals de inrichting, de bestaande functies, enz.). **De Raad** is immers van mening dat de aanleg van eigen banen, het invoeren van eenrichtingsverkeer, de parkeerbeperkingen en de beperking van het autoverkeer tot het plaatselijk verkeer in bepaalde wijken moeilijkheden kan stellen.

Anderzijds dringt hij erop aan om op het niveau van de hoofdstedelijke wegen, de hoofdwegen en de wegen tussen wijken gelijklopende maatregelen te nemen, zodat deze ten volle hun rol kunnen vertolken en het bijkomend verkeer als gevolg van de specialisatie van bepaalde plaatselijke wegen kunnen opvangen. **De Raad** meent immers dat bij gebrek aan maatregelen, die een vlotte doorstroming van het autoverkeer kunnen waarborgen, zoals een aanpassing van de normen en het in overeenstemming te brengen met hun voornaamste bestemming, de specialisatie van bepaalde plaatselijke wegen opstopproblemen zal veroorzaken die nadelig zullen zijn voor alle sociaal-economische actoren van het Gewest.

Overigens vindt **de Raad** de maatregel om het verkeer tussen wijken te vereenvoudigen interessant voor zover de snelheid er niet tot 30 km/u. wordt beperkt.

In ieder geval dringt **de Raad** erop aan dat deze grote veranderingen van de sociaal-economische omgeving als gevolg van de specialisatie van bepaalde plaatselijke wegen absoluut in het kader van sociaal-economische evaluaties zouden gebeuren, in nauw overleg met de plaatselijke economische actoren en in naleving van de openbare overlegprocedures.

De Raad herhaalt zijn opmerking betreffende het voordeel van het gebruik van intelligente technologische toepassingen om zo de verkeersstromen te optimaliseren en alle economische actoren van het Gewest tijd te laten winnen.

In verband met de aanpassing van bepaalde kruispunten staat **de Raad** positief tegenover de maatregel die de verwijdering aanbeveelt van de parkeerplaatsen stroomopwaarts van de kruispunten, zodat daar plaats komt voor specifieke stroken voor het verkeer dat naar links wil afslaan. Hij is immers van mening dat, wanneer de inrichting van het kruispunt dit toelaat, deze maatregel het verkeer vlotter kan laten doorstromen.

In verband met de creatie van plaatselijke infrastructures meent **de Raad** dat de bouw van tunnels, die een mobiliteitsvoordeel kunnen opleveren, de doorstroming van het verkeer ten goede kan komen.

Overigens tekenen **de representatieve middenstandsorganisaties** voorbehoud aan bij de noodzaak om bepaalde tunnels te bouwen, die zich op het niveau van de verbetering van de mobiliteit niet rechtvaardigen. Ze zijn immers van mening dat deze tunnels een zware financiële investering zouden vereisen en, gelet op de lange duur van de werken, voor heel wat ongemakken en verstoringen in de handelsaders zouden zorgen en in bepaalde gevallen tot het verlies van de oorspronkelijke bestemming van de wijken zouden leiden. In dit opzicht vragen ze om een sociaal-economische impactstudie te verrichten, om met de plaatselijke actoren overleg te plegen en om de openbare overlegprocedures na te leven.

In verband met de verbreding van de Ring verwijst **de Raad** naar zijn advies, dat hij op 23 oktober 2008 hieromtrent heeft geformuleerd. Tevens stelt hij voor dat de Regering de mogelijkheid zou bestuderen om in het zuiden van Brussel een tunnel te bouwen om zo een echte Ring rond Brussel te kunnen aanleggen.

Prioriteit 5 : een gecoördineerd en regulerend parkeerbeleid toepassen

De Raad vraagt om in de laatste zin betreffende de te behalen doestellingen (pagina 87) de volgende woorden toe te voegen : « *zo krijgen de buurtbewoners en de klanten van de handelskernen ook de mogelijkheid om binnen een aanvaardbare afstand van hun woning over een parkeerplaats te beschikken* ».

De Raad betreurt het dat het totaal aantal parkeerplaatsen op de openbare weg en in de openbare parkings niet hoger ligt dan het gelijkwaardig aantal dat in 2004-2005 werd opgemeten. Deze visie is te statisch en houdt geen rekening met de evoluties op het vlak van de bevolkingsgroei in de bepaalde wijken, noch met de ontwikkeling van de handelsactiviteiten. Deze hypothese is een hypothese zonder groei. Men zou ze moeten versoepelen om rekening te houden met de nieuwe demografische en sociaal-economische evoluties van de wijken.

De Raad neemt er akte van dat de tekst voorziet om indien nodig vervangingsparkeerplaatsen te creëren die niet op de openbare weg liggen. Hoewel hij zich bij dit beginsel kan aansluiten, vraagt **de Raad** om te verduidelijken wat men met « indien nodig » wil bedoelen, om willekeur te voorkomen. Men zou ook objectieve criteria moeten verduidelijken om te omschrijven hoe groot deze noodzaak is. Op dezelfde wijze meent hij dat de maatregelen ter aanvulling van de op pagina's 88 en 89 voorgestelde parkeervoorziening niet kunnen worden uitgevoerd zonder een nauwe samenhang met het openbaar vervoersnet.

In verband met de hoge tarifiering aan de rand van het stadscentrum menen **de representatieve middenstandsorganisaties** dat het raadzaam is om de klanten van de handelskernen in het aan alle buurtbewoners aangepaste tarief op te nemen. Indien dit niet zou gebeuren, menen ze dat deze maatregel de handelskernen zouden verzwakken, die al te lijden hebben onder de concurrentie van andere handelspolen in het Brussels Gewest en erbuiten, waarvoor de tarifiering van de parkeerplaatsen lager ligt en zelfs gratis is.

Onder de kerntaken van het gewestelijk parkeeragentschap vraagt **de Raad** om in het 6^{de} punt het volgende toe te voegen : « *alle openbare transitparkings in het Gewest organiseren, beheren en controleren, maar ook nieuwe openbare parkings aanleggen in functie van de plaatselijke behoeften waaraan momenteel niet wordt voldaan* ».

De Raad verheugt zich over de door het Plan aanbevolen maatregel om voor de zware voertuigen parkeerterreinen voor langparkeren aan te leggen zodat die voertuigen geen parkeerplaatsen in woonwijken inpalmen.

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op het feit dat de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening het aantal parkeerplaatsen voor kantoren en woningen bepaalt op basis van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Hij meent dat de bepaling van dit aantal parkeerplaatsen ook rekening zou moeten houden met het absorptievermogen van de haltes van het netwerk, alsook met de andere bestaande alternatieven zoals Cambio.

Overigens beklagt **de Raad** zich over de verschillen bij de toewijzing van parkeerplaatsen. Hij meent dat er geen onderscheid mag worden gemaakt tussen het aantal parkeerplaatsen waarop de ondernemingen van de louter industriële sectoren recht hebben en deze waarop de hoogtechnologische ondernemingen recht hebben. Laatstgenoemden hebben immers recht op minder parkeerplaatsen dan de ondernemingen van de industriële sectoren. Tot slot stelt hij voor om een « parkingroute » in te voeren (zoals in Brugge, Gent of Antwerpen).

De Raad meent dat de rationalisering van de parkeerplaatsen in de kantoren en de belastingheffing op de overtollige parkeerplaatsen, alsook de andere maatregelen die in deze prioriteit worden voorgesteld, een sociaal-economische evaluatie vereisen alvorens ze ten uitvoer worden gelegd.

De Raad dringt erop aan om de toegangen tot de transitparkeerplaatsen op een nuttige en efficiënte wijze in te richten. Op dezelfde wijze verzoekt hij de Regering om er beveiligde fietsenstallingen te bouwen.

Prioriteit 6 : mobiliteit en ruimtelijke ordening op elkaar afstemmen

De Raad pleit ervoor om van bij het ontwerp van het project het ruimtelijke orderingsbeleid en de mobiliteit in één geheel op te nemen.

De Raad vestigt de aandacht van de Regering op het feit dat het niet de taak is van de stedenbouwkundige lasten om de vestiging van kantoren in moeilijk met het openbaar vervoer bereikbare zones te bestraffen. Hij meent dat de voorgestelde maatregel de investering van ondernemingen in renovaties van gebouwen zou kunnen afremmen en/of verhinderen. Hij herhaalt zijn opmerking betreffende de ontwikkeling van een performant en gevarieerd openbaar vervoer, en meer in het bijzonder voor zones met momenteel minder goede verbindingen. Op dezelfde wijze meent hij dat de maatregelen die de vestiging van kantoren nabij stations en intermodale knooppunten en de bestraffing (met een bijkomende tewerkstellingsbelasting) van de vestigingen van kantoren in de andere zones willen versterken, geen rekening houden met de onroerende meerkosten die de onderneming zou moeten kunnen dragen, met de beslissing om zich buiten het Brussels Gewest te vestigen tot gevolg. Een bijzondere aandacht en enige soepelheid zou moeten worden voorzien voor de kleine kantoren, die geen hoge huurprijzen kunnen betalen.

Prioriteit 7 : realtime beheer en informatie rond mobiliteit

De Raad meent dat de tarifiering van het autogebruik op uiterst nauwkeurige wijze moet worden bestudeerd. Een dergelijke maatregel kan maar worden aanbevolen wanneer deze op zijn minst op een identieke wijze in de andere Gewesten wordt toegepast. Bovendien meent hij dat deze nieuwe belasting de belasting op het bezit van een wagen zou moeten vervangen. Hij is immers van oordeel dat het heffen van twee belastingen ter zake de bevolking zou kunnen ontmoedigen om belangrijke infrastructuren te bezoeken en de economische ontwikkeling zou kunnen afremmen. Anderzijds meent hij dat deze tarifiering een doelpubliek en welbepaald dagen en uren zal moeten beogen. Op dezelfde wijze vraagt hij zich af of deze maatregel opportuun is voor bepaalde beroepen met dringende opdrachten (dokters, verplegers, enz.).

De Raad dringt erop aan om voorafgaandelijk een sociaal-economische evaluatie van de aanbevolen maatregelen te verrichten en om bij deze gelegenheid een overleg met alle sociaal-economische actoren van het Gewest in te stellen.

Prioriteit 8 : de logistiek en de verdeling van de goederen verbeteren

De Raad wenst dat dit hoofdstuk betreffende de verbetering van de logistiek en de verdeling van de goederen verder zou worden uitgewerkt. Hij betreurt het dat men geen begeleidende maatregelen heeft overwogen om de sector te stimuleren en dat men niet over de bestaande parken en over de werkwijzen heeft nagedacht. Hij verheugt zich erover dat op pagina 106 een overleg met de sector en de economische partners werd onderlijnd en meent dat dit overleg absoluut noodzakelijk is om de voorgestelde maatregelen op een efficiënte wijze ten uitvoer te leggen, maar eveneens om over andere maatregelen na te denken.

In dit opzicht dringen **de representatieve middenstandsorganisaties** erop aan dat de vertegenwoordigers van de handelaarsverenigingen van de Benedenstad en de Bovenstad (de twee prioritaire wijken in het commercieel ontwikkelings-schema) deel uitmaken van de permanente Brusselse overlegstructuur die in het document wordt vermeld.

De representatieve middenstandsorganisaties menen dat de tenuitvoerlegging van het stedelijk verdeelcentrum (SVC) geen aanleiding mag geven tot meerkosten die de handelaars van het stadscentrum moeten dragen. Indien deze meerkosten immers zouden worden verhaald op de handelaars, en dus op de prijzen die de consumenten betalen, dan zouden deze een zeer negatieve invloed hebben op de rentabiliteit van de handelszaken en de consumenten ook naar handelszaken in de rand verdrijven. In ieder geval vereist de tenuitvoerlegging van het SVC een nauw overleg met de GCCB en de andere plaatselijke economische actoren van het hypercentrum.

De Raad betreurt het feit dat het Plan niet is gebaseerd op een duidelijke studie en analyse van de bestaande toestand, die een duidelijk onderscheid maakt tussen de bevoorradings-behoefte van Brussel en het doorgaand verkeer. Bijgevolg pleit hij ervoor dat het Plan het goederenvervoer binnen het Gewest beter zou integreren door rekening te houden met elementen zoals het spoor en de Haven van Brussel.

De Raad vraagt om aan de lijst van de instrumenten van het Gewest « een politieaanwezigheid om de laad- en loszones te doen naleven » toe te voegen.

Prioriteit 9 : de 'Governance' verbeteren

De Raad meent dat de good governance erin bestaat om beslissing op het vlak van mobiliteit uit te denken rekening houdend met de gevolgen op de duurzame ontwikkeling, waaronder de sociaal-economische impact. De duurzame ontwikkeling houdt in dat de drie pijlers (leefmilieu, maatschappij en economie) op voet van gelijkheid worden geplaatst.

De Raad meent dat er aan de efficiëntie van de sturing een bijkomend punt moet worden toegevoegd : de uitwerking (aan de hand van voorafgaandelijke onderzoeken of evaluaties) van de gevolgen van de beslissingen op de economische en handelsactiviteiten en de banen die eruit voortvloeien.

*
* *