



INITIATIEFADVIES

De mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

10 maart 2014

1.	INLEIDING	4
2.	ALGEMENE BESCHOUWINGEN	6
2.1	VISIE OP MOBILITEIT.....	6
2.2	MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING	7
2.2.1	Belang van het op elkaar aansluiten van het beleid inzake ruimtelijke ordening en het beleid inzake mobiliteit.....	7
2.2.1.1	Gemengde wijkfuncties en uitbreiding van het aanbod aan woningen en collectieve uitrustingen.....	7
2.2.1.2	Bereikbaarheid van de tewerkstellingsgebieden	7
2.2.1.3	Modaliteitstransfer	8
2.2.1.4	Overstapparkings	8
2.2.1.4.1	Intra-Brusselse overstapparkings	8
2.2.1.4.2	Interregionale overstapparkings	8
2.2.1.5	Harmonisatie van de inrichtingen.....	9
2.2.1.6	Eigen beddingen en voorbehouden rijstroken	9
2.2.2	De grote projecten	9
2.2.2.1	Ring.....	9
2.2.2.2	Noord-Zuidverbinding	9
2.2.2.3	Handelscentra	9
2.3	FISCALITEIT EN FINANCIERING VAN MOBILITEIT	10
2.3.1	Fiscaliteit en mobiliteit.....	10
2.3.1.1	Kilometerheffing	10
2.3.1.2	Mobiliteitsbudget	11
2.3.1.3	Draagbaarheid van de registratierechten.....	11
2.3.2	Financiering van de mobiliteit.....	11
2.3.2.1	Slimme kilometerheffing.....	11
2.3.2.2	Financiering van de MIVB	11
2.3.2.3	Brussels pendelfonds.....	12
2.4	SLIMME TECHNOLOGIEËN EN MOBILITEIT	12
2.5	GOVERNANCE EN MOBILITEIT.....	12
2.5.1	Overleg	12
2.5.1.1	Overleg tussen het Gewest en de sociale gesprekspartners	12
2.5.1.2	Overleg tussen het Gewest en de federale overheid.....	13
2.5.1.3	Interregionaal overleg	13
2.5.1.4	Overleg tussen het Gewest en de gemeenten	14
2.5.1.5	Overleg met de buurtactoren.....	14
2.5.2	Organisatie en coördinatie van werven	14
2.5.3	Preventie, toezicht en sancties	14
2.5.4	Statistieken en evaluaties	15
3.	BIJZONDERE BESCHOUWINGEN.....	15
3.1	HOE DE VERPLAATSINGSBEHOEFTE BEHEERSEN ?	15
3.2	HOE HET MOBILITEITSAANBOD VERGROTEN ?	16
3.2.1	Collectief vervoer	16
3.2.1.1	Spoorwegvervoer	16
3.2.1.1.1	GEN	16
3.2.1.1.2	BEN	17
3.2.1.2	MIVB-aanbod	17
3.2.1.2.1	Algemeen	17
3.2.1.2.2	Metro	17
3.2.1.2.3	Tram.....	18
3.2.1.2.4	Bus	18
3.2.1.3	Geïntegreerde tarifiering en informatie	18
3.2.1.4	Taxi's	18
3.2.2	Individueel vervoer	19
3.2.2.1	Parkeren.....	19

3.2.2.2	<i>Actieve vervoerswijzen</i>	19
3.2.2.2.1	<i>Fiets</i>	19
3.2.2.2.2	<i>Te voet</i>	19
3.2.3	<i>Gedeelde mobiliteit</i>	20
3.2.3.1	<i>Carpooling</i>	20
3.2.3.2	<i>Autodelen</i>	20
3.2.3.3	<i>Fietsdelen</i>	20
3.2.3.4	<i>Gedeelde parkings</i>	21
3.2.4	<i>Vervoerplannen</i>	21
3.2.4.1	<i>Bedrijfsvervoerplannen</i>	21
3.2.4.2	<i>Schoolvervoerplannen</i>	21
3.2.4.3	<i>Vervoerplannen voor evenementen</i>	21
4.	GOEDERENVERVOER	21
4.1	<i>Stedelijk distributiecentrum</i>	22
4.2	<i>Leveringen buiten de spitsuren</i>	22
4.3	<i>Duurzamere vervoerswijzen</i>	22
4.4	<i>Nadenken over de organisatie van leveringen</i>	22
5.	CONCLUSIES	23
5.1	<i>Samenvatting van de algemene beschouwingen</i>	23
5.2	<i>Samenvatting van de bijzondere beschouwingen</i>	24
6.	BIJLAGEN	25
6.1	<i>Documenten inzake mobiliteit van de ESRBHG</i>	25
6.2	<i>Lijst van de adviezen van de ESRBHG - mobiliteit</i>	25
6.3	<i>Lijst van de adviezen van de KvM - Mobiliteit</i>	26
6.4	<i>Evolutie van de hoofdvervoerswijze gebruikt op een gemiddelde dag voor verplaatsingen met betrekking tot het BHG</i>	27
6.5	<i>Personenvervoer (MIVB, TEC, De LIJN) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest</i>	28

1. INLEIDING

Mobiliteit is een zaak van iedereen ! We moeten ons immers verplaatsen om naar het werk te gaan, naar school, in het kader van onze vrijetijdsbesteding, voor culturele activiteiten, voor leveringen... Deze verplaatsingen doen we aan de hand van al dan niet gecombineerde vervoerswijzen, nu eens individueel, dan weer collectief of gedeeld.

De laatste jaren hebben de sociale gesprekspartners die in de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna « de Raad » genaamd) zijn vertegenwoordigd heel wat besprekingen en debatten over mobiliteitsgebonden thema's gevoerd. De talloze aspecten van mobiliteit zijn aldus aan bod gekomen in een hele reeks adviezen, die als bijlage worden opgesomd (6.1, 6.2 en 6.3). Men kan deze adviezen raadplegen op de website van de Raad : www.esr.irisnet.be.

Omdat hij een antwoord wil bieden op het feit dat er in het Brussels Gewest steeds meer mobiliteitsproblemen worden vastgesteld, alsook de sociaaleconomische impact ervan, wenst de Raad met dit initiatiefadvies zijn visie op de mobiliteit kenbaar te maken en verschillende mogelijke oplossingen voor te stellen. Het is immers van belang dat de mobiliteit in, rond en naar het Gewest zo efficiënt mogelijk is om een aangename leefomgeving en een goede bereikbaarheid van de hoofdstad te verzekeren. De sociaaleconomische ontwikkeling van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat immers op het spel !

De Raad wenst erop te wijzen dat de huidige verzadiging van Brussel een geschiedenis heeft : de aanleg van autosnelwegen heeft met name de middenklasse ertoe aangezet om zich in de rand te vestigen, waardoor de mobiliteitsbehoeften toenamen, terwijl terzelfder tijd de investeringen in de zachte alternatieven van het openbaar en spoorwegvervoer werden beperkt waardoor deze vandaag niet meer voldoen aan de toename van de mobiliteitsnoden in en rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het grote aantal actoren en beslissingsniveaus op het vlak van mobiliteit vormt een bijkomende moeilijkheid.

Bij de oplossingen om de situatie te verbeteren, moeten bijgevolg de verschillende actoren en niveaus betrokken zijn, en deze oplossingen zullen in de tijd worden gespreid. Er moeten « quick win »-oplossingen worden gevonden om te optimaliseren wat op korte termijn kan worden geoptimaliseerd, terwijl er grotere investeringen moeten worden verder gezet, uitgebreid en verwezenlijkt in het kader van een tijdschema over een langere periode, maar eveneens binnen een strakke planning.

Alvorens dieper in te gaan op de mobiliteitsvisie die ze hebben weerhouden, willen de Brusselse sociale gesprekspartners de volgende vaststellingen belichten :

Evolutie van de mobiliteit

De tabel in bijlage 6.4 toont ons de evolutie van het belangrijkste verplaatsingsmiddel in het Gewest. Deze gegevens, die afkomstig zijn uit het cahier van het Observatorium van de mobiliteit, geven aan dat wat betreft de interne verplaatsingen in het Gewest (tijdens het jaar 2010) er vooral te voet werd gegaan (37%), van nabij gevolgd door de auto (32%) en tenslotte door het openbaar vervoer (uitgezonderd de trein) (25%). Wat betreft de in- en uitgaande verplaatsingen, lag de auto ruim aan kop (meer dan 60%). De trein is het tweede vervoermiddel (ongeveer 25%). Tussen de enquête Mobil van 1999 en de studie Beldam in 2010 is het modale aandeel van de auto gedaald, zowel voor de interne verplaatsingen als voor de in- en uitgaande verplaatsingen. In dit verband dient eveneens te worden opgemerkt dat het aandeel van de fiets voor de interne verplaatsingen is gestegen van 1,2% tot 3,5%, terwijl het voor de in- en uitgaande verplaatsingen is gedaald tot 0,4%, tegen 2,7% voor de ingaande verplaatsingen in 1999 en 1,5% voor de uitgaande verplaatsingen.

De cijfers van het BISA geven ons enkele aanwijzingen over de evolutie van het aanbod van de MIVB tijdens de laatste jaren (zie tabel in bijlage 6.5). Wat betreft het aanbod van de MIVB, werden in 2012 het grootste aantal verplaatsingen gemaakt met de metro (132,4 miljoen), voor de tram (123,5 miljoen) en de bus (93 miljoen). Sedert 1990 is het aantal reizen met elk van deze vervoerswijzen respectievelijk toegenomen met 62%, 114% en 73%. Ook de lengte van de assen (in km) is tijdens de laatste 20 jaar toegenomen, zowel voor de metro (2012 : 40 km) als voor de tram (2012 : 140 km) en de bus (2012 : 358 km). De rijsnelheid is daarentegen licht afgenomen, en het vervoersmiddel met de laagste snelheid is de tram (16,5 km/u), onmiddellijk gevolgd door de bus (16,8 km/u) en daarna door de metro (28,3 km/u).

Verscheidene studies, rankings¹ wijzen Brussel aan als een van de meest verzadigde steden / wereldsteden.

De bevolkingstoename

Het Brussels gewest kent sedert meer dan 10 jaar een aanzienlijke stijging van zijn bevolking. Zo woonden er in 2000 nog 959.318 personen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, terwijl het 13 jaar later 1.154.635 inwoners telt². Dit is een toename met ongeveer 20%. Tegen 2020 spreken de vooruitzichten van 1.230.636 inwoners³. Zo'n demografische stijging heeft en zal nog een aanzienlijke toename meebrengen van het aantal verplaatsingen.

Het pendelfenomeen

Brussel is een belangrijk economisch bekken dat elke dag duizenden pendelaars aantrekt vanuit het Vlaamse en Waalse gewest. De interne werkgelegenheid van het Brussels gewest is goed voor bijna 700.000 werknemers, waaronder 336.281 pendelaars in het jaar 2012⁴. Bijna één arbeidsplaats op twee wordt bijgevolg ingenomen door een pendelaar. Volgens de studie Beldam (2010) vertegenwoordigt het in- en uitgaand verkeer in de hoofdstad ongeveer een derde van de Brusselse verplaatsingen. Ongeveer 60% van deze verplaatsingen gebeuren met de wagen⁵.

De externe mobiliteitskosten

De externe kostprijs van de mobiliteit voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bedraagt ongeveer € 511.500.000⁶. Deze berekening is gebaseerd op de som van de kostprijs van de verkeersopstoppingen (€ 375.040.000), de luchtverontreiniging (€ 70.000.000), de klimaatveranderingen (€ 20.000.000), de geluidshinder (€ 25.000.000) en van de ongevallen (€ 21.500.000).

Verlenging van de reistijden

Het Observatorium van de mobiliteit⁷ heeft de resultaten van de mobiliteitsenquête Mobil van 1999 vergeleken met deze van de studie Beldam uit 2010. Wat betreft de in- en uitgaande verplaatsingen, blijkt dat tijdens werkdagen zowel de gemiddelde afstand als de duur van de verplaatsingen tussen beide data zijn toegenomen. De toename van de verplaatsingen (22%) was evenwel groter dan voor de afstand (17%). In 2010 werd de afgelegde afstand geraamd op 40,8 km voor een duur van 52,2 minuten.

¹ Met name :

- de studie Inrix – Brussel, de stad met de grootste verkeersopstoppingen.

- Tom Tom Traffic Index : de vertraging per rijksweg tijdens de spitsuren te Brussel bedraagt 49 minuten.

² Het BISA.

³ <http://www.bisa.irisnet.be/bestanden/publicaties/cahiers-van-het-bisa/cahiers-van-het-bisa-nr-1-mei-2010.pdf>

⁴ http://www.bisa.irisnet.be/cijfers/kerncijfers-van-het-gewest?set_language=nl#.UvCohrmYZaQ

⁵ Brussels Studies, de dagelijkse mobiliteit te Brussel, p. 3.

⁶ BECI - Witboek over de mobiliteit « 50 ideeën om Brussel weer vlot te krijgen ».

⁷ Observatorium van de mobiliteit, cahier nr. 2 - de verplaatsingsgewoonten te Brussel, p. 23-24.

Wat betreft de interne verplaatsingen, zijn de conclusies identiek. De afgelegde afstand nam toe met 20% en de duur met 25%. De afgelegde afstand in 2010 bedroeg 5,2 km voor een reistijd van 20,1 minuten.

Gevaar voor delocalisaties en moeilijkheden bij aanwerving

Steeds meer ondernemingen beschouwen de mobiliteitsproblemen in de hoofdstad als een mogelijke reden om Brussel te verlaten. Sommige bedrijven worden bovendien geconfronteerd met problemen wat betreft de aanwerving van personeel of moeten vaststellen dat hun personeel de onderneming verlaat omdat ze moeilijk op hun werk raken. Deze problemen inzake bereikbaarheid zijn zowel van fysieke als van meer economische aard.

De sociaaleconomische gevolgen van deze « moeilijke mobiliteit » zijn niet te verwaarlozen en zetten de Brusselse sociale gesprekspartners ertoe aan om zich over de kwestie te buigen. Zij vinden namelijk dat het meer dan tijd is om in te grijpen. Men moet niet wachten op oplossingen op lange termijn maar vandaag de problemen aanpakken opdat de Europese hoofdstad mobieler zou worden.

2. ALGEMENE BESCHOUWINGEN

2.1 VISIE OP MOBILITEIT

De mobiliteit zoals overwogen door de sociale gesprekspartners moet worden gezien als een middel en niet als een doel op zich. Mobiliteit op zich heeft geen echte toegevoegde waarde, in tegenstelling tot datgene wat mobiliteit mogelijk maakt. Nutteloze verplaatsingen moeten worden vermeden, vandaar dat de complementariteit van mobiliteit en ruimtelijke ordening in aanmerking moet worden genomen.

Mobiliteit moet DUURZAAM zijn

De Raad is van oordeel dat een duurzame mobiliteit rekening houdt met de sociaaleconomische en milieuaspecten. Deze moet aan allen een toegankelijkheid tot de stad, tot werkgelegenheid bieden, evenals een verbetering van de leefkwaliteit in de stad, met name door een vermindering van het autoverkeer en van de hinder ervan en door een verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer.

De Raad verduidelijkt dat mobiliteit slechts duurzaam kan zijn indien deze zich niet beperkt tot een gewone overeenstemming tussen aanbod en vraag, en indien men al haar componenten aanpakt, zoals ruimtelijke ordening, beleid, fiscaliteit... De inspanningen inzake aanbod en vraag moeten tot uiting komen doorheen een toename van het duurzaam aanbod van de mobiliteit en een afname van de verplaatsingsnoden in het algemeen. Dit zal immers toelaten om het aandeel van de duurzame mobiliteit te vergroten.

Mobiliteit moet COHERENT EN DOORDACHT zijn

Men moet naar coherentie streven op verschillende niveaus :

Zo heeft **de Raad** meermaals in zijn adviezen aangedrongen, hij blijft dit trouwens doen, op de nodige coherentie tussen de verschillende plannen die mobiliteitskwesties behandelen. Deze plannen kunnen van gemeentelijk, gewestelijk of interregionaal en federaal belang zijn. Welnu, zij moeten een coherent geheel van maatregelen vormen die in elk opzicht met elkaar overeenstemmen en een gemeenschappelijke doelstelling nastreven. Immers, de maatregelen van een plan mogen niet tegenstrijdig zijn met deze van een ander plan. Gelet op onze institutionele context dringt **de Raad** dan ook aan op het nodige overleg tussen de verschillende mobiliteitsactoren.

Er moet eveneens naar coherentie worden gestreefd tussen het mobiliteitsbeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening. Zoals we later zullen zien, betreft het hier twee beleidsvlakken waarvan tal van aspecten intrinsiek met elkaar verbonden zijn. **De Raad** dringt daarom aan op een coherente benadering van beide materies.

De Raad meent in dit verband dat mobiliteit en bereikbaarheid elkaar moeten stimuleren. Mobiliteit mag niet ten koste gaan van bereikbaarheid, en omgekeerd. Er moet een evenwicht worden gevonden opdat mobiliteit en bereikbaarheid elkaar versterken.

De Raad vestigt eveneens de aandacht op de vereiste coherentie wat betreft het tijdschema voor de implementering van de maatregelen.

Mobiliteit moet CO-MODAAL zijn

Zoals voorzien in de verklaring van de Permanente conferentie voor de mobiliteit, streeft **de Raad** naar een mobiliteit die is gebaseerd op co-modaliteit. Deze co-modaliteit verwijst naar het feit dat de verschillende vervoerswijzen niet afzonderlijk kunnen worden beschouwd maar eerder in het kader van een globale en evenwichtige benadering, op basis van de noden van de gebruikers en de vervoerskenmerken. De multimodale bereikbaarheid van het Gewest, van de gemeenten en de wijken - via een zo uiteenlopend mogelijk aantal vervoerswijzen - moet worden gezien als een troef die de aantrekkelijkheid van het Gewest moet versterken.

Zo wil **de Raad** extreme situaties vermijden, zoals « alles voor de auto » of « alles voor de fiets ». De doelstelling bestaat erin, de verschillende individuele en collectieve vervoerswijzen te beschouwen als complementair, en deze niet naast elkaar te plaatsen als afzonderlijke elementen, en om deze zo goed mogelijk aan elkaar te koppelen ten behoeve van een doeltreffende en coherente mobiliteit.

Mobiliteit moet op KORTE en op LANGE termijn worden uitgedacht

De Raad is van oordeel dat er inzake mobiliteit doelstellingen op korte, middellange en lange termijn moeten worden bepaald, en wel onmiddellijk.

Volgens **de Raad** moet er immers zonder uitstel naar oplossingen worden gezocht voor de mobiliteitsproblemen waarmee men dagelijks wordt geconfronteerd. **De Raad** beveelt hiertoe de doorvoering van « quick win-oplossingen » aan. Deze laten namelijk toe om concrete resultaten te bereiken binnen een relatief korte termijn : een optimalisatie van wat reeds bestaat, een betere integratie, een coördinatie van de maatregelen...

Oplossingen op lange termijn, die zware investeringen in materieel en infrastructuur vereisen, moeten vanzelfsprekend worden gepland en uitgevoerd.

2.2 MOBILITEIT EN RUIMTELIJKE ORDENING

2.2.1 Belang van het op elkaar aansluiten van het beleid inzake ruimtelijke ordening en het beleid inzake mobiliteit

2.2.1.1 Gemengde wijkfuncties en uitbreiding van het aanbod aan woningen en collectieve uitrustingen

Voor **de Raad** is ook de gemengdheid van de wijkfuncties een belangrijk element. Wijken die door hun ontwerp een betere bereikbaarheid verzekeren tot een groter aantal woningen aan een redelijke prijs, economische buurtactiviteiten, collectieve diensten en uitrustingen... leiden immers tot een beperking van de verplaatsingsnoden, en moedigen de Brusselaars aan om hun stad niet te verlaten.

2.2.1.2 Bereikbaarheid van de tewerkstellingsgebieden

De Raad dringt erop aan dat ook de fysieke bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen in de periferie zou worden verzekerd voor de Brusselse werknemers. Hij meent in dit verband dat de verbindingen met het openbaar vervoer naar de betrokken bedrijfszones moeten worden verbeterd, ook voor werknemers met een ongewone uurregeling.

Om dit uitgaand pendelverkeer, net als het ingaand pendelverkeer te verzekeren moeten de verschillende operatoren van gewestelijk openbaar vervoer volgens de Raad overleg plegen om de vervoersmaatschappij van een gewest in de mogelijkheid te stellen om de tewerkstellingsbekkens in een ander gewest te bedienen.

De Raad wees reeds op dit punt in het verleden, met name in 2008, in een gemeenschappelijke verklaring met de beide andere Raden: « *Wat het openbaar vervoer betreft, dringen de sociale partners er op aan dat de vicieuze cirkel doorbroken wordt. Het kan dus niet dat een lijn pas opengesteld wordt wanneer er voldoende gebruikers zijn, terwijl het cliënteel pas kenbaar wordt op het moment dat het aanbod bestaat. Het doorbreken van deze vicieuze cirkel vereist een prospectieve aanpak en politieke wil. In dit opzicht zouden de beheerscontracten van de openbare vervoersoperatoren een relevant instrument kunnen uitmaken*⁸ ».

Ook het intraregionaal pendelverkeer moet worden ondersteund, met dien verstande dat bepaalde zones in de hoofdstad niet altijd in toereikende mate worden bediend door het openbaar vervoer.

2.2.1.3 Modaliteitstransfer

In dit advies dringt de Raad er meermaals op aan dat alle maatregelen, die de modale transfer bevorderen, zouden worden genomen en dat zou worden voorzien in de ontbrekende schakels. Er dient gestreefd naar synergieën tussen de verschillende vervoerswijzen die naast elkaar zullen moeten bestaan. Deze modale transfer tussen vervoerswijzen moet geschieden in de beste omstandigheden qua comfort, veiligheid en informatie en tegen een minimale kostprijs, vooral indien de transfer geschiedt tussen gewestelijke en/of federale vervoeroperatoren.

2.2.1.4 Overstapparkings

De Raad is van oordeel dat er twee soorten van parkings nodig zijn en dat hun aanleg gelijktijdig moet worden uitgewerkt.

2.2.1.4.1 Intra-Brusselse overstapparkings

De Raad vindt dat het aantal overstapparkings binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het beschikbare aantal parkeerplaatsen (voor voertuigen en tweewielers) ontoereikend zijn. De doelstellingen van het Irisplan II zijn verre van verwezenlijkt, en de hieraan bestede budgettaire middelen zijn te gering.

Welnu, dit soort van parkings moet met name een modale transfer mogelijk maken tussen de auto, het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen. De Raad vraagt bovendien dat deze overstapparkings zouden worden bewaakt en beveiligd.

De Raad wenst eveneens dat de ligging van deze parkings duidelijk zou worden aangegeven. Hij vraagt hiertoe dat de tele-geleiding, die in de hoofdstad reeds enige tijd wordt getest, ook daadwerkelijk zou worden ingevoerd, en wel zo snel mogelijk.

De gemeenten hebben op dit vlak een rol te vervullen, en de Raad vraagt dan ook dat de Regering met de gemeenten overleg zou plegen over de ligging van zo'n parking, met name door de voordelen ervan aan te tonen.

2.2.1.4.2 Interregionale overstapparkings

Om dit ingaand en uitgaand pendelverkeer te verzekeren, moeten deze overstapparkings volgens de Raad eveneens kunnen worden aangelegd op het grondgebied van Vlaanderen en Wallonië. Deze parkings zullen voornamelijk worden gebruikt door de Vlaamse en Waalse pendelaars die werken te Brussel. Net als het GEN moeten deze parkings de stroom van pendelaars opvangen die er hun auto achterlaten om de hoofdstad te vervoegen met behulp van het openbaar vervoer.

⁸ [A-2008-027-ESR](#) Versterking van de interregionale samenwerking en van de mobiliteit van werknemers en werkzoekenden. 7 juli 2008

De Raad verwijst in dit verband naar het principe van de gedeelde verantwoordelijkheid en dringt er bijgevolg op aan dat er over dit dossier door de drie gewesten overleg zou worden gepleegd wat betreft de ligging van deze parkings, de financiering ervan...

2.2.1.5 Harmonisatie van de inrichtingen

De Raad vindt het belangrijk dat er in het Gewest wat betreft de aanleg van wegen, trottoirs... zou worden gestreefd naar een zekere harmonisatie. Deze inrichtingen moeten bovendien worden ontworpen met aandacht voor alle weggebruikers.

2.2.1.6 Eigen beddingen en voorbehouden rijstroken

De Raad is van oordeel dat het geheel van de eigen beddingen voor het tramverkeer en de voorbehouden rijstroken voor bussen ook zoveel mogelijk moeten kunnen worden gebruikt door de collectieve vervoerswijzen, met inbegrip van de taxi's, schoolbussen en voertuigen voor carpooling.

2.2.2 De grote projecten

2.2.2.1 Ring

Als er al een materie is waarover tussen de gewesten overleg moet worden gepleegd, dan is dit volgens **de Raad** over dit soort van dossiers. Hij betreurt dan ook dat dit niet altijd het geval is. Het is binnen de hoofdstedelijke gemeenschap, waarvan sprake hieronder, dat er overleg zou moeten worden gepleegd over de Ring.

Volgens **de Raad** moet men zich eerst en vooral toeleggen op een optimalisatie van de Ring, rekening houdend met de invoering van bijkomende maatregelen zoals een slimme kilometerheffing, een dynamisch beheer van de signalisatie, de aanleg van stedelijke distributiecentra. **De Raad** steunt bovendien de optie van een scheiding van het lokaal en transitverkeer. Hij vindt namelijk dat zulke maatregelen positieve effecten zouden moeten hebben, zonder een nieuwe verzadiging te veroorzaken omwille van het aantrekkingseffect.

In het geval van een scenario voor de verbreding van de Ring dringt **de Raad** erop aan dat een grondige effectenstudie zou worden verricht, of een studie over mogelijke alternatieven voor deze verbreding. Deze moet rekening houden met de milieu- en sociaaleconomische aspecten, ook voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook de impact en de gevolgen op langere termijn moeten worden onderzocht.

2.2.2.2 Noord-Zuidverbinding

De Raad stelt vast dat deze spoorverbinding tussen het Noord- en Zuidstation verzadigd is. Hij is evenwel van oordeel dat een ontubbeling van deze verbinding op zich geen oplossing vormt, ook al zou deze een renovatie mogen ondergaan.

Volgens **de Raad** moet eerst worden gestreefd naar een optimalisatie van de Noord-Zuidverbinding. Zo moeten er alternatieve oplossingen worden overwogen, met name via het Weststation en de Josaphattunnel. Hierbij moet men de noodzaak onderzoeken om bepaalde treinen langs de Noord-Zuidverbinding te laten rijden : er kunnen alternatieve reiswegen worden overwogen.

2.2.2.3 Handelscentra

Verschillende projecten van handelscentra worden verwezenlijkt of staan op stapel op het grondgebied van het Brussels gewest en in de periferie : Uplace (Machelen), Neo (Heizelvlakte - Brussel), Docks Brussel (Van Praetbrug - Brussel). **De Raad** wenst geen standpunt in te nemen over de economische gepastheid van deze projecten, en beperkt zijn beschouwingen tot de mobiliteitsaspecten die eraan verbonden zijn.

Het bezoeken van deze handelscentra zal verplaatsingen meebrengen van, naar en rond deze centra, van klanten, werknemers, omwonenden en de vervoerders van goederen. Gelet op de huidige situatie dreigt de vestiging van deze handelscentra de verzadiging van Brussel en in de periferie nog te verhogen. **De Raad** acht het bijgevolg essentieel dat een grondige analyse inzake mobiliteit en ruimtelijke ordening zou worden uitgevoerd voor elk van deze projecten, opdat de levenskwaliteit, de toegankelijkheid van het Gewest, van de wijken rond deze handelscentra... volledig zou verzekerd zijn.

De Raad onderstreept in dit verband dat stroomopwaarts met de operatoren van openbaar vervoer overleg moet worden gepleegd en dat men rekening dient te houden met de beperkte budgettaire middelen waarmee deze operatoren het moeten doen.

2.3 FISCALITEIT EN FINANCIERING VAN MOBILITEIT

2.3.1 Fiscaliteit en mobiliteit

De Raad is van oordeel dat de fiscaliteit een sleutelement vormt in de benadering van de mobiliteitsaspecten, en dat een denkproces moet worden gevoerd over verschillende punten teneinde een globale visie te ontwikkelen van de fiscaliteit, gekoppeld aan een betere mobiliteit. **De Raad** wijst in dit verband op de volgende aandachtspunten waaraan gesprekken en onderhandelingen tussen verschillende actoren moeten worden gewijd op verschillende beleidsniveaus.

2.3.1.1 Kilometerheffing

De Raad vindt het relevanter om het gebruik te belasten en niet meer het bezit van een voertuig. Dit leidt immers tot een grotere bewustwording van de weggebruikers en zet hen ertoe aan om hun gedrag aan te passen (keuze van het voertuig, ogenblik waarop men zich verplaatst...). Dit vereist een herziening van de belasting op de inverkeersstelling en van de jaarlijkse verkeersbelasting. Het gebruik zou kunnen worden belast door de invoering van een slimme kilometerheffing voor alle voertuigen (zware en lichte voertuigen). Dit zou kunnen gebeuren op basis van meer objectieve criteria, zoals het ogenblik, de plaats van het gebruik, de milieuaspecten van het gebruikt voertuig en van sociale overwegingen. **De Raad** stelt vast dat in de GEN-zone een proefproject van kilometerheffing voor lichte voertuigen wordt gevoerd. Hij vraagt om op de hoogte te worden gehouden van de resultaten van deze proef teneinde zijn denkproces over deze maatregelen aan te vullen. Deze heffing zal evenwel slechts mogen worden ingevoerd indien deze eveneens van toepassing is in de twee andere gewesten en het wel degelijk een vervanging betreft van de belasting op het bezit, en het niet gaat over een dubbele belasting.

De Raad herhaalt in dit verband een opmerking uit zijn advies A-2013-059 betreffende de invoering van de kilometerheffing voor het vrachtvervoer, die erin bestaat om de opstelling te vragen van een businessplan en het verrichten van een grondige sociaaleconomische analyse van de gevolgen van de invoering van een kilometerheffing, zowel voor het vrachtvervoer als voor lichte voertuigen.

Hij voegt er eveneens aan toe dat de invoering van een kilometerheffing geenszins tot een verslechtering mag leiden van de arbeidsvoorwaarden van de werknemers noch tot een toename van de oneerlijke concurrentie en de sociale dumping die reeds bestaan in deze sector.

Volgens **de Raad** moet de invoering van een slimme kilometerheffing, om een impact te hebben op de verkeersverzadiging, voldoen aan twee voorwaarden : slim zijn en van toepassing op alle voertuigen. **De Raad** steunt het punt dat wordt ontwikkeld in de studie van het Federaal Planbureau⁹. Volgens dit punt « leidt de invoering van een kilometerheffing op alle wegvervoer (ROAD-scenario) tot een daling met 6% van de reizigerskm in auto solo. Die afname wordt

⁹ Federaal Planbureau, « Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 », p. 81.

gecompenseerd door een verschuiving naar carpooling (+6%), trein (+7%), bus (+24%) en tram (+12%) ». **De Raad** onderstreept dan ook het belang van de ontwikkeling van alternatieven voor de auto vooraleer dit soort van heffing wordt ingevoerd teneinde daadwerkelijk aan te zetten tot een modale overstap.

2.3.1.2 Mobiliteitsbudget

De Raad beveelt eveneens een aanpassing van de fiscaliteit aan, opdat de ondernemingen aan hun werknemers een bredere waaier van maatregelen zouden kunnen aanbieden inzake mobiliteit. Gelet op het huidig fiscaal stelsel maken de ondernemingen vandaag nog te vaak gebruik van de bedrijfswagen.

De Raad vraagt een herziening van dit stelsel zodat het mobiliteitsbudget voorzien door de werkgever zou kunnen worden opgevat in termen van co-modaliteit: fiets, motorfiets, carpooling, openbaar vervoer, auto, tele-werk... **De Raad** denkt in dit verband aan de invoering van een mobiliteitskaart waaraan een globaal vervoersbudget is gekoppeld dat de werknemers zouden kunnen verdelen onder de verschillende vervoersalternatieven waarover zij beschikken. **De Raad** is bijgevolg van mening dat aan dit mobiliteitsbudget een wettelijk en fiscaal kader moet worden gegeven dat duidelijk is en makkelijk kan worden gebruikt door de werknemers en werkgevers.

Een van de maatregelen in het kader van dit mobiliteitsbudget zou erin bestaan, de pendelaars, die werken te Brussel maar er niet wonen, ertoe aan te zetten om zich in de hoofdstad te vestigen, en de inwoners aan te moedigen om in de hoofdstad te blijven. Hiertoe moet met name een denkproces worden gevoerd over de toekenning van een voordeel onder de vorm van een stadskorting of woontoelage.

2.3.1.3 Draagbaarheid van de registratierechten

De Raad is van mening dat men moet nadenken over de draagbaarheid van de registratierechten (beperkte overdraagbaarheid). Dit zou moeten leiden tot stimulansen om de bevolking van Brussel in het Gewest te houden.

2.3.2 Financiering van de mobiliteit

2.3.2.1 Slimme kilometerheffing

Volgens **de Raad** vormt de invoering van een kilometerheffing van zware en lichte voertuigen een mogelijke oplossing om tegelijkertijd de mobiliteit in het Brussels gewest te verbeteren en om de mobiliteit te financieren.

De Raad is immers van oordeel dat de ontvangsten van een systeem van kilometerheffing voor zware en lichte voertuigen zouden moeten worden besteed aan het onderhoud en de verbetering van de infrastructuur en geïnvesteerd in het openbaar vervoer om echte alternatieven voor het gebruik van de auto aan te bieden.

2.3.2.2 Financiering van de MIVB

Volgens **de Raad** moet het beheerscontract 2013-2017 gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB volledig worden uitgevoerd en moet hierbij het budget zoveel mogelijk worden aangewend.

Projecten zoals de metro Noord, de vervanging van buslijn 71 door een tram, tramlijn 9... zijn belangrijk voor het Gewest en vereisen soms aanzienlijke investeringen, zonder altijd een onmiddellijk antwoord te bieden op de problemen waarmee men vandaag wordt geconfronteerd.

De Raad dringt er bijgevolg op aan dat het netwerk op korte termijn reeds zou worden geoptimaliseerd en dat er budgettaire middelen zouden worden voorzien voor concrete realisaties met een onmiddellijke impact: implementering van het programma AVANTI voor de verbetering van de prestaties van het tram- en busnetwerk, automatisering van de metrolijnen (in een eerste fase de lijnen 1 en 5)...

2.3.2.3 Brussels pendelfonds

De Raad meent dat men in de gevallen waarin het openbaar-vervoersaanbod ontoereikend en zelfs onbestaande is, een Brussels pendelfonds zou kunnen oprichten om de initiatieven van ondernemingen inzake duurzame mobiliteit te betoelagen. Sommige bedrijven zijn soms verplicht om zelf het pendelverkeer van hun werknemers naar de onderneming te organiseren omdat het bestaande openbaar-vervoersaanbod niet toelaat om deze trajecten te verzorgen. In dit soort van gevallen zou men een toelage kunnen verlenen op basis van nauwkeurige criteria die zouden moeten worden bepaald. Deze toelage moet passen in het kader van een globaal denkproces van de onderneming over haar noden inzake mobiliteit, met name het bedrijfsvervoerplan.

De Raad is bovendien van mening dat deze toelage in de mate van het mogelijke in de eerste plaats zou moeten worden verleend aan de ondernemingen in een zelfde bedrijfs- of activiteitenzone die samen naar gemeenschappelijke oplossingen gaan zoeken.

2.4 SLIMME TECHNOLOGIEËN EN MOBILITEIT

De Raad meent dat het gebruik van slimme technologieën inzake mobiliteit kan leiden tot een beter beheer van het verkeer en van de infrastructuur, en bijgevolg oplossingen kan bieden op korte en lange termijn. Er zou daarom een globaal plan voor een dynamisch beheer van het verkeer moeten worden opgesteld.

Volgens **de Raad** vereist het dynamisch beheer van het verkeer de opstelling van dynamische verkeersinformatieborden die in reële tijd de toestand van het verkeer aangeven en multimodale reiswegen voorstellen (overstapparkings, nabije verkeersknooppunten, alternatieve reiswegen bij verkeersproblemen : ongevallen, betogingen, omleggingen...). Dit geldt eveneens wat betreft het parkeren, waarvoor **de Raad** de snelle invoering aanbeveelt van de tele-geleiding van parkings.

De Raad beveelt bovendien het gebruik aan van slimme technologieën voor een optimalisatie van de regeling van de signalisatie op kruispunten. Dit moet met name toelaten om het verkeer van het openbaar vervoer te vergemakkelijken. Ook voor het openbaar vervoer kan gebruik worden gemaakt van de slimme technologieën. Denken we maar aan projecten zoals de automatisering van de metro, of de zoektocht naar meer duurzame vervoerswijzen vanuit een energetisch oogpunt.

Deze oplossingen voor een dynamisch beheer van de mobiliteit vereisen een coördinatie van de actoren en een uitwisseling van de gegevens. De inzameling van de gegevens zou eveneens de ontwikkeling moeten mogelijk maken van mobiele toepassingen voor de gebruikers van het openbaar vervoer, voor de weggebruikers... Gelet op de technologische evoluties meent **de Raad** dat dit laatste punt verder moet worden uitgewerkt.

Zoals hierboven vermeld, moet ook zowel voor de zware als voor de lichte voertuigen de toepassing van een slimme kilometerheffing worden overwogen. Dit zou tenminste het geval moeten zijn in de GEN-zone. Ook zou hierover overleg moeten worden gepleegd met de beide andere gewesten. **De Raad** vraagt dat voor deze heffing dezelfde technologieën zouden worden gebruikt voor de zware en de lichte voertuigen. Ook zouden deze technologieën interoperabel moeten zijn met deze in de omliggende landen, en gebruiksvriendelijk moeten zijn.

2.5 GOVERNANCE EN MOBILITEIT

2.5.1 Overleg

2.5.1.1 Overleg tussen het Gewest en de sociale gesprekspartners

De Raad werd tijdens de laatste jaren meermaals door de Regering geraadpleegd over mobiliteitskwesities. Hij wenst van harte dat dit overleg wordt verder gezet.

De Raad stelt vast dat de ordonnantie tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit op 3 september 2013 werd bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Deze ordonnantie werd genomen door het Brussels parlement in het kader van het institutioneel akkoord met betrekking tot de Zesde Staatshervorming, en meer bepaald het punt over de intra-Brusselse vereenvoudiging.

Deze ordonnantie moet zowel aan het gewestelijk mobiliteitsplan als aan de gemeentelijke mobiliteitsplannen een reglementair karakter geven, toelagen verlenen indien werken voldoen aan de gewestelijke en gemeentelijke mobiliteitsplannen en de afgevaardigde ambtenaar in de mogelijkheid stellen om stedenbouwkundige vergunningen af te leveren voor wegen indien deze projecten overeenstemmen met deze plannen.

De Raad is van oordeel dat deze ordonnantie een grotere coherentie nastreeft, en verheugt zich hierover.

2.5.1.2 Overleg tussen het Gewest en de federale overheid

Met name wat betreft fiscaliteit gekoppeld aan mobiliteit vindt **de Raad** het belangrijk dat het Gewest en de federale overheid overleg plegen, zodat sensibiliseringsmaatregelen van het Gewest om de mobiliteit te verbeteren niet worden tegengewerkt door federale maatregelen met een tegengesteld effect.

De Raad pleit tevens voor meer dialoog tussen het Gewest en de federale overheid, in het bijzonder met de NMBS-groep. Zo wil **de Raad** er zich met name van vergewissen dat de NMBS alles in het werk zal stellen om de Brusselse stations in te richten en opdat de treinen een regelmatige bediening zouden verzekeren, zelfs buiten de spitsuren. Wat betreft inrichtingswerken, denkt **de Raad** in de eerste plaats aan het Zuidstation dat een station is met een lokale, nationale en internationale rol. Deze toegangspoort tot de hoofdstad moet een eerste aantrekkelijk imago van Brussel verschaffen. Er moeten bijgevolg investeringen worden verricht. **De Raad** dringt erop aan dat de inrichting van de spoorweginfrastructuur en van de stations rekening zou houden met de omgeving van de wijk waarin ze zich bevinden.

2.5.1.3 Interregionaal overleg

In tal van aspecten stelt de mobiliteit uitdagingen die de Brusselse gewestgrenzen overschrijden. Volgens **de Raad** mag mobiliteit dan ook niet uitsluitend in het kader van het Brussels grondgebied worden opgevat. Deze moet immers een heel wat groter grondgebied in aanmerking nemen, en met name het grondgebied van de GEN-zone. Ter herinnering, *de GEN-zone is het volledige grondgebied waarvoor de uitbreiding van het gewestelijk expresnet geldt. Deze zone omvat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, samen met de 1ste en 2de periferie, namelijk 135 gemeenten*¹⁰.

Gelet op de zone die in aanmerking wordt genomen, vindt **de Raad** dat een overleg tussen de drie gewesten meer dan noodzakelijk is in verschillende dossiers, en dat de gewestelijke mobiliteitsplannen stroomopwaarts met de andere gewesten moeten worden besproken.

De Zesde Staatshervorming van 11 oktober 2011 wijdt een hoofdstuk aan Brussel en zijn hinterland. Hierin wordt de oprichting voorzien van een hoofdstedelijke gemeenschap om de relaties tussen Brussel en zijn hinterland op verschillende gebieden te bevorderen, waaronder de mobiliteit. Er is immers uitdrukkelijk voorzien dat « *In de hoofdstedelijke gemeenschap de drie Gewesten zullen overleggen over de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel. Over het sluiten of onbruikbaar maken van de op- en afritten van de ring zal vooraf overlegd worden*¹¹ ». **De Raad** wenst dat op korte termijn een samenwerkingsakkoord in deze zin wordt gesloten.

¹⁰ Iris II - Mobiliteitsplan – de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2018, p.8

¹¹ Institutioneel akkoord voor de Zesde Staatshervorming, 11 oktober 2011, p.22-23

Volgens **de Raad** zouden mobiliteitskwesties met een interregionaal karakter inderdaad moeten worden behandeld binnen deze hoofdstedelijke gemeenschap.

In afwachting dat deze hoofdstedelijke gemeenschap daadwerkelijk wordt ingesteld, benadrukt **de Raad** echter het belang van een bilateraal overleg bij de ontwikkelingen van projecten die betrekking hebben op mobiliteit, zoals het tramnet « Brabantnet » dat De Lijn heeft ontwikkeld.

2.5.1.4 Overleg tussen het Gewest en de gemeenten

De Raad hecht groot belang aan de harmonisatie van het mobiliteitsbeleid op gewestelijk vlak. Hij verwelkomt dan ook opnieuw het aannemen van de ordonnantie die een kader inzake mobiliteitsplanning vaststelt en sommige bepalingen wijzigt die een impact hebben op het vlak van mobiliteit. Deze ordonnantie komt immers hieraan tegemoet.

De Raad pleit over het algemeen voor een mobiliteitsbeleid dat wordt gecoördineerd op het niveau van het Gewest. Het is belangrijk dat het beslissingscentrum wat betreft het mobiliteitsbeleid bij het Gewest ligt, dit teneinde een gemeenschappelijk kader te bepalen met algemene beginselen waarnaar de gemeenten zich kunnen schikken met eerbied voor de gemeentelijke autonomie. **De Raad** is van mening dat de gevraagde harmonisatie in de eerste plaats de moeilijkheden zou moeten oplossen van omwonenden die woonachtig zijn aan gemeentegrenzen en van economische actoren die in verschillende gemeenten actief zijn.

De Raad beschouwt de oprichting van het Gewestelijk Parkeeragentschap dan ook als een goede zaak. Dit agentschap moet zorgen voor een coherent parkeerbeleid op gewestelijk vlak, in overleg met de 19 gemeenten. Wat betreft het parkeren, dringt **de Raad** er eveneens op aan dat de keuze, die aan de gemeenten wordt gelaten, niet zou ingaan tegen de economische activiteiten.

2.5.1.5 Overleg met de buurtactoren

De Raad is van oordeel dat voor bepaalde mobiliteitsaspecten eigen aan bepaalde wijken moet worden gestreefd naar overleg met de buurtactoren (handelaars, bewoners...). Ook vindt **de Raad** dat de actoren, die worden geraadpleegd, representatief moeten zijn. **De Raad** citeert als voorbeeld het overleg dat werd georganiseerd voor de pilootoperatie « Louzahals ».

2.5.2 Organisatie en coördinatie van werven

De Raad stelt vast dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt over een coördinatiecommissie van de bouwplaatsen. **De Raad** is evenwel van oordeel dat de coördinatie van werven in bepaalde gevallen nog beter kan. Dit vereist volgens **de Raad** een betere responsabilisering van de publieke bouwheren. Ook zou bij de gunning van overheidsopdrachten de voorkeur moeten uitgaan naar offertes waarvan de werven een zo gering mogelijke impact hebben op de mobiliteit.

Voor **de Raad** is het bovendien belangrijk dat de uitvoeringstermijn wordt nageleefd, teneinde de mobiliteit van het openbaar vervoer en van de andere weggebruikers, evenals het leven in de betrokken wijken zo weinig mogelijk te verstoren. Tijdens de duur van de werken moet een aangepaste bewegwijzering worden aangebracht die de omliegende aangewezen gebieden moeten worden gevolgd.

Wat betreft het beheer van werven van grote infrastructuurwerken zoals de uitbreiding van de metro, dringt **de Raad** erop aan dat hiervoor een goede governance in acht wordt genomen: informatie, overleg...

2.5.3 Preventie, toezicht en sancties

De Raad wenst inzake mobiliteit de nadruk te leggen op de aspecten van preventie, toezicht en sancties. Indien we personen en ondernemingen ertoe willen aanzetten om hun mobiliteitsgedrag te herzien, dan moeten zij worden ingelicht en ertoe worden aangezet om in de mate van het mogelijke elke nutteloze verplaatsing te vermijden en om zich een verantwoordelijk gedrag aan te meten.

De Raad denkt in dit verband met name aan het belang van het feit dat iedereen het verkeersreglement zou leren, of men nu voetganger, fietser, autobestuurder, motorrijder... is, en dat men dit reglement naleeft. **De Raad** haalt als voorbeeld de naleving aan van de zones voorbehouden aan leveringen, de zones voor taxi's, de eigen beddingen... Dubbelparkeren, een reeds verzadigd kruispunt oprijden... zijn schadelijk voor de verkeersdoorstroming, maar eveneens voor de verkeersveiligheid.

Vandaar het belang voor **de Raad** om dit problematisch gedrag vast te stellen door middel van meer frequente controles en om de overtreders te straffen.

2.5.4 Statistieken en evaluaties

De Raad stelt vast dat er over mobiliteit steeds meer cijfergegevens beschikbaar zijn. Het lijkt er evenwel op dat er in sommige gevallen een gebrek is aan betrouwbare gegevens. Dat is met name het geval wat betreft de telling van het aantal parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg. Er is dan wel een nieuw gewestelijk parkeerplan voorzien, maar dit is gebaseerd op verouderde gegevens van 2004-2005. Welnu, intussen heeft de situatie een evolutie ondergaan.

De Raad dringt er dan ook op aan dat elke mobiliteitsmaatregel, die wordt genomen, gebaseerd zou zijn op concrete en recente gegevens teneinde een zo reëel mogelijk beeld te hebben van de situatie. Deze gegevens zijn onontbeerlijk om een mobiliteitsbeleid uit te werken dat overeenstemt met de realiteit op het terrein.

Elk beleid gevoerd op het vlak van mobiliteit moet bovendien aan een evaluatie kunnen worden onderworpen. **De Raad** vraagt in dit verband dat er duidelijke en objectieve indicatoren zouden worden bepaald teneinde de impact te meten van de beleidsmaatregelen die worden genomen.

De Raad vindt het relevant om elk jaar een verslag op te stellen over het geheel van de maatregelen inzake mobiliteit, dit teneinde over een globale visie te beschikken en de evolutie ervan te kunnen opvolgen.

3. BIJZONDERE BESCHOUWINGEN

Zoals hiervoor al gesteld, herhaalt de Raad dat hij het mobiliteitsbeleid niet ziet als een eenvoudige afstemming van vraag en aanbod, maar dat er rekening moet worden gehouden met een hele reeks actoren en bestanddelen, zoals in de algemene beschouwingen werd verduidelijkt.

Hij stelt hier enkele pistes voor die aangeven in welke mate de verplaatsingsbehoeften kunnen worden beheerst en het aanbod kan worden vergroot.

3.1 HOE DE VERPLAATSINGSBEHOEFTE BEHEERSEN ?

De Raad vindt het belangrijk om na te denken over de kwestie van de verplaatsingsbehoeften en om te bekijken in welke mate deze behoeften beter zouden kunnen worden beheerst. Gezien de sociale partners mobiliteit immers als een middel en niet als een doel op zich zien, kan de vraag zich stellen of de ene of andere verplaatsing wel nuttig is en of men deze niet zou kunnen voorkomen of rationaliseren.

Dit idee is overigens terug te vinden in het mobiliteitsplan IRIS II in het punt « De vraag naar mobiliteit beheersen » : « Een geïntegreerd mobiliteitsbeleid is er in eerste instantie op gericht de vraag naar mobiliteit te beheersen. Het gaat er dus niet om de verplaatsingsmogelijkheden van eenieder te beperken, maar om maatregelen te ontwikkelen die de nood aan vervoer structureel verminderen¹² ».

¹² Iris II Mobiliteitsplan - Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2018, blz.39

Aldus laten voor **de Raad** gemengde functies in de buurten het toe om in zekere mate de verplaatsingsbehoeften te verminderen, gezien er binnen een bepaalde perimeter een geheel van goederen en diensten beschikbaar is. De zachtere verplaatsingswijzen kunnen aldus worden bevoorrecht.

Bovendien kunnen in bepaalde gevallen en dankzij technologieën bepaalde verplaatsingsbehoeften worden beheerst. Zo kan men dankzij het Internet vanop afstand werken en moet men niet stelselmatig op de werkvloer aanwezig zijn. In die zin is **de Raad** dus van mening dat men het telewerk meer voor ogen zou kunnen houden, waarbij hij zich er terzelfder tijd terdege van bewust is dat dergelijke oplossingen niet voor alle sectoren en alle werknemers mogelijk zijn. Andere nieuwe werkvormen, zoals co-working, kunnen eveneens worden overwogen. Hij dringt erop aan dat er met de sociale partners hierover overleg zou worden gepleegd.

Ook de Besturen maken steeds meer gebruik van elektronische formulieren of van online documentaanvragen, waardoor het aantal verplaatsingen ook kan worden verminderd. **De Raad** moedigt dergelijke initiatieven aan, maar wil zich ervan vergewissen dat iedereen toegang tot deze documenten kan hebben.

Tot slot blijken bepaalde verplaatsingsbehoeften uiteraard niet te kunnen worden verminderd. In dat geval moet men in het bestaande aanbod nagaan welke wijze het meest geschikt is om zich duurzaam te verplaatsen.

3.2 HOE HET MOBILITEITSAANBOD VERGROTEN ?

3.2.1 Collectief vervoer

3.2.1.1 Spoorwegvervoer

3.2.1.1.1 GEN

De Raad betreurt het dat het GEN nog steeds niet in dienst is en vindt het niet meer aanvaardbaar dat de datum waarop het GEN zal zijn voltooid, voortdurend wordt uitgesteld. De Raad herhaalt zijn standpunt dat hij in het verleden al heeft uitgedrukt en volgens hetwelk het GEN als een prioriteit en als een stedelijke vervoerswijze moet worden gezien.

Daarom vraagt **de Raad** met aandrang dat de lijnen die nu al zijn afgewerkt (lijn 25 Mechelen, lijn 36 Leuven en lijn 96 Halle) en het al verworven rollend materieel vanaf vandaag in dienst kunnen worden gesteld, om zo het spoorwegverkeer te optimaliseren.

Tevens herhaalt **de Raad** één van de punten die werden uiteengezet in het gezamenlijk advies van 2006 met de andere gewestelijke Economische en Sociale Raden, volgens hetwelk : « *Het GEN moet voorzien in vlotte verbindingen van en naar de belangrijkste stadscentra die het aandoet als aanvulling op het bestaande vervoersnet. Meer in het bijzonder voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet het GEN de verbindingen tussen de stations en de haltes binnen het gewest en deze van het hinterland rendabeler maken. In die optiek moeten de interregionale en interne vervoersnetwerken volledig op elkaar aansluiten en een geïntegreerd geheel vormen* ». Het GEN moet immers zowel de Brusselaars als de pendelaars vanuit de andere twee Gewesten van dienst zijn en de frequentie van de verbindingen moet zowel tijdens de spitsuren als tijdens de daluren worden verzekerd.

Bovendien moet volgens de visie die de Brusselse sociale partners op mobiliteit hebben het GEN een modale verschuiving met zich meebrengen en zo voorkomen dat meer dan de helft van de pendelaars uit de nabijheid van de rand met de auto naar Brussel komen. Aldus moeten de GEN-stations krachtens het beginsel van de co-modaliteit worden uitgedacht, waarbij met name overstapparkerterreinen en infrastructures voor tweewielers worden voorzien en het metro-tram-busnet wordt gevaloriseerd.

Tot slot is **de Raad** van mening dat men aandachtig moet blijven en de noodzakelijke maatregelen moet nemen om te voorkomen dat het GEN de vlucht van de Brusselse middenklassegezinnen naar de rand versnelt.

3.2.1.1.2 BEN

De Raad is van oordeel dat het BEN als een soort van pre-GEN moet worden gezien dat het zou toelaten om gebruik te maken van het vrij omvangrijke spoorwegnet waarvan Brussel geniet, maar dat momenteel onvoldoende wordt uitgebaat. Dit zou het toelaten om bepaalde zones te bedienen die met de MIVB niet gemakkelijk kunnen worden bereikt.

In die zin is **de Raad** van mening dat het GEN- en BEN-aanbod elkaar niet mogen overlappen en dat het ene geen belemmering mag zijn voor het andere, maar dat het eerder een kwestie is van complementariteit en van het aanvullen van elkaars gebreken.

3.2.1.2 MIVB-aanbod

3.2.1.2.1 Algemeen

De Raad vraagt met aandrang dat er aan de beperkende maatregelen die worden genomen om het overwicht van de auto op onze wegen te verkleinen, terzelfder tijd ernstige en geldige alternatieven worden gekoppeld, waarbij met name het aanbod van de MIVB zowel in termen van capaciteit als van uitbreiding van het net, wordt vergroot.

Gelet op deze aanzetting tot modale verschuiving en de bevolkingsexplosie van het Gewest, neemt het aantal reizigers dat gebruik maakt en gebruik zal maken van het MIVB-vervoer almaar toe. **De Raad** meent dat de MIVB deze uitdaging moet kunnen aangaan, waarbij iedereen een bereikbaarheid en goede reisvoorwaarden (veiligheid, netheid, stiptheid, ...) wordt gewaarborgd.

Aldus vraagt **de Raad** met aandrang dat het beheerscontract van de MIVB 2013-2017 in zijn geheel en binnen het geplande tijdschema ten uitvoer zou worden gelegd en dat de Regering er de beloofde middelen aan zou besteden. Het komt erop aan om nu al de mogelijke knelpunten te kunnen vaststellen om de oplossingen te plannen, de noodzakelijke sociaaleconomische studies te verrichten, het materiaal te bestellen en de infrastructuur aan te passen.

Over het algemeen is **de Raad** van oordeel dat alle vormen van openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk moeten worden aangemoedigd, waarbij de middelen zo goed mogelijk worden toegewezen.

In dit beheerscontract dringt **de Raad** in het bijzonder aan op de uitvoering van artikel 19 betreffende de bediening van de economische activiteitenzones. Het is van fundamenteel belang dat deze bestaande of toekomstige zones door de werknemers, leveranciers, klanten, ... van de ondernemingen kunnen worden bereikt. Hetzelfde moet gelden voor de woonzones, omdat in bepaalde gevallen het openbaar vervoersaanbod ook daar ontoereikend blijkt te zijn.

Tot slot dringt **de Raad** erop aan dat het MIVB-aanbod ook 's avonds en 's nachts coherent en aantrekkelijk zou kunnen zijn, om zo zowel studenten en werknemers met een schuivende arbeidstijdsregeling een nachtleven te kunnen bieden, als om zich naar culturele en andere vrijetijdsactiviteiten te kunnen begeven.

3.2.1.2.2 Metro

De Raad benadrukt het feit dat er middelen ter beschikking zijn om in de metro te investeren en dat het beheerscontract van de MIVB 2013-2017 de uitbreiding van de metro op de Noord-Zuidas herneemt. Vanuit een sociaaleconomische invalshoek vindt hij dit een belangrijk project voor de ontwikkeling van het Gewest. Het is dus van belang om dit project binnen de vastgestelde termijnen te realiseren.

Bovendien meent **de Raad** dat de progressieve automatisering van de metro op de lijnen 1 en 5 het in eerste instantie zal toelaten om de regelmaat en de frequentie van de metrostellen te verbeteren.

Deze automatisering zal echter niet volstaan om aan de op middellange termijn voorziene vraag te voldoen. Men moet dus vanaf vandaag op zoek gaan naar langetermijnoplossingen. Anderzijds is **de Raad** van oordeel dat deze automatisering niet nadelig mag zijn voor de tewerkstelling en dat er mogelijke omscholing voor de bestuurders moeten worden voorzien.

Voor **de Raad** moeten de maatregelen die werden genomen om de metro veiliger te maken, worden voortgezet en dit op het hele net en in het bijzonder wanneer de avond is gevallen. Een zichtbare en regelmatige aanwezigheid van stewards zal dit gevoel van veiligheid van de metrogebruikers in de ondergrondse versterken.

3.2.1.2.3 Tram

In verband met de tram steunt **de Raad** de tenuitvoerlegging van het AVANTI-programma, dat ernaar streeft om de prestaties van het bovengrondse openbare vervoersnet te verbeteren.

3.2.1.2.4 Bus

Net zoals voor de metro en de tram vraagt **de Raad** dat het beheerscontract van de MIVB in zijn geheel wordt nageleefd en uitgevoerd. Zo spoort de Raad de MIVB ertoe aan om haar engagement na te komen, waarin ze voor haar rollend busmaterieel het verdwijnen van dieselveertuigen beoogt. Het is van belang dat het gebruikte rollend materieel zo milieuvriendelijk mogelijk is.

Bovendien benadrukt **de Raad** dat het belangrijk is om het busnet te ontwikkelen in zones die maar weinig door tram en metro worden bediend.

3.2.1.3 Geïntegreerde tarifiering en informatie

De Raad meent dat de gebruikers van het openbaar vervoer in de GEN-zone zo vlug mogelijk en tegen de beste prijs moeten kunnen genieten van een enig ticket, waarmee ze gemakkelijk op het net van de verschillende operatoren kunnen reizen. Er zou een samenwerkingsakkoord tussen de verschillende operatoren moeten worden gesloten om de ontvangsten in functie van eenieders uitbatingskosten onderling te verdelen.

Dit maand- of jaarabonnement... dat verschillende operatoren combineert, kan dan bij om het even welke operator worden vernieuwd, om zo het leven van de reiziger eenvoudiger te maken.

De Raad dringt er eveneens op aan dat de informatie geïntegreerd zou zijn. Deze moet het toelaten om de uurroosters te optimaliseren en om betere aansluitingen te verzekeren.

Bovendien houdt **de Raad** er ten eerste aan dat bij het gebruik van een enig ticket/abonnement in de vorm van een chipkaart alle waarborgen op het vlak van privacy en bescherming van gegevens worden geboden. Deze vragen werden immers al bij de invoering van de Mobib-kaart door de MIVB gesteld en zouden zich, a fortiori, nog scherper kunnen stellen indien er tussen de openbare vervoersoperatoren gegevens zouden worden uitgewisseld.

3.2.1.4 Taxi's

De Raad benadrukt dat taxi's ook een collectieve vervoerswijze zijn en dat ze in die zin dus als een alternatief voor het individueel bezit van een wagen moeten worden beschouwd.

Om het gebruik ervan op zich te versterken, pleit **de Raad** ervoor dat taxi's op het Brussels grondgebied zoveel mogelijk gebruik zouden kunnen maken van de eigen beddingen en de rijstroken die voor bussen en trams zijn voorbehouden.

Bovendien dringt **de Raad** erop aan om de controle op de voor taxi's voorbehouden parkeerplaatsen te versterken. Deze plaatsen worden immers te vaak ingenomen door voertuigen die daar niet zijn toegelaten.

3.2.2 Individueel vervoer

3.2.2.1 Parkeren

De kwestie van het parkeren is in de adviezen van de Economische en Sociale Raad al ruimschoots aan bod gekomen. **De Raad** heeft immers op 20 januari en 17 maart 2011 al twee initiatiefadviezen ter zake uitgebracht. In zijn advies over het BWLKE (2012) heeft hij eveneens een aantal beschouwingen betreffende het hoofdstuk over het parkeren buiten de openbare weg en meer recent over het uitvoeringsbesluit ervan geformuleerd. Bovendien heeft **de Raad** op 21 maart 2013 een advies over het gewestelijk parkeerbeleidsplan geformuleerd.

De Raad staat een parkeerbeleid voor dat geharmoniseerd is op het gewestelijk vlak en dat bijdraagt tot de economische ontwikkeling en aantrekkingskracht van het Gewest. Er is dus een belangrijke rol voor het Parkeeragentschap weggelegd. Bovendien moeten de maatregelen die in het Gewest en op het gemeentelijk vlak voor het parkeren op en buiten de openbare weg worden genomen georganiseerd en gecoördineerd zijn, om niet tot situaties te komen die met elkaar in tegenspraak zijn. Bovendien moet volgens **de Raad** de rationalisering van parkeerplaatsen gepaard gaan met alternatieve maatregelen ten gunste van het openbaar vervoer, van de verplaatsingen te voet, met de fiets, ...

Voor het overige verzoeken wij u om de hierna vermelde adviezen te raadplegen.

3.2.2.2 Actieve vervoerswijzen

Zoals aangegeven in de inleiding wordt het modale aandeel van de actieve vervoerswijzen voor de verplaatsingen binnen het Gewest steeds groter. **De Raad** wenst dat dit aandeel zich in die zin blijft ontwikkelen. Om dit te bereiken, moet er een daadkrachtig beleid worden gevoerd dat het gebruik van dergelijke vervoerswijzen ter aanvulling van het openbaar vervoer nog meer aanmoedigt. Dit des te meer daar de gemiddelde afstand voor een verplaatsing binnen het Brussels Gewest 5 km bedraagt.

Hiertoe vraagt **de Raad** dat de Regering de maatregelen ten uitvoer legt die enerzijds in het fietsplan en anderzijds in het strategisch voetgangersplan worden opgesomd.

3.2.2.2.1 Fiets

Het fietsgebruik als zachte en milieuvriendelijke vervoerswijze moet verder worden aangemoedigd en dit voornamelijk om korte afstanden af te leggen. Dit is wat het fietsplan 2010-2015 met name beoogt.

De Raad meent dat er hen meer plaats moet worden voorbehouden, maar is er daarom echter geen voorstander van om op alle wegen fietspaden aan te leggen. Hij is immers van oordeel dat de keuze moet worden gemaakt in functie van de kenmerken van de inrichting van de openbare weg, van de omvang ervan en van de realiteit op het terrein. In zijn advies over het IRIS II-plan was **de Raad** van mening dat een ongepaste wegversmalling als gevolg van een vals veiligheidsgevoel risico's voor het fietsverkeer met zich meebrengt. Hij dringt erop aan dat er voor elke betrokken weg wordt nagegaan of het al dan niet opportuun is om een fietspad aan te leggen.

Om het fietsen aan te moedigen, vraagt **de Raad** om ook meer beveiligde parkeerplaatsen aan te leggen. Momenteel zijn er hiervan niet genoeg, waardoor men zijn fiets niet in alle veiligheid kan achterlaten. Hij voegt eraan toe dat er over de parkeerplaatsen die in de handelsstraten zijn voorzien overleg met de buurthandelaars moet zijn gepleegd en dat deze naar het beeld en de bestemming van de buurt moeten zijn ingericht.

3.2.2.2.2 Te voet

Op 16 juli 2012 heeft **de Raad** zich uitgesproken over het strategisch voetgangersplan, dat in december 2012 werd aangenomen. Een dergelijk plan moet het toelaten om de verplaatsingen te voet te valoriseren en te doen toenemen, vooral wanneer de buurten in termen van gemengde functies zijn uitgedacht.

Voor **de Raad** moet er aan de volgende punten een bijzondere aandacht worden besteed : de veiligheid van voetgangers en zwakke weggebruikers over het algemeen. Deze veiligheid zal door adequate inrichtingen kunnen worden verzekerd (toegangen voor PBM, voetpaden in goede staat, aangepaste verlichting, ...) en een preventie rond hoe men zich als voetganger moet gedragen.

Bovendien is **de Raad** van mening dat, wanneer dit mogelijk is, er bij de inrichting/herinrichting van een buurt zebrapaden zouden moeten worden voorzien om het traject gebruikersvriendelijker en korter te maken.

3.2.3 Gedeelde mobiliteit

3.2.3.1 Carpooling

Gelet op het aantal autosolisten dat op de wegen van het Gewest rondrijdt, is het promoten van carpooling op een meer gestructureerde wijze een middel om de autodruk te verminderen en om alternatieven voor het individueel gebruik van een voertuig te bieden. Door automobilisten met ongeveer dezelfde plaats van vertrek en bestemming « te groeperen », zal het aantal voertuigen op onze wegen verminderen. Om carpooling zoveel mogelijk kansen te geven, meent **de Raad** dat er een kritische massa nodig is en dat een centralisering van de gegevens die toegankelijk worden gemaakt voor de verschillende platformen die werkzaam zijn op het terrein, het dus zou toelaten om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen.

Tevens is **de Raad** van oordeel dat het ontwikkelen van de gebruikswaarde een belangrijk element is om carpooling aan te moedigen : bijvoorbeeld fiscale voordelen, gebruik van voorbehouden rijstroken, voordeel bij het parkeren... Men zal echter moeten toezien op de controle van deze maatregelen.

In het geval van peer-to-peer lijkt er zich echter een verzekeringsprobleem te stellen, in het bijzonder wanneer men bestuurder is van andermans auto zonder omniumverzekering of BOB-clausule bij burgerlijke aansprakelijkheid en wanneer de bestuurder geen auto heeft die in zijn eigen naam is verzekerd. **De Raad** vindt dat men deze kwestie moet regelen om te voorkomen dat gebruikers die voor deze vervoersformule zouden kiezen, voor onaangename verrassingen komen te staan.

3.2.3.2 Autodelen

De Raad meent dat ook het autodelen het toelaat om het aantal voertuigen en het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Het gebruik van een deelauto laat het immers toe om acht particuliere voertuigen te vervangen¹³. **De Raad** meent dat het gebruik van het systeem nog zou kunnen worden geoptimaliseerd indien de verplichting voor de gebruiker om het voertuig opnieuw achter te laten op de plaats waar hij het heeft geleend, zou worden opgeheven (althans binnen een welbepaalde ruimte).

Bovendien is **de Raad** van mening dat er voor een dergelijke alternatieve oplossing voor het individueel bezit van een privévoertuig meer kwaliteitsvolle reclamecampagnes moeten worden gevoerd.

3.2.3.3 Fietsdelen

De Raad moedigt de voortzetting van het beleid dat hieromtrent wordt gevoerd aan. Tevens wenst hij dat men, gelet op het hoogteverschil van het Gewest, de mogelijkheid zou onderzoeken om ook elektrische fietsen te delen.

¹³ Iris II Mobiliteitsplan - Mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2018, blz. 99

3.2.3.4 Gedeelde parkings

De Raad meent dat een betere communicatie over deze gedeelde parkings noodzakelijk is, zowel naar de eigenaars toe opdat deze hun parking voor een ruimer publiek ter beschikking zouden stellen, als naar potentiële gebruikers toe opdat ze kennis zouden nemen van deze beschikbare plaatsen.

Anderzijds is **de Raad** van oordeel dat de openbare parkings hun rol voor wat het langdurig parkeren buiten openbare weg betreft, moeten blijven spelen.

3.2.4 Vervoerplannen

3.2.4.1 Bedrijfsvervoerplannen

Voor **de Raad** is het bedrijfsvervoerplan een belangrijk instrument om een intern mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, en wel in overleg met de werknemers.

De Raad vindt het belangrijk dat er ook op het niveau van de bedrijvzones bedrijfsvervoerplannen bestaan. De beheerders van deze zones - vooral wanneer het om openbare beheerders gaat, zoals Citydev.brussels - moeten hiervan dus meer bewust worden gemaakt, omdat er voor hen een rol is weggelegd.

3.2.4.2 Schoolvervoerplannen

De ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen voorziet dat scholen een prediagnose moeten maken, maar dat ze niet verplicht zijn om een schoolvervoerplan op te maken. Welnu, uitgaande van de vaststelling dat het verkeer tijdens schoolvakanties vlotter verloopt, is **de Raad** van oordeel dat scholen meer ertoe zouden moeten worden aangezet om een dergelijk plan op te maken om zo gedragswijzigingen teweeg te brengen. Deze stimuli zouden dan met een eventueel verplichtend karakter voor ogen moeten worden geëvalueerd. Er bestaan immers alternatieven voor het gebruik van de wagen om kinderen naar school te brengen en er af te halen, die het zouden toelaten om het aantal voertuigen in de omgeving van scholen en op de wegen te verminderen.

Zo vindt **de Raad** de schoolbusdienst voor kinderen (van het lager en het secundair onderwijs) en studenten door georganiseerde buspendeldiensten een belangrijke oplossing om opstoppingen in de Europese hoofdstad te verminderen. Een dergelijk collectief vervoer moet op voor bussen voorbehouden rijstroken en op eigen beddingen van trams kunnen rondrijden.

Anderzijds zouden hogescholen en universiteiten ook over de verplaatsingen van hun studenten moeten doen nadenken, door hen over de mobiliteitskwesaties te informeren en te sensibiliseren.

3.2.4.3 Vervoerplannen voor evenementen

De Raad vraagt dat de uitvoeringsbesluiten betreffende de vervoerplannen voor evenementen kunnen worden aangenomen, opdat de maatregel zou worden uitgevoerd.

4. GOEDERENVERVOER

Op 28 februari 2013 heeft **de Raad** een advies betreffende het strategisch plan voor het goederenvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgebracht (A-2013-007-ESR). Hij beschouwt dit plan als een eerste stap voorwaarts, gezien in het verleden het goederenvervoer maar al te vaak geen prioriteit leek. Welnu, een efficiënt goederenvervoer draagt bij tot de economische en sociale ontwikkeling van het Brussels Gewest.

4.1 Stedelijk distributiecentrum

Om dit goederenvervoer te optimaliseren, is **de Raad** er voorstander van om echte stedelijke distributiecentra te ontwikkelen die de groepering van goederen en een efficiëntere herverdeling over de laatste kilometers moeten bevorderen.

De Raad wil niet dat er in eerste instantie een verplichting wordt opgelegd om aan het distributiecentrum deel te nemen, maar is voorstander van een vrijwillige deelname door deze aan de hand van diensten met een toegevoegde waarde te stimuleren en door de voordelen van een stedelijk distributiecentrum op de voorgrond te plaatsen.

Bepaalde sectoren hebben immers specifieke behoeften op het vlak van levering en bevoorrading, die het hen technisch en economisch niet toelaten deel te nemen. Vóór de inplanting en uitbating van dergelijke stedelijke distributiecentra moet er met alle betrokken partijen overleg worden gepleegd.

4.2 Leveringen buiten de spitsuren

Om te voorkomen dat voertuigen voor goederenvervoer rondrijden op wegen die tijdens de spitsuren al bijna volledig zijn opgestopt, is **de Raad** voorstander van leveringen buiten de spitsuren. **De Raad** heeft het liever over leveringen buiten de spitsuren dan wel over nachtleveringen. Onder 'buiten de spitsuren' verstaat hij de volgende tijdsblokken : tussen 6 en 7 u. en tussen 19 en 23 u.

In het kader van leveringen buiten de spitsuren vraagt **de Raad** om aandachtig te blijven voor de werkvoorwaarden. Bijgevolg zou hij het waarderen indien er proefprojecten zouden worden gevoerd in naleving van het sociaal overleg binnen de sectoren. Niettemin vertonen bepaalde sectoren specifieke behoeften op het vlak van levering en bevoorrading, die het hen technisch en economisch niet toelaten om deel te nemen.

Bovendien vraagt **de Raad** in het kader van de PIEK-proefprojecten dat de problemen met de milieuvergunningen zouden kunnen worden opgelost.

4.3 Duurzamere vervoerswijzen

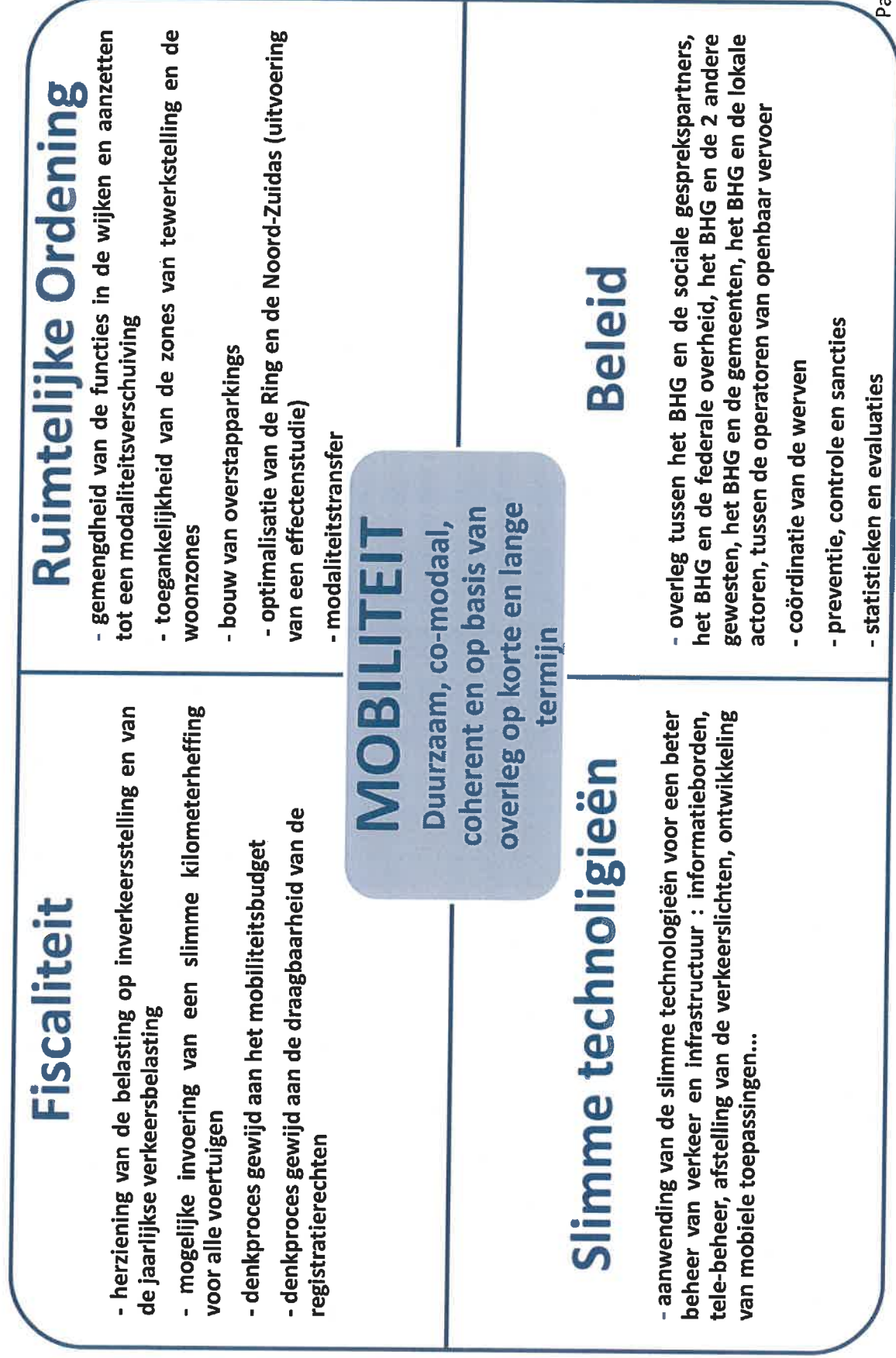
De Raad pleit ervoor dat er aandacht zou uitgaan naar de goederenvervoerswijzen die duurzamer zijn. Voor de langste afstanden denkt **de Raad** bijvoorbeeld aan de waterweg en het spoorwegnet. Voor de kortere afstanden en met name de laatste kilometers bestaan er alternatieven voor het vrachtwagenvervoer : vervoer per tram, met de fiets, ... Niettemin vertonen bepaalde sectoren specifieke behoeften op het vlak van levering en bevoorrading, die het hen technisch en economisch niet toelaten om voor deze vervoerswijzen te kiezen

4.4 Nadenken over de organisatie van leveringen

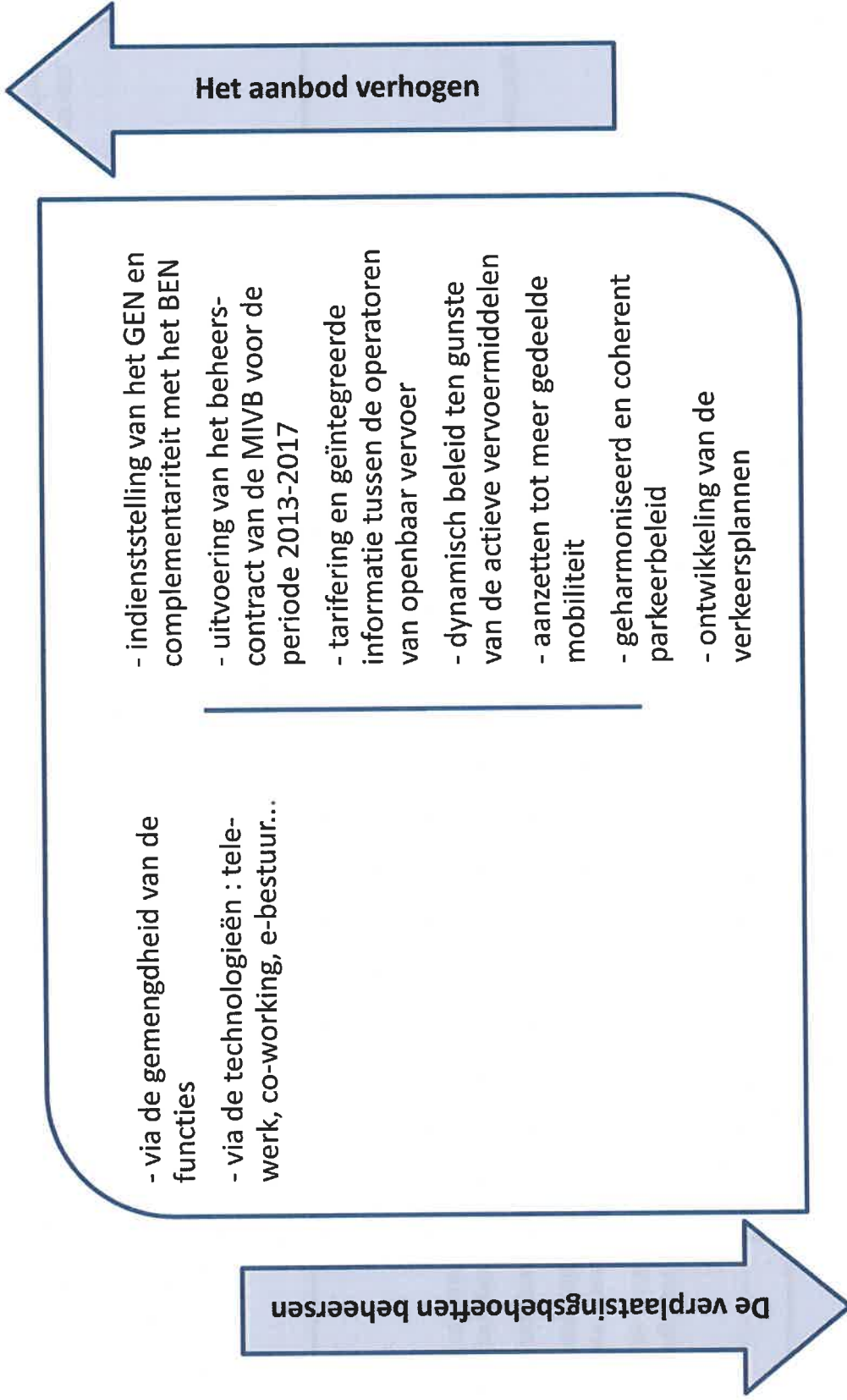
Wanneer er sprake is van goederenvervoer, wenst **de Raad** dat er wordt nagedacht over de organisatie van de leveringen. Hij is immers van mening dat bepaalde dimensies van de marktevolutie (bijvoorbeeld e-commerce) en van organisatie van ondernemingen en instellingen (bijvoorbeeld just-in-time) onvoldoende in aanmerking worden genomen. Hij dringt er dus op aan dat « kleine leveringen », die vaak met een bestelwagen worden verricht, voor zover mogelijk kunnen worden gerationaliseerd en gegroepeerd. Men moet voorafgaandelijk nadenken over de organisatie ervan en aan de hand van proefprojecten zou men mogelijke oplossingen kunnen vinden.

5. CONCLUSIES

5.1 Samenvatting van de algemene beschouwingen



5.2 Samenvatting van de bijzondere beschouwingen



+ denkproces gewijd aan het goederenvervoer

6. BIJLAGEN

6.1 Documenten inzake mobiliteit van de ESRBHG

7 mei 2012

Dossier van de ESRBHG : **de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

27 juni 2006

Het Gewestelijk Expres Net (GEN). Gemeenschappelijke verklaring van de sociaal economische raden van Vlaanderen (SERV), Brussel (ESRBHG) en Wallonië (CESRW)

6.2 Lijst van de adviezen van de ESRBHG - mobiliteit

A-2013-059-ESR

Samenwerkingsakkoord betreffende de invoering van **de kilometerheffing** op het grondgebied van de drie Gewesten en de oprichting van de interregionale entiteit Viapass en het voorontwerp van ordonnantie houdende instemming ermee. 17 oktober 2013

A-2013-054-ESR

Ontwerpbesluit tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 21 november 2006 tot vaststelling van **de Titels I tot VIII van de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening** van toepassing op het volledige grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 17 oktober 2013

A-2013-008-ESR

Gewestelijk **parkeerbeleidsplan**. 21 maart 2013

A-2013-007-ESR

Strategisch plan voor het **goederenvervoer** in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 28 februari 2013

A-2012-053-ESR

Intergewestelijke hervorming van de verkeersbelastingen. 18 oktober 2012

A-2012-050-ESR

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende **de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur**. 18 oktober 2012

A-2012-034-ESR

Ontwerp van **strategisch voetgangersplan**. 16 juli 2012

A-2012-008-ESR

Voorontwerp van Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheer (**BWLKE**). 27 februari 2012

A-2011-007-ESR

Initiatiefadvies inzake het Gewestelijk **parkeerbeleid** - Luik II. 17 maart 2011

A-2011-003-ESR

Initiatiefadvies inzake het Gewestelijk **parkeerbeleid** - Luik I. 20 januari 2011

A-2010-029-ESR

Ontwerp van besluit betreffende de **bedrijfsvervoersplannen**. 21 september 2010

[A-2008-041-ESR](#)

Ontwerp van gewestelijk **vervoersplan IRIS 2**. 20 november 2008

[A-2008-040-ESR](#)

Voorontwerp van ordonnantie betreffende de **vervoersplannen**. 20 november 2008

[A-2008-036-ESR](#)

Project plan-milieueffectenrapport : **omvorming van de RO, vak A3/E40 (Sint-Stevens-Woluwe) - A1/E19 (Machelen)**. 16 oktober 2008

[A-2008-027-ESR](#)

Versterking van de interregionale samenwerking en van de **mobiliteit van werknemers en werkzoekenden**. 7 juli 2008

[A-2007-005-ESR](#)

Initiatiefadvies inzake de eerste resultaten van de Brusselse **bedrijfsvervoersplannen**. 15 februari 2007

[A-2007-004-ESR](#)

Voorontwerp van ordonnantie houdende organisatie van het **openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest**. 15 februari 2007

[A-2006-003-ESR](#)

Ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Vlaams Gewest en de Vlaamse Gemeenschap betreffende de samenwerking inzake arbeidsmarktbeleid en de **bevordering van de mobiliteit van werkzoekenden**. 16 februari 2006

[A-2005-007-ESR](#)

Voorontwerp van ordonnantie tot wijziging van de wet van 27 december 1994 inzake het **Eurovignet**. 19 mei 2005

[A-2003-025-ESR](#)

Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met de Overeenkomst van 4 april 2003 tussen de Federale Overheid en de Gewesten met het oog op de verwezenlijking van het programma van het **Gewestelijk Expresnet** van, naar, in en rond Brussel. 18 december 2003

[A-2003-024-ESR](#)

Voorontwerp van ordonnantie houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot wijziging van het samenwerkingsakkoord van 25 april 2002 betreffende de vermindering van de **belasting op de inverkeerstelling** (BIV) voor sommige voertuigen. 18 december 2003

6.3 Lijst van de adviezen van de KvM - Mobiliteit

[R-2013-001-KVM](#)

Aanbevelingen aan de Brusselse gemeenten betreffende de invoering van de parkeeractieplannen. 19 november 2013

[A-2009-001-KVM](#)

Initiatiefadvies - Memorandum van de Kamer van de Middenstand van de Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 16 juni 2009

A-2008-003-KVM

Tarifiering van het gebruik van het wegennet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Initiatiefadvies van de Kamer van de Middenstand. 16 december 2008

6.4 Evolutie van de hoofdvervoerwijze gebruikt op een gemiddelde dag voor verplaatsingen met betrekking tot het BHG

	MOBEL 1999			BELDAM 2010		
	Naar het BHG	Binnen het BHG	Weg van het BHG	Naar het BHG	Binnen het BHG	Weg van het BHG
Auto	72,9%	49,6%	77,7%	63,3%	32,0%	63,9%
Trein	14,1%	0,2%	14,8%	26,9%	0,9%	25,7%
OV (uitgez. trein)	1,7%	14,5%	2,1%	5,4%	25,0%	5,4%
Te voet	6,1%	32,6%	1,3%	2,1%	37,0%	1,6%
Fiets	2,7%	1,2%	1,5%	0,4%	3,5%	0,4%
Andere	2,5%	1,9%	2,7%	1,7%	1,6%	2,9%
Algemeen totaal	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
# verplaatsingen	559	1.727	493	757	2.995	747

Bron : Kenniscentrum van de mobiliteit, katern nr. 2 - de verplaatsingsgewoonten in Brussel, blz. 50

6.5 Personenvervoer (MIVB, TEC, De LIJN) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

	Eenheden : aantal lijnen, aslengte in km, aantal voertuigen, ritten en reizigers (in miljoenen en duizenden) Bronnen : MIVB, TEC, DE LIJN																				
	1990			1995			2000			2005			2010			2011			2012		
	METR	TRA	BU	METR	TRAM	BUS	METR	TRA	BU	METR	TRA	BU	METR	TRA	BU	METR	TRA	BU	METR	TRA	BU
MIVB	81,7	57,5	53,7	85,3	55,7	63,4	78,1	47,5	44,4	114,5	68,8	71,5	118,1	106,2	87,2	125,8	112,9	91,9	132,4	124,9	93
Aantal lijnen	3	14	37	3	15	41	3	17	43	3	16	46	4	19	50	4	21	50	4	18	50
Aslengte in km (en km) (1)	32	133	283	34	134	305	35	131	314	39	128	349	40	136	364	40	139	361	40	140	358
Aantal voertuigen	79	271	496	80	300	536	90	291	569	90	290	571	60	337	614	66	349	631	66	363	621
Weekgemiddelde reissnelheid (km/uur)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	(2)	(2)	n.b.	16,8	18,0	29,7	16,8	17,6	28,4	16,7	17,0	28,2	16,6	16,7	28,3	16,5	16,8
Toegankelijke voertuigen voor PBM (3) (%)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	100	0	3	100	30	56	100	38	69	100	45	68
Toegankelijke stations voor PBM (3) (%)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	21	n.b.	n.b.	32	n.b.	n.b.	32	n.b.	n.b.	32	n.b.	n.b.
Gemiddelde afstand tussen de halten (in m)	402	n.b.	n.b.	417	n.b.	n.b.	417	n.b.	n.b.	424	n.b.	n.b.	419	n.b.	n.b.	419	n.b.	n.b.	418	n.b.	n.b.
Personeel (totaal personeelsbestand)	5.312	n.b.	n.b.	5.500	n.b.	n.b.	5.879	n.b.	n.b.	6.283	n.b.	n.b.	6.632	n.b.	n.b.	6.742	n.b.	n.b.	6.899	n.b.	n.b.
Vrouwen bij de maatschappij (%)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	9	n.b.	n.b.	9	n.b.	n.b.	9	n.b.	n.b.	9	n.b.	n.b.
Coëfficiënt van zichtbare fraude (%)	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	4,5	n.b.	n.b.	3,0	n.b.	n.b.	3,8	n.b.	n.b.	3,0	n.b.	n.b.	4,5	n.b.	n.b.
TEC	5	5	5	6	6	6	6	6	6	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9
De Lijn	27	27	27	27	27	27	46	46	46	73	73	73	n.b.	n.b.	n.b.	63	63	63	63	63	63

(1) Bus: lengte buiten Noctis netwerk

(2) Gegevens van 1996

(3) PBM = personen met beperkte mobiliteit