



ADVIES

Ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan Good Move

Aanvrager	Brussel Mobiliteit
Aanvraag ontvangen op	21 augustus 2019
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op	17 oktober 2019

Vooraf

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning verduidelijkt in artikel 3 dat « *het Gewestelijk mobiliteitsplan een strategisch en richtinggevend instrument voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid is en rekening houdt met de richtingen die worden aangegeven in het Gewestelijk Ontwikkelingsplan (GPDO) en het Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP) respecteert. Het vormt een factor voor de economische, sociale en milieuontwikkeling op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest* ».

Krachtens de ordonnantie omvat het Plan :

- **een algemeen gedeelte** dat de strategie van het mobiliteitsbeleid en de concrete acties voor de uitvoering ervan omschrijft. Dit gedeelte omvat twee luiken :
 - o **een strategisch luik**
 - o **een verordenend luik**
- **een specifieke gedeelte** betreffende de inrichting van het wegennet en van de openbare ruimte, die op het gewestelijke wegennet moet worden toegepast. Dit gedeelte omvat drie luiken :
 - o **een strategisch luik**
 - o **een verordenend luik**
 - o **een budgettair luik**

Op basis hiervan verduidelijkt het GewMP (Gewestelijk Mobiliteitsplan) in het strategische gedeelte de **CITY VISION**, die bestaat uit zeven dimensies (**Green, Social, Pleasant, Healthy, Performant, Safe, Efficient**) die betrekking hebben op alle stedelijke uitdagingen waarvoor het Gewest zich gesteld ziet en waaraan het mobiliteitsbeleid in overeenstemming met de ambities van het GPDO moet voldoen.

Het antwoord is terug te vinden in de **MOBILITY VISION**. Om haar strategie uit te voeren, ontwikkelt het Gewest in het kader van dit ontwerp van Good Move een plan met 50 acties, die rond zes thema's/focussen zijn verzameld :

- **Good Neighbourhood** verzamelt de acties die betrekking hebben op de organisatie van de mobiliteit in de wijken ;
- **Good Network** groepeer acties die betrekking hebben op de vervoersnetwerken ;
- **Good Service** groepeer acties in verband met mobiliteitsdiensten ;
- **Good Choice** groepeer territoriale en stimuleringsmaatregelen die tot doel hebben persoonlijke en collectieve keuzes te beïnvloeden en te sturen over hoe zich te verplaatsen zonder aan de individuele vrijheid te raken ;
- **Good Partner** groepeer acties op het gebied van governance ;
- **Good Knowledge** groepeer acties op het gebied van kennis en transparantie van gegevens.

Gedurende het hele proces van gezamenlijke opbouw van Good Move heeft de Raad al de gelegenheid gehad om zich herhaaldelijk over het voorontwerp van Plan of over bepaalde specifieke acties uit te drukken, meer bepaald in de volgende adviezen :

- Advies betreffende de Good Move-vragenlijst - 18 oktober 2018 ([A-2018-072-ESR](#)) ;
- Aanbevelingen betreffende de Focus Good Choice - 20 december 2017 ([A-2017-086-ESR](#)) ;
- Ontwerpbestek betreffende het milieueffectenrapport van het ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan - 4 september 2017, bekrachtigd door de Plenaire zitting van 21 september 2017 ([A-2017-051-ESR](#)).

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Proces van gezamenlijke opbouw

De Raad benadrukt op een positieve wijze het proces van gezamenlijke opbouw dat sinds 2016 samen met het maatschappelijk middenveld en de sociale partners voor de ontwikkeling van dit ontwerp van GewMP - Good Move aan de gang is.

Alle publieke en private actoren en stakeholders die bij mobiliteit betrokken zijn, konden immers gedurende het hele proces van opstelling van dit ontwerpplan via verschillende kanalen (website¹, evenementen, forum, uiteenzettingen, burgerpanels, ...) op de hoogte worden gehouden en zich door middel van officiële adviezen, antwoorden op een online vragenlijst, ... uitdrukken. **De Raad** wil echter benadrukken dat het, ter wille van de transparantie en om het participatieve proces nog meer te versterken, relevant zou zijn geweest om de adviezen die op een officiële manier werden uitgebracht te kunnen opvolgen.

De laatste fase van het openbaar onderzoek biedt iedereen opnieuw de gelegenheid om deze door de Regering op 4 april 2019 goedgekeurde versie van het ontwerpplan te verbeteren en te verrijken. **De Raad** is echter van mening dat de online beschikbare vragenlijst van het openbaar onderzoek een vertekend beeld geeft, in die zin dat enerzijds sommige van de voorgestelde stellingen zo algemeen van opzet zijn² dat het moeilijk is om ze niet te ondersteunen, en dat anderzijds sommige gesloten vragen³ zulke verschillende aspecten bestrijken dat het moeilijk is om ze aan de hand van een meerkeuze te beantwoorden, wat geen nuancering toelaat. **De Raad** is ook van mening dat de vragenlijst het gehele ontwerpplan beter had moeten bestrijken en dezelfde structuur had moeten volgen. Tot slot vraagt hij zich af hoe de open vragen (aan het einde van de vragenlijst) zullen worden behandeld.

Naast dit proces van gezamenlijke opbouw met betrekking tot het ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan, herinnert **de Raad** aan het grote belang dat hij hecht aan mobiliteit, gelet op zijn verzoek om een 11^{de} doelstelling inzake mobiliteit aan Pijler 1 van de Strategie 2025 toe te voegen. **De Raad** dringt erop aan dat deze doelstelling als een gedeelde prioriteit zou worden behandeld, d.w.z. door een specifieke samenwerking tussen de Regering en de sociale partners op te zetten.

1.2 Multimodale benadering

Vandaag worden er nieuwe technologieën ontwikkeld, die het toelaten om een dienstenmobiliteit te ontwikkelen doorheen « MAAS »-applicaties die een reeks van particuliere en openbare mobiliteitsaanbiedingen kunnen integreren, waarmee gebruikers zich kunnen verplaatsen. Daarom steunt **de Raad** de visie die in dit ontwerpplan wordt gehanteerd, waarin multimodaliteit voorrang heeft op de versnipperde aanpak per vervoerswijze van eerdere mobiliteitsplannen.

¹ <https://goodmove.brussels/nl/>

² Voorbeeld : vraag 2 - Verkeersluwe wijken, waar minder auto's rijden met een snelheid die is aangepast aan het lokale leven.

³ Voorbeeld : vraag 1 - Rustigere en veiligere wijken, met meer bomen en meer plaats voor activiteiten in de buurt, ook al is er dan minder plaats voor parkeren op de weg.

1.3 Voorwaarden tot welslagen

1.3.1 Zorgen voor budgettaire en menselijke middelen

Gezien de voor de hand liggende en belangrijke sociaaleconomische implicaties van het ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan, kan **de Raad** enkel benadrukken dat het belangrijk is om te zorgen voor de nodige financiële en menselijke middelen om het in het ontwerp van Good Move-plan ontwikkelde actieprogramma uit te voeren. Bij het lezen van de actiefiches stelt **de Raad** immers vast dat bijna de helft hiervan op een algemene wijze voorziet in de noodzaak om de budgetten en/of het personeel uit te breiden.

In dit verband betreurt hij dat deze fiches niet nauwkeuriger en gedetailleerder zijn voor wat de budgettaire en menselijke middelen (uitgedrukt in VTE's) betreft, die zullen worden ingezet om deze verschillende acties te concretiseren, des te meer daar artikel 7, §4 van de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning bepaalt dat « *het budgettair luik een raming bevat van de kosten voor de uitvoering van de algemene principes, de operationele regels en de projecten tot inrichting van het gewestelijk wegennet zoals bepaald in het kader van het verordenende luik bedoeld in § 3⁴* ». Het ontwerpplan bevat echter enkel een raming van de verschillende programma's van het Plan voor de inrichting van het wegennet (blz. 184).

1.3.2 Zorgen voor sociale cohesie

De Raad dringt erop aan dat dit ontwerp van Gewestelijk mobiliteitsplan een instrument voor sociale cohesie moet zijn en de sociale ongelijkheden die al op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bestaan, niet mag vergroten. Deze vraag wordt versterkt door wat er in het MER staat vermeld (blz. 52) : « *Alle elementen van visie die in het stadsproject van het GPDO zijn opgenomen, zijn goed ontwikkeld en vormen de basis van het ontwerp van GewMP. Slechts één ambitie komt nauwelijks aan bod in het ontwerp van GewMP, i.e. de sociale cohesie. Het principe van « motiliteit »⁵ en het feit rekening te houden met sociale ongelijkheden worden vermeld en in aanmerking genomen, maar zouden verder kunnen worden uitgewerkt in de City Vision - Social. Hoewel deze elementen niet expliciet worden beschreven, moeten het in aanmerking nemen van sociale ongelijkheden en bepaalde elementen van onderscheid bovenal worden geïntegreerd in de operationalisering en uitvoering van acties, los van de opmaak van het ontwerp van GewMP* ».

Om de sociale cohesie in het ontwerp van GewMP te verzekeren en te versterken, beveelt **de Raad** aldus aan om :

- **te voorzien in sociale tarieven** voor zowel het openbaar vervoersaanbod, als voor het volledige aanbod dat door een voorziening zoals MAAS kan worden gedekt ;
- **de digitale kloof te voorkomen** die met de ontwikkeling van de digitalisering van de vervoersdiensten gepaard zou kunnen gaan en die een bijkomende kloof zou kunnen doen ontstaan voor diegenen die het minder gewoon zijn om nieuwe technologieën te gebruiken ;

⁴ Artikel 7, §3 bepaalt : « *Het verordenende luik formuleert de algemene principes die ten grondslag liggen van het gewestelijk mobiliteitsbeleid. Het verordenende luik stelt ook de operationele regels vast betreffende de uitvoering van het gewestelijk mobiliteitsplan en, op niet-exhaustieve wijze, de projecten inzake de inrichting van het gewestelijk wegennet tot uitvoering van het strategische luik van het specifiek gedeelte van het gewestelijk mobiliteitsplan zoals bedoeld in § 2* ».

⁵ Vermogen om zich te verplaatsen ; alle factoren die het mogelijk maken om mobiel te zijn. Wanneer we ons willen verplaatsen, doen we een beroep op een aantal kenmerken die ons eigen zijn en die in het concept van motiliteit vervat zijn : sociale voorwaarden voor toegang tot het netwerk, vaardigheden (bijvoorbeeld manieren om zich te organiseren), verlangen/toe-eigening/mobiliteitsproject (V. Kaufmann).

- **te zorgen voor een dekking en toegankelijkheid van het volledige grondgebied van het Gewest.** Zo zouden nieuwe vormen van mobiliteit, zoals gedeelde voertuigen, niet alleen toegankelijk moeten zijn in het centrum, waar het openbaar vervoersaanbod al goed ontwikkeld is, maar moeten deze het toelaten om gemakkelijker buurten te bereiken waar er minder goede verbindingen zijn ;
- **te zorgen voor een controle op de prijzen van de verschillende mobiliteitsdiensten** en zo nodig na te leven minimum- en maximumtarieven vast te stellen ;
- **te voorkomen dat een dynamische tarifiering in functie van het tijdstip waarop men het openbaar vervoer of de auto gebruikt, sociale ongelijkheden zou creëren of zelfs vergroten,** met name ten aanzien van personen die niet vrij zijn in de keuze van hun verplaatsingswijzen, hun verplaatsingsuren, ...

Zo is **de Raad** van mening dat met deze voorzorgsmaatregelen en sociale steunmaatregelen nieuwe mobiliteitsinitiatieven, die in eerste instantie misschien niet universeel en voor iedereen toegankelijk zijn, dat toch kunnen worden.

Tot slot is **de Raad** in het algemeen van mening dat het ontwerpplan moet voorkomen dat het debat over de gekozen vervoerswijze wordt gestigmatiseerd en geïndividualiseerd en dat het altijd hetzelfde profiel van personen is dat nadeel ondervindt van de verschillende maatregelen die worden genomen.

1.3.3 Zorgen voor de economische ontwikkeling van het Gewest

De uitvoering van het Good Move-plan moet ook leiden tot een verbetering van de economische prestaties van de ondernemingen in het Brussels Gewest op het vlak van rentabiliteit, tewerkstelling en levensduur van en in de ondernemingen. Dit gaat verder dan de criteria die in het MER werden opgenomen (te weten delokalisatie van ondernemingen en handelszaken en de macro-economische kost van de congestie). **De Raad** vraagt om zowel in de voorbereiding van de uitvoering van de voorziene maatregelen, als in de evaluatie ervan, deze economische aspecten op te nemen.

1.3.4 Zorgen voor de samenhang van de plannen

Zoals voorzien in de ordonnantie van 26 juli 2013 houdt het GewMP rekening met de richtingen die in het GPDO worden aangegeven en respecteert het het GBP.

De Raad heeft er in zijn verschillende adviezen altijd op aangedrongen dat de gewestelijke plannen op elkaar afgestemd moeten zijn om ze beter te kunnen lezen en begrijpen. Aangezien mobiliteit onlosmakelijk verbonden is met ruimtelijke ordening en gezien er in het GewMP een verordenend luik is opgenomen, is het des te belangrijker om voor deze samenhang te zorgen.

Het GPB moet dus met name worden aangepast ten aanzien van de multimodale specialisatie van het wegnennet, die voor elk van de volgende vervoerswijzen rond drie niveaus « PLUS », « COMFORT » en « WIJK » georganiseerd is : voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, personenauto's en vrachtwagens.

Derhalve maakt **de Raad** zich de aanbeveling van het MER (blz. 57) eigen, volgens dewelke « *de complexiteit van de gewestelijke planologische context impliceert dat het ontwerp van GewMP niet « stricto sensu » conform het GBP is zoals de ordonnantie van 26 juli 2013 oplegt. Het ontwerp van GewMP kadert echter volop in de strategie van het GPDO (wat de ordonnantie van 26 juli 2016 ook oplegt) en bevat geen enkel voorschrift dat fundamenteel strijdig is met de regelgevende aspecten van de territoriale planning. Het is bijgevolg wenselijk dat de regering een oplossing aanwijst om de onverenigbaarheden tussen het GewMP en het GBP te regelen tegen de volgende wijziging van het GBP om de rechtszekerheid van het GewMP te verzekeren ».*

Daarnaast is er een wisselwerking tussen het GewMP en andere gewestelijke strategische plannen, zoals het Geluidsplan, het Lucht-Klimaat-Energieplan, ... **De Raad** dringt nogmaals aan op de samenhang van al deze plannen.

Gelet op de nieuwe gemeenschappelijke Algemene beleidsverklaring van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie voor de legislatuur 2019-2024, vraagt **de Raad** tot slot om in het ontwerp van GewMP hiernaar, eerder dan naar de Verklaring van de vorige legislatuur te verwijzen.

1.3.5 Zorgen voor een prioritering van de maatregelen

Tevens vraagt **de Raad** om het prioriteitsniveau en een raming van de sociaaleconomische impact van elk van de maatregelen te bepalen. Het lijkt hem immers moeilijk om te kunnen garanderen dat alle acties binnen het geplande tijdschema (2020-2030) zullen worden uitgevoerd.

Bijgevolg heeft **de Raad** vragen bij de impact van het ontwerp van GewMP, dat als een geheel wordt voorgesteld dat tot gedragsveranderingen zou moeten leiden, gezien waarschijnlijk het hele Plan niet zal worden uitgevoerd.

1.3.6 Zorgen voor een evaluatie

Er is uitdrukkelijk bepaald dat om de 30 maanden een evaluatie zal plaatsvinden om corrigerende maatregelen en eventuele aanpassingen van het GewMP te bepalen. In dit verband worden algemene indicatoren (blz. 98 e.v.) voorzien en in 5 categorieën gegroepeerd (het mobiliteitsgedrag en de daarmee samenhangende elementen van de vraag, toegang tot en gebruik van mobiliteitsdiensten, de perceptie van mobiliteit, het niveau van de aangeboden en gemeten diensten, milieu-indicatoren). **De Raad** benadrukt het belang van deze evaluatie. Hiertoe is het noodzakelijk om over recente gegevens over deze verschillende indicatoren te beschikken, om na 30 maanden van uitvoering van het Plan een vergelijking te kunnen maken.

De Raad stelt echter vast dat de referentiewaarden niet dezelfde tijdbasis hebben (sommige waarden zijn enkele jaren oud) en dat andere waarden nog niet zijn bepaald.

Bovendien is in het actieprogramma elke actie meer in het bijzonder in verschillende concrete maatregelen opgesplitst, maar zijn niet alle acties aan een indicator gekoppeld, waardoor het onmogelijk is om na te gaan of de maatregel al dan niet doeltreffend is.

De Raad vraagt om de sociale partners bij de evaluatie te betrekken.

1.3.7 Bewustmaking en opvoeding

Gezien de mentaliteits- en gedragswijzigingen die dit ontwerp van GewMP beoogt om de mobiliteit in het Brussels Gewest te verbeteren, dringt **de Raad** erop aan dat er aanzienlijke inspanningen op het vlak van bewustmaking en opvoeding zouden worden geleverd. De budgetten die momenteel voor deze aspecten worden uitgetrokken, zijn belachelijk laag in vergelijking met de budgetten die in de infrastructuur worden geïnvesteerd. Zonder gedragsverandering zal het Plan echter moeilijker te verwezenlijken zijn.

Aldus beveelt **de Raad** meer bepaald aan om :

- **Via verschillende communicatiekanalen op een algemene wijze voor het GewMP en de mobiliteit in haar geheel te sensibiliseren**, meer bepaald via sensibiliseringsdagen in scholen, ondernemingen, verenigingen, via de mobiliteitsdag, ...

De uitvoering van een bedrijfsvervoerplan is eveneens een gelegenheid om alle personeelsleden bewust te maken van de manier om zich te verplaatsen.

- **Te sensibiliseren voor het delen van de openbare ruimte en nieuwe vervoerswijzen** door ter plaatse menselijke middelen te voorzien die bewust maken van de nieuwe gedragingen die moeten worden aangenomen en van het Verkeersreglement dat moet worden nageleefd (bijvoorbeeld: waar mogen de verschillende gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde verplaatsingsvoertuigen rijden?). Tot nu toe werden de verschillende verplaatsingsmiddelen immers in hokjes ingedeeld en hadden ze elk hun « vooraf vastgestelde » plaats (voetganger = trottoir, auto = weg, fiets = fietspad, ...). Er ontstaan echter steeds meer gedeelde ruimten en alle verplaatsingswijzen moeten leren samenleven met inachtneming van de nieuwe regels.

Deze nieuwe regels moeten door iedereen gekend zijn. Nu blijkt echter dat ten overstaan van de nieuwe verplaatsingswijzen, zoals elektrische steps en fietsen, het voor heel wat gebruikers nog steeds onduidelijk is welk deel van de weg ze al dan niet mogen gebruiken.

Daarom vraagt **de Raad** om een « fase van bewustmaking en opvoeding » in te voeren, van zodra dit soort gedeelde ruimten in gebruik wordt genomen, en dat deze fase periodiek zou kunnen worden vernieuwd om zoveel mogelijk gebruikers van deze ruimten te bereiken.

- **Ontwerpers van openbare ruimten te sensibiliseren om rekening te houden met alle verplaatsingswijzen.** Dit bijvoorbeeld om onzinnige situaties te voorkomen: een tweerichtingsfietspad met palen in het midden laat het bijvoorbeeld niet toe dat cargofietsen er gebruik van kunnen maken, ...
- **Over de ter beschikking gestelde inrichtingen en voertuigen op te voeden.**

1.3.8 Zorgen voor controle op het terrein

Om het naast elkaar bestaan van de verschillende vervoerswijzen te waarborgen en de naleving van het Verkeersreglement te verzekeren, dringt **de Raad** erop aan dat de controle op het terrein zou worden versterkt en dat er sancties zouden worden opgelegd. Bij nieuwe inrichtingen of bij de toepassing van nieuwe regelgevingen moet er eerst een eerste « preventiefase » worden voorzien, alvorens tot de « sanctiefase » over te gaan.

1.3.9 Zorgen voor een tijdschema en coördinatie van de bouwplaatsen

Op het gebied van coördinatie is **de Raad** van mening dat de nieuwe regelgeving met betrekking tot de bouwplaatsen op de openbare weg een impact op de naleving van het in dit ontwerpplan voorziene tijdschema zou kunnen hebben: administratieve omslachtigheid om tijdig een vergunning voor bouwplaatsen te verkrijgen, interpretatie van bepaalde aspecten van de wetgeving die onduidelijk blijft, ...

Gelet op het aantal bouwplaatsen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest die ook een impact hebben op de mobiliteit, dringt **de Raad** erop aan dat de alternatieve routes en andere maatregelen om deze impact te beperken, goed zouden worden uitgedacht en aangegeven.

Op het gebied van hypercoördinatie is de Raad van mening dat men moet streven naar een evenwicht tussen de verplichtingen en de verzwarende procedure die dit met zich meebrengt en de optimalisering van de duur en de frequentie van de bouwplaatsen om de overlast te beperken.

1.4 Transversale thema's

1.4.1 Parkeren

De Raad meent dat op het gebied van parkeren het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP) in het licht van dit GewMP en de GBV moet worden herzien. Het GPBP moet dus op dezelfde manier van gezamenlijke opbouw als het GewMP worden opgezet, in het bijzonder met de betrokkenheid van de gemeenten. **De Raad** wil ook over dit Plan een advies kunnen uitbrengen.

In het algemeen dringt **de Raad** aan op de samenhang van het parkeertariefbeleid met de doelstellingen van het Gewest inzake mobiliteit, alsook op het gedeeld gebruiken en optimaliseren van de bestaande parkeerplaatsen.

Anderzijds herhaalt hij dat het besluit van 18 juli 2013 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende het reglementaire luik van het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan bepaalt dat de op de openbare weg verwijderde parkeerplaatsen aanzienlijk moeten worden gecompenseerd. Tot op heden bestaat er nog altijd geen berekeningsmethode om deze compensatie te verzekeren. Sinds 2011 werd een groot aantal parkeerplaatsen zonder compensatie verwijderd.

De Raad vestigt de aandacht op de sociaaleconomische impact (handelaars en ondernemingen) die de verschuiving van parkeren op de openbare weg naar parkeren buiten de openbare weg bij gebrek aan een alternatief mobiliteitsaanbod kan hebben.

Tot slot vraagt **de Raad** dat er bij de toekenning van de vrijstellingskaarten voor buurtbewoners en beroepsbeoefenaars rekening zou worden gehouden met de mogelijkheid om tegen een redelijke prijs van een alternatief te genieten, alsook met de mogelijkheden om in de buurt te parkeren (verzendingsgraad op de openbare weg van de parkeerplaatsen, al dan niet aanwezig zijn van alternatieven voor parkeren buiten de openbare weg, ...).

1.4.2 Toegankelijkheid voor PBM's

De Raad is van mening dat het hele ontwerpplan moet worden opgezet en uitgevoerd met inachtneming van de toegankelijkheid voor PBM's (op het gebied van informatie, inrichtingen, ...). Deze toegankelijkheid voor PBM's moet in het ontwerpplan als een transversaal thema worden beschouwd.

1.4.3 Toegankelijkheid met jonge kinderen

De Raad vestigt de aandacht op het feit dat de mogelijkheid om het zonder personenauto te stellen sterk wordt bepaald door het gemak waarmee alternatieve vervoerswijzen met kinderen kunnen worden gebruikt. Of het nu om gedeelde autodiensten (aangepaste zitplaatsen) of om het openbaar vervoer (ruimte voor kinderwagens en verplaatsing in de metrostations, ...) gaat, het gemak waarmee men zich met kinderen kan verplaatsen is een essentiële hefboom, gelet op de fundamentele determinanten van het autobezit en dus van het gebruik ervan (gezinsgrootte en inkomen)⁶. Dit aspect is in Good Move onvoldoende aanwezig.

⁶ Zie hieromtrent: Ermans Th., *Brusselse huishoudens en de auto*, Focus BISA nr. 32, juni 2019. http://bisa.brussels/bestanden/publicaties/focus-van-het-bisa/focus_32_juni_2019

1.5 Nader te onderzoeken thema's

1.5.1 Taxisector

De Raad meent dat het luik met betrekking tot de taxisector in het ontwerpplan onvoldoende ontwikkeld is. De taxisector moet nochtans als een belangrijke actor in het multimodale aanbod op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden beschouwd.

De Raad herhaalt dat hij op 15 maart 2018 een advies inzake het voorontwerp van ordonnantie met betrekking tot de taxidiensten heeft uitgebracht ([A-2018-020-ESR](#)).

1.5.2 Bedrijfsvoertuigen en voertuigen voor collectief vervoer

Wat de toegang tot bepaalde zones, de parkeermogelijkheden, de tarifiering volgens het gebruik, ... betreft, vraagt **de Raad** om een bijzondere aandacht te besteden aan lichte bedrijfsvoertuigen en voertuigen voor collectief vervoer, die in sommige gevallen een werkinstrument zijn en niet door een andere verplaatsingswijze kunnen worden vervangen, meer bepaald omwille van aangepaste voorzieningen om tegemoet te komen aan specifieke behoeften in verband met het professioneel gebruik van het voertuig.

2. Beschouwingen betreffende de actiefiches per focus

2.1 Good Neighbourhood

2.1.1 A1 - 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op de wegen

De Raad benadrukt het belang van de uitvoering voor het welslagen en het naleven van de maatregel. Er is dus nood aan massale investeringen in infrastructuur en aan doeltreffende controles.

De Raad dringt ook aan op het feit dat de veralgemening van de zones 30 een geïntegreerde gewestelijke aanpak en geen aanpak gemeente per gemeente vereist, om zo een uniek beleid te waarborgen dat gemakkelijk herkenbaar is en dat er voor iedereen is. Sommige prioritaire baanvakken buiten de woonwijken, weg van de scholen, ... zouden echter een snelheid van meer dan 30 km/u. moeten toelaten.

De Raad vraagt zich af of de maatregel van toepassing is voor alle gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde voertuigen (bussen, fietsen, trams, ...) en hoe de controles van de verschillende gebruikers zullen worden verricht.

Tevens heeft **de Raad** vragen bij de reële impact van deze maatregel op de verkeersdoorstroming : werden er al studies verricht, bijvoorbeeld op het niveau van de vijfhoek ?

2.1.2 A2 - De wijken verkeersluw maken

De Raad meent dat het verkeersluw maken van de wijken eerder een doelstelling dan een actie op zich is.

Hij benadrukt dat het van belang is om overleg te plegen met beheerders en ontwikkelaars van collaboratieve navigatie-applicaties, zodat de algoritmen ervan zouden kunnen worden aangepast.

2.1.3 A4 - Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken

Alvorens de parkeergelegenheid buiten de weg te beter kunnen benutten en gedeeld te kunnen gebruiken, dringt **de Raad** erop aan dat het van belang is om over actuele gewestelijke statistische gegevens te beschikken en om, in overeenstemming met het besluit van 18 juli 2013, de op de openbare weg verwijderde parkeerplaatsen aanzienlijk te compenseren.

Daarnaast is **de Raad** van mening dat men, om de privésector bij de terbeschikkingstelling van parkeerplaatsen te betrekken, begeleidende en ondersteunende maatregelen zal moeten creëren.

2.1.4 A5 - Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

Wat de logistieke aspecten betreft, herhaalt **de Raad** dat de samenhang met meer bepaald het Industrieplan en het GPB moet worden verzekerd. Zo is bijvoorbeeld het feit dat er in de OGSO geen logistieke bestemmingen kunnen worden voorzien, in strijd met de mobiliteitsdoelstellingen. Tevens is het van belang om in de buurt van het kanaal en stedelijke industriegebieden logistieke gebieden te voorzien.

Gelet op de tendens om de lokale economie te stimuleren, moet ook de oprichting van Stedelijke Distributiecentra (SDC) op een infra-regionaal niveau, en zelfs op het niveau van de wijk (in het bijzonder « mazen »), worden voorzien.

Tot slot benadrukt **de Raad** dat er bij het ontwerpen van nieuwe stadsontwikkelingsprojecten (nieuwe wijken, nieuw economisch gebied, ...) van meet af aan rekening moet worden gehouden met logistieke aspecten. De ruimte die nodig is voor de ontwikkeling ervan moet in aanmerking worden genomen en worden voorbehouden.

2.2 Good Network

2.2.1 B1 - De ontwerppraktijken van projecten met betrekking tot de openbare ruimte eenvormig maken

De Raad vraagt dat er bij het ontwerpen van projecten met betrekking tot de openbare ruimte rekening zou worden gehouden met de genderproblematiek (bijvoorbeeld : het stadhuis van Parijs in de wijze waarop een openbare ruimte wordt ontworpen⁷).

2.2.2 B2 - De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

De Raad dringt erop aan dat deze maatregel met een grootstedelijke aanpak zou worden ontwikkeld. Het is inderdaad noodzakelijk om met de twee andere Gewesten te overleggen over alle kwesties in verband met de heraanleg van de Ring en de grote assen die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest doorkruisen.

2.2.3 B5 - De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

De Raad is van mening dat deze fiche explicieter zou moeten zijn over de manier waarop deze actie zal worden geconcretiseerd en gedetailleerder zou moeten zijn afhankelijk van de vervoerswijze. Hij

⁷ Voorbeeld van Parijs : <https://api-site.paris.fr/images/85756>

benadrukt de noodzaak om in bepaalde gebieden de vervoerswijzen te prioriteren en om een evenwicht te vinden tussen de ontwikkeling (uitbreiding en nieuwe lijnen) van de metro en deze van het bovengrondse net (trams, bussen), dat voor de jaren 2025-2040 nog verder moet worden ontwikkeld.

Daarnaast dringt **de Raad** erop aan dat, gelijklopend met het Good Move-plan, het Richtplan Bus en het beheerscontract van de MIVB effectief zouden worden uitgevoerd.

2.2.4 B7 - De toegang voor zwaar verkeer naar de logistieke zones van het Gewest vergemakkelijken

De Raad vraagt dat, zoals voorzien in het gewestelijk parkeerplan, elke gemeente parkings voor zwaar verkeer zou aanleggen die veilig zijn en die de chauffeurs het nodige comfort bieden. Deze maatregel heeft meer bepaald tot gevolg te voorkomen dat vrachtwagens onnodig rondrijden om een parkeerplaats te vinden.

2.2.5 B8 - Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen

De Raad is van mening dat een dergelijk plan al zou moeten bestaan en dat, zolang een infrastructuur toegankelijk is voor het publiek, deze goed moet worden onderhouden. Het feit dat een tunnel of elke andere weginfrastructuur niet wordt onderhouden, staat gelijk met een kapitaalsvernietiging. Alvorens nieuwe infrastructuren te ontwikkelen, moet men de bestaande onderhouden.

2.3 Good Service

2.3.1 C1 - De ontwikkeling van MAAS begeleiden

De Raad staat positief tegenover de wens om een dienstenmobiliteit te ontwikkelen, die een geïntegreerd mobiliteitsaanbod mogelijk maakt in plaats van mobiliteitsdiensten naast elkaar te plaatsen zonder onderling verband.

De Raad heeft vragen bij het bevorderen van een veelvoud aan MAAS-applicaties die integrerend zijn voor de eindgebruiker en of het Gewest in staat is om de werking van deze applicaties te controleren ten overstaan van één enkele applicatie die voor de eindgebruiker is ontwikkeld.

De Raad vraagt overleg tussen de private en publieke actoren voor de ontwikkeling van de MAAS.

De Raad dringt erop aan dat een model zoals MAAS ook ticketing en tariefintegratie zou omvatten. De gebruikers van de verschillende vervoerswijzen in het grootstedelijk gebied moeten immers zo snel mogelijk en tegen de beste prijs kunnen genieten van één enkel vervoersbewijs/abonnement waarmee ze gemakkelijk op het netwerk van de verschillende operatoren kunnen reizen.

Voor **de Raad** is het op het vlak van facturatie noodzakelijk dat het beheer van de betalingen voor de verschillende gebruikte vervoerswijzen vanuit een administratief oogpunt wordt vereenvoudigd, met bijvoorbeeld aan het einde van de maand één enkele factuur met de totale kosten voor alle gebruikte diensten.

In het specifieke geval van bedrijfsvoertuigen moet deze optie het toelaten om de administratieve lasten in verband met het beheer van de verschillende bestanddelen van het mobiliteitsbudget te verminderen.

Daarnaast heeft **de Raad** vragen bij de manier waarop sociale tarieven in een applicatie van het type MAAS zullen kunnen worden geïntegreerd.

De Raad ziet MAAS ook als een instrument dat de digitale kloof zou kunnen vergroten. De digitalisering van de vervoersdiensten kan namelijk leiden tot een bijkomende kloof voor diegenen die het minder gewoon zijn om de nieuwe technologieën te gebruiken. **De Raad** vraagt daarom begeleidende maatregelen voor deze personen en dat ze via andere middelen toegang tot de verschillende vervoerswijzen zouden hebben.

Tot slot wil **de Raad** in het bijzonder dat bij het gebruik van een dergelijke applicatie alle waarborgen op het vlak privacy en gegevensbescherming zouden worden geboden.

2.3.2 C9 - Het gewestelijk luik van de grootstedelijke P+R-strategie uitvoeren

De Raad benadrukt de noodzaak om op het gewestelijk niveau een P+R-strategie uitvoer te voeren, maar is van mening dat de overstapparkings zich idealiter buiten het Gewest of in de rand ervan zouden moeten bevinden en op het openbaar vervoersnet zouden moeten zijn aangesloten.

2.4 Good Choice

2.4.1 D4 - Vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik

Er moet een verband worden gelegd tussen deze actie D4 en D3 - Middelen ontwikkelen om autobezit te ontraden - omdat deze in een globale context passen : de invoering van een nieuwe heffing houdt in dat het huidige belastingstelsel moet worden herzien.

De Raad dringt er heel in het bijzonder op aan om al vroeg bij de beraadslagingen over deze kwestie van de tarifiering van verplaatsingen volgens het gebruik te worden betrokken, gezien de sociaal-economische impact die daarmee gepaard gaat. Hij is nu al van mening dat indien er een kilometerheffing moet komen, deze de volgende elementen in aanmerking moet nemen :

- Slim zijn : kunnen worden aangepast in functie van de intensiteit van het gebruik van het voertuig, de plaats en het ogenblik van gebruik en de milieuprestaties van het voertuig ;
- Een tax shift inhouden : de slimme kilometerheffing vervangt zowel de jaarlijkse verkeersbelasting als de belasting op de inverkeerstelling ;
- Het voorwerp zijn van een interregionaal akkoord op gevaar af het concurrentievermogen van de Brusselse economie te benadelen ;
- Samenvallen met een toename van het aanbod van alternatieven voor de auto : verbetering van het openbaar vervoersaanbod, ...

Indien het niet mogelijk is om een akkoord met de andere twee Gewesten te bereiken, vraagt **de Raad** om te worden geraadpleegd over de alternatieven die de Brusselse Regering enkel op haar grondgebied overweegt.

Meer specifiek vraagt **de Raad** om een bijzondere aandacht te besteden aan bedrijfsvoertuigen (bijv. : loodgieters, dokters, ...) en voertuigen voor collectief vervoer die met name verplaatsingen verrichten voor ondernemingen met een sociaal oogmerk (bijv. schoolverplaatsingen, onthaal- en opvangcentra voor gehandicapten, senioren (RVT), thuiszorg, ...).

Deze verplaatsingen kunnen immers vaak niet worden beperkt of gerationaliseerd (zie actiefiche D3). Dus is het belangrijk om bij de beraadslaging over en de implementatie van de tarifiering van de verplaatsingen met deze doelgroepen rekening te houden.

2.4.2 D5 - Verbrandingsmotoren uitfaseren

De Raad herhaalt dat hij op 21 februari 2019 een initiatiefadvies inzake de principesnota betreffende de diesel- en benzineuitstap heeft uitgebracht (zie [A-2019-011-ESR](#)).

2.4.3 D6 - Zorgen voor een systemische sensibilisering naar specifieke doelgroepen

De Raad verwijst naar de opmerkingen die hij in punt 1.3.7 heeft geformuleerd.

2.4.4 D7 - Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)

In dit verband is **de Raad** van mening dat de bedrijfsvervoerplannen (BVP), de schoolverplaatsingsplannen, ... in het ontwerp van GewMP onvoldoende aan bod komen en dat deze instrumenten momenteel worden onderbenut.

De Raad dringt er dan ook op aan dat, indien men de gedragingen wil veranderen, bij de uitwerking van de BVP alle actoren zouden worden geraadpleegd : zowel werkgevers om mobiliteitsoplossingen te vinden, als werknemers via hun vertegenwoordigers moeten bij de beraadslaging worden betrokken. Het overleg mag niet alleen beperkt blijven tot de beroepsfederaties (of deze nu profit of non-profit zijn), maar moet de sectoren als geheel betreffen, zodat de impact het grootst zou zijn.

De kwesties van schoolverplaatsingen woonplaats-school en van collectief vervoer in het kader van schoolverplaatsingen zouden ruimer moeten worden aangepakt, omdat deze de files kunnen verminderen.

De kwestie van de desynchronisatie van de verplaatsingstijden kan niet alleen vanuit de invalshoek van de woon-werkverplaatsingen worden bekeken, maar moet in samenhang met de woon-schoolverplaatsingen worden aangepakt, omdat het geheel een keten van complexe verplaatsingen vormt. Bovendien moeten deze kwesties in overleg met vertegenwoordigers van ondernemingen en werknemers worden aangepakt.

2.4.5 D9 - Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen

De Raad vraagt dat er met de bouwsector in zijn geheel over deze maatregel overleg zou worden gepleegd.

2.5 Good Partner

De Raad vraagt dat de sociale partners, zowel op het interprofessioneel en sectoraal niveau als op het niveau van de onderneming, als een volwaardige partners bij de gezamenlijke opbouw, uitvoering en evaluatie van het Plan zouden worden beschouwd.

In de Gemeenschappelijke verklaring⁸ die samen met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, de « Conseil économique, social et environnemental de Wallonie » en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen werd gedragen, hebben de sociale partners immers met verschillende argumenten herinnerd aan het belang om hen bij het mobiliteitsbeleid te betrekken :

⁸ <https://esr.irisnet.be/publicaties/andere-publicaties-1/autres-publications-du-conseil/30-maart-2018/view>

- de mobiliteitsproblemen hebben een diepgaande impact op een belangrijke groep van mobiliteitsgebruikers die door de sociale partners worden vertegenwoordigd ;
- de sociale partners kunnen vanuit hun unieke positie erover waken dat het mobiliteitsbeleid het sociaaleconomisch weefsel versterkt.

Zoals al vaak herhaald, kan **de Raad** enkel benadrukken dat het van belang is om met de andere twee Gewesten en het federaal niveau overleg te plegen. In dit verband herhaalt **de Raad** het standpunt dat hij in de Gemeenschappelijke verklaring heeft ingenomen : *« Om het beleid van de verschillende beleidsniveaus op elkaar af te stemmen, werden in het verleden verschillende organen voor interregionaal en interfederaal overleg over mobiliteit opgericht of vooropgesteld. Zo zijn er het Executief Comité van de ministers van Mobiliteit, het Overlegcomité, het GEN-comité, het interregionaal overlegplatform over de kilometerheffing en de vooropgestelde hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel. De sociale partners stellen vast dat het overleg in deze organen vaak niet de verwachte resultaten oplevert en dat eenieder te vaak binnen zijn eigen bevoegdheidsgebied blijft zonder naar consensus te streven. Bovendien zijn deze organen weinig transparant voor de buitenwereld en leiden ze zelden tot concrete oplossingen. De sociale partners zijn ervan overtuigd dat deze organen een meerwaarde kunnen betekenen vanuit het oogpunt van coherentie en doeltreffendheid van het mobiliteitsbeleid. Ze roepen dan ook op om deze organen optimaal te benutten door een oplossingsgerichte benadering toe te passen en om hun werking transparanter te maken, met name ten aanzien van de sociale partners ».*

2.4.6 E7 - Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren

De Raad vraagt in Brussel een bijzondere aandacht voor de wagens met buitenlandse nummerplaat. Zij moeten onderworpen worden aan dezelfde sanctiemaatregelen als de wagens met Belgische nummerplaat. Dit kan ook gestimuleerd worden door een controle van het verbod op het gebruik van de buitenlandse nummerplaat als men in België gedomicilieerd is.

2.6 Good Knowledge

De Raad benadrukt de noodzaak om te zorgen voor een technologische monitoring, om zo vooruit te lopen op de technologische ontwikkelingen op de markt en om deze in de regelgevingen te integreren, teneinde klaar te zijn wanneer ze op de markt komen.

*

* *