



ADVIES

Ontwerpbestek betreffende het milieueffectenrapport van het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan (Good Move)

Uitgebracht door de Raad van Bestuur van

4 september 2017

Aanvrager	Minister Pascal Smet
Aanvraag ontvangen op	4 juli 2017
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening-Mobiliteit & Commissie Leefmilieu
Aanvraag behandeld op	22 augustus 2017
Advies uitgebracht door de Raad van Bestuur van	4 september 2017
Advies bekrachtigd door de Plenaire zitting van	21 september 2017

Vooraf

De ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit voorziet, in haar artikel 8, de procedure voor de uitwerking van het gewestelijk mobiliteitsplan (Good Move genaamd). Paragraaf 2 verduidelijkt meer in het bijzonder dat : « *De Regering een ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan opstelt, evenals een milieueffectenrapport.*

Daartoe stelt zij een ontwerpbestek van milieueffectenrapport (MER) op met betrekking tot het ontwerp van gewestelijk mobiliteitsplan. Het milieueffectenrapport wordt opgemaakt conform de bepalingen van de ordonnantie van 18 maart 2004 betreffende de milieueffectenbeoordeling van bepaalde plannen en programma's.

De Regering legt het ontwerpbestek van het milieueffectenrapport om advies voor aan de adviesorganen waarvan de Regering de lijst vaststelt. [...]. ».

De Raad is één van de instanties die in het kader van de toepassing van dit artikel van de ordonnantie moeten worden geraadpleegd.

Het om advies van de Raad voorgelegde ontwerpbestek bepaalt welke thema's er zullen worden geanalyseerd in het MER, dat met het gewestelijk mobiliteitsplan gepaard zal gaan. Het MER heeft tot doel om de vermoedelijk niet te verwaarlozen effecten van de uitvoering van het plan op het milieu te identificeren en te beoordelen, en om de diverse voorschriften die worden voorgesteld door het plan dat momenteel wordt uitgewerkt, eventueel aan te vullen of te heroriënteren.

Advies

1. Algemene beschouwingen

In eerste instantie benadrukt **de Raad** dat hij zich de voorbije jaren regelmatig over kwesties met betrekking tot mobiliteit heeft uitgesproken. Voor de goede orde verwijst hij naar de volgende adviezen, die zijn visie op het mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest weerspiegelen : [initiatiefadvies betreffende de mobiliteit](#), [initiatiefadvies betreffende de mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest](#), [advies betreffende het ontwerp van gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling](#)¹ (zie luik mobiliteit).

In tweede instantie formuleert **de Raad** hierna zijn opmerkingen met betrekking tot het lastenboek van het MER van het ontwerp van GMP.

1.1 Recente cijfergegevens

De Raad dringt erop aan dat de cijfergegevens die in het MER en het GMP worden gebruikt, zo recent mogelijk zijn om de realiteit op het terrein zo goed mogelijk weer te geven. In de voorbije jaren werd de mobiliteit in/naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest meer bepaald beïnvloed door de inrichting van de ruimten (bijv. : de aanleg van voetgangersgebieden, stadslanen, ...), de nieuwe technologieën (bijv. : verkeersgeleidingsapplicaties, ...), het onderhoud van de infrastructuren (bijv. : tunnels,

¹ Zie www.esr.brussels, in de rubriek adviezen (A-2014-018-ESR, A-2016-008-ESR en A-2017-006-ESR).

bouwplaatsen, ...), ... Al deze elementen hebben een invloed op de mobiliteit en de gedragingen op het vlak van verplaatsingen, vanwaar het belang om over de meest recente cijfergegevens te beschikken en om nieuwe tellingen of nieuwe ramingen te verrichten indien dergelijke gegevens niet beschikbaar zijn. Het doel is om tot een plan te komen dat zo coherent en operationeel mogelijk is.

1.2 Gewestelijke oprichtingsdocumenten

- **(Ontwerp van) GPDO**

De Raad is zich er wel degelijk van bewust dat krachtens de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning, het mobiliteitsplan aansluit op de oriëntaties van het GewOP, althans zolang het ontwerp van GPDO niet officieel is goedgekeurd. Voor **de Raad** is het van belang dat men met de mobiliteitsvraagstukken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zo vlug mogelijk vooruit kan gaan. De goedkeuring van het GPDO mag de uitwerking van het GMP dus niet in de weg staan. Tijdens het openbaar onderzoek inzake het ontwerp van GPDO hebben verschillende instanties, burgers, ... een aantal opmerkingen geformuleerd, ... waaronder **de Raad** over het mobiliteitsluik. **De Raad** dringt erop aan dat Brussel Mobiliteit en het Consortium belast met de uitwerking van het GMP rekening zouden houden met deze opmerkingen. Indien het GMP vóór het GPDO zou worden aangenomen, zal men er toch moeten op toezien dat de maatregelen van het GMP coherent zijn met de belangrijkste oriëntaties van het GPDO.

1.3 Specifieke documenten per analysethema

- **Socio-economische aspecten**

Aangezien er in de analyse van de socio-economische aspecten rekening wordt gehouden met het Vlaams gewestelijk niveau, vraagt **de Raad** dat dit ook met het Waals gewestelijk niveau zou gebeuren.

1.4 Perimeter en inhoud van de analyse per thema

- **Punt 3.4.2 Socio-economische aspecten/materiële goederen**

De Raad dringt erop aan dat de analyse van de socio-economische aspecten voldoende onderbouwd zou zijn, omdat de voorbije jaren vaak de gevolgen van de mobiliteitsproblemen op het leven van ondernemingen en burgers (residentiële bevolking en pendelaars) werden vastgesteld.

In dat opzicht vraagt **de Raad** dat de impact op de verbindingen van de huidige en toekomstige bestemmingen niet alleen voor de handelszaken, maar ook voor de ondernemingen zou worden onderzocht.

Bovendien zou voor **de Raad** de impact op de financiële gezondheid van de ondernemingen moeten worden geanalyseerd in de evaluatie van de impact op de mogelijke fenomenen van delokalisatie en relokalisatie, ...

In verband met de socio-economische aspecten stelt **de Raad** vast dat de kostprijs van de verkeerscongestie vaak op de voorgrond wordt geplaatst. Hij meent dat het interessant zou kunnen zijn om de impact van de verkeersdoorstroming te kunnen evalueren (meer bepaald op het begrotingsvlak).

- **Punt 3.4.4 Stedenbouw/landschap/erfgoed/gezelligheid van de openbare ruimten**

De Raad vraagt om in de te analyseren elementen de genderimpact in het gebruik van de ruimten en de toegankelijkheid ervan voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM) toe te voegen.

- **Punt 3.4.8 Impact van de uitvoering (werken, afval)**

In verband met de analyse die inzake de impact van uitvoering van werken moet worden verricht, benadrukt **de Raad** dat het eveneens relevant is om over te gaan tot een meer globale analyse van de impact van de verschillende werken die gelijklopend worden uitgevoerd. Een bouwplaats heeft immers een impact op het plaatselijk niveau, maar de vermenigvuldiging ervan brengt gevolgen op een grotere schaal met zich mee.

In dat opzicht noteert **de Raad** dat de ordonnantie betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (die momenteel wordt herzien) niet in dit lastenboek wordt vermeld. Welnu, dit is een belangrijk element waarmee rekening moet worden gehouden, gezien deze ordonnantie meer bepaald ertoe strekt om de kwesties met betrekking tot de coördinatie van bouwplaatsen, faseringen, ... te regelen.

2. Bijzondere beschouwingen

De Raad benadrukt dat voetnoot 3 zou moeten worden bijgewerkt, gezien het nieuwe besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen op 9 juni 2017 werd gepubliceerd.

*
* *