



INITIATIEFADVIES

Mobiliteit en vervoerinfrastructuur in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Uitgebracht door de Raad van Bestuur

16 februari 2016

Economische en Sociale Raad voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bischoffsheimlaan 26 – 1000 Brussel

Tel : 02 205 68 68 – Fax : 02 502 39 54 – www.esr.brussels

Vooraf

De veiligheidsproblemen in de Brusselse tunnels (en meer bepaald de gedeeltelijke sluiting van een van de tunnels) hebben een niet te verwaarlozen impact op de mobiliteit in ons gewest en - bijgevolg - op de Brusselse economie.

Als vragende partij om de *Brusselse mobiliteit* te bespreken in het kader van een constructief overleg (gewesten, federale overheid en gemeenten), wil de Economische en Sociale Raad hier de elementen in herinnering brengen die de basis vormen van de visie van de sociale gesprekspartners.

Advies

Volgens **de Raad** moet de tunnelproblematiek worden benaderd via een *globale* visie van de Brusselse mobiliteit die wordt omgezet in een *masterplan* dat op korte, middellange en lange termijn is gebudgetteerd en uitgewerkt. Zo kan men zich richten op de toekomst, teneinde ons gewest « mobieler » te maken.

De visie van de sociale gesprekspartners is op de volgende elementen gebaseerd :

1. Mobiliteit moet MULTIMODAAL zijn

Deze multimodaliteit 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 hun eigen kenmerken en de noden van de gebruikers. De multimodale bereikbaarheid van het gewest, van de gemeenten en de wijken - via een zo uiteenlopend mogelijk aantal vervoerswijzen - moet worden gezien als een ware troef die de aantrekkelijkheid van het gewest kan versterken. In dit opzicht zou het ongetwijfeld nuttig zijn om de zones, die vandaag minder goed bediend worden, als « testzones » te beschouwen voor experimenten met nieuwe vervoersvormen.

Vanuit een concreet oogpunt vindt **de Raad** dat men extreme situaties moet vermijden, zoals « alles voor de auto » of « alles voor de fiets ». Zo willen de sociale gesprekspartners de verschillende individuele en collectieve vervoerswijzen beschouwen als complementaire oplossingen, en deze niet

naast elkaar plaatsen als afzonderlijke elementen, om deze zo goed mogelijk aan elkaar te koppelen ten behoeve van een doeltreffende en coherente mobiliteit. Om een zo harmonisch en aantrekkelijk mogelijke multimodaliteit te bevorderen, zullen deze volledig of gedeeltelijk moeten worden geïntegreerd : uurregelingen, ticketverkoop, facturatie, ...

2. Mobiliteit moet DUURZAAM zijn

De Raad is van oordeel dat een duurzame mobiliteit rekening houdt met de sociaaleconomische *en* milieuaspecten van deze problematiek. Deze moet aan allen een goede toegankelijkheid tot het stadsgewest bieden, evenals een vlotte mobiliteit binnen Brussel. Dit moet toelaten om de werkgelegenheid en het ondernemerschap te bevorderen, evenals een verbetering van de levenskwaliteit. Dat moet gebeuren door een ‘modal shift’ waardoor het aandeel van het (gemotoriseerd) individueel vervoer krimpt ten gunste van het collectief vervoer. Teneinde de verzadiging van het verkeer te verminderen, moet men eerst en vooral alternatieven uitwerken, voornamelijk inzake openbaar vervoer, om vervolgens het autoverkeer, zijn misstanden en hinder te beperken.

De Raad meent 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, bestuur, fiscaliteit, ... De inspanningen inzake aanbod en vraag moeten tot uiting komen doorheen een toename van het duurzaam mobiliteitsaanbod en een rationalisering van de verplaatsingsnoden in het algemeen.

3. Mobiliteit moet COHERENT en DOORDACHT zijn

De Raad wenst te onderstrepen dat de mobiliteit omwille van haar talrijke aspecten uitdagingen stelt die de Brusselse gewestgrenzen overschrijden. Voor een groot aantal dossiers dringt zich dan ook daadwerkelijk een constructief overleg op tussen de drie gewesten, de federale overheid en de gemeenten.

De Raad heeft in dit verband niet vergeten dat de zesde Staatshervorming (11 oktober 2011) de oprichting voorziet van een *hoofdstedelijke gemeenschap* teneinde de relaties tussen Brussel en zijn hinterland op verschillende vlakken te verbeteren, met name inzake mobiliteit : « *Het is binnen de hoofdstedelijke gemeenschap dat het overleg tussen de drie Gewesten betreffende de*

mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken vanuit, naar en rond Brussel zal worden gevoerd. De op- en afritten van de autosnelwegring om Brussel mogen enkel worden gesloten of onbruikbaar worden gemaakt nadat daarover overleg is gepleegd tussen de gewesten¹ ». De Raad roept ertoe op dat hierover zo snel mogelijk een samenwerkingsakkoord zou worden ondertekend.

De Raad herinnert eraan dat in het kader van de implementering van het *Pact voor een Duurzame Stedelijke Groei* (PDSG - New Deal) overleg is gepleegd tussen de drie gewestelijke Economische en Sociale Raden. Dit overleg heeft toegelaten om tot een gemeenschappelijk advies te komen (cf. Permanente Conferentie over de interregionale mobiliteit²).

De Raad dringt aan op de vereiste coherentie tussen de verschillende intraregionale plannen die mobiliteitskwesties behandelen. Deze plannen moeten een coherent geheel van maatregelen vormen die in dezelfde richting werken en een gemeenschappelijke doelstelling nastreven. Zo kan de ‘modal shift’, die in het kader van een duurzame mobiliteit wordt overwogen (cf. punt 2), slechts tot stand komen na de effectieve verwezenlijking, en niet enkel de planning, van de alternatieven inzake infrastructuur en begeleidingsmaatregelen.

Tot slot dient er ook naar coherentie te worden gestreefd tussen het mobiliteitsbeleid en het beleid inzake ruimtelijke ordening.

4. Mobiliteit dient UITGEDACHT, GEBUDGETTEERD en OPGEVOLGD

Mobiliteit moet volgens **de Raad** worden uitgedacht, met duidelijke en concrete doelstellingen op korte, middellange en lange termijn. Deze doelstellingen moeten worden gebudgetteerd, en de verschillende financieringspistes moeten worden onderzocht. De gevoerde acties moeten het voorwerp uitmaken van een regelmatige opvolging (teneinde zich van de uitvoering ervan te vergewissen) en desgevallend van de noodzakelijke aanpassingen.

¹ Institutioneel akkoord over de Zesde Staatshervorming, 11 oktober 2011, p. 22-23.

² Dit document kan op het volgende adres worden geraadpleegd : http://esr.irisnet.be/nl/publicaties/andere-publicaties-1/autres-publications-du-conseil?set_language=nl

Men moet zonder uitstel oplossingen vinden voor de dagelijkse mobiliteitsproblemen. Hiertoe beveelt **de Raad** de doorvoering van « quick win-oplossingen » aan. Deze laten namelijk toe om de eerste concrete resultaten te bereiken binnen een relatief korte termijn : een optimalisatie van wat reeds bestaat, een betere integratie, een coördinatie van de maatregelen, ...

Er moeten vanzelfsprekend eveneens oplossingen op lange termijn, die zware investeringen (in materieel en infrastructuur) vereisen, worden gepland en verwezenlijkt.

Tenslotte is het duidelijk dat het behoud van de bestaande infrastructuur in een goede staat van kwaliteit en veiligheid deel uitmaakt van een uitgewerkt beleid.

De Raad vraagt aan de Brusselse regering om de mobiliteitsproblematiek (en met name de huidige problematiek van de Brusselse tunnels en hun toekomst) te benaderen vanuit een globale visie die is vastgelegd in een masterplan dat in de tijd gebudgetteerd en uitgewerkt is.

Om deze samen uit te werken, stelt de Raad aan de Regering voor om zonder uitstel met onderhandelingen te starten over een aanhangsel bij de *Strategie 2025*, waarbij aan zijn eerste As een 11de doelstelling wordt toegevoegd die aan de Brusselse mobiliteit is gewijd en het voorwerp uitmaakt van een gedeelde prioriteit³.

*
* *
*

³ Ter herinnering : de Strategie 2025 omvat een reeks prioriteiten waarvan sommige worden **gedeeld** door de Brusselse regering en de sociale gesprekspartners (d.w.z. dat « hun sturing en verwezenlijking in samenwerking met de sociale gesprekspartners gebeuren die zich ertoe verbinden om deze te steunen in functie van een werkmethode die door de regeringspartners voor elke doelstelling wordt voorgesteld »). Over de andere prioriteiten wordt op **klassieke** wijze overleg gepleegd (d.w.z. dat « zij rechtstreeks worden gestuurd door de Regering en het voorwerp uitmaken van een diepgaand overleg met de sociale gesprekspartners, zonder verplichting tot tussenkomst »).