



COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES BETREFFENDE PIJLER 4. "MOBILITEIT" VAN HET ONTWERP VAN GEWESTELIJK PLAN VOOR DUURZAME ONTWIKKELING

Tijdens haar vergadering van 23 januari 2017 heeft de Commissie de heer Éric Cooremans van het kabinet van minister-president Vervoort en mevr. Myriam Cassiers van Perspective Brussels gehoord die pijler 4. "Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling" van het ontwerp van Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) zijn komen voorstellen. De Commissie heeft te horen gekregen dat het ontwerp van GPDO een beleidsvisie inzake mobiliteit is die het toekomstig Gewestelijk Mobiliteitsplan zal moeten bevestigen (of ontcrachten) en nader bepalen.

Op 20 februari 2017 heeft de Commissie met eenparigheid van stemmen een advies goedgekeurd over de beleidsvisie van het ontwerp van GPDO. De meest concrete opmerkingen met betrekking tot het ontwerp van GPDO worden in bijlage in detail besproken. De meeste door de leden vertegenwoordigde instanties hebben adviezen overgemaakt in het kader van het openbaar onderzoek. Dit advies heeft tot doel de sterkst overeenstemmende opmerkingen betreffende pijler 4. "Het grondgebied mobiliseren om van mobiliteit een ontwikkelingsfactor te maken voor duurzame stadsontwikkeling" op de voorgrond te stellen.

De Commissie deelt de doelstellingen van het ontwerp van GPDO om de plaats van de auto in de stad te herbekijken, de verkeerscongestie te verminderen, de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en de impact van mobiliteit op het milieu te verminderen. De Commissie is ook blij te lezen dat er bijkomende investeringen nodig zijn om alternatieven te ontwikkelen (openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen).

De Commissie staat echter erg kritisch tegenover

1. het gebrek aan precisie in de vaststellingen en doelstellingen, zowel wat de inbegrepen velden betreft als wat de gebruikte cijfers of terminologie betreft;
2. de keuze van strategische doelstellingen¹ die slechts rekening houden met - of betrekking hebben op - een deel van de gebruikers en gebruiken;

¹ "de verkeersdruk te verminderen door de modale verschuiving van het pendelaarsverkeer te organiseren, de geobserveerde modale tendensen in de intra-Brusselse verplaatsingen voort te zetten, de toegang tot het openbaar vervoer voor de Brusselaars te versterken, de kwaliteit van de openbare ruimte aanzienlijk te verbeteren en de milieu-impact van de mobiliteit te verminderen. Daarnaast moeten we blijven pleiten voor een grootstedelijk mobiliteitsbeleid bij het Vlaams en Waals Gewest en de federale staat, rekening houdend met de urgentie van de situatie."

3. het gebrek aan ambitie van de doelstellingen (minder ambitieus dan die van andere gewestelijke plannen, bijvoorbeeld die van het Lucht-Klimaat-Energieplan);
4. het bekrompen beleid want het gewest beschikt niet over alle hefboomen die nodig zijn voor de ontwikkeling van een doeltreffend mobiliteitsbeleid;
5. het ontbreken van een actieprogramma: geen becijferde objectieven, begroting, gedetailleerde timing.

De Commissie acht het nodig om pijler 4. Mobiliteit van het ontwerp van GPDO te herbekijken en vraagt:

1. Meer globale strategische doelstellingen: De mobiliteit op zich heeft tot doel de levenskwaliteit en de ontwikkeling van Brussel. Het is van essentieel belang om de toegankelijkheid van het gewest te verzekeren voor iedereen - Brusselaars, pendelaars, personen met beperkte mobiliteit, toeristen...- net als de goede bevoorrading ervan met goederen. De toegankelijkheid en bevoorrading moeten zodanig georganiseerd worden dat de hinder veroorzaakt door het vervoer beperkt blijft om zo het leefklimaat van de Brusselaars, hun gezondheid en het milieu te verbeteren.
2. Een nauwkeurigere bevinding (alle gebruikers, alle gebruiken en alle vervoerswijzen) en ambitieuze doelstellingen betreffende alle verplaatsingen: de doelstellingen moeten uitgedrukt worden in afgelegde kilometers om de doelstelling van verbetering van de luchtkwaliteit te ondersteunen.
3. Een transversale mobiliteitsvisie en partnerschappen op het Brusselse niveau waarbij leefmilieu, ruimtelijke ordening, fiscaliteit, huisvesting geïntegreerd worden; gewestelijke en gemeentelijke niveaus; en een proactiviteit van het gewest voor maatregelen op hoofdstedelijke en federale schaal (fiscaliteit, spoorwegen).
4. Een keuze van de prioriteiten aan de hand van de nodige technische, financiële en menselijke middelen en het beschikbare materiaal.
5. Tot slot, een duidelijke programmering van de mobiliteitsmaatregelen: doelstellingen, middelen, tijdschema, begroting.
6. Ook wordt de vraag gesteld naar de manoeuvreerruimte van het toekomstig Gewestelijk Mobiliteitsplan ten opzichte van het GPDO.

Deze fundamentele kritieken maken dat het moeilijk is om een relevant advies uit te brengen betreffende het ontwerp-plan. De Commissie heeft zich echter gewaagd aan de oefening en geeft hieronder een concreter advies betreffende de ontwerp-tekst, maar dringt erop aan dat deze fundamentele vragen zouden leiden tot een belangrijke wijziging van het globaal ontwerp van mobiliteitsbeleid.

BIJLAGE: ADVIES BETREFFENDE DE CONCRETE ELEMENTEN VAN DE ONTWERPTEKST VAN

PIJLER 4. HET GRONDGEBIED MOBILISEREN OM VAN DE MOBILITEIT EEN ONTWIKKELINGSFACTOR TE MAKEN VOOR DUURZAME STADSONTWIKKELING

Het advies wordt met eenparigheid van stemmen uitgebracht met uitzondering van punt "3.3. Ontwikkeling van het openbaar vervoer" waarbij de vertegenwoordigers van de MIVB - in deze betrokken partij - zich onthouden en een specifieke vraag van de Stad Brussel bij punt 3.1.

1. Inleiding en vaststellingen

De Commissie vraagt vollediger en nauwkeurigere vaststellingen.

De versnippering van de bevoegdheden over de verschillende machtsniveaus en het gebrek aan beheers- en deelnemingsmechanismen moeten deel uitmaken van de vaststellingen.

Het transport van goederen (14% van het wegverkeer dat het gewest binnenkomt en van de orde van 10% van het interne verkeer) wordt niet vermeld in de vaststellingen, terwijl dat onontbeerlijk is voor de goede werking van het gewest, en de gevolgen ervan op het milieu en de mobiliteit verhoudingsgewijs groter zijn dan het verkeersaandeel dat het vertegenwoordigt.

Ook moet melding gemaakt worden van de zwakke toepassing van de beslissingen en programma's vervat in de vorige gewestelijke ontwikkelings- en mobiliteitsplannen door de regering.

2. De plaats van de auto in de stad van morgen herdefiniëren

De Commissie betreurt het gebrek aan precisie in de doelstellingen en het partiële karakter ervan, gericht op de pendelaars. Er moet een duidelijke doelstelling berekend worden ten opzichte van een referentiejaar en de eenheden moeten nader bepaald worden (bv. aantal verplaatsingen tegenover afgelegde kilometers door de voertuigen).

De Commissie betreurt dat de ambitieuze doelstellingen van het GewOP 2002 en het IRIS2-plan niet meer zijn overgenomen (vermindering met 20% van het verkeersvolume).

De Commissie betreurt de op Brussel gerichte benadering met betrekking tot het herdefiniëren van de plaats van de auto in de stad van morgen, want er zijn ook belangrijke instrumenten voor mobiliteitsbeheer in handen van het Federale niveau en van de andere gewesten: fiscaliteit, tarifiering en/of tol, beheer van de Ring R0, P+R.

De Commissie dringt erop aan de toegankelijkheid voor de vrachtwagens te behouden. De bevoorrading van de stad gebeurt momenteel voor 90% over de weg en voor 10% via het water: het is onrealistisch om een massale en snelle shift naar de waterweg of het spoor te overwegen.

De Commissie vraagt om duidelijk ambitieuze doelstellingen vast te leggen inzake vermindering van het wegverkeer (personen- en goederenvervoer) en deze uit te drukken in afgelegde kilometers om deze te linken aan de doelstellingen inzake verbetering van de

luchtkwaliteit. De Commissie vraagt een sterke visie die kan verdedigd worden ten overstaan van de andere actoren op het vlak van fiscaliteit en kilometerheffing.

2.1. Het in- en uitgaande wegennet

De Commissie vraagt om de doelstellingen van het plan op een meer globale manier te herbekijken en alle gebruikers van de stad daarin te betrekken. *"De in- en uitgaande verkeersassen omvormen tot stadsboulevards als eerste middel om de verkeersdruk als gevolg van spitsverkeer te verminderen, zonder in te boeten op de toegankelijkheid van het gewest"* is één van de bekritiseerde maatregelen die voor veel vraagtekens zorgt.

- Hoe de toegankelijkheid garanderen en tegelijkertijd de druk van het wegverkeer sterk verminderen?
- Hoe de goede bevoorrading van het gewest garanderen?
- Wat zijn de eigenschappen van dergelijke boulevards, met name het aantal rijstroken?
- Zijn de inrichtingen die parallel met het tot stand brengen van dergelijke boulevards moeten gerealiseerd worden (P&R, aansluiting op het openbaar vervoer...) ook reeds gepland?
- Zullen deze stadsboulevards garanderen dat de hulpdiensten niet gehinderd worden door het andere wegverkeer?

Het goederenverkeer op deze 6 assen die zullen omgevormd worden tot stadsboulevards vertegenwoordigt tussen 40% en 50% van het goederenverkeer dat via de weg het gewest binnenkomt en is niet in aanmerking genomen in de analyse.

2.2. De herziening van het intra-Brusselse netwerk

2.2.1. Een nieuwe specialisatie van het wegen- en transportnet

Het ontwerp van GPDO neemt enkel het personenvervoer in aanmerking. Het goederenvervoer moet geïntegreerd worden in de denkoefening met betrekking tot de nieuwe specialisatie van het wegennet: vrachtwagens zijn niet toegelaten in de tunnels; zij maken gebruik van specifieke routes en het feit dat zij daar samen zijn met andere gebruikers zoals fietsers, kan voor problemen zorgen.

2.2.2. Renovatie van de tunnels

Het ontwerp van GPDO voorziet in *"onderzoek naar de wenselijkheid van het behoud van elke Brusselse tunnel na 2025"*. *"Alleen tunnels die noodzakelijk zijn voor de vlotte doorgang van het verkeer of voor een splitsing van het gemotoriseerde verkeer van de actieve vervoerswijzen en woongebieden komen in aanmerking om behouden te blijven"*.

- Welke criteria zullen gebruikt worden om te oordelen over het "noodzakelijke" karakter van een tunnel?
- Hoe de bestemming (het nieuwe gebruik) van een tunnel bepalen en de te gebruiken alternatieven (belang van de fasering)?

De Commissie onderstreept dat gebruik gemaakt zou moeten worden van de "smart-technologieën" voor het beheren van de tunnels en de wegeninfrastructuur, met name bij

een ongeval, teneinde de mobiliteitsstromen weldoordacht te dispatchen en in alternatieve routes te voorzien.

2.2.4. Kleine Ring.

De Commissie dringt aan op de ontwikkeling van de befietsbaarheid van de Kleine Ring en het handhaven van de vlotte doorgang van het wegverkeer, om haar rol als hoofdas te garanderen en de verschuiving van verkeer naar de lokale wegen te vermijden.

2.3. Parkeren

De Commissie stelt vast dat de gegevens die gebruikt worden met betrekking tot het parkeren niet de recentste gegevens zijn, en dus niet correct. Zij vraagt opnieuw dat geactualiseerde statistische gegevens zouden worden gebruikt, zodat de vastgestelde doelstellingen echt relevant zijn. De Commissie vraagt ook een evaluatie van de maatregelen betreffende kantoorparkings die genomen zijn in het kader van het BWLKE, om eventuele aanpassingen aan de zones (in het bijzonder van zone C) en aan de parkeernormen door te voeren.

Het ontmoedigende effect dat de vermindering van beschikbare parkeerplaatsen op de plaats van bestemming heeft op het gebruik van de wagen is bewezen. De Commissie neemt ook akte van de wens van de regering om het vastgoed andere bestemmingen te geven.

De Commissie heeft zich herhaaldelijk over deze belangrijke hefboom inzake mobiliteit gebogen, en de standpunten van haar leden lopen uiteen: welke types en welke hoeveelheden parkeerplaatsen verminderen, tegen welke deadlines, aan welke voorwaarden (parkeerplaatsen voorbehouden voor bepaalde gebruikers), welke types van P+R...

Globaal gesproken steunt de Commissie de maatregelen die particulieren ertoe aanzetten om dicht bij hun werkplek te gaan wonen. Er wordt een consensus bereikt om het opzetten van P+R zo dicht mogelijk bij de oorsprong van de verplaatsingen, en met een goede aansluiting op het openbaar vervoer, te ondersteunen. Het gewest moet proactief optreden ten overstaan van andere gemeenten, gewesten en de NMBS.

De Commissie steunt het opzetten van een dynamisch, doeltreffend en leesbaar parkeergeleidingssysteem. Een dergelijk systeem zal bijdragen tot het vermijden van een niet te verwaarlozen deel van de congestie: de congestie die te wijten is aan het zoeken naar een parkeerplaats.

Betreffende de parkeermogelijkheden voor personen met een beperkte mobiliteit (PBM), vraagt de Commissie dat er hun voldoende parkeerplaatsen ter beschikking worden gesteld, in het bijzonder om alle gebouwen te bereiken die publiek ontvangen (administraties, cultuur- en sportcentra) en zij stelt eveneens voor dat de PBM-parkeerkaarten beter zouden beheerd worden, door met name het opstellen van een inventaris van deze kaarten en een versterkte controle van het gebruik ervan.

De Commissie wijst op de vermindering van het aantal parkeerplaatsen voor zware vrachtwagens in het gewest en vraagt om voor hen in een speciale parking te voorzien.

De Commissie benadrukt ook het belang van het tot stand brengen van een parking voor toeristenbussen.

De Commissie dringt eveneens aan op het opzetten van een plan om een voldoende aantal leveringszones te verzekeren en om de beschikbaarheid ervan te controleren.

2.4 Een ander gebruik van de auto bevorderen

De Commissie betreurt het gebrek aan duidelijkheid van de tekst bij het berekenen van de modale aandelen en de doelstellingen. Tussen 1999 en 2010 is het aandeel van de wagen voor de intra-Brusselse verplaatsingen van 50% naar 32% gegaan (p. 104), hetzij een daling met 36%. Maar de doelstelling waarnaar gestreefd wordt tegen 2025 (p.106) is slechts 27%, wat minder is dan de tendens van de afgelopen 25 jaar. De correcte tendens is 16%.

De Commissie betreurt ook het gebrek aan ambitie van de doelstellingen "de modale evolutie voor de intra-Brusselse verplaatsingen voortzetten", "deze tendensen ondersteunen in de tijd".

De Commissie vraagt om de objectieven over te nemen van een vermindering met 20% van het verkeersvolume voor de intra-Brusselse verplaatsingen en deze uit te drukken in afgelegde kilometers.

2.4.1 Carpooling en autodelen bevorderen

De Commissie ondersteunt de maatregelen van carpooling en autodelen; ook thuiswerk zou meer moeten aangemoedigd worden.

2.4.2 Autofiscaliteit

De Commissie betreurt het gebrek aan duidelijkheid betreffende de uitvoering van de politieke akkoorden van 2011 en 2014 vermeld in de tekst.

Hoewel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet over alle bevoegdheden beschikt om in deze materie op te treden, is de Commissie van mening dat het onontbeerlijk is om een sterke visie te ontwikkelen en fiscale en tarifaire oplossingen aan te reiken die een verbetering van de mobiliteit moeten mogelijk maken.

Fiscale of tarifaire maatregelen zijn fundamentele begeleidingsmaatregelen die niet los te zien zijn van de uitvoering van het GEN, en vormen een beslissende variabele bij het verantwoorden van de inplanting van nieuwe metrolijnen.

Als stimulerende factor kan de fiscaliteit zich concentreren op de bepalende elementen bij de keuze voor het voertuig via de belasting op de inverkeerstelling, en het bezit van een licht voertuig via de jaarlijkse verkeersbelasting. De autofiscaliteit kan zich ook concentreren op het aanzetten tot een verantwoord gebruik, bij voorkeur onder de vorm van een intelligente kilometerheffing, op basis van objectieve criteria zoals het tijdstip, de plaats van gebruik, de milieuaspecten van het gebruikte voertuig evenals socio-economische overwegingen. Wat de Commissie betreft zal een dergelijke heffing slechts ingevoerd kunnen worden op voorwaarde dat ze eveneens toegepast wordt in de twee andere gewesten. Als een kilometerheffing niet geïmplementeerd kan worden, zou een stedelijke tolheffing ook kunnen voldoen aan bepaalde doelstellingen. Er moet vooraf een analyse gemaakt worden van de socio-economische gevolgen op de verschillende zones. De Commissie dringt erop aan dat de fiscale inkomsten uit mobiliteit bestemd zouden worden voor projecten of infrastructuur

voor het verbeteren van de mobiliteit. Het is ook belangrijk om geen heffing in te voeren voor mindervaliden - nu vrijgesteld van de verkeersbelasting - want sommigen onder hen hebben geen ander alternatief voor hun vervoer.

De Commissie stelt voor om snel een socio-economische studie te laten uitvoeren om vooruitgang te boeken op het vlak van de autofiscaliteit.

Inzake het verantwoorde gebruik van de personenwagen onderstreept de Commissie eveneens dat ook andere beleidsmaatregelen een niet te verwaarlozen impact kunnen hebben, zoals de belasting op bedrijfswagens en de vervanging daarvan door een mobiliteitsbudget met onder andere een dichtbij-woonbonus.

2.5 Herinrichting van de Ring (R0)

De Commissie dringt erop aan dat de betrokken gewesten ten volle samenwerken in dit dossier. Bij deze besprekingen moet ook aandacht gegeven worden aan de impact van eventuele toekomstige maatregelen zoals de intelligente kilometerheffing. Het belang van een verbreding van de Ring moet nog aangetoond worden in het licht van de genoemde doelstellingen, en dit voor elk van de doelstellingen: verbetering van de verkeersveiligheid, strijd tegen verkeerscongestie, vermindering van het verkeer in Brussel, betere bereikbaarheid van het gewestelijk grondgebied en bijdrage aan de Brusselse engagementen op het gebied van leefmilieu.

De Commissie stelt de vraag naar een vermindering van de snelheid tot 80 of 90km/u om tegelijk het verkeer vlotter te laten verlopen en de geluidsemissies vanaf de Ring te verminderen.

De Commissie wijst op de negatieve impact die de ontwikkeling van stedenbouwkundige projecten die meer verkeer op de Ring aantrekken (bv. UPlace) met zich meebrengt voor de mobiliteit.

Ofschoon zij zich bewust is van het feit dat het dringend en noodzakelijk is om de Ring te ontlasten, voegt de Commissie er toch aan toe dat de oplossingen niet eenzijdig van één gewest zullen komen.

3. Alternatieven voor de personenwagen ontwikkelen en modale verschuiving bevorderen

De Commissie betreurt het gebrek aan precisie en ambitie inzake de modale verschuiving (voortzetten van de tendensen). Globaal gezien zijn de doelstellingen van het ontwerpplan lager dan die van de vorige plannen (GewOP 2002 en Iris 2) terwijl de uitdagingen van vermindering van de congestie en verbetering van de luchtkwaliteit wel degelijk nog altijd bestaan.

De Commissie betwist de interpretatie van de cijfers van het milieu-effectenrapport, waarin sprake is van een "aanzienlijke vermindering van het gebruik van de wagen" (zie verkeerscijfers - tabel 10 p. 106): het gaat om een behoud van het verkeersvolume, geen vermindering.

De Commissie vraagt om ambitieuze doelstellingen te definiëren, zowel op het vlak van modale verschuiving als wat de verplaatsingsafstanden en de vermindering van de

afgelegde kilometers betreft, want dat zijn de relevante factoren voor het bereiken van de objectieven van verbetering van de luchtkwaliteit of de geluidsomgeving.

3.1. Voetgangers en valorisatie van het wandelen

In 2010 gebeurde 37% van de verplaatsingen te voet. Het is onbegrijpelijk dat dit percentage niet verder geëvolueerd is naar 2025 toe. Deze "ambitie" is een stap terug in vergelijking met het huidige Voetgangersplan, en is in strijd met de algemene doelstellingen van het ontwerp van GPDO (p.8) die kaderen in het concept van een "meerpellige", "verdichte" en "gemengde" stad, alsook met de wil "om onderzoek te doen naar de aanleg van 25 km voetgangerszones" (p.113). Dit modaal aandeel is ook in strijd met de doelstelling om dit modaal aandeel voor korte verplaatsingen te verhogen tot 50%. Een afstemming tussen de genoemde principes en de doelstellingen in cijfers dringt zich op.

De Commissie dringt aan op een correct onderhoud van de bestaande inrichtingen (met name de voetpaden). Gelet op het feit dat de gemeenten eveneens bevoegd zijn voor bepaalde wegen en voetpaden, is er een sensibilisering op dit machtsniveau nodig.

De Commissie vraagt dat bij de inrichting van ruimtes voor voetgangers rekening gehouden wordt met de verplaatsingen van mindervaliden en de problematiek van de verplaatsingen met de fiets: dit om een harmonieus samengaan van deze actieve verplaatsingswijzen te verzekeren. Ze dringt erop aan dat de investeringen ten gunste van de mindervaliden in werkelijkheid ten goede zouden komen van een veel grotere bevolkingsgroep.

De Commissie vraagt om de aanleg van gewestelijke routes te vervangen door de verbetering van de door de gemeenten geplande gewestelijke voetgangersroutes, in de toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE).

De Commissie stelt voor om de organisatie van een autoloze zondag 4 keer per jaar onder te brengen in het hoofdstuk over het autovervoer – in plaats van het hoofdstuk over wandelen – en de impact daarvan op de mobiliteit van het hele land te evalueren. De autoloze zondag is eerder een recreatieve activiteit dan een sensibilisering voor duurzame mobiliteit; het zet mensen over het hele land ertoe aan om hun wagen achter te laten aan de poorten van de stad om daarna de fiets of het openbaar vervoer te nemen, maar genereert meer auto's op de rest van het wegennet.

De Commissie ondersteunt de ontwikkeling van voetgangerszones. De Stad Brussel is geen voorstander van de uitbreiding van voetgangerszones buiten de centrale zone van haar grondgebied en is dus geen voorstander van de aanleg van voetgangerszones in Stalingrad, Schuman, Louiza, Zavel en Terkamerenbos.

3.2. Promotie van de fiets

De Commissie dringt aan op het definiëren van ambitieuzere doelstellingen inzake fietsgebruik. De doelstellingen van het ontwerp van GPDO (7% in 2025) zijn minder ambitieus dan die van het Fietsplan of het IRIS 2-plan (20% van de gemechaniseerde verplaatsingen in 2018).

De Commissie vraagt dat het Fiets-GEN voltooid wordt vóór 2030. Dergelijke infrastructuren hebben hun nut bewezen in het Vlaams Gewest en in het buitenland; dit moet een prioriteit zijn om een alternatief te bieden voor het pendelverkeer met de wagen. Dat impliceert een

goede samenwerking met de andere gewesten.

De Commissie onderstreept dat het "Villo!" aanbod nog altijd niet is aangepast, met name omwille van het reliëf van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een project om deze gedeelde fietsen elektrisch te maken zou haar dan ook opportuun lijken. Een project dat compatibel is met de infrastructuur van bestaande VLS-stations en dat dus kan ontplooid worden zonder onderbreking van de dienstverlening en zonder werken, zou bijzonder opportuun kunnen zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het tracé van het Fiets-GEN moet geactualiseerd worden en overeenstemmen met de huidige realiteit.

Kaart 8: Er wordt in een nieuwe infrastructuur voor fietsers en voetgangers voorzien langs het kanaal van noord naar zuid (geel tracé). De Commissie herinnert eraan dat het moeilijk is om havenactiviteiten met fietsroutes enerzijds en een voetgangerspromenade anderzijds te verzoenen. Een uitbreiding van het GFR-netwerk steekt het kanaal over aan de voorhaven. In de voorhaven (tot aan de Van Praetbrug) zijn de bruggen 33 m hoog, aangezien het gaat om een zeehaven. Wordt er overwogen om fietsers op die hoogte te laten passeren?

Kaart 8 "zachte wijzen" en de kaarten van pagina's 30 en 31 van de "verzameling van kaarten" zijn niet duidelijk wat de fietsroutes langs het kanaal betreft (GFR, Fiets-GEN, nieuwe fiets- en voetgangersinfrastructuur). Er kan een fietsroute langs het kanaal lopen maar ter hoogte van de GVH's (met name op de linkeroever van het Vergotiedok, het Biestebroekdok en aan de Heembeekkaai), zou in een alternatief voorzien moeten worden. Omwille van zijn vlakheid en zijn direct tracé is de kanaalzone een ideale plaats voor het aanleggen van een goede fietsroute. Er is een evenwicht nodig tussen de havenfuncties en het fietsgebruik. Duidelijke routes zijn dus onontbeerlijk.

3.3. Ontwikkeling van het openbaar vervoer

De Commissie vraagt stabiele beslissingen en het naleven van het meerjarig investeringsplan 2016-2025.

De Commissie herhaalt dat ze niettemin het gebrek aan informatie betreurt betreffende de metro Noord: belang qua verbinding voor de gebruikers in het noorden en het zuiden van het gewest, voorspelbaarheid van de begroting en garantie van de financiering, impact op het bovengronds net. Verder wijst de Commissie op de grote technische complexiteit van de tunnel die op grote diepte moet gemaakt worden en de risico's op overschrijding van de deadlines en het budget.

De Commissie verbaast zich over de geringe verhoging van het modale aandeel van de MIVB waarin is voorzien tegen 2025 (blz. 106 van 24 naar 25 %), terwijl er de komende jaren vijf miljard euro zal geïnvesteerd worden.

De Commissie vraagt zich af of de in het GPDO vooropgestelde stedenbouwkundige ontwikkelingen zijn afgestemd op de te voorziene saturatie van bepaalde assen en de prioriteiten qua investering in ontwikkeling van infrastructuur of aanbod.

De Commissie betreurt het gebrek aan precisie van de doelstellingen inzake toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mindervalide mensen. Hoe minimumeisen definiëren voor de inrichtingen? De recente voorbeelden van het Rogierplein en het Schuman-station tonen aan hoe weinig rekening er nog altijd gehouden wordt met de toegankelijkheid voor mindervalide mensen.

3.3.1. Optimalisering van het bestaande netwerk

De Commissie ondersteunt de doelstelling om het reeds bestaande netwerk te valoriseren. De Commissie is in het bijzonder van mening dat het busaanbod sterk moet verbeterd worden, zowel wat de toegankelijkheid ervan betreft als wat het niveau van dienstverlening betreft (ontwikkeling van HOV-buslijnen).

De Commissie deelt de wens om "*de dienstregeling van de MIVB uit te breiden naar meer uren en om een aangepast aanbod te verzekeren buiten de spitsuren*" zoals gesteld in het ontwerp van GPDO. Over het algemeen ondersteunt de Commissie de vraag om voortdurende verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening, in het bijzonder wat de frequentie van het openbaar vervoer betreft, ook in de daluren.

De verbetering van het bovengronds net wordt vaak gelinkt aan het schrappen van parkeerplaatsen op de weg. Het is daarom dat er samen met het Parkeeragentschap Brussel een nauwere samenhang moet gerealiseerd worden tussen de projecten ter verbetering van het openbaar vervoer (en van de actieve vervoerswijzen) om alternatieve parkeermogelijkheden te bieden aan de buurtbewoners.

De Commissie vraagt eveneens om de toegankelijkheid voor mindervaliden te verbeteren en om de vermindering van de verticale en horizontale openingen die het zelfstandig instappen van mindervaliden verhinderen, evenals een signalisatie die is aangepast aan iedereen op te nemen als extra doelstellingen.

3.3.2. Uitbreiding van het metro- en premetronet op het Brussels grondgebied

De Commissie neemt nota van de grote uitbreidingen van het metronet die moeten onderzocht worden met als doelstelling de werken te starten in 2024(!), en vraagt om de relevantie van de keuzes en de beschikbare middelen voor het realiseren van dergelijke infrastructuren te onderzoeken. De Commissie is verbaasd over het feit dat de ontwikkeling van nieuwe langetermijnprojecten in het openbaar vervoer – na 2025 – voornamelijk betrekking hebben op de metro. De zeer hoge kostprijs van de infrastructuur van een zware metro lijkt immers de (beschikbare of hypothetische) begrotingsenveloppen volledig op te eisen terwijl deze infrastructuur slechts een beperkt deel van het net verbetert. De Commissie vestigt de aandacht op het feit dat een ondergronds openbaar vervoernet moeilijker toegankelijk is voor bepaalde personen (met name mindervaliden). Bovengronds vervoer biedt voordelen op het vlak van kostprijs, comfort en veiligheidsgevoel. De Commissie dringt er dan ook op aan om deze problematiek correct in aanmerking te nemen bij de ontwikkeling van het Brusselse spoorwagennet.

Zij stelt zich ook vragen bij de uitbreiding van het openbaar vervoernet tegen het jaar 2040, de aanpassing ervan aan de toenemende tewerkstelling bijvoorbeeld in Thurn & Taxis, bij de bevolkingsgroei zoals in Neder-over-Heembeek of in Anderlecht, of bij de relevantie van een lijn Delta-Ribaucourt parallel aan de spoorweg.

Het MER baseert zich duidelijk op andere lijnen dan diegene vermeld in het ontwerp-plan (metrolus blz. 369).

Verder onderstreept de Commissie dat lijnen tegen het jaar 2025 of 2040 geen oplossingen vormen om de mobiliteit in Brussel snel te verbeteren. De Commissie betreurt het gebrek aan innoverende voorstellen voor de uitbreiding van het openbaar vervoersysteem op korte en middellange termijn.

De Commissie dringt erop aan dat de inrichtingen (stations, haltes) en de nieuwe voertuigen 100% toegankelijk zouden zijn voor mindervaliden die volledig zelfstandig moeten kunnen instappen, en dat er samen met de burgers die ze moeten gebruiken over nagedacht en gedebatteerd wordt. Zo zullen de nieuwe metrostations ook systematisch in gleuven moeten voorzien langs de trappen om het fietstransport en de multimodaliteit te vergemakkelijken.

3.3.3. Uitbreiding van het metro-, tram- en busnet in het grootstedelijk gebied

De Commissie is van mening dat het belangrijk is te komen tot een integratie van tarieven en tickets, alsook een integratie van de informatie inclusief real-time, om de voornaamste hinderpalen voor het gebruik van de trein voor intraregionale verplaatsingen weg te werken.

Terwijl zij het geïntegreerd aanbod van de vier operatoren in het hoofdstedelijk gewest ondersteunt, vraagt de Commissie dat de frequentie op de verschillende assen voldoende zou zijn voor een intrastedelijk gebruik. De Waterlooosesteenweg heeft bijvoorbeeld heel weinig MIVB-verbindingen. Deze as wordt bediend door de bussen van TEC en De Lijn die niet dezelfde frequentie bieden.

De Commissie benadrukt de commerciële snelheid van de bussen van alle operatoren: MIVB, TEC en De Lijn.

De Commissie dringt er ook op aan om de interregionale financieringswijze te bepalen van een grootstedelijk aanbod.

In het kader van de ontwikkeling van de kenniseconomie vraagt de Commissie bovendien dat de campussen van universiteiten en hogescholen een goede verbinding zouden hebben met het stadscentrum. Bovendien zouden de campussen en de hogescholen het voorwerp moeten uitmaken van een verplaatsingsplan voor hun studentenpubliek, naar het model van de plannen inzake schoolverplaatsingen.

3.3. Het treinnet (NMBS)

De Commissie dringt aan op het voor iedereen toegankelijk maken van de spoorweghaltes.

De Commissie ondersteunt de doelstelling om het aanbod aan openbaar vervoer economisch toegankelijk te maken voor iedereen en vraagt in dit opzicht dat het "S"-abonnement beschikbaar zou zijn voor het gehele aanbod van de vier operatoren over het gewest en de periferie.

Betreffende de eventuele opening van de binnenlandse markt van het personenvervoer en de opportuniteitsstudie rond de exploitatie van het intra-Brusselse spoornet via één transportoperator, dringt de Commissie erop aan dat deze operator een openbare operator

zou zijn of aangesteld via een aanbesteding op basis van verplichtingen van openbare dienstverlening.

De Commissie herinnert aan het belang van een aanbod dat uitgaand pendelverkeer mogelijk maakt teneinde de arbeidsmarktregio's in de periferie toegankelijk te maken voor de Brusselse werknemers, zij het op spoorwegniveau dan wel op het niveau van het integrale aanbod van de gewestelijke openbaar-vervoeroperatoren.

Betreffende het S-aanbod (GEN) is de Commissie van mening dat alle gewesten moeten deelnemen in de financiering ervan en dat het meer dan tijd is dat dit volledig operationeel is. Het GEN moet de modale verschuiving tot stand brengen om te vermijden dat een deel van de pendelaars dichtbij de periferie met de wagen naar Brussel komen. Aldus moet over de stations nagedacht worden met in het achterhoofd het principe van multimodaliteit, door met name in ontradingsparkeerplaatsen en infrastructuren voor tweewielers te voorzien en door het metro-tram-busnetwerk te valoriseren.

Bovendien is de Commissie van mening dat het om het modaal aandeel van het spoor binnen het Brussels Gewest te verhogen, nodig is om enerzijds de communicatie te verbeteren betreffende het bestaande S-aanbod van de NMBS en de aansluitingen die mogelijk zijn dankzij het aanbod van de andere gewestelijke operatoren, en anderzijds om het BEN als een soort pre-GEN op te vatten waardoor het vrij omvangrijk spoornet van Brussel dat momenteel onderbenut is, zou kunnen gebruikt worden. Dat zou het mogelijk maken om bepaalde zones te bedienen die niet gemakkelijk te bereiken zijn via de MIVB.

De Commissie is in die zin van mening dat het GEN- en BEN-aanbod niet overtollig mag zijn en dat het ene niet een handicap mag zijn voor het andere: het is meer een kwestie van complementariteit.

4. De impact van de mobiliteit en de openbare ruimte verbeteren

De Commissie ondersteunt een intelligent beleid van stedenbouwkunde en stedelijke ontwikkeling om de mobiliteitsvraag te verminderen. Zo zou een mengeling van functies de gemotoriseerde verplaatsingen naar bijvoorbeeld de grote commerciële centra moeten verminderen.

De Commissie vraagt dat wanneer grote projecten toch geprogrammeerd worden, de impact van de inrichtingen op het vlak van mobiliteit goed bestudeerd zou worden, zo ook wat de verplaatsingen betreft die enkel voor transitverkeer zorgen door de nabijheid van de nieuwe ontwikkelingen en wat het goederenvervoer betreft.

4.1. Mobiliteit is onlosmakelijk verbonden met territoriale ontwikkeling

4.2. De ontwikkeling van voetgangerszones.

De Commissie twijfelt aan het realisme van de doelstellingen die in dit gedeelte worden genoemd (aanleg van minimum 25 km voetgangerszones tegen 2025 en 40 km tegen 2040). Zij dringt erop aan dat bij de uitvoering van de door het ontwerp van GPDO voorgestelde studies om dit voorstel te evalueren, de mogelijke gevolgen ernstig zouden onderzocht worden.

4.4. De architecturale kwaliteit en de stedelijke integratie van kunstwerken verbeteren

De Commissie vraagt dat er innoverende oplossingen (aanwezigheidsdetector bijvoorbeeld) zouden worden aangereikt in het kader van de uitvoering van het Lichtplan, teneinde de lichtvervuiling zo veel mogelijk te beperken (en zelfs te verminderen), rekening houdend met het veiligheidsgevoel voor iedereen.

4.4. Beter beheer van bouwwerven

De Commissie herinnert aan het zeer grote aantal bouwwerven die gepland zijn in Brussel: ze betreft de summiere behandeling van het beheer ervan en van de nieuwe manieren van werken om de hinder ervan te verminderen. De OSIRIS-software beoogt reeds om de negatieve gevolgen van de bouwwerven te beperken. De Commissie stelt voor om deze software te optimaliseren en om de toegankelijkheid ervan uit te breiden naar andere actoren dan de nutsbedrijven. Het opstellen van een meerjarige planning van de meest ontregelende bouwwerven houdt in dat de nutsbedrijven een volledig beeld zouden hebben van hun investeringen op lange termijn, wat niet altijd het geval is.

De Commissie herinnert ook aan het belang van controle in de loop van de uitvoering en het terugkerende gebrek aan het nodige personeel. De Commissie vraagt om bijzondere aandacht te schenken aan de controle op de bestaande regels inzake toegankelijkheid voor mindervaliden, voetgangers en fietsers in de omgeving van bouwwerven.

De Commissie herinnert aan het belang van begeleiding van de economische actoren die hinder ondervinden van de bouwwerven. In dit opzicht blijkt de oprichting van het compensatiefonds heel opportuun te zijn en zal dit eveneens mogelijk maken om de bouwheren te sensibiliseren aangezien deze laatsten meer zullen moeten betalen als hun werken lang duren, wat een gunstig effect zal hebben op de mobiliteit.

5. De milieuhinder van mobiliteit verminderen.

5.1. Lage-emissiezone

De Commissie ondersteunt de invoering van een lage-emissiezone (LEZ) maar merkt op dat dit soort maatregel geen impact heeft op de vermindering van het verkeersvolume. Het is nodig om de meest vervuilende wagens uit het verkeer te halen, maar het is ook belangrijk om het aantal afgelegde kilometers te verminderen. Daarvoor zijn naast de LEZ nog bijkomende maatregelen nodig, zoals de intelligente tarifiering, de stedelijke tolheffing of het ontmoedigen van de aankoop van de meest vervuilende wagens via de fiscaliteit.

5.2. Promotie van schone wagens

Betreffende de elektrische voertuigen merkt de Commissie op dat het Lucht-Klimaat-Energieplan ambitieuzer is dan het ontwerp van GPDO en vraagt dan ook om dat laatste aan te passen. Sinds de "dieselgate" vraagt men zich af wat de wagens werkelijk uitstoten. De Commissie vraagt echt ambitieuze doelstellingen inzake schone wagens.

5.3. Strijd tegen geluidsoverlast

Het lawaai van het wegverkeer zorgt voor grote overlast. Om een betere levenskwaliteit te ondersteunen dringt de Commissie aan op een vermindering van het volume en de snelheid van het verkeer in de woonzones, maar ook op de Ring waarvan de geluidsemissies een invloed hebben op een groot deel van het gewest.

6. Goederentransport, logistiek en internationaal transport

6.1. Distributie optimaliseren: de 'last mile'

De Commissie bevestigt dat de Stedelijke Distributiecentra (SDC) instrumenten zijn die moeten opgezet worden om het groeperen van goederen, het bundelen van de stromen en het gebruik van voertuigen die beter zijn aangepast aan de stad te bevorderen.

De Commissie betreurt evenwel dat de aanpak van het GPDO zich beperkt tot de ontwikkeling van dit type infrastructuur en de indruk geeft dat de SDC's een zo complexe problematiek als de stedelijke distributie alleen kunnen oplossen, wat een illusie is. Enerzijds worden al een aantal logistieke stromen geoptimaliseerd op het vlak van groepering en rondes; hun aantal afgelegde kilometers wordt beperkt. Er moet eerder nagedacht worden over hoe we hun toegang tot de stad en hun leveringsactiviteiten kunnen vergemakkelijken. Anderzijds maken de grote variëteit en het volume van de logistieke stromen in de stad dat de SDC's nooit zullen tegemoet komen aan al hun behoeften.

Het plan moet een globalere aanpak ondersteunen voor een verbetering van de doeltreffendheid van het goederenvervoer in de stad, gebaseerd op partnerschappen met de ondernemingen voor een intelligent beheer van hun bevoorrading, met de actoren van de logistieke keten (groepering, geoptimaliseerde rondes, keuze van voertuigen). Het Plan moet ook aanzetten tot een gedragswijziging bij de consumenten.

Het vergemakkelijken van de leveringen is een aspect dat moet ontwikkeld worden, zowel voor het bevorderen van de arbeidsomstandigheden van de leveranciers als voor het verbeteren van de mobiliteit: een vrachtwagen in dubbele file kan opstoppingen veroorzaken, een bus blokkeren of een gevaar betekenen voor fietsers of voetgangers.

Het gebruik van cargofietsen is ook een oplossing die een groot potentieel biedt in de stad, en moet aangemoedigd worden in Brussel.

De nieuwe technologieën (dataplatform, handsfree shopping) bieden tot slot mogelijkheden voor het rationaliseren en verhogen van de doeltreffendheid van de logistieke ketens.

De Commissie benadrukt eveneens de stedelijke diensten, hetzij openbare diensten (zoals afvalinzameling, hulpdiensten) hetzij privédiensten (zoals onderhoudsdiensten voor kantoren, ziekenhuizen). De stedelijke diensten genereren een groot aantal verplaatsingen en hun werking moet ook verbeterd worden en streven naar een vermindering van het aantal afgelegde kilometers, minder vervuulende voertuigen, een bundeling van de diensten.

6.2. De havenfunctie versterken

Het gebruik van de waterweg (10% van het verkeer van goederen die het gewest binnenkomen, voornamelijk bouwmaterialen en aardolieproducten) moet behouden blijven en versterkt worden.

Op korte en middellange termijn is het echter fout te schrijven dat de bevoorrading via de haven moet worden uitgebreid om een echt "*alternatief te vormen voor het wegtransport en de stad te ontlasten*". Het kanaal wordt onder andere gebruikt voor een aanvoer van externe materialen naar de stad maar, met de belangrijke uitzondering van de industriële functies die langs de waterweg zijn ingeplant (betoncentrales, graanmolen) moet dit vaak aangevuld worden met een laatste wegtransport. De vertrek- en eindpunten van de goederen bevinden zich zelden langs de waterweg en hebben dus een voor- en na-transport met de vrachtwagen nodig. Het dient echter opgemerkt dat, door hun functie van tussenopslag, de haventerreinen momenteel al een optimalisering van het first en last mile wegverkeer mogelijk maken.

6.3. Internationaal transport

Het is van essentieel belang om de internationale toegankelijkheid te verzekeren en om in parkeerplaatsen voor toeristenbussen te voorzien.

7. De verkeersveiligheid verbeteren

De Commissie betreurt het zeer beknopte karakter van dit hoofdstuk daar waar het gaat om een essentiële uitdaging, met name om een ambitieuze modale verschuiving te concretiseren naar het wandelen en de fiets.

8. Mobiliteit, innovatie en Smart City

De Commissie vraagt de uitwerking van een sterke visie met betrekking tot de maatregelen van intelligente mobiliteit, zoals het rekeningrijden voor lichte voertuigen en de fiscale maatregelen, die echt ondersteunende maatregelen kunnen zijn voor een vermindering van de congestie en een verbetering van de levenskwaliteit. Het effectenrapport vermeldt nochtans de stedelijke tolheffing of de fiscaliteit als opportuniteiten (p. 110).

De Commissie is overtuigd van de belangrijke rol die voor "intelligente" oplossingen kan weggelegd zijn voor het verbeteren van de mobiliteit. Reeds op korte termijn zou een geïntegreerd platform van dynamisch verkeersbeheer en multimodale informatieverstrekking daartoe kunnen bijdragen. Op het vlak van goederenvervoer kunnen dataplatformen ook het groeperen van goederen en het verminderen van de afgelegde kilometers bevorderen.

De Commissie vraagt zich af waarom het thema "zelfrijdende wagen" in het ontwerp van GPDO niet aan bod komt. Zij is van mening dat het vanaf nu nodig is om proactief te handelen om klaar te zijn voor de evoluties in deze materie.