



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSKOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OMTRENT HET VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE TOT VASTSTELLING  
VAN EEN KADER VOOR DE PLANNING, UITVOERING EN OPVOLGING VAN  
HET MOBILITEITS- EN VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID**

<b>Aanvrager</b>	Minister van Mobiliteit, Openbare werken en Verkeersveiligheid
<b>Aanvraag ontvangen op</b>	29/07/2022
<b>Toelichtingen</b>	19/09/2022
<b>Overgemaakte documenten</b>	Voorontwerp van ordonnantie, commentaar bij de artikelen, memorie van toelichting en nota aan de leden van de regering de dato 20/07/2022
<b>Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op</b>	17/10/2022

**Voorwoord - Uittreksels van de nota aan de Regering**

*In overeenstemming met de mobiliteitsordonnantie van 2013 heeft de regering op 25 maart 2021 het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) goedgekeurd, Good Move genoemd. Dit plan is het resultaat van een ongekend participatief proces tussen publieke en privéactoren, het maatschappelijk middenveld en de burgers. Tijdens dit overleg werd een aantal verbeteringen van de mobiliteitsordonnantie van 2013 onder de aandacht gebracht. Dit betreft zowel het Good Move-plan zelf als de gemeentelijke mobiliteitsplannen ("GemMP"), evenals bepaalde tekortkomingen die een echte opvolging en uitvoering van het mobiliteitsbeleid mogelijk maken.*

*Om deze redenen en gezien het aantal toe te passen wijzigingen is beslist een nieuwe ordonnantie op te stellen en de huidige in te trekken. De wijzigingen zijn noodzakelijk om:*

- Een oplossing te bieden voor de toepassingsproblemen van de mobiliteitsordonnantie van 2013 (inhoud van het GMP en procedure van de GemMP's);*
- De implementatie van het mobiliteitsbeleid te vergemakkelijken, onder meer via de monitoringinstellingen (Observatorium voor de Mobiliteit en de Gewestelijke Mobiliteitscommissie);*
- Tegemoet te komen aan de Algemene Beleidsverklaring onder meer wat betreft de "open data", de tegemoetkoming aan de Brusselse verbintenissen van het Nationaal Energie- en Klimaatplan, de voortdurende evaluatie van het gevoerde beleid, de samenwerking met de gemeenten en de genderbenadering van het gehele mobiliteitsbeleid.*

*De herziening van de ordonnantie streeft 3 hoofddoelstellingen na:*

- Vereenvoudiging van het GMP en de GemMP's;*
- Evolutie van het regelgevingskader voor gegevens, opvolgingsinstellingen en lokaal mobiliteitscontract;*

- *Harmonisatie van het GMP als hoogste hiërarchische plan met de GemMP's als lokale afgeleiden (en afstemming van de follow-up van de uitvoering van deze verschillende plannen).*

### **Advies van de Commissie**

De Commissie onthaalt deze herziening van de Mobiliteitsordonnantie positief en steunt de noodzaak om de procedure voor mobiliteitsplanning en de opvolging daarvan te verbeteren, evenals de wijzigingen naar aanleiding van de algemene beleidsverklaring inzake mobiliteit.

De Commissie is echter van mening dat het voorontwerp bepaalde mogelijkheden tot harmonisatie en creatie van hefboomen mist, in het bijzonder wat betreft de implementatie van het gewestelijke mobiliteitsbeleid door de gemeenten.

De Commissie betreurt ook dat gender en bijzondere aandacht voor zwakke gebruikersgroepen (kinderen, ouderen, PBM's, enz.), hoewel uitdrukkelijk vermeld in de nota aan de regering, niet specifiek in het voorontwerp van ordonnantie zijn opgenomen. Deze doelstellingen voortvloeiend uit de algemene beleidsverklaring zijn verstrekkend en van centraal belang voor de gebruikers. De toevoeging van equal.brussels aan de leden van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie (regeringsbesluit 12/10/2022) is een belangrijke stap in die richting. Een duidelijkere integratie van de inachtneming van deze elementen in de ordonnantie is nodig om ervoor te zorgen dat het een verankerde doelstelling wordt (d.w.z. gekoppeld aan concrete fasen en dimensies van het mobiliteitsbeleid) die duurzaam is in de tijd (en zich daarin onderscheidt van een algemene beleidsverklaring). Om concrete vooruitgang te boeken op het vlak van een structureel gelijkheidsbeleid dat in al zijn fasen (voorbereiding, beslissing, implementatie, evaluatie) wordt toegepast en alle actoren betreft, een aanpak die in Brussel gekend is onder de naam "*mainstreaming*", vraagt de Commissie om specifieke aanpassingen in de ordonnantie om deze genderbenaderingen (*genderstreaming*) en inachtneming van alle gebruikers, onder wie de personen met een handicap (*handistreaming*) in het mobiliteitsbeleid te waarborgen.

De Commissie formuleert de volgende verzoeken en aanbevelingen.

### **Wat betreft het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP), Artikelen 3 tot en met 8.**

**Art. 4. en 6.** De Commissie stelt het op prijs dat het gewestelijk mobiliteitsplan van kracht blijft totdat er een nieuw plan is. De Commissie suggereert een mechanisme toe te voegen om de eerbiediging van de vervaldatum van een nieuw plan om de 10 jaar te garanderen.

### **Art. 8. Aanpassing van het plan**

Het voorontwerp maakt niet specifiek melding van de wijzigingen aan de kaarten inzake modale specialisatie van de openbare wegen als reglementaire instrumenten. In het huidige GMP hebben de modale specialisatiekaarten van de openbare wegen een reglementair statuut en kunnen ze door de Regering op eigen initiatief in één enkele lezing worden aangepast. De Commissie acht het van essentieel belang dat de modale specialisatiekaarten van de openbare wegen als structurerende instrumenten van de verschillende modale netwerken behouden blijven, met behoud van flexibiliteit voor de aanpassing ervan, zoals thans het geval is.

### **Onderafdeling 3.- Opmaakprocedure**

**Art. 6.** De Commissie zou graag een meer expliciete stimulans zien om een volledige informatie- en overlegprocedure te doorlopen, zoals het geval was voor Good Move.

### **Onderafdeling 4.- Follow-up van het plan & oprichting van een Observatorium**

**Art. 7.** De Commissie is verheugd over de invoering van een echte monitoring van het GMP, zowel op het algemene (gewestelijke) als op het specifieke (gemeentelijke) niveau. Ze vraagt dat de

evaluatie betrekking zou hebben op de acties, met inbegrip van degene die niet zijn uitgevoerd, en op hun impact op de voorgestelde mobiliteitsdoelstellingen. Er moet een verband worden gelegd tussen deze beoordeling en de beoordeling verricht bij het begin van de opstelling van een nieuw plan.

De Commissie vraagt dat de doelstellingen op het vlak van "*gender*" en "*handstreaming*" zouden worden geïntegreerd in het Brusselse Observatorium voor Mobiliteit, enerzijds om te beschikken over de kwantitatieve en kwalitatieve gegevens die onmisbaar zijn voor de goede integratie van de *mainstreaming* van gelijkheid van kansen, en anderzijds om ervoor te zorgen dat het Observatorium hier aandacht aan besteedt bij elk van zijn opdrachten tot benadering van de - heel verschillende - realiteit van de mobiliteit met of zonder kinderen, via de gezinssamenstelling, het geslacht of de handicap. Ze vraagt te bestuderen hoe de integratie van de doelstelling *mainstreaming* van de gelijkheid van kansen het best kan worden geformuleerd in de opdrachten van het Brussels Observatorium voor Mobiliteit.

De Commissie acht het noodzakelijk dat de evaluatie in alle onafhankelijkheid gebeurt. Ze waardeert de oprichting van een Brussels Observatorium voor Mobiliteit binnen de administratie Brussel Mobiliteit. Door in te staan voor de evaluatie, loopt dit echter het risico zowel rechter als partij te zijn. Een extern standpunt en/of de aanwezigheid van een wetenschappelijke raad zouden dit zwakke punt kunnen compenseren. De Commissie vraagt dat de mobiliteitskwesitie niet los zou worden gezien van de onderliggende economische, sociale, demografische, stedenbouwkundige en andere dynamieken en dat de huidige trends zo goed mogelijk zouden worden begrepen.

De Commissie beveelt aan zich te omringen met alle nodige competenties om inzicht te hebben in de complexiteit van het mobiliteitsvraagstuk en samen te werken met de andere gewestelijke observatoria, de cel Evaluatie van het overheidsbeleid van het BISA en de academische wereld.

## **Afdeling 2.- Gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP) Art. 9 tot 14**

De Commissie is het eens met de bevindingen betreffende de gemeentelijke mobiliteitsplannen: de huidige procedure voor het uitwerken ervan is te ingewikkeld en te lang. Bovendien verschillen de huidige gemeentelijke mobiliteitsplannen sterk van elkaar, onder meer wat de gedetailleerdheid van de acties betreft. De Commissie is unaniem van mening dat de gemeentelijke mobiliteitsplannen moeten worden vereenvoudigd.

De Commissie benadrukt de voordelen van een raadpleging van de burgers, maar suggereert om deze flexibeler te maken dan de huidige procedures inzake een openbaar onderzoek.

Het voorontwerp van ordonnantie voorziet erin de GemMP's facultatief te maken. Het is dan ook waarschijnlijk dat de gemeenten afzien van dit instrument, dat inderdaad energieverslindend is gebleken en vlak na de goedkeuring ervan vaak reeds is voorbijgestreefd door de realiteit.

De Commissie acht het echter van essentieel belang dat de bijdrage van het gemeentelijke aan het gewestelijke mobiliteitsbeleid wordt omschreven. Meerdere gewestelijke doelstellingen hangen nauw samen met een implementatie op het lokale niveau. Dat is bijvoorbeeld het geval voor het beleid inzake toegankelijkheid, het in overeenstemming brengen van de wegen, de ontwikkeling van voetgangersnetwerken die geleidelijk wordt gerealiseerd en wordt aangepast aan de behoeften van de hele bevolking (via de uitvoering van het PAVE - toegankelijkheidsplan voor de weg en de openbare ruimte), voor de acties van het Actieplan Verkeersveiligheid of voor het mobiliteitsplan van de Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp.

De Commissie steunt de wens om de procedures te vereenvoudigen en van de GemMP's actieplannen te maken. Zij is evenwel van oordeel dat het voorontwerp van ordonnantie, door de verplichting tot goedkeuring van een GemMP te schrappen, het Gewest een hefboom ontnemt die essentieel is voor de implementatie van Good Move. Actieplannen op middellange termijn, via fiches of andere programmatische instrumenten, zijn nodig om een ambitieuze implementatie te waarborgen en deze te evalueren.

Door de GemMP's facultatief te maken, ontstaat er een vacuüm tussen het gewestelijke en het gemeentelijke niveau als nieuwe regelingen de fakkel niet overnemen. De "instrumenten van samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten" (hoofdstuk II, afdeling 3, art. 15.), momenteel gekend onder de naam "lokale mobiliteitscontracten" (zie hieronder), bieden geen compensatie

voor de intrekking van deze verplichting, aangezien zij slechts betrekking hebben op een beperkt aspect van de mobiliteit en het proces van raadpleging van de burgers niet wordt gesystematiseerd.

De Commissie pleit voor de terugkeer naar een verplichting voor de gemeenten om een gemeentelijk mobiliteitsplan op te stellen, maar om de inhoud alsook de validatie- en overlegprocedures te vereenvoudigen. Het gemeentelijke mobiliteitsplan moet worden versoepeld, volgens een meer geharmoniseerd model, en een actieprogramma worden waaraan prioriteiten, een tijdschema en een begroting worden gekoppeld. Het overleg met alle actoren, met inbegrip van de sociaal-economische, zoals de verenigingen van handelaars, moet in de verschillende sleutelfasen worden gepland en in beschouwing worden genomen overeenkomstig de door de ordonnantie omkaderde modaliteiten.

### **Afdeling 3. - Instrument van samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten Art. 15.**

*De regering kan de nadere regels voor de gezamenlijke acties van het Gewest en een of meerdere gemeenten bepalen om zo het Gewestelijk mobiliteitsplan op lokaal niveau operationeel te kunnen uitvoeren.*

*Daartoe kan de Regering een samenwerkingstool gewest-gemeenten creëren, met als doel bepaalde acties omschreven in het Gewestelijk mobiliteitsplan te verduidelijken en uit te voeren in een specifiek gebied.*

*De tool zet het GMP operationeel om op schaal van een specifieke wijk. Hij leeft het regelgevende deel van het GMP na en stemt overeen met de richtlijnen van het strategische deel van het GMP. Hij beoogt de leefomgeving te verbeteren in de verschillende wijken van het gewest en de uitvoering en goede werking van de mobiliteitsnetwerken te verzekeren.*

Instrumenten van samenwerking tussen het Gewest en de gemeenten zijn onmisbaar, bijvoorbeeld voor het implementeren van actie A.2. "De wijken autoluw maken" van het Good Move-plan. Deze actie, die tot doel heeft grote autoluwe gebieden te creëren om de actieve vervoerwijzen, het openbaar vervoer, de veiligheid en de levenskwaliteit te bevorderen, kan alleen in samenwerking met de gemeenten worden uitgevoerd. Actie E.2. van het gewestelijke Good Move-plan, "Een constructieve samenwerking met de 19 gemeenten tot stand brengen", omvat onder deze hoofding de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP's) en de lokale mobiliteitscontracten (LMC's).

Voorlopig zijn er samenwerkingen tot stand gebracht tussen het Gewest en bepaalde gemeenten (Schaarbeek, Anderlecht) voor de aanleg van verkeersnetwerken, maar is er geen LMC-"contract" afgesloten tussen een gemeente en het Gewest, in de juridische zin van de term. Er is ook geen effectenstudie, hoewel bepaalde effecten positief kunnen blijken, zoals een gewaardeerde vermindering van het lawaai voor de omwonenden.

Voor de implementatie van de netwerken is de goedkeuring van de circulatieplannen en interventieprogramma's door de gemeenteraden vereist. Er is geen formele verbintenis van de gemeente ten aanzien van het Gewest. Evenmin verbindt het Gewest van zijn kant zich tot de financiering van toekomstige inrichtingen. Het ontbreken van een contract houdt risico's in op het "terugkrabbelen" van een van beide partijen en het verspillen van de reeds vastgelegde openbare middelen. De Commissie is van mening dat een dergelijk systeem alleen succesvol kan zijn als het gepaard gaat met middelen en als deze middelen, die niet beperkt mogen blijven tot studies maar ook betrekking hebben op de operationele implementatie, binnen een beperkte tijdsspanne moeten worden aangewend, zoals dat het geval is bij de "wijkcontracten" van het Gewest. De in het kader van deze samenwerkingen beoogde acties zouden ook het voorwerp moeten vormen van bekendmaking en publieke raadpleging om frontale tegenstand bij de implementatie ervan, zoals onlangs gezien bij bepaalde lokale Good Move-plannen, te vermijden. De Commissie suggereert om de modaliteiten van overleg te herzien, in het bijzonder opdat alle sociale categorieën van de bevolking en alle actoren erbij zouden worden betrokken, en pedagogisch werk te verrichten om ervoor te zorgen dat iedereen de uitdagingen en voorstellen begrijpt.

De Commissie vraagt dat de ordonnantie de juridische stabiliteit van het mechanisme van de "Lokale Mobiliteitscontracten" (LMC's) en de daaruit voortvloeiende maatregelen met als doelstelling bepaalde acties van het Gewestelijk Mobiliteitsplan te preciseren en uit te voeren, zou versterken. De verbintenissen tussen het Gewest en de gemeenten moeten worden aangegaan in het kader van een "contract" en wederkerig zijn. De Commissie vraagt om definiëring van de

inhoud, de vorm en de duur van het LMC-contract: doelstellingen, studies (diagnose, onderzoek van scenario's, alternatieven, actieplan, effectenbeoordeling), informatie- en overlegprocedures, implementatiemodaliteiten, eventuele sancties, evaluatieproces. De Commissie acht het van belang dat de continuïteit van het LMC en de verbintenissen, met inbegrip van de financiële, ook na de verkiezingsdatum wordt gewaarborgd.

Er moet ook voor worden gezorgd dat de studie en de uitvoering van de LMC's niet moet worden verzaamd met nieuwe studies achteraf als gevolg van hun uitvoering. Wat de effecten betreft, stelt de Commissie voor dat in het toekomstige uitvoeringsbesluit betreffende de uitvoeringsmodaliteiten van de LMC's van meet af aan en automatisch de noodzaak wordt opgenomen om de effecten van de netwerken/ LMC's op hun omgeving te bestuderen met het duidelijke doel, dat uitdrukkelijk moet worden gedefinieerd, om de doorstroming en de betrouwbaarheid van de lijnen van het openbaar vervoer die er zich meestal bevinden, niet sterker te belemmeren en ook om deze assen, die van oorsprong vaak heel druk zijn, niet nog onrustiger te maken.

De Commissie steunt het gebruik van een generieke term "instrument van samenwerking" in de ordonnantie, aangezien hij het mogelijk maakt dit instrument niet te beperken tot specifieke wijken, maar het ook toe te passen op specifieke assen waarvoor overleg tussen het Gewest en de betrokken gemeenten nodig zou zijn, ongeacht of deze assen meerdere verplaatsingswijzen naast elkaar moeten doen bestaan of voorrang moeten geven aan een specifieke verplaatsingswijze, zoals een openbaarvervoerlijn (voorbeeld van lijn 71) of een voetgangersboulevard (voorbeeld van de historische "steenweg"). Dat verwijst naar het Franse "contrat d'axe" (verkeersascontract) of het Angelsaksische "Transit Oriented Development (TOD)", instrumenten die eveneens tot doel hebben alle actoren verbonden aan de betrokken assen te mobiliseren, wat de GMC wenselijk acht. Dit instrument zou eventuele samenwerkingen moeten integreren tussen het Gewest en een ander gewest of naburige gemeente die bij de uitvoering van het GMP betrokken is, hetzij op de schaal van een wijk, hetzij op die van een as.

#### **Afdeling 4.- Thematische aanvullende plannen Art. 16.**

*De Regering kan aanvullende themaplannen aannemen die in overeenstemming met het GMP zijn opgesteld. Deze plannen maken het mogelijk de in het GMP opgenomen acties uit te voeren. Deze plannen zijn richtinggevend voor de instellingen die onder de bevoegdheid vallen van het Gewest en de gemeenten. Ze kunnen er slechts van afwijken als de redenen hiervoor uitdrukkelijk vermeld worden.*

De Commissie vindt dat dit een voorrecht is van elke regering, maar heeft begrip voor het voornemen om aanvullende thematische actieplannen aan te kondigen. De Commissie suggereert om beter te preciseren welke plannen worden beoogd en vraagt om te voorzien in een procedure voor raadpleging van de actoren en vaststelling van het plan, waarbij rekening wordt gehouden met de adviezen. Zo bijvoorbeeld zouden bepaalde plannen, zoals het actieplan verkeersveiligheid of de tram-, bus- en metroplannen in deze categorie moeten vallen en het voorwerp moeten vormen van een bekendmaking en openbare raadpleging in verhouding tot hun belang voor de gebruikers. De Commissie beveelt als dusdanig niet aan om een exhaustieve lijst van de plannen op te stellen, vermits het soms moeilijk is te anticiperen op de problematieken die zich zullen voordoen, maar raadt aan ze te definiëren in termen van effecten.

#### **Hoofdstuk III - De Gewestelijke Mobiliteitscommissie Art. 19 tot Art. 28**

De Commissie waardeert in het bijzonder de precisering van haar eigen regelgevingskader. Ze benadrukt positief

- de definiëring en erkenning van haar opdrachten (Art. 19);
- het feit dat haar om advies wordt verzocht omtrent de projecten die van strategisch belang zijn inzake mobiliteit en openbare werken of die een aanzienlijke invloed hebben op de mobiliteit en die tot een ander beleidsdomein behoren (Art. 20);
- de presentatie door de ministers of staatssecretarissen van de verwezenlijkingen van het voorgaande jaar en van de projecten en prioriteiten voor het komende jaar (Art. 22.);

- de mogelijkheid om de publieke actoren te kunnen oproepen (Art. 23).

**Art. 20.** De Commissie signaleert dat het verstrekken van een advies "uiterlijk dertig werkdagen na het verzoek" zal vereisen dat op de verzoeken wordt geanticipeerd en dat de Regering en het secretariaat goed communiceren. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft de bijzonderheid een heel groot aantal actoren (momenteel 53 leden) bijeen te brengen. Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk van deze leden aanwezig zijn, wordt de vergaderkalender een jaar van tevoren vastgelegd, met één vergadering per maand. Er verloopt dus ongeveer een maand tussen de vergadering waarin het ter advies voorgelegde project wordt gepresenteerd en degene waarin het advies wordt besproken. Om kwaliteitsvol werk te kunnen verrichten, vraagt de Commissie te garanderen dat er twee vergaderingen worden georganiseerd om advies uit te brengen. Anders kan de Commissie niet garanderen dat zij altijd tijdig advies zal uitbrengen. Het is belangrijk dat de Regering de termijn op verzoek van de Commissie kan verlengen.

**Art. 20.** De Commissie vraagt om een verplichting voor de Regering om te reageren op de adviezen van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op te nemen, zoals het geval is voor de adviezen van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie.

**Art. 20. § 4.** Het verbaast de Commissie dat in de ordonnantie wordt gepreciseerd dat de adviezen "zoveel mogelijk bij consensus worden uitgebracht. Op verzoek van de leden die een ander standpunt innamen, wordt bij het advies een minderheidsnota gevoegd." Kan dit niet in een huishoudelijk reglement (Art. 26.) worden aangeduid?

**Art. 23. §2.** De Commissie merkt op dat "de leden van de regering of hun vertegenwoordigers de sessies van de commissie mogen bijwonen als waarnemer." Zij is verbaasd over deze nieuwigheid en vraagt of het gaat om de presentatie van een project onderworpen aan advies of om een algemene toestemming en indien het laatstgenoemde het geval is, of dit de praktijk is in andere adviescommissies. Aangezien de aanwezigheid van een regeringslid de dynamiek van de debatten kan vertragen, verzoekt de Commissie deze paragraaf te schrappen.

**Art. 25.** Samenstelling van de Commissie: De Commissie verzoekt om bevestiging van de integratie van deskundigheid op het gebied van gender en handicap in de GMC.

## Hoofdstuk IV - Verwerking van persoonsgegevens Art. 29.

Art. 29. §3, Het is belangrijk ervoor te zorgen dat gegevens kunnen worden verzameld die nodig zijn om het overheidsbeleid in het kader van "gender en handistreaming" te verbeteren. De Commissie beveelt aan de lijst van persoonsgegevens die kunnen worden verwerkt, uit te breiden tot deze criteria: geslacht, handicap, gezinssamenstelling. En, indien nodig in het licht van de AVG, te voorzien in de mogelijkheid om deze gegevens te kruisen.

## HOOFDSTUK IV - Wijzigingsbepalingen

*Art. 31. Betreffende het BWRO en het GBP: in het voorontwerp wordt een wijziging van het BWRO voorgesteld die erop is gericht om in Artikel 24 ervan het beginsel op te nemen volgens welk het GBP de door het GMP gedefinieerde mobiliteitsnetwerken respecteert.*

Er zijn meningsverschillen onder de leden omtrent het voorstel van wijziging van het BWRO. De verschillen hebben zowel betrekking op de wenselijkheid om de zware infrastructuur in het GBP op te nemen als op de manier om dat te doen, namelijk wijziging van het BWRO via de mobiliteitsordonnantie, aangezien er een evaluatie van het BWRO aan de gang is en het in herziening zijnde GBP de GMP-netwerken gaat respecteren. De Commissie dringt aan op de nauwe banden tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Mobiliteit is een essentiële dienst van de stad en een steun voor haar inrichting. De gewestelijke ruimtelijke ordening moet overigens een heel groot aantal andere parameters integreren om de doelstellingen van inclusieve en duurzame stadsontwikkeling te bereiken.

De Commissie vraagt om te zorgen voor samenhang tussen de gewestelijke plannen, met inachtneming van hun specifieke kenmerken - het GMP heeft betrekking op mobiliteit en het GBP op ruimtelijke ordening - en in het bijzonder:

- in elk plan zijn eigen onderwerpen en uitdagingen te behandelen;
- zonder af te zien van de eisen inzake rechtszekerheid, geen zware procedures op te leggen voor "bijkomstige" wijzigingen (zoals bijvoorbeeld de transformatie van station Montgomery met een nieuwe koker aan de Tervurenlaan);
- indien wijzigingen nodig zijn, te voorzien in wederzijdse en parallelle mechanismen voor het wijzigen van de plannen ("laat de plannen met elkaar praten") om een algemene samenhang van de planificatie te waarborgen en geen langdurige en kostbare procedures te herhalen;

### ***Art. 32. tot Art. 34. Overlegcommissies***

De aanwezigheid van Brussel Mobiliteit bij deze vergaderingen is belangrijk om de opvolging van de conformiteit van Good Move op het vlak van de projecten te waarborgen en de kwaliteit van de projecten te verhogen.

De Commissie vraagt om de deelname van Brussel Mobiliteit aan de overlegcommissies die projecten inzake mobiliteit en openbare ruimten behandelen, alsook aan de beraadslagingen achter gesloten deuren uit te breiden, een geest van overleg te bewaren, die deelname juridisch te omkaderen en aan Brussel Mobiliteit de nodige human resources toe te kennen om haar aanwezigheid bij deze vergaderingen te garanderen.