



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER
DE MOBILITEITSFICHES DIE TER DISCUSSIE VOORLIGGEN
VOOR HET BRUSSELSE HERSTELPLAN (POST-COVID-19)**

Aanvrager	Mevr. Elke Van den Brandt, minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid
Aanvraag ontvangen op	31 augustus 2020
Uiteengezet op	14 september 2020 door de heren Kevin Opdecam en Stefan Vandenhende - kabinet Van den Brandt
Advies aangenomen door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	28 september 2020

Inleiding

De Commissie apprecieert de toevoeging van een gedeelte mobiliteit in het herstelplan, want mobiliteit vormt immers een essentieel onderdeel van de hervatting van de sociale en economische activiteiten. De Commissie ondersteunt multimodaliteit als een sterk richtsnoer voor het realiseren van de noodzakelijke modale verschuiving - weg van de auto naar andere verplaatsingsmiddelen - en voor het verbeteren van de toegankelijkheid voor iedereen, alsook de kwaliteit van de leefomgeving.

De Commissie betreurt dat ze pas in september werd verzocht een advies te verstrekken over de mobiliteitsfiches van het herstelplan. De Economische en Sociale Raad en de Milieuraad werden immers al begin juli geraadpleegd.

De Commissie heeft alle voorgestelde maatregelen onderzocht. Bepaalde opmerkingen zijn aandacht- of verbeterpunten inzake de betreffende maatregel. Andere zijn belangrijker en werden bijgevolg opgenomen in de algemene beschouwingen.

Algemene beschouwingen

De Commissie betreurt dat er geen rekening werd gehouden met de mobiliteit van personen met beperkte mobiliteit (PBM) in COVID-19-tijden en dat er bijgevolg geen projecten/maatregelen werden genomen ten gunste van dit publiek. Deze personen worden immers veel specifiek beïnvloed dan de algemene bevolking. De Commissie vindt het essentieel na te denken over de impact van de voorlopige inrichtingen op de mobiliteit van personen met beperkte mobiliteit en te garanderen dat elke inrichting voor iedereen toegankelijk is. De toegang tot het openbaar vervoer moet ook op dezelfde wijze worden gegarandeerd als voor de algemene bevolking.

De meeste mobiliteitsfiches in het herstelplan hebben betrekking op de fiets. De Commissie schuift de volgende prioriteiten naar voren:

De realisatie van het fietspadnetwerk. Deze actie staat in Good Move (actie B4) maar de budgetten en het personeel voor een bevredigende uitvoering binnen een redelijke termijn ontbreken. De Commissie ondersteunt de versnelde aanleg van het fietsnetwerk omdat betere infrastructuur (ontbrekende schakels en verbetering van de veiligheid) een basisvoorwaarde vormt voor het fietsgebruik;

Nieuwe, ambitieuzere en concretere maatregelen voor de actie Boost fietsparking;

Maatregelen tegen fietsdiefstallen die de Boost fietsparking-maatregel ondersteunen;

- Fietsleasing van stevige fietsen met inbegrip van onderhoud (en niet de goedkoopste fietsen want op termijn zijn de onderhoudskosten hoger voor laagkwalitatieve fietsen);
- De steun aan Brusselse fietsers via groepsaankopen, fietsleasing en fietsonderhoud (waaraan vandaag een schrijnend gebrek is in het Gewest);
- De behoefte aan een bijkomende actie opdat de opleidingen fietsen in de stad aan de vraag kunnen voldoen.

De Commissie heeft vragen bij de nagestreefde doelstelling van de **maatregel inzake gratis openbaar vervoer voor min-25-jarigen** in een context van economische crisis en social distancing. Wat investeringen betreft, volgt de MIVB haar meerjaarlijkse investeringsplan dat verbonden is aan haar beheerscontract. Aangezien er vragen rijzen bij de financiering van deze investeringen, suggereert de Commissie de relevantie en wenselijkheid te onderzoeken om een deel van deze investeringen op te nemen in de in te dienen voorstellen in verband met het herstelplan

De Commissie herhaalt haar pleidooien voor een snellere eengemaakte tarifiering tussen de verschillende openbaar vervoermaatschappijen die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest actief zijn en voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer, want dat zijn twee zaken die een grotere efficiëntie opleveren voor de gebruiker en die zorgen voor een beter gebruik van de beschikbare middelen. Deze twee maatregelen dragen ook bij aan een betere spreiding van de reizigers over de verschillende lijnen, netten en voertuigen.

Wat de **ondersteuning van telewerken** betreft, vraagt de Commissie rekening te houden met alle sociale, economische, ecologische en stedenbouwkundige aspecten en ze heeft meerdere punten onder de aandacht gebracht.

De Commissie beveelt maatregelen aan op het gebied van **mobiliteitsdiensten en mobiliteitsplatformen**, met name om de gedragsveranderingen te faciliteren.

De Commissie vraagt **voor elke fiche de nodige acties te bepalen** (definitie van mechanismen, betrokkenheid van de partners, realisatie van overheidsopdrachten, opstellen van overeenkomsten, invoeren van regelgevende kaders, enz.), alsook hun impact op het vlak van human resources, om de fiches over te houden die het meeste rendement opleveren. Gelet op het feit dat de acties betrekking hebben op 2020 en 2021, dringt de Commissie aan op de noodzaak om eerst en vooral te werken aan de meer voldragen projecten. De Commissie verzoekt ook na te gaan in welke mate de publieke en private sector kunnen samenwerken in originele partnerschappen opdat de maatregelen binnen de termijnen van het herstelplan kunnen worden uitgevoerd.

Analyse van de (ontwerpen) van de fiches inzake MOBILITEITSMaatregelen van het herstelplan

Telewerken en mobiliteit MOB VDB 1

Deze actie verwijst naar actie D.7 van het gewestelijk mobiliteitsplan Good Move: "Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, winkels, evenementen)". Telewerken wordt niet expliciet vermeld, maar wordt verondersteld in de aanbevolen acties in de ondernemingen.

De commissie bevestigt

- "de opmars van het telewerken - die wegens de afzondering des te sterker is - scheidt de actieve bevolking die thuis werkt van zij die aan het risico blijven blootgesteld en noopt ook tot het beschouwen van de woonst als een mogelijke werkplaats";
- "de crisis, naast de impact op de plaats waar men werkt, roept vragen op over de voldoende aanwezigheid en het netwerk van de productieve activiteiten¹ en uitrustingen alsook over de verhouding tussen het stedelijke grondgebied en zijn rurale hinterland".

De Commissie vraagt rekening te houden met de sociale (tijdswinst en mogelijkheid om niet-professionele activiteiten uit te oefenen vs. isolement, eenzaamheid, kosten ten laste van de werknemer, onduidelijke afbakening tussen privé- en beroepsleven), economische (minder files/verzadiging van de wegen tijdens de spits), ecologische (thuisverwarming bovenop die in het kantoor, toegenomen gebruik van de wagen, enz.) en stedenbouwkundige (zoals eventuele verandstedelijking, de aanpassing van leefplekken, de vermenigvuldiging van derde locaties waar gewerkt wordt) dimensies van het telewerken en ze vindt dat het telewerken ook moet worden opgenomen in een globaal beleid gericht op de korte afstand-stad en de meerlagige grootstad.

De Commissie vestigt de aandacht op het watervaleffect dat een toegenomen verrandstedelijking wegens de toename van het telewerken met zich zou kunnen meebrengen: een toegenomen gebruik van de wagen, verlies aan fiscale inkomsten voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de gemeenten, een negatief effect op de handel in het Gewest en dus op de laaggeschoolde arbeid, enz.

De Commissie is verheugd over de oprichting van een task force over telewerk die zal onderzoeken hoe deze werkvorm structureel kan worden ingevoerd. De Commissie dringt erop aan dat de werkgroep evenwichtig samengesteld zou zijn en dat alle betrokken partijen erin vertegenwoordigd zouden zijn, niet enkel de personen die er belang bij hebben de files en de verzadiging van het openbaar vervoer te verminderen, aangezien het een enorme uitdaging betreft op het vlak van personeel en het gebruik van de openbare ruimte en van privé- en openbare gebouwen. De Commissie richt de volgende vragen aan de task force:

- Hoe kan men een onderscheid maken tussen telewerk dat aan de werknemer is opgelegd en vrijwillig telewerk, in het bijzonder wat betreft de kwantiteit? Telewerk vormt een bron van ongelijkheid tussen werknemers op het stuk van het beheer van bureauruimte en werktijd.
- Welk risico bestaat er op leegstaande gebouwen?
- Wat zal de impact op het energieverbruik zijn? Telewerk zou ervoor kunnen zorgen dat er zowel thuis als in de weinig bezette kantoorgebouwen wordt verwarmd.
- Hoe kunnen we de negatieve sociaaleconomische effecten beoordelen en beperken als het Gewest inwoners verliest en jobverlies lijdt?

Bedrijfsleveringsplannen MOB VDB 2

Deze maatregel stemt overeen met maatregel D.8. van Good Move: "Bedrijven aanmoedigen om hun bestellingen en leveringen te rationaliseren", en dat moeten we ondersteunen.

¹ Hieronder moeten alle economische activiteiten zoals artisanale activiteiten, hightechnologieactiviteiten, industriële activiteiten, de productie van materiële en immateriële goederen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, worden verstaan.

De Commissie steunt de maatregel, de analyse is de juiste en de voorstellen ook. Zou een VTE voldoende zijn om dit uit te voeren?

Invoeren van verkeersluwe wijken MOB VDB 2

Deze reeds ingevoerde maatregel stemt overeen met de maatregel A.2. (Wijken verkeersluw maken) van Good Move (5 verkeersluwe buurten per jaar) en moet worden ondersteund. Good Move voorzorg in een financiering gebaseerd op een herstructurering van de gewestelijke budgetten. De MOB-fiche vermeldt een budget van 6 miljoen euro per verkeersluwe wijk.

De Commissie vraagt dat het herstelplan bijdraagt aan een betere toegankelijkheid voor iedereen in de verkeersluw gemaakte wijken.

CAIRGO BIKE MOB VDB 3

Cairgo Bike past in het kader van het nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan Good Move, dat diensten in verband met fietsen wenst te ontwikkelen (actie C.3), leveringen via een intelligenter stedelijk distributiesysteem wil doen verlopen (actie A.5), specifieke doelgroepen wil sensibiliseren (actie D.6) en ten slotte af wil van de verbrandingsmotor (actie D.5). Cairgo Bike draagt ook bij aan de "Be in transition"-strategie van Brussel Economie en Werkgelegenheid.

Dit project werd geselecteerd door de Europese Commissie in het kader van het programma Urban Innovative Actions. Het project biedt ruimte aan experimenten en verenigt tien publieke, private en academische partners rond een globale aanpak ter zake.

Het herstelplan moet bijdragen aan een grotere reikwijdte van het project.

De Commissie dringt aan op de aankoop van bakfietsen bij lokale fietshandelaars die het onderhoud en de herstellingen van de fietsen zullen verzorgen.

De Commissie vraagt om een link te leggen met de tijdelijke aanpassing van de wegcode ten gunste van fietsaanhangwagens (geschikt voor het vervoer van europaletten) en dat dan te evalueren. Betreffende het onderdeel parkeren van bakfietsen suggereert de Commissie dat parking.brussels partnerschappen sluit met Brulocalis en de gemeenten om in bepaalde gemeenten zoals Stad Brussel (soms zeer grote) ongebruikte ruimtes te benutten. De Commissie vestigt eveneens de aandacht op het onbeveiligde parkeren van bakfietsen met behulp van lage fietsnietjes. Het Cairgo Bike-project moet hand in hand gaan met een verbetering van de infrastructuur, vooral de afmetingen van afgescheiden fietspaden. Zelfs bij sommige recente projecten zijn de fietspaden te smal waardoor bakfietsen er niet fatsoenlijk kunnen rijden. De Commissie vraagt bijzondere aandacht te schenken aan de kruispunten: draaihoek, uitwijkzones, weghalen van paaltjes.

De toegang tot de fiets verbeteren - Fietsleasing-actie MOB VDB 3

Deze actie verwijst naar actie C.3 van Good Move: "Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (Parking as a Service)" gericht op "het stimuleren van de ontwikkeling van de verhuur van fietsen en andere lichte vervoermiddelen voor korte, middellange en lange periodes".

Deze actie houdt verband met de volgende fiche en beoogt een betere toegang tot de fiets, wat op zich een goed idee is omdat dat voor veel mensen nog niet het geval is; in dit verband is het ook interessant rekening te houden met gender.

De Commissie staat dus open voor de fietsleasingmaatregel, maar betreurt het gebrek aan een duidelijke doelstelling en wijst op mogelijke neveneffecten en technisch-financiële moeilijkheden.

- Is de operator (niet vermeld in het document) al gekend? De uitvoeringstermijnen lijken kort.
- Wat is de bedoeling van het fietsleasen? Iets doen aan het feit dat fietshandelaars de vraag nauwelijks kunnen bijhouden?
- Is de reden waarom mensen een fiets leasen, bijvoorbeeld bij Swapfiets, niet eerder ingegeven door feit dat er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest veel fietsen worden gestolen, eerder dan een gebrek aan fietsen te koop?

- Is de bedoeling van leasen te kunnen uitproberen alvorens aan te kopen? Da's waar, maar vooral voor de duurder fietsen (elektrische fietsen, bakfietsen...) De maatregel lijkt nochtans enkel te voorzien in klassieke stadfietsen.

De Commissie dringt erop aan dat het fietsleasen niet ten koste van de Brusselse fietshandelaars gaat: aankopen van grote hoeveelheden fietsen (goedkoop?) in het buitenland zal geen meerwaarde opleveren voor de Brusselse economie en zal de al bestaande pijnpunten inzake fietsonderhoud en het gebrek aan capaciteit van de Brusselse fietshandelaars (schrijnend gebrek in het westen van het Gewest) nog verergeren.

De Commissie vraagt dat de leasing werkt met stevige fietsen en niet de goedkoopste fietsen want op termijn zijn de onderhoudskosten hoger voor laagkwalitatieve fietsen en de ze vraagt ook om het onderhoud op te nemen in het leasingaanbod.

Maatregelen om de toegang tot de fiets te verbeteren MOB VDB 3

De maatregel bestaat uit drie onderdelen, namelijk groepsaankopen voor particulieren, betere fietspremies voor ondernemingen en de herziening van de Brussel'Air-premies als begeleidende maatregel van de Low Emission Zone (LEZ).

De Commissie duidt nog een actie aan waarmee moet worden rekening gehouden, namelijk de opleidingen fietsen in de stad, die essentieel zijn, maar waarvoor de huidige budgetten ontoereikend zijn. De huidige opleidingen kunnen de vraag van mensen die willen leren fietsen in de stad immers niet bijhouden en er moeten er dus meer komen.

Wat betreft de groepsaankopen

Deze maatregel komt tegemoet aan de wens om inclusief te zijn en de verplaatsingskosten te verminderen (cityvision). Deze wens komt aan bod in Good Move, te weten in actie D4 ("Vervoertarieven variëren volgens het gebruik"). Concreet betekent dit: "de uitgaven van de Brusselaars verminderen door passende begeleidende maatregelen te treffen (subsidies, huisvestingspremies, vastgoedstimulansen voor bedrijven, premies voor leveringen per fiets) om ongewenste sociaal-economische gevolgen te compenseren;"

De Commissie verwijst naar de opmerkingen hierboven aangaande de kostprijs van een fiets, het verband met het onderhoud en de steun aan Brusselse fietshandelaars.

De Commissie stelt voor een verband te leggen tussen enerzijds de initiatieven voor groepsaankopen van fietsen en anderzijds de geplande locaties voor de plaatsing van beveiligde fietsstallingen; als de aankoop van een fiets voor sommige gezinnen financieel moeilijk haalbaar is, vormt het gebrek aan een stalplaats wellicht ook een probleem.

Wat de fietspremies voor ondernemingen betreft:

Deze actie verwijst naar actie D.7 "Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)" van Good Move die het volgende beoogt: "Materiële en financiële steun ontwikkelen voor de begeleiding van verplaatsingsgeneratoren bij de uitwerking van hun actieplannen in het kader van de schoolvervoer- en bedrijfsvervoerplannen".

De Commissie apprecieert de band met de lokale fietshandelaars.

De Commissie stelt voor een website te ontwikkelen die de verschillende fietsdiensten aan ondernemingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bundelt en die ook promotie maakt voor ondernemingen die de fiets gebruiken voor hun professionele verplaatsingen (glazenwassers, tuinmannen, slotenmakers...). Zo zouden consumenten een bewuste keuze kunnen maken voor ondernemingen die hun verplaatsingen met de fiets afleggen.

Wat de LEZ-Brussel'air-premie betreft

Deze actie hangt samen met de maatregel D.3 van Good Move, namelijk "Middelen ontwikkelen om autobezit en autogebruik te ontraden", alsook de begeleidende maatregelen D4 en D5, namelijk "De uitgaven van de Brusselaars verminderen door passende begeleidende maatregelen te treffen om ongewenste sociaaleconomische gevolgen te compenseren".

De Commissie merkt op dat deze premie zich exclusief richt tot automobilisten die aan hun auto verzaken en niets biedt aan personen die zich vandaag te voet of met de fiets verplaatsen. De Commissie legt het verband met de acties voor beveiligde fietsparkings (zie hieronder).

Boost fietsparkings MOB VDB 5

Deze maatregel valt onder actie C.3 van Good Move, te weten "Diensten ontwikkelen in verband met fietsen en andere lichte vervoermiddelen" en meer bepaald "Het fietsparkeeraanbod verder ontwikkelen, en dan vooral veilige fietsenstallingen, in overeenstemming met de oriëntaties, richtlijnen en prioriteiten die zijn opgenomen in het Masterplan fietsparkeren".

De Commissie is het eens met de analyse en het initiatief, maar betreurt het gebrek aan concrete oplossingen.

De vraag naar beveiligde fietsparkeergelegenheid explodeert aangezien het aantal fietsdiefstallen maar blijft toenemen. De Commissie schat dat het plaatsen van fietsnietjes en enkele fietsboxen niet zal volstaan in het licht van de geschatte vraag van 5.000 plaatsen.

De Commissie benadrukt dat de fietsnietjes vaak niet in overeenstemming met het principe van universele toegankelijkheid worden geplaatst, namelijk langsheen natuurlijke gidslijnen.

Bovendien bestaan er veel verschillende modellen waarvan meerdere niet beantwoorden aan het cahier voetgangerstoegankelijkheid van Brussel Mobiliteit (pagina 73/zie de bijlage aan het einde van het advies).

Bovendien nopen de kostprijs van de fietsboxen, het gebrek aan plaats om ze te installeren alsook de onderhoudsvereisten tot het zoeken van andere oplossingen.

In dat verband vestigt de Commissie de aandacht op het Cycloparking-project van het parkeeragentschap parking.brussels en de vzw CYCLO, en vraagt ze om de aanzienlijke beheerskosten voor dit project nauwlettend op te volgen.

De Commissie vraagt een ambitieuze algemene doelstelling inzake het aantal te creëren beveiligde fietsparkings tegen 2025 en tastbare maatregelen om daartoe te komen.

De Commissie vraagt een versnelde concrete uitvoering van het Masterplan Fietsparkings en wil dat men andere mogelijkheden onderzoekt zoals

het gebruik van bestaande privé- of openbare gebouwen voor beveiligde fietsparkings;

het afsluiten van akkoorden en contracten met de eigenaars;

premies om fietsparkings in te richten, bijvoorbeeld in een mede-eigendom (installatie van een helling, fietsbevestigingspunten...).

De Commissie herhaalt dat de fietsenstallingen volgens de universele toegankelijkheidsnormen moeten worden geplaatst (d.w.z. waarneembaar met een blindenstok, niet op zogenaamde olifantenpadjes of natuurlijke gidslijnen, enz.) en dat ze moeten voldoen aan de normen van het cahier voetgangerstoegankelijkheid van Brussel Mobiliteit (pagina 73/zie de bijlage aan het einde van het advies).

De Commissie vindt dat een sterke toename van het aantal beveiligde fietsparkings slechts een zeer beperkte impact zal hebben als fietsdiefstallen niet op een doortastender wijze worden aangepakt en ze vraagt om een meer globale aanpak van deze problematiek alsook een werkgroep met daarin de politie en het Parket.

De (fiets als) vierde pijler van het openbaar vervoer ontwikkelen MOB VDB 6

Deze actie is eerder nieuw ten opzichte van de filosofie van actie C3, die eerder streeft naar het bundelen van alle diensten die te maken hebben met fietsen en het begeleiden van de ontwikkeling van privédiensten.

De Commissie is niettemin voorstander van de idee om de fiets te vestigen als de vierde pijler van het openbaar vervoer, in de vorm van deelfietsen met een financiële compensatie voor de partner die opereert als vierde pijler.

De Commissie vindt het interessant om een eerder publiek aanbod te creëren, dat zowel inclusief is ten opzichte van het beoogde publiek, als respectvol ten opzichte van de werknemers en ook dynamischer dan het huidige Villo!-contract met Decaux. Zonder het belang en de relevantie van een omkadering van deze actie door de overheid in twijfel te willen trekken, geeft de MIVB aan dat

ze reeds een zeer groot aantal projecten ontwikkelt in het kader van haar beheersovereenkomst en rekening houdend met de concrete specificiteit van de werkzaamheden - waarvoor ze niet over de vereiste expertise beschikt - is ze niet geneigd dit op zich te nemen.

De Commissie suggereert zich te inspireren op de Vlaamse ervaring en om het project vooral ook uit te werken over de gewestgrenzen heen en in samenwerking met de andere spelers.

De Commissie ziet een overeenkomst met de ontwikkeling van Cambio en de uitwerking van een partnerschap met de MIVB in de startfase.

De Commissie wenst de intenties te kennen van de regering aangaande de toegang van iedereen tot een fiets, met inbegrip van fietsen voor personen met een handicap en de concrete acties die de minister wil ondernemen.

De Commissie brengt in herinnering dat op het trottoir geparkeerde vrijevloot voertuigen (steps/scooters/fietsen) heel wat problemen opleveren voor PBM's.

De Commissie vraagt een herziening van de freefloating-regelgeving alvorens nieuwe deelvoertuigen toe te laten en ze neemt de gelegenheid te baat om te herinneren aan de vraag naar controle en een snelle opvolging van de klachten, alsook naar een beter parkeerbeleid voor deze voertuigen (inrichting van *drop offzones* en regelgeving).

Kosteloosheid van het openbaar vervoer MOB VDB 7

Deze actie kadert binnen de maatregel D.4 van Good Move, namelijk "Vervoertarieven variëren volgens het gebruik", die het volgende beoogt: "Een sociaal tariefbeleid invoeren voor het openbaar vervoer en de kosteloosheid voor bepaalde doelgroepen onderzoeken".

De kosteloosheid van de MIVB voor min-25-jarigen (in vergelijking met min-12-jarigen vandaag) zou een optie kunnen zijn. Deze maatregel maakt deel uit van de regeringsbeloften, maar roept meerdere vragen op in het kader van de COVID-19-crisis:

- Wat is de bedoeling van deze maatregel? Voor het milieu is dat alvast geen goede zaak, want de kosteloosheid van het OV veroorzaakt over het algemeen een daling van het aantal stappers en fietsers, zoals Frédéric Héran heeft aangetoond in verband met de kosteloosheid van het openbaar vervoer in Duinkerke. De kosteloosheid zou er dus voor zorgen dat jongeren meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer van de MIVB en minder van actieve modi, terwijl fietsen voor dit publiek (ten minste voor de categorie 16-25 jaar) nu net de best aangepaste vervoerwijze is, want ze zijn in goede vorm en verplaatsen zich eerder alleen. De COVID-19-crisis en de vereiste inachtneming van de juiste afstand zouden jongeren en jongvolwassenen daarentegen moeten aanzetten om actieve modi te gebruiken eerder dan het openbaar vervoer te overbelasten. Kennen we de motoriseringsgraad van de categorie 18-25 jaar? Is er een echte uitdaging inzake modale verschuiving weg van de wagen?
- In welke zin zijn de voorgestelde maatregelen ter ondersteuning van het gebruik van het openbaar vervoer gepast in het licht van de doelstellingen die het Europese post-COVID-19-herstelfonds nastreeft, aangezien het zowel wat betreft de kosteloosheid voor min-25-jarigen als de transportchèques gaat om structurele werkingsuitgaven en niet om investeringsuitgaven?
- Wat is de budgettaire impact van de maatregel en wat is de draagwijdte ervan? Zal dit zijn weerslag hebben op andere budgetten?
- Waarom is de kosteloosheid beperkt tot de gebruikers van de MIVB? Het is tijd voor een eengemaakt tarief (dus met de NMBS, TEC en DE LIJN), ook voor de sociale formules. TEC geeft aan dat het net een nieuwe categorie abonnement heeft ingevoerd, die een stevige prijsreductie inhoudt voor 18- tot 24-jarigen en voorziet voorlopig niet in een nieuwe sociale maatregel.
- Is het over het algemeen redelijk, nu COVID-19 de gewestelijke financiën en de inkomsten van de MIVB onder druk zet, om een deel van het budget te spenderen aan deze kosteloosheid voor alle min-25-jarigen?

Wat investeringen betreft, volgt de MIVB haar meerjaarlijkse investeringsplan dat verbonden is aan haar beheerscontract. Aangezien er vragen rijzen bij de financiering van deze investeringen, stelt de Commissie voor te onderzoeken of het relevant en wenselijk is om een deel van deze investeringen op te nemen in de voorstellen die in het kader van het herstelplan ingediend moeten worden.

De Commissie vraagt een evaluatie van de impact van de COVID-19-crisis op de trajecten van personen met beperkte mobiliteit (PBM) met het openbaar vervoer² en deze te vergelijken met de evolutie van het gebruik van alle MIVB-reizigers. Afhankelijk van de impact zou het herstelplan specifieke maatregelen kunnen opnemen om de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit in deze COVID-19-context te vergemakkelijken.

De Commissie beveelt ook een vlottere doorstroom van het openbaar vervoer aan alsook een meer doorgedreven eengemaakte tarifiering als een van de basismaatregelen ten gunste van een grotere efficiëntie van het openbaar vervoer, in het bijzonder in de huidige context van een gezondheids- en economische crisis.

De Commissie verwijst naar haar vroegere adviezen over dit onderwerp en benadrukt de volgende punten:

- een hogere commerciële snelheid om meer ritten te kunnen afleggen met dezelfde metrostellen en een overbevolking van de voertuigen te voorkomen;
- zorgen voor meer eenduidigheid en toegankelijkheid aan de hand van een standaard eengemaakt tarief binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand;
- zorgen dat verkeerslichten trams voorrang geven op de hoofdwegen;
- de sociale tarieven opnemen in de eengemaakte tarifiering.

Het fietspadnetwerk MOB VDB 9

Deze actie staat in Good Move (actie B4) maar de budgetten en het personeel ontbreken om hieraan een effectief programma te koppelen dat voorziet in een bevredigende uitvoering binnen een redelijke termijn. De Commissie ondersteunt de versnelde aanleg van het fietsnetwerk omdat betere infrastructuur (ontbrekende schakels en verbetering van de veiligheid) een basisvoorwaarde vormt voor het ondersteunen van de modale verschuiving naar de fiets.

De Commissie beveelt aan om vanaf het begin breder te overleggen met de betrokken partijen (buurtbewoners, gemeenten, afdeling Projecten van de GMC, openbaar vervoeroperatoren). Dat zou ook de gelegenheid kunnen vormen om de impact te bespreken van de Good Move-doelstellingen inzake modale verschuiving en de verdeling van de openbare ruimte volgens het STOP-principe.

De Commissie vraagt een evaluatie van de impact van het schrappen en het afsluiten van rijstroken voor auto's met het oog op de aanleg van fietspaden en busstroken. De evaluatie moet plaatsvinden voor alle verplaatsingswijzen en moet de nadruk leggen op de verkeersveiligheid, de verschuiving van het verkeer naar de lokale wegen binnen een voldoende brede perimeter, alsook de trajecttijden voor de weggebruikers. Op basis van de evaluatie moeten er langetermijnalternatieven voorgesteld kunnen worden.

De Commissie herinnert aan het personeelsgebrek bij Brussel Mobiliteit en vraagt om de aanwervingen van bijkomende projectleiders gespecialiseerd in fietsen bij Brussel Mobiliteit te vergemakkelijken, want de kwaliteit van een fietsinrichting berust op velerlei elementen die een gedegen kennis van het fietsen veronderstellen. Samen met de ontwikkeling van het netwerk, moet men voorzien in het nodige onderhoudspersoneel. Men moet samenhangende en continue routes inrichten, alsook veilige kruispunten. Het volstaat niet om de routes zo maar eventjes aan te leggen omdat het kan en dan denken dat de continuïteit is gegarandeerd. De fietspaden langs de Kleine

² Vergelijking voor een gegeven periode in 2020 ten opzichte van 2019:

- de vragen om assistentie in de metro door personen in een rolstoel
- de vragen om assistentie in de metro door slechtzienden
- de Taxibus-reservaties

Ring hebben aangetoond dat ze een groot aantal fietsers kunnen aantrekken. In het bijzonder de inrichtingen van het FietsPLUS-netwerk moeten worden ingericht met het oog op de langere termijn (breedte van de inrichtingen, doeltreffende scheiding van fietsers en voetgangers...).

Het gebruik, de organisatie en het tijdelijke en voorbijgaande beheer van de post-COVID-19 openbare ruimte omkaderen (onderdeel 1 noodsituatie MOB VDB)

De openbare ruimte zonder ad hoc interventie of ontwerp kan al snel een ongelijkheidsval veroorzaken (commercialisering, monopolisering van de ruimte...). De crisis maakt dit des te duidelijker. Wegens de afstandsregels blijkt de openbare ruimte hier en daar tekort te schieten (voornamelijk in de meer dichtbebouwde gebieden van het Gewest) en er is zeker een onevenwicht tussen de plaats die wordt voorbehouden aan gemotoriseerd verkeer en de plaats voor andere modi en gebruikers. Tijdelijke oplossingen - tactische stadsplanning - beantwoorden aan de onmiddellijke behoeften (afzondering, vervolgens geleidelijke afbouw van de maatregelen) via het afsluiten van straten, het aanleggen van voorlopige fietspaden... daarbij moet worden nagegaan of deze straten en fietspaden moeten blijven en welke budgetten eraan moeten verbonden worden. Ook moet de inrichting van de openbare ruimte nog veel meer worden uitgedacht in combinatie met die van het openbaar vervoer, in normale en crisistijden. Ook moet de prioriteit inzake het verminderen van het aantal autoverplaatsingen en het bevorderen van stappen en fietsen (efficiënte verplaatsingswijzen) blijvend worden ondersteund.

Hoewel tactische stadsplanning een noodreactie is op onmiddellijke behoeften, blijft het essentieel na te denken over de impact van de voorlopige inrichtingen op de mobiliteit van personen met beperkte mobiliteit. Bij het ontwerp van de toekomstige openbare ruimte moet altijd met een analyse van de toegankelijkheid voor iedereen en met de aanpasbaarheid worden rekening gehouden. Openbare ruimtes zouden inderdaad makkelijk moduleerbaar moeten zijn zodat er aangepaste plaatsen kunnen worden gecreëerd die voldoen aan de doelstellingen inzake efficiëntie, veiligheid, inclusie en een ecologische meerwaarde, zowel bij normaal gebruik als bij een verslechterde situatie.³

De taskforce zou een specialist in toegankelijkheid en een vertegenwoordiger van Perspective kunnen gebruiken.

De Commissie brengt in herinnering dat de voorlopige woonerven, hoewel voetgangers er kunnen gebruikmaken van de plaats die doorgaans aan auto's is voorbehouden, niet per se veilig zijn voor alle gebruikers (des te meer als ze voorlopig en inderhaast ingericht zijn) Slechtzienden, ouders met een kindwagen, rolstoelgebruikers, ouderen, enzovoort kunnen er zich niet oriënteren of vlot het trottoir bereiken. Het is bijgevolg zeer belangrijk de trottoirs en de gebruikelijke voetgangerswegen altijd vrij te houden van elk obstakel.

Daarom moet men op plaatsen waar zich wachtrijen kunnen vormen (voor handelszaken, scholen...) de autoparkeergelegenheid schrappen (of buiten de weg aanleggen), opdat mensen meer plaats hebben om in de rij te gaan staan. Er moet bijzondere aandacht worden besteed aan de parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een handicap. Die mogen daarentegen niet worden verplaatst of geschrapt.

De Commissie begrijpt de impact op de horeca en de noodzaak handelszaken te helpen door hen onder andere toe te laten terrassen te plaatsen of uit te breiden. Dat is een positieve maatregel, omdat cafés en restaurants openbare ruimtes verlevendigen, bijdragen aan het sociale leven en omdat ze de stad aantrekkelijk maken.

Maar opdat deze uitbreidingen of nieuwe terrassen niet ten koste gaan van de bewegingsvrijheid van voetgangers moet men deze terrassen bij voorkeur aanleggen op autoparkeerplaatsen of autorijwegen. Men mag daarbij evenwel niet raken aan parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Zo kunnen voetgangers blijven wandelen op de trottoirs.

Om ervoor te zorgen dat er steeds een gelijkvloerse toegang is tot de terrassen aangelegd op parkeerplaatsen, moet er een vloer worden geplaatst op dezelfde hoogte als het trottoir.

³Vanuit een oogpunt van handstreaming en om een verschillende behandeling te vermijden tussen personen met een handicap en personen zonder handicap, zou de impact op de personen met een handicap in punt 16 van de fiche moeten worden verduidelijkt.

Het is bovendien wenselijk om de terrassen af te bakenen, bijvoorbeeld met op de grond gemarkeerde referentiepunten en door vaste inrichtingen die slechtzienden met hun blindenstok kunnen waarnemen (bloembakken, wanden...). Terrassen moeten altijd een vrije doorgang van twee meter laten, zonder obstakels.

Deze doorgang moet zich idealiter langsheen de gevel bevinden opdat iedereen zich veilig kan voortbewegen. Terrassen langsheen gebouwen vormen immers een groot obstakel voor slechtzienden.

Als het niet mogelijk is, moeten de grenzen van het terras worden aangegeven met behulp van scheidingswanden (of bloembakken) die langs de hele breedte van het terras loodrecht op de gevel staan.

Wat de voorlopige fietspaden betreft, verwijst de Commissie de lezer naar de "Aanbevelingen van de afdeling PBM bovenop het advies van de Commissie van 06.05.2020 aangaande de noodmaatregelen inzake mobiliteit in de context van de COVID-19-crisis" van 15.06.2020 en ze vraagt het volgende:

- De voorkeur geven aan aparte fietspaden in plaats van gedeelde voetgangers-/fietserszones, omdat deze zones vaak gevaarlijk blijken te zijn voor de meest zwakke weggebruikers;
- Er bij de aanleg van nieuwe fietspaden op toezien dat de voetpaden waar mogelijk steeds enkel voor voetgangers worden voorbehouden;
- Ervoor zorgen dat de fietspaden met een blindenstok waargenomen kunnen worden en dat ze worden uitgerust met beveiligde oversteekplaatsen voor slechtziende personen;

Bijlage:

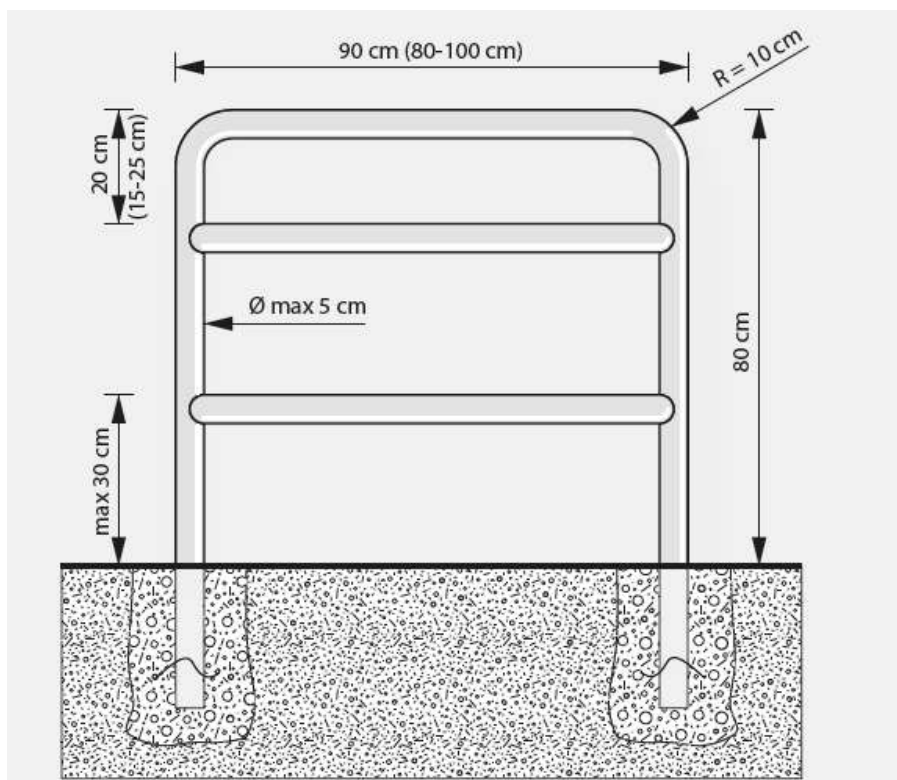


Schéma d'un arceau en U inversé équipé d'une barre horizontale.