

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET ONTWERP
VAN GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN
GOOD MOVE**

14 oktober 2019

Tijdens de vergaderingen van 2, 9 en 30 september 2019 heeft de Commissie verschillende vertegenwoordigers van Brussel Mobiliteit (mevrouw Charlotte De Broux, mevrouw Isabelle Janssens, mevrouw Christine Heine, de heer Kevin Lebrun, de heer Martin Lefrancq, mevrouw Thao Nguyen, mevrouw Annabel Monneaux, de heer Koen Vandekerkhove) gehoord die verschillende aspecten van het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move) kwamen voorstellen en ook een vertegenwoordiger van Beliris (de heer Pieter Dudal) die in mei 2019 meer kwam vertellen over het FietsGEN.

De Commissie keurde op 14 oktober 2019 unaniem het volgende advies goed.

Deel 1. Het project

De Commissie werd tijdens het hele opstellingsproces van het plan geraadpleegd en bedankt de regering en de ontwerpers (Brussel Mobiliteit, bijgestaan door het consortium) voor deze participatieve aanpak.

Over het geheel genomen steunt de Commissie het ontwerpplan, de participatieve opbouw ervan, de voorgestelde visie en het actieprogramma. Ze legt de nadruk op de slaagvoorwaarden en belicht bepaalde maatregelen en hun onderlinge afhankelijkheid.

Deel 2. Strategisch luik

De slaagvoorwaarden zijn: governance, budgettaire en menselijke middelen en een transparante sturing

De Commissie is van mening dat de governance die zal worden uitgerold bepalend zal zijn voor het welslagen van het plan. Ze pleit voor de integratie van een strategische, operationele en budgettaire opvolging. De mechanismen voor geïntegreerde projectprogrammering moeten alle actoren bij de uitvoering van het plan betrekken (Brussel Mobiliteit, de gemeenten, Beliris, de operatoren, de twee andere gewesten en de federale overheid, de andere gewestelijke besturen ...) en de verwezenlijking van de doelstellingen en acties door middel van hun verschillende beheertools waarborgen.

Naast die betere governance rijst op verschillende uitvoeringsniveaus de vraag welke middelen hiervoor worden uitgetrokken, zowel op menselijk als op budgettair vlak.

Zowel het gewestelijke bestuur, Brussel Mobiliteit, als de gemeenten kampen met een personeelstekort voor het uitvoeren van het mobiliteitsbeleid en kunnen nu al niet alle taken die van hen worden verlangd naar behoren rond krijgen. Wat zijn de concrete personeelsbehoeften? De Commissie dringt erop aan dat deze nauwkeuriger worden gedefinieerd.

Wat de budgettaire middelen betreft, betreurt de Commissie dat de totale begroting voor de uitvoering van het plan niet werd geraamd: welk bedrag is er nodig voor de komende vijf jaar? Het programma voor investeringen in openbaar vervoer is behoorlijk groot. Het kan alleen worden

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

uitgevoerd in combinatie met een administratieve vereenvoudiging en faire participatie, zonder de uitvoering van de andere maatregelen van het plan in gevaar te brengen.

Het is nu al duidelijk dat er extra budgetten nodig zullen zijn, meer bepaald in het kader van de grote projecten die al werden toegezegd (investeringen in openbaar vervoer, verlenging van de metro, renovatie van de tunnels). Om die ambities waar te maken, zijn bijkomende schulden en/of hogere inkomsten (parkeren, tarieven...) noodzakelijk. Anders zullen er keuzes moeten worden gemaakt en rijst de vraag naar waar de prioriteit moet uitgaan. De beleidskeuze om het OV gratis te maken voor grote groepen gebruikers valt moeilijk te rijmen met de zoektocht naar extra middelen om het OV-net verder te versterken. De vraag zal toenemen maar zullen er genoeg middelen zijn om de frequentie en capaciteit te verhogen ?

Hoewel het in dit stadium moeilijk is om prioriteiten te stellen en hoewel het duidelijk is dat alle opgesomde acties belangrijk zijn, is het van fundamenteel belang om nu al te bekijken wat prioritair is en de maatregelen onderling te koppelen om toe te zien op de coherentie van het plan, ook wanneer niet alles kan worden gerealiseerd. Na de bespreking van het actieprogramma stelt de Commissie een reeks prioritaire maatregelen voor (zie einde van het document). Het plan moet ook voorrang verlenen aan "quick wins" die op korte termijn een merkbare impact kunnen hebben op de mobiliteitssituatie in het BHG (bv. test- en proefprojecten).

Het deel van het budget dat wordt besteed aan het beheer van de mobiliteitsvraag¹ (communicatie, sensibilisering) moet worden opgetrokken ten opzichte van het deel dat aan infrastructuur wordt besteed.

De Commissie roept de regering op om de begrotingsprogrammering snel op te stellen en de nodige menselijke middelen ter beschikking te stellen om het plan binnen de verschillende betrokken besturen uit te voeren. Ze vraagt ook om hierover transparanter te zijn. Als eerste stap zouden de actiefiches nauwkeuriger moeten zijn wat betreft budget en personeel. Mobiliteits- en begrotingsindicatoren moeten voor iedereen toegankelijk zijn en regelmatig worden gecommuniceerd.

De Commissie vraagt om bij deze programmering en evaluaties van de uitvoering van het plan te worden betrokken. De Commissie vertegenwoordigt immers een breed scala mobiliteitsactoren (vertegenwoordigers van gebruikers, operatoren, besturen en de sociaaleconomische wereld). Door middel van gezamenlijke discussies kan ze helpen bij het vaststellen van prioriteiten en het ondersteunen van de uitvoering.

Om de evolutie van de doelstellingen op het vlak van toegankelijkheid op te volgen, lijkt het plan geen indicatoren naar voren te schuiven om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te evalueren (metro, trein, tram, bus, taxi, aantal plaatsen voorbehouden voor personen met een handicap om ten minste hetzelfde aantal te behouden als nu, ondanks de vermindering van het aantal parkeerplaatsen op de openbare weg).

De Commissie vestigt de aandacht op de complexe toepassing van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten) en de zeer lange termijnen voor het verkrijgen van een bouwplaatsvergunning. De Commissie maakt zich dan ook zorgen over de naleving van de termijnen (over de periode 2020-2030) voor de concrete uitvoering van het plan. De inzet is hier niet alleen mobiliteit, maar ook een goed bestuur, economie en werkgelegenheid (het gebeurt dat handelszaken failliet gaan wanneer werken te lang aanslepen), de aantrekkingskracht van Brussel (handel en toerisme), milieu en maatschappij (levenskwaliteit in Brussel). De hypercoördinatie van bouwplaatsen moet gemakkelijker worden gemaakt en mag geen extra niveau zijn dat de procedures voor kleine werken, zoals het verbeteren van de toegankelijkheid, vertraagt.

Binnen het strategisch luik City Vision, het sociale gedeelte, benadrukt de Commissie ook het belang van direct beschikbare informatie en signalisatie, op een transversale manier (vervoer,

¹ Het budget voor het beheer van de mobiliteitsvraag (€ 14.804.000) maakt minder dan 1,5% van het gewestelijke mobiliteitsbudget uit (€ 1.037.206.000 bovenop de budgetten van Brussel Mobiliteit, Beliris en de plaatselijke besturen). Bron: presentatie van Brussel Mobiliteit aan de GMC op 02/09/2019, vereffeningscijfers 2017.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

wegen, online informatie ...), zodat iedereen zijn weg kan vinden op soms complexe plaatsen en de informatie kan begrijpen, ongeacht zijn of haar handicap (visueel, auditief, verstandelijk) of kennis van de officiële talen in Brussel (gebruik van pictogrammen, kleurgeleidingen, ...). Zo wordt bijvoorbeeld een eenvormige signalisatie aanbevolen tussen de verschillende vervoeroperatoren.

Deel 3. Het actieplan

GOOD NEIGHBOURHOOD

A.1 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op de wegen van het type AUTO WIJK en COMFORT

De Commissie steunt deze maatregel, die kracht wordt bijgezet door de beleidsverklaring van de regering (STAD 30), en vestigt de aandacht op het belang van een goede communicatie én om nu al na te denken over controlemiddelen.

Wat communicatie betreft, is het absoluut noodzakelijk om alle gebruikers aan te spreken, zodat ze hun gedrag en gewoonten bijsturen. Even belangrijk is om erop toe te zien dat de maatregel wordt nageleefd, door terug te grijpen naar de basis, naar het waarom.

Wat de controle betreft, is het nieuwe systeem van de fietsbrigade van Brussel-Elsene, waarbij pv's worden opgesteld voor snelheidsovertredingen zonder systematische meting, een zeer interessant denkspoor omdat het menselijke aanwezigheid combineert met snelle en zichtbare interventies.

De veralgemening van de snelheidsbeperking van 30 km/u moet ook gepaard gaan met inrichtingen en/of verkeersplannen om de maatregel waar nodig af te dwingen, waarbij voorrang wordt gegeven aan lichte, snelle ingrepen (bloembakken, paaltjes ...). De Commissie steunt de uitrol van Stad 30 in één keer, omdat dit een duidelijk signaal is voor iedereen. Nu sommige wegen die ontworpen zijn voor 50 km/u geleidelijk worden heringericht, is het belangrijk dat dit snel genoeg gebeurt opdat de maatregel geloofwaardig zou zijn en de veiligheid van iedereen gewaarborgd is.

Daar waar dit mogelijk is en veilig kan gebeuren, zouden bussen op bepaalde, uitsluitend voor het openbaar vervoer voorbehouden plaatsen tegen 50 km/u kunnen rijden.

A.2. De wijken verkeersluw maken (samenwerking met de gemeenten)

De Commissie is van mening dat het verminderen van het doorgaand verkeer in de wijken en het creëren van lokale mazen om het voetgangers- en fietsverkeer te stimuleren, een prioritaire maatregel van Good Move is waarvoor de nodige middelen moeten worden vrijgemaakt. Die middelen kunnen van velerlei aard zijn: budgettaire of menselijke middelen, maar ook regelgevende, administratieve of technische voorzieningen. Het kan gaan om extra middelen en/of de verlichting van bepaalde lasten.

Maatregel A.2 De wijken verkeersluw maken is meer dan een maatregel; het is een van de voornaamste doelstellingen van het plan en is tegelijk een uitdaging. Naast de concrete maatregelen die in dit kader worden genoemd, moet uitdrukkelijk worden verwezen naar andere hefboommaatregelen van het plan, zoals de invoering van vervoertarieven die variëren volgens het gebruik (D.4), de ontwikkeling van een constructief partnerschap met de 19 gemeenten en de co-constructie van gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP's) (E.2), de versterking van de instrumenten voor het parkeerbeheer als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken (D.2) en een betere samenwerking met de gemeenten maar ook met andere gewestelijke diensten (D.1, E.2, E.3, E.4).

De Commissie is blij vast te stellen dat er een mentaliteitswijziging aan de gang is en dat de gemeenten positief staan tegenover verkeersluwe wijken. De Commissie merkt echter op dat de verkeersluwe mazen gepaard gaan met een verschuiving van het verkeer op de structurerende assen en autosnelweggedeelten. De afweging tussen de vervoerswijzen mag niet beperkt blijven tot een geografische afweging die ongunstig zou zijn voor bepaalde assen en voor de rand van Brussel, waar de inwoners en buurtbewoners de nadelen zouden ondervinden van de concentratie van verkeersstromen (lawaaï, vervuiling), zoals ook in het milieueffectrapport wordt bevestigd. De

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

Commissie dringt daarom aan op de ontwikkeling van modalshiftmaatregelen en een vermindering van het gemotoriseerde verkeer in het algemeen.

De Commissie vraagt om

- maatregelen te nemen voor een administratieve vereenvoudiging, maar zonder deregulering - meer bepaald wat betreft stedenbouwkundige vergunningen, bouwplaatscoördinatie, subsidies of mobiliteitscontracten - zowel om de menselijke middelen te verlichten als om de termijnen korter te maken.
- na te denken over de herkomst van de budgettaire middelen: moeten de inkomsten uit het parkeerbeheer niet worden besteed aan het mobiliteitsbeleid?
- de instrumenten te ontwikkelen die nodig zijn om de doelstellingen te halen: verordenende maatregelen, infrastructuurmaatregelen, gids met goede praktijken voor de gemeenten.
- na te denken over gestandaardiseerde voorzieningen om de ontwikkelings- en vergunningsduur van projecten te verkorten en ze gemakkelijker in te passen in de openbare ruimte.
- erop toe te zien dat de mobiele apps effectief mee de gewestelijke doelstellingen ondersteunen.
- de koppeling met de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP's) gemakkelijker te laten verlopen: zijn ze nog steeds nodig, moeten ze verplicht worden? Kan het gewestelijke plan niet volstaan als kader en kan het GemMP niet beter inzoomen op plaatselijke problemen? Te koppelen aan maatregel E.2.
- de denkoefening over de mazen aan de rand uit te breiden naar de naburige Vlaamse gemeenten.

A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken **Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken**

Het ontbreekt in deze maatregel aan becijferde objectieven over parkeergelegenheid buiten de openbare weg. De verschuiving vooropstellen om de openbare weg te kunnen ontlasten is goed en de Commissie juicht de vooropgestelde vermindering toe van 265.000 naar 205.000 plaatsen toe.

Maar welke objectieven stelt het gewest zich inzake het aantal parkeerplaatsen buiten de openbare weg? Volgens de voorstudies zijn dat er op dit moment bijna 950.000 parkeerplaatsen in Brussel (MER Eindrapport p.204). Dat betekent dat het aanbod buiten de openbare weg iets minder dan 700.000 plaatsen bedraagt. De commissie benadrukt dat off-street parkeren de voorkeur heeft. Hierbij dient nagegaan te worden dat deze bijkomende parkeerplaatsen de gewenste modal shift niet belemmert en dat er geen bijkomende trafiekstromen worden gecreëerd in autoluwe wijken. Een permanente monitoring van het aantal parkeergelegenheden per type buiten de openbare weg, evenals de verkeersfluxen naar en van parkeergelegenheden van meer dan 100 plaatsen. “-Voor dit laatste punt betreft zou het goed zijn om niet alleen de mogelijke nefaste gevolgen op de modal shift te beschouwen, maar ook de coherentie met de ambities inzake “autoluwe wijken (maatregel A2)”. Parkeergelegenheid buiten de openbare weg zorgt voor de facto verkeersstromen naar die plaatsen, die -zeker in geval van kantoorcomplexen of parkeergarages, maar evengoed voor grote buurtparkings- moeilijk te verzoenen lijken met bijvoorbeeld het statuut van WIJK weg.

Zoals bepaald in de algemene beleidsverklaring van de regering vraagt de Commissie dat de onduidelijkheid in verband met de compensatie van de geschrapte parkeerplaatsen op de openbare weg in het nieuwe gewestelijke parkeerplan wordt uitgeklaard en dat er bij de denkoefening rekening wordt gehouden met de transitparkeerplaatsen aan de rand en in de stations van het S-net.

A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

De Commissie vraagt om toe te zien op de coherentie tussen actie A.5 en actie A.2. "Verkeersluwe wijken" en de algemene doelstellingen om het autoverkeer in de wijken terug te dringen. Concreet

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

houdt dit in dat sterk de nadruk wordt gelegd op leveringen met de fiets in de wijken, zowel voor leveringen door professionals en voor ondernemingen als voor het vervoer van goederen door de bewoners zelf wanneer ze boodschappen hebben gedaan.

Om lokale leveringen met vrachtfietsen aan te moedigen, stelt de Commissie voor om, in samenwerking met de privésector, kleine "hubs" of lokale stedelijke distributiecentra te ontwikkelen en het GBP aan te passen om de gebieden waar kleine logistieke voorzieningen kunnen worden ontwikkeld, uit te breiden en meer bepaald hun vestiging in OGSO's toe te laten.

De installatie van bepaalde stedelijke distributiecentra (SDC's) of kleine logistieke centra zou ook op subgewestelijk niveau gepast kunnen worden aangemoedigd. De oprichting van SDC's in de buurt van het voetgangersgebied in het stadscentrum moet worden aangemoedigd door het beschikbaar stellen van logistiek vastgoed en door een flexibeler gebruik van bepaalde ruimtes mogelijk te maken (waardoor logistiek in andere bestemmingen van het GBP mogelijk wordt).

Er is meer ruimte voor leveringen nodig om dubbel parkeren te voorkomen en er moeten meer controles/sancties aan worden gekoppeld.

Bij nieuwe stadsontwikkelingsprojecten (nieuwe wijken, economische gebieden) moet van meet af aan rekening worden gehouden met de logistieke aspecten, alsook de ruimte die nodig is voor hun ontwikkeling en die moet worden voorbehouden. De Commissie vraagt dat het bestaande logistieke vastgoed (dat voornamelijk langs het kanaal is geconcentreerd) wordt versterkt in de gewestelijke strategie voor goederenvervoer.

GOOD NETWORK

B.1 De ontwerppraktijken van projecten met betrekking tot de openbare ruimte eenvormig maken

De Commissie vraagt dat de implicaties van het STOP-principe voor de ontwikkeling van het wegennet worden gerespecteerd.

B.2 De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen

Sommige gebieden kampen met problemen in verband met luchtkwaliteitsnormen, verkeersveiligheid of lawaai, zoals wanneer de PLUS-assen langs woon-, recreatiegebieden, ziekenhuizen of scholen lopen. Daarom kan deze maatregel niet worden overwogen zonder een snelle toepassing van maatregelen die het gebruik van gemotoriseerde voertuigen beperken (D1, D2, D4, E2).

Voor het realiseren van de inrichtingen en het beheer van de verkeersstromen (en verkeerslichten) op de kruispunten van de grote assen tussen de autonetwerken en andere netwerken (voetgangers, fietsers en openbaar vervoer) vraagt de Commissie dat het STOP-principe wordt toegepast en dat er dus met deze gebruikers rekening wordt gehouden, zeker wat betreft hun veiligheid.

De heraanleg van de grote stedelijke assen moet voor elk geval afzonderlijk worden bestudeerd, met onder meer een impactstudie waarvan de resultaten openbaar worden gemaakt.

Ook het overleg met de andere gewesten kan beter; de projecten moeten coherent zijn met de optimalisatie van de Ring.

De Commissie vraagt de regering om haar standpunt over de verbreding van de Ring te verduidelijken door aan te geven wat ze bedoelt met "optimalisering onder voorwaarden" (pag. 80). Die verduidelijking is belangrijk omdat dit verband houdt met de bedoeling van het GewMP om het aantal kilometers op de Ring en de snelwegen te verhogen.

De Commissie steunt het voorstel om de snelheid op de Ring te beperken tot 90 km/u. Dit zou de doorstroming en veiligheid verbeteren en de luchtvervuiling en geluidshinder voor Brussel verminderen. De Commissie vraagt om naast de snelheidsbeperking tot 90 km/u ook te zorgen voor een dynamische signalisatie om het verkeer te kunnen regelen op basis van de verkeersdichtheid en de snelheidslimiet in real time aan te passen.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

B.3 Voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad

Wat het voetgangersnetwerk betreft, herinnert de Commissie eraan dat het belangrijk is om te zorgen voor comfortabele en voor iedereen toegankelijke rustplaatsen. Ze steunt ook het idee om rustplaatsen in de stad te creëren.

De Commissie roept op om meer radiale wegen in het netwerk Voetganger COMFORT en PLUS te ontwikkelen.

De Commissie verwelkomt en steunt het concept van voetgangersboulevards en vraagt om alle middelen te evalueren die moeten worden ingezet om de toegankelijkheid voor voetgangers en het comfort van de infrastructuur te verbeteren (herziening van tracés, trottoirs, stadsmeubilair, banken enz.).

B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

Het creëren van fietssnelwegen gescheiden van het verkeer is een actie van Good Move die een sterk maatschappelijk draagvlak heeft.

De Commissie benadrukt dat het noodzakelijk is om een coherente dynamiek rond het netwerk Fiets PLUS tot stand te brengen: begeleidende verkeersveiligheidsmaatregelen, het aanmoedigen van gemeenten om lokale infrastructuur te ontwikkelen voor aansluiting van de "grote routes" van het netwerk Fiets PLUS, sociale controle en veiligheid, met voldoende openbare verlichting 's nachts, reserveren van terreinen voor toekomstige ontwikkelingen, communicatie om het belang van deze routes voor iedereen (ook niet-fietsers) duidelijk te maken. De Commissie vraagt om te beoordelen hoe het FietsGEN toegankelijk kan worden gemaakt voor PBM's op tracés buiten de openbare weg (bijvoorbeeld langs spoorlijnen).

De Commissie dringt daarom aan op het algemene en transversale beheer van dit project en op een goede planning en budgettering.

B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren

Het verbeteren van de prestaties van het bovengronds openbaar vervoer blijft een belangrijke uitdaging. De Commissie dringt erop aan dat alle betrokken gewestelijke en gemeentelijke actoren en alle benodigde menselijke en budgettaire middelen op de been worden gebracht om de Avanti-projecten nieuw leven in te blazen. Voor de grote zwarte vlekken in het gewestelijke bovengrondse openbaarvervoernet moeten dringend prioritaire maatregelen worden genomen, ook zonder dat deze wegen van gevel tot gevel worden heraangelegd. De veralgemening van 30 km/u (A.1.) zou kunnen leiden tot het verdwijnen van bepaalde verkeerslichten en een terugkeer naar de elementaire voorrangregels, waarbij bijvoorbeeld de tram voorrang krijgt op de andere weggebruikers.

De Commissie dringt erop aan dat de multimodale wegenspecialisatiekaarten de realisatie van deze projecten in het hele bovengrondse openbaarvervoernet ondersteunen, in het bijzonder op de buslijnen (MIVB, TEC en De Lijn), die in het kader van de wegenspecialisatie worden achtergesteld.

Er moet bijzondere aandacht uitgaan naar het schoolvervoer voor kinderen met een handicap, waarvan er velen enkele uren per dag onderweg zijn. De Commissie vraagt om in het kader van het Good Move-plan maatregelen en doelstellingen voor te stellen om de reistijd voor deze kinderen korter te maken, zoals het openstellen van bus- en taxistroken voor schoolvervoer speciaal voor kinderen met een handicap.

B.6 Het structurerend openbaar vervoersnet verder uitbouwen

De Commissie is blij met de aandacht die wordt besteed aan projecten voor de ontwikkeling van het structurerende openbaarvervoernet. In de algemene beleidsverklaring van de regering worden die nog aangevuld met nieuwe projecten; de Commissie acht het daarom noodzakelijk de middelen die nodig zijn voor de verschillende ontwikkelingen van nieuwe lijnen, zowel ondergronds als bovengronds, zorgvuldig te programmeren. Voor de uitvoering van dit ambitieuze programma heeft de MIVB heel wat extra personeel nodig.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

De Commissie dringt erop aan dat de multimodale wegenspecialisatiekaarten flexibel worden aangepast aan de bepaling van de nieuwe structurerende assen zoals die geleidelijk in het kader van studies en vergunningsprocessen worden uitgetekend.

De Commissie vraagt dat de tariefintegratie met de andere openbaarvervoeroperatoren die in Brussel actief zijn wordt voortgezet, ook voor abonnementen met sociale kortingen (zie maatregel E.4).

De Commissie wijst erop dat het openbaar vervoer vanuit de andere twee gewesten (De Lijn, TEC) Brussel binnenkomt en vindt dat de MIVB Brussel moet kunnen uitrijden, meer bepaald met de tram, bijvoorbeeld richting Wemmel, Zellik of Ruisbroek.

Met betrekking tot het treinaanbod op het voorstadsnet van Brussel, het zogenaamde S-net, vraagt de Commissie om:

- het aanbod voor reizen binnen Brussel tussen de 34 bestaande stations in Brussel te verbeteren;
- de frequenties en de betrouwbaarheid van het S-net op te krikken;
- het niveau van toegankelijkheid van de Brusselse stations en stopplaatsen te verhogen: aan alle ingangen van deze stopplaatsen valideringstoestellen van de MIVB plaatsen om de validering voor de gebruikers (in het bijzonder PBM's) gemakkelijker te maken, PBM's toestaan om de trein in Brussel te nemen zonder eerst te reserveren wanneer aan de voorwaarden is voldaan: hoge perrons en rollend materieel uitgerust met een oprijplaat (Desiro);
- de tariefintegratie tussen de openbaarvervoeroperatoren die in Brussel actief zijn voort te zetten;
- de parkeercapaciteit in de buurt van de stations, inclusief fietsenstallingen, te vergroten;
- de communicatie over de bestaande mogelijkheden dankzij verbindingen tussen de 34 stations verder te ontwikkelen: een grotere fysieke zichtbaarheid van het S-net (logo's, terminals enz.), campagnes om de gebruikers te sensibiliseren (met name bij de bedrijven in het grootstedelijke gebied).

B.7 De toegang voor zwaar verkeer naar de logistieke zones van het gewest vergemakkelijken

De Commissie is voorstander van een betere toegankelijkheid voor zware voertuigen naar de logistieke zones door specifieke, aangepaste routes aan te leggen.

Met het oog op die optimalisering vraagt de Commissie om:

- wegen aan te leggen die de gebieden voor stedelijke industrie (GSI's) en OGSO's bedienen, aangepast aan zware vrachtwagens;
- met betrekking tot het ecomobivervoer op de Ring, de resultaten van de proefprojecten van de twee andere gewesten te onderzoeken voor eventuele toelating op het Brusselse deel van de Ring;
- een gewestelijk wettelijk kader te bestuderen om de normen voor de mobiliteit van goederen onderling af te stemmen (maximaal laadvermogen, leveringsuren enz.);
- met de twee andere gewesten te overleggen over het goederenvervoer en om een coördinatie op te zetten tussen de drie gewesten bij de invoering van nieuwe regelgeving die verband houdt met goederenvervoer;
- de gewestelijke inkomsten uit de kilometerheffing op vrachtwagens toe te wijzen aan de uitvoering van Good Move, in overeenstemming met de vastgestelde prioriteiten;
- te beoordelen waarom de parkeervoorzieningen voor vrachtwagens in elke gemeente, zoals vastgelegd in het gewestelijke parkeerplan, niet werden aangelegd en onder welke voorwaarden dit zou moeten gebeuren?

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

B.8 Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen (alle verplaatsingswijzen)

Volgens de Commissie is het realiseren van een transparanter beheer van de kosten voor het onderhoud en de exploitatie van de infrastructuren met betrekking tot Good Move en de toepassing van het STOP-principe een prioriteit.

Het Brusselse Gewest telt 17 spoorwegtunnels over een lengte van meer dan 10 km en 92 viaducten en bruggen. Om redenen die te maken hebben met zowel mobiliteit als veiligheid moeten al die constructies regelmatig worden onderhouden en dringend worden hersteld. Die werken en herstellingen moeten, overeenkomstig de aanbevelingen van het Brusselse parlement, zo goed mogelijk rekening houden met de mobiliteitsbehoeften en moeten gepaard gaan met alle noodzakelijke begeleidings-, coördinatie- en informatiemaatregelen.

De Commissie vraagt om:

- de rol van elke infrastructuur in de geplande en gewenste mobiliteitsnetwerken te beoordelen;
- te voorzien in een voldoende onderhoud en investeringen voor alle constructies waarvan de werking noodzakelijk wordt geacht;
- het meerjareninvesteringsplan na te leven;
- de bouwplaatsen te optimaliseren om de mobiliteitshinder zo klein mogelijk te houden, meer bepaald door gebruik te maken van de waterwegen en bouwconsolidatiecentra.

B.9 Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten

De Commissie zoomt specifiek in op deze as en dan vooral op het feit dat bij het beheer van de bouwplaatsen rekening moet worden gehouden met het STOP-principe. Dit gebeurt immers vaak nog te weinig: het voetgangers-, fiets- en PBM-verkeer voldoet niet aan de eisen. Het openbaar vervoer moet soms een grote omweg maken, waardoor er tijd verloren gaat.

Het in stand houden van de verkeersstromen tijdens de werken kan ook heel wat extra kosten met zich meebrengen. Het is belangrijk om die kosten te evalueren en in vraag te stellen door te kijken naar mobiliteitsalternatieven. Recente ervaringen in andere steden pleiten voor een bewuste knip, in plaats van het verkeer zo goed en zo kwaad mogelijk te laten doorgaan, met alle nevenschade voor de andere vervoerswijzen van dien (bv. knip van de Leien in Antwerpen). Temeer omdat werven ook een gelegenheid zijn om een gedragsverandering tot stand te brengen, aangezien traditionele mobiliteitsroutines tijdelijk worden doorbroken.

De Commissie wijst op de complexe toepassing van de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg (en de bijbehorende uitvoeringsbesluiten) en de zeer lange termijnen voor het verkrijgen van een bouwplaatsvergunning. De Commissie roept op tot een doeltreffende coördinatie van de werven die een impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om ervoor te zorgen dat het plan binnen de voorgeschreven termijnen wordt uitgevoerd en dat de hinder als gevolg van de vele geplande werken tot een minimum wordt beperkt.

B.10 Het dynamisch verkeersmanagementsysteem versterken

Het plan vermeldt niet duidelijk of deze maatregel alleen van toepassing is op het netwerk Auto PLUS of op alle netwerken. De Commissie dringt aan op een dynamischer beheer van de mobiliteit, eerder dan van het verkeer, waarbij aanpassingen gebeuren in real time en rekening wordt gehouden met de Good Move-doelstellingen. Een dergelijke aanpak omvat dus alle vervoerswijzen en waar nodig worden de voetgangers- en fietsersstromen bevorderd.

De grote fietsassen zijn essentiële knooppunten in die stromen. Uit waarnemingen blijkt evenwel dat de infrastructuur voor sommige gebruikers van slechte kwaliteit is en dat die momenteel dus te weinig wordt gebruikt.

De Commissie wijst er ook op dat er een verband kan bestaan tussen verkeerslichtenregeling en snelheidsovertredingen.

Tot slot is het belangrijk om het gemotoriseerde verkeer niet te veel te optimaliseren, anders komen automobilisten in de verleiding om vaker hun auto te nemen. Er moet bovendien worden nagedacht over afsluitsystemen die de files op de snelwegen houden in plaats van in de stad.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

GOOD SERVICE

C.1 De ontwikkeling van MaaS (Mobility as-a-service) begeleiden

De Commissie vindt het positief dat er bereidheid is om mobiliteit als dienstverlening te promoten, wat een geïntegreerd mobiliteitsaanbod mogelijk maakt in plaats van het naast elkaar bestaan van mobiliteitsdiensten die volledig los staan van elkaar.

Ze steunt de verordenende voorschriften die in het GewMP zijn opgenomen.

De uitdaging bestaat erin de rol van de mobiliteitsorganiserende instantie te definiëren en een evenwicht te vinden tussen de belangen van de privésector en de ambities van de overheid.

De Commissie dringt erop aan dat de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten en van de instrumenten voor toegang daartoe in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de gewestelijke mobiliteit en dat ze effectief inclusief zijn. Dat inclusief zijn, behelst verschillende dimensies: sociaal in termen van tarieven en ten aanzien van personen die geen smartphone of creditkaart hebben, personen met een beperkte mobiliteit (digitale toegankelijkheid van de app(s) of het online platform), senioren en personen die niet in Brussel wonen. Op dezelfde manier moet het aanbod van MaaS geografisch inclusief zijn en het hele Brusselse grondgebied bestrijken om te vermijden dat er een mobiliteit met twee snelheden zou ontstaan tussen bevoorrechte en andere wijken.

De routeplanner en de voorstelling van het mobiliteitsaanbod moeten informatie geven over de mate van toegankelijkheid van de door MaaS aangeboden diensten.

Het openbaar vervoer moet de ruggengraat vormen van het MaaS-aanbod om echt inclusief te kunnen zijn. Het is belangrijk om hier van meet af aan rekening mee te houden, anders wordt het moeilijk om de technologie achteraf nog aan te passen.

De Commissie betreurt echter dat er geen gegevens voorhanden zijn die de relevantie van mobiliteit als dienstverlening voor de modalshiftdoelstellingen aantonen. Bovendien is het twijfelachtig of de intermodaliteit die mobiliteit als dienstverlening beoogt, is aangepast aan de manier waarop individuen hun dagelijkse mobiliteit organiseren: de overgrote meerderheid van de gebruikers plannen hun verplaatsingen in het kader van een programma van activiteiten en niet van rit tot rit. Ten slotte vestigt de Commissie de aandacht op de ontwikkeling van vormen van "micro-mobiliteit" (die grotendeels worden gebruikt voor korte afstanden) en bevestigt ze haar voornemen om het modale aandeel van wandelen voor korte afstanden te vergroten.

Het is ook belangrijk om een averechts effect te vermijden, zoals bijvoorbeeld een systeem met "credits", dat personen zou aanmoedigen om de auto te nemen. Het is eveneens belangrijk om in gedachten te houden dat de persoonlijke fiets een uiterst efficiënt vervoermiddel is voor afstanden van minder dan 5 km. Dit moet ook uit het MaaS-aanbod blijken.

Een andere uitdaging van MaaS, naast een betere multimodaliteit voor gebruikers, is de regulering van de openbare ruimte, zodat die door iedereen en alle vervoerswijzen wordt gedeeld en voor iedereen en alle vervoerswijzen toegankelijk is.

De Commissie acht het noodzakelijk om het verordenende kader voor MaaS verder uit te bouwen om mee de prioriteiten te bepalen onder alle oplossingen die worden voorgesteld voor apps en die betrekking hebben op de keuze van de vervoerswijze of de route. Het kan ook interessant zijn dat er regels komen voor privéactoren om het verzenden van berichten aan gebruikers van steps die verkeerd geparkeerd staan in goede banen te leiden.

C.4 Parkeerbeleid ontwikkelen vanuit een servicegerichte benadering (Parking as a Service)

De Commissie steunt de voorgestelde maatregelen om het parkeren beter aan te passen aan de verschillende noden en om het poolen van functies verder te ontwikkelen. Ze vraagt om de versterking van het parkeerobservatorium mee op te nemen en om de bezettingsgraad van de openbare parkings te meten, zodat er in geval van onderbenutting andere gebruiksmogelijkheden kunnen worden overwogen.

De Commissie vraagt dat de aanvrager van een exploitatievergunning voor een collectieve privéparkeergarage verplicht de metingen van de bezettingsgraad moet doorgeven en moet aantonen dat de parking in geval van een lage bezetting een andere invulling kan krijgen.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

C.5 De openbare ruimte en het openbaar vervoersnet versneld toegankelijk maken

De Commissie betreurt dat verscheidene recente projecten (Jourdanplein, tram 8 enz.) nog steeds niet voldoen aan de door het gewest vastgelegde regels en goede praktijken met het oog op toegankelijkheid voor iedereen. Die regels en goede praktijken zijn er en daarnaast is het ook mogelijk om een toegankelijkheidsprofessional in te schakelen. De bedoeling is om beter rekening te houden met toegankelijkheid - er is geen excuus meer om dit niet te doen. Er moet ook een betere controle komen op de correcte uitvoering en ook het juiste gebruik (parkeren, reclame of terrassen op het voetpad) om toe te zien op de toegankelijkheid voor iedereen.

De Commissie dringt sterk aan op meer middelen om de naleving van die toegankelijkheid voor iedereen beter af te dwingen: verkeer tijdens werken, projectontwerp (bestekken, plannen met doorsneden), controle op de uitvoering van de werkzaamheden. Na afloop van de werken mag de openbare ruimte alleen opnieuw worden opengesteld wanneer dat veilig kan gebeuren (noppentegels, geen obstakels enz.).

In elke fase van een project moet dus alles in het werk worden gesteld om die toegankelijkheid voor iedereen in Brussel concreet naar de praktijk te vertalen. In dat verband zullen de betrokken wegbeheerders de nodige plaats moeten vrijmaken, ook ten koste van parkeerplaatsen, om de uitvoering van projecten mogelijk te maken voor toegankelijke openbaarvervoerhaltes.

C.7 Het concept van vervoer op aanvraag ontwikkelen door het aanbod van openbaar en particulier vervoer te integreren

De Commissie dringt erop aan een kader voor te stellen waarbinnen overheid en privé kunnen samenwerken. De Commissie wijst erop dat het risico bestaat dat de minder rendabele openbaarvervoerlijnen worden gedegradeerd of zelfs afgeschaft ten gunste van diensten op aanvraag.

De Commissie vraagt om garanties in verband met het statuut en de arbeidsvoorwaarden van de werknemers die dit nieuwe aanbod realiseren. De sectornormen moeten door alle operators worden nageleefd om oneerlijke concurrentie te vermijden.

De Commissie vraagt dat het vervoer op aanvraag (taxi's, ...) snel kan inspelen op de mobiliteitsbehoeften van personen met een beperkte mobiliteit door het aanbod en de efficiëntie ervan op het vlak van beschikbaarheid en veiligheid te verhogen. Personen die zich verplaatsen met een rolstoel krijgen immers niet gemakkelijk toegang tot het openbaar vervoer (metro op reservatie, geen toegang tot de tram, weinig betrouwbare bussen) en voor de gespecialiseerde diensten van de MIVB op aanvraag moeten ze minstens één werkdag op voorhand reserveren.

C.8 Stations en overstapknoep inrichten

De Commissie vraagt om bijzondere aandacht te besteden aan een eenvormige signalisatie bij de verschillende vervoeroperators in Brussel, om tegemoet te komen aan de noden van mensen met een verstandelijke handicap of die moeite hebben om dingen te begrijpen en zich te oriënteren. Een eenvormige en aangepaste signalisatie maakt dat mensen zich gemakkelijker kunnen oriënteren en hun weg kunnen vinden in de soms complexe overstapknoep. Daarvoor is een gemeenschappelijk signalisatierferentiesysteem nodig.

C.10. Een internationaal busstation bouwen

De Commissie is voorstander van de bouw van een internationaal wegstation voor bussen en touringcars voor middellange en lange afstanden en is verbaasd dat deze actie niet in de algemene beleidsverklaring is opgenomen.

Wat het internationale busstation betreft, is er in Brussel een reële behoefte aan een comfortabele, aantrekkelijke en veilige plek voor het onthaal van reizigers en chauffeurs. De Commissie wijst ook op het belang van een optimale aansluiting daarvan op het openbaarvervoernet.

De Commissie vraagt ook om meer aandacht te besteden aan voertuigen voor groepsvervoer, zoals bussen en touringcars, en aan schoolvervoer.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

Voor toeristenbussen vraagt de Commissie om voldoende voorbehouden plaatsen in te plannen op geschikte locaties om snel en gemakkelijk toegang te krijgen tot toeristische trekpleisters, vooral voor senioren of personen met een beperkte mobiliteit.

Wat de schoolbussen betreft, vraagt de Commissie, gelet op het specifieke karakter van dit soort diensten, om de parkeermogelijkheid op de openbare weg te behouden. De meeste van deze voertuigen worden door de chauffeurs rechtstreeks naar hun huis of naar de grote overstapknopen gebracht, aangezien de depots van de verschillende operatoren zelden voldoende capaciteit hebben om hun volledige vloot te stallen. Dit zou bovendien het aantal lege kilometers en de reistijden fors verminderen. Om een goede bediening met schoolbussen te garanderen, is het ook belangrijk om ervoor te zorgen dat ze alle wijken blijven aandoen, eventueel door de maximale lengte of breedte van de bussen te beperken.

C.12. Gewestelijke logistieke knooppunten versterken en creëren

De Commissie is blij dat het gewest van plan is om logistieke infrastructuren uit te rollen, hetzij door aanpassing van bestaande infrastructuren zoals het TIR-centrum, hetzij via gewestelijke projecten zoals het trimodale platform van Schaarbeek-Vorming. Ze onderstreept het belang van deze centra voor de ontwikkeling van een passend antwoord op het probleem van de goederenmobiliteit in Brussel. Voor de uitvoering ervan is de samenwerking met de Brusselse Havengemeenschap als vertegenwoordiger van de transport- en logistieke bedrijven in Brussel essentieel.

GOOD CHOICE

De Commissie vestigt de aandacht op lichte bedrijfs- en gemeenschapsvoertuigen (werfbusjes, bestelwagens enz.) die werkinstrumenten zijn en niet altijd door een andere vervoerswijze kunnen worden vervangen. De Commissie vraagt om de optimalisering van professionele verplaatsingen aan te moedigen, om de efficiëntie ervan te verbeteren (delen van voertuigen of stromen, een beroep doen op externe dienstverleners) en om minder vervuilende voertuigen in te zetten (bv. vrachtfietsen). Het is ook belangrijk om rekening te houden met specifieke situaties zoals het parkeren van voertuigen in de buurt van bouwplaatsen om het transport van zwaar materieel te beperken.

D.1 Minimale toegankelijkheidsvoorwaarden vaststellen met als doel de stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod op elkaar af te stemmen

De Commissie herinnert eraan dat de ruimtelijke ordening de belangrijkste bepalende factor is voor de keuze van de vervoerswijze en beschouwt deze maatregel daarom als een prioriteit.

De Commissie roept op tot meer samenwerking tussen de gewestelijke actoren, opdat projecten van andere besturen (territoriale ontwikkeling, leefmilieu) mogelijkheden zouden kunnen bieden voor de uitvoering van het GewMP. Die samenwerking kan zich situeren op het niveau van de verschillende bestaande instrumenten zoals de RPA's, stadsvernieuwingscontracten, wijkcontracten, verkeersascontracten of schoolcontracten, zodat er constructief rekening wordt gehouden met de gevolgen van deze stadsverdichtingsprojecten op de mobiliteit. Het GPDO moet eveneens meewegen bij de verdeling van de bestemmingen en de compactheid van de ruimtelijke ordening om de reisafstanden te beperken.

De Commissie roept op tot een betere toegankelijkheid van gebieden met productieactiviteiten overeenkomstig hun specifieke behoeften, met inbegrip van gebieden die dicht bij maar buiten het BHG gelegen zijn.

Vaak zijn die gebieden niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer en blijft dus de auto de eerste oplossing om ze te bereiken, vooral voor werknemers met glijdende uren. De Commissie vraagt steun voor de ontwikkeling van een gericht mobiliteitsaanbod, gedeelde shuttlebussen, gedeelde parkeerplaatsen, het bevorderen van verplaatsingen met de fiets.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

De Commissie vraagt om bijzondere aandacht te besteden aan de toegankelijkheid van toeristenbussen vanaf de Ring, parkeren in de buurt van toeristische activiteiten enz.

D.2 De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken

Parkeren is een belangrijke hefboom van het stedelijke mobiliteitsbeleid. De Commissie steunt de voorgestelde maatregelen en vraagt om:

Beter rekening te houden met grote stedelijke projecten in de regelgevingsinstrumenten (GPBP, BWLKE, GSV, RPA enz.) en om meer bepaald het parkeren op de weg in verdichtingsgebieden te ontraden om de toename van het verkeer in gebieden die al kwetsbaar zijn (rond Josaphat, Heizel enz.) te vertragen.

De opstelling en uitvoering van de RPA's te evalueren zodat in bepaalde gebieden die goed met het openbaar vervoer bereikbaar zijn en die het voorwerp zijn van grootschalige plannen van aanleg, het aantal parkeerplaatsen (op en buiten de openbare weg) gevoelig wordt verminderd om verplaatsingen met de auto te ontmoedigen.

D.3 Middelen ontwikkelen om autobezit te ontraden

De Commissie benadrukt het belang van fiscale middelen bij het sturen van de keuze van de vervoerswijze en de aankoop van een voertuig dat meer geschikt is voor de stedelijke context op het vlak van zijn impact op de openbare ruimte, verkeersveiligheid, vervuiling enz.

De Commissie vraagt de regering om te verduidelijken hoe ze met de federale regering zal onderhandelen om "een hervorming van het systeem van de bedrijfswagens op federaal niveau te ondersteunen, met het oog op een vermindering of zelfs afschaffing van het belastingvoordeel dat aan de ondernemingen wordt toegekend".

D.4 Vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik

De Commissie meent dat deze maatregel essentieel is voor het realiseren van verkeersluwe wijken (A.2).

Aangezien de fileproblemen zich over de gewestgrenzen heen laten voelen, moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de andere gewesten aanmoedigen om de vervoerstarieven te bespreken. Als er geen akkoord kan worden bereikt met de andere gewesten, zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een maatregel moeten vinden op schaal van zijn grondgebied.

Een "slimme" retributie is een retributie die varieert naargelang de gebruikintensiteit van het voertuig (afgelegde kilometers), het tijdstip en de plaats waar het voertuig wordt gebruikt en de milieuprestaties ervan. Het principe van "de gebruiker/vervuiler betaalt" is hier dus van toepassing. Het is ook belangrijk om rekening te houden met mogelijke sociale ongelijkheden tussen werknemers die flexibele werkuren hebben en werknemers die vastzitten in een vast (vaak minder goed betaald) werkstramien.

Met betrekking tot "de ontwikkeling en het gebruik van alle bestaande en toekomstige technologieën", herinnert de Commissie eraan dat de ANPR-camera's van de LEZ meteen kunnen worden ingezet, in tegenstelling tot andere technologieën. Het probleem van de buitenlandse nummerplaten, die niet door het systeem worden herkend, en motorplaten moet worden opgelost om discriminatie uit te sluiten.

De Commissie vindt het belangrijk om te kiezen voor een belastingsysteem zonder al te grote investeringen, zodat er geen middelen worden onttrokken die eigenlijk bestemd zijn voor het aanbieden van alternatieven.

De Commissie vestigt de aandacht erop dat sommige gebruikers met een beperkte mobiliteit afhankelijk zijn van hun voertuig, omdat de stad op dit moment grotendeels niet goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Het grootste deel van de gegenereerde inkomsten moet worden toegewezen aan de uitvoering van het door Good Move vastgelegde mobiliteitsbeleid.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

D.5 Verbrandingsmotoren uitfaseren

De Commissie steunt de voorgestelde aanpak die inzoomt op de beste beschikbare technologieën per voertuigtype en die voertuigen die niet aan deze normen voldoen verbiedt. Op die manier kunnen al te grote en plotse financiële gevolgen, zowel voor kmo's als voor particulieren en openbaarvervoeroperatoren, worden vermeden.

Wat de alternatieven betreft, vraagt de Commissie om

- de volledige levenscyclus in aanmerking te nemen, van het ontwerp tot einde levensduur tot uiteindelijke recycling;
- onderzoek aan te moedigen en te ondersteunen;
- laad- en tankinfrastructuren te ontwikkelen, met inbegrip van een netwerk van elektrische laadpalen, en de compatibiliteit tussen de openbaarvervoeroperatoren te garanderen;
- erop toe te zien dat de LEZ wordt nageleefd, in het bijzonder door een betere communicatie buiten het gewest en een strengere controle van buitenlandse voertuigen.
- roetfilterfraude, en meer bepaald fraude met adblue, te bestrijden door alle technische keuringscentra uit te rusten met moderne en efficiënte meetapparatuur.

D.6 Zorgen voor een systemische sensibilisering naar specifieke doelgroepen

De Commissie onderstreept het belang van deze actie, waartoe duidelijk werd opgeroepen tijdens het door het Brusselse parlement georganiseerde burgerpanel.

D.7 Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten)

De Commissie benadrukt het belang van deze actie, met name in het licht van verschillende andere maatregelen van het plan, waaronder zeker de vermindering van het verkeer in de wijken (A.2.), met inbegrip van leveringen (A.5.), de maatregelen met betrekking tot as B, de maatregelen voor het ontwikkelen van een parkeerbeleid vanuit een servicegerichte benadering (C.4.) en de maatregelen inzake de keuzes die moeten worden gemaakt op het gebied van belastingen, tarieven en parkeren (as D).

Er moet een gedifferentieerde aanpak voor de verschillende verkeersgeneratoren worden ontwikkeld. Wat de ondernemingen betreft, zouden de werknemersvertegenwoordigers eventueel over de te nemen maatregelen moeten worden geraadpleegd.

Dit is duidelijk een van de maatregelen voor mobiliteitsvraagbeheer waarvoor meer middelen moeten worden uitgetrokken.

D.9 Logistieke praktijken in de bouwsector veranderen

Om ervoor te zorgen dat de logistiek in verband met de Brusselse bouwplaatsen efficiënt en snel wordt afgehandeld, is het essentieel dat de voorstellen worden opgesteld in overleg met de bouwsector. In dat verband steunt de Commissie de initiatieven van de Haven van Brussel voor het begeleiden van de bouwplaatslogistiek: bevordering van het gebruik van de waterwegen voor het afvoeren van grond en de bevoorrading van de bouwplaatsen, gebruik van bouwconsolidatiecentra (zie het project TESTIT van INNOVIRIS). Ze vraagt om in dit kader de Haven van Brussel als begeleider te betrekken. Ze ondersteunt ook de wens om te evolueren naar een cultuur van "goede praktijken" bij de overheidsinstanties op dit gebied.

GOOD PARTNER

De Commissie vraagt dat haar rol wordt ontwikkeld in het kader van de uitvoering van Good Move. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie is een uniek forum waar een groot aantal vertegenwoordigers van gebruikers, mobiliteitsoperatoren, besturen en de sociaaleconomische wereld elkaar ontmoeten. Door aan dit forum mobiliteitsprojecten voor te stellen, kunnen deze actoren worden geïnformeerd, kunnen punten worden geïdentificeerd die voor verbetering vatbaar zijn en kan ook steun en bijstand worden verleend voor de ontwikkeling van die projecten.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

De kracht van de Commissie schuilt in de veelheid van standpunten en de vertegenwoordiging van heel veel verschillende stakeholders.

Om haar taak naar behoren te kunnen vervullen, moet de samenstelling van de Commissie worden aangepast om de nieuwe mobiliteitsspelers te betrekken (parking, brussels, perspective, operatoren voor gedeelde mobiliteit, ...), om de uitwisseling van ideeën te versterken en ook om ervoor te zorgen dat strategische projecten hier systematisch en tijdig worden voorgesteld, d.w.z. voordat ze effectief worden ontwikkeld. Tot slot moet de zichtbaarheid van de Commissie worden vergroot door een betere verspreiding van haar adviezen en haar eigen communicatietools.

De gespecialiseerde afdelingen (PBM's, Fiets, Projecten en Goederen) brengen nog meer spelers uit de verschillende sectoren samen. Ze maken het mogelijk om de reflectie verder te verdiepen, nieuwe ideeën te verkennen, kennis aan te brengen en te zorgen voor coherentie tussen privé en overheid.

E.1 De rol van het gewest als organiserende mobiliteitsautoriteit versterken

Deze maatregel is essentieel in het kader van een coherent en transparant bestuur van het mobiliteitsbeleid en ook voor de toewijzing van middelen, en is een sleutelfactor voor een geslaagde uitvoering van het plan.

E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen

De Commissie meent dat deze maatregel onontbeerlijk is voor het realiseren van verkeersluwe wijken (A.2).

Als positief punt haalt de Commissie de mentaliteitsverandering en het gunstige standpunt van de gemeenten aan ten aanzien van het verminderen van het doorgaand verkeer in de wijken en het creëren van lokale mazen (zie A.2.), evenals het ondersteunen van de ontwikkeling en verbetering van de prestaties van het openbaar vervoer.

De Commissie benadrukt evenwel het belang van een goede samenwerking en duidelijke wederzijdse verbintenissen met de gemeenten voor het succes van deze actie, die gepaard moet gaan met de toewijzing van menselijke en budgettaire middelen. De Commissie vestigt ook de aandacht op het overleg en de samenwerking met de gemeenten in de specifieke sector van het goederenvervoer.

De Commissie vraagt om na te denken over de onderlinge samenhang van het GewMP en de GemMP's, zie in dat verband maatregel A.2.

De Commissie vraagt om de netwerken voor auto's en vrachtwagens op lokaal niveau te verfijnen, in overleg met de andere bevoegde instellingen, om rekening te houden met eventuele lokale noden.

E.3 Samenwerken met federale en gewestelijke overheden

De Commissie is voorstander van een betere samenwerking tussen de gewestelijke en federale actoren. Ze stelt voor om hier een orgaan voor raadpleging van de actoren, een federale mobiliteitscommissie, aan toe te voegen. Zie ook de opmerkingen bij maatregelen D.1. en D.4.

De Commissie vraagt dat de tariefintegratie met de andere openbaarvervoeroperatoren die in Brussel actief zijn wordt voortgezet, evenals de ontwikkeling van het S-net, zie opmerkingen bij maatregel B.

E.4 Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en wegeaanleg en de financieringsmogelijkheden diversifiëren

De Commissie is een groot voorstander van deze maatregel, die van essentieel belang is voor een geslaagde uitvoering van het plan, zie de opmerkingen over governance aan het begin van het advies en ook bij maatregel D.1.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

E.6 Een kwaliteitslabel voor de stedelijke distributiesector invoeren

De Commissie vestigt de aandacht op deze maatregel, die gebaseerd is op een vrijwillige aanpak (een label) en die alleen zijn volledige uitwerking zal hebben wanneer die gepaard gaat met meer verordenende of bindende maatregelen, zoals de gunning van overheidsopdrachten enkel en alleen aan inschrijvers die het kwaliteitslabel hebben of het beperken van de toegang tot bepaalde gebieden, behalve voor voertuigen met het label.

E.7 Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren

De Commissie acht deze maatregel onontbeerlijk, zeker voor de uitvoering van maatregel A.1. Stad 30 en maatregel A.2. verkeersluwe wijken.

GOOD KNOWLEDGE

F.1 Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren

Deze maatregel is absoluut noodzakelijk voor een goed governance van het plan.

F.2 Mobiliteitsgegevens verzamelen, analyseren en beschikbaar stellen

De Commissie vraagt om de gegevens over de mobiliteit in Brussel bij te werken om een betrouwbare evaluatie van het GewMP mogelijk te maken. Zoals in het milieueffectrapport herhaaldelijk wordt erkend, zijn sommige gegevens die voor de opstelling van het GewMP zijn gebruikt immers verouderd (enquête van Beldam van 2010), gefragmenteerd (bv. autodeeldiensten), onvolledig en/of achterhaald (bv. verplaatsingen te voet en met de fiets). Bovendien kan op basis van een reeks up-to-date gegevens worden bepaald in hoeverre mobiliteit als dienstverlening effectief een invloed heeft op de verdeling van de vervoerswijzen.

Wat het verzamelen van particuliere gegevens betreft, moet bij elk van de privéoperatoren worden nagegaan over welke van deze gegevens ze beschikken. Samen met hen moet ook worden nagegaan wat het zou kosten om die gegevens te verzamelen, bij te werken en te controleren. Tot slot moet nog worden besproken wie die kosten zal dragen.

F.6 Communiceren over en sensibiliseren voor het beleid inzake mobiliteit

Actie voor het beheren van de vraag, waarvoor een pak meer middelen moet worden uitgetrokken. De Commissie vraagt dat het GewMP ook aandacht besteedt en middelen toewijst aan de communicatie met ondernemingen om innoverende logistieke oplossingen te bevorderen, met name voor grootschalige projecten die een beduidende impact hebben op de mobiliteit van goederen (zie de verbreding van de Ring).

CONCLUSIES - Prioritaire en onderling afhankelijke maatregelen

De voorgestelde maatregelen vormen een samenhangend ontwerpplan dat de verschillende dimensies van een ambitieus mobiliteitsbeleid omvat en dat kan rekenen op de steun van de Commissie. Ze onderstreept evenwel dat een goed governance en het uittrekken van de nodige middelen sleutelfactoren zijn voor het welslagen van het project (acties van as E. Good Partner).

De Commissie steunt alle voorgestelde maatregelen en is zich bewust van hun complementariteit. Toch merkt ze de volgende maatregelen graag als prioritair aan en benadrukt ze hun onderlinge afhankelijkheid.

- A.1 30 km/u invoeren als de voorgeschreven snelheid op de wegen van het type AUTO WIJK en COMFORT
- A.2 de wijken verkeersluw maken
- A.4 Parkeergelegenheid buiten de weg beter benutten en gedeeld gebruiken
- A.5 Leveringen optimaliseren door de ontwikkeling van lokaal logistiek vastgoed en een slimmere stedelijke distributie

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

- B.2 De grote stedelijke assen op een multimodale manier heraanleggen
- B.3 Voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad
- B.4 Een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes, *in het bijzonder het netwerk Fiets PLUS en van het verkeer gescheiden fietssnelwegen*
- B.5 De prestaties van het bovengronds openbaar vervoer verbeteren
- B.6. Het structurerend openbaar vervoersnet verder uitbouwen, *door de metro en het bovengronds net in evenwicht te brengen en het treinaanbod op het voorstadsnet (S-net) te ontwikkelen.*
- B.8. Zorgen voor een plan van preventief onderhoud van infrastructuur, netwerken en uitrustingen, *meer bepaald een transparanter kostenbeheer met betrekking tot Good Move en het STOP-principe.*
- B.9. Garanties bieden voor de exploitatievoorwaarden van de netten, *in het bijzonder bij het beheer van de bouwplaatsen: rekening houden met het STOP-principe en de termijnen verkorten*

- C.1 De ontwikkeling van MaaS (Mobility-as-a-Service) begeleiden, *dankzij een duidelijke omschrijving van de rol van de organiserende overheid*
- C.2 Geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit opzetten
- C.5 De openbare ruimte en het openbaar vervoersnet versneld toegankelijk maken
- C.10 Een internationaal busstation bouwen *en tegelijk meer aandacht besteden aan bussen en touringcars en schoolvervoer.*

- D.1 Minimale toegankelijkheidsvoorwaarden vaststellen met als doel de stedelijke ontwikkelingen en het mobiliteitsaanbod op elkaar af te stemmen, *met ruimtelijke ordening als belangrijkste bepalende factor voor mobiliteit en de keuze van de vervoerswijze*
- D.2 De instrumenten voor het parkeerbeheer versterken als hefboom om de mobiliteitsdoelstellingen te bereiken
- D.3 Middelen ontwikkelen om autobezit te ontraden
- D.4 Vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik
- D.6 Zorgen voor een systemische sensibilisering naar specifieke doelgroepen
- D.7 Verplaatsingsgeneratoren proactief ondersteunen (bedrijven, scholen, handels-, cultuur- en sportactiviteiten) *en de budgetten voor het mobiliteitsvraagbeheer optrekken*

- E.2 Een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen
- E.3 Samenwerken met federale en gewestelijke overheden
- E.4 Een kader creëren voor de governance van projecten van mobiliteit, infrastructuur en wegeaanleg en de financieringsmogelijkheden diversifiëren
- E.7 Een passend controle- en sanctiesysteem invoeren, *om actie A.1 Stad 30 geloofwaardig te maken*

- F.1 Het gewestelijke mobiliteitsbeleid evalueren, *om te weten te komen hoe het mobiliteitsbeleid concreet vorm krijgt*
- F.6 Communiceren over en sensibiliseren voor het beleid inzake mobiliteitsbeleid, *om uit te leggen waarom en hoe het plan wordt uitgerold*

Deel 4. Verordenend luik

1. De Commissie wijst erop dat de noodzakelijke coördinatie tussen de verschillende luiken van Good Move niet mag leiden tot omslachtigere procedures en dat die mooi in verhouding moeten zijn met de inzet van elk project (zeker voor vragen "van geringe omvang"), zoals de uitvoering van werken om de openbaarvervoerhaltes toegankelijk te maken voor PBM's en andere kleinere inrichtingen ten voordele van actieve vervoerswijzen en het openbaar vervoer.
2. De Commissie begrijpt dat er moet kunnen worden afgeweken van de (verordenende) Fiets PLUS-tracés die voorkomen op de multimodale specialisatiekaarten, te meer omdat sommige tracés die aanvankelijk gepland waren voor de uitvoering van het net niet langer bruikbaar zijn. Aangezien de doeltreffendheid van een fietsroute echter rechtstreeks afhangt van de coherentie en de directheid ervan, dringt de Commissie erop aan dat die afwijkingen eerder uitzondering blijven en in overleg met alle betrokken actoren worden overeengekomen.

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

3. De Commissie waardeert de koppeling met het GPDO, maar wijst erop dat ook de verordenende situatie moet worden afgestemd met die van het GBP. Ze zou het jammer vinden mocht er na de goedkeuring van Good Move nog steeds sprake zijn van "concurrentie" tussen gewestelijke plannen van eenzelfde niveau, waarvan de bepalingen tegenstrijdig zouden zijn.

Algemene beginselen:

5: Het STOP-principe moet ook in aanmerking worden genomen op de kruispunten tussen autonetwerken en voetgangers-, fiets- en openbaarvervoernetten.

TITEL I - Definities

Punt 12 veranderen in "Maas": perimeter afgebakend door de wegen die het netwerk AUTO PLUS vormen.

TITEL II - Governancegerelateerde voorschriften

Hoofdstuk I - Organiserende overheid van het Vervoer en de Mobiliteit

Punt 2. 3° toevoegen "[...] ook inzake verkeerscirculatie en aanleg van de openbare ruimte."

Hoofdstuk 2 - De lokale mobiliteitscontracten

Punt 6. "met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas te ontraden" vervangen door "met name transitverkeer binnen de maas of een deel van de maas onmogelijk te maken door de combinatie van circulatie plannen en heraanleg van de openbare weg"

"De verkeershinder te beperken" vervangen door "de impact van gemotoriseerd verkeer op verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit, de geluidsomgeving en andere vormen van hinder te beperken"

Toevoegen "[de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren], door een herverdeling van de beschikbare ruimte volgens het STOP principe"

Toevoegen "het parkeeraanbod on en off street beheren overeenkomstig deze doelstellingen"

TITEL IV - Voorschriften betreffende de kwaliteit van de openbaarvervoersnetten

Hoofdstuk 1 - Multimodale wegenspecialisatie

Punt 17:

Aan punt 17 toevoegen: "Op de kruispunten van het netwerk Voetganger PLUS en alle autonetwerken, wordt voorrang gegeven aan voetgangers, zowel voor het beheer van de stromen als voor de inrichting van de openbare ruimte. Op de kruispunten van de netwerken Fiets PLUS en COMFORT en de autonetwerken wordt voorrang gegeven aan fietsers."

Punt 18:

Koppeling met het GBP: het GBP en het GewMP moeten onderling op elkaar worden afgestemd.

Koppeling met de lokale actoren: Anderzijds zullen de netwerken voor auto's en vrachtwagens op lokaal niveau worden verfijnd, in overleg met de andere bevoegde instellingen, om rekening te houden met eventuele lokale noden.

Koppeling gezondheid-leefmilieu: Sommige gebieden zijn problematisch omdat de normen in verband met de luchtkwaliteit, verkeersveiligheid of geluidshinder er worden overschreden. Dit

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

is vooral het geval wanneer de PLUS-assen langs woon-, recreatiegebieden, ziekenhuizen of scholen lopen. Hier moet rekening mee worden gehouden bij het bepalen van de plaats van de PLUS-netwerken voor auto's en vrachtwagens. (+ koppeling met de maatregelen ter vermindering van het gebruik van motorvoertuigen (D1, D2, D4, E2))

Punt 19.

In het kader van de stedenbouwkundige procedures die bedoeld zijn voor baanvakken van de netwerken Voetganger PLUS, Fiets PLUS en OV PLUS is het mogelijk om af te wijken van de tracés die voorkomen op de multimodale specialisatiekaarten, op voorwaarde dat de **kwaliteit en de continuïteit van elke as** en de samenhang van het hele net behouden blijven.

Punt 20.

Aanvullen in vet: De COMFORT-netwerken kunnen gericht worden gewijzigd rekening houdend met plaatselijke technische of stedenbouwkundige eisen, op voorwaarde dat de continuïteit ervan en de samenhang van het ganse net worden bewaard. De aanpassingen mogen geen betrekking hebben op de wijziging van een baanvak van het autonetwerk van COMFORT naar PLUS.

Autonetwerk:

Het netwerk Auto PLUS bestaat uit de belangrijkste assen op grootstedelijk niveau, die de toegankelijkheid van Brussel en van haar bestaande en nog te ontwikkelen grote polen garanderen. Het heeft een profiel van maximaal 2x2 rijstroken (of eventueel 1x2 rijstroken).

Opmerking: Op assen zoals de Kleine Ring houdt de aanwezigheid van tunnels extra rijstroken in, wat op de kruispunten conflicten kan veroorzaken met de andere vervoerswijzen. Good Move moet een toekomstvisie voor de tunnels uittekenen die aansluit bij het streven naar een modal shift. Zie ook de opmerking in verband met tunnels bij B.8.

Het netwerk Auto COMFORT bestaat uit het tussennetwerk dat verplaatsingen met de auto en gemotoriseerde voertuigen in de stad mogelijk maakt. Het leidt het verkeer zoveel mogelijk om naar een netwerk Auto PLUS. Het heeft een profiel van 2x1 rijstroken.

Het netwerk Auto WIJK garandeert een fijnmazige toegankelijkheid van de wijken voor auto's en gemotoriseerde voertuigen. Het werkt met lussen en de wegen zijn meestal eenrichtingswegen om doorgaand verkeer in de wijken te vermijden.

Hoofdstuk 2 - Kwaliteit van de mobiliteitsnetwerken

Afdeling 1: Algemene principes

Punt 26. Toevoegen "Bovendien wordt bij conflicterende inrichtingsprincipes van netwerken van eenzelfde niveau het STOP principe toegepast"

Punt 27. Toevoegen "... volgens het STOP principe"

Afdeling 2

Punt 41 "behalve als de lokale omstandigheden dit niet toelaten" vervangen door "behalve wanneer de fysiek beschikbare ruimte dit niet toelaat"

Punt 43. Toevoegen "Waar mogelijk worden doorlaatbare materialen gebruikt"

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

Afdeling 3

Punt 47 toevoegen “Op kruispunten tussen het Fiets PLUS netwerk en het auto COMFORT en WIJK netwerk wordt de openbare weg zodanig ingericht dat de fiets voorrang heeft. Tegelijk worden inrichtingen die verkeerstream regelen afgestemd op het fietsverkeer”

Punt 50 Herformuleren “De routes van het Fiets COMFORT-netwerk die over het Auto Wijk netwerk lopen, moeten de continuïteit en veiligheid van het COMFORT netwerk garanderen. Ze worden zo aangelegd dat het autoverkeer sterk beperkt wordt. Geval per geval wordt bekeken of een afgescheiden fietspad (nog) wenselijk is. Indien dit niet het geval is worden ze standaard in fietsstraat aangelegd.”

Voorschrift toevoegen in Afdeling 3: “Op de routes van het Fiets PLUS- en Fiets COMFORT-netwerk vindt het fietsverkeer steeds gescheiden van het voetgangersverkeer plaats, uitgezonderd in woonerven/ontmoetingszones (verkeersbord F12a).” De inrichting van gedeelde trottoirs (verkeersbord D10) gaat in tegen de principes van samenhang, snelheid, veiligheid en comfort voor de fietser, maar brengt ook het comfort en de veiligheid van voetgangers in het gedrang.

Afdeling 5: Het autonetwerk

Punt 59:

Toevoegen aan punt 62 “het comfort netwerk valt eveneens onder het regime 30”

Toevoegen aan punt 62 “De mazen -afgebakend door het auto PLUS netwerk- kunnen opgedeeld worden in verschillende *verkeersbuurten*, georganiseerd rond een auto COMFORT route, die dan dienst doet als collecteur voor het verkeer uit het WIJK netwerk. Verkeer doorheen en tussen de verschillende verkeersbuurten wordt onmogelijk gemaakt via een systeem van verkeersslussen en knips. Per maas worden er één of meerdere autovrije- en autoluwe centra afgebakend die de basis vormen van de buurtstad, en waarrond het voetgangersnetwerk wordt georganiseerd”

Afdeling 6: Het vrachtwagennetwerk

Toevoegen in geval van samengaan van vrachtverkeer PLUS en fiets PLUS wegen, moet de openbare weg zodanig ingericht worden dat de continuïteit en de veiligheid op de fietsweg gegarandeerd is.

Afdeling 7: Verkeersveiligheid

Toevoegen: eenduidig gecoördineerd met het ontwerp van herziening van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening:

“Op kruispunten van Auto PLUS- / Auto COMFORT-wegen enerzijds en Auto WIJK-wegen anderzijds en gelegen binnen de bebouwde kom, voorziet de inrichting in een doorlopend trottoir langsheen de Auto PLUS- / Auto COMFORT-weg.” Het doorlopend trottoir creëert een poorteffect naar de verkeersluwe maas

Bijlage 3 : Gewestelijke Mobiliteitscommissie - Advies over het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan - Good Move

Deel 5. Specifiek gedeelte - Inrichting van het wegennet

De Commissie begrijpt dat de prioriteit uitgaat naar die assen waar verschillende problemen en uitdagingen samenkomen. Ze is echter van mening dat ook andere criteria in aanmerking moeten worden genomen, zoals de analyse van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk of een benadering op basis van kosten-baten en rendement. Het plan zal ook moeten mee evolueren naargelang de inrichtingsprojecten worden voltooid en de gebruiksintensiteit van de assen verandert.

De tracés van de vele nieuwe tramlijnen waarin het meerjareninvesteringsplan (MIP) en de algemene beleidsverklaring voorzien, liggen nog niet vast. Het is echter belangrijk om die projecten mee in het verordenende luik op te nemen, zodat er geen procedure nodig is om het plan achteraf te wijzigen met het oog op de aflevering van de vergunningen die nodig zijn voor een snelle uitvoering van de projecten.

De Commissie vraagt zich af aan de hand van welke criteria de kaart werd opgesteld om de mate van voltooiing van het fietsnetwerk te beoordelen. De kaart geeft niet de huidige situatie weer wat betreft de keuze van fietsvoorzieningen en de kwaliteit van de fietsinrichtingen.

Om de coherentie te bewaren vraagt de Commissie dat de toegangswegen tot het Biestebroeckdok zware vrachtwagens vlot toegang verlenen tot de havenbedrijven en de nabijgelegen OGSO's, waarbij de hele Dantestraat een COMFORT-weg moet worden.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2021 tot aanpassing van het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP).
Brussel, 25 maart 2021.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,
R. VERVOORT

De minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering
bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken en Verkeersveiligheid,
E. VAN DEN BRANDT