



**Advies en technische opmerkingen bij het ontwerp
van het Gewestelijke Mobiliteitsplan - Good Move
Oktober 2019**

1. Algemene opmerkingen

Het ontwerp van het gewestelijke mobiliteitsplan is ambitieus. Zoals het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel onderschrijft het GewMP het stop principe en heeft het de ambitie om het transitverkeer te weren uit de wijken.

De Stad Brussel onderschrijft de ambitie van het GewMP om

- het aandeel verplaatsingen met de wagen te verminderen van een derde (33%) tot een kwart (24%);
- het aantal verplaatsingen van minder dan 2 km te voet of per fiets te verhogen tot 56%;
- het modale aandeel van de fiets te verhogen met +10% (15% voor de korte verplaatsingen), het gebruik van de fiets en de nieuwe micromobiliteitsvormen te verdrievoudigen en ze te verviervoudigen voor de interne verplaatsingen;
- stijging van 5 tot 17% van de verplaatsingen met het openbaar vervoer, stijging van 10 tot 22% voor de afstanden van meer dan 5 km met TEC;
- het modale aandeel van de trein voor de trajecten binnen Brussel te verviervoudigen tegen 2030.

Het mobiliteitsplan biedt een kader, met name aan de gemeenten die hun beleid voor een duurzame mobiliteit moeten ontwikkelen via hun Gemeentelijk Mobiliteitsplan, alsook instrumenten om de principes van Good move op lokaal niveau te implementeren (vb. via de CLM).

De ambitieuze doelstellingen zijn echter niet even gedetailleerd uitgewerkt waardoor de operationaliteit van de maatregelen niet altijd duidelijk is. Gezien ook de noodzakelijkheid van solide partnerships met verschillende private en publieke instanties, vraagt de Stad Brussel aan het Gewest om de acties en maatregelen verder uit te werken in samenwerking met de Stad en andere betrokken actoren.

De Stad Brussel vraagt ook aandacht voor de nodige middelen voor de uitvoering van Good move, zowel op gewestniveau als gemeentelijk. De Stad Brussel vraagt dat het gewest de gemeenten ondersteunt door het voorzien van de nodige personeels- en financiële middelen om de ambities van het plan waar te maken.

Gezien het project Good Move de maatregelen die op gemeentelijk niveau moeten worden genomen kadert en de invoering van instrumenten van het type lokale mobiliteitscontracten voorstelt, vraagt de Stad een vereenvoudiging, aanpassing of zelfs afschaffing van de verplichting om een Gemeentelijk mobiliteitsplan (GMP) op te stellen zoals voorzien in de ordonnantie 2013 (waaronder het luik MER), die omslachtige procedures induceert.

De Stad ziet een groot potentieel in het nieuw instrument van de LMC, maar de praktische modaliteiten (wie, wat,...) moeten hierover nog verder uitgewerkt worden. De relatie tussen de GMP en de LMC moet uitgeklaard worden om ervoor te zorgen dat gemeenten die vrijwillig aan de slag willen gaan bij de uitvoering van Good Move via mazen, niet vertraagd worden door de te zware procedure van het GMP.

Om de doelstellingen binnen de gewenste termijnen te kunnen realiseren en rekening houdend met de beperkte personeelsmiddelen dringt de Stad aan op een noodzakelijke verlichting en vereenvoudiging, op alle niveaus: toelatingen, SV, adviesorganen, coördinatie van de werken (waaronder systeem Osiris), aanvraag van subsidies, ...

De ontwikkeling van het MAAS (mobility as a service) is cruciaal voor het realiseren van de modal shift, van de auto naar de andere verplaatsingsmodi. Het moet een absolute prioriteit zijn om in te zetten op het gebruiksgemak voor verplaatsingen die niet met de auto gebeuren. Daarom is het noodzakelijk om in te zetten op de intermodaliteit tussen de verschillende modi om de doelstellingen van het GewMP te realiseren.



VILLE DE BRUXELLES • STAD BRUSSEL

Département Urbanisme • Departement Stedenbouw

Cellule Espace Public//Mobilité • Cel Openbare Ruimte/Mobiliteit

Boulevard Anspach 6, 1000 Bruxelles • Anspachlaan 6, 1000 Brussel

T. 02 279 31 80 – www.brussel.be

2. Doelstellingen Good Move in cijfers

1. De Stad schaart zich helemaal achter de doelstelling om de publieke ruimte te herverdelen van de auto naar de andere modi of gemengd gebruik. Daarom lijkt het ons interessant om zicht te hebben op de verwachte evolutie bij de verdeling van de ruimte die wordt toegewezen aan elke modus, ook al neigt men naar een steeds meer gemengd gebruik van die ruimte (bijv. zich baserend op de vaststellingen vermeld in het *Katern nr. 5 van het Kenniscentrum van de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest*, cf. onderstaand schema).



2. Voor de Stad Brussel is het verbeteren van de luchtkwaliteit een van de prioriteiten, daarom lijkt het ons opportuun om de modaliteiten hiervan verder uit te werken: op welke manier en welke schadelijke stoffen worden bijvoorbeeld gemeten.
3. Voor de Stad Brussel is het verhogen van de verkeersveiligheid een van de prioriteiten, zo kunnen wij ons helemaal vinden in de doelstelling om een sterke vermindering van het aantal verkeersdoden en -gewonden op de wegen van het Gewest te realiseren. Het lijkt ons opportuun om becijferde doelstellingen op te leggen met timing. Gezien de tussentijdse evaluatie in maart 2018 van het Gewestelijk actieplan voor verkeersveiligheid 2011-2020, is het noodzakelijk de voorziene middelen voor verkeersveiligheid te versterken en te integreren in Good Move. De Stad vraagt ook om specifieke doelstellingen voor de heraanleg van de publieke ruimte van de zogenaamde "zwarte punten" (ZACAS) uit te werken.
4. Evolutie van de verplaatsingen volgens de afstand. Gezien het doen dalen van de verplaatsingsbehoeften een belangrijk onderdeel is van het plan, lijkt het opportuun om de hefbomen waarover het BHG beschikt verder uit te werken.
5. Modale aandelen
De Stad Brussel onderschrijft de ambitie van het GewMP om het aandeel verplaatsingen met de wagen te verminderen van een derde (33 %) tot een kwart (24 %); 56 % van de verplaatsingen van minder dan 2 km te voet of per fiets te voorzien; ambitie voor het modale aandeel van de fiets: + 10 % (15 % voor de korte verplaatsingen), het gebruik van de fiets en de nieuwe micromobiliteitsvormen te verdrievoudigen en ze te verviervoudigen voor de interne verplaatsingen; stijging van 5 tot 17 % van de verplaatsingen/d met het openbaar vervoer, stijging van 10 tot 22 % voor de afstanden van meer dan 5 km met TEC; het modale aandeel van de trein voor de trajecten binnen Brussel te verviervoudigen tegen 2030.

Een van de aangehaalde doelstellingen om de voertuigdichtheid van de gezinnen te verminderen (29 auto's/100 inwoners tegenover 32 in 2016), zou erin bestaan om de vloot deelauto's te verhogen. Voor de Stad is het uitbouwen van de vloot deelwagens een cruciaal onderdeel om de doelstellingen inzake modal shift te realiseren. We vragen daarom dat de ambitie van 800 voertuigen voor 25.000 klanten in 2020, wordt verhoogd, alsook een ambitieuze doelstelling voor 2030 wordt gepreciseerd.

De Stad vraagt dat het Gewest alle hefbomen inzet en indien nodig nieuwe instrumenten ontwikkelt om de ambitieuze objectieven van het plan te realiseren. Om de gezinnen te stimuleren een bewuste keuze te maken tussen de verschillende modi, denken we bijvoorbeeld aan fiscale maatregelen (zoals slimme kilometerheffing, fietspremies, ...) of parkeerbeleid (GSV-normen voor parkeren, tarieven aangepast aan de stedelijke context...) met een bijzondere aandacht voor de sociale impact.

Om ervoor te zorgen dat de maatregelen die worden aanbevolen door het GewMP, haalbaar en houdbaar zijn, met name de invoering van verkeersluwe mazen en de 'verschuiving' van verkeer naar bepaalde

beperkte assen, is een drastische vermindering van het gebruik van de individuele personenwagens evenals een ambitieuze modale verschuiving naar het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen noodzakelijk. De Stad vraagt dat het BHG ambitieuzer is als het gaat om de doelstellingen inzake het verminderen van het auto-aandeel, de verhoging van carsharing, de stijging van het fietsaandeel, en de stijging van het aandeel van de voetgangers.

Voor de implementering en opvolging van de evolutie van de modale aandelen lijkt het ons opportuun om de modaliteiten van de metingen te verfijnen, alsook instrumenten te ontwikkelen zodat de evoluties van de modale aandelen regelmatig en op wijkniveau kunnen worden geëvalueerd.

6. Parkeren is een onmisbaar onderdeel van een strategisch mobiliteitsplan. Het is een duidelijk geïdentificeerde hefboom om de druk van het autoverkeer te verminderen en moet als een prioriteit worden beschouwd. De Stad steunt de ambitie om het aantal parkeerplaatsen op de weg te verminderen. Het is belangrijk om deze regel te combineren met een totale reglementering voor alle parkeerplaatsen op de weg in het Gewest.

De mazen die geïdentificeerd zijn in het Gewestelijk Parkeerbeleidsplan (GPBP), moeten goed afgestemd zijn met de mazen van Good Move, want risico's van ongewenst doorgaand verkeer zouden het gevolg kunnen zijn van een verkeerde overlapping van beide plannen.

3. Multimodale wegenspecialisatie

Wij wijzen nadrukkelijk op de complexiteit van de voorgestelde maatregel: pro memorie, in het advies van de Stad betreffende het GMB van juni 2017 was vermeld dat het moeilijk leek om een profiel te definiëren voor elk geval waarvan de combinaties zeer/te talrijk zijn. Het leek eenvoudiger en beter haalbaar om de assen voor het autoverkeer te definiëren, voorrang verlenend aan de andere vervoerswijzen op de andere wegen, volgens het STOP-principe.

Gezien de Stad Brussel zich volledig inschrijft in de ambitie om het transitverkeer uit de woonwijken maximaal te verminderen, is het belangrijk dat het BHG flankerende maatregelen neemt zodat niet alleen binnen de wijken, maar ook op de auto plus en auto comfort assen de autodruk daalt.

Op de assen die in verschillende netwerken werden opgenomen, zullen keuzes moeten worden gemaakt volgens het STOP-principe.

De Stad vraagt dat alle netwerken (met inbegrip van Auto PLUS) gewijzigd kunnen worden, onder volgende voorwaarden : de wijzigingen mogen het STOP principe respecteren en mogen dus niet leiden tot een verhoging van de autocapaciteit, de wijzigingen kaderen verplicht binnen de studies/reflecties die zullen worden gevoerd voor het GMP of binnen de Lokale Mobiliteitscontracten (cf. zelfde opmerking als in deel '4. reglementaire aspecten', hierna).

VOETGANGERSnetwerk

'Gaten' tussen de netwerken moeten worden vermeden, om een continuïteit van de toegangswegen te verzekeren. Na de finalisering van de Toegankelijkheidsplannen voor de weg en de openbare ruimte (PAVE) had het Gewest (en het studie bureau) verschillende toevoegingen voorgesteld om manco's tussen netwerken te vermijden, maar het merendeel van die toevoegingen is niet opgenomen in de versie die wordt voorgesteld in dit document. Die moeten worden toegevoegd.

Met betrekking tot het PAVE en het voetgangersnetwerk van het GMP voorzag de kaart van de Stad (beslist door het College) bovendien de as Wet (tussen Kleine Ring en Koloniën) -Koloniën als verbindingsweg en niet als hoofdweg. Hetzelfde geldt voor de oversteek van het Leopoldpark (tussen de Wiertzstraat en de Etterbeeksesteenweg), aanvankelijk voorzien als verbindingsweg.

Een verbindingsweg West-Oost doorheen de site Tour & Taxis dient te worden toegevoegd in functie van de inplanting van het nieuwe netwerk van wegen en binnenwegen. Hetzelfde geldt voor de noord-zuid-as die in functie van de ontwikkeling van de site gelokaliseerd moet worden.

FIETSnetwerk

De Vilvoordelaan toevoegen in het netwerk Fiets COMFORT gelet op de fietsinfrastructuur die binnenkort moet worden getest door Brussel Mobiliteit en waarvoor de Stad Brussel een positief advies heeft gegeven met opmerkingen.

De Anspachlaan moet worden voorzien in Fiets COMFORT, aangezien een deel van die as voetgangerszone is en bestemd is als een as voor gedeeld gebruik.
De Stad vraagt dat de as Anderlechtsepoort-Antwerpsepoort wordt voorzien in het netwerk FIETS PLUS als noord-zuid-as doorheen de Vijfhoek.

De as fiets PLUS tussen het Albertinaplein en de Van Ophemelaan wijzigen in fiets COMFORT: want ook al gaat het hier nu om een fietsGEN, de kleine straatjes van deze route in het centrum van de stad zijn smal, waardoor de fietsers er niet snel, afgescheiden en zonder mogelijke conflicten met de voetgangers en andere gebruikers kunnen rijden (voetgangerszones, residentiële zones te bestuderen, ...). Het hypercentrum heeft als eerste bestemming om een verblijf- en bestemmingsplaats te worden maar moet steeds voor het fietsverkeer doorwaadbaar zijn.

De scheiding van gebruik in deze stukken straat is niet geschikt; hier wordt een gemengd gebruik systematisch verkozen.

Sommige stukken GFR of fietsGEN werden niet opgenomen in het netwerk fiets COMFORT en zouden moeten worden toegevoegd:

- Oude Middelweg + voetgangers-fietsbrug tussen Middelweg en de Groene Zonestraat + Noendelle
- Moestuinstraat
- Waterranonkelstraat + Haachtsesteenweg
- Prinses Clementinaplein: de fietsweg COMFORT laten samenvallen met de GFR, niet met de Alfred Stevensstraat → Heraanleg bezig door de Stad
- Toekomstige fiets- en voetgangersbrug over het kanaal tussen de Ninoofsepoort en de oude brouwerij Bellevue als onderdeel van het netwerk fiets PLUS
- Verbinding tussen de Werkhuizenstraat en de Ninoofsepoort: Continuïteit toe te voegen
- Loofstraat tussen de Kuregemsestraat en de Gierstraat

De fietsweg van de Groene Wandeling zou ook moeten worden toegevoegd in het netwerk fiets COMFORT, wanneer die langs wegen gaat (niet in parken), om het belang van die route voor de fietsers nog te versterken.

De as Stormstraat-Wolvengracht zou moeten worden toegevoegd in het netwerk fiets COMFORT voor een vlottere verbinding tussen de boven- en onderkant van de Stad. Momenteel maakt de as Bisschopsstraat-Schildknaapsstraat de verbinding enkel mogelijk in de richting van de onderkant naar de bovenkant van de stad.

Een route West-Oost doorheen de site Tour & Taxis dient te worden toegevoegd in functie van de inplanting van het nieuwe netwerk van wegen en binnenwegen. Hetzelfde geldt voor de noord-zuid-as die in functie van de ontwikkeling van de site gelokaliseerd moet worden.

OV-netwerk

Hoe werden de OV-netwerken gedefinieerd?

Waarom zijn bepaalde stukken in netwerk PLUS en andere in netwerk COMFORT (of andere types van netwerken, gemengd), terwijl het om dezelfde lijn gaat? (bijv. bus 46: stuk Anderlechtsepoort/Zespenningen in COMFORT en stuk Augustijnen/Antwerpsepoort in wijk terwijl het dezelfde lijn is).

De F Vekemansstraat moet in netwerk WIJK worden geplaatst om de coherentie te verzekeren (lijn 47).
Idem voor de Vilvoordelaan richting Docks.

Het zuiden van Ter Kamerenbos niet voorzien in netwerk OV COMFORT voor een lijn die hier enkel in de week rijdt.

Er is geen bus op het De Brouckèreplein: het traject op de as Wolvengracht/Augustijnen corrigeren.

De Groendreef wordt niet meer aangedaan. Wil dat zeggen dat alle lijnen de toekomstige Picardbrug gaan gebruiken?

Bus 46 heeft zijn eindstation op de site Tour & Taxis, Stationstraat tegen november. Dit traject is niet vermeld op de kaart.

Bus 48 zal vanaf november het Rouppeplein aandoen, vanaf Anspach/Fontainas/Doornik/Zuid: kaart aanpassen.

Ook de netwerken De Lijn (en Tec) moeten geïntegreerd worden en moeten in aanmerking worden genomen bij de keuze van de netwerken.

De Stad vraagt dat voor het beheer van grote werven samenwerkingsinstrumenten tussen de verschillende betrokken actoren gebruikt worden zoals gebeurd is met het Pact Metro Toots.

AUTOnetwerk

De Stad vraagt om het AUTOnetwerk te herzien als volgt:

- Het netwerk comfort voor het Poelaertplein afschaffen.

- Het stuk van de kleine ring tussen Zuid en het Saincteletteplein overbrengen naar auto COMFORT, gelet op de integratie van nieuwe openbare ruimten / inrichtingen, met name ter hoogte van de middenbermen op de Slachthuislaan.

De Stad vraagt aan het Gewest om in overleg de as Havenlaan vs Willebroekkaai, de Notelaarstraat, Braziliëlaan en Bosvoorde te bestuderen.

4. Reglementaire aspecten / het verordenend luik

Algemeen moeten de voorschriften betreffende de scheiding van functies rekening houden met de context en de situatie op het terrein.

Titel IV-hoofdstuk 1 - punt 16: wat zijn gemeentewegen met een gewestelijk belang?

Punt 19: waarom kunnen alleen de netwerken voor voetgangers, fietsen en Openbaar vervoer in een gezamenlijke PLUS worden gewijzigd met een strikte procedure, en niet de netwerken auto en zwaar verkeer PLUS? Wij vragen om die toe te voegen onder voorwaarde dat dit de totale autocapaciteit niet verhoogt. Tijdens de studie van de LMC of in kader van GMP, kan blijken dat een auto-plus as beter verlegd wordt, wat in dat geval moet mogelijk zijn.

Punt 32 laat dit overigens veronderstellen.

Punt 27: "Wanneer arbitrage nodig is om te beantwoorden aan de principes ..., dan is de plaats in de openbare ruimte die wordt ingenomen voor het parkeren van privévoertuigen, de eerste die moet worden verkleind ...: de Stad ondersteunt dit principe.

Punt 22: plaats van de voetgangersboulevards in de specialisatie? Een extra laag? Bevordert niet de vereenvoudiging van de principes.

Meer heldere en complete voorschriften zijn noodzakelijk; er zou een programma/instrument van het type "Stadsweg" moeten worden voorzien om de principes eenvormig te maken.

Titel IV-hoofdstuk 2 - punt 29 en 30: deze plaatsen voor PBM's en taxi's mogen enkel worden teruggeplaatst, indien hun behoud nog relevant wordt geacht volgens het gebruik en de nieuwe inplanting.

Punt 34: het advies van de referentie-ambtenaar is vereist om een ontwerp van heraanleg in te dienen dat betrekking heeft op een netwerk PLUS of COMFORT eveneens op gemeentewegen (al dan niet in samenhang met een SV-dossier):

is het advies van de referentieambtenaar dwingend? Wat met het advies van de overlegcommissie in geval van SV?

De Stad vraagt dat de referentieambtenaar wordt toegevoegd bij de leden van de overlegcommissie om een dubbele adviesprocedure te vermijden, en herhaalt haar vraag voor een verlichting en vereenvoudiging van de procedures op alles niveaus.

Punt 38: de stad ondersteunt de ambitie, maar wijst erop dat de te behalen resultaten op vele plaatsen niet realistisch zijn, zeker in het historisch stadscentrum. Daarom vraagt de stad om deze regel niet in het reglementair luik op te nemen.

Hierbij dient opgemerkt dat ook een afwijking dient te worden voorzien voor de buurtwegen, waar het aspect van natuurlijke verharding ook in aanmerking moet worden genomen.

Titel VI – punt 74: deze regel moet ondergeschikt worden gemaakt aan de toegang voor de gemeenten tot een functionele en performante software van het type U-sign, zodat de gemeenten hun signalisatie hierin kunnen integreren en er geselecteerde elementen kunnen uithalen.

5. Actieplan

Prioriteiten

Het ontwerp bevat heel wat acties die nog onderzocht en opgezet moeten worden om hun haalbaarheid op het terrein te garanderen. In bepaalde gevallen vragen die acties heel wat samenwerkingen.

Er zijn geen prioriteiten vermeld voor deze acties. Het lijkt opportuun om een planning met een prioritering op te stellen voor de verschillende acties.

De prioritair acties rond dewelke alle acties zouden moeten worden opgebouwd, zijn:

Actie A1 – zone 30 als voorgeschreven snelheid invoeren

Actie A2 – de wijken verkeersluw maken

Actie B4 – een netwerk creëren van bevoorrechte fietsroutes

Acties B5-B6: de prestaties van het bovengrondse openbare vervoer verbeteren en het structurerende openbare vervoersnet verder uitbouwen

Acties C4 + D2 – parkeerbeleid vanuit een servicegerichte benadering ontwikkelen / de instrumenten voor het parkeerbeheer versterken.

Actie C5 – de openbare ruimte en het openbaar vervoersnet versneld toegankelijk maken

Acties E2 – een constructief partnerschap met de 19 gemeenten ontwikkelen.

Verschillende acties zullen aanzienlijke personeels- en budgettaire middelen impliceren voor de gemeenten (cfr algemene opmerking over de menselijke middelen et de nodige budgetten zowel op gemeentelijk als gewestelijk vlak om de aangegeven objectieven en ambities te bereiken), in het bijzonder de volgende acties:

Acties A1/A2 – zone 30 en verkeersluwe wijken: maakt integraal deel uit van de GMP's, gedeeltelijk via lokale mobiliteitscontracten.

Actie A3 – de opstart van living labs voor de herovering van de openbare ruimte begeleiden.

Actie B3 – voetgangersboulevards creëren - de uithangborden van een voetgangersvriendelijke stad.

Actie B4 – netwerk van fietsroutes

Actie C2 en – F2: de gemeenten moeten regelmatig actuele gegevens bezorgen.

Actie C5 - de openbare ruimte toegankelijk maken

Verdere uitwerking van het actieplan

Zoals aangehaald in de algemene opmerkingen vraagt dit operationeel luik verdere uitwerking. De Stad vraagt om dit in onderling overleg te doen.

1. A1-zone 30 veralgemeend

Het document preciseert niet op welke wijze de implementatie van die zone 30 en de taakverdeling van elke betrokken partij zal worden georganiseerd.

Indien het hier de bedoeling is om de doelstelling enkel te vervullen door adequate signalisatie, dan zal de doelstelling niet worden behaald, want niet worden gerespecteerd. Opdat de maatregel effectief zou zijn, moet dit gepaard gaan met de fysieke heraanleg van de straten en een efficiënte controle en repressie.

2. A2 - verkeersluwe wijken

We kunnen een zekere verwarring vaststellen bij de doelstellingen van de acties A1, A2 en E2-*partnerschap met de 19 gemeenten* die rechtstreeks verbonden zijn; hier is verduidelijking nodig.

Zo voorziet de doelstelling van actie A2 de invoering van 10 mazen in 2025, gevolgd door 10 mazen om de 5 jaar en dus alle 50 mazen tegen 2060?

Actie E2 voorziet de realisatie van 15 LMC's tegen 2025 en 30 LMC's tegen 2030 en de finalisering van het GMP voor de 19 gemeenten tegen 2030 (en die de resterende mazen moeten realiseren).

Deze ambities zullen nog niet volstaan om de verwachte doelstellingen voor actie A1 (100 % in 2025) snel te behalen.

De Stad vraagt om deze ambitie te verhogen, zowel in actie A2 als E2 en om de helft van de LMC te realiseren tegen 2025, zodat in 2030 het hele grondgebied autoluw is. Dit hoog ritme is noodzakelijk indien we de ambitie van Good Move willen realiseren.

Om dit waar te maken is het noodzakelijk om het nodige budget voor personeel, studies en uitvoering te voorzien, zowel voor de Stad, gemeenten en het Gewest.

De indicator en doelstelling van deze actie zijn vermeld als een aantal mazen met voldoende maatregelen ter ontrading van het doorgaande verkeer. Het lijkt de Stad opportuun om de modaliteiten en de werkwijze om te beoordelen of een wijk voldoende verkeersluw is, verder uit te werken..

Net als voor actie A1 voor de invoering van zone 30 kunnen de gemengde zones van het type ontmoetingszones of woonzones enkel correct werken, als ze gepaard gaan met maatregelen die het gemotoriseerde verkeer drastisch verlagen en als ze gecontroleerd worden.

3. A3 - living labs

Deze actie noodzaakt supplementaire menselijke middelen binnen de Stad en de gemeenten. De uitwerking van het kader voor de Livings Lab moet gebeuren in samenspraak met de Stad en de gemeenten, ondermeer voor wat betreft de selectiecriteria, wijze van opvolging, termijnen, prioritaire wijken of doelstellingen (bv focus op schoolstraten of speelstraten ...) ...

4. A4 - gedeeld gebruik van parkings buiten de weg

Bij elke nieuwe constructie en renovatie moet systematisch de mogelijkheid van gedeeld gebruik worden voorzien (gescheiden ingang/uitgang volgens de gebruikers).

De Stad is voorstander om via de regelgeving de beheerders van openbare parkings, die soms onderbenut zijn, geprivilegieerde toegangsvoorwaarden op te leggen voor de omwonenden, of andere maatregelen die ervoor kunnen zorgen dat de parkeervraag op de openbare weg daalt.

De nieuwe GSV is eveneens een belangrijke hefboom voor deze doelstelling, de Stad Brussel vraagt dus om de nieuwe GSV te herzien op vlak van parkeernormen, in overeenstemming met deze doelstellingen.

Ook een striktere reglementering voorzien voor het gewestelijke parkeerplan dat moet worden herzien om parkeren buiten de weg te stimuleren, door bijvoorbeeld het aantal parkeerkaarten beperken in functie van het aantal beschikbare parkeerplaatsen op de weg.

Meer algemeen moeten de maatregelen betreffende de parkeerkaarten duidelijk opgesteld zijn, en dwingend voor de gemeenten.

De Stad vraagt om mogelijke perverse effecten te bestuderen en nodige begeleidende maatregelen te treffen. We denken aan de risico's dat gedeeltelijk gedeeld gebruik bijkomende verplaatsingen creëert (verplicht gebruik van de auto in de vroege ochtend om de parkeerplaats vrij te maken), mogelijke stijging van de tarieven van openbare parkings ten gevolge van een stijging van de tarieven voor parkeren op de weg.

Onderzoeken of het mogelijk is om tijdelijke parkings te bouwen, om de afschaffingen van parkeerplaatsen in de openbare ruimte gedeeltelijk te compenseren, via gebouwen die kunnen worden aangepast en gemakkelijk converteerbaar zijn.

Duidelijke exploitatievoorwaarden voorzien voor het beheer van de parkings buiten de weg.

5. A5 - optimalisering van de leveringen.

Andere maatregelen zouden kunnen worden getroffen in het kader van de leveringen. In haar meerderheidsakkoord stelt de Stad voor dat er samen met de Haven een logistiek distributiecentrum wordt ontwikkeld voor Last mile deliveries.

Op het vlak van eCommerce, wat met de hubs voor de leveringen? De logistieke middelen zouden zoveel mogelijk moeten worden generationaliseerd en gedeeld tussen verschillende operatoren, zoals dat bijvoorbeeld het geval is in Nederland.

De Stad vraagt eveneens dat Good Move een objectief en proces voorziet om de tonnage te beperken in de verkeersluwe wijken.

6. B1 - ontwerp praktijken eenvormig maken.

Het handboek met goede praktijken moet zo min mogelijk vatbaar zijn voor interpretatie.

Het lijkt de Stad niet opportuun deze dwingend te maken, om zo de procedures niet nog te verzwaren.

De gemeenten moeten worden geïntegreerd als piloten van deze actie, met name voor wat het bestek betreft waarvoor de gemeenten hun advies moeten kunnen geven over de principes die moeten worden geïntegreerd (in navolging van de procedure voor de GSV waarbij de gemeenten hun advies hebben kunnen geven).

7. B2 - heraanleg van de grote assen.

Welke 18 assen zijn voorzien voor 2025 en welke 35 in 2030?

Welke zijn de prioritaire assen?

Op welk criterium heeft de keuze van de heraan te leggen assen betrekking?

Is de kalender houdbaar?

De Stad stelt voor dat bij de te herbekijken assen worden opgenomen: de A12-Van Praet-Vuurkruisenlaan, Vilvoordelaan en -steenweg, Haachtsesteenweg, Louizalaan, De Mot, Wetstraat, Belliardstraat, Werkhuisenkaai, Vilvoordesteenvweg, Koninklijk Parklaan, Koninginnelaan, Havenlaan, Simon Bolivarlaan.

8. B3 - voetgangersboulevards.

De meeste wegen die worden aangehaald voor de 9 voetgangersboulevards, betreffen gemeentewegen op het grondgebied van de Stad. Hoe zullen de beslissingen worden gearbitreerd?

Welke inrichtingen worden voorgesteld of welke principes moeten worden toegepast?

Wat is de meerwaarde die moet worden geboden voor de boulevards ten opzichte van het netwerk Voetgangers Plus?

Het spreekt voor zich dat het historische stadscentrum ideaal is voor voorbeeldprojecten, die identificeerbaar en herkenbaar zijn. Niettemin is het van belang om ook andere wegen in andere wijken van de Stad en het Gewest op te waarderen.

Hoe worden de oversteken van de grote kruispunten aangepakt, bijvoorbeeld de oversteek van de Kleine Ring die ook het autoverkeer (PLUS) moet opvangen? De Stad onderlijnt het belang dat ook hier het STOPprincipe toegepast wordt.

De Stad stelt voor om voetgangersboulevard 5 (Zavel) te verbinden met voetgangersboulevard 6 (Louiza), via de Wolstraat, het Egmontpark en de Grotehertstraat en om voetgangersboulevard 6 (Louiza) te verlengen tot de Lesbroussartstraat, die op zijn beurt kan worden verbonden met voetgangersboulevard 4 (Elsensesteenweg).

Teneinde de uitvoering van deze maatregelen te verzekeren is het noodzakelijk om de nodige financiële en menselijke middelen te voorzien.

9. B4- netwerk van de bevoorrechte fietsroutes

Om tegemoet te kunnen komen aan de doelstelling van 50 % van het netwerk Fiets Plus tegen 2025, moeten de nodige budgetten en eenvoudigere procedures voor het verkrijgen van de vergunningen, de uitvoering van de werken, ... worden voorzien.

Er is een concretere planning nodig en die moet worden gevolgd. Wat zijn de prioriteiten? Welke middelen worden voorzien?

Hoe ziet het Gewest de heraanleg van een volledig traject (verschillende gemeenten, verschillende straten, gevel-aan-gevel)?

De Stad wil dat de doortochten van het Kanaal ter hoogte van de Locquenghienstraat en het gebouw Belle Vue (Ninoofsepoort) worden opgenomen bij de prioriteiten.

10. B.5 – prestaties van het bovengrondse openbaar vervoer

De beoogde snelheid lijkt ons te weinig ambitieus. Verder moeten de doelstellingen voor tram, bus en Chrono-lijnen gedifferentieerd worden.

Hoe wenst het Gewest de snelheid bovengronds, de regelmaat te verbeteren? De fiche is onvoldoende nauwkeurig. Verschillende factoren kunnen immers hiertoe bijdragen: de aanleg op de site zelf, het beheer van de lichten, rollend materieel, ...

Wat met de eindhaltes? De Stad pleit ervoor dat de eindhaltes van de TEC-lijnen zich buiten de Vijfhoek bevinden. De plaatsbepalingen van de eindhaltes moet ook deel uitmaken van het GMP.

11. B.6 – structurerend openbaar vervoersnet

Uittreksel uit het GPDO-advies: "De Stad wenst een bediening met grote capaciteit richting NOH en Haren. Naast de verbetering van de bediening voor deze twee zones wenst de Stad dat er verbindingen worden gecreëerd tussen die twee wijken." Vraagt ook via het GPDO-advies om de verbindingen te verbeteren tussen de Noordwijk en Tour & Taxis + verbinding met de Heizel. Verbinding van hoog dienstverleningsniveau tussen Solbosch en Station-centraal. Verbinding Ninoofsepoort -Anneessens-Marollen. + As Kanaal ... cf. advies van de Stad over het GPDO.

Met betrekking tot de maatregelen die verband houden met de Ring (busnetwerk), dit moet worden voorzien in het kader van de lopende studie over de Ring en valt niet onder de bevoegdheid van het Gewest alleen.

Het interregionaal openbaarvervoersnetwerk evenals het treinnetwerk zijn belangrijke elementen, Het Vlaams Gewest (De Lijn) en de Federale Overheid (NMBS) moeten als partner gezien worden

Wat met het richtplan voor het spoorwegnet?

12. B7 – toegang voor zwaar verkeer naar de logistieke zones

Wat wordt bedoeld met 'speciale route'? Wat is het aanbevolen wettelijke statuut? Hoe groot moet de weg zijn?

Welke hefboom om de bestuurders van autocars/zware vrachtwagens te 'verplichten' om de speciale wegen te gebruiken? Een concrete maatregel moet worden voorzien om te werken met de gps-operatoren en om samen met hen een efficiënte procedure in te voeren om informatie actueel te houden (ook voor de actie F2).

Welk controlesysteem is er voorzien?

Hoe gaat men om met een verbod op zwaar verkeer in een verkeersluwe wijk, rekening houdend met de behoeften van de omwonenden/handelaars (vrachtwagens voor leveringen, verhuiswagens ...)/wat zijn de toleranties/ welke maximumafmetingen/tonnages? Momenteel gaat een verbod op zwaar verkeer gepaard met een vermelding van het type "behalve lokale bediening", wat niet controleerbaar is in de praktijk.

Moet deze kwestie niet gekoppeld worden aan die van het goederenvervoer via andere modi (trein, waterweg) en vooral maatregelen treffen om levering per fiets, cargofiets, kleine vrachtwagens uit te bouwen.

Men moet een parkeerluik voorzien voor zware vrachtwagens.

13. B8 – plan van preventief onderhoud

Uittreksel uit het GPDO-advies "Het is vooral noodzakelijk om de projecten en werven te prioriseren gelet op het grote aantal projecten en de korte termijnen". "Een expertise of een coördinatie voorzien op het vlak van begeleiding en beperking van de impact".

Welke zijn de budgettaire prioriteiten met betrekking tot de modi? Welke evolutie van de verdeling van de middelen? Bijv.: wat met investeringen bij de bouwwerken van het type tunnels en wegbruggen?

In het kader van de coördinatie van de werven en de werken van nutsbedrijven, mogen de uitdagingen op het vlak van mobiliteit/verkeer de projecten niet afremmen, noch vertragen; uiteraard moeten de nooddiensten hierbij steeds bereikbaar blijven.

De coördinatie van de werken moet lichter en eenvoudiger worden gemaakt om een goede uitvoering van de werken te verzekeren met een beperking van de hinder op lange termijn.

Welke instrumenten zijn preventief voorzien?

Hier moet beter worden beschreven/uitgelegd waaruit de Smart City-instrumenten bestaan, waarmee het beheer van de infrastructuur kan worden verbeterd.

De beheerder van het onderhoud van de voetpaden (privépersoon, gemeenten, gewest, ?) moet ook worden opgehelderd, waarbij de beheerders worden beperkt tot enkel de gemeenten en het Gewest.

14. B9 - exploitatie van de netten

De gemeenten zijn eveneens een partner bij deze actie. De teams die belast zijn met de opvolging van de werven in de gemeenten moeten worden versterkt.

15. B10 – dynamisch verkeersmanagementsysteem

Deze fiche zou de studie en de uitvoering van proefprojecten met kruispunten met integrale lichten moeten omvatten. Aanbevelingen zouden de gemeenten en de politiezones ook kunnen helpen met de implementatie van deze maatregel. Evenzo zouden gewestelijke subsidies in navolging van de subsidies die in het verleden werden toegekend voor de BEV, of recentelijker voor de B22/B23, welkom zijn voor de gemeenten.

In termen van doelstellingen wordt melding gedaan van 5/20/30 kruispunten volgens de termijnen. Hoeveel kruispunten zijn effectief bij het begin?

Wat zijn de prioriteiten?

Het zou verstandig zijn om de kruispunten te koppelen aan de assen die heraangelegd moeten worden (actie B2).

16. C.1 - MAAS

Hoever staan de besprekingen/akkoorden met de operatoren in termen van tarieven, zichtbaarheid, beheer en dit gelet op de voorgestelde termijn van 2021? Welke operatoren zouden deel uitmaken van MAAS?

Kan dit soort actie een rol spelen bij de modale shift (bijv.: risico van verhoogd gebruik van carpooling ten nadele van het openbare vervoer)? Moet worden geëvalueerd.

Hier moet ook rekening worden gehouden met een meer sociologische benadering van mobiliteit. Wat met de digitale kloof (Mobility As A Service, Parking As A Service)? Wat met eventuele aangepaste prijzen voor bepaalde categorieën van personen?

17. C2 – geïntegreerde informatie- en dienstenpunten voor mobiliteit

Hoe ver staat het overleg, gelet op de voorgestelde termijnen?

18. C3 – diensten in verband met fietsen en nieuwe vormen van mobiliteit

De Stad vraagt een striktere omkadering van de diensten in verband met fiets-delen en andere nieuwe vormen van gedeelde mobiliteit, evenals een effectieve controle op het terrein om het aantal toestellen in de openbare ruimte te beperken (in het bijzonder op het voetpad) en een betere spreiding over het grondgebied van het gewest.

Pro memorie, het College van de Stad heeft afgelopen maart bevestigd belangstelling te hebben voor de opzet van proefprojecten met 'drop off-zones' zodat het parkeren van voertuigen van het type freefloating in afgebakende en daarvoor voorbehouden zones op de plaats van een autoparkeerplaats kan worden georganiseerd, en de vraag is gesteld aan het Gewest om te eisen dat in het gebruikershandvest van de verschillende operatoren wordt gewezen op het belang ervan om niet te parkeren op voetpaden van minder dan 2 m en/of zodat de verplaatsingen van voetgangers en PBM's worden gehinderd.

Studie van de haalbaarheid om plaatsen te vinden buiten de weg om de burgers beveiligde fietsstallingen te bieden (type box); gelet op de dichtheid van de bebouwing waardoor dat onmogelijk wordt gemaakt, en de beperkte openbare ruimte.

De Stad wenst dat het Gewest nog eens aandringt bij de federale overheid om het verkeersreglement te herzien om het parkeren van gemotoriseerde voertuigen op voetpaden te verbieden.

Wat is de referentiesituatie om ons in staat te stellen om de doelstellingen beter te beoordelen?

19. C4 – parkeerbeleid vanuit een servicegerichte benadering (parking as service)

Op welke wettelijke basis kan men de voorwaarden en verplichtingen van diensten van de openbare parkings op korte/middellange termijn reglementeren, in afwachting van de vernieuwingen van milieuvergunningen: het GMP zou ze reeds moeten definiëren. Idem voor de diensten in de P+R privé: hoe regels opleggen?

Als hefboom voor het parkeerbeleid en de wil om het aantal individuele auto's te verminderen in Brussel, komt het er met name op aan om de gemeenten te dwingen eenvormige tarieven te hanteren, vastgelegd door het Gewest, bijvoorbeeld voor de bewonerskaarten.

De fiche vermeldt de integratie van de openbare parkings in de instrumenten MaaS. Andere operatoren voor gedeeld parkeren moeten ook worden geïntegreerd. Die moeten ook worden vermeld in titel III – punt 13 van de regels betreffende ontwikkeling van MaaS.

20. C5 - toegankelijk maken.

Welke budgetten zijn voorzien voor de gemeenten om hen te helpen met de concretisering van PAVE?

Wie en hoe bepalen welke halten met prioriteit moeten worden aangelegd/een planning en prioriteitenbepaling voorzien.

21. C6 – openbaar vervoersnet – logica van dienstverleningsniveau

Een duidelijk en dynamisch instrument voorzien waarmee de TEC-netwerken kunnen worden gevisualiseerd, de halten, de trajecten, de omleidingen, de wegen, ...

Gaat het nieuwe busplan ook worden herzien in dit kader voor een volledige herziening van de hiërarchie, netwerken, ...

Zoals reeds vermeld, hoe ver staat het met het volgende tramplan?

Wat met het overleg met de verschillende operatoren, welke planning?

Wat wordt er van het netwerk Noctis?

22. C7 - vervoer op aanvraag

Volstaat het systeem Collecto niet? Wat met de evaluatie ervan, vooraleer te beslissen om dit soort proefproject te lanceren?

Wat met de ontwikkeling van de dienstverlening op vraag in de week?

23. C8 - stations en overstapknopen inrichten

Uittreksel uit het GPDO-advies: "De Stad wenst dat prioriteit wordt gegeven aan de twee stations van Haren en aan de halte Buda."

De stations moeten het voorwerp uitmaken van een specifieke communicatie, om het netwerk S kenbaar te maken, als complementair aanbod voor de structurerende netwerken van de MIVB en dit op zeer korte termijn.

Een planning/prioriteitsbepaling voorzien voor de heraanleg van de voorgestelde polen.

24. C9 - grootstedelijke P+R-strategie

Hoe ziet de planning eruit, welke parkings worden met voorrang gebouwd?

Plaatsbepaling van de P+R: het zou nuttig zijn om ze te positioneren, rekening houdend met de limieten van de LEZ, terwijl wordt nagegaan of een efficiënte bediening met openbaar vervoer hier mogelijk is.

Bijvoorbeeld voor Bordet werd in het advies van het RPA Bordet gevraagd om de P+R hoger boven de grens van het gewest te positioneren.

Hoe gaan de privaatpublieke partnerships verzekerd worden voor het delen van privéparkings? Op welke basis/voorwaarden?

Wat met de identificatie van de mogelijk beschikbare grondreserves voor toekomstige ruimten voor P+R-parkings? Geldt hetzelfde voor de depots van openbaar vervoer?

Mogelijke reconversie van de gebouwen P+R dient te worden voorzien vanaf de haalbaarheidsstudie.

Beheer: welk tariefbeleid voor die P+R? Wat met de coherentie ten aanzien van de gereguleerde parkeerzones?

25. C10 - internationaal busstation

De fiche verwijst naar een internationaal busstation, maar hierbij dient rekening te worden gehouden met alle soorten van busmaatschappijen.

Het voorontwerp preciseert de validatie van de Erasmus-site maar de argumenten worden niet gedetailleerd.

In afwachting van de ingebruikneming van dit busstation, vraagt de Stad, die er steeds voor heeft gepleit om de autocars buiten de Vijfhoek te houden, een werkbare oplossing op korte termijn.

26. C11- gedeelde mobiliteitsdiensten: Idem actie C2.

27. C12 – gewestelijke logistieke knooppunten

Wat met de projecten voor het distributiecentrum vanaf het Kanaal?

Wat met de economische leefbaarheid?

Duurzaamheid zonder de subsidies? Wat kunt u ervan leren?

28. D2 - instrumenten voor parkeerbeheer

Momenteel dwingt het GPBP de gemeenten niet om de regels die van kracht zijn in hun gemeentelijke plan, toe te passen. Hoe kunnen we effectieve gewestelijke maatregelen eenvormig maken op lokaal niveau?

Buiten de weg een zekere compensatie voorzien voor de afschaffing van de parkeerplaatsen op de weg (zoals voorzien in het GPBP) kan worden gerealiseerd, indien dat relevant wordt geacht, maar deze compensatie moet niet systematisch zijn, noch voor 100 % (1 plaats op de weg voor 1 plaats buiten de weg).

Met welke hefbomen kan het Gewest onderhandelen met de beheerders van openbare parkings?

Welke zijn de reglementaire maatregelen voor de gemeenten in dit luik?

Wat met de parking voor zware vrachtwagens, wat niet expliciet wordt vermeld.

29. D3 – middelen om autobezit te ontraden

Fietspremie moet niet enkel voor elektrische fietsen bedoeld zijn maar ook voor klassieke fietsen. Een fietspremie heeft volgens de Stad enkel impact als ze gelinkt is aan garanties van modal shift van de gebruiker (bezit van een fiets is niet gelijk aan modal shift naar de fiets).

De bedrijven verplichten om premies te geven aan hun werknemers die met de fiets of te voet komen, en de volledige terugbetaling van het MIVB/MTB-abonnement voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

30. D4 – vervoerstarieven laten variëren volgens het gebruik
Te integreren in het kader van MAAS

31. D5 – Verbrandingsmotoren uitfaseren
De Stad vraagt dat het Gewest in haar strategie voor de uitfasering van verbranginsmotoren een actieplan voor de plaatsing van laadpalen van elektrische voertuigen ontwikkelt. Dit om alternatieven voor verbrandingsmotoren aan te bieden.

32. D7 – verplaatsingsgeneratoren ondersteunen
Welke concrete maatregelen om de verkeersveiligheid en het milieu (vervuiling) te verbeteren in de omgeving van de scholen, welke middelen worden hiervoor voorgesteld (subsidies, ondersteuning van de scholen via SVP-processen en schoolstraten, betrouwbare en wetenschappelijke metingen van de vervuiling voor en na)?

De BVP's uitbreiden tot de kleine en middelgrote ondernemingen om een betere representativiteit te garanderen.

Mobiliteitsplan activiteiten verplicht: dat is een goede zaak, maar er dient over te worden gewaakt dat de gemeenten de procedure volgen.

33. D8- rationalisering bestellingen en leveringen
Een luik betreffende de bestellingen via internet door particulieren (type Amazon) komt niet aan bod, terwijl dat toch een belangrijke evolutie is in onze samenleving, waardoor heel wat extra verplaatsingen worden gegenereerd. Wat met de bewustmaking van de particulieren?

34. E2- partnerschap met 19 gemeenten
Zoals vermeld in de algemene opmerkingen moet de ordonnantie betreffende de uitvoering van het GMP herbekeken worden en moeten de GMP/LMC-procedures verhelderd en vereenvoudigd worden. De vereenvoudiging van de procedures moet op alle niveaus gebeuren: subsidieaanvragen, SV, Osiris, implementatie, ...

Een structuur van het type RCWV (Brulocalis) bevestigen, waarmee de uniformering van bepaalde operationele maatregelen, genomen in samenwerking met de 19 gemeenten, wordt mogelijk gemaakt, structuur die de dialoog/uitwisseling mogelijk maakt, gevolgd door een besluitvorming, naast de functie die samenhangt met de goedkeuring van de bijkomende politiereglementen.

+ zie opmerkingen actie A2 betreffende de LMC's.

35. E5 - handvest voor burgerparticipatie
Dit type handvest zou ook kunnen dienen om de participatie te integreren in de operationele implementatie van maatregelen die de burgers ten goede komen: speelstraten, schoolstraten, ...

Dit moet kaderen in de bestaande structuren, die kunnen worden uitgebreid.

36. E7 – Controle-sanctie
Zelfde opmerking actie A1 over het aspect controle en opvolging.