



## **ONTWERPBESTEK VAN HET MER GEWESTELIJK MOBILITEITSPLAN (GOOD MOVE)**

---

**ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE**

**14 september 2017**

---

Gelet op het verzoek om advies vanwege de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in verband met het ontwerpbestek van het MER betreffende het Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), ontvangen op 17 juli 2017;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 maart 2010 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

De Commissie is samengekomen op 7 en 14 september 2017.

Na de vertegenwoordiger van het kabinet van de minister-president, Rudi Vervoort, te hebben gehoord;

Brengt de Commissie op 14 september 2017 het volgende advies uit:

## **1. Algemene opmerkingen**

De Commissie had waardering voor de uiteenzetting die heeft toegelaten de werken van het MER in hun context te plaatsen ten aanzien van de staat van vordering van het GMP.

De Commissie stelt zich vragen bij het feit dat ze zich dient uit te spreken over een ontwerpbestek van het MER van het GMP terwijl ze haar advies betreffende het ontwerp van GPDO nog niet heeft verleend. Dit toekomstige advies zou immers voorstellen kunnen opleveren die in tegenspraak zouden zijn met het GMP.

Ze vraagt om te voorzien in de nodige coördinatie tussen beide plannen, zowel op het niveau van de studies als op het vlak van hun goedkeuring.

## **2. Bijzondere opmerkingen**

### *1. Evaluatie van het plan IRIS II*

---

De Commissie stelt vast dat de meeste doelstellingen van het IRIS II-mobiliteitsplan niet zijn verwezenlijkt. Ze vraagt dat het MER aandacht zou hebben voor de oorzaken van dit falen om er de nodige lessen uit te kunnen trekken, meer bepaald bij het definiëren van de doelstellingen.

### *2. Bijwerking van de gegevens*

---

De Commissie stelt vast dat de situaties snel evolueren. Ze vraagt zich af welke de beschikbare gegevens zijn aan de hand waarvan men een zo realistisch mogelijk beeld van de situatie kan krijgen.

Ze vraagt om voor dit GMP gebruik te maken van recente gegevens en/of gegevens in reële tijd alsook om rekening te houden met de recentste ontwikkelingen in Brussel (meer bepaald terroristische dreiging, geblokkeerde tunnels, voetgangerszone in het centrum). In dit opzicht zou het nuttig zijn om prospectie te voeren bij privé-instellingen die dergelijke gegevens bezitten (bv. Google Maps, ViaPass die in real time werken).

Door de gegevens regelmatig bij te werken kan men immers een duidelijk beeld krijgen van de evolutie van de gedragingen en aldus een nauwkeuriger evaluatie maken van de uitvoering van de maatregelen (Mobiliteitsmonitoring).

### *3. Veiligheid*

---

De recente ontwikkelingen nopen ertoe een standpunt in te nemen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte in een context van toegenomen veiligheid.

De Commissie vestigt de aandacht op het gebrek aan sociale controle in verband met het fenomeen waarbij een steeds groter deel van de openbare ruimte wordt ingericht als voetgangersgebied en op het onveiligheidsklimaat als gevolg van de terroristische aanslagen of van bepaalde beschermende inrichtingen in de stad (betonnen paaltjes, aanwezigheid van militairen).

De Commissie vraagt om rekening te houden met het veiligheidsaspect met als doel dit aspect al in een vroeg stadium op te nemen in de projecten tot inrichting van de openbare ruimte. Ze stelt voor om een analysepunt betreffende dit thema toe te voegen aan het MER.

### *4. Sociaaleconomisch aspect*

---

Het GMP stelt voor om een netwerk van “rustige schakels” te creëren. Hoewel de Commissie het feit goedkeurt dat er aldus naar wordt gestreefd om de levenskwaliteit in de wijken te verhogen, vestigt ze de aandacht op de potentiële sociaaleconomische impact van een dergelijke maatregel. Dit beleid kan immers een niet te veronachtzamen weerslag hebben op de toegankelijkheid van de wijken en de economische activiteiten.

Ze vraagt om de positieve / negatieve gevolgen ervan voor de economie en de werkgelegenheid in het MER te bestuderen en een vergelijking te maken met steden in het buitenland die hetzelfde soort beleid hebben gevoerd.

### *5. Landschap, erfgoed en esthetiek*

---

De Commissie merkt op dat de dimensie “landschap en erfgoed” stiefmoederlijk lijkt te worden behandeld in het toekomstige Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Ze is van mening dat het esthetisch aspect van de stad een grote impact heeft op de kwaliteit van zijn bewoonbaarheid. Economische criteria mogen niet de enige zijn waarmee rekening wordt gehouden in het kader van beslissingen tot herinrichting van de stad. Er moet van bij het begin van een project worden nagedacht over de dimensies landschap, erfgoed en esthetiek, zo niet bestaat het gevaar dat deze dimensies te laat aan bod komen. Er is een tegengewicht nodig voor de verkeerstechniciteit. Dit hoofdstuk moet nog worden geschreven (bv. de dossiers betreffende de herinrichting van de Kleine Ring).

De Commissie stelt voor om in de studie meer gewicht toe te kennen aan dit aspect.

## *6. Analyse van de gevolgen van het imago van het plan voor de gebruikers*

---

De mobiliteit in Brussel heeft een rampzalig imago dat de klemtoon legt op het fenomeen van stadsvlucht. De beslissingen die in het GMP zullen worden genomen, zullen gevolgen hebben voor zowel de burger als de economische activiteiten. Volgens de Commissie dient men na te gaan hoe dit plan het beeld zal kunnen doen evolueren dat bij de verschillende gebruikers in de stad leeft met betrekking tot mobiliteit in Brussel.

De Commissie stelt voor dat om deze analyse in het MER te maken.

## *7. Wegen en middelen*

---

De Commissie heeft waardering voor het feit dat het GMP voorziet in een kalender en een begroting, wat voorheen immers niet het geval was. Ze vindt het inderdaad belangrijk dat elk politiek initiatief wordt begroot.

Ze stelt vast dat er, ondanks het bestaan van managementtools die toelaten de uitvoering van het beleid te volgen, een probleem blijft met betrekking tot de concretisering van de beschikbare budgetten.

De Commissie stelt de vraag welk deel voor mobiliteit wordt voorbehouden in de nieuwe begrotingsenveloppen. Ze pleit ervoor om het budget voor mobiliteit te verhogen zonder dat dit gevolgen heeft voor de fiscaliteit van de burgers.

Ze vraagt om een beleid van vergoedingen te promoten, veeleer dan een beleid van belastingen, om te verzekeren dat het geld dat van mobiliteit komt opnieuw wordt aangewend ten voordele van de mobiliteit. Het MER kan daarvan de impact evalueren.