

Ontwerp van Mobiliteitsplan – Good Move

ADVIES VAN DE GEWESTELIJKE ONTWIKKELINGSCOMMISSIE

16 oktober 2019

Gelet op het verzoek tot advies vanwege de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan (Good Move), ontvangen op 21 augustus 2019;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 4 juli 2019 betreffende de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie;

De Commissie is samengekomen op 26 september en op 3 en 10 oktober 2019.

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

heeft de Commissie op 16 oktober het volgende advies uitgebracht:

Om te beginnen wil de Commissie de nadruk leggen op de kwaliteit van het document dat voor openbaar onderzoek beschikbaar is gemaakt en op de transversale benadering van de gewestelijke mobiliteit die in het kader van het Good Move-plan is ontwikkeld.

Haar analyse van het voor advies voorgelegde plan is gebaseerd op de vraag hoe het plan tegemoetkomt aan de belangrijkste doelstellingen van het GPDO, namelijk:

- **EEN POLYCENTRISCH EN MULTISCALAIR GEBIED/ EEN MULTIPOLAIRE TOEGANKELIJKHEID**

Brussel maakt deel uit van een nationaal en Europees netwerk van steden. Er bestaat een constante wisselwerking tussen de stad en het nabije hinterland. Het stadsweefsel houdt niet op aan de bestuurlijke grenzen van de stad. De stad ontwikkelt zich binnen afgebakende bestuurlijke grenzen waarbinnen het principe van buurtstad de basis vormt om na te denken over kwalitatieve stedelijke ontwikkeling. Om al deze dynamieken tot uitdrukking te brengen heeft het gewest een polycentrische territoriale structuur uitgewerkt die bestaat uit polen die elk een specifieke schaal en functie hebben.

De Commissie heeft onderzocht hoe het bestudeerde project zich verhoudt tot de in het GPDO gedefinieerde gebieden en schalen: zijn verhouding tot een gewestelijk, nationaal en internationaal netwerk van steden alsook tot de metropool (het gewest en zijn hinterland), de organisatie van de toegankelijkheid van de verschillende stadskernen, de overgang naar een vorm van multimodaliteit die verbonden is met het bestaan van meerdere kernen evenals de organisatie van de nabijheid van handelszaken in het kader van de duurzame ontwikkeling van de wijken.

- **EEN GEBIED DAT STEUNT OP LANDSCHAPS- EN NATUURLIJKE STRUCTUREN**

De milieu-uitdagingen vragen om een herziening van de relatie met de natuurlijke morfologie van de stad. Het GPDO herstelt de ecologische macrostructuur en houdt beter rekening met de natuurlijke dynamieken. De structurerende elementen van deze dynamiek zijn de open ruimten (groen netwerk) en het hydrologische netwerk (blauw netwerk). Deze structuren vormen de belangrijkste landschapsstructuren van het gewest en hebben meerdere functies.

De analyse richtte zich op de wijze waarop het project tegemoetkomt aan de doelstelling om deze natuurlijke en landschapsstructuren te combineren met mobiliteitsstructuren (grootstedelijke landschappen volgens reliëf, stadskronen enz.), namelijk: hoe steunt het bestudeerde project op deze

landschapstructuur in de organisatie van ecosysteemdiensten en de functies ervan (functie van regulering, bevoorrading, sociale, culturele, sport- en belevingsfunctie).

- **EEN EVENWICHTIG GEBIED OP SOCIAAL VLAK/ ONTWIKKELING VAN EEN AANGENAME, DUURZAME EN AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING**

Een sociale kloof is territoriaal verdeeld tussen armere centrale wijken waar werkloosheid en armoede samenkomen en een grote periferie die min of meer welgesteld is. Deze sociaalgeografische situatie wordt geïllustreerd door een ongelijke verdeling van de bevolking over het grondgebied, waar dicht bebouwde wijken en wijken met een lagere dichtheid dan het gewestelijk gemiddelde naast elkaar bestaan.

De Commissie zoekt uit hoe het project past in een visie van maatschappelijke solidariteit en welke modaliteiten het ontwikkelt voor een recht op de stad (strijd tegen de sociale kloof en armoede, strijd tegen de duale stad), alsook hoe toegankelijkheid bijdraagt tot de versterking van de buurtstad in relatie tot verdichting. In dit opzicht is de Wijkmonitoring een instrument aan de hand waarvan dit probleem kan worden benaderd.

- **EEN COÖPERATIEF EN DYNAMISCH BESTUUR**

Het GPDO bevordert de invoering van een collaboratief bestuur. De voorwaarden voor de uitvoering ervan zijn als volgt:

- Samenwerkingsverbanden ontwikkelen tussen alle publieke actoren in de stad, op alle niveaus en op alle bestuursniveaus,
- Een dynamische en coherente planning tot stand brengen via de verschillende gewestelijke instrumenten,
- De burgers betrekken bij de gewestelijke ontwikkeling,
- Partnerschappen tot stand brengen met private spelers uit de mobiliteits-, vervoers- en logistieke sector. De planning moet collaboratief en dynamisch zijn.

De analyse had betrekking op de manier waarop het project werd gepland en hoe erover werd gecommuniceerd tijdens de fasen van mobilisatie alsook hoe het bijdraagt tot een vorm van collectief bestuur waarbij de verschillende belanghebbenden en burgers betrokken zijn.

1. Ruimtelijke voetafdruk van het Good Move-plan

Rekening houden met de polycentrische organisatie: concordantie tussen hiërarchie van het net en ruimtelijke planning van het GPDO

De polycentrische organisatie van het gebied komt ter sprake, maar de uitwerking ervan in het plan wordt volgens de Commissie onvoldoende gestaafd. De rol van de netwerken moet duidelijker worden gedefinieerd in het licht van de nieuwe polycentrische organisatie van het gebied.

Niet alle wijken moeten op dezelfde manier worden behandeld. De Commissie stelt voor om in het Good Move-plan meer aandacht te besteden aan hun toegankelijkheid (capaciteit, comfort, aansluiting). Elk knooppunt moet voldoende of zelfs prioritair toegankelijk zijn. Het plan moet deze optie ondersteunen.

Ook de nieuwe kernen en de nieuwe figuur van het hypercentrum van de stad (in de terminologie van het GPDO), met het kanaal in haar centrum, komen bij het lezen van het document niet duidelijk naar voren.

De City Vision¹ zou kunnen worden aangevuld met de vermelding van het kanaal en het uitgebreide hypercentrum van de stad, de functionele behoeften die voortvloeien uit de creatie van prioritaire polen, waarvan sommige een specifieke rol zullen spelen (Europese wijk, Heizel, Mediapark enz.), of ook de uitdaging om de tweede kroon te verdichten en de centrale wijken te ontlichten.

De cartografie zou de polycentrische visie duidelijker moeten weergeven. De prioritaire polen moeten voorkomen als basiskaarten. Ook de landschapsstructuur van het kanaal komt niet duidelijk naar voren als een structurerende transportlijn.

Rekening houden met de landschapsdimensie

De Commissie pleit ervoor om het Good Move-plan aan te vullen met de landschaps-, erfgoed- en esthetische dimensie.

Zo moeten het historisch kader en de grote "Leopoldiaanse" assen, de historische steenwegen, de historische stedelijke structuren (koninklijke wijk, begijnhof ...) worden gewaardeerd. Door hun oorspronkelijke esthetische kwaliteiten vertegenwoordigen ze sterk structurerende assen van het gewestelijk stadsweefsel.

Het feit rekening te houden met de esthetiek en het landschap zou ook moeten worden geïntegreerd in het ontwerp van de 7 aangekondigde nieuwe tramlijnen. Deze nieuwe tramlijnen kunnen bijdragen tot de versterking van de leesbaarheid van de stad en op die manier tot de stedelijke kwaliteit. De ervaring van Tours in Frankrijk is bijzonder exemplarisch: door middel van een holistische benadering die rekening houdt met tal van dimensies heeft deze stad van de tram een instrument gemaakt om het vriendelijke karakter van de stad waar te nemen, door de zintuiglijke dimensie te articuleren, versterkt door artistieke en ambachtelijke interventie. Deze aanpak versterkt het gevoel van identificatie met de stad evenals het gevoel dat men werkelijk deel uitmaakt van de stad.

De benadering via "Zintuiglijk design"² maakt het inderdaad mogelijk om verschillende dimensies op zintuiglijke wijze te behandelen:

- Leefomgeving en landschap
- Aanleg van een "magistraal" tram- en voetgangersparcours
- Coherente openbare ruimten in hun herontwikkeling
- Binneninrichting van de tram in samenhang met de vormgeving van de haltes
- Betrokkenheid van kunstenaars of ambachtslieden.

Voorts ondersteunt de Commissie het idee van integratie van de groene wandeling in het wegennet met als doel aan dat traject een zichtbare status te verlenen.

Organisatie van de netten

Het GPDO definieert toegankelijkheidsschalen en een organisatie van de mobiliteit volgens die schalen.

¹ De City Vision wordt voorgesteld in het plan Good Move. Ze omvat 7 dimensies (milieu, maatschappij, levenskwaliteit, gezondheid, prestaties, veiligheid en efficiëntie) die alle stedelijke uitdagingen van een groeiende metropool beslaan waarop een mobiliteitsbeleid moet inspelen.

² Zintuiglijk design betekent hier dat er bij het praktisch ontwerp van het openbaar vervoer rekening wordt gehouden met de zintuigen.

Ring

De Commissie is van mening dat een nauwe samenwerking tussen de gewesten en in het bijzonder met het Vlaams Gewest van essentieel belang is, inzonderheid met betrekking tot de Brusselse ring. Het Good Move-plan behoudt de status van autosnelweg van de ring. Deze verkeersader dient als een bypass die een belangrijke distributiefunctie vervult tussen de verschillende radiale wegen (IN en OUT). Hij speelt een doorslaggevende rol voor zowel pendelaars als Brusselaars. Er is een gezamenlijke denkoefening nodig om deze verkeersader zijn rol te laten spelen en de modal shift aan de ingang van het gewest te bevorderen.

Het Good Move-plan zou nauwkeuriger informatie moeten bevatten met betrekking tot het mobiliteitsaanbod in verband met de ring die toelaat Brussel binnen te rijden en te verlaten: openbaar vervoer, P+R, huurwagens, deelauto's ... (zie punt P+R op p. 8).

Netten Plus en Comfort

De Commissie is het eens met de drie niveaus:

- Net Plus (verbindingsverkeer dat de stad in- en uitrijdt of doorkruist)
- Net Comfort (toegangsverkeer dat de wijken in- en uitrijdt of doorkruist)
- Wijknet (enkel lokale bediening)

Ze meent echter dat die netten beter rekening zouden moeten houden met de fysieke realiteit van de wegen. Zo zijn sommige steenwegen, zoals de Waverse- en de Charleroiesteenweg, opgenomen in het net Comfort, maar kunnen niet alle geplande inrichtingen worden uitgevoerd als gevolg van hun beperkte fysieke capaciteit. Er moeten dus prioriteiten worden vastgesteld volgens de capaciteit van de betrokken weg op het vlak van verplaatsingen, ongeacht de vervoerswijze.

Ook de kwestie van de continuïteit van de trajecten moet worden behandeld, inzonderheid de overgang van het ene naar het andere net in de hiërarchie. Hoe worden gebruikconflicten beheerd met als doel voorrang te geven aan het openbaar vervoer en de actieve vervoerswijzen? Hoe kan de continuïteit van de trajecten (fietsen, stappen) worden verzekerd langs de hoofdassen die de stad en inzonderheid het netwerk van gewestwegen structureren? Hoe kunnen we rekening houden met de capaciteit inzake verplaatsingen ongeacht de vervoerswijzen?

De Commissie is voorstander van de aanleg van een eigen bedding voor bussen op de ring, zonder te wachten op de heraanleg ervan.

2. De relaties tussen de verschillende vervoerswijzen onderling

Rekening houden met het treinaanbod

De Commissie is van mening dat de integratie van de trein als een echt alternatief inzake gewestelijk aanbod van openbaar vervoer verder moet worden versterkt.

De huidige aansluiting op de andere verplaatsingswijzen en het openbaar vervoer is onvoldoende.

De Commissie stelt vast dat de samenwerking met de NMBS (met uitzondering van het nieuwe tijdschema voor uitvoering van het GEN) problematisch blijft, ondanks talrijke pogingen van het gewest om die samenwerking te verbeteren.

Dit is niet de enige materie waar de samenwerking tussen de organiserende overheden en de exploitanten essentieel is. Om het risico van verdere mislukking te vermijden vraagt de Commissie om het volgende voorstel te bestuderen dat gebaseerd is op het Duitse model van de U-Bahn en S-Bahn:

- Het beheer van "spoorlots" op de lijnen waar dit mogelijk is en die essentieel zijn voor het mobiliteitsaanbod van bepaalde delen van het Brusselse grondgebied,
- De verhuring, na organisatie van een oproep tot mededinging, van geschikt spoomaterieel,
- De directe exploitatie van deze lijnen door de MIVB en de integratie ervan in haar netwerk.

Het reizigersonthaal moet beter en er moet nog veel werk worden verzet op het vlak van dienstverlening om de intermodaliteit bij de treinhalttes (bewegwijzering, banken, trappen) te waarborgen. De interface tussen de stations en de stad moet een essentieel aandachtspunt zijn in verband waarmee het gewest macht kan uitoefenen. De Commissie herinnert aan het bestaan van een studie van Beliris die een analyse per station bevat.

Samenwerking tussen de verschillende actoren in het openbaar vervoer

De Commissie is van mening dat de geïntegreerde prijsstelling zo spoedig mogelijk moet worden ingevoerd. Softwaretoepassingen moeten in elke fase de geschikte vervoerswijze voorstellen, met een raming van de reistijd en een aanbeveling inzake vertrektijd (zie model Amsterdam). Niets mag verhinderen dat de hierboven vermelde software de informatie bevat die afkomstig is van zowel de NMBS als andere operatoren zoals De Lijn of de TEC, private actoren (Villo!, steps) enzovoort.

Harmonisatie met de andere gewesten is ook noodzakelijk om gecombineerde abonnementen te creëren. Hoewel er al gecombineerde abonnementen bestaan tussen de MIVB en bepaalde openbaarvervoersbedrijven (TEC/De Lijn), werkt dit nog niet met alle actoren van de openbare mobiliteit.

Wat betreft het aanbod van MaaS (Mobility as a Service) lijkt het erop dat de integratie van verschillende diensten die op het gewestelijk grondgebied aanwezig zijn aan leesbaarheid en eenvoud zou winnen indien dit zou worden samengebracht in een enkele gewestelijke applicatie, veeleer dan meerdere applicaties met elkaar te laten concurreren.

Conflictbeheer tussen de verschillende verplaatsingswijzen

In dit verband is de Commissie verheugd over het besluit om de "zone 30"-regels op het grootste deel van het grondgebied toe te passen en stelt zij voor verder te gaan in de oplossingen die het mogelijk maken deze conflicten over het gebruik van de openbare ruimte te beheren.

De Commissie stelt vast dat er in bepaalde delen van de stad en in het dagelijks leven conflicten ontstaan tussen voetgangers, fietsers en andere gebruikers van lichte verplaatsingsmiddelen (steps enz.).

In sommige steden die op dit vlak als pioniers gelden worden maatregelen bestudeerd en zelfs uitgevoerd (Amsterdam) die tot doel hebben de gemoederen te bedaren en conflicten te beperken.

Bewustmakingsacties moeten sterk worden aangemoedigd om gebruikers "op te voeden" in het delen van de openbare ruimte en, onder andere, het gebruik van de nieuwe gedeelde ruimten. Die ruimten kunnen worden ervaren als een bron van onveiligheid voor de zwakste gebruikers. Het is niet langer alleen een kwestie van het delen van ruimte met de auto, er bestaan ook onderlinge conflicten tussen zachte en stille verplaatsingswijzen.

3. *De verschillende behoeften inzake bereikbaarheid van de multipolaire stad en ontwikkeling van de buurtstad*

De polycentrische structuur van het gewest moet de ontwikkeling van de buurtstad mogelijk maken met als doel de nood aan verplaatsingen te verminderen.

Eenzijds moeten de grootstedelijke polen dus op een efficiënte manier met elkaar en met de centrale kernen worden verbonden via het openbaar vervoer. Anderzijds is het belangrijk een aanbod van voorzieningen en diensten te ontwikkelen dat er uiteindelijk voor zorgt dat mensen zich minder hoeven te verplaatsen.

Wat betreft deze laatste doelstelling is de Commissie van mening dat het Good Move-plan de diensten die binnen elke centrale kern van dit polycentrisch netwerk te vinden moeten zijn, verder moet ontwikkelen. Zo moet er een waaier van diensten beschikbaar zijn, inzonderheid:

- Een efficiënt multimodaal knooppunt: openbaar vervoer, parking voor fietsen of andere lichte vervoersmiddelen, fietsverhuur, autonome auto's enzovoort.
- Een logistieke nabijheidshub (te individualiseren door middel van lockers) waar mensen hun boodschappen of persoonlijke bezittingen kunnen achterlaten, een bestelling laten leveren enzovoort.
- Een gedeelde werk- en ontmoetingsplek – kleine vergaderruimten en de ermee verbonden faciliteiten (co-working).
- Buurtdiensten (bv. lokale en kortdurende kinderopvang voor de duur van een vergadering).
- Indien mogelijk, een commercieel aanbod gericht op de basisbehoeften (bv. de Smart Work Centers in Amsterdam).

P+R

De Commissie is het ermee eens dat het belangrijk is na te denken over een P+R-strategie op grootstedelijk niveau, indien mogelijk in overleg met de andere gewesten en de federale staat.

Wat betreft de Park and Ride-parkings wordt in het Good Move-plan voorgesteld om ze stroomopwaarts van de stad aan te leggen.

Het is inderdaad van cruciaal belang dat pendelaars zo vroeg mogelijk op hun traject gebruik maken van het openbaar vervoer. Deze strategie moet in de eerste plaats worden ondersteund door een efficiënt GEN-netwerk, maar ook door andere projecten van openbaar vervoer in de periferie, zoals het BrabantNet³.

Een grootstedelijke strategie zal het gewest in staat stellen zijn investeringen in de P+R's beter te oriënteren, om te vermijden dat ze in Brussel worden aangelegd wanneer er verder stroomopwaarts van de stad alternatieven voorhanden zijn die beschikken over een goede aansluiting op het openbaar vervoer. De P+R's langs de ring worden daarom niet langer alleen als toegangspoorten maar ook als uitgangspoorten beschouwd. Ze moeten pendelaars en Brusselaars de mogelijkheid bieden om van vervoermiddel en/of richting te veranderen. De Brusselse P+R's moeten de inwoners van Brussel de mogelijkheid bieden om gebruik te maken van het openbaar vervoer om de stad te verlaten en vervolgens een ander voertuig te huren (transregionaal openbaar vervoer, een huur- of deelauto, een fiets of een taxi ...). Op deze manier worden de P+R's belangrijke uitwisselingspunten voor alle vervoerswijzen die bovendien goed worden bediend door alle vervoerswijzen (zowel om aan te komen in de stad als om de stad te verlaten).

³ Ontwikkeling van het Vlaams netwerk van openbaar vervoer rond Brussel.

4. *Duurzaamheid, recht op de stad, gebruikersvriendelijkheid en mobiliteit*

Duurzaamheid - Koolstofvoetafdruk

Het doel is om het gemotoriseerd autoverkeer te beperken.

De uitdaging bestaat erin de ecologische voetafdruk van verplaatsingen te verkleinen en zo het brandstofverbruik te beperken.

In dit opzicht waardeert de Commissie het feit dat in het Good Move-plan de nadruk wordt gelegd op wat volgt:

- Mobiliteit als een dienst (MaaS), die ernaar streeft een gecombineerd aanbod te ontwikkelen.
- Het principe om het autogebruik terug te dringen, zonder het aantal verplaatsingen te verminderen, door het bevoorrechte gebruik aan te moedigen van vervoerswijzen die weinig energie per persoon verbruiken: openbaar vervoer (trein, tram, bus, collectief vervoer, taxi's, carpoolen), fietsen, stappen.

Recht op de stad

De Commissie benadrukt het belang van de ontwikkeling van een openbaar vervoerssysteem (gemeenschappelijk of op aanvraag), voor iedereen toegankelijk en betaalbaar, als belangrijkste kader voor elk mobiliteitsbeleid.

De vermenigvuldiging van het aantal voetgangers en gedeelde ruimten moet echter wel:

- Oplossingen omvatten voor dagelijkse diensten voor mensen die er hun woonplaats hebben (levering van maaltijden, verpleging enz.).
- Rekening houden met de beroepen die zich met de auto moeten verplaatsen en voor hen voorzien in de nodige parkeerplaatsen.

Het is belangrijk dat dit plan ook maximale sociale integratie mogelijk maakt om een eerlijke overgang naar een duurzamer mobiliteitsmodel te bewerkstelligen. Daarom benadrukt de Commissie dat er aandacht moet zijn voor de sociale breuklijnen die zouden kunnen ontstaan in bepaalde ontwikkelingsscenario's van het Good Move-plan:

- Sociaalgeografische breuklijnen, wanneer het mobiliteitsaanbod is voorbehouden voor sociaaleconomisch bevoorrechte gebieden (cf. het aanbod van bepaalde vloten in de huidige zelfbedieningssector): naast het gevoel van discriminatie van de inwoners van de uitgesloten wijken kan dit ook de dualisering van de stad versterken wanneer nieuwe inwoners kiezen in welk deel van de stad ze gaan wonen.
- Sociaaleconomische breuklijnen, wanneer sommige diensten financieel ontoegankelijk zijn, zoals gecombineerde MTB-abonnementen of, in de toekomst, het MaaS;
- Sociaaltechnologische breuklijnen, wanneer diensten uitsluitend gebruik maken van bepaalde technologieën (smartphone ...);
- Socioprofessionele breuklijnen tussen enerzijds werknemers die hun werkuren op flexibele wijze kunnen beheren (vaak mensen die economisch al bevoorrecht zijn) en zich kunnen verplaatsen gedurende tijdvakken met lagere tarieven en anderzijds werknemers die gebonden zijn door vaste werkuren wanneer de tarieven hoger zijn.

De Commissie benadrukt dat er bij het ontwerp van de openbare ruimte rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.

Ook de genderdimensie mag niet worden vergeten. Dit impliceert een bijzondere benadering van mobiliteit en ook van de vervoerslogistiek. Ze stelt voor om in het Good Move-plan de nadruk te leggen op deze punten.

5. Een goed plan heeft een gefaseerde tijdelijkheid en een budget.

Budget en middelen

Gezien de voor de hand liggende en belangrijke sociaaleconomische gevolgen van het Good Move-plan kan de Commissie alleen maar benadrukken hoe belangrijk het is dat de nodige financiële en personele middelen ter beschikking worden gesteld om het ontwikkelde actieprogramma uit te voeren; ze neemt er nota van dat het plan gedetailleerde fiches over dit punt bevat. Ze is echter van mening dat sommige actiefiches nauwkeuriger moeten zijn wat betreft het geraamde budget voor elk van de maatregelen en ook wat betreft de personele middelen die worden uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Rangschikking van de maatregelen volgens hun prioriteit

Het zal wellicht niet mogelijk zijn om de 50 maatregelen uit te voeren binnen de gestelde termijn (2020-2030). Daarom stelt de Commissie voor om de maatregelen te rangschikken volgens hun prioriteit.

Vervoerstarieven laten variëren

Het beginsel dat de vervuiler betaalt moet van toepassing zijn. De invoering van een dergelijk systeem komt in werkelijkheid neer op een taxshift. Rekening gehouden met de beleidsverklaring van de regering in verband met de slimme kilometerheffing mag men de invoering ervan niet afhankelijk maken van onderhandelingen met de andere gewesten. Een slimme kilometerheffing komt in de plaats van de jaarlijkse verkeersbelasting.

Timing en coördinatie van de bouwplaatsen

De Commissie roept op tot een doeltreffende coördinatie van de werven die een impact hebben op de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om de ongemakken van de vele geplande werken tot een minimum te beperken.

Het gaat niet alleen om mobiliteit, maar ook om goed bestuur, economie en werkgelegenheid (handelszaken die failliet zijn gegaan door lang aanslepende werkzaamheden zijn een realiteit), de aantrekkelijkheid van Brussel (handel en toerisme), milieu en maatschappij (levenskwaliteit in Brussel).

De Commissie heeft vragen bij de inachtneming van de termijnen (2020-2030) en bij de wijze waarop de doelstellingen van het ontwerpplan zullen worden geconcretiseerd, de gebrekkige planning en een te trage verwezenlijking van werven op de openbare weg.

Met deze coördinatiekwestie zal rekening moeten worden gehouden bij het onderzoek van het ontwerpbesluit betreffende de vrijstellingen.