



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Tussentijdse evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan

Voorstellen van aanbevelingen

Inhoudsopgave

<i>Inleiding.....</i>	<i>5</i>
Tussentijdse evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.....	5
Vier uitdagingen geven structuur aan de voorgestelde oriënteringen.....	6
Sociale impact	6
Economische impact	7
Verkeersveiligheid	8
Verbetering van de toegankelijkheid	8
<i>1. Prioriteiten voor de ontwikkeling van de netwerken</i>	<i>10</i>
Beslissingen met een structurerende impact op alle ontwikkelingsprojecten: de toekomst van Metro 3 en sommige tunnels	10
Concentratie van de beschikbare middelen op een beperkt aantal grote projecten ..	11
Versterking van snelle en gerichte ingrepen	12
Tram en voetgangersboulevard Thurn & Taxis en samenwerkingsverbanden rond de vernieuwing van de tramsporen.....	12
Aanleg van fietssnelwegen en van het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR) ..	13
Een beter gebruik van de beschikbare middelen voor de uitvoering van ontwikkelingsprojecten	14
De leesbaarheid van de netwerken verbeteren	14
<i>2. Een herziene benadering om de mobiliteit en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren</i>	<i>15</i>
Verplaatsingen te voet en de kwaliteit van de openbare ruimte in het middelpunt van de aandacht plaatsen.....	15
Werken op kleinere schaal: straten rond scholen en ontwikkelingsprojecten (opnieuw) delen.....	15
Een flexibeler aanpak hanteren met ANPR-cameragestuurde filters	16
Het overleg versterken en de uitvoering faseren.....	16
Het kader voor samenwerking met de gemeenten aanpassen	16
<i>3. Het "digitale" MaaS gaat hand in hand met een versterkt "fysiek" MaaS. 18</i>	<i>18</i>
De toekomst van deelfietsen (na Villo!).....	18

De strategische ontwikkeling van autodelen voortzetten, het systeem inclusiever maken en uitbreiden naar beroepsactiviteiten.....	19
De dienst Collecto versterken en het systeem van de taxicheques voor sommige kansarme groepen moderniseren	19
De trein aantrekkelijker maken voor intragewestelijke verplaatsingen en verbindingen met de dichte periferie.....	20
De hinder als gevolg van het parkeren van deeltuigen voor micromobiliteit drastisch verminderen	20
Het digitale MaaS ter versterking van de ontwikkeling van het "mobiliteitsbudget" .	21
Behoud van "menselijke" loketten en "fysieke" toegang tot het MaaS.....	21
MIVB-abonnementen voor een verlaagde prijs aanbieden die beter gericht zijn op de begunstigden	22
De synergieën verbeteren tussen de verschillende gespecialiseerde vervoeraanbiedingen voor personen met een handicap.....	22
Een internationaal busstation ontwikkelen	23
4. Een pragmatisch parkeerbeleid dat meer rekening houdt met de sociale en milieu-uitdagingen.....	24
De ontwikkeling van het parkeeraanbod buiten de openbare weg voortzetten.....	24
Bewonerskaarten duurder maken maar tegelijk voorzien in sociale tarieven	25
Focussen op de uitrol van voorbehouden plaatsen	25
Met het gewicht van voertuigen rekening houden als een variabele in de parkeertarieven	25
Strenger toezien op de naleving van parkeerregels	26
Voortgaan met de ontwikkeling van parkeeroplossingen voor fietsen	26
5. Autofiscaliteit ten dienste van een eerlijker en duurzamere mobiliteit.....	27
Fiscale pk's vervangen door voertuigmassa als variabele in autobelastingen	27
Voortgaan met de ontwikkeling van een kilometerheffing	28
Uitbreiding van Viapass tot bestelwagens (N1)	29
Het succes van bedrijfswagens beperken en voorrang geven aan bedrijfswagens die beter zijn aangepast aan een stedelijke omgeving.....	29
6. De samenwerking met het Vlaams Gewest versterken	31
De projecten voor heraanleg van de Ring begeleiden.....	31

Samenwerken rond een ambitieus logistiek beleid: ontwikkeling van de Haven van Brussel en van de site Schaarbeek-Vorming	31
De toegang van de Brusselaars tot de werkgelegenheidszones in de rand van het Gewest vergemakkelijken	32
7. <i>Beter gerichte communicatie op basis van concrete evenementen</i>	33
Vorrang geven aan groepen die rechtstreeks worden getroffen door het mobiliteitsbeleid	33
Zich richten op de groepen die het meest geneigd zijn hun mobiliteitsgewoonten aan te passen, met de hulp van tussenpersonen	33
Communiceren/sensibiliseren via acties op het terrein die een voorproefje bieden van het potentieel van een ambitieus mobiliteitsbeleid	33
Voorzien in doeltreffende communicatie met het "grote publiek" om de grote principes van het mobiliteitsbeleid toe te lichten	34
Slotopmerkingen	35

Inleiding

Tussentijdse evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan

Na een co-constructieproces van meerdere jaren heeft de Brusselse regering in maart 2021 het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP/Good Move) formeel goedgekeurd. Het plan stelt een coherent en geïntegreerd mobiliteitsbeleid voor het decennium 2020-2030 voor. Veel van de maatregelen die in het plan worden beschreven, zijn al geïmplementeerd: de versterking van het openbaar vervoer, lokale mobiliteitscontracten, de Stad 30, de aanleg van nieuwe fietspaden enzovoort.

De meeste van de uitgevoerde projecten zijn veeleer goed ontvangen door het publiek en hebben geleid tot concrete verbeteringen in de mobiliteit en levenskwaliteit in de stad. Sommige projecten hebben echter felle reacties uitgelokt. Dit is meer bepaald het geval voor de projecten van aanpassing van de rijrichting in de wijken.

In overeenstemming met zijn reglementaire verplichtingen heeft Brussel Mobiliteit een proces van tussentijdse evaluatie van het Gewestelijk Mobiliteitsplan gelanceerd om de voortgang van de acties objectief te beoordelen, de knelpunten en eventuele negatieve gevolgen te identificeren en desgevallend corrigerende maatregelen voor te stellen.¹ Tegelijk is het ook de bedoeling om de evolutie van de mobiliteitspraktijken en de verwachtingen van de bevolking te monitoren. Dit evaluatieproces is enerzijds gebaseerd op overleg met talrijke belanghebbenden (gemeenten, MIVB, verenigingen enz.) en anderzijds op gegevensanalyses (tellingen, enquêtes over mobiliteitspraktijken enzovoort).

Het Observatorium voor de mobiliteit (<https://data.mobility.brussels/home/nl/>) (gestart in 2023) bevat een deel van de resultaten van het evaluatieproces. Men vindt er bijvoorbeeld evaluatiefiches voor elk van de 50 acties van het Gewestelijk Mobiliteitsplan alsook een opvolging van de evoluties van de mobiliteitsgewoonten van de bevolking. Ter aanvulling daarvan wordt er momenteel gewerkt aan een ontwerp van een formeler evaluatieverslag. Een eerste versie van dit document zou in het eerste trimester van 2025 beschikbaar moeten zijn om te kunnen worden overgelegd aan de regering.

In het huidige stadium wil Brussel Mobiliteit, voorafgaand aan het formeel verslag, reeds voorstellen voor (her)oriëntering kunnen delen die voortvloeien uit het evaluatieproces en dit voor de volgende actieluiken die bijzonder dringend lijken in het licht van de huidige budgettaire en politieke context:

1. de prioriteiten voor de projecten voor ontwikkeling van netwerken en openbare ruimten in een situatie van ernstige budgettaire beperkingen;
2. een aangepaste benadering om de mobiliteit en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren;
3. de versterking van de "fysieke" dimensies van mobiliteit als dienstverlening (MaaS);
4. een parkeerbeleid dat meer rekening houdt met de sociale en milieudimensies;
5. een eerlijker en duurzamere autofiscaliteit;
6. nauwere samenwerking met het Vlaams Gewest (gezien de vele vervoersprojecten in het grootstedelijk gebied);
7. meer gerichte communicatie op basis van concrete evenementen.

¹ Cf. Ordonnantie van 13 oktober 2023 tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 14 december 2023.

Dit is geen volledige opsomming van de gedane voorstellen. Het huidige verslag heeft in de eerste plaats als doel de dringendste uitdagingen te identificeren, de aandacht te vestigen op de strategische keuzes die moeten worden gemaakt in een context van ernstige budgettaire beperkingen alsook strategieën van benadering voor te stellen voor de verdere uitrol van een ambitieus mobiliteitsbeleid dat niet afwijkt van de hoofddoelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan, maar dat beter rekening houdt met bepaalde sociale en economische gevolgen en andere onvoorziene recente ontwikkelingen (gezondheids crisis, energiecrisis enzovoort).

Om de leesbaarheid van het document te bevorderen voor een publiek dat niet over gespecialiseerde kennis beschikt, hebben we doelbewust vermeden om de vele wettelijke en administratieve instrumenten te vermelden die de verschillende besproken actielijnen structureren.

Vier uitdagingen geven structuur aan de voorgestelde oriënteringen

Naast de moeilijke budgettaire context die voor ons ligt, hebben vier grote uitdagingen als leidraad gediend bij het uitwerken van de voorgestelde richtsnoeren: (1) de sociale en (2) economische impact, (3) de verkeersveiligheid en (4) de toegankelijkheid.

Sociale impact

De voorbije jaren is de "sociale" dimensie sterk naar voren gekomen in het publieke debat over het mobiliteitsbeleid, en meer in het bijzonder met betrekking tot maatregelen om het autogebruik en/of -bezit te reguleren (verkeersluwe wijken, uitrol van de lage-emissiezone, voorgestelde kilometerheffing enzovoort), nog meer zelfs dan bij de opmaak van het Gewestelijk Mobiliteitsplan.

Het gaat om een dimensie die een brede waaier van belangen bestrijkt en een impact heeft op zeer verschillende groepen van de bevolking. Hier richten we ons op de uitdagingen die verband houden met economische bestaansonzekerheid (in het bijzonder de betaalbaarheid van de eigen auto), die veel verzet tegen het mobiliteitsbeleid heeft gekristalliseerd. Het gaat om legitieme kritiek en het is zeer belangrijk om er een antwoord op te formuleren. Om de doelstellingen van het Gewestelijk Mobiliteitsplan te verwezenlijken, is het nodig om de economische ongelijkheden beter aan te pakken.

Huishoudens met een lager inkomen bezitten (veel) minder vaak een auto. Dit verband is echter niet absoluut: ca. 5% van de huishoudens in Brussel (of 9% van de gemotoriseerde huishoudens in Brussel) bezit een auto, ook al leven ze in een situatie van sociale en materiële bestaansonzekerheid². Als gevolg van de druk van het "autobudget" hebben deze huishoudens onvoldoende financiële middelen om minstens één keer per jaar op vakantie te gaan, onverwachte rekeningen te betalen enzovoort. Een aanzienlijk deel van deze huishoudens kan echter moeilijk zonder auto, en dit biedt meteen een verklaring voor de financiële offers die ze bereid zijn te brengen om over een auto te blijven beschikken.

In de (her)oriënteringen van acties die op de volgende pagina's worden voorgesteld, proberen we meer rekening te houden met deze dimensie door middel van twee complementaire benaderingen:

- Sommige oriënteringen bestaan in de versterking van alternatieve vervoerswijzen, inzonderheid voor huishoudens die over een voertuig beschikken maar het economisch gezien moeilijker hebben: heraanleg van wegen en ontwikkeling van het openbaarvervoersnetwerk in de meer

² Resultaten afkomstig van een kruising van editie 2022 van SILC (*Survey on the income and living conditions*) (bron: Statbel: Algemene Directie Statistiek – Statistics Belgium).

achtergestelde wijken van het Gewest; ontwikkeling van een aanbod van autodelen dat beter aangepast is aan bepaalde specifieke behoeften enzovoort.

- Andere oriënteringen hebben tot doel de impact van een stijging van de kosten voor het gebruik en/of bezit van een personenwagen te moduleren in functie van het gezinsinkomen: bij een aanzienlijke stijging van de tarieven van bewonerskaarten voorzien in sociale modulatie; het gewicht van de voertuigen opnemen als variabele in de prijszetting van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling (meer bepaald voor zover die min of meer goed gecorreleerd is met het gezinsinkomen) enzovoort.

Bovendien valt op te merken dat de sociale dimensie een actueel thema is op Europees niveau. De Europese Unie heeft immers een Sociaal Klimaatfonds aangenomen met als doel een sociaal gezien rechtvaardige overgang naar klimaatneutraliteit te ondersteunen door de sociale gevolgen te verzachten van de opname van de sectoren gebouwen en wegvervoer in het emissiehandelssysteem (ETS2) (een maatregel die de kosten van fossiele energieproducten zal verhogen). België (de federale overheid en de drie gewesten) moet tegen juni 2025 een actieplan indienen om toegang te krijgen tot het fonds. Acties die in aanmerking komen voor het luik "mobiliteit" moeten gericht zijn op kwetsbare vervoersgebruikers (meer bepaald de hierboven vermelde doelgroep: gemotoriseerde huishoudens die het financieel moeilijk hebben) en kwetsbare micro-ondernemingen.

Economische impact

Handelszaken, kantoren, bouw, horeca ... Kleine of grote structuren ... Er kan geen economische activiteit zijn zonder verplaatsingen, zonder logistiek en zonder vervoer van goederen. Het is belangrijk om oog te hebben voor de impact van mobiliteitsmaatregelen op het economisch weefsel, om de behoeften van de verschillende activiteitensectoren beter te begrijpen en om daar zo effectief mogelijk op in te spelen. De winstgevendheid van bedrijven, de gezondheid van de lokale arbeidsmarkt, de arbeidsvoorwaarden van arbeiders, zelfstandigen en bedienden en, bij uitbreiding, de ontwikkeling en het concurrentievermogen van het hele Gewest staan op het spel.

De voorbije jaren had een geheel van maatregelen tot doel verschillende activiteitensectoren te ondersteunen: versterking van de bedrijfsvervoersplannen (BVP), steun voor de ontwikkeling van de haven, het programma van adviseur inzake logistiek en verkeersveiligheid voor de bouwsector, het project Cairgo Bike (met als doel de vrachtfiets te promoten als geloofwaardig alternatief voor de auto of de bestelwagen), de premies "Lage-emissiemobiliteit" voor kmo's, de Green Deal "Stadslogistiek" (waarbij ca. 60 pioniersbedrijven worden samengebracht om het goederenvervoer sneller koolstofvrij te maken dan zoals bepaald in de LEZ-planning) enzovoort. Parallel met deze specifieke projecten of benaderingen werden de mobiliteitsuitdagingen in verband met de economische activiteit ook opgenomen in verschillende transversale programmatische instrumenten, meer bepaald in de Shifting Economy, i.e. de strategie voor economische transitie van het Gewest.

De uitdagingen blijven echter aanzienlijk. Sommige acties die in het kader van het Gewestelijk Mobiliteitsplan werden ondernomen, hebben geleid tot vrees of zelfs (soms felle) kritiek vanwege verschillende economische spelers: de invoering van nieuwe verkeersplannen in de wijken, de lage-emissiezone, bepaalde projecten voor heraanleg van wegen, het beheer van bouwplaatsen enzovoort. Tevens past het om te onderstrepen dat de ambitie om de energie-efficiëntie van het Brussels gebouwenbestand tijdens de komende jaren te verbeteren zeer grote behoeften zal doen ontstaan op het vlak van logistiek, parkeren, beheer van bouwplaatsen enzovoort.

Om een antwoord te bieden op de kritiek en de uitdagingen van de economische sector is het zeer belangrijk om te zorgen voor een integrale benadering en een transversale opvolging van de economische uitdagingen in het mobiliteitsbeleid. Tegelijk is het nodig om het overleg met de vertegenwoordigers van de sector te versterken om zo een duidelijker beeld te krijgen van de diversiteit van de noden, meer bepaald van de kleinste actoren (buurtwinkels, kleine ondernemers enzovoort).

Meerdere aanbevelingen op de volgende pagina's hebben tot doel de economische sector te ondersteunen: versterking van de samenwerking met het Vlaams Gewest rond de ontwikkeling van logistieke polen in het grootstedelijk gebied (in samenhang met de projecten rond Schaarbeek-Vorming), installatie van filters met ANPR-camera's (om meer bepaald toegang te bieden aan koeriers), uitbouw van een aanbod van bestelwagens in zelfbediening (bestemd voor bepaalde profielen van beroepsbeoefenaars), versterkte controle van voorbehouden plaatsen, beter rekening houden met de noden van de handelaars in het kader van de lokale mobiliteitscontracten enzovoort.

Verkeersveiligheid

Dankzij de herinrichting van veel ongevalsgevoelige zones en de versterking van bewustmakingscampagnes, maar ook door de inzet van nieuwe benaderingen (zoals de Stad 30) en de invoering van specifieke governance (Gewestelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2021-2030), is het aantal doden en zwaargewonden de afgelopen jaren sterk gedaald (159 in 2023 tegenover 195 in 2019). Het is essentieel om deze inspanningen nog verder op te voeren om het doel van nul doden en zwaargewonden tegen 2030 ("Vision Zero") te bereiken.

Het beleid op het vlak van verkeersveiligheid is niet alleen een doel op zich, maar is ook een voorwaarde *sine qua non* om een ambitieus mobiliteitsbeleid te voeren. Een stad waar men zich veilig voelt, is een stad waar men sneller te voet gaat of de fiets of het openbaar vervoer neemt om zich te verplaatsen, waar men de kinderen sneller buiten laat zonder toezicht van een volwassene, waar men autonoom blijft bewegen tot op latere leeftijd enzovoort. In dit licht is de verbetering van de verkeersveiligheid een krachtige vector voor sociale inclusie en voor een modal shift.

Bovendien worden maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren algemeen geaccepteerd door de bevolking en zijn ze, *ceteris paribus*, gemakkelijker te rechtvaardigen jegens het publiek dan andere soorten interventies.

Meerdere van de op de volgende pagina's voorgestelde oriënteringen hebben als doel de verkeersveiligheid te verbeteren: versterking van de interventies voor aanpassing van de infrastructuur om ongevalsgevoelige zones veiliger te maken, beveiliging van schoolomgevingen en voetgangersoversteekplaatsen (meer bepaald die welke naar haltes van het openbaar vervoer leiden), fiscale maatregelen om de toename van het gewicht van voertuigen te beperken enzovoort.

Verbetering van de toegankelijkheid

De voorbije jaren zijn er heel wat inspanningen geleverd om de toegankelijkheid van het Gewest voor personen met beperkte mobiliteit te verbeteren: honderden haltes van het openbaar vervoer werden (her)ingericht, verschillende nieuwe metrostations werden uitgerust met liften, er werd een "opvulsysteem" (gap-fill) ontwikkeld om trams op gelijke hoogte van het perron te brengen, heel wat voetpaden en voetgangersoversteekplaatsen werden aangepast enzovoort. Dit belet niet dat er nog een lange weg blijft te gaan op weg naar universele toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de openbare ruimte in het Gewest.

De verbetering van de toegankelijkheid van het Gewest is helemaal geen "marginaal" programma, maar kan - net als het verkeersveiligheidsbeleid - een krachtige hefboom zijn voor een beleid van inclusieve, coherente en geïntegreerde mobiliteit:

- Om te beginnen gaat het om beleid dat rechtstreeks ten goede komt aan een zeer groot aantal personen. Ramingen wijzen immers uit dat circa één persoon op drie eender wanneer moeilijkheden heeft om zich te verplaatsen. Deze zeer heterogene categorie omvat mensen van wie het vermogen om zich te verplaatsen langdurig beperkt is (in het geval van handicap of langdurige ziekte), maar ook sporadisch (bv. om zich te verplaatsen met boodschappentassen of bagage). Het aandeel mensen met beperkte mobiliteit zal waarschijnlijk verder toenemen naarmate de bevolking ouder wordt.
- Ten tweede gaat het om beleid dat verplaatsingen te voet of met het openbaar vervoer gemakkelijker maakt voor personen die in eerste instantie niet vinden dat ze zelf personen met beperkte mobiliteit zijn. Een betere toegankelijkheid leidt immers stelselmatig tot een betere kwaliteit van de dienstverlening voor iedereen. Toegankelijke trottoirs en perrons van het openbaar vervoer maken het bijvoorbeeld veel gemakkelijker om zich te verplaatsen met kinderen, waardoor huishoudens met kinderen minder afhankelijk worden van de auto.
- Tot slot vereist een programma voor een betere toegankelijkheid dat overheden en openbare operatoren hun werkprocedures verbeteren. Enerzijds impliceert toegankelijkheid dat er aandacht is voor de verplaatsingsketen als geheel en dus ook voor de "knooppunten" tussen de schakels (de stoeprand tussen het trottoir en de oversteekplaats, de ruimte tussen het perron en het voertuig, de overstap van de ene naar de andere vervoeroperator enzovoort). Dit vereist nauwere samenwerking tussen diensten die doorgaans weinig met elkaar communiceren. Anderzijds vereist toegankelijkheid ook aandacht voor details: een stoeprand van slechts één centimeter kan bijvoorbeeld al een obstakel vormen. Om werkzaamheden op deze schaal uit te voeren, is het essentieel om "zorg te dragen" voor de interventies, het bewustzijn van de teams te vergroten en veeleisende controleprocedures in te voeren. Een toegankelijkheidsbeleid blijkt een krachtig bestuursinstrument te zijn, met positieve domino-effecten die verder reiken dan het domein van toegankelijkheid.

Meerdere van de in dit verslag voorgestelde oriënteringen hebben als doel (via de vermenigvuldiging van kleinere ingrepen) te zorgen voor een snellere uitvoering van een betere toegankelijkheid van voetpaden, schoolomgevingen en haltes van het openbaar vervoer, de toegang tot verschillende diensten te garanderen voor personen die zich bevinden in een situatie van digitale kloof enzovoort.

1. Prioriteiten voor de ontwikkeling van de netwerken

Mobiliteitsnetwerken hebben een zeer sterke invloed op zowel de mobiliteitspraktijken als de ervaringen van gebruikers. Ze zijn een belangrijk element om de veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren. Het duurt echter lang en het kost ook veel om netwerken te veranderen. Het is bijgevolg nodig om verstandige keuzes maken bij de toewijzing van middelen om snel concrete resultaten te boeken voor zoveel mogelijk mensen.

Beslissingen met een structurerende impact op alle ontwikkelingsprojecten: de toekomst van Metro 3 en sommige tunnels

Het is essentieel dat de regering snel een beslissing neemt over de toekomst van het project Metro 3. De kosten van het project zijn immers sterk gestegen en ook de uitvoeringstermijn is veel langer worden. Bovendien is de gewestelijke begrotingscontext vandaag een stuk minder rooskleurig. In dat verband blijkt het noodzakelijk het Metro 3-project opnieuw te bestuderen om de kosten ervan te drukken en zo met betrekking tot de investeringen een bepaald evenwicht te vinden tussen alle mobiliteitsuitdagingen van het gewest (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, openbare ruimte ...). Als we de kwestie beperken tot het openbaar vervoer, gaat het er vooral om de ontwikkeling van het tramnetwerk, de vloot (metro, tram en bus) en de vervanging van verouderde voertuigen te garanderen. Bovendien is het gebrek aan stelplaatsen momenteel het knelpunt in de ontwikkeling van het aanbod en heeft dat gebrek vandaag een te grote invloed op de exploitatiemogelijkheden, zelfs in het geval van beperkte herstructureringen.

Project	Kostprijs	Aantal jaren	Gemiddelde jaarlijkse kostprijs	Bron
Metro 3 Noord - Albert	€ 999 M	10	€ 100 M	ODC MIVB 2024-2028
Metro 3 Noord - Bordet	€ 2.247 M	10	€ 224,7 M	ODC MIVB 2024-2028
<i>Deel Noord - Bordet: mogelijke alternatieven³</i>	€ 105 M	10	€ 10,5 M	Studie MIVB-BM 2024
Automatisering perrongevels L1-5	€ 205 M	10	€ 20,5 M	ODC MIVB 2024-2028
Tram: uitbreidingen + stelplaatsen	€ 788 M	10	€ 78,8 M	ODC MIVB 2024-2028

Tabel 1. Voorstelling bij benadering van de budgettaire impact van macro-infrastructuurprojecten op het openbaar vervoersnetwerk⁴

Het is ook belangrijk dat de regering op korte termijn een beslissing neemt over de toekomst van meerdere tunnels. Tegen 2030 zouden tot vijf tunnels (Woluwe, Georges-Henri, Boileau, Baljuw en

³ Het hier voorgestelde alternatief combineert maatregelen om de regelmaat van tram 55 te verbeteren, de aanleg van een nieuwe tramlijn op een deel van de Haachtsesteenweg en een reeks infrastructuur- en promotiemaatregelen om het gebruik van de trein en de fiets op de betrokken verkeersader te verhogen.

⁴ De bedragen in de tabellen zijn naargelang het geval afkomstig van officiële documenten, begrotingen of ramingen. Ze zijn bedoeld om een grootteorde aan te geven en een eerste vergelijking van de kosten van de verschillende projecten en programma's mogelijk te maken.

Vleurgat) en twee tunnelingangen van het complex Wet-Belliard naast het Jubelpark immers kunnen worden gesloten of heringericht zonder grote gevolgen voor het wegverkeer. Dit zou het mogelijk maken om enerzijds de openbare ruimte te reorganiseren ten gunste van actieve vervoerswijzen en woonfuncties en anderzijds de onderhouds- en renovatiekosten van deze verouderende structuren te beperken.

Project	Kostprijs	Aantal jaren	Gemiddelde jaarlijkse kostprijs	Bron
Renovatie van de bruggen	€ 229 M	5	€ 46 M	Prognoses BM 2024
Renovatie van de tunnels	€ 464 M	5	€ 92,8 M	Prognoses BM 2024
Routinematig onderhoud van bruggen en tunnels	€ 163 Mn	5	€ 32,5 M	Prognoses BM 2024

Tabel 2. Voorstelling bij benadering van de budgettaire impact van onderhouds- en renovatieprogramma's voor bruggen en tunnels

Concentratie van de beschikbare middelen op een beperkt aantal grote projecten

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan identificeert een aantal grote prioritaire ontwikkelingsprojecten die bedoeld zijn om iedereen in staat te stellen zich efficiënter en veiliger te verplaatsen en tegelijk de stad mooier te maken (zie Plan voor de inrichting van het wegennet in het GMP). Slechts een klein aantal van deze projecten kon de afgelopen jaren echter worden voltooid (dit geldt meer bepaald voor de Kleine Ring). Gezien de complexiteit van deze projecten en de ongunstige begrotingscontext zal het moeilijk zijn om het merendeel ervan tegen 2030 te voltooien. Er is dus reden om die projecten te selecteren die voor het Gewest de grootste toegevoegde waarde zullen opleveren. Concreet wordt er voorgesteld om voorrang te geven aan:

- enerzijds, de voltooiing van het programma voor de Kleine Ring (Naamsepoort - Louiza), om de netwerken coherent, doeltreffend en leesbaar te maken en te focussen op de projecten die al het voorwerp van studie hebben uitgemaakt;
- anderzijds, de verbetering van de infrastructuur op bepaalde stukken van de Ninoofsesteenweg en de Bergensesteenweg die blijken te behoren tot de meest prioritaire projecten van herinrichting wanneer er tegelijk rekening wordt gehouden met de verkeersveiligheid, de logica van de netwerken, de woningdichtheid, de kwaliteit van de openbare ruimten en de staat van verslechtering van de infrastructuur.

*Project	Kostprijs	Aantal jaren	Gemiddelde jaarlijkse kostprijs	Bron
Naamsepoort - Louiza (volledige herinrichting)	€ 16,5 M	5	€ 3,3 M	Raming Beliris en BM 2022
Ninoofsesteenweg (Mettewie - Ring)	€ 6,7 M	5	€ 1,3 M	Budget BM
Ninoofsesteenweg (Weststation - Ninoofsepoort)	€ 5 M	5	€ 1 M	Budget BM
Bergensesteenweg (Bizet - Vandervelde)	€ 9 M	5	€ 1,8 M	Budget BM

Tabel 3. Voorstelling bij benadering van de begrotingsimpact van de prioritaire programma's voor herinrichting van wegen

Versterking van snelle en gerichte ingrepen

Door de middelen te concentreren op een beperkt aantal grote projecten wil men voldoende middelen vrijmaken om de capaciteit van Brussel Mobiliteit te versterken:

- enerzijds een groter aantal kleinschaliger projecten uitvoeren (zonder ingrepen van gevel tot gevel) om ontbrekende schakels van de structurerende netwerken te realiseren;
- anderzijds het aantal projecten van nog snellere ingrepen waarvoor geen stedenbouwkundige vergunning vereist is verhogen, om het aantal ongevalsgevoelige zones (OZ) te verminderen, schoolomgevingen en honderden voetgangersoversteekplaatsen (meer bepaald die welke naar haltes van het openbaar vervoer leiden) veiliger en toegankelijker te maken alsook de fietsbaarheid van bepaalde kruispunten te verbeteren.

Dit type interventie maakt snelle en tastbare verbeteringen mogelijk voor de hele bevolking en inzonderheid voor de meest kwetsbare groepen (kinderen, personen met beperkte mobiliteit, ouderen enzovoort).

In dezelfde geest is het essentieel om te blijven investeren in de verschillende plannen voor wegenonderhoud, waaronder dat voor de gewestelijke voetpaden (dat meer bepaald betrekking heeft op het herstel van hele stukken trottoir en het veiliger en toegankelijker maken van oversteekplaatsen en haltes van het openbaar vervoer), alsook om de subsidies aan gemeenten voor de implementatie van netwerken voor actieve vervoerswijzen - waarvan een groot deel zich op gemeentelijke wegen bevindt - te handhaven, met name om de toegankelijkheid en de veiligheid van het gemeentelijk voetgangersnetwerk te verbeteren.

Project	Huidig jaarbudget:	Voorstel voor versterking	Bron
Programma van snelle en gerichte ingrepen (verkeersveiligheid, toegankelijkheid, fiets)	€ 14,8 miljoen	€ 20 miljoen	Budget BM
Plan voor onderhoud van de gewestelijke voetpaden (volledige stukken herstellen)	€ 12 miljoen	€ 16 miljoen	Budget BM

Tabel 4. Begrotingsimpact van de programma's voor kleine ingrepen, onderhoud en subsidies aan de gemeenten in verband met de inrichting van de openbare ruimte voor actieve vervoerswijzen

Tram en voetgangersboulevard Thurn & Taxis en samenwerkingsverbanden rond de vernieuwing van de tramsporen

Gezien het belang ervan voor de ontwikkeling van het structurerend netwerk van het openbaar vervoer wordt aanbevolen om de vereiste investeringen voor het tramproject Thurn & Taxis te behouden. Dit project zal het ook mogelijk maken om de eerste "voetgangersboulevard" te creëren (een coherente en kwaliteitsvolle voetgangersroute die het autovrije centrum verbindt met de site Thurn & Taxis), een evenwichtiger verdeling van de openbare ruimte te garanderen en de verkeersveiligheid drastisch te verbeteren (vooral in de Picardstraat).

Van zijn kant biedt het programma voor vernieuwing van de tramsporen (zie Tienjarenplan Spoor (PDV)) de mogelijkheid om doorgaande verkeersaders op vollediger wijze te herontwikkelen. Voor de komende jaren zijn er plannen om de sporen op de Fonsnylaan te vervangen alsook, op langere termijn, die op de as Baeck en Piron. Het is essentieel om te profiteren van deze grote werven (die slechts om de 30

jaar plaatsvinden) om ook de verkeersveiligheid, toegankelijkheid, begaanbaarheid en fietsbaarheid van deze belangrijke wegen te verbeteren.

Project	Kostprijs	Aantal jaren	Gemiddelde jaarlijkse kostprijs	Bron
Tram 15 (Belgica - Noordstation) - deel BM	€ 27 miljoen	5	€ 5,4 miljoen	Raming BM
Tram 15 (Belgica - Noordstation) - deel MIVB	€ 30 miljoen	5	€ 6 miljoen	Raming BM
Fonsnylaan - deel BM (buiten SB)	€ 9 miljoen	5	€ 1,8 miljoen	Raming BM
Baecklaan en Pironlaan - deel BM (buiten SB)	€ 4 miljoen	5	€ 0,8 miljoen	Raming BM

Tabel 5. Voorstelling bij benadering van de begrotingsimpact van het tramproject Thurn & Taxis, het programma voor de vernieuwing van de tramsporen en mogelijke samenwerkingsverbanden met dit laatste programma

Aanleg van fietssnelwegen en van het netwerk van gewestelijke fietsroutes (GFR)

Fietssnelwegen zijn een belangrijk onderdeel van het meest structurerende fietsnetwerk. Daar het in de meeste gevallen langs het spoor zal worden aangelegd (en dus niet langs bestaande wegen), zal de uitvoering ervan een doeltreffender verkeer van fietsers op gewestelijk en zelfs grootstedelijk gebied mogelijk maken, *a fortiori* gelet op de ontwikkeling van elektrisch ondersteunde fietsen. De voorbije jaren zijn er vele stukken bestudeerd en kon de haalbaarheid van de projecten worden bevestigd. Er is nu reden om de eerste stukken te realiseren, die in bepaalde gevallen een doeltreffende aansluiting op het Vlaams en het Waals Gewest mogelijk te maken.

Parallel is het belangrijk om voort te gaan met de uitvoering van de gewestelijke fietsroutes (GFR). De leesbaarheid en de continuïteit van de GFR betekent dat mensen, ongeacht hun kennisniveau van de stad en hun behendigheid bij fietsen in het verkeer, hun weg kunnen vinden, ver weg van de hoofdwegen, op een vlotte en veilige route. De uit te voeren ingrepen (laatste ontbrekende stukken, kruispunten) kunnen worden gerealiseerd via een passende organisatie van de actoren en met beperkte financiële middelen.

Project	Kostprijs	Aantal jaren	Gemiddelde jaarlijkse kostprijs	Bron
Fietssnelwegen	€ 90 miljoen	10	€ 9 miljoen	Raming BM
Voltooiing GFR-net	€ 18 miljoen	5	€ 3,6 miljoen	Raming BM

Tabel 6. Voorstelling bij benadering van de begrotingsimpact van de herinrichtingsprogramma's in verband met de fiets⁵

⁵ Er moet 45 km aan fietssnelwegen worden aangelegd voor een gemiddelde kostprijs die wordt geraamd op € 2 miljoen per km. Anderzijds moet er van het GFR-net bij voorrang nog 44 km worden gerealiseerd voor een gemiddelde kostprijs die wordt geraamd op € 400.000 per km.

Een beter gebruik van de beschikbare middelen voor de uitvoering van ontwikkelingsprojecten

De huidige begrotingscontext en de hierboven geschetste oriënteringen (verhoging van het aantal kleinere projecten, versterking van onderhoudsprogramma's, zoeken naar gekruiste mogelijkheden enz.) vereisen dat er meer middelen worden besteed aan overleg en aan de ontwikkeling van instrumenten en werkmethoden die samen met de verschillende actoren van de openbare ruimte worden ontwikkeld, om meer te kunnen steunen op een gecoördineerd meerjarenprogramma van projecten en om meer samenwerkingsverbanden tot stand te brengen, in het bijzonder met de onderhoudsprogramma's van Brussel Mobiliteit en de MIVB, alsook een betere afstemming van de subsidies voor de gemeenten.

Tegelijk is er reden om de interventie van Brussel Mobiliteit te optimaliseren bij de vaststelling en uitvoering van de programma's voor heraanleg van de openbare ruimte die door derden worden uitgevoerd (coördinatie met de MIVB, rekening houden met het advies van de wegbeheerder in de RPA's, SVC's enzovoort).

Tot slot zou het verstandig zijn om alle inkomsten uit boetes voor verkeersovertredingen te besteden aan het verkeersveiligheidsbeleid. In 2023 bedroegen deze inkomsten € 32 miljoen. Slechts € 25 miljoen van deze fondsen werd echter daadwerkelijk besteed aan maatregelen van verkeersveiligheid, terwijl de rest naar de algemene begroting van het Gewest ging.

De leesbaarheid van de netwerken verbeteren

Naast de ingrepen op het vlak van de infrastructuur van het netwerk (uitbreiding, onderhoud) is het ook belangrijk om ervoor te zorgen dat de routes zo leesbaar en intuïtief mogelijk zijn:

- Voor wie te voet gaat, is het belangrijk om te werken aan de verbetering en uitbreiding van een bewegwijzering in eigen bedding (kortere routes voor voetgangers, interessante bestemmingen binnen "beloopbare" afstand enzovoort) en om de belangen van voetgangers, meer bepaald toegankelijkheid, beter te integreren in digitale hulpmiddelen (met name bij het zoeken naar routes);
- Voor fietsers moet de bewegwijzering van de GFR's, het netwerk Comfort en de fietssnelwegen worden voltooid (met een bewegwijzering die overeenstemt met die welke in de andere gewesten wordt gebruikt);
- Voor het wegverkeer is het nodig om de uitrol van dynamische beheersinstrumenten voor verkeerslichten te versterken en het incidentbeheer te verbeteren (gegevensconsolidatie in reële tijd, ondersteuning voor besluitvorming met behulp van geschikte software, programmering van standaard *scenario's* voor interventie enzovoort).

2. Een herziene benadering om de mobiliteit en de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren

Het doel van de lokale mobiliteitscontracten (LMC) bestaat erin om - via een participatieve aanpak - verkeersluwe gebieden te creëren die ontlast worden van doorgaand verkeer en waar voorrang wordt gegeven aan veiligheid, gebruikskwaliteit en toegankelijkheid van de openbare ruimte. Het is moeilijker gebleken dan aanvankelijk werd aangenomen om de concepten en beginselen van de LMC in de praktijk te brengen, meer bepaald de verkeersplannen in de wijken. We stellen hierna een reeks aanpassingen voor (waarvan sommige al deels zijn doorgevoerd) die als doel hebben de uitrol van deze belangrijke hefboom voor een betere mobiliteit en levenskwaliteit in de wijken te verbeteren.

Verplaatsingen te voet en de kwaliteit van de openbare ruimte in het middelpunt van de aandacht plaatsen

In plaats van de LMC voor te stellen als een hefboom om het doorgaand verkeer in de wijken te verminderen, past het om verplaatsingen te voet evenals de kwaliteit en de veiligheid van de openbare ruimte als uitgangspunt te nemen. We zijn immers (bijna) allemaal voetgangers, vooral voor korte verplaatsingen die typisch zijn voor verplaatsingen binnen de eigen wijk. Door bij voorrang te werken aan de uitdagingen voor voetgangers en aan de kwaliteit van de openbare ruimte, maken we al meteen duidelijk wat het belang is van de LMC om de levenskwaliteit in de wijken te verbeteren. Vanuit deze invalshoek moeten we voorzien in - en voorrang geven aan - ingrepen op het terrein om voetgangersroutes (meer bepaald oversteekplaatsen) veiliger en toegankelijker te maken; daarnaast is het nodig om zitbanken en speeltuigen voor kinderen te installeren en om straten en pleinen te vergroenen. De aanpassing van de verkeersplannen (wat door sommige bewoners als beperkend wordt ervaren) blijft uiteraard essentieel, maar kan alleen worden doorgevoerd in combinatie met tastbare maatregelen om de verkeersveiligheid, de beloopbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijken te verbeteren, evenals de fietsbaarheid en de regelmaat van het openbaar vervoer.

Werken op kleinere schaal: straten rond scholen en ontwikkelingsprojecten (opnieuw) delen

Het principe van de grote wijken die ondoordringbaar zijn voor het doorgaand verkeer (voornamelijk gebaseerd op de verkeersplannen die in stadscentra worden uitgerold), botst op de realiteit van de morfologie van het wegennet in het Brussels Gewest. In de huidige situatie zijn de wijken zelden omgeven door wegen met voldoende capaciteit waarheen het doorgaand verkeer vlot kan worden geleid. Het is dus moeilijker om verschuivingen door te voeren en gelet op de verkeerscongestie worden opgelegde omleidingen gezien als te bestraffend.

In vele gevallen blijkt het immers doeltreffender om op kleinere schaal te werken: op het niveau van een subwijk of zelfs van slechts enkele straten. In deze context stellen we voor om schoolomgevingen als uitgangspunt te nemen. Een dergelijke benadering zou het mogelijk maken om (a) de complexiteit van de studies (diagnose, voorstel enz.) evenals het aantal te raadplegen actoren te beperken, en aldus de uitvoering van projecten te versnellen; (b) het gemakkelijker te maken om de voordelen van de aanpassing van de rijrichtingen voor de bewoners van de wijken te benadrukken (scholen, vooral basisscholen, worden immers meestal bezocht door kinderen die in hun onmiddellijke omgeving wonen); en (c) te steunen op - en te voorzien in de versterking van - maatregelen om schoolomgevingen

veiliger te maken (cf. punt 1) en op de schoolvervoersplannen (SVP). Er zijn in het Brussels Gewest meer dan 500 scholen. Als zodanig biedt het ankerpunt van de school de mogelijkheid om over het volledige grondgebied te werken en de inspanningen eerlijk te verdelen.

Naast de benadering op basis van de schoolomgevingen is het ook raadzaam om gebruik te maken van herinrichtingsprojecten voor de openbare ruimte (en in het bijzonder de implementatie van het fietsnetwerk) om, zo dat relevant blijkt, een aanpassing van de verkeersplannen voor straten in de omgeving voor te stellen.

Een flexibeler aanpak hanteren met ANPR-cameragestuurde filters

Sommige maatregelen van verkeersverbod door middel van fysieke voorzieningen hebben betrekking op alle gemotoriseerde weggebruikers. Sommige verplaatsingen per auto door de wijken blijven legitiem (DBDMH, verpleegkundigen, bezorgers, schoolvervoer, omwonenden enzovoort). Vanuit deze invalshoek zou het gebruik van filters met ANPR-camera's het mogelijk maken om veel flexibeler te zijn en aan sommige gebruikers doorgang te verlenen.

Het gebruik van filters met ANPR-camera's blijkt technisch gezien echter moeilijk te realiseren en vereist aanzienlijke menselijke en financiële middelen. Brussel Mobiliteit stelt voor dat het Gewest een gemeenschappelijk technisch en reglementair kader zou uitwerken dat de verantwoordelijkheden bepaalt van de verschillende actoren voor de uitrol van dergelijke filters, maar ook wat betreft hun beheer en onderhoud (parking.brussels voor het beheer van de vragen om toegang, de gemeenten voor het opleggen van de administratieve boetes, Brussel Fiscaliteit voor de organisatie van de gegevensstromen, Safe.brussels voor de beeldverwerking, enz.). Een dergelijke benadering zou schaalvoordelen opleveren, zou het werk van de gemeenten verlichten en zou de uitrol van nieuwe filters kunnen versnellen. De invoering van een unieke procedure voor het hele Gewest zal het ook mogelijk maken de aanvragen voor de potentiële begunstigden van dergelijke specifieke toegangen te vereenvoudigen.

Het overleg versterken en de uitvoering faseren

De eerste gevallen van uitrol van "mazen" waren het voorwerp van al te ambitieuze uitvoeringskalenders, waardoor er niet altijd voldoende rekening kon worden gehouden met specifieke lokale omstandigheden.

Voortaan voorzien de voorlopige kalenders in meer tijd om rekening te houden met de tijd die nodig is voor een betere toe-eigening en een beter begrip van de projecten. Het is ook de bedoeling dat de aanpassing van de verkeersplannen in opeenvolgende fasen wordt uitgevoerd, met name om ze te coördineren met tastbare verbeteringen van de openbare ruimte in de wijken. Er zal ook meer aandacht worden besteed aan de kwaliteit van tijdelijke inrichtingen.

Het kader voor samenwerking met de gemeenten aanpassen

De implementatie van de LMC berust op een nauwe samenwerking tussen het Gewest en de betrokken gemeenten. Het blijkt noodzakelijk te zijn om het kader van deze samenwerking bij te sturen. Meer bepaald zouden de gemeenten zich bij de start van het proces duidelijker moeten engageren, op zowel politiek als technisch niveau, om een zekere continuïteit van de ondernomen acties te garanderen en de kansen op een concrete uitvoering van de projecten te vergroten. Wanneer ze een dergelijke verbintenis aangaan, zal het er meer bepaald op aankomen om de draagwijdte van de projecten

nauwkeuriger te bepalen (en die draagwijdte desgevallend te beperken). Aldus kunnen het Gewest en de gemeenten hun middelen (deelname, communicatie, uitvoering) concentreren op projecten die de meeste kansen van slagen hebben.

Parallel zou het relevant zijn om akte te kunnen nemen van de stopzetting van bepaalde LMC-projecten die onder de vorige legislatuur werden opgestart en die sinds lang stilliggen en waarvoor de waarschijnlijkheid om uit te komen bij een voldoende ambitieus project beperkt lijkt.

3. Het "digitale" MaaS gaat hand in hand met een versterkt "fysiek" MaaS

Als we het hebben over "Mobility as a Service" of "mobiliteit als dienstverlening", denken we meteen aan technologische oplossingen en inzonderheid aan de mogelijkheid om via digitale tools in één oogopslag alle beschikbare mobiliteitsaanbiedingen te zien (en met een paar klikken te kopen). Die technische ontwikkelingen zijn uiteraard belangrijk, maar kunnen niet in de plaats komen van de versterking van bepaalde specifieke diensten (zoals deelfietsen, autodelen en de trein), het betaalbaarder maken van mobiliteitsdiensten (Collecto, taxicheques, maar ook de voorkeurtarieven van de MIVB rationaliseren) en het behoud van een netwerk van fysieke loketten (die zelf een "fysiek" toegangspunt kunnen zijn voor toegang tot het aanbod van mobiliteitsdiensten die beschikbaar zijn via het digitale MaaS). Tegelijk is het ook essentieel om een betere toegang tot gespecialiseerde vervoersdiensten voor personen met een handicap te ontwikkelen.

Een kader voor deze mobiliteitsdiensten en, in sommige gevallen, overheidsinvesteringen blijken onmisbaar te zijn om aan de behoeften van de hele bevolking te voldoen.

De toekomst van deelfietsen (na Villo!)

De concessie die aan JC Decaux is verleend voor de uitvoering van Villo!, loopt af in september 2026. Op basis van een studie over de toekomst voor de Brusselse openbare dienst van deelfietsen (DF) lijkt het aangewezen om een dergelijk systeem ook na die datum te behouden, op voorwaarde dat de contouren worden hertekend. Een efficiënt DF-systeem is een instrument voor inclusie, omdat het mogelijk maakt wat volgt:

- het elimineert obstakels zoals het kopen van een fiets, het parkeren thuis, het onderhoud en het risico op diefstal (bijzonder nadelig voor kansarmere groepen van de bevolking die bovendien het minst vaak fietsen);
- het garandeert de mobiliteit van de bevolking tegen lagere kosten voor het Gewest (de verhouding door de overheid geïnvesteerde euro's per rit kan lager zijn dan die van het openbaar vervoer als de dienst voldoende wordt gebruikt);
- het biedt een dienst aan die 24 uur per dag beschikbaar is in het hele Gewest (wat toelaat deels tegemoet te komen aan de uitdaging om zich niet per auto te verplaatsen tijdens hyperdaluren wanneer het aanbod van het openbaar vervoer beperkt of zelfs onbestaand is).

Om het gebruik van deelfietsen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanzienlijk te verhogen, moeten er meer fietsen beschikbaar zijn, moet de vloot volledig worden geëlektrificeerd, moet het mogelijk zijn om fietsen op te laden in een station, moet het netwerk van stations worden verdicht en moet het systeem beter worden gekoppeld aan het openbaar vervoer. Daarom moet het toekomstig systeem van deelfietsen volledig worden geïntegreerd in het aanbod van de MIVB (zoals bepaald in het openbaredienstcontract 2024-2028 van de MIVB) (als "vierde pijler" van het openbaar vervoer, naast metro, tram en bus): identiteit, tariefstructuur, instrumenten voor reizigersinformatie enzovoort.

Brussel Mobiliteit heeft een voorstel uitgewerkt dat een kader moet vormen voor de toekomst van de deelfiets in het Brussels Gewest (*benchmark*, governance, kosten enzovoort). De regering moet zo snel mogelijk een standpunt innemen over dit grote project als ze vanaf september 2026 een versterkte dienst van deelfietsen wil kunnen aanbieden, na de ontmanteling van Villo!

De strategische ontwikkeling van autodelen voortzetten, het systeem inclusiever maken en uitbreiden naar beroepsactiviteiten

Diensten van autodelen moeten het in de eerste plaats mogelijk maken dat ook niet-gemotoriseerde huishoudens over een auto kunnen beschikken (hun aantal stijgt jaar na jaar gevoelig). De afname van het autobezit maakt het immers mogelijk de parkeerdruk langs de openbare weg te verminderen en het aantal verplaatsingen per auto te beperken (daar het bezit van een auto vaak leidt tot een intensief gebruik ervan, ook wanneer er alternatieven bestaan). Idealiter zouden de diensten van autodelen ook toegang moeten bieden tot verplaatsingen per auto aan kansarmere groepen die niet over de middelen beschikken om een auto te bezitten maar toch een auto nodig zouden hebben (werk zoeken, bezoek aan familie en vrienden die buiten het Gewest wonen enzovoort).

Met deze twee overwegingen in het achterhoofd moet de ontwikkeling van autodelen strategisch worden ingekaderd. Daartoe is het belangrijk om de groepen van de bevolking die in aanmerking komen om een auto van de hand te doen of de aankoop van een auto uit te stellen beter te identificeren, zo goed mogelijk tegemoet te komen aan hun noden (geografische spreiding, beschikbaarheid, gemakkelijk reserveren, huren op lange termijn, voertuigmodellen en accessoires aangepast aan specifiekere gebruiksvormen enzovoort) en bewustmakingscampagnes voor autodelen te organiseren die specifiek tot die groepen zijn gericht. Daarnaast moeten we, in het verlengde van de projectoproep en de Green Deal "Inclusive carsharing" (2024-2026), autodelen ook toegankelijker maken voor gezinnen met kinderen (met name eenoudergezinnen), werknemers met verschoven uurroosters en nachtdiensten, senioren, huishoudens met een laag inkomen en personen in een situatie van digitale en/of technologische kloof.

Autodeeldiensten kunnen ook een alternatief bieden voor vele professionals die niet elke dag een auto nodig hebben en voor wie het beheer van een eigen voertuig een grote last vertegenwoordigt (aankoop, onderhoud, verzekering, parkeren ...). Vanuit deze invalshoek zou een aanbod van autodelen dat aangepast is aan de behoeften van verschillende economische sectoren (beschikbaarheid van verschillende types van bestelwagens, mogelijkheid van weerkerend reserveren enzovoort) een drager van concurrentievermogen voor ondernemingen kunnen zijn. Bovendien gaat het om een interessant alternatief in het licht van de volgende mijlpalen van de lage-emissiezone die een impact zullen hebben op een aanzienlijk deel van de bestelwagens die vandaag in omloop zijn (daar ze nog steeds grotendeels op diesel rijden). Het Gewest zou moeten bepalen welke economische sectoren - en daarbinnen welke profielen van professionals - het meest in aanmerking komen om gebruik te maken van autodeeldiensten en zou de ontwikkeling van oplossingen op maat moeten ondersteunen (via een herziening van het rechtskader, door te voorzien in stimulansen enzovoort).

De dienst Collecto versterken en het systeem van de taxicheques voor sommige kansarme groepen moderniseren

Taxi's (zowel bij stations of op straat) worden relatief weinig gebruikt in het Brussels Gewest. Het gaat nochtans om een interessante dienst, meer bepaald tijdens de hyperdaluren (wanneer het openbaar vervoer niet of nauwelijks rijdt) en voor de specifieke noden van personen die het moeilijk hebben om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

In verband hiermee is het belangrijk:

- om de dienst Collecto te herwaarderen en zo de toegang tot taxi's voor een verlaagde prijs mogelijk te maken tussen 23.00 uur 's avonds en 06.00 uur 's morgens. Deze dienst werd in mei 2023 opnieuw gelanceerd na een onderbreking van circa anderhalf jaar tijdens de gezondheidscrisis. Er zou een specifieke promotiecampagne moeten worden opgezet om de bekendheid van deze dienst te vergroten;
- om het systeem van de taxicheques ter beschikking van bepaalde personen met een handicap te moderniseren. Deze cheques worden momenteel gesubsidieerd door het Gewest maar worden verdeeld door de gemeenten (meestal via hun sociale diensten). Het blijkt relevant te zijn om de modaliteiten voor toegang tot de cheques te rationaliseren (bewijsstukken, loketten enzovoort), het aantal cheques te verhogen, beter te communiceren over deze regeling (die onbekend blijft bij vele potentiële begunstigten) en de regeling eventueel uit te breiden tot andere groepen.

De trein aantrekkelijker maken voor intragewestelijke verplaatsingen en verbindingen met de dichte periferie

Het gebruik van de trein voor verplaatsingen binnen het Gewest maar ook voor verplaatsingen naar de rand, vooral 's avonds en in het weekend, blijft laag in verhouding tot het potentieel. Om hier iets aan te doen moeten verplaatsingen per trein gemakkelijker worden gemaakt. Wat betreft het vervoeraanbod betekent dit wat volgt:

- een versterking van de rijpaden van het S-aanbod, meer bepaald 's avonds;
- de verdere versterking van de frequenties opdat het S-aanbod het mogelijk zou maken om, binnen elke halte van het Gewest, tijdens de spits te komen tot een bediening van minstens 4 treinen per uur en per richting, indien mogelijk gecadenseerd om het kwartier;
- het bestaande basisaanbod op zaterdag identiek maken aan het aanbod tijdens de week, voor alle S-verbindingen;
- bij voorrang de verbindingen met hoog potentieel versterken die zorgen voor een grotere aansluiting op het MIVB-aanbod (o.a. S4 en S7) of die rechtstreeks toegang verlenen tot de grote werkgelegenheidspolen in de rand zoals het noorden van Brussel en Vilvoorde (S10 geherconfigureerd).

Parallel met deze versterkingen moet het Gewest ook een programma lanceren (in overleg met de NMBS) om het spoorwegaanbod te verbeteren. Dit programma moet betrekking hebben op de verbetering van de bewegwijzering naar de Brusselse stations (vanaf de weg, maar ook vanaf de MIVB-stations en -haltes); de plaatsing van schermen met real-time dienstregelingen op de toegangspunten tot bepaalde stations; de verbetering van de zichtbaarheid van het spoorwegaanbod in de MIVB-app en audio-informatie in de voertuigen; de organisatie van promotiecampagnes op maat voor bepaalde doelgroepen enzovoort.

De hinder als gevolg van het parkeren van deeltuigen voor micromobiliteit drastisch verminderen

Voor heel wat personen zijn de verschillende vormen van micromobiliteit in zelfbediening een goede oplossing om zich te verplaatsen. In 2023 werden meer dan 14 miljoen verplaatsingen afgelegd met een deelstep of -fiets.

Gedeelde micromobiliteit creëert echter ook nogal wat overlast. Het is algemeen bekend dat micromobiliteitsstuigen die slecht worden geparkeerd hinder veroorzaken - of zelfs obstakels vormen - voor de circulatie op voetpaden en -wegen. Dit geldt meer bepaald voor personen met beperkte mobiliteit: een slechtaziende kan struikelen over een voertuig; een rolstoelgebruiker kan onmogelijk om een step heen rijden die dwars over het voetpad staat enzovoort.

Het Gewest heeft onlangs een reeks operationele en reglementaire instrumenten in gebruik genomen om deze problematiek aan te pakken (beperking van het aantal operatoren en van het aantal voertuigen dat deze operatoren mogen inzetten, inrichting van honderden dropzones, geautomatiseerde controle van de plaats waar de gebruikers het gebruikte voertuig achterlaten enzovoort). De situatie op het terrein is erop verbeterd. Het blijft echter essentieel dat deze inspanningen worden voortgezet:

- Enerzijds door de operatoren te verplichten de nodige maatregelen te nemen om te beletten dat gebruikers het gebruikte voertuig kunnen achterlaten buiten een duidelijk aangegeven dropzone op het terrein; door te voorzien in een beperking van het aantal voertuigen dat binnen eenzelfde dropzone mag worden geparkeerd enzovoort;
- Anderzijds door de controles en de repressie te versterken ten aanzien van de operatoren (door het Gewest) en van de gebruikers (door de politie).

Deze acties vereisen dat de ordonnantie "fietsdelen" en haar uitvoeringsbesluit snel worden aangepast.

Het goede beheer van de negatieve externe aspecten van micromobiliteitsdiensten is een essentiële voorwaarde voor het behoud ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het digitale MaaS ter versterking van de ontwikkeling van het "mobiliteitsbudget"

De ontwikkeling van het MaaS blijkt daarenboven sowieso interessant, los van het aantal gebruikers dat rechtstreeks kan worden bereikt dankzij een applicatie zoals Floya, daar ze de constructie vereist van een complexe digitale infrastructuur en een versterkte integratie van alle mobiliteitsdiensten die voor andere doeleinden kunnen worden aangewend. Meer bepaald om de implementatie te faciliteren van een "mobiliteitsbudget" dat zowel werknemers als werkgevers vlot kunnen gebruiken (gebruiksvriendelijkheid, brede waaier van diensten, bewijsstukken voor de berekening van het voordeel van alle aard enzovoort) en om zodoende bij te dragen tot het aanbod van een overtuigende vervangende oplossing voor het systeem van de bedrijfswagens in verband waarmee het hoog tijd is om het succes ervan terug te schreeven (zie infra).

Behoud van "menselijke" loketten en "fysieke" toegang tot het MaaS

De ontwikkeling van digitale oplossingen zoals MaaS-apps kunnen niet rechtvaardigen dat "menselijke" loketten worden ontmanteld. Een significant deel van de Brusselse bevolking heeft immers te kampen met de digitale kloof. Het behoud van "menselijke" loketten laat ook toe een bepaalde vorm van sociale controle in de stations te garanderen; als aanspreekpunt te dienen in geval van moeilijker vragen, zelfs voor personen die vertrouwd zijn met digitale tools, alsook tegemoet te komen aan de nood aan informatie van incidentele bezoekers van het Gewest (bv. toeristen). Het is ook belangrijk garanties te bieden voor de mogelijkheid om kaartjes en abonnementen te kopen en daarvoor in contant geld te betalen, daar vele mensen eenvoudigweg geen toegang hebben tot bankdiensten.

Het zou ook relevant zijn om via de fysieke loketten (meer bepaald van de MIVB) gecombineerde aankopen van verschillende mobiliteitsdiensten te kunnen verrichten, zoals wordt aangeboden door MaaS-apps. Een dergelijke mogelijkheid zou toelaten om toegang te bieden, volledig of gedeeltelijk, tot het MaaS aan personen die verkeren in een situatie van digitale kloof.

MIVB-abonnementen voor een verlaagde prijs aanbieden die beter gericht zijn op de begunstigden

Het Gewest subsidieert honderdduizenden abonnementen tegen verlaagd tarief voor verschillende profielen van personen: in functie van sociale criteria (RVT-statuuut, leefloon), de leeftijdscategorie (jonger dan 25 jaar en ouder dan 65 jaar) of de activiteitsstatus (studies). Die aangepaste tarieven zijn belangrijk daar ze het voor personen in een moeilijke financiële situatie (die meestal geen auto hebben) mogelijk maken om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen. Gelet op de impact van deze verlagingen op de gewestelijke begroting is het echter noodzakelijk om de begunstigden op gerichtere wijze te benaderen door bij voorrang rekening te houden met het niveau van bestaansonzekerheid van de begunstigden, en dus minder met hun leeftijd.

De synergieën verbeteren tussen de verschillende gespecialiseerde vervoeraanbiedingen voor personen met een handicap

De sector die gespecialiseerd is in het vervoer van personen met een handicap lijdt onder een gebrek aan structuur. Er bestaan in het Brussels Gewest verschillende vormen van vervoeraanbod op vraag: de dienst TaxiBus van de MIVB, aangepaste taxi's (meer bepaald toegankelijk via de taxicheques), sociaal vervoer georganiseerd door verschillende vzw's of sommige gemeenten enzovoort. De voorwaarden voor toegang tot die vormen van aanbod verschillen en dat geldt ook voor de regels inzake reserveren, de kosten voor de begunstigden, de beschikbaarheid, het type en de kwaliteit van de diensten. Ook de subsidiërende overheden zijn niet alle dezelfde (Gewest, GGC, gemeenten enzovoort).

Ter aanvulling daarvan bestaan er ook diensten van *regulier* vervoer voor personen met een handicap: het vervoer naar instellingen van het bijzonder onderwijs (georganiseerd door de VGC en de COCOF) alsook naar sommige beschutte werkplaatsen en dagcentra. Deze sector verkeert al vele jaren in moeilijkheden: gebrek aan chauffeurs, daling van de winstgevendheid, langere reistijden enzovoort.

Het blijkt van belang te zijn om deze verschillende vormen van vervoeraanbod op elkaar af te stemmen met als doel:

- de toegang tot de gespecialiseerde diensten voor de potentiële begunstigden gemakkelijker te maken door middel van een betere complementariteit van het diverse beschikbare aanbod en door de reserveringsmodaliteiten homogeen te maken (idealiter zelfs door een uniek loket te creëren);
- de verschillende vormen van aanbod van gespecialiseerd vervoer die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikbaar zijn te bundelen om periodes van grote vraag beter te kunnen beheren en om de periodes van "downtime" van sommige operatoren te benutten (meer bepaald zij die instaan voor het schoolvervoer in het bijzonder onderwijs);
- schaalvoordelen te realiseren door aanbod en vraag beter op elkaar af te stemmen.

Naast de rationalisatie van de sector zou er ook reden zijn om te voorzien in specifieke faciliteiten voor de operatoren die personen met een handicap vervoeren (meer bepaald de regelmatige vervoerders): toegang tot de zones met beperkt verkeer en tot busbanen (ten minste tot sommige ervan), parkeerrechten op maat enzovoort.

Een internationaal busstation ontwikkelen

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft nog geen echt internationaal busstation. De ontwikkeling van een dergelijk platform is nochtans belangrijk om de kwaliteit van de dienstverlening aan de klanten te verbeteren (wachtruimtes, beveiliging, loketten, bagageafhandeling enz.) en om goede werkomstandigheden voor chauffeurs en personeel van de vervoerbedrijven te garanderen. De ontwikkeling van een busstation zou het ook mogelijk maken om de overlast van het verkeer en het parkeren van deze bussen in de stad te beheersen. Ook het imago van het Gewest staat op het spel, daar het de bedoeling is een groot aantal bezoekers van buitenaf in de best mogelijke omstandigheden te ontvangen.

Niet alleen moet de locatie van het busstation worden bepaald (bij voorkeur in de nabijheid van een trein- of metrostation), maar ook hoe de kosten zullen worden verdeeld tussen het Gewest en andere publieke en private spelers, en hoe het zal worden beheerd (opleggen van dienstregelingen, vergoedingen enzovoort).

4. Een pragmatisch parkeerbeleid dat meer rekening houdt met de sociale en milieu-uitdagingen

Een doeltreffend beheer van het gebruik van de openbare ruimte door het parkeren van privévoertuigen is een van de sleutels tot succes om de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de levenskwaliteit in woonwijken te verbeteren. In dit opzicht is het belangrijk om de verschuiving van parkeerplaatsen op de openbare weg naar parkeeroplossingen buiten de openbare weg te versnellen. Daartoe past het om enerzijds de uitbouw van het aanbod buiten de openbare weg voort te zetten en anderzijds de tarieven van de bewonerskaarten gevoelig te verhogen en tegelijk de sociale gevolgen van dergelijke maatregelen te beperken.

Tegelijk wordt aanbevolen om in de tarieftabellen rekening te houden met het gewicht van voertuigen en om de controle op parkeerinbreuken te versterken.

De ontwikkeling van het parkeeraanbod buiten de openbare weg voortzetten

De ontwikkeling van parkeergelegenheid buiten de openbare weg blijft een belangrijke strategie, vooral in de context van herontwikkelingsprojecten voor de openbare ruimte die een vermindering van het parkeeraanbod op de openbare weg met zich meebrengen. In de praktijk is deze benadering echter veel complexer gebleken om uit te voeren dan verwacht (lange en ingewikkelde onderhandelingsprocedures met private spelers die eigenaars zijn van parkings; (privé)parkings vereisen bovendien vaak fysieke aanpassingen om de toegang voor externe gebruikers te garanderen en tegelijk de veiligheid te waarborgen, parkeertijden zijn niet altijd compatibel enzovoort). Bovendien blijft parkeren buiten de openbare weg nog steeds veel duurder dan langs de openbare weg, gelet op de huidige tarieven voor "bewonerskaarten", wat de aantrekkingskracht aanzienlijk beperkt.

Ondanks deze obstakels moet de ontwikkeling van parkeeroplossingen buiten de openbare weg worden voortgezet en versterkt (dit behoort tot de opdrachten van parking.brussels). Deze inspanningen zullen op middellange en lange termijn vruchten afwerpen door de herinrichting van de openbare ruimte te ondersteunen en de weg te effenen voor toekomstige verhogingen van de tarieven voor bewonerskaarten. In dat verband blijkt het met name noodzakelijk om drempelwaarden voor parkeergelegenheid te bepalen in de toekomstige versies van de GSV (voor de stedenbouwkundige vergunningen) en het BWLKE (voor de milieuvergunningen) die zo goed mogelijk zijn aangepast aan de mogelijkheden en beperkingen in verband met de projecten voor de herinrichting van de weg alsook aan de capaciteit van parking.brussels om compensatie- of ontwikkelings-/beheerstudies voor gedeelde parkeerplaatsen uit te voeren.

Tegelijk is het ook belangrijk om aan de bevolking duidelijk te maken wat de toegevoegde waarde is van het feit te beschikken over een parkeerplaats buiten de openbare weg (veiligheid, de zekerheid een parkeerplaats te vinden enzovoort). In het kader van de ontwikkeling van het parkeeraanbod buiten de openbare weg is het ook belangrijk om de mogelijkheid te bestuderen om prioritaire toegang en/of voorkeurtarieven aan te bieden afhankelijk van de sociale situatie van de begunstigden (inkomen, gezinssamenstelling enzovoort).

Parallel met de ontwikkeling van parkeeroplossingen buiten de openbare weg voor wie niet over een eigen parkeerplaats beschikt, lijkt het ook zeer gepast om manieren te vinden om het gebruik van privéparkeerplaatsen aan te moedigen die al beschikbaar zijn voor omwonenden. Vele Brusselaars met

een garage parkeren hun voertuig ondanks alles immers nog steeds op straat, ofwel voor het gemak (snelheid, minder manoeuvres enz.) ofwel omdat ze hun garage voor andere doeleinden gebruiken (opslag, was enz.).

Bewonerskaarten duurder maken maar tegelijk voorzien in sociale tarieven

De parkeertarieven in gereguleerde zones zijn in 2023 sterk gestegen. Anderzijds blijft de stijging van het jaarlijks tarief voor "bewonerskaarten" zeer bescheiden (€ 15 per jaar voor een eerste kaart) en ver onder de tarieven die worden aangerekend in andere Europese steden die vergelijkbaar zijn met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het blijkt echter noodzakelijk om deze tarieven gevoelig te verhogen om de verschuiving van voertuigen van omwonenden naar parkeerplaatsen buiten de openbare weg te bevorderen en om parkeerprojecten buiten de openbare weg economisch gezien leefbaar te maken.

In het geval van een aanzienlijke stijging van deze tarieven is het echter essentieel om te voorzien in sociale modulatie (bv. op basis van het inkomen of de gezinssamenstelling). Een dergelijke differentiatie moet ook afhankelijk zijn van het beschikbare parkeeraanbod in de wijk en van de kosten daarvan.

Focussen op de uitrol van voorbehouden plaatsen

Wegens hun specifieke noden worden parkeerplaatsen in de openbare ruimte voorbehouden voor personen met beperkte mobiliteit, bezorgers, taxi's, autocars en vrachtwagens enzovoort. Het gaat zeer vaak om heel lokale noden die in de meeste gevallen niet naar iets verder kunnen worden verplaatst. Deze voorbehouden plaatsen moeten dus gegarandeerd zijn, ook in het kader van projecten die het parkeeraanbod langs de openbare weg schrappen. Het is nodig om de controle op die plaatsen te versterken en hun locatie zo nodig snel aan te passen of zelfs het aantal van die plaatsen te verhogen.

Met het gewicht van voertuigen rekening houden als een variabele in de parkeertarieven

Sinds enkele jaren neemt het gewicht van voertuigen systematisch toe, met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid en het milieu. Bovendien is het gewicht van auto's rechtstreeks gekoppeld aan hun afmetingen en de facto aan hun grondinname. Sinds 2018 zijn nieuw ingeschreven auto's in België gemiddeld breder dan 180 cm. Voertuigen van dit formaat zijn echter onverenigbaar met de afmetingen van veel parkeerplaatsen op en buiten de openbare weg. Bijgevolg nemen die voertuigen deels bezit van het voetpad, van de rijweg wanneer ze op straat parkeren of zelfs van andere parkeerplaatsen. Het wordt ook steeds moeilijker om ze in privéparkings te parkeren. In dit perspectief lijkt het relevant om het gewicht in rijklare toestand van de voertuigen op te nemen in de formules voor tariefbepaling van de bewonerskaarten en de kaarten voor bezoekers. Om elektrische auto's (die structureel zwaarder zijn vanwege hun batterij) niet te benadelen, zou een extra marge van 300 kg (nader te bepalen) kunnen worden toegestaan.

Bovendien lijkt het gewicht een relatief goede sociale "corrector" te zijn: de zwaarste auto's zijn vaker in het bezit van meer welgestelde huishoudens. Dit geldt met name voor bedrijfswagens, die gemiddeld veel zwaarder zijn dan auto's in privébezit. De invoering van parkeertarieven in functie van het gewicht van voertuigen zou het bijkomend voordeel bieden dat de impact groter is voor bedrijfswagens dan voor wagens in privébezit.

Strenger toezien op de naleving van parkeerregels

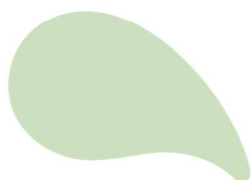
De boetes – en vooral het risico om bestraft te worden – voor parkeren op een voetpad of een voetgangersoversteekplaats, onrechtmatig parkeren op plaatsen voor leveranciers of plaatsen die voorbehouden zijn voor personen met een handicap enzovoort zijn te laag in vergelijking met parkeerovertredingen op gereguleerde plaatsen (rode of blauwe zones enzovoort). Een manier om een einde te maken aan deze ongezonde situatie bestaat erin dit soort overtredingen in toenemende mate aan te pakken via de regeling van de gemeentelijke administratieve sancties (GAS), zodat gemeenteambtenaren en/of de medewerkers van parking.brussels ze kunnen controleren en bestraffen.

Voortgaan met de ontwikkeling van parkeeroplossingen voor fietsen

Naast het parkeren van auto's is het ook essentieel om fietsparkeervoorzieningen te blijven ontwikkelen.

- Enerzijds moeten we doorgaan met het plaatsen van fietsbeugels vóór niet-conforme oversteekplaatsen. Dit blijft een belangrijke kwestie, vooral op het gemeentelijk wegennet. Naast het veiliger maken van oversteekplaatsen, maakt deze aanpak het ook makkelijker voor fietsers om een parkeerplaats te vinden, omdat er volgens deze benadering op termijn fietsbeugels zouden moeten komen op de meeste kruisingen.
- Anderzijds is het noodzakelijk om veilige fietsenstallingen verder te ontwikkelen (fietsboxen, maar ook lokalen in gebouwen enz.), omdat het gebrek aan parkeeroplossingen voor minder welgestelde huishoudens die in een appartement wonen een groot obstakel vormt om te gaan fietsen.

Tegelijk moeten we fietsdiefstallen blijven bestrijden. Dit is een groot obstakel voor de ontwikkeling van het fietsen: tot één op de drie fietsers stopt met fietsen na een diefstal. In 2021 heeft de regering een actieplan aangenomen om het risico dat je fiets wordt gestolen tegen 2030 te halveren. Het is essentieel om de acties die in dit plan zijn uiteengezet te handhaven en zelfs te versterken.



5. Autofiscaliteit ten dienste van een eerlijker en duurzamere mobiliteit

Autobelastingen zijn een krachtige hefboom voor een ambitieus en sociaal rechtvaardig mobiliteits- en milieubeleid.

Fiscale pk's vervangen door voertuigmassa als variabele in autobelastingen

De cilinderinhoud van thermische motoren in het (Brussels maar ook Belgisch) wagenpark wordt sinds enkele jaren structureel kleiner als gevolg van de optimalisatie van verbrandingsmotoren (*downsizing*) (voor zowel benzine als diesel), de verschuiving naar benzine (benzinemotoren zijn, bij gelijk vermogen, kleiner dan dieselmotoren en hebben dus ook een kleinere cilinderinhoud) en de elektrificatie van het wagenpark (gelet op hun ontwerp hebben elektrische voertuigen geen cilinderinhoud).

Als gevolg daarvan zouden de inkomsten van het Gewest uit de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling van jaar tot jaar kunnen dalen. Die belastingen zijn immers gebaseerd op het aantal fiscale pk's dat op zijn beurt rechtstreeks verband houdt met de cilinderinhoud van de motoren. Deze tendens zal de komende jaren alleen maar toenemen met de versnelling van de elektrificatie van het wagenpark. Als het hele wagenpark wordt geëlektrificeerd, zoals de bedoeling is tegen 2035, kunnen de inkomsten uit de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling met ca. 70% dalen.

Bovendien weerspiegelen de fiscale pk's onvoldoende de negatieve externe factoren van de voertuigen die vandaag in het verkeer circuleren. Dit criterium houdt immers slechts gedeeltelijk verband met het reële vermogen van de motoren (uitgedrukt in kW) (voor elektrische voertuigen is er zelfs geen enkel verband daar elektrische motoren geen cilinderinhoud hebben), de uitstoot van fijn stof en CO₂, het gewicht en de afmetingen van de voertuigen enzovoort. Bovendien zijn de fiscale pk's een slechte sociale "corrector", daar oude voertuigen en vooral dieselveertuigen gemiddeld een grotere cilinderinhoud hebben. Dit zijn echter vaker voertuigen van huishoudens met een beperkt inkomen.

In deze context is er dringend nood aan een evolutie van de aanslagcriteria van de autofiscaliteit, of het nu gaat om een "klassieke" evolutie van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling of een ambitieuzer project van kilometerheffing. Het gewicht (in rijkklare toestand) zou een bijzonder relevante vervangende parameter kunnen vormen daar het zou toelaten de erosie van de belastinginkomsten van het Gewest een halt toe te roepen en tegelijk de verzwaring van het wagenpark te beperken. Auto's worden immers steeds zwaarder en groter in het Brussels Gewest (en ook elders in België), wat een negatieve impact heeft op het milieu (luchtkwaliteit, rechtstreekse en onrechtstreekse uitstoot van CO₂ enz.), maar ook op de levenskwaliteit in de stad (verkeersveiligheid, inname van de openbare ruimte door voertuigen enzovoort). Bovendien lijkt het gewicht van het voertuig een vrij goede sociale "corrector" te zijn: de zwaarste voertuigen behoren immers vaker toe aan de rijkste huishoudens; dit is meer bepaald het geval voor bedrijfswagens die gemiddeld veel zwaarder zijn dan voertuigen in privébezit.

Om de verschuiving weg van verbrandingsmotoren verder te stimuleren, zou er kunnen worden voorzien in een bijkomende marge van 300 kg (nader te bepalen) voor elektrische voertuigen. Het zou ook denkbaar zijn om een extra marge of belastingvoordelen toe te kennen aan grote gezinnen, daar zij gemiddeld grotere en dus zwaardere auto's hebben dan de rest van de bevolking.

Bovendien lijkt het belangrijk om te voorzien in een grotere *effectieve* progressiviteit van de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling dan vandaag het geval is, om de toegang tot een voertuig niet al te zeer te beperken voor huishoudens met een bescheiden inkomen, en tegelijk te voorzien in sterke stimulansen voor de inverkeerstelling van voertuigen die aangepast zijn aan een stedelijke context (cf. prijssignaal). Momenteel betaalt slechts een zeer klein aantal belastingbetalers een hoog tarief voor de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling, daar het aandeel auto's met een cilinderinhoud van meer dan 2 liter zeer laag is (gelijk aan of meer dan 11 fiscale pk's, waarvoor het tarief van de belasting op inverkeerstelling is vastgesteld op € 511,24).

Voortgaan met de ontwikkeling van een kilometerheffing

Uiteindelijk is het project SmartMove er niet gekomen tijdens de vorige legislatuur. Dit belet niet dat een kilometerheffing een relevante benadering blijft voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gelet op - enerzijds - de overvloed en de kwaliteit van het aanbod aan alternatieve mobiliteitsoplossingen en - anderzijds - de milieu- en maatschappelijke impact van het autogebruik in het algemeen en de congestie tijdens piekuren in het bijzonder.

Bovendien is er al heel wat voorbereidend werk verricht in het kader van het project SmartMove: vele juridische studies (gewestelijke versus federale bevoegdheden, AVG ...) en technische studies (installatie van ANPR-camera's, IT-architectuur ...) hebben toegelaten de concrete modaliteiten voor invoering van een project van kilometerheffing nader te bepalen. Daarnaast hebben honderden personen de kans gekregen een app te testen die bestemd is voor het grote publiek en toelaat een simulatie te maken van de kosten in een reële situatie van verplaatsingen per auto en alternatieven daarvoor.

In deze context lijkt het passend om voort te gaan met de ontwikkeling van een project van kilometerheffing. Het zou echter nuttig kunnen zijn om niet de principes in vraag te stellen maar wel (a) de tariefformule van het project SmartMove en (b) de mogelijkheden van vrijstelling of aangepaste tarifiering in functie van specifieke profielen:

Wat betreft de formule voor tariefbepaling:

- Ten eerste is het essentieel om (zoals hierboven voorgesteld) de parameter voor fiscale pk's (gebruikt in het SmartMove-project om een multiplicator voor het verbruikstarief op te bouwen) te vervangen door die van de massa van het voertuig in rijklare toestand;
- Vervolgens lijkt het belangrijk om een verschillend tarief te handhaven voor piekuren, daluren (overdag) en hyperdaluren ('s nachts), maar de verschillen kunnen eventueel kleiner worden gemaakt. Een groot deel van de weggebruikers kan immers niet anders dan zich tijdens de piekuren te verplaatsen (werk, school enzovoort). Omgekeerd kan men zich de vraag stellen waarom een nachtelijke verplaatsing helemaal gratis zou moeten zijn.
- Tot slot lijkt het ook zinvol om opnieuw de relevantie te onderzoeken van de maatregel om de belasting op inverkeerstelling voor de meeste voertuigen tot nul te verminderen, zoals het geval is in het project SmartMove. Een dergelijke vermindering zou immers bevorderlijk zijn voor de toegang tot wagenbezit (en tegelijk het gebruik ervan beperken). Het bezit van een wagen (ook wanneer die weinig wordt gebruikt) heeft echter zelf ook negatieve externe factoren voor de stad en de eigenaars van een wagen: congestie van wegen als gevolg van parkeren, druk van het autobezit op het gezinsbudget enzovoort. Bovendien is de belasting op inverkeerstelling

een instrument dat bijzonder doeltreffend zou kunnen zijn om ertoe aan te zetten voertuigen in het verkeer te brengen die beter zijn aangepast aan een stedelijke omgeving. Door die belasting tot nul te verlagen, ontzegt de overheid zich een belangrijke hefboom in deze context.

Wat betreft de aanpassingen voor sommige groepen kunnen we meegeven wat volgt. In vele beroepsgerelateerde en gezinssituaties blijft het gebruik van de auto noodzakelijk. Het lijkt belangrijk om te voorzien in betere begeleiding van de groepen die afhankelijk zijn van een intensief gebruik van de auto (meer bepaald tijdens piekuren) en het financieel moeilijk hebben. Deze begeleiding zou als doel moeten hebben de afhankelijkheid van deze personen/gezinnen ten opzichte van de auto te verminderen. Op ondergeschikte wijze zou het noodzakelijk kunnen zijn om de tarieven aan te passen voor profielen die in bestaansonzekerheid leven en zeer afhankelijk zijn van intensief autogebruik.

Tot slot moet er worden nagedacht over een goede verwevenheid tussen Floya en de app SmartMove.

Uitbreiding van Viapass tot bestelwagens (N1)

Bij gebreke van een kilometerheffing voor alle gemotoriseerde voertuigen zou het bijzonder relevant kunnen zijn om de Viapass-regeling uit te breiden tot bestelwagens (N1). De voorbije jaren is het aantal bestelwagens immers sterk toegenomen (niet alleen in het Brussels Gewest maar ook in de andere twee gewesten). Bovendien zal de nieuwe Eurovignet-richtlijn het mogelijk maken om de belastingtarieven voor bestelwagens te moduleren vanaf 2026 (artikel 7, octies-ter).

De context lijkt dus gunstig om te voorzien in een belasting op het gebruik van bestelwagens. De technische, juridische en menselijke structuur die voor Viapass werd ontwikkeld, zou vrij vlot kunnen worden gebruikt voor een dergelijke maatregel. Tot slot zal de politieke weerstand wellicht veel kleiner zijn dan bij een kilometerheffing die ook voor particulieren van toepassing zou zijn.

Het succes van bedrijfswagens beperken en voorrang geven aan bedrijfswagens die beter zijn aangepast aan een stedelijke omgeving

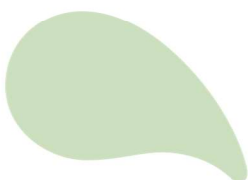
Het systeem van de bedrijfswagen heeft de afgelopen 15 jaar een hoge vlucht genomen in België maar ook in het Brussels Gewest, terwijl het privébezit van een auto jaar na jaar afneemt in de hoofdstad. Het gaat nochtans om een systeem dat bevorderlijk is voor autobezit en -gebruik zonder dat er noodzakelijkerwijs een behoefte bestaat. Bovendien dragen bedrijfswagens in zeer grote mate bij tot de verzwaring van het autopark (> 500 kg ten opzichte van privéwagens), daar de regeling voorrang geeft aan grote wagens.

Daarnaast verloopt de elektrificatie van bedrijfswagens veel sneller dan dit het geval is voor de rest van het wagenpark. Zoals we hierboven echter hebben gezien, betalen elektrische wagens het minimumtarief van de verkeersbelasting en van de belasting op inverkeerstelling. Individueel genomen dragen ze dus steeds minder bij tot de gewestelijke inkomsten, wat des te problematischer blijkt daar het vernieuwingspercentage - en dus het percentage van inverkeerstelling - van deze wagens zeer hoog is: leasingwagens waren in 2023 goed voor bijna 60% van de nieuwe inschrijvingen in het BHG.

In deze context is het onvermijdelijk om enerzijds pogingen te ondernemen om de ontwikkeling van bedrijfswagens af te remmen en anderzijds bedrijfswagens op te nemen in de hierboven beschreven projecten van belasting (verkeersbelasting, belasting op inverkeerstelling of kilometerheffing). Dit is zeer belangrijk:

- vanuit fiscaal oogpunt, om de erosie van de inkomsten uit de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling te beperken;
- vanuit het oogpunt van de verwante effecten waarop de voorgestelde fiscale maatregelen zijn gericht. Zo het doel erin bestaat het gewicht van het wagenpark te verminderen via de autobelasting zonder te raken aan de bedrijfswagens, dan zal dat doel slechts ten dele worden bereikt;
- vanuit het oogpunt van de eerlijkheid – en dus ook van de aanvaardbaarheid – van de belastingmaatregelen: hoe kan men rechtvaardigen dat een belasting enkel betrekking zou hebben op auto's in privébezit maar niet (of volgens minder strenge criteria) op bedrijfswagens?

Om de belastingregeling in verband met bedrijfswagens aan te passen blijkt het nodig om een akkoord tussen de gewesten te sluiten. De bijzondere wet betreffende de financiering van de Gemeenschappen en de Gewesten (artikel 4, §3) bepaalt immers dat een interregionaal akkoord vereist is voor elke fiscale wijziging die betrekking heeft op leasingmaatschappijen (om fiscale concurrentie tussen de gewesten te vermijden). Blijkbaar is de context vandaag gunstiger om een dergelijk akkoord te sluiten, daar ook het Vlaams Gewest te maken krijgt met een daling van zijn fiscale inkomsten uit de verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling als gevolg van de snelle elektrificatie van bedrijfswagens.



6. De samenwerking met het Vlaams Gewest versterken

Samenwerking met de federale Staat en de andere twee gewesten is essentieel voor een ambitieus mobiliteitsbeleid in de hoofdstad. Het is meer bepaald zeer belangrijk om de relaties met het Vlaams Gewest te versterken. In de Vlaamse Rand vinden immers belangrijke ontwikkelingen plaats die een grote impact kunnen hebben op het Brussels Gewest (werken aan de Ring, invoering van de Vervoerregio Vlaamse Rand, herstructurering van het netwerk van De Lijn, uitrol van BrabantNet, ontwikkeling van industriële en logistieke zones enzovoort). Het is essentieel om het mobiliteitsbeleid aan beide zijden van de gewestgrens zo goed mogelijk te coördineren.

De projecten voor heraanleg van de Ring begeleiden

In 2024 keurde het Vlaams Gewest, na verschillende jaren van studies, een ruimtelijk ontwikkelingsplan goed om de infrastructuur van de Ring Noord (van Groot-Bijgaarden tot Zaventem) aan te passen (GRUP R0-NOORD) (rationalisering van de toegangswegen, verhoging van de snelwegcapaciteit, verkleining van de infrastructuurvoetafdruk enzovoort). Als onderdeel hiervan zouden grote werken in de omgeving van Zaventem al eind 2025 van start kunnen gaan. Enerzijds is het nodig om zich te vergewissen van de verenigbaarheid van deze werken met de werken die gepland zijn voor de toegangswegen tot het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, anderzijds moeten de verkeersproblemen waartoe de werken aanleiding zullen geven zo goed mogelijk worden beheerd in samenwerking met het Vlaams Gewest en moet de gelegenheid worden aangegrepen om een structurele modal shift te bevorderen.

Tegelijk moeten de gesprekken over de geschiktheid van andere Vlaamse ontwikkelingsprojecten waarbij de Ring betrokken is, worden voortgezet en geïntensiveerd. Het gaat meer bepaald om de voortzetting van de interregionale studies die al zijn aangevat met het oog op de gezamenlijke constructie van projecten die een rechtstreekse impact hebben op de toegangswegen (Heizel, Jette-Wemmel, Vierarmen en Leonard) en, desgevallend, om de lancering van nieuwe studies.

Samenwerken rond een ambitieus logistiek beleid: ontwikkeling van de Haven van Brussel en van de site Schaarbeek-Vorming

Een doeltreffend en coherent logistiek beleid in Brussel vereist een nauwe interregionale samenwerking als gevolg van de grote verwevenheid van de geplande ontwikkelingen aan weerszijden van de gewestgrens.

Beide gewesten willen immers logistieke zones ontwikkelen in het grootstedelijk gebied. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat het om de Haven van Brussel en de site Schaarbeek-Vorming, voor het Vlaams Gewest om Brussels Airport, de multimodale terminal Cargovil in Zemst en Vilvoorde en een multimodale terminal in Sint-Pieters-Leeuw. Om schadelijke interregionale concurrentie te vermijden en het belang en de levensvatbaarheid van deze verschillende projecten te garanderen, is het essentieel om overeenstemming te bereiken over de juiste complementariteit van de terminals (modale specialisatie, marktsegmenten, klantenzones enz.) en over de eventuele financiële stimulansen ten voordele van de modal shift.

Beide gewesten zijn ook zeer afhankelijk van elkaar wat betreft hun netwerken. Het Brussels Gewest is afhankelijk van het Vlaams Gewest om ervoor te zorgen dat zijn logistieke zones goed over de weg

worden bediend. Meerdere interregionale logistieke routes (R22, Schaarbeeklei, Tyraslaan) die naar de noordelijke zone van het Kanaal leiden, zijn immers verzadigd (of staan op het punt verzadigd te raken), wat de geplande ontwikkelingen voor de Haven van Brussel en de site Schaarbeek-Vorming zou kunnen beperken. Omgekeerd zou een optimale verbinding met de multimodale terminals ten zuiden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Sint-Pieters-Leeuw, Lembeek) grote ingrepen op het Brussels deel van het kanaal vereisen.

De toegang van de Brusselaars tot de werkgelegenheidszones in de rand van het Gewest vergemakkelijken

De Brusselse economie is grotendeels gestructureerd rond de tertiaire sector en is als dusdanig een bron van jobs voor hooggekwalificeerde mensen (die in groten getale pendelen). Een groot deel van de Brusselse bevolking is echter laaggeschoold en heeft moeite om werk te vinden. In de Brusselse periferie in het Vlaams Gewest zijn veel bedrijven dan weer op zoek naar laaggeschoolde werknemers. Er is dus een duidelijk belang om vraag en aanbod inzake arbeidskrachten aan beide kanten beter op elkaar af te stemmen. Na taalvaardigheid is het de interregionale mobiliteit die Brusselaars verhindert om werk te vinden in het Vlaams Gewest. De Vlaamse werkgelegenheidsgebieden zijn immers vaak slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Ook de aard van de banen die er worden aangeboden (verschoven uurroosters, *shifts* enz.), leidt tot bijzondere mobiliteitsvoorwaarden. In deze context zou het verstandig zijn om, naast de actiehefboom in verband met het spooraanbod en de promotie ervan (zie punt 3), in overleg met Actiris en de VDAB een gezamenlijke aanpak rond dit specifieke thema te ontwikkelen (aanpassing van de lijnen van het openbaar vervoer, bevordering van door de ondernemingen georganiseerde oplossingen van vervoer en carpooling, ontwikkeling van oplossingen via autodeeldiensten enzovoort). Dit is een sociaaleconomische uitdaging waarover de twee gewesten het waarschijnlijk gemakkelijk eens kunnen worden.

7. Beter gerichte communicatie op basis van concrete evenementen

Sommige spanningen die de afgelopen jaren zijn ontstaan met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, vloeien voort uit communicatieproblemen. Het is belangrijk om te voorzien in meer strategische communicatie met als doel de uitrol van het mobiliteitsbeleid te ondersteunen. We stellen daartoe de volgende pistes voor.

Voorrang geven aan groepen die rechtstreeks worden getroffen door het mobiliteitsbeleid

Het is een goed idee om activerings-, communicatie- en bewustmakingsacties te richten op groepen die rechtstreeks worden getroffen door mobiliteitsmaatregelen. Het kan bijvoorbeeld gaan om de bewoners van een wijk waar ingrijpende inrichtingswerken zijn gepland of om pendelaars van wie de trajecten (zullen) worden omgeleid als gevolg van geplande werken (cf. supra). Dergelijke gerichte communicatie moet het enerzijds mogelijk maken om de ongemakken voor de gebruikers te beperken (door hen op voorhand kennis te geven van de impact die de projecten zullen hebben en hun oplossingen aan te reiken), anderzijds om de veranderingen op het terrein te gebruiken als hefboom om de aanzet te geven tot duurzame gedragswijzigingen. Er wordt immers algemeen aanvaard dat sensibiliseren of activeren "buiten het terrein" weinig kans maakt om te leiden tot echte veranderingen in mobiliteitsgedrag. Ondersteund door concrete veranderingen in de omgeving kunnen we het slaagpercentage van dit soort acties vergroten.

Sensibiliseren voor gedragswijzigingen op het vlak van mobiliteit vereist dat ca. 2% van de investeringen in infrastructuur wordt besteed aan de ondersteuning van mobiliteitswijzigingen en het leren gebruiken van de nieuwe structuren en diensten.

Zich richten op de groepen die het meest geneigd zijn hun mobiliteitsgewoonten aan te passen, met de hulp van tussenpersonen

Een aanvullende benadering bestaat erin zich te richten op de groepen die het meest geneigd zijn om hun mobiliteitsgedrag te veranderen. In dit geval veranderen verplaatsingsgewoonten vaak vrij radicaal ter gelegenheid van belangrijke "mijlpalen" in het leven (begin van een hogere opleiding, eerste baan, verandering van baan, ouderschap, pensioen, verhuizing enzovoort). Door communicatie- en bewustmakingscampagnes op deze belangrijke momenten te richten, vergroot de kans dat deugdzamer mobiliteitsgedrag effectief kan worden gepromoot.

Om die specifieke groepen te bereiken, wordt aanbevolen om te werken met welbepaalde tussenpersonen: jobbeurzen voor studenten op het einde van hun studies, Actiris voor werkzoekenden, de plaatselijke economieloketten voor nieuwe zelfstandigen, de onthaalbureaus voor nieuwkomers (verplicht onthaalparcours sinds 2022), het *welcome pack* van de MIVB enzovoort.

Communiceren/sensibiliseren via acties op het terrein die een voorproefje bieden van het potentieel van een ambitieus mobiliteitsbeleid

Projecten van toe-eigening van de openbare ruimte door de bewoners (in het kader van programma's zoals "Vooruit met de wijk!", "Brussel met vakantie", "Bruxelles plante, Brussel plant!" of ook

"schoolstraten") versterken de sociale cohesie in de wijken en zijn bevorderlijk voor het organisatievermogen van het Brussels middenveld. Bovendien geven deze projecten een concreet beeld van het potentieel van een stad met minder auto's en helpen zo een collectieve horizon van verwachtingen op te bouwen in lijn met het voorgestelde mobiliteitsbeleid, met name voor de wijken. Dit soort projecten zou deels gericht kunnen worden op de wijken die gaan veranderen als gevolg van een herinrichting van de openbare ruimte of de invoering van een verkeersplan.

Voorzien in doeltreffende communicatie met het "grote publiek" om de grote principes van het mobiliteitsbeleid toe te lichten

Tot slot is het, naast maatregelen die gericht zijn op specifieke groepen en verankerd zijn in concrete evenementen, ook essentieel om meer algemene communicatie te ontwikkelen die niet gericht is op bewustmaking of activering (daar dit geen effectieve manier is om echte gedragsveranderingen teweeg te brengen), maar op een zo duidelijk mogelijke presentatie, op basis van objectieve gegevens, van de uitdagingen van het mobiliteitsbeleid en het uitleggen van de beweegredenen achter de voorgestelde acties. Daarbij gaat het erom het publieke debat te voeden met duidelijke en objectieve elementen die een kader bieden.



Slotopmerkingen

In zijn huidige vorm biedt het Gewestelijk Mobiliteitsplan een solide kader om een coherent en geïntegreerd mobiliteitsbeleid te voeren in lijn met de vele andere uitdagingen en verbintenissen van het Gewest (op milieu-, economisch en sociaal vlak enzovoort). De belangrijkste doelstellingen van het huidige plan blijven grotendeels relevant en haalbaar, vooral die met betrekking tot de modal shift en de verkeersveiligheid. Bovendien hebben de meeste strategieën en acties in het plan al positieve resultaten opgeleverd en geen sterke weerstand opgeroepen bij de bevolking.

Dit betekent niet dat er geen aanpassingen noodzakelijk zijn, rekening gehouden met wat volgt: de budgettaire beperkingen die opdoemen; bepaalde sociale en economische gevolgen waarmee onvoldoende rekening is gehouden; de opkomst van nieuwe mobiliteitsgewoonten (met name als gevolg van de gezondheidscrisis) en andere onvoorziene trends (waaronder de sterke toename van het gewicht van auto's); en feedback over de uitvoering van de acties, met name nieuwe benaderingen (LMC, ontwikkeling van parkeergelegenheid buiten de openbare weg enzovoort).

De mobiliteitsordonnantie biedt een regelgevend kader om het Gewestelijk Mobiliteitsplan te evalueren en bepaalde maatregelen in voorkomend geval aan te passen. Het zou gepast zijn als de regering dit proces helemaal aan het begin van de legislatuur zou opstarten om zo een duidelijk kader te bieden voor de voortzetting van het mobiliteitsbeleid tijdens de komende jaren. Dit verslag bereidt de weg voor een dergelijke aanpak door de belangrijkste uitdagingen te identificeren en corrigerende maatregelen voor te stellen. Het wil ook aantonen dat het mogelijk is om bepaalde acties van het Gewestelijk Mobiliteitsplan te herzien en bepaalde prioriteiten te herschikken zonder daarom af te wijken van de belangrijkste doelstellingen en principes.⁶

⁶ Artikel 8 (§6) van de ordonnantie bepaalt wat volgt: "(...) bepaalt de regering welke corrigerende acties eventueel moeten worden genomen en of het GMP moet worden gewijzigd". Op het eerste gezicht vereisen de hierboven beschreven voorgestelde aanpassingen geen formele wijziging van het Gewestelijk Mobiliteitsplan. Artikel 9 bepaalt immers: "De in artikel 7 bedoelde procedure is van toepassing op elke wijziging die door de regering in het GMP wordt aangebracht. In afwijking van lid 1 worden de wijzigingen aangebracht aan het strategische gedeelte bedoeld in artikel 6, § 2 en die geen substantiële impact hebben op het milieu, niet onderworpen aan een openbaar onderzoek en andere in artikel 7 bepaalde formaliteiten. De budgettaire aspecten en het tijdschema voor de acties vormen geen wijzigingen van het plan."