



# AANBEVELINGEN

## Focus Good Choice van het gewestelijk mobiliteitsplan - Good Move

20 december 2017

<b>Aanvraag behandeld door</b>	Commissie Ruimtelijke ordening-Mobiliteit
<b>Aanvraag behandeld op</b>	10 november, 1 en 6 december 2017
<b>Advies uitgebracht door de Plenaire zitting op</b>	20 december 2017

## Vooraf

Momenteel wordt het gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) uitgewerkt in een proces van overleg en mede-opbouw met heel wat actoren (mobiliteitsactoren, gemeenten, verenigingen, burgers, sociale partners, ...). Dit plan zal een regelgevende waarde hebben.

**Good Move** bestaat uit zes **focussen (strategische actieplannen)** die op zich uit verschillende acties bestaan :

- **Good Neighbourhood** strekt ertoe om grote verkeersluwe « woonerven » tussen de grote stedelijke assen, in samenwerking met de gemeenten, te creëren ;
- **Good Network** strekt ertoe om een performant geheel van structurerende mobiliteitsnetwerken en duidelijke prioriteiten in het verdelen van de ruimte te realiseren ;
- **Good Service** strekt ertoe om de diensten van het openbaar vervoer op een efficiënte wijze te integreren in de anderen vormen van mobiliteit, met het oog op een vlot en flexibel gebruik ;
- **Good Choice** beoogt een coherent beheer van de vraag, ter ondersteuning van de gewenste individuele en collectieve keuzes voor een duurzame stedelijke mobiliteit ;
- **Good Partner** strekt ertoe om het gewestelijk leadership een nieuwe dynamiek te geven, om zo een effectieve aansturing in een geest van partnerschap en transparantie te verzekeren ;
- **Good Knowledge** strekt tot het verbeteren van de kennis, het verzamelen en verwerken van gegevens (enquêtes, statistieken, big data), monitoring op basis van indicatoren, uitwisseling en benchmarking met andere steden en hulpmiddelen voor de besluitvorming.

Tijdens een workshop op 10 november 2017 werd de leden van de Economische en Sociale Raad, evenals andere actoren, **de focus Good Choice** en de verschillende acties ervan uiteengezet. Deze focus wordt door drie belangrijke dimensies gedragen : vestiging (ruimtelijke ordening), tarifiering/fiscaliteit en bewustmaking.

Het doel van dit document is om de coördinatoren van Good Move, evenals de Regeringsleden de aanbevelingen van de Raad hieromtrent ter hand te stellen.

## Aanbevelingen inzake de focus Good Choice

### 1. Algemene beschouwingen

**De Raad** verheugt zich erover dat hij voorafgaandelijk over deze focus Good Choice van het gewestelijk mobiliteitsplan werd geraadpleegd. Hij had ook graag over de andere vijf focussen van het plan geraadpleegd geworden.

Gelet op de duidelijke en belangrijke sociaaleconomische implicaties van het gewestelijk mobiliteitsplan, vraagt **de Raad** om hierover ter advies te worden geraadpleegd, daar het in eerste lezing de Regering zal worden voorgelegd. Bovendien herhaalt **de Raad** dat ingevolge de Sociale Top van 26 september 2017 mobiliteit een nieuwe doelstelling van de Strategie 2025 is geworden, waarbij de Regering zich ertoe heeft verbonden om deze volgens de methode van de overlegde prioriteiten te behandelen<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Er is een klassieke raadpleging van de sociale partners voorzien.

**De Raad** benadrukt het belang om de noodzakelijke financiële en menselijke middelen te voorzien om deze focus en het volledige plan ten uitvoer te leggen.

Hierna volgen de 10 acties die tijdens de workshop werden uiteengezet en waarvoor **de Raad** de volgende aanbevelingen formuleert :

- **40.000 toegankelijke woningen creëren zowel op het vlak van de multimodaliteit als van de aankoop door gezinnen met een bescheiden inkomen**

Aangezien de bevolking op het Brusselse grondgebied sinds meerdere jaren toeneemt (op 1 januari 2017, 1.191.604 inwoners<sup>2</sup> in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en gelet op de voorspellingen inzake de bevolkingsgroei voor de komende jaren (+ 10.000 inwoners per jaar tussen 2015 en 2025), wordt de vraag naar huisvesting van allerlei aard (huur en aankoop) steeds groter en volstaat het aanbod momenteel niet. Voor **de Raad** is het van belang dat alle toekomstige woningen, maar ook de bestaande die zich op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden, toegankelijk zijn vanuit het oogpunt van de mobiliteit.

Eenzijds is **de Raad** immers van mening dat men de gebieden zou moeten verdichten (link te leggen met het ontwerp van GPDO) die momenteel een goede verbinding met het openbaar vervoer hebben. Bijgevolg moet de gewestelijke stedenbouwkundige vergunning (GSV) in functie van dit streven worden aangepast. Het komt er meer bepaald op aan om een verdichting in de binnenterreinen van huizenblokken toe te laten, evenals een verhoging van de gebouwen en woningen met een kleiner formaat. Aangezien de GSV momenteel wordt herzien, moet men deze gelegenheid aangrijpen om dienovereenkomstig te handelen.

Anderzijds moeten voor **de Raad**, wanneer er sprake van is om nieuwe wijken te creëren, deze in de eerste plaats ten overstaan van hun multimodale toegankelijkheid worden uitgedacht en moet de mobiliteit van deze wijken worden begroot en gepland. Het doel is om nieuwe wijken te hebben die op het openbaar vervoersnet zijn aangesloten alvorens de eerste inwoners aankomen. Deze mobiliteit moet worden ontwikkeld waarbij de verschillende actieradiussen<sup>3</sup> van een vervoerswijze ten overstaan van een woning voor de geest worden gehouden (de actieradius bedraagt 250m voor de bus, 400m voor de tram en 500m voor de metro of de Chrono-lijnen). Welnu, de afstand die in de presentatieslides van de focus<sup>4</sup> werd aangehaald (radius van 600m voor het openbaar vervoer) ligt in bepaalde gevallen veel hoger.

Volgens **de Raad** moet men het gewestelijk grondgebied dus niet als een gecentraliseerde stad, maar wel degelijk als een polycentrische stad ontwikkelen, met polen voor huisvesting, tewerkstelling, diensten, cultuur en voeding, die duidelijk commercieel zijn geïdentificeerd en onderling doeltreffend met elkaar zijn verbonden.

<sup>2</sup> [http://bisa.brussels/themas/bevolking?set\\_language=nl#.Wi490meovIU](http://bisa.brussels/themas/bevolking?set_language=nl#.Wi490meovIU)

<sup>3</sup> Zie in dat opzicht de Wijkmonitoring <https://wijkmonitoring.brussels/indicators/Aandeel-bevolking-nabij-metrohalte-chronohalte-500m/> : *De aanvaardbare afstand om te voet een openbare vervoershalte te bereiken, is afhankelijk van de bedieningsradius van het vervoersmiddel. Een bushalte heeft een beperktere actieradius dan een metrostation. We hebben een actieradius genomen (in vogelvlucht dus) rond het centrum van de haltes (bij een bushalte met minstens twee stopplaatsen werd het midden van die twee genomen). De actieradius bedraagt 250 m voor de bus, 400 m voor de tram en 500 m voor de metro en de Chrono-lijnen.*

<sup>4</sup> Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer : er wordt een radius van 600m tussen de potentiële zone en het bestaand (of toekomstig) openbaar vervoer getrokken. Een woning die zich in deze zones bevindt, geniet van een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer, die bewoners in staat stelt om hun auto zo weinig mogelijk te gebruiken.

- **1 vorm van omgekeerde tolheffing<sup>5</sup> op het wegennet testen, in het bijzonder in het kader van grote projecten inzake creatie/renovatie/conversie van infrastructuren (openbare vervoerslijnen, tunnels, viaducten, enz.)**

Voor **de Raad** is het idee van de omgekeerde tolheffing interessant, maar moet het worden bestudeerd door de kwestie van doeltreffendheid en sociale aanvaardbaarheid van de maatregel op de voorgrond te plaatsen.

Deze maatregel, die meer bepaald in Nederland wordt uitgetest<sup>6</sup>, vertoont immers positieve gevolgen voor wat de verkeersafname en de gedragswijziging in de tijd van automobilisten betreft.

De omgekeerde tolheffing wordt hier beoogd in het kader van grote projecten inzake creatie/renovatie/conversie van infrastructuur. Voor **de Raad** moet het doel van een dergelijke maatregel erin bestaan om automobilisten er op een positieve wijze toe aan te zetten om hun gedrag te veranderen (keuze voor een andere vervoerswijze dan de auto of glijdende arbeidstijd-regelingen of telewerk of car sharing, ...) voorbij enkel de periode van werken. Tevens zou deze maatregel een verkorting van de duur van de bouwplaats moeten toelaten (sterke alternatieve maatregelen die het verkeer verminderen zouden immers een beter beheer van de bouwplaatsen toelaten).

Anderzijds is **de Raad** van mening dat het relevant zou kunnen zijn om deze maatregel niet alleen tot grote projecten inzake creatie/renovatie van infrastructuur te beperken, maar om deze ook op een tijdelijke wijze op bepaalde grote invalswegen van het Brussels grondgebied te kunnen toepassen. In dat geval en gelet op de vergoeding die pendelaars bijgevolg zou worden toegekend, moet de financiering van een dergelijke maatregel in een interregionaal perspectief worden uitgedacht.

Ook al is een geldelijke vergoeding ongetwijfeld de beste stimulans, toch is **de Raad** van oordeel dat men ook andere alternatieven zou kunnen overwegen: aankoopcheques in de Brusselse handelszaken, bonnen voor mobiliteitsproducten, ... Tevens zou de vergoeding aan de gedragswijziging kunnen worden gekoppeld.

Niettemin is **de Raad** van mening dat de maatregel vragen stelt in termen van billijkheid: sommigen kunnen immers niet voor glijdende verplaatsingstijden kiezen (verplichtingen verbonden aan het werk, aan de school, ...). En wat met diegenen die al een modal shift hebben doorgevoerd, maar die niet werden vergoed?

Al deze elementen moet dus goed worden afgewogen om over de doeltreffendheid van de maatregel ten overstaan van de billijkheidskwesties te oordelen. Een testfase zou op zijn minst noodzakelijk zijn. Bovendien zal voor **de Raad** deze maatregel, ondanks een voorlopige tenuitvoerlegging, pas doeltreffend kunnen worden geacht indien hij een duurzaam effect op de filevorming heeft.

Anderzijds moet deze maatregel parallel worden gesteld met de volgende actie die ertoe strekt om een dynamische tarifiering van de openbare vervoersnetten te ontwikkelen, evenals met deze van de gebruikstarifiering.

---

<sup>5</sup> Omgekeerde tolheffing bestaat uit programma's voor desynchronisatie van vervoersmiddelen, teneinde autoverplaatsingen tijdens de spitsuren te beperken en deze te verschuiven naar momenten waarop de netten minder verzadigd zijn.

<sup>6</sup> <http://www.spitsmijden.nl/>

- **1 dynamische tarifiering van de openbare vervoersnetten ontwikkelen om het gebruik van de middelen te optimaliseren (wegennet, rollend materieel) en de verplaatsingen tijdens de spitsuren te beperken**

Het idee van de dynamische tarifiering bestaat erin om de tarieven te kunnen aanpassen in functie van de vraag (minder hoog tarief tijdens de daluren of bij werken op de lijn, ...).

Zo meent **de Raad** dat met de ontwikkeling van de nieuwe technologieën, applicaties, elektronische betaling, ... er een opportuniteit is die men moet aangrijpen om over te schakelen op elektronische betaling na gebruik (rekening aan het eind van de maand volgens verbruik) en op dematerialisatie van de vervoersbewijzen en om tot slot te komen tot de kwestie van het enig ticket tussen de verschillende openbare vervoersoperatoren.

Tevens moet deze dynamische tarifiering worden gekoppeld aan een real time informatie over de frequentie, de bezettingsgraad van de voertuigen, de mogelijke alternatieven, ...

Anderzijds wordt het Brusselse grondgebied, naast het MIVB-net, door bepaalde lijnen van de TEC en De Lijn en door het intra-Brusselse spoorwegnet van de NMBS doorkruist. Deze netten worden momenteel door de Brusselaars onvoldoende gebruikt, omdat ze onvoldoende gekend zijn en een bijkomende kost voor de gebruiker met zich meebrengen. **De Raad** dringt erop aan dat er een echte samenwerking tussen de gewestelijke en federale openbare vervoersoperatoren zou zijn, die tot een gezamenlijke oplossing en communicatie leidt die de pendelaars ten goede komt. Elektronische nabetaling zou de verandering van operator moeten vereenvoudigen zonder een meerkost voor de reizigers.

In dat kader vestigt **de Raad** de aandacht op de sociale abonnementen (Brussels Hoofdstedelijk Gewest), die enkel op het MIVB-net kunnen worden gebruikt. Deze zouden ook op de netten van de TEC, De Lijn en de NMBS moeten kunnen worden gebruikt, om zo een groter mobiliteitsaanbod mogelijk te maken.

**De Raad** heeft vragen bij de mogelijkheid om een « omgekeerd » systeem van dynamische tarifiering voor de actieve wijzen in te stellen, dat erin zou bestaan om fietsers of wandelaars volgens het aantal afgelegde km te belonen, gezien kortere trajecten kunnen worden afgelegd via andere verplaatsingswijzen dan het openbaar vervoer, dat op bepaalde stukken al verzadigd is.

Al deze elementen brengen **de Raad** ertoe om te wijzen op de kwestie van het respect voor het privéleven, waarvoor men waakzaam moet zijn. Persoonlijke gegevens mogen enkel worden gebruikt indien ze noodzakelijk zijn voor het nagestreefde doel en moeten anoniem worden behandeld.

Alvorens dergelijke maatregelen ten uitvoer worden gelegd, vindt **de Raad** het uiteraard onontbeerlijk om over een impactanalyse te beschikken om de begrotingen, absorptievermogens en tools/dragers (smartphone applicaties, dynamische informatieborden, ...) te evalueren, die de operatoren ten uitvoer moeten leggen om de mogelijke uitsluiting van bepaalde doelgroepen te voorkomen.

- **1 systeem van patronale tussenkomst in de huisvestingskosten (lening of huurgeld) instellen om de terugkeer naar de stad te bevorderen**

Voor **de Raad** is deze maatregel, net zoals de omgekeerde tolheffing, interessant, maar moet hij voorafgaandelijk worden bestudeerd en omkaderd.

Op het eerste zicht lijkt een systeem van patronale tussenkomst in de huisvestingskosten immers positief om de afstanden tussen de woon- en werkplaats te verkleinen, om de kosten verbonden aan huisvesting te verminderen en om aldus de stadsvlucht van de middenklasse te voorkomen en de gezinnen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te houden en de stad levendiger te maken.

Niettemin meent **de Raad** dat men waakzaam moet zijn. Enerzijds wijst hij immers op het mogelijke probleem voor de werknemer, die omwille van deze tussenkomst voor zijn huisvesting aan zijn werkgever is gebonden, en anderzijds op de mogelijke verhoging van de koop- of huurprijzen indien de vastgoedmarkt dit nieuwe gegeven integreert, ...

Bovendien is hij van mening dat dergelijke maatregelen geen negatieve impact op de sociale zekerheids- en overheidsbegrotingen mogen hebben.

Deze kwestie zou parallel met deze van de mobiliteitsbegroting moeten worden behandeld (zie hierna), omdat dit mogelijke hefboomen zijn om werknemers een ruimere waaier aan keuzes te bieden dan enkel het bedrijfsvoertuig, om hen ertoe aan te zetten om dichterbij hun werkplaats te gaan wonen. Tevens stelt **de Raad** voor om de kwestie van de terugbetaling van de verplaatsingskosten vanaf de eerste km te bestuderen (en niet alleen vanaf de 5<sup>de</sup> km), zowel voor het openbaar vervoer als voor de zachte wijzen (verplaatsingen te voet, per fiets, ...). Deze kwesties vertonen een ruim fiscaal luik en houden dus een overleg met het federale niveau in.

- **De gewestelijke automobiefiscaliteit en -tarifiering wijzigen om het autobezit te verminderen en om kopers (particulieren en ondernemingen) naar milieuvriendelijkere voertuigen te oriënteren**

Voor **de Raad** is de kwestie van de vermindering van het autobezit één van de elementen voor een betere mobiliteit (bijv. : ingenomen parkeerplaats wanneer het voertuig stilstaat) en heeft de fiscaliteit hierin een rol (bijv. : toename van de fiscaliteit gekoppeld aan het bezit van een voertuig).

De voorbije jaren hebben er zich immers alternatieve oplossingen voor het individueel autobezit ontwikkeld (bijv. : Cambio, car sharing, ...) en neemt het aanbod aan *free floating*<sup>7</sup> (bijv. : DriveNow, Zipcar,...) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toe. Er moet meer over deze alternatieven voor het individueel autobezit worden gecommuniceerd, om de burgers bewust te maken en om hen aan te tonen dat het altijd mogelijk is om zich met de auto te verplaatsen zonder er één te bezitten.

In dat opzicht vindt **de Raad** dat het interessant zou zijn om een tool te ontwikkelen aan de hand waarvan de globale kostprijs van het persoonlijk bezit van een voertuig (aankoop, belastingen, parkeren, onderhoud, verzekeringen, ...) ten opzichte van andere verplaatsingswijzen kan worden vergeleken.

Daarentegen is **de Raad** van oordeel dat het oriënteren van de fiscaliteit naar milieuvriendelijkere voertuigen (2<sup>de</sup> deel van de actie) slechts een zeer beperkte impact op de mobiliteit als dusdanig zal hebben. Ook al zijn deze voertuigen immers milieuvriendelijker, toch zullen ze filevorming en ongevallen veroorzaken, zullen ze parkeerplaatsen innemen, zullen ze snelheidsbeperkingen overschrijden, ... Anderzijds zal er op 1 januari 2018 een lage emissiezone in werking treden die al tot doel heeft om de meest verontreinigende voertuigen de toegang tot het Brussels grondgebied te ontzeggen, om zo de luchtkwaliteit te verbeteren.

---

<sup>7</sup> Free floating is een systeem van deelauto's waarbij men niet meer verplicht is om het voertuig opnieuw af te zetten op de plaats waar men het heeft genomen, maar in een welbepaalde zone op het grondgebied van het Gewest.

Voor **de Raad** is het in de context van het bezit van een bedrijfsvoertuig voortaan relevanter om een meer gediversifieerde waaier aan mobiliteitsoplossingen te bieden (bijvoorbeeld aankoop of huur van een voertuig, car sharing, (elektrische) fiets, tickets of abonnementen voor collectief vervoer, ...).

Het doel van het mobiliteitsbudget is immers om eenieders mobiliteit te verbeteren. Indien de werknemer of de onderneming een pakket aan oplossingen en mobiliteitsmiddelen kan ontwikkelen, betekent dit een winst op het vlak van doeltreffendheid zowel voor de ondernemer als voor de werknemer. Bovendien draagt een uitgebreid mobiliteitsaanbod bij tot de doorstroming van het verkeer en tot een evenwichtigere mobiliteit. De invoering van het mobiliteitsbudget moet op de budgettaire neutraliteit berusten, zowel voor werknemers als voor werkgevers. Bovendien is er een geharmoniseerd fiscaal kader nodig.

- **1 slimme kilometerheffing invoeren in overleg met de andere machtsniveaus**

Naast de belasting op het bezit van een voertuig (zie bovenstaande actie), is **de Raad** van oordeel dat de belasting op het gebruik nog meer doorslaggevend is om automobilisten beter bewust te maken en om hen ertoe aan te zetten om hun gedrag aan te passen (keuze van het soort voertuig, ogenblik van de verplaatsing, ...). Een belasting op het gebruik wekt immers bij de bestuurder een bewustwording aangaande zijn verplaatsingsgewoonten op.

Aangezien de problemen inzake filevorming de grenzen van het Brussels grondgebied overschrijden, moet voor **de Raad** de slimme kilometerheffing idealiter door de drie Gewesten terzelfder tijd worden ingevoerd (met een tarifaire eenvormigheid) voor alle voertuigen (al van kracht voor vrachtwagens) op basis van objectieve criteria zoals het ogenblik, de plaats van het gebruik, de milieuaspecten, ...

Tevens dringt hij erop aan dat de controlevoorzieningen die in het kader van de lage emissiezones (LEZ) en de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens ten uitvoer worden gelegd in het kader hiervan zouden worden hergebruikt.

Aangezien er vlg een oplossing moet worden gevonden om de filevorming in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verminderen en indien het interregionaal overleg niet slaagt voor wat slimme kilometerheffing voor lichte voertuigen betreft, moedigt **de Raad** de Regering er ten zeerste toe aan om initiatieven op haar niveau te nemen.

- **1 globale bewustmakingsstrategie ontwikkelen en de initiatieven beter coördineren**

Mobiliteit impliceert en heeft betrekking op een groot aantal (private of publieke) actoren, zowel op een associatieve, gemeentelijke, gewestelijke, interregionale als federale schaal. Al deze actoren hebben een gezamenlijk doel, dat erin bestaat om de mobiliteit te verbeteren. Niettemin moet men vaststellen dat het ingewikkeld is om hen allen rond de tafel brengen, teneinde tot overlegde oplossingen te komen.

**De Raad** beveelt dus ten stelligste aan dat er een beter overleg en een betere communicatie zou plaatsvinden tussen de betrokken actoren en naar iedereen toe die zich dagelijks verplaatst.

- **Het mobiliteitsadviesteam van de besturen versterken en 50 ondernemingen en 50 scholen op een proactieve manier begeleiden**

**De Raad** is van oordeel dat deze maatregel eerder operationeel dan wel strategisch is, en dat de doelstelling om 50 ondernemingen en 50 scholen te begeleiden zwak is.



Hoe meer partners er immers bij de begeleiding betrokken zijn, hoe groter volgens **de Raad** het effect zal zijn. Men mag dus de verenigingen niet vergeten, die een werk op het terrein verrichten, evenmin als de mobiliteitsadviseurs in de ondernemingen, de vakbondsafgevaardigden, de bedrijfsfederaties, ... In het kader van de bedrijfsvervoerplannen (BVP), betreft **de Raad** het dat de paragraaf<sup>8</sup> die het de vakbondsafgevaardigden van de werknemers toelaat om tussen te komen werd geschrapt, omdat een top-down benadering niet volstaat om tot gedragswijzigingen te komen.

Anderzijds dringt **de Raad**, nog steeds betreffende de BVP, erop aan dat de beraadslaging niet alleen op het niveau van de onderneming zou worden gevoerd, maar op een nog meer overlegde manier met alle ondernemingen die zich in eenzelfde wijk of industriezone bevinden, voor een nog groter hefboomeffect.

Op een meer globale wijze vindt **de Raad** het relevanter om de vraag naar adviezen inzake mobiliteit (consultancy, subsidies voor mobiliteitsopleiding, individuele coaching, ...), dan wel het aanbod van adviezen te stimuleren.

Wat de schoolvervoerplannen betreft voorziet artikel 6 van de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen dat de schoolvervoerplannen niet van toepassing zijn op de kleuter-, basis- en secundaire scholen, voor alle netten en alle onderwijstypes. Hoewel **de Raad** het positief vindt dat kinderen vanaf de jongste leeftijd van de mobiliteitsproblemen bewust worden gemaakt, meent hij dat ook de hogescholen en universiteiten meer bewust zouden moeten worden gemaakt van de kwestie van de personeels- en studentenverplaatsingen en dat het dus noodzakelijk is om voor deze instellingen specifieke vervoerplannen te hebben, die ook rekening houden met de studentenbevolking.

De kwestie van de schoolbusdienst en van het collectief vervoer in het kader van het schoolverplaatsingen zouden ruimer in het Good Move-plan aan bod moeten komen, omdat ze ook een impact hebben op de mobiliteit (buiten de schoolperiode zijn er minder fileproblemen).

- **x ha voor de stedelijke distributie voorbehouden**

**De Raad** dringt erop aan dat het Gewest een globale visie (ruimer dan deze van het strategisch plan voor het goederenvervoer) op de sector van de logistiek/stadsdistributie zou hebben. Er moet dus een link worden gelegd met het ontwerp van gewestelijk plan voor duurzame ontwikkeling (GPDO) dat ingaat op de kwestie van de stedelijke distributiecentra (SDC), evenals met het gewestelijk bestemmingsplan dat, zoals zijn naam het aangeeft, bestemmingskwesties behandelt.

In die zin vindt **de Raad** het onontbeerlijk om ruimten voor te behouden voor de logistieke en opslagfuncties, die beetje bij beetje zwakke functies worden in het licht van de versnippering of de verdwijning van de ruimten die ervoor worden bestemd. Men zou dus ook moeten nadenken in termen van bestemming (en niet alleen in aantal ha), van optimalisatie van het gebruik van de bestaande infrastructuur en van goederenstromen (onnodige transits en lege verplaatsingen voorkomen, ...). Het komt er bijvoorbeeld op aan om te bekijken hoe de infrastructuur die het openbaar vervoer overdag voor de gebruikers gebruikt (busstroken, tram- en metrosporen, ...), 's nachts voor het goederenvervoer kunnen worden gebruikt, waarbij de geluidsnormen, ... worden nageleefd.

---

<sup>8</sup> Het gaat om de volgende paragraaf van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 7 april 2011 betreffende de bedrijfsvervoerplannen die is verdwenen uit het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende de bedrijfsvervoerplannen van 1 juni 2017 : « *In de mate van het mogelijke gebeurt de opstelling van het vervoerplan in overleg met de vakbondsafgevaardigden van de werknemers vooraleer het wordt overgemaakt aan het Instituut. In ieder geval licht het bedrijf, ten laatste 3 maanden na het verzenden van het vervoerplan aan het Instituut, de werknemers en hun vakbondsvertegenwoordigers in over het geheel van het vervoerplan en stelt hen de informatie hierover ter beschikking* ».

Indien het concept van de superblocs<sup>9</sup> in het Good Move-plan wordt weerhouden, dringt **de Raad** erop aan dat er aan de ingang ervan « mini » SDC zouden kunnen zijn om alle handelszaken en ondernemingen binnen deze verkeersluwe wijken te bevoorraden.

- **1 systeem voor labeling van vervoerders van goederen die werkzaam zijn op het gewestelijk grondgebied instellen en deze begeleiden bij hun beleid om de stedelijke distributie te optimaliseren**

Het doel van deze maatregel is om zich te baseren op het Londense systeem van labeling van vervoerders van goederen (FORS-systeem<sup>10</sup> ontwikkeld door Transport for London), dat transportbedrijven certificeert die voldoen aan een bevredigende standaard ten gunste van mobiliteit, leefmilieu en verkeersveiligheid.

Voor **de Raad** is dit soort maatregelen interessant, maar is de rechtstreekse impact van een dergelijke maatregel op de vermindering van de filevorming eerder gering.

\*  
\*       \*

---

<sup>9</sup> Het belangrijkste doelstelling van de superblocs is de vermindering van de doorstroming van de auto (vermindering van het wegennetwerk voor doorgaand verkeer : 2 straten op 3 zijn ontoegankelijk voor doorgaand verkeer).

Zie <http://goodmove.brussels/nl/buiten-brussel-hoofdstad/> Benchmarking Barcelona

<sup>10</sup> <https://www.fors-online.org.uk/cms/>