
ADVIES

Voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid

Aanvrager	Minister Elke Van den Brandt
Aanvraag ontvangen op	23 augustus 2022
Aanvraag behandeld door	Commissie Ruimtelijke ordening - Mobiliteit
Advies aangenomen door de Plenaire vergadering van	20 oktober 2022

Vooraf

Omdat ze niet meer voldeed aan de nieuwe doelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en omdat uit de ervaringen op het terrein bleek dat het wetgevende kader inzake mobiliteit diende te worden herzien, wordt voorgesteld om de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning op te heffen en het onderhavige voorontwerp van ordonnantie aan te nemen.

Het doel is om het gehele wetgevende kader inzake mobiliteit te verduidelijken, te vereenvoudigen en te harmoniseren, met name voor wat de opstelling van de gewestelijke/gemeentelijke mobiliteitsplannen betreft.

Tot slot beogen verschillende bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie een betere afstemming op het gewestelijk beleid inzake ruimtelijke ordening.

Advies

1. Algemene beschouwingen

1.1 Raadplegingen

Brupartners stelt vast dat het voorontwerp van ordonnantie geen enkele bepaling bevat die uitdrukkelijk voorziet in een overleg met de sociale partners en de verschillende sociaaleconomische actoren (handelaars-, consumenten-, buurt- en bewonersverenigingen, ...) in het kader van de opstelling van de (gewestelijke, gemeentelijke of lokale) mobiliteitsplannen.

Brupartners is van mening dat een gebrek aan overleg bij de praktische uitvoering van deze plannen moeilijkheden of tegenkanten kan veroorzaken. Hij benadrukt derhalve dat het van belang is om een echte dialoog met de bovengenoemde actoren te organiseren en om rekening te houden met de elementen en voorstellen die zij zouden hebben geformuleerd. Hij acht dit verzoek des te meer gerechtvaardigd daar momenteel talrijke mobiliteitsprojecten worden overwogen of in uitvoering zijn.

Voorts dringt **Brupartners** erop aan dat de bepaling die voorziet in de afschaffing van de verplichting voor gemeenten om gemeentelijke mobiliteitsplannen op te stellen, niet tot een inperking van het raadplegingsproces mag leiden.

Tot slot dringt **Brupartners** erop aan dat een officiële en geformaliseerde raadpleging van de sociale partners en de sociaaleconomische actoren uitdrukkelijk in het voorontwerp van ordonnantie zou worden voorzien. Meer in het bijzonder is hij van mening dat de organisatie van het overleg met de sociale partners in zijn midden zou moeten plaatsvinden.

1.2 Samenhang

Interregionaal

Hoewel het juridisch onmogelijk is om dit uitdrukkelijk in een ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op te nemen, dringt **Brupartners** aan op de noodzakelijke samenhang en het verplichte overleg tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en diens hinterland op het gebied van mobiliteitsbeleid (in het bijzonder met de buurgemeenten).

Intraregionaal

Brupartners benadrukt de noodzakelijke samenhang van de gemeentelijke beleidsvoeringen inzake mobiliteit. Daartoe is het van essentieel belang dat bij de vaststelling van de mobiliteitsvoorzieningen voor dialoog en overleg tussen de buurgemeenten wordt gezorgd. In dit verband acht hij het positief dat de voorziening van de lokale mobiliteitscontracten in het voorontwerp van ordonnantie wordt opgenomen, gezien de perimeters ervan, die niet tot de gemeentegrenzen zijn beperkt, beter bij de realiteit van de gebruikers aansluiten.

1.3 Afstemming van het Gewestelijk mobiliteitsplan op het Gewestelijk bestemmingsplan

Brupartners stelt vast dat artikel 31 van het voorontwerp van ordonnantie voorziet in de wijziging van artikel 24 van het BWRO om te eisen dat het Gewestelijk mobiliteitsplan (GMP) het Gewestelijk bestemmingsplan (GBP) zou naleven, dat zelf enkel zal kunnen worden herzien door rekening te houden met de in het GMP gedefinieerde mobiliteitsnetwerken.

Brupartners stelt voor om na te gaan of deze wijziging geen « juridische kronkeling » zou creëren waardoor het onmogelijk zou worden om deze plannen te wijzigen.

1.4 Algemene elementen

Hoewel het verder gaat dan de bepalingen van het hem voorgelegde voorontwerp van ordonnantie, acht **Brupartners** het van belang om de volgende beschouwingen in verband met het globale mobiliteitsbeleid te formuleren :

- Een objectieve evaluatie van de effecten van de uitvoering van het Good Move-plan zal van essentieel belang zijn.
- Een objectieve evaluatie van de effecten op de veiligheid van de door het Gewest genomen maatregelen op het gebied van mobiliteit (met name ten gunste van de modal shift) en stadsontwikkelingen zou aangewezen zijn. Deze monitoring zou permanent moeten zijn en zo nodig tot een aanpassing van de gewestelijke maatregelen moeten leiden.
- Er dient een bijzondere aandacht te worden besteed aan het imago van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en aan de boodschappen die worden uitgedragen. Zelfs indien deze perceptie onjuist zou zijn, zou het inderdaad schadelijk zijn indien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als een ontoegankelijk gebied zou worden beschouwd. Dit met name gelet op de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van de buurgemeenten.
- In de verschillende (gewestelijke of lokale) mobiliteitsplannen moet terdege rekening worden gehouden met voetgangers.

*
* *