
Bureau van 17 oktober 2022 – Nota 79

Vraag om advies over het voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid

Voorwerp

Uitbrengen van een advies over het voorontwerp van ordonnantie tot vaststelling van een kader voor de planning, uitvoering en opvolging van het mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid.

Wat voorafging

Het ontwerp van ordonnantie vervangt de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning. De huidige ordonnantie regelt de verschillende aspecten van het gewestelijk mobiliteitsplan, alsook de gemeentelijke mobiliteitsplannen (GemMP) en de interactie tussen deze plannen. Deze ordonnantie werd als te ingewikkeld beschouwd, met een starre inhoud en moeilijk toe te passen tijdschema's¹. Bij de goedkeuring van Good Move werd afgesproken de ordonnantie te hervormen.

Enkele maanden geleden kwam Brussel Mobiliteit op vraag van de gemeenten met het idee om de GemMP te versoepelen. De procedures waren inderdaad te zwaar en beperkend, terwijl de timing strak was. Daarnaast waren er specifieke plannen zoals de gemeentelijke parkeerplannen en de gemeentelijke verkeersveiligheidsplannen. Het was niet altijd gemakkelijk om ze aan elkaar te koppelen. Vandaag zijn er ook nog de lokale mobiliteitscontracten (waarin de ordonnantie niet voorzag) bijgekomen.

Op 26 september heeft Brulocalis een bijeenkomst met de gemeenten gehad waarop het kabinet van minister Elke Vanden Brandt en Brussel Mobiliteit aanwezig waren om het voorontwerp van ordonnantie voor te stellen.

Deze nota is derhalve enerzijds gebaseerd op de expertise van de cel mobiliteit van Brulocalis en anderzijds op de opmerkingen van de vergadering van 26 september. De gemeenten - net als Brulocalis - zijn door het gewest gevraagd om vóór 20 oktober een officieel advies uit te brengen. Wij hebben de gemeenten ook gevraagd ons hun opmerkingen ter informatie te bezorgen, maar gezien de zeer korte termijnen zullen wij ze waarschijnlijk niet allemaal hebben ontvangen

¹ Verplichting om binnen 24 maanden na de inwerkingtreding van de ordonnantie een GemMP op te maken.

wanneer deze nota wordt geschreven. De nota kan derhalve worden aangevuld met belangrijke opmerkingen die er nu nog niet in staan.

Analyse

1. Inhoud van het voorontwerp van ordonnantie en steunvoorstel aan de gemeenten

Het voorontwerp van ordonnantie omvat de 6 volgende afdelingen:

- Gewestelijk mobiliteitsplan (GMP)
- Gemeentelijk mobiliteitsplan (GemMP)
- Samenwerkingstool gewest-gemeente voor de uitvoering van het GMP
- Gewestelijke Mobiliteitscommissie + Besluit
- Verwerking van persoonsgegevens (+ Besluit)
- Wijzigingen van andere mobiliteitsreglementering

Dit zijn **de belangrijkste wijzigingen voor de gemeenten**:

- De GemMP worden **facultatief**. Inhoudelijk worden ze lichter, een milieueffectrapport is niet meer nodig, maar de bekendmakingsprocedures blijven omslachtig (openbaar onderzoek, behandeling door de gemeenteraad, enz.). Er is geen tijdschema vastgesteld (geen verplichting meer om binnen 24 maanden een GemMP op te maken).
- De gemeenten zullen echter de acties die zij in het kader van het Good Move Plan hebben uitgevoerd, moeten evalueren. Het Brussels Observatorium voor Mobiliteit heeft een reeks indicatoren ontwikkeld en de gemeenten moeten de gegevens waarover zij beschikken binnen 90 dagen na de aanvraag verstrekken. Deze evaluatie vindt om de 30 maanden plaats.

Brussel Mobiliteit is van plan de gemeenten te ondersteunen via een studiebureau dat moet instaan voor het verzamelen en bundelen van bestaande informatie. De opdracht is gegund en de ondersteuning zou 4 jaar moeten duren, vanaf oktober 2022. De 19 gemeenten krijgen deze ondersteuning. De opdracht van het studiebureau bestaat uit het uitvoeren van:

- een actieprogramma met de geprogrammeerde acties en de relevante te programmeren acties, alsmede het uitvoeringsniveau van elke actie;
- een diagnostisch verslag met bestaande en beschikbare gegevens, zowel binnen de gemeente als op gewestelijk niveau.

2. Advies van Brulocalis

Wij staan positief tegenover de nagestreefde vereenvoudiging van de procedures en verplichtingen rond de gemeentelijke mobiliteitsplannen, waar de gemeenten om hadden gevraagd. Door te zoeken naar geharmoniseerde evaluatie-indicatoren voor de gemeentelijke acties die voortvloeien uit Good Move, kan het mobiliteitsbeleid zowel op gewestelijk als op gemeentelijk niveau worden geëvalueerd. De oprichting van een observatorium op gewestelijk niveau dat zich bezighoudt met toezichtindicatoren voor de uitvoering van Good Move is positief.

Toch merken wij **een aantal aandachtspunten** op.

- Wat het **verzamenen van gegevens voor de indicatoren** betreft, wordt de steun van het Gewest via het studiebureau weliswaar zeer op prijs gesteld, maar dit kan toch leiden tot een overbelasting van de reeds drukbezette mobiliteitsadviseurs. De tijd die ze steken in het verzamelen van deze gegevens, is tijd die niet naar andere zaken kan gaan. Sommige gemeenten hebben hun bezorgdheid geuit over de beschikbaarheid van deze gegevens. Afhankelijk van de realiteit en de omvang van de gemeenten zijn de indicatoren niet altijd relevant of zou het verzamelen van de gegevens veel tijd in beslag nemen. Het lijkt dus **belangrijk dat enerzijds de gemeenten bij de keuze van de indicatoren worden betrokken en dat er anderzijds voldoende permanente en volledige steun van het Gewest voor de gegevensverzameling** is. Naast het verzamelen van bestaande gegevens vragen de gemeenten namelijk ook om **steun voor het verzamelen van niet-bestaande gegevens of voor het uitvoeren van acties ter verwezenlijking van de doelstellingen die niet zouden zijn bereikt**.
- Wij lezen in artikel 7 (§ 4) dat de regering elke gemeente een specifiek evaluatieverslag, als bedoeld in § 3, bezorgt *'dat op die gemeente betrekking heeft en waarin de eventuele tekortkomingen alsmede de termijn om deze te verhelpen worden vermeld. Indien na afloop van de in de vorige alinea bedoelde termijn blijkt dat een gemeente de acties van het GMP die op haar grondgebied van toepassing zijn, nog steeds niet of slechts gedeeltelijk op bevredigende wijze ten uitvoer legt, zijn de regels van toepassing die zijn bepaald in de ordonnantie van 14 mei 1998 houdende regeling van het administratief toezicht op de gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest'*.

We begrijpen dat het Observatorium grotendeels zal instaan voor het evaluatieverslag van de regering, waardoor het een belangrijke rol krijgt - een soort toezicht in feite - aangezien dit verslag de tekortkomingen en de termijnen om deze te verhelpen zal vermelden. Indien de uitvoering door een gemeente van de op haar grondgebied toepasselijke maatregelen van het GMP in het geheel of gedeeltelijk als "niet bevredigend" wordt beschouwd, wordt de gemeente immers blootgesteld aan de toepassing van de regels rond het administratief toezicht. **Het lijkt ons dan ook belangrijk om in de ordonnantie aan te geven wat onder "bevredigende wijze" verstaan wordt.** Wij kunnen ons voorstellen dat de indicatoren als maatstaf zullen dienen om de mate van "bevrediging" te bepalen, maar wanneer worden zij als bevredigend beschouwd? En kunnen gemeenten terugrijpen naar **bepaalde rechtsmiddelen** als zij het niet eens zijn met het evaluatieverslag en de uitkomst?

- De indicatoren lijken vooral actie-indicatoren te zijn (aantal fietsstraten, aantal toegankelijk gemaakte haltes, km fietsroutes, enz.). **Wij hopen dat de indicatoren niet zullen worden gebruikt om slechte leerlingen te "bestrafen" of om de gemeenten met elkaar te vergelijken, maar wel om de vooruitgang op gewestelijk en gemeentelijk niveau te kunnen nagaan.**

- Ook benadrukken wij het **belang van een impactanalyse van deze acties in het licht van de mobiliteits-, verkeersveiligheids- en milieudoelstellingen van Good Move**. Wij moedigen de regering aan het Gewestelijk mobiliteitsplan permanent te evalueren.
- Wij staan positief tegenover de oprichting van het **observatorium binnen Brussel Mobiliteit**. Wij hopen echter dat er voldoende middelen (vooral menselijke) voor worden uitgetrokken.
- Net als de gemeentelijke parkeerplannen wordt het gemeentelijk mobiliteitsplan facultatief, maar als de gemeente ervoor kiest er een te maken, moet zij verschillende **verplichtingen** volgen. Zo moet het plan worden voorgelegd aan een openbaar onderzoek en ter goedkeuring aan de regering. **Gevreesd wordt dat gemeenten hierdoor geen GemMP gaan maken**. Toch kan zo'n plan zinvol zijn. **Wij stellen voor het aan de gemeenten over te laten wat voor hen de beste manier is om hun burgers te raadplegen of te betrekken en geen uniforme en bindende methode op te leggen**. Brulocalis is evenwel **te vinden om een gemeenschappelijke structuur op poten te zetten voor gemeenten die een GemMP willen implementeren**. Wij pleiten in dit verband, in vergelijking met de huidige opbouw, dat men daarbij meer ruimte voorziet voor "raadpleging/participatie". Dat zal de gemeente helpen om een goed doordacht actieplan op te stellen.

Ook moeten de gemeenten de nodige opleiding en informatie krijgen over de samenhang tussen alle verplichte en optionele plannen (GemMP, parkeerplan, lokale mobiliteitcontracten, enz.) en over de mogelijke tools die ze vanuit het Gewest ter ondersteuning kunnen hebben.

- Artikel 15 van het voorontwerp zegt dat "*De regering kan de nadere regels voor de gezamenlijke acties van het gewest en een of meerdere gemeenten bepalen om zo het Gewestelijk mobiliteitsplan op lokaal niveau operationeel te kunnen uitvoeren. Daartoe **kan de Regering een samenwerkingstool gewest-gemeenten creëren, met als doel bepaalde acties omschreven in het Gewestelijk mobiliteitsplan te verduidelijken en uit te voeren in een specifiek gebied***". We hebben het hier over lokale mobiliteitscontracten (autoluwe mazen). Het lijkt ons essentieel dat de gemeentebesturen de controle behouden over de acties in hun gemeenten en dat bijgevolg het Gewest in geen geval alleen beslist over de voorwaarden voor de uitvoering van gezamenlijke acties van het Gewest samen met een of meer gemeenten. In dit verband zijn wij van mening **dat de uitvoering van een partnerschap tussen het Gewest en de gemeenten in het geval van gezamenlijke acties systematisch moet gebeuren**. Zo'n partnerschap is zeker nuttig voor de gemeenten en vergemakkelijkt de uitvoering van maatregelen die, zoals we bij de eerste autoluwe wijken hebben gezien, niet altijd makkelijk worden aanvaard.

Ten slotte wijzen we erop dat de overeenkomst tussen Brussel Mobiliteit en Brulocalis bepaalt dat Brulocalis deel uitmaakt van het begeleidingscomité van het studie bureau dat moet instaan voor het verzamelen van de gegevens voor de indicatoren. Zo kan ervoor worden gezorgd dat bij de opvolging van de indicatoren zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de reële situatie



in de gemeenten. In dit verband is voor 21 oktober een eerste bijeenkomst gepland tussen Brussel Mobiliteit, Brulocalis, het studie bureau en de gemeenten.

| |
|----------------|
| Besluit |
|----------------|

Het bureau gaat akkoord met deze nota. De nota mag naar de minister van Mobiliteit gestuurd worden.