

MAKE YOUR BRUSSELS MOBILITY | 19 NOVEMBER 2017

BURGERRESOLUTIE

Gelet op de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, in het bijzonder de artikelen 3 tot 8 betreffende het opstellen van een Gewestelijk Mobiliteitsplan;

Gelet op de noodzaak van het opstellen van een derde Gewestelijk Mobiliteitsplan;

Gelet op het participatieproces dat georganiseerd werd door Mobiel Brussel ter voorbereiding van dat nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan, dat de naam “Good Move” meekreeg;

Gelet op de wens van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement om een Brussels burgerpanel zich bewust te laten worden en advies te laten geven over de uitdagingen inzake mobiliteit in en rond Brussel;

Gelet op het akkoord van het Bureau van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van 14 juni 2017 over de organisatie van een Burgerpanel over de mobiliteitsuitdagingen in en rond Brussel;

Overwegende dat het burgerpanel in een eerste fase gevraagd werd na te denken over de twee volgende vragen: in welk soort wijk wenst u in 2030 te wonen en hoe wenst u zich te verplaatsen;

Gelet op de belangstelling van de Brusselse burgers voor die thematiek en het participatieproces;

Zijn vijf hoofdthema's naar voren geschoven die grondig onderzocht moeten worden, te weten:

1. Communicatie
2. Het delen van de ruimte
3. De “Mobiliteitskaart”
4. De mobiliteitsmaatregelen
5. Het ontlasten van de stad

Na zijn vergaderingen van 21 en 28 oktober, 18 en 19 november 2017, richt het burgerpanel volgende verzoeken en aanbevelingen tot het Brussels Hoofdstedelijk Parlement:

1. COMMUNICATIE

Overwegende dat het vervoeraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al zeer ruim is, maar versnipperd en weinig gekend (NMBS, De Lijn, TEC ...) en dat elke vervoeroperator gebruikmaakt van zijn eigen communicatiesysteem;

Overwegende dat het vervoeraanbod, op het vlak van oplossingen en dienstverleners, constant evolueert (vb.: Villo!, Cambio, deelauto's en -fietsen, enz.);

Overwegende dat de informatie toegankelijk moet zijn voor alle burgers en via alle kanalen;

Verzoekt het burgerpanel:

- de regering een geïntegreerde dienst aan te wijzen die belast wordt met het verzamelen, harmoniseren en bijwerken van de informatie van de verschillende vervoeroperatoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- regelmatige bewustmakingscampagnes te organiseren over het vervoeraanbod in Brussel en over de nieuwe verplaatsingswijzen in het Gewest (carpooling, autodelen, Villo!, Segway, transitparkings, enz.);
- één enkel informatieplatform tot stand te brengen voor het vervoeraanbod in het Gewest (uurregelingen, aansluitingen, trajecten, prijzen ...). Dit platform moet toegankelijk zijn voor iedereen via app, internetsite, digitale informatieborden in de stations, de voertuigen en op papier;
- de S-stations en de transitparkings beter zichtbaar te maken in de openbare ruimte en de informatie over de aansluitingen en de verschillende vervoerwijzen te verschaffen op borden in de stations, de overstappunten en in de vervoermiddelen zelf.

2. HET DELEN VAN DE RUIMTE

Overwegende dat het noodzakelijk is om de openbare ruimte terug te geven aan de Brusselaars;

Overwegende dat het nodig is zich snel en geheel veilig te kunnen verplaatsen van punt A naar punt B;

Gelet op de verkeerscongestie waarin het bovengronds openbaar vervoer vastzit;

Overwegende dat het noodzakelijk is de geluids- en luchtvervuiling te bestrijden;

Verzoekt het burgerpanel:

- a. in het algemeen,
 - de trottoirs aan te leggen op een manier die het verkeer van alle gebruikers mogelijk maakt, inzonderheid de personen met beperkte mobiliteit, door een optimaal beheer van het meubilair (openbare banken, verkeersborden, parkeermeters, elektriciteitskastjes, ...);
 - een coherent en ononderbroken netwerk van beveiligde fietspaden tot stand te brengen;

- b. op de voornaamste mobiliteitsassen,
 - voor zover de afmetingen van de openbare weg dat mogelijk maken, eigen banen aan te leggen voor elke vervoerwijze, met passende afmetingen en fysiek scheiding, en daarbij prioritair rekening te houden met het verkeer:
 - 1° van de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer;
 - 2° van de andere motorvoertuigen;
 - enkel parkeerzones te creëren voor zover rekening werd gehouden met het vorige punt;
- c. in de rustige woonwijken,
 - de breedte van de rijbaan voor auto's te beperken en aldus de verkeerssnelheid te verlagen;
 - de ruimte voor het parkeren van auto's te beperken ten voordele van de kwaliteit van de openbare ruimte ("één parkeerplaats voor twee bomen"), net als in andere grote steden, zoals Kopenhagen;
- d. inzake parkeren,
 - de parkeerruimte voor privévoertuigen te beperken ten voordele van de parkeerruimte voor alternatieve vervoerwijzen (gedeelde auto's, fietsen, enz.), rekening houdend met de dagelijkse noden (plaatsen voor personen met beperkte mobiliteit, leveringen en diensten aan huis, enz.);
 - het gedeeld gebruik van de parkeerruimtes van de overheidsinstellingen, de privébedrijven en van elk nieuw gebouw met meerdere woningen verplicht stellen bij elke aanvraag tot toekenning of vernieuwing van een milieuvergunning;
 - denkwerk te starten over het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen met meerdere woningen.

3. « MOBILITEITSKAART »

Overwegende dat de MOBIB-kaart thans de beste tool is voor het gebruik van verschillende vervoermiddelen;

Overwegende dat alle mobiliteitsoperatoren optimale onderlinge communicatie tot stand kunnen brengen;

Overwegende dat die kaart momenteel nog niet gebruikt wordt door alle mobiliteitsoperatoren;

Verzoekt het burgerpanel:

- de implementatie van de "Mobiliteitskaart" van het type MOBIB voort te zetten, en daarbij ervoor te zorgen dat kan worden gebruikgemaakt van alle volgende vervoermiddelen en diensten, o.a.:
 - MIVB;
 - De Lijn;
 - TEC;
 - NMBS;

- deelauto's
- deelfietsen;
- deelscooters;
- taxi's;
- gebruik van transitparkings aan de rand van Brussel;
- de mogelijkheid te hebben die kaart vooraf op te laden, inzonderheid via het Internet, op persoonlijke wijze en los van de dienst waarvan later gebruikgemaakt wordt, ongeacht de operator;
- ervoor te zorgen dat elke overheids- of privéoperator die een mobiliteitsdienst aanbiedt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, verplicht wordt zijn diensten aan te bieden via de "Mobiliteitskaart";
- ervoor te zorgen dat de administratieve stappen voor het gebruik van die verschillende diensten via de "Mobiliteitskaart" vergemakkelijkt worden;
- ervoor te zorgen dat de verschillende abonnementen voor die operatoren op de kaart kunnen worden opgenomen;
- ervoor te zorgen dat het MTB-abonnement (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) het enige abonnement is dat beschikbaar is op die kaart voor het gebruik van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ervoor te zorgen dat het MTB-abonnement (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) het enige abonnement is dat beschikbaar is op die kaart voor het gebruik van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ervoor te zorgen dat dit algemeen MTB-abonnement de abonnementsprijs niet doet stijgen;
- ervoor te zorgen dat het gebruik van die kaart voorkeurtarieven laat genieten naargelang het gebruik ervan (frequentie, ecologische impact, koolstofvoetafdruk, enz.) en van het gamma gebruikte diensten;
- ervoor te zorgen dat die kaart via smartphone, computer of de palen aan de openbaarvervoerhaltes toegang biedt tot alle beschikbare informatie inzake de planning van een verplaatsing, met bijwerking in real-time;
- dat die extra informatie (werken, duur van het traject te voet, deelfietsen of deelauto's, enz.) eveneens wordt meegedeeld bij het gebruik van de kaart;
- dat de kaart automatisch voorkeurtarieven biedt voor sommige categorieën gebruikers (studenten, senioren, personen met beperkte mobiliteit, grote gezinnen, personen die een sociale uitkering genieten).

4. MOBILITEITSMATREGELEN

Overwegende de Belgische institutionele complexiteit;

Overwegende de vele machtsniveaus die naast mekaar bestaan op het Brussels gewestelijk grondgebied;

Overwegende de vele mobiliteitsactoren op het Brussels Gewestelijk grondgebied;

Overwegende dat het huidige mobiliteitsbeleid niet tegemoet komt aan de verwachtingen van de bevolking en aan de geldende milieuevereisten,

Overwegende dat de burger niet te lijden mag hebben van die situatie en dat de politici hun verantwoordelijkheden moeten nemen;

Verzoekt het burgerpanel:

- het algemeen belang boven de persoonlijke belangen te stellen bij het bepalen van de maatregelen en het nemen van beslissingen;
- het nodige overleg tussen de verschillende mobiliteitsactoren op gang te brengen en te versterken om te komen tot een coherent en doeltreffend mobiliteitsbeleid op het Brussels gewestelijk grondgebied;
- een instantie op te richten die belast wordt met de coördinatie van de acties van de verschillende mobiliteitsactoren en met het toezicht, de follow-up en de evaluatie van de maatregelen.

Overwegende de nood aan vereenvoudiging, verduidelijking en eenvormigheid van de snelheidsbeperkingen op het Brussels hoofdstedelijk grondgebied;

Overwegende de nood aan een onderscheid tussen de grote mobiliteitsassen en de rustige woonwijken;

Overwegende de nood aan een beperking van de verkeersnelheden om de vervuiling te beperken en de veiligheid te verhogen;

Overwegende de nood aan vlotter verkeer;

Verzoekt het burgerpanel:

- de rijksnelheid op het Brussels gewestelijk grondgebied te beperken tot 30 km/uur, behalve op de grote mobiliteitsassen, waar ze beperkt wordt tot 50 km/uur;

Overwegende dat veiligheid een fundamenteel recht is en dat burgerzin een plicht is;

Overwegende de nood aan een andere visie op het openbaar vervoer en aan een veilige omgeving voor de gebruikers;

Verzoekt het burgerpanel:

- het budget voor veiligheid in het openbaar vervoer te verhogen, teneinde de fysieke veiligheid te waarborgen en een gevoel van veiligheid te creëren bij de gebruikers;
- een opleiding tot burgerzin in te voeren op school over alle aspecten van het samen-leven;
- de politie meer belang te doen hechten aan veiligheid in het verkeer en in het openbaar vervoer;
- ervoor te zorgen dat de wet en de sancties werkelijk worden toegepast.

5. DE STAD ONTLASTEN

Overwegende dat het, om de stad te ontlasten, absoluut noodzakelijk is de autobestuurders, zowel degenen die van buiten het Brussels hoofdstedelijk grondgebied komen als de Brusselaars zelf, aan te moedigen om de voorkeur te geven aan alternatieven voor het gebruik van auto's;

Overwegende dat de professionals (aannemers, handelaars, dokters enz.) veel tijd en dus ook geld verliezen door de opstoppingen in Brussel;

Overwegende dat mensen die niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen geen proportionele fiscale bijdrage leveren voor het gebruik dat zij maken van de infrastructuur van het Gewest;

Verzoekt het burgerpanel:

- een cordontol in te voeren rond Brussel, voor de niet Brusselaars, volgens nog te bepalen uren en nadere regels, tegen een prijs die hoger is dan die voor het gebruik van het openbaar vervoer. Dankzij de opbrengsten ervan zouden de openbaarvervoervoorzieningen gefinancierd kunnen worden;
- openbare transitparkings tot stand te brengen bij de grote toegangspunten tot Brussel, op het grondgebied van het Brussels Gewest, als alternatief voor die tol: die parkings moeten bewaakt en uitgerust worden (wc's, handelszaken, enz.);
- het (betaald) gebruik van het openbaar vervoer als voorwaarde stellen voor kosteloos gebruik van die parkings;
- die grote transitparkings aansluiting te laten bieden op een performante openbaarvervoerlijn (met capaciteit en regelmaat, zoals de trein, de metro of de tram in eigen bedding), waarmee het centrum/de kernen bereikt kunnen worden op een wijze die qua tijd en prijs kan concurreren met de auto;
- in het algemeen, doelstellingen te bepalen voor de openbaarvervoeroperator, door hem op te leggen gelijk welk punt in het Brussels Gewest van deur tot deur te bereiken binnen een te bepalen optimale tijd, die kan concurreren met de auto;
- de frequentie op de openbaarvervoerlijnen zoveel mogelijk te verhogen, teneinde ze aantrekkelijker te maken;
- de federale overheid en de twee andere Gewesten aan te moedigen transitparkings verderop te bouwen en uit te rusten, in de buurt van de grote knooppunten van het openbaar vervoer;
- op alle machtsniveaus (federale overheid, Gewesten, Gemeenschappen en gemeenten...) telewerk en vlottende werktijden in te voeren, wat de mogelijkheid zou bieden de verkeersassen te ontlasten.
