



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSKOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES OVER HET REGIONAAL MOBILITEITSPLAN
VERVOERREGIO VLAAMSE RAND**

Aanvrager	Vervoerregio Vlaamse Rand
Aanvraag ontvangen op	31/05/2023
Toelichtingen	19/06/2023 Ontwerp van Regionaal Mobiliteitsplan van de vervoerregio Vlaamse Rand door Jaak Boon, Vervoerregio Vlaamse Rand
Doorgestuurde documenten	Presentatie PPT https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios/vervoerregio-vlaamse-rand https://geoportal.swecobelgium.be/portal/apps/storymaps/stories/4fe277919bf048c7a0ca4ad4d3f1849b
Advies goedgekeurd door de Gewestelijke Mobiliteitscommissie op	10/07/2023

De Lijn, deel uitmakend van het Team MOW van de Vervoerregio Vlaamse Rand en mede-uitwerker van het RMP, onthoudt zich voor dit advies.

INLEIDING

1. De Commissie stelt vast dat het mobiliteitssysteem van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sterk geïntegreerd is met dat van de Vlaamse Rand. Een nauwe samenwerking tussen beide gewesten (en met de Vlaamse Rand in het bijzonder) is dus van groot belang.
2. De mobiliteitsproblemen van vandaag in Brussel (en zijn ruime rand), kunnen enkel het hoofdgeboden worden wanneer ook de Vlaamse Rand een duidelijke, toekomstgerichte, mobiliteitsvisie voor 2030 aanneemt.

3. De commissie juicht de uitwerking van een meer concrete, toekomstgerichte, strategie voor het beheer van het mobiliteitssysteem in de Vlaamse Rand, in de vorm van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP), toe.
4. De commissie juicht, algemeen genomen, de verbetering van de afstemming tussen het Vlaams en Brussels mobiliteitsbeleid, waartoe dit RMP bijdraagt, toe.

DOELSTELLINGEN

5. Zowel Good Move, als het RMP Vlaamse Rand stellen een modal shift van de auto naar duurzame en/of actieve vervoersmodi centraal, beide plannen vinden elkaar dus in eenzelfde achterliggende filosofie. De commissie juicht deze coherentie toe.
6. De commissie betreurt, evenwel, dat de ambitie voor wat betreft de voorgestelde modal shift te beperkt blijft. De in het Vlaams Energie- en Klimaatplan¹ vooropgestelde modal shift-doelstelling (AMS50) wordt immers uitsluitend toegepast op de Vlaamse Rand, wat een duidelijke ambitie was. De commissie betreurt dat deze doelstelling, door de opname van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de berekening ervan, (veel) minder ambitieus en helder is geworden en niet overeenstemt met de klimaatdoelstellingen.
7. De commissie betreurt, hiernaast, dat er geen doelstelling ter vermindering van het aantal verplaatsingen per inwoner en arbeidsplaats in het RMP is opgenomen. We herinneren er hierbij graag aan dat een lichte daling van het modaal aandeel van de wagen, in combinatie met een stijging van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Rand, nog steeds kan leiden tot een toename van het aantal autoverplaatsingen in deze zone. Hiermee rekening houdend is de noodzakelijke bijdrage van het RMP aan een vermindering van het totaal aantal autoverplaatsingen in de Vlaamse Rand dus niet gegarandeerd.

FIETS

8. Aanvullend op het vorige punt in verband met de algemene modal shift-doelstelling van het plan, vraagt de commissie ook een hogere ambitie voor een modal shift naar de fiets. Zelfs in het meest ambitieuze scenario van het RMP (horizon 2030) lijkt, binnen het grondgebied van de Vlaamse Rand en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, nog steeds slechts 13% van de verplaatsingen met de fiets te gebeuren. Wetende dat het modaal aandeel van de fiets in Brussel ondertussen gestegen is tot 9%, en dat in Vlaanderen reeds 18% van alle verplaatsingen met de fiets gebeurd, is de gestelde ambitie voor 2030 onvoldoende. We herinneren er hier ook graag aan dat de ambitie voor het modaal aandeel van de fiets binnen het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) op 30% tegen 2040 ligt en op 20% tegen 2025.

¹ De AMS50 doelstelling voor de Vlaamse Rand werd opgenomen in het Vlaams Energie- Klimaatplan 2021–2030, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering in 2019 en werd herbevestigd door de Vlaamse Regering in de actualisatie van het plan van 12/05/2023 (p.36, [Actualisatie Vlaams Energie- Klimaatplan](#))

OPENBAAR VERVOER

9. Algemeen genomen is de commissie de vereenvoudiging (zonder verlies van frequentie en routes) van de lijnzetting van De Lijn binnen het BHG genegen. Een dergelijke vereenvoudiging kan de reiziger binnen het BHG enkel ten goede komen.
10. De commissie wenst hiernaast wel haar bezorgdheid te uiten over het budget neutrale kader waarbinnen De Lijn (en bij uitbreiding de vervoerregio) door de Vlaamse Overheid gedwongen wordt om te werken. Een (inclusieve) ambitieuze modal shift kan enkel slagen met de uitbouw van een performant OV-net (inclusief ambitieuze prijszetting voor o.a. kwetsbare groepen).
11. De commissie vraagt aan de Lijn om voor de termini een oplossing te zoeken qua ruimtegebruik en vraagt om blijvend de dienstverlening af te stemmen met de MIVB.

WEGENCATEGORISERING

12. De commissie wijst op het belang van een goed evenwicht tussen een performante afwikkeling van het autoverkeer en verkeersveilige en leefbare hoofdverkeersassen (regionale en interlokale wegen binnen het RMP) door de vervoerregio. Ten einde het voorgestelde regionale en interlokale mazensysteem goed te kunnen laten functioneren, moet het wegverkeer in staat gesteld worden de verkeersluwe zones efficiënt en vlot te kunnen vermijden.

LOGISTIEK

13. De commissie juicht toe dat binnen het RMP ook voor het vrachtverkeer een modal shift van de weg naar het spoor en de binnenvaart is opgenomen. De commissie benadrukt evenwel graag dat het Federaal Planbureau een blijvende stijging van het vrachtverkeer binnen de regio verwacht en dat, net zoals voor het autoverkeer, een stijging van het vrachtverkeer op de weg niet uitgesloten kan worden (ondanks de voorgestelde doelstelling ter afname van het modaal aandeel van het vrachtvervoer over de weg).
14. De commissie benadrukt, hierbij aansluitend, het blijvend belang van maatregelen ter bevordering van de veiligheid en vlotheid van het vrachtverkeer over de weg op de belangrijkste logistieke assen in de vervoerregio.

ACTIES EN MAATREGELEN

15. De commissie juicht het grote aantal, relatief concrete, acties en maatregelen ter uitwerking van de doelstellingen van het plan toe. En steunt in het bijzonder het proactieve standpunt met betrekking tot de invoering van een intelligente kilometerheffing in samenwerking met het BHG.
16. De commissie benadrukt het belang van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als partner, en voor een beperkt aantal acties zelfs als trekker, voor de uitvoering van verschillende voorgestelde acties.

17. Het mobiliteitsplan steunt sterk op een heraangelegde Ring Noord. De commissie wenst te benadrukken dat het project ter heraanleg van de Ring Noord nog niet vergund is en dat de commissie zelf (met uitzondering van De Lijn (onthouden) en Touring (minderheidsadvies)), bovendien, kritisch tegenover het project staat.
18. De commissie vraagt meer aandacht voor de aanpak van vervoersarmoede in de concrete uitwerking van het plan. De commissie verwijst hiervoor expliciet naar het Brussels beleid rond de prijszetting van het openbaar vervoer en naar specifieke projecten, zoals het project “Vélo Solidaire”, ontwikkeld door het BHG.
19. De commissie juicht toe dat er sterk wordt ingezet op de uitbouw van fietssnelwegen en bovenlokale functionele fietsroutes van en naar Brussel. Deze zijn absoluut essentieel om een vlotte en veilige fietsverbinding tussen de rand en Brussel te verzekeren. Toch blijven er enkele specifieke verbindingen over waar fietsers nog steeds aan hun lot lijken overgelaten. De commissie wenst in het bijzonder de Alsebergsesteenweg en Ninoofsesteenweg te benoemen.
20. Bij actie “F1: Fietssnelwegen begeleiden fietsers naar de grootste steden, kernen en economische poorten binnen en buiten de regio” ontbreekt bij de vermelde partners Beliris. Als financierder en aanstuurder van een groot deel van de nieuw te bouwen fietssnelweginfrastructuur binnen het BHG moeten zij ten volle betrokken worden om een maximale coherentie te garanderen.
21. De commissie betreurt dat het plan geen fiche bevat over voetgangersbeleid, noch over de ontwikkeling van autodelen. Beide modi dragen nochtans bij tot de AMS doelstelling. De ontwikkeling van (elektrisch) autodelen kan bovendien flankerend beleid zijn in het kader van de Brusselse LEZ.
22. Bij actie “G2: Inzetten op monitoring en datamanagement “ merken we graag op dat het verzamelen van data essentieel is voor het voeren van een gericht en efficiënt mobiliteitsbeleid. De commissie vraagt hierom om deze data open te stellen voor het Brussels Gewest, mobiliteitspartners en onderzoekers zodat uitwisseling en gedegen analyse mogelijk wordt gemaakt.
23. Algemeen wenst de commissie bij de begeleidende acties en maatregelen van het RMP het belang van de middenveldorganisaties te benadrukken. Verschillende leden van de commissie zijn eveneens actief in de Vlaamse Rand en zijn beschikbaar om diverse acties mee uit te dragen en te versterken.