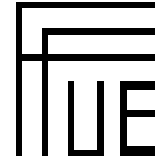




University
Foundation

World of Cities 2018/1

Dinsdag 26/2 : notulen



Fondation pour
l'Environnement
urbain

“Is coördinatie tussen ruimtelijke planning, vervoer en leefmilieu mogelijk in Brussel en in de Belgische centrale metropool?” door B. Perilleux et A. Monneaux

INLEIDING

Benoît Périlleux (Directeur-Dienstchef, Brussel Stedenbouw en Erfgoed) is gastdocent aan de UCL en medeauteur van het monumentaal boek "Urbanisme aux 19e et 20e siècles. Bruxelles. Histoire de planifier", 496 blz. groot formaat in vierkleurendruk, Mardaga 2017. Hij was rechtstreeks betrokken in de voorbereiding van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) van Gewest Brussel. Ingenieur **Annabel Monneaux** is belast met de coördinatie van het Regionaal Mobiliteitsplan « Good Move » op Brussel-Mobiliteit.

UITEENZETTINGEN

Beide presentaties (slides M. Périlleux - Mevr. Monneaux) hadden het over het mogelijke antwoord van het Brussels Gewest op de beperking van de middelen die voor stedelijke investeringen beschikbaar zijn.

Het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling - GPDO - **moest** haar ambities aan te passen; het gewestelijke mobiliteitsplan ("Good Move") ook.

De auteurs van het plan hebben getracht de gebruikers van het vervoer te betrekken door middel van een reeks seminaries waar de potentiële synergieën voor een betere mobiliteit verkend werden, en door het opzetten van een platform voor burgerinitiatief.

DEBAT

Het debat legde zich met name toe op de volgende punten:

- **Heeft het Gewest kwantitatieve doelstellingen inzake mobiliteit, zoals vergelijkbare steden als Amsterdam of Kopenhagen?**

Ja, het aandeel van de auto wil men verlagen van 33% tot 25% (aandeel in het totale aantal verplaatsingen - gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd), ten gunste van voetgangers en fietsers.

- **Zijn de voorschriften voor de aanleg van fietspaden geharmoniseerd?**

Er zijn geen wettelijke voorschriften, maar het Gewest publiceert een vademecum met goede praktijken voor het ontwerp van de straatinrichting; opleidingen worden verstrekt aan projectontwikkelaars; regionale projecten worden onderworpen aan o.a. een advies van de gewestelijke fietsmanager en aan een verkeersveiligheidsaudit om de kwaliteit van het project te waarborgen. Met andere parameters en beperkingen (parkeerplaatsen, erfgoed ...) wordt ook rekening gehouden en de consensus-beslissing doet soms afbreuk aan het project. Men vermeldt het geval van F.Roosevelttlaan.

- **Zou Brussel een informatiesysteem voor reizigers kunnen ontwikkelen op basis van "Slim naar Antwerpen"?**

Ja, zolang de communicatiecel over mobiliteit zich beperkt tot het informeren en geen initiatieven neemt die tot de bevoegdheden van de vervoerders behoren. Het is ook wenselijk dat de tarieven en ticketing geharmoniseerd worden tussen operatoren die actief zijn in Brussel (MIVB, NMBS, De Lijn en TEC, hoewel ze behoren tot verschillende overheden), De Lijn laat haar bussen naar het centrum van Brussel rijden (Noordstation) en beconcurrereert hiermee de MIVB: de MIVB mag echter niet de periferie bedienen.

Het ontwerpplan "Good Move" benadrukt het belang om te streven naar de ontwikkeling van informatie- en mobiliteitsdiensten gecoördineerd tussen alle openbare en particuliere actoren (Mobility as a Service).

- **Kan Brussel meer waterwegen, in het bijzonder het kanaal, gebruiken?**

Ja, maar dan is het noodzakelijk zijn om sluizen te renoveren, waarbij dit de bouw van nieuwe sluizen naast de bestaande sluizen vereist, omdat de scheepvaart niet kan worden onderbroken.

- **Kan Brussel een echt parkeerbeleid implementeren?**

Hier wordt naar gestreefd, maar de gemeenten zijn nog steeds erg gehecht aan hun eigen systeem van betaald parkeren, wat voor hen een bron van inkomsten is. Verder zijn de vergoedingen die eigenaren van oude gebouwen moeten betalen voor hun bestaande parkeerplaatsen (vanaf het moment dat de milieuvergunning moet worden vernieuwd) een bron van inkomsten voor het BIM (Leefmilieu Brussel).

In aanvulling op de parkeerplaats-bepalingen gereguleerd door de GSV (Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening), gebaseerd op het ABC-toegankelijkheidskaart, is het BWLKE bedoeld om dezelfde regels te laten gelden voor bestaande gebouwen via de hernieuwing van de milieuvergunning.

Het BWLKE (Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing) vereist de toepassing van de GSV voor de vernieuwing van de milieuvergunning gerelateerd aan het gebruik van parkings. De regel is dat er in zone A maximaal 1 parkeerplaats mag zijn voor 200 m² kantoren, in zone B 1 parkeerplaats per 100 m². Over het algemeen zijn er 55% te veel plaatsen in Zone A; de onderneming kan ofwel deze parkeerplaatsen opheffen en deze ondergrondse plaats bijv. omvormen tot archiefruimte, ofwel kiezen voor het betalen van een "milieuheffing" van

- € 450 per jaar per parkeerplaats te veel in locatiegebied A
- € 350 per jaar per parkeerplaats te veel in locatiegebied B
- € 250 per jaar per parkeerplaats te veel in locatiegebied C

De belasting wordt elk jaar verhoogd met 10%, gedurende 15 jaar.

Ook moet worden gewezen op het gebrek aan coördinatie tussen de gewesten over de locatie van P&R-voorzieningen.

- **Zou de groene ruimte homogener kunnen worden opgezet (er zijn momenteel verschillende instanties die belast zijn met beplanting op regionaal niveau, naast de diensten van de 19 gemeenten)?**

Deze harmonisatie blijft een ver doel. Volwassen aanplantingen worden regelmatig opgeofferd voor werkzaamheden die anders zouden kunnen worden uitgevoerd. Vaak worden hierbij bomen behouden, maar aan de voorwaarden voor hun overleving wordt niet voldaan; men haalt het voorbeeld van de platanen langs tramlijn 9 aan. De mentaliteit van de ingenieurs verandert niet om bomen te respecteren. Er zijn enkele gevallen waarin

het hiërarchisch gezag nodig is om bomen in de straat te behouden. Men haalt als voorbeeld Louvain-la-Neuve aan, waarbij een rij bomen straat werd gered na een direct bevel van de minister van Openbare Werken.

- **Zou een stadstol denkbaar in Brussel?**

Door de speciale wet van 2001, die het vastgoed- (kadaster en registratie) en mobiliteitsbeleid naar het Gewest overhevelt, is dit juridisch mogelijk. De staatssecretaris van Financiën Bernard Clerfayt heeft geprobeerd om een stadstol in te voeren, maar kreeg verzet van de vertegenwoordigers van de Waals-Brabant, bezorgd om de vrije toegang tot Brussel te behouden, ondanks alle congestie. Ook zijn de aanwezigen bang voor represailles van het Vlaamse Gewest, indien Brussel een tol oplegt voor voertuigen die Brussel binnen komen.

Pierre Laconte 26/02/2018
(Vertaling: Hugo Demets)