



GEWONE ZITTING 2019-2020

26 MEI 2020

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

VOORSTEL VAN RESOLUTIE
**tot invoering van een tijdelijke en
doorgesproken exitstrategie op het vlak
van mobiliteit (Fluid Brussels)**

(ingediend door mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F) en
de heer David WEYTSMAN (F))

Toelichting

Sinds enkele maanden hebben mensen overal ter wereld te maken met een crisis van ongekende omvang op het gebied van gezondheid en economie. Europa, België en Brussel blijven niet gespaard. De Covid-19-pandemie heeft onze manier van leven, ontmoeten, werken en reizen veranderd. Met deze gedragsveranderingen moet rekening worden gehouden om de mobiliteit in Brussel te organiseren tijdens de hele periode van de exitstrategie, die bijzonder lang kan duren. Het is essentieel een allesomvattende strategie op te stellen die rekening houdt met alle vervoerswijzen, lopen en fietsen natuurlijk, maar ook het openbaar vervoer, auto's en bestelwagens, motorfietsen, micro-mobiliteit, touringcars, vrachtwagens, elektrische mobiliteit, gedeelde mobiliteit, autodelen, free floating voertuigen, de sector van het bezoldigd personenvervoer en de leveringen.

De hier voorgestelde strategie heeft tot doel de veiligheid en de vlotte mobiliteit voor iedereen te waarborgen. Dit laatste is niet alleen een sociaaleconomische maatregel, maar ook een maatregel voor het milieu, het klimaat en natuurlijk de gezondheid, omdat zij het mogelijk maakt knelpunten en files te voorkomen en socialeafstandsmaatregelen na te leven.

Om de verspreiding van het virus te voorkomen, heeft Brussel een beleid nodig dat gericht is op vlotte mobiliteit, op de meestal drukke trottoirs, op de fietspaden, op de wegen en natuurlijk op het openbaar vervoer. Door de congestie te verminderen wordt *de facto* gestreefd naar

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

26 MAI 2020

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

PROPOSITION DE RÉOLUTION
**visant à mettre en place une stratégie
de déconfinement temporaire et concertée
en matière de mobilité (Fluid Brussels)**

(déposée par Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F) et
M. David WEYTSMAN (F))

Développements

Depuis plusieurs mois, les peuples du monde entier sont confrontés à une crise sanitaire et économique d'une ampleur inédite. L'Europe, la Belgique et Bruxelles ne sont pas épargnées. La pandémie de Covid-19 a bouleversé notre manière de vivre, de nous rencontrer, de travailler et de nous déplacer. Ces changements de comportement doivent être pris en compte pour organiser la mobilité bruxelloise durant toute la période du déconfinement qui pourrait s'avérer particulièrement longue. Il est primordial de mettre en place une stratégie globale qui tienne compte de tous les modes de transport, la marche et le vélo bien sûr, mais aussi les transports publics, les voitures et camionnettes, la moto, la micro-mobilité, les cars, les camions, la mobilité électrique, la mobilité partagée, le co-voiturage, les véhicules en free floating, le secteur du transport rémunéré de personnes ainsi que les livraisons.

La stratégie proposée ici entend assurer la sécurité et la fluidité pour tous. Assurer la fluidité est une mesure socio-économique mais aussi environnementale, climatique et évidemment sanitaire puisqu'elle permet d'éviter les engorgements, les embouteillages et de respecter les mesures de distanciation sociale.

Pour éviter la propagation du virus, Bruxelles a besoin d'une politique orientée vers la fluidité, que ce soit sur les trottoirs habituellement bondés, sur les pistes cyclables, sur les routes et évidemment dans les transports en commun. En réduisant la congestion, on s'engage *de facto*

veiligere wegen en een minder vervuilde hoofdstad. Dit voorstel berust op 12 prioriteiten en zal nuttig zijn zolang alle regels inzake gezondheid en sociale afstand worden opgelegd.

Deze prioriteiten betreffen het bevorderen van telewerk, flexibele werktijden en videoconferentietools. Zij steunen op moderne beleidsmaatregelen die gericht zijn op het gebruik van nieuwe technologieën ten dienste van de vlotte mobiliteit. Zij bevorderen het lopen door te helpen de sociale afstand in acht te nemen en maken de “kleine koningin” tot een van de prioriteiten van het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest. Dit voorstel vereist ook dat een doeltreffende exitstrategie uit de lockdown wordt bepaald voor de MIVB. Daarom moet alles in het werk worden gesteld om te voorkomen dat de MIVB een nieuwe besmettingshaard wordt. Deze strategie beoogt tevens het autoverkeer in onze hoofdstad te ontlasten om het meer leefbaar te maken. Een nieuw parkeerbeleid in de buurt van de handelscentra en een optimale coördinatie van de bouwplaatsen behoren ook tot de doelstellingen inzake de relance van de mobiliteit en de economie. Dit voorstel laat geen enkele vervoerwijze buiten beschouwing en ondersteunt ook gemotoriseerde tweewielers, de sector van het bezoldigd personenvervoer en nieuwe private actoren op het gebied van mobiliteit. Ten slotte stelt het dat de gehele strategie moet worden gemonitord.

1. Telewerk beter organiseren

Door in te zetten op telewerk beoogt het voorstel de algemene vraag naar mobiliteit te beperken, het privé- en beroepsleven met elkaar te verzoenen, efficiënter te zijn en ons leefmilieu te beschermen. Door deze maatregelen kan de algemene mobiliteit meteen vlotter verlopen.

Het aandeel van de werknemers in Brussel die telewerken is ongeveer 1 op 3 (34,4 %). Dit is het dubbele van het Belgische gemiddelde van 17 %. Dit is natuurlijk te wijten aan het feit dat mensen die in Brussel werken over het algemeen veel grotere afstanden moeten overbruggen en dus vaker telewerken.

Daarnaast bevinden veel hoofdzetels en vertegenwoordigingen van economische sectoren zich in Brussel en zijn deze sectoren vaak koplopers op het gebied van telewerken. Als we meer specifiek kijken naar werknemers die in Vlaanderen of Wallonië wonen en naar Brussel komen om te werken, komen we tot 43 % telewerkers. Dit percentage telewerkers leidt tot een vermindering van het woon-werkverkeer met 9 %, wat neerkomt op 12 % minder afgelegde kilometers naar Brussel vanuit Vlaanderen en Wallonië. Deze cijfers zijn al prima. Bovendien is er ruimte voor snelle vooruitgang, vooral bij de Brusselaars, van wie slechts 20 % telewerken.

pour des voiries plus sûres et une capitale moins polluée. La présente proposition s’articule autour de 12 priorités et sera utile aussi longtemps que toutes les règles sanitaires et de distanciation sociale seront imposées.

Ces priorités visent à promouvoir le télétravail, la flexibilité des horaires et les outils de visioconférence. Elles s’appuient sur des politiques modernes visant l’usage de nouvelles technologies au service de la fluidité. Elles renforcent la marche à pied en aidant au respect de la distanciation sociale et font de la petite reine une des priorités de la politique de mobilité en Région bruxelloise. La présente proposition exige également l’établissement d’une stratégie efficace de déconfinement pour la STIB. Pour ce faire, tout doit être mis en place pour éviter que la STIB devienne un nouveau foyer de contamination. Cette stratégie vise aussi à décongestionner le trafic automobile de notre capitale pour la rendre plus respirable. Une nouvelle politique de stationnement à proximité des noyaux commerciaux ainsi qu’une optimisation de la coordination des chantiers figurent aussi parmi les objectifs de relance de la mobilité et de l’économie. La présente proposition n’oublie aucun mode et soutient également les deux-roues motorisés, le secteur du transport rémunéré de personnes ainsi que les nouveaux acteurs privés de la mobilité. Enfin, elle prévoit que l’ensemble de cette stratégie devra être monitorée.

1. Mieux organiser le télétravail

En agissant sur le télétravail, la proposition vise à limiter la demande générale de mobilité, à concilier vie privée et professionnelle, plus d’efficacité et de respect de notre environnement. Ce faisant, ces mesures permettent directement de fluidifier la mobilité générale.

La proportion des travailleurs employés à Bruxelles qui font du télétravail est de 1 sur 3 environ (34,4 %). C’est le double de la moyenne belge, qui est de 17 %. Cela s’explique évidemment par le fait que les personnes qui travaillent à Bruxelles doivent surmonter en général des distances beaucoup plus grandes et télétravaillent de ce fait plus souvent.

En outre, de nombreux sièges sociaux et de nombreuses représentations de secteurs économiques se trouvent à Bruxelles et il s’agit souvent de secteurs qui sont à la pointe du télétravail. Si nous considérons plus spécifiquement les travailleurs qui habitent en Flandre ou en Wallonie et qui viennent à Bruxelles pour travailler, nous arrivons à 43 % de télétravailleurs. Ce pourcentage de télétravailleurs fait baisser de 9 % les déplacements domicile-travail, ce qui équivaut à 12 % de kilomètres en moins à destination de Bruxelles depuis la Flandre et la Wallonie. Ces chiffres sont déjà bons. En outre, des marges de progression rapides sont possibles, en particulier auprès des Bruxellois qui ne sont que 20 % à télétravailler.

In de voorbije weken werd op grote schaal geëxperimenteerd met telewerk onder omstandigheden die niet echt optimaal waren. Om de vraag naar mobiliteit te verminderen, moet alles in het werk worden gesteld, zowel in de openbare als in de private sector, om telewerken, flexibele werktijden of gespreide werktijden te bevorderen als telewerken niet mogelijk is. Voor de gewestelijke overheidsbesturen is de huidige strategie van de Brusselse overheid vooral gericht op het verminderen van de benodigde kantoorruimte en het veralgemenen van gedeelde werkplekken. Voorgesteld wordt een strategie op te stellen die verder gaat en, in overleg met de gemeenten, alle functies te bepalen die structureel telewerk mogelijk maken, het aantal werkdagen vast te stellen en alle nuttige ondersteunende diensten te verlenen. Met uitzondering van functies die onverenigbaar zijn met telewerk, moet elke ambtenaar in staat zijn om te telewerken en zo zijn of haar privéleven en werk beter met elkaar te verzoenen.

Tevens is het essentieel om de werkprocessen binnen elke administratie anders te organiseren door het bevorderen van videoconferentietools, met name voor de organisatie van externe vergaderingen, opleidingen of aanwervingen. De overheden moeten ook nieuwe werkwijzen ontwikkelen om de videoconferentietools te integreren in hun relatie met de burgers.

2. Het dynamisch beheer van de verkeerslichten optimaliseren

Dit voorstel heeft tot doel zoveel mogelijk gebruik te maken van nieuwe technologieën met het oog op een vlottere mobiliteit in en rond het Brussels Gewest. Daartoe wordt het volgende voorgesteld:

– De mobiliteitsgegevens in real time verzamelen

De nieuwe technologieën kunnen zorgen voor een betere kennis van de situatie op onze wegen (congestie, ongevallen, gebeurtenissen en slechte weersomstandigheden).

Een betere registratie van de stromen en analyse van deze gegevens veronderstellen een meer specifiek en aangepast antwoord op de mobiliteitsbehoeften van alle Brusselaars. Sommige systemen bestaan al op de voornaamste assen van de hoofdstad, andere moeten worden aangepast en weer andere moeten ten uitvoer worden gelegd. Dankzij ANPR-camera's (de 300 voor de lage-emissiezone), camera's van de MIVB en Brussel Mobiliteit, op de centrale aangesloten verkeerslichten en inductielussen kan beter rekening worden gehouden met de congestie op het gewestelijk grondgebied, of het nu gaat om voetgangers, fietsers of automobilisten.

Bovendien zullen de tellingen maar ook de geanonimiseerde gegevens van de telecomoperatoren ons veel kunnen leren over de verplaatsingen in Brussel, over de herkomst en de bestemmingen van de reizigers, binnen het Gewest, maar ook over de verplaatsingen

Ces dernières semaines, le télétravail a été expérimenté à grande échelle dans des conditions qui n'étaient pas forcément optimales. Afin de diminuer la demande de mobilité, tout doit être mis en place, tant au niveau public que privé, pour promouvoir le télétravail, la flexibilité des horaires ou les horaires décalés si le télétravail n'est pas possible. Pour les administrations publiques régionales, la stratégie actuelle du gouvernement bruxellois vise principalement à réduire l'espace de bureaux nécessaire et à généraliser l'espace de travail partagé. Il est proposé de mettre en place une stratégie allant plus loin et, en concertation avec les communes, d'identifier l'ensemble des fonctions permettant du télétravail structurel, de définir le nombre de jours de prestations et de fournir tous les services de supports utiles. À l'exception des fonctions incompatibles avec le travail à distance, chaque fonctionnaire doit pouvoir télétravailler et ainsi mieux concilier sa vie privée et son travail.

Il est également indispensable d'organiser différemment les processus de travail, au sein de chaque administration, par la promotion des outils de visioconférence, notamment pour l'organisation des réunions extérieures, les formations ou le recrutement. Les administrations doivent aussi développer de nouveaux modes de fonctionnement afin d'intégrer les outils de visioconférence dans leurs relations avec les citoyens.

2. Optimiser la gestion dynamique des feux de signalisation

La présente proposition entend maximiser l'usage des nouvelles technologies visant à améliorer la fluidité dans et autour de la Région bruxelloise. Pour ce faire, la proposition entend :

– Récolter les données de mobilité en temps réel

Les nouvelles technologies permettent de mieux connaître la situation sur nos voiries (congestion, accident, événement, conditions météorologiques difficiles).

Une meilleure comptabilisation des flux et analyse de ces données supposent une réponse plus spécifique et adaptée aux besoins de mobilité de l'ensemble des Bruxellois. Certains systèmes existent déjà sur les principaux axes de la capitale, d'autres sont à ajuster et d'autres encore sont à implémenter. Les caméras ANPR (les 300 dévolues à la zone de basses émissions), les caméras de la STIB et de BruxellesMobiliteit, les feux de signalisation connectés à la centrale ainsi que des boucles à induction pourraient permettre de mieux prendre en compte la congestion sur le territoire régional, qu'elle soit piétonne, cycliste ou automobile.

Par ailleurs, les comptages mais aussi les données anonymisées d'opérateurs télécoms pourront aussi nous apprendre beaucoup concernant les déplacements à Bruxelles, sur les origines et les destinations des voyageurs, à l'intérieur de la Région mais aussi sur les

tussen Brussel en de rand. Deze gegevens kunnen ook worden gebruikt om alternatieve fiets- en autotrajecten te creëren voor de meest drukke en vervuilde trajecten. Tevens maken zij het mogelijk de groene fasen voor alle vervoerswijzen te optimaliseren.

- Nuttige informatie verspreiden om congestie te voorkomen

Mobiliteitsgegevens die in real time worden vastgelegd en onmiddellijk naar het mobiliteitsbeheercentrum worden doorgestuurd, kunnen worden gebruikt om nuttige informatie aan de weggebruikers te verspreiden op intelligente verkeersborden bij de stadsingangen, vóór de tunnelingangen en langs de grote gewestwegen. Het doel is betere informatie te verstrekken over eventuele werken, ongevallen, pechgevallen, wegen en afgesloten bossen door alternatieve routes en reistijden voor te stellen naar de emblematische plaatsen in het Gewest (voorbeeld : Basiliek 12', Louisapoort 8',...) om hun verplaatsingen in real time op een optimale manier aan te passen. De transitparkings, waarvan sommige, zoals Ceria, onderbezet waren, kunnen ook baat hebben bij een betere verkeersbegeleiding.

Dit voorstel beoogt daarom automobilisten in staat te stellen om, door middel van variabele boodschappen, gebruik te maken van deelfietsen of openbaar vervoer vanaf de ring, afhankelijk van hun bestemming, de verkeersomstandigheden of de verzadiging van bepaalde lijnen. Dit zou de druk op het openbaar vervoer aanzienlijk verlichten, met name op de meest gebruikte vervoerswijzen.

- Een dynamisch beheer van de verkeerslichten op alle kruispunten invoeren en het Gewest aanmoedigen om de gemeentelijke verkeerslichten over te nemen.

De vlotte mobiliteit op de grote Brusselse wegen hangt immers ook af van een optimaal beheer van de verkeerslichten. Brussel Mobiliteit beheert 500 verkeerslichten en coördineert ze vanop afstand via haar centrale of plaatselijk.

De verkeerslichtfasen worden aangepast aan de situaties (bouwplaatsen, openbaar vervoer), het tijdstip van de dag en de gebruikte vervoerswijzen. De oversteekduur wordt regelmatig aangepast aan de gebruikers (voetgangers, fietsers, automobilisten). Bepaalde lichten die knipperen of waarbij de drukknop moet worden ingedrukt, kunnen bijvoorbeeld worden geactiveerd om een voetgangersroute te beveiligen.

Door gebruik te maken van real time mobiliteitsgegevens kan Brussel Mobiliteit haar verkeerslichtbeheer beter aanpassen om het verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen. Het Good Move-plan heeft de ambitie om het aantal dynamisch beheerde strategische kruispunten te verhogen met 5, 20 in 2025 en 50 in 2030. Dit voorstel vraagt om snellere

mouvements entre Bruxelles et sa périphérie. Ces données peuvent également être utilisées en vue de déployer des itinéraires cyclistes et automobiles alternatifs à ceux qui sont les plus congestionnés et pollués. Elles permettent aussi d'optimiser les phases vertes pour tous les modes de transport.

- Diffuser des informations utiles pour éviter la congestion

Les données de mobilité captées en temps réel et transmises immédiatement au centre de pilotage de la mobilité permettent de diffuser des informations utiles aux usagers de la route sur des panneaux de signalisation intelligents installés aux entrées de ville, en amont de l'entrée des tunnels et le long des principaux axes régionaux. L'objectif est de mieux informer des éventuels travaux, accidents, pannes, voiries et bois fermés en proposant des trajets alternatifs ainsi que des temps de trajet jusqu'aux lieux emblématiques de la Région (exemples : Basilique 12', porte Louise 8',...) de façon à adapter en temps réel ses déplacements de façon optimale. Les parkings de transit, dont certains, comme le Ceria, connaissaient un taux de remplissage insuffisant, pourraient eux aussi bénéficier d'une meilleure signalisation.

La présente proposition entend dès lors permettre aux automobilistes depuis le Ring, grâce à des messages variables, d'utiliser les vélos partagés ou les transports publics en fonction de leur destination, des conditions de circulation ou encore de la saturation de certaines lignes. Cela permettrait de soulager considérablement les transports en commun, en particulier ceux qui seront les plus fréquentés.

- Implémenter une gestion dynamique des feux de signalisation à tous les carrefours et favoriser la reprise des feux communaux par la Région.

En effet, la fluidité sur les grands axes bruxellois passe également par une gestion optimale des feux de circulation. Bruxelles Mobilité gère 500 carrefours à feux, en les coordonnant à distance grâce à sa centrale ou en local.

Les phases de feux sont adaptées en fonction des situations (chantiers, transports publics), des heures de la journée et des modes. La longueur des temps de traversée est régulièrement adaptée aux usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Certains feux clignotants ou nécessitant d'appuyer sur un bouton-poussoir peuvent être activés pour sécuriser un trajet piéton par exemple.

En bénéficiant de données de mobilité en temps réel, Bruxelles Mobilité peut alors adapter plus efficacement sa gestion des feux afin de fluidifier le trafic au maximum. Le plan Good Move a pour ambition de passer de 5 carrefours stratégiques gérés dynamiquement, à 20 en 2025 et 50 en 2030. La présente proposition demande de procéder plus

maatregelen om te zorgen voor een dynamisch mobiliteitsbeheer dat nuttig is voor alle vervoerswijzen.

De overheid moet bij aanpassingen aan de infrastructuur zorgen voor een evenwicht tussen de capaciteit van de wegen en de capaciteit van de kruispunten, bijvoorbeeld bij het verminderen van het aantal wegen, vóór het beheer van kruispunten en verkeerslichten. Dit probleem ligt vaak aan de basis van knelpunten, ook in Brussel.

3. Wandelen aanmoedigen : meer veiligheid en comfort

Wandelen is een van de manieren van reizen die de komende maanden aanzienlijk zal toenemen. Aangezien een kwart van de trajecten binnen het Gewest minder dan 1 km lang zijn, is wandelen een geloofwaardig alternatief voor een groot deel van de verplaatsingen binnen het Gewest. Ze zorgen voor ontlasting van andere vervoersmiddelen en maken deel uit van gezonde lichaamsbeweging. Dit voorstel vraagt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om het wandelen te vergemakkelijken door te zorgen voor ontmoetingsplaatsen, aansluitende, veilige en duidelijke voetgangerspaden en wegen naar school en nieuwe verkeerslichten met digitale telling.

- Tijdelijke ontmoetingsplekken in de handelsstraten creëren, op voorwaarde dat ze doorgesproken, doelgericht en duidelijk gemarkeerd zijn.

Dit is een nuttige maatregel om de regels van sociale afstand af te dwingen. Deze 20 km-zones moeten worden bestudeerd en indien nodig tijdelijk in de handelskernen worden ingericht op basis van onderzoek van de gegevens (zie punt 2). Ze moeten per geval worden vastgelegd, aangepast aan de behoeften van de Brusselaars en in overleg met de burgers, de sociaaleconomische actoren van de wijken en de gemeenten.

Zij moeten worden gecoördineerd met de andere maatregelen die gericht zijn op een vlotte mobiliteit, mogen voetgangers niet in gevaar brengen en mogen geen negatieve gevolgen hebben voor de snelheid van hulpdiensten, de reissnelheid van het openbaar vervoer, de fiets of de micromobiliteit.

- De schoolvervoerplannen ondersteunen

De Brusselse regering moet steun verlenen voor de uitvoering van schoolvervoerplannen die zijn aangepast aan de behoeften van de exitstrategie. Deze maatregel is bedoeld om ouders van leerlingen die in Brusselse scholen zijn ingeschreven, aan te moedigen om te voet naar hun school te komen, vooral als ze in de buurt wonen. Om dit te doen vragen we om een betere ondersteuning van de scholen, die een enorme werklast hebben, vooral in deze periode.

rapidement pour assurer une gestion dynamique de la mobilité utile à tous les modes de transport.

En amont de la gestion des carrefours et des feux, les pouvoirs publics doivent veiller à assurer dans les aménagements de voiries, lors des réductions de ces mêmes voiries par exemple, un équilibre entre capacité des voiries et capacité des carrefours. Cette problématique est souvent à l'origine des goulots d'étranglement, y compris à Bruxelles.

3. Favoriser la marche à pied : plus de sécurité et de confort

La marche est l'un des modes de déplacement appelé à augmenter considérablement dans les prochains mois. Sachant qu'un quart des trajets font moins de 1 km au sein de la Région, les déplacements pédestres font partie d'une alternative crédible pour une grande partie des déplacements à l'intérieur de la Région. Ils permettent de soulager les autres modes de transport et font partie d'une activité physique saine. La présente proposition demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de faciliter l'usage de la marche en mettant en place des zones de rencontre, des chemins piétons et scolaires continus, sécurisés et lisibles ainsi que de nouveaux feux à décompte numérique.

- Créer des zones de rencontre temporaires dans les rues commerciales pour autant que celles-ci soient concertées, ciblées et clairement signalées

C'est une mesure utile pour faire respecter les règles de distanciation sociale. Ces zones 20 doivent être étudiées et mises en place temporairement dans les noyaux commerciaux lorsque c'est nécessaire sur la base de l'étude des données (cf. point 2). Elles doivent être définies au cas par cas, adaptées aux besoins des Bruxellois et faire l'objet d'une concertation avec les citoyens, les acteurs socio-économiques des quartiers et les communes.

Elles doivent être coordonnées avec les autres mesures visant la fluidité de la mobilité, ne pas mettre en danger les piétons et ne pas impacter négativement la vitesse des services de secours, la vitesse commerciale des transports publics, des vélos ou de la micro-mobilité.

- Soutenir les plans de déplacements scolaires

Un soutien du gouvernement bruxellois doit être apporté à la réalisation de plans de déplacements scolaires adaptés aux besoins du déconfinement. Cette mesure vise à encourager les parents d'élèves inscrits dans les écoles bruxelloises à venir à pied dans leurs établissements scolaires, en particulier lorsqu'ils habitent à proximité. Pour cela, nous demandons un meilleur accompagnement des écoles dont la charge est immense, surtout en cette période.

- Gevaarlijke voetpaden met prioriteit renoveren of herinrichten

In samenwerking met de gemeenten moet een dringend investeringsplan worden opgesteld. Er zij aan herinnerd dat de ongevalgevoelige zones sedert 5 jaar werden opgespoord.

- De voetgangerspaden afbakenen en duidelijker aangeven

Deze maatregel heeft tot doel voetgangers en toekomstige voetgangers beter te informeren over de trajecten die zij te voet kunnen afleggen door middel van nieuwe verkeersborden. Welk percentage van de werknemers is ervan op de hoogte dat het slechts 15 minuten te voet duurt om de kantoren in de Wetstraat of de Naamsepoort te bereiken vanaf het Centraal Station? Borden zouden dergelijke informatie kunnen verspreiden (Naamse Poort/Centraal Station 15 minuten te voet).

- Digitale aftellichten installeren

Om de voetgangerstrajecten te verbeteren, moeten tevens waar nodig digitale aftellichten worden geïnstalleerd. Deze maatregel is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Wanneer voetgangers hun precieze wachttijd kennen, blijkt uit studies dat ze de verkeerslichten meer in acht nemen en hun trajecten comfortabeler maken.

4. Het fietsgebruik verhogen door het toegankelijker en veiliger te maken

Het groeipotentieel van de fiets is zeer belangrijk in Brussel. Deze maatregelen hebben tot doel het fietsgebruik te verhogen, zowel als alternatief voor het openbaar vervoer als voor de auto wanneer dat mogelijk is. Hoewel deze maatregelen niet meteen bedoeld zijn voor mensen met gezondheidsproblemen, die een auto nodig hebben voor hun werk of voor hun gezin, mag dit ons er niet van weerhouden het succes van tweewielers in Brussel beter te begeleiden door oplossingen te vinden voor het gebrek aan garageruimte, het gebrek aan parkeergelegenheid en de problemen van fietsdiefstal. Dit zijn allemaal belangrijke belemmeringen voor hun ontwikkeling. In dit voorstel wordt dan ook gevraagd om:

- Nieuwe beveiligde fietspaden te creëren

Dit voorstel roept op tot het aanleggen van fietspaden of fietsstraten naar gelang van de behoeften en het capaciteitsgebrek die op basis van de gegevens zijn vastgesteld (punt 2). Het is essentieel om de beste locaties te kiezen die aangepast zijn aan de behoeften van de inwoners van Brussel voor het aanleggen van nieuwe fietsstraten en fietspaden; om te zorgen voor een betere beveiliging van degenen die niet gescheiden zijn van het autoverkeer; om fietspaden die langs trottoirs lopen beter te markeren, door middel van LED's.

- Rénover ou réaménager prioritairement les chemins piétons dangereux

En partenariat avec les communes, un plan urgent d'investissements doit être mis en place. Rappelons que les ZACA (zones à forte concentration d'accidents) sont identifiées depuis cinq ans.

- Baliser et rendre plus lisibles les chemins piétons

Cette mesure vise à mieux informer piétons et futurs piétons sur les trajets qu'ils peuvent réaliser à pied grâce à de nouveaux panneaux de signalisation. Quel pourcentage de travailleurs est informé qu'il suffit de 15 minutes à pied pour rejoindre les bureaux de la rue de la Loi ou de la Porte de Namur depuis la Gare Centrale ? Des panneaux de signalisation pourraient diffuser ce type d'information (Porte de Namur/Gare centrale à pied 15 minutes).

- Installer des feux à décompte numérique

Améliorer les trajets piétons passe aussi par l'installation là où c'est nécessaire de feux à décompte numérique. Cette mesure vise à renforcer la sécurité routière. Lorsque les piétons connaissent leur temps d'attente exact, les études montrent qu'ils respectent davantage les signaux lumineux et rendent leurs trajets plus confortables.

4. Accroître l'usage du vélo en le rendant plus accessible et plus sécurisé

Le potentiel de croissance du vélo est très important à Bruxelles. Ces mesures visent à renforcer l'usage du vélo, tant comme alternative aux transports en commun qu'à la voiture lorsque cela est possible. Si ces mesures ne s'adressent pas directement à ceux qui souffrent de problèmes de santé, qui ont besoin d'une voiture pour travailler ou pour des raisons familiales, cela ne doit toutefois pas nous empêcher de mieux encadrer l'essor du deux-roues à Bruxelles en trouvant des solutions au manque d'espaces de garage, au manque de stationnement et aux problèmes de vol de vélos. Tous sont autant de freins non négligeables à leur développement. La présente proposition demande dès lors de :

- Créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées

La présente proposition plaide pour la création de pistes cyclables ou de rues cyclables en fonction des besoins et du manque de capacité identifiés sur la base de données (point 2). Il est indispensable de choisir les meilleurs emplacements adaptés aux besoins des Bruxellois pour la mise en place de nouvelles rues cyclables et pistes cyclables ; de veiller à une meilleure sécurisation de celles qui ne sont pas séparées du trafic automobile ; de mieux baliser, au moyen de leds, les pistes cyclables qui côtoient des trottoirs.

De aanleg van fietssnelwegen moet worden versneld, in samenwerking met de 2 andere gewesten, om een vereenvoudigde en beveiligde verbinding voor fietsers uit Vlaanderen te bewerkstelligen.

De dringende aanleg van fietspaden met tijdelijke infrastructuur, zonder onderzoek naar de impact op de congestie of op de verplaatsing van het verkeer binnen de wijken, kan niet behoorlijk voldoen aan de doelstelling van beveiliging

– Fietsen toegankelijker te maken

In dit voorstel wordt gevraagd fietsen toegankelijk te maken voor iedereen, door middel van onmiddellijke en tijdelijke financiële steun aan de exploitanten van deelfietsen. Een publiek-privaat partnerschap met het oog op de verlaging van de prijs van de verhuring, voor een deel bij free floating exploitanten, moet het mogelijk maken om het gebruik ervan te vergroten.

In samenwerking met het Gewest kunnen de gemeentepremies voor de aankoop van een fiets worden verhoogd. Dit voorstel vraagt ook om een hervorming van de Bruxell'air-premie ter ondersteuning van zachte vervoerwijzen. De exitstrategie moet het mogelijk maken deze premie snel en grondig te hervormen

– Beveiligde fietsparkings ter beschikking te stellen

Het probleem van de fietsenstalling moet een van de pijlers zijn van het beleid voor de kleine koningin in Brussel. Het is absoluut noodzakelijk te zorgen voor de uitbouw van een adequaat aanbod aan beveiligde parkeervoorzieningen, met name in de buurt van de belangrijkste intermodale knooppunten, scholen, sportcentra en universiteiten.

– « Kiss and bike » te creëren

Het parkeeraanbod moet ook worden aangevuld met « kiss and bike »-plaatsen, zoals die in Nederland bestaan, om kinderen af te zetten op school.

Tevens moet de overheid ervoor zorgen dat ouders van kinderen worden aangemoedigd om te voet te komen als ze minder dan 1 kilometer ver wonen, of met de fiets als ze minder dan 5 kilometer ver wonen. De verplaatsingsgegevens van de telefoonoperatoren (zie punt 2) moeten ook worden gebruikt om aantrekkelijke locaties voor nieuwe fietspaden en fietsstallingen te identificeren, om te analyseren welke moeten worden uitgebreid en om de veiligheid te optimaliseren. Tweerichtingsfietspaden moeten worden vermeden, omdat ze overmatige risico's op ongelukken met zich meebrengen.

L'installation d'autoroutes à vélos doit être accélérée et s'opérer en collaboration avec les deux autres Régions pour assurer une desserte simplifiée et sécurisée des flux cyclistes venant de Flandre.

La mise en place de pistes cyclables dans l'urgence avec des infrastructures temporaires, sans étude de l'impact sur la congestion ou sur le report du trafic dans les quartiers, ne peut décemment répondre à l'objectif de sécurisation.

– Rendre le vélo plus accessible

La présente proposition plaide pour rendre le vélo accessible à tous, via un soutien financier immédiat et temporaire aux opérateurs de vélos partagés. Un partenariat public-privé visant à diminuer le prix des locations, dont certaines auprès des opérateurs en free-floating, doit permettre d'augmenter leur usage.

En partenariat avec la Région, les primes communales visant l'acquisition d'un vélo peuvent être renforcées. La présente proposition plaide aussi pour une réforme de la prime Bruxell'air afin de soutenir les modes de déplacement doux. Le déconfinement doit permettre de réformer rapidement en profondeur cette prime.

– Mettre à disposition des parkings de vélos sécurisés

La problématique du stationnement vélo doit être l'un des piliers de la politique en faveur de la petite reine à Bruxelles. Il est indispensable de veiller au développement d'une offre suffisante de stationnement sécurisé, en particulier à proximité des principaux nœuds intermodaux, des écoles, des centres sportifs et des universités.

– Mettre en place des « kiss and bike »

L'offre de stationnement devrait également être complétée d'emplacements « kiss and bike », comme cela existe aux Pays-Bas, pour déposer les enfants à l'école.

Le gouvernement devra également veiller à encourager les parents des enfants à venir à pied s'ils habitent à moins d'1 kilomètre, ou en vélo s'ils habitent à moins de 5 kilomètres. Les données de déplacements des opérateurs téléphoniques (cf. point 2) doivent également servir à identifier des emplacements intéressants pour de nouvelles pistes cyclables et des parkings-vélos, afin d'analyser celles qui méritent d'être élargies et d'en optimiser la sécurité. Les pistes cyclables à double sens devront être évitées car elles sont trop accidentogènes.

– Fietsendiefstal kordater te bestrijden

In overleg met de politiezones moet het uitwerken en uitvoeren van een plan ter bestrijding van fietsendiefstal een prioriteit worden. Fietsendiefstal is wellicht een van de belangrijkste belemmeringen voor de verdere groei van het fietsen.

5. Het naleven van de sociale afstand mogelijk maken op het MIVB-net

Alles moet in het werk gesteld worden om te voorkomen dat de MIVB een nieuwe besmettingshaard wordt.

Een echte exitstrategie voor de MIVB via de beschikbaarstelling van maskers, handschoenen en gels tegen betaalbare prijzen, de versterking van de stewardteams om het bewustzijn te vergroten dat de sociale afstanden moeten worden nageleefd, en een studie naar gedifferentieerde prijzen om verzadiging in de piekuren te voorkomen.

Het is natuurlijk essentieel om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer Brusselaars en pendelaars in staat blijft stellen zich snel en geheel veilig te verplaatsen. Als voornaamste speler op het gebied van mobiliteit in Brussel en onder toezicht van de regering is de MIVB uiteraard een essentieel element in het kader van de exitstrategie. In dit voorstel wordt daarom gevraagd om :

– Bescherming van het personeel en de gebruikers van de MIVB

Een doeltreffende exitstrategie moet worden gewaarborgd door het verstrekken van beschermingsmiddelen zoals maskers en hydroalcoholische gel, die beide toegankelijk zijn voor het personeel en alle gebruikers.

De MIVB moet haar personeel ook de nodige tijd geven om haar werkplek veilig te ontsmetten wanneer dat nodig is. Om ervoor te zorgen dat de veiligheidsvoorschriften, zoals het dragen van maskers, worden nageleefd, moeten de stewardteams worden versterkt. Om de regels te handhaven en de gebruikers te sensibiliseren, moeten de teams worden ingezet bij de ingangen van de stations, in de stations, bij de ingang en in de voertuigen.

Het is ook noodzakelijk dat de MIVB zo goed mogelijk communiceert met haar bezorgde personeel en haar gebruikers om hen door middel van spraakberichten en dynamische berichten in stations of voertuigen nuttige informatie te verstrekken, zoals de verzadigingsgraad op bepaalde lijnen, de verbindingen met andere minder verzadigde vervoerwijzen (bv. het treinnet (S-net)) of de naleving van de gezondheidsvoorschriften.

– Lutter plus fermement contre le vol de vélos

En concertation avec les zones de police, élaborer et mettre en œuvre un plan de lutte contre les vols de vélos doit devenir une priorité. C'est probablement un des freins principaux au développement du vélo.

5. Permettre le respect de la distanciation sociale sur le réseau de la STIB

Tout doit être mis en œuvre pour éviter que la STIB devienne un nouveau foyer de contamination.

Une réelle stratégie de déconfinement pour la STIB, via la mise à disposition de masques, gants, gels à des prix abordables, le renforcement des équipes de stewards pour sensibiliser au respect des distances sociales ainsi qu'une étude sur un pricing différencié pour éviter l'engorgement aux heures de pointe.

Il est évidemment primordial de s'assurer que les transports en commun continuent de permettre aux Bruxellois et aux navetteurs de se déplacer rapidement et en toute sécurité. En tant que principal acteur de la mobilité à Bruxelles et étant sous la tutelle du gouvernement, la STIB est bien sûr un élément incontournable dans le cadre du déconfinement. La présente proposition demande dès lors :

– La protection du personnel et des usagers de la STIB

Il faut assurer la mise en place d'une stratégie efficace de déconfinement en mettant à disposition du matériel de protection comme des masques et du gel hydro-alcoolique, tous deux accessibles au personnel et à tous les usagers.

La STIB doit également assurer à son personnel le temps nécessaire pour désinfecter en toute sécurité son lieu de travail lorsqu'il y a lieu de le faire. Afin d'assurer le respect des règles de sécurité comme le port du masque, les équipes de stewards devront être renforcées. Dans le but de faire respecter les règles édictées et de sensibiliser les usagers, les équipes devront en effet être mobilisées aux entrées de stations, en station, à l'entrée des véhicules ainsi qu'à l'intérieur.

Il convient également d'assurer que la STIB communique de la meilleure manière avec son personnel inquiet et ses usagers afin de leur fournir, par des messages vocaux et des messages dynamiques en station ou dans les véhicules, des informations utiles telles que les taux de saturation de certaines lignes, les connexions avec d'autres transports moins saturés (le train (réseau S) par exemple) ou le respect des règles sanitaires.

- Invoering van gedifferentieerde prijzen met een lager tarief voor de daluren

In het kader van haar exitstrategie wordt de MIVB verzocht de mogelijkheid te onderzoeken om, in een eerste fase op tijdelijke basis, gedifferentieerde tarieven voor het openbaar vervoer buiten de spitsuren vast te stellen om het nut en het succes ervan te kunnen beoordelen. Deze maatregel, die in het buitenland al zijn nut heeft bewezen, zal, indien hij haalbaar wordt bevonden, de reizigers waarschijnlijk aanmoedigen om hun reisgewoonten aan te passen en zo de vraag naar openbaar vervoer op de meest problematische momenten vlotter laten verlopen. In feite wordt 44 % van de ritten binnen de MIVB gemaakt tijdens de ochtendspits (7 tot 9 uur) en de avondspits (14.30 tot 18 uur), en de oplossing om congestie te voorkomen is een betere spreiding van de reizigers.

6. Congestieproblemen aanpakken

De hier uitgewerkte maatregelen hebben tot doel om door middel van nieuw beleid en steun voor particuliere initiatieven het autoverkeer vlotter te laten verlopen, zonder dat dit ten koste gaat van de « zachte » vervoerwijzen. Zij stellen met name voor om :

- Een geloofwaardig alternatief te bieden voor inkomende stromen, met name dankzij nieuwe tijdelijke transitparkeerplaatsen

Daartoe wil dit voorstel in samenwerking met de twee andere Gewesten, maar ook binnen ons Gewest, « tijdelijke park and ride »-oplossingen uitwerken, in het bijzonder via partnerschappen met grote bedrijven (bv. supermarkten). Ook ontradingsparkings kunnen een belangrijke rol spelen bij het ontlasten van Brussel in het algemeen, maar ook in het kader van exitstrategie. De Brusselse regering moet veel proactiever zijn in de uitbouw daarvan. Eerst en vooral moet zij zorgen voor een veel betere bekendmaking van deze parkings vanaf de Ring via bewegwijzering en de verspreiding van informatie aan de automobilisten die hen vraagt hun auto's te laten staan, aansluitingen op het openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit.

- De afvalophaalschema's aan te passen om piekuren te vermijden

Parijs wordt vaak als voorbeeld genoemd omdat het ophalen daar wordt georganiseerd om de spits te vermijden. In Brussel is het de bedoeling om later te beginnen door het ophalen te reorganiseren om rekening te houden met de dagen met veel verkeersdrukte.

Zo zou bijvoorbeeld op dinsdag en donderdag een licht tijdelijk uitstel van de start van vuilniswagens op straat vlotter verkeer mogelijk maken. Een ingreep die absoluut getest moet worden en die na evaluatie permanent kan worden.

- L'instauration d'un pricing différencié avec un tarif revu à la baisse pour les heures creuses

Il est demandé à la STIB d'étudier, dans le cadre de sa stratégie de déconfinement, la possibilité d'établir, d'abord temporairement afin d'en évaluer la pertinence et le succès, un pricing différencié des transports publics en dehors des heures de pointe. Cette mesure, qui a déjà fait ses preuves à l'étranger, si elle était évaluée comme réalisable, est de nature à inciter les voyageurs à adapter leurs habitudes de déplacement et donc à lisser la demande en transports en commun aux heures les plus problématiques. En effet, 44 % des voyages au sein de la STIB étant effectués durant l'heure du pointe du matin (7h à 9h) et du soir (14h30 à 18h), la solution pour éviter un engorgement consiste dans une meilleure répartition des voyageurs.

6. S'attaquer à la congestion

Les mesures ici développées visent, par de nouvelles politiques et soutiens à des initiatives privées, à fluidifier le trafic automobile sans s'opposer aux modes doux. Elles proposent notamment de (d') :

- Offrir une alternative crédible aux flux entrants, notamment grâce à de nouveaux parkings de transit temporaires

Pour ce faire, la présente proposition entend développer des solutions de « park and ride temporaires » en collaboration avec les deux autres Régions mais aussi à l'intérieur de notre Région, notamment par des partenariats avec de grandes entreprises (par exemple des grandes surfaces). Les parkings de dissuasion peuvent, eux aussi, jouer un rôle important de décongestion de Bruxelles en général, mais aussi dans le cadre du déconfinement. Le gouvernement bruxellois doit être beaucoup plus proactif quant à leur développement. Il se doit tout d'abord de beaucoup mieux assurer la publicité de ces parkings depuis le Ring via la diffusion d'informations aux automobilistes les invitant à abandonner leur voiture, et en leur signalant les connections avec les transports en commun et la mobilité partagée.

- Adapter les horaires des collectes de déchets pour éviter les heures de pointe

Paris est souvent citée en exemple parce que les collectes y sont organisées de façon à éviter les heures de pointe. L'idée à Bruxelles est de commencer plus tard en réorganisant les collectes pour tenir compte des jours les plus embouteillés.

Prenons l'exemple du mardi et du jeudi où un léger report temporaire du début des passages des camions poubelles dans les rues permettrait une meilleure fluidité. Une opération à tester impérativement qui pourrait devenir pérenne, après évaluation.

– De leveringen efficiënter beheren

Nog altijd met het oog op een vlottere mobiliteit voor iedereen en om aldus de luchtkwaliteit te verbeteren, strekt deze maatregel ertoe de transportbedrijven toe te staan leveringen buiten de drukste verkeersuren, namelijk de kantooruren, te organiseren.

Vandaag hangen de levertijden af van de gemeentelijke verordeningen. In het algemeen zijn leveringen verboden vóór 7 uur 's ochtends en na 22 uur 's avonds. Het voorstel strekt ertoe leveringen tijdelijk toe te staan op de grote invalswegen van het Gewest, met strikte geluidsnormen, vóór 7.00 uur 's ochtends en na 22.00 uur, voor zover de voertuigen en goederenbehandeling elektrisch zijn.

– De duurzame initiatieven inzake « crowd shipping » ondersteunen

Zowel de lockdown als de afbouw ervan hebben de e-commerce en dus ook de leveringen aan huis een boost gegeven. Dat fenomeen leidt tot een grote toename van de verplaatsingen naar en in ons Gewest. Deze maatregel strekt ertoe de particuliere actoren, de samenwerkingsplatformen die op een innovatieve manier de individuele verplaatsingen optimaliseren, de taxi's en voertuigen voor het bezoldigd personenvervoer (die vaak leeg rondrijden) te ondersteunen en in te schakelen voor de leveringen van pakjes. Via dit duurzaam beleid is het de bedoeling om de verplaatsingen met de fiets en de wagen te optimaliseren en aldus bij te dragen tot een vlottere algemene mobiliteit.

7. Het parkeren tijdelijk versoepelen om de winkels een duwtje in de rug te geven

Om de lokale handel te stimuleren en ervoor te zorgen dat de parkeertarieven het economisch herstel niet belemmeren, dienen de gratis parkeertijden in de zones met een hoge winkeldichtheid te worden herzien.

Er wordt voorgesteld om het gratis parkeren te verlengen van 15 minuten tot 30 minuten in de rode zones die in de nabijheid van de door hub.brussels vastgestelde handelskernen liggen.

Er dient eveneens een systeem van kortingsbonnen via de parkeermeters te worden overwogen om de economische sector te ondersteunen.

8. Zorgen voor een betere coördinatie van de werken

Tijdens de exit uit de lockdown moet er een voorbeeldige coördinatie van de werken tot stand gebracht worden, opdat de mobiliteit in Brussel niet te lijden heeft onder een slecht aangepaste programmering, die nog meer verkeersopstoppingen in onze hoofdstad veroorzaakt.

– Gérer plus efficacement les livraisons

Toujours dans le but de fluidifier la mobilité de tous et ainsi d'améliorer la qualité de l'air, cette mesure vise à permettre aux sociétés de transport d'organiser des livraisons en dehors des heures de congestion, c'est-à-dire des heures de bureau.

Actuellement, les horaires de livraison dépendent des règlements communaux. Les livraisons sont généralement interdites avant 7h du matin et après 22h. La présente proposition souhaite permettre temporairement les livraisons sur les grands axes régionaux, avec des règles de bruit sévères, avant 7 heures du matin et après 22 heures, pour autant que leurs véhicules et matériels de manutention soient électriques.

– Soutenir les initiatives durables de « crowd shipping »

Tant le confinement que le déconfinement ont boosté l'e-commerce et donc les livraisons à domicile. Un phénomène qui engendre une hausse importante des déplacements vers et dans notre Région. Cette mesure vise à soutenir les acteurs privés, des plateformes collaboratives, qui optimisent, de façon innovante, les déplacements individuels ou des taxis et transports rémunérés de personnes (qui circulent souvent à vide) en les synchronisant aux livraisons de colis. Par cette politique durable, il s'agit d'optimiser la demande de déplacements cyclistes et automobiles et ainsi de participer à la fluidité générale de la mobilité.

7. Assouplir temporairement le stationnement pour relancer les commerces

Afin de dynamiser le commerce local et que la tarification du stationnement ne soit pas un frein à la relance économique, il convient de revoir les délais de gratuité de stationnement dans les mailles où la densité commerciale est importante.

Il est proposé d'élargir la gratuité du stationnement en passant de 15 minutes à 30 minutes gratuites pour les zones rouges qui se situent à côté des noyaux commerciaux identifiés par hub.brussels.

Un système de couponing via les bornes de stationnement doit également être envisagé afin de soutenir le secteur économique.

8. Assurer une meilleure coordination des chantiers

Une coordination des chantiers exemplaire est à assurer en cette période de déconfinement, afin que la mobilité bruxelloise ne pâtisse pas d'une programmation mal adaptée créant encore plus de bouchons dans notre capitale.

Het is absoluut noodzakelijk om de programmering van de grote werken te actualiseren via een hypercoördinatie, opdat het voetgangers-, fiets- en autoverkeer er zo weinig mogelijk hinder van ondervindt. Er moet bijzondere aandacht worden geschonken aan twee hotspots die grote mobiliteitsproblemen veroorzaken: de Leopold II-tunnel en het Terkamerenbos, drukke invalswegen in Brussel.

Het voorstel pleit ervoor de sluiting van het Terkamerenbos, waartoe de stad Brussel eenzijdig heeft beslist, uit te stellen, de werken aan de Leopold II tunnel voort te zetten en tegelijk de gevolgen voor het verkeer zoveel mogelijk te beperken.

Het is de bedoeling om een reflectie op gang te brengen over het Terkamerenbos om er een echt 'Central Park' van te maken, een groene long in het hart van de stad. Er zij op gewezen dat er door het park in New York, ondanks een constante afname van het autoverkeer sinds de jaren zestig, nog steeds berijdbare wegen lopen die het oosten en westen van de stad met elkaar verbinden. De ontsluiting van de gemeente Ukkel moet worden geanalyseerd aan de hand van alle mobiliteitsparameters, met inbegrip van de zwakke verbindingen met het openbaar vervoer.

Het voorstel pleit eveneens voor een noodplan, in samenwerking met de gemeenten, om de meest ongevalgevoelige zones op onze wegen (trottoirs, fietspaden en straten) te renoveren, want dat zijn pijnpunten voor het welzijn van de Brusselaars en hun mobiliteit. Sinds 2015 werden ze in kaart gebracht in een onderzoek. Het is onze plicht om daarop te reageren, zelfs met voorlopige aanpassingen. Ten slotte vraagt het voorstel ook om de werken die de Brusselse bevolking verwacht, sneller uit te voeren. Daartoe moet het Osiris platform worden vereenvoudigd. De veelvuldige registraties van de niet institutionele nutsbedrijven hebben niet geleid tot de verwachte verbetering. De verplichting voor de niet institutionele nutsbedrijven om zich te registreren op Osiris voor werken die ze uitvoeren zonder impact op de mobiliteit, moet worden opgeheven en de kosten voor de bezetting van de openbare weg en de boetes in geval van niet-naleving van de duur van de werken moeten worden verlaagd of zelfs afgeschaft. Het spreekt voor zich dat een harmonisering tussen de gemeenten van de regels voor de bezetting van de openbare weg zeer wenselijk is en zou moeten worden aangemoedigd, bijvoorbeeld via de Vereniging van de Stad en de Gemeenten van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brulocalis.

9. Het gebruik van vooral elektrische motorfietsen en scooters bevorderen

De motorrijders mogen niet worden vergeten. Met hun integraalhelmen en handschoenen zijn ze een echt mobiliteitsalternatief tijdens de afbouw van de lockdown.

Il est impératif d'actualiser la programmation des chantiers de grande ampleur par une hypercoordination qui permette d'impacter le moins possible la circulation des piétons, cyclistes et automobiles. Une attention particulière doit être portée sur deux hauts lieux générant des problèmes de mobilité de taille : le tunnel Léopold II et le Bois de la Cambre, axes majeurs de pénétration à Bruxelles.

La présente proposition plaide pour reporter la fermeture du Bois de la Cambre, décidée unilatéralement par la Ville de Bruxelles, et poursuivre les travaux du tunnel Léopold II, en réduisant au maximum son impact sur le trafic.

L'idée est de lancer une réflexion sur le Bois de la Cambre pour en faire toute proportion gardée un véritable Central Park, un poumon vert au cœur de la ville. Rappelons que le parc new-yorkais, malgré une réduction constante de la présence de la voiture depuis les années 60, conserve en son sein des voies d'accès carrossables latérales qui permettent de joindre l'est et l'ouest de la ville. Un désenclavement de la commune d'Uccle doit s'analyser à l'aune de tous les paramètres de mobilité, y compris celui de la faiblesse de sa desserte en transports en commun.

Ladite proposition plaide également pour un plan d'urgence, en partenariat avec les communes, visant à rénover les zones les plus accidentogènes de nos voiries (trottoirs, pistes cyclables et rues), qui sont autant de points noirs tant pour la vie des Bruxellois que pour leur mobilité. Une étude les a identifiés depuis 2015. Il est de notre devoir d'y apporter une réponse, même par des aménagements provisoires. Enfin, il est également demandé d'accélérer les travaux qui sont attendus par les Bruxellois et Bruxelloises. Pour ce faire, une simplification de la plateforme Osiris s'impose. Les enregistrements multiples des impétrants noninstitutionnels n'ont pas apporté l'amélioration escomptée. Il convient de lever l'obligation d'enregistrement sur Osiris des chantiers sans impact sur la mobilité réalisés par ces mêmes impétrants noninstitutionnels, et de réduire, voire supprimer les coûts d'occupation de voiries et amendes en cas de non-respect de la durée d'un chantier. Il est bien entendu qu'une harmonisation entre les communes des règles en matière d'occupation de la voirie serait grandement souhaitable et devrait être encouragée, par exemple à travers l'Association de la Ville et des communes de la Région bruxelloise, Brulocalis.

9. Favoriser l'usage des motocyclettes et scooters en particulier les électriques

Les motards ne doivent pas être oubliés. Avec leurs conducteurs masqués et gantés, ils offrent une réelle alternative de mobilité en période de déconfinement.

Om alle vervoersmodi aan te moedigen, wordt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering verzocht het gebruik van vooral elektrische motorfietsen en scooters in het Gewest te bevorderen. Deze vervoersmiddelen dragen bij tot de ontwarring van de verkeersknoop op onze wegen, zijn minder vervuilend dan een wagen, kunnen gemakkelijk geparkeerd worden en nemen minder plaats in de openbare ruimte in.

Bijgevolg wordt gevraagd om de motorfietsen, bromfietsen en scooters te laten rijden op de voor de bussen gereserveerde rijstroken op de stadsboulevards naar en in ons Gewest. De aanleg van een middelste antislipstrook in de tunnels zal getest kunnen worden, net als de uitbouw van een specifiekere parkeeraanbod.

10. De micromobiliteit boosten via steun aan de particuliere spelers om die mobiliteitsvormen voor iedereen toegankelijk te maken

De micromobiliteitsspelers zijn nieuwe en niet meer weg te denken actoren op het gebied van de mobiliteit in Brussel en zijn zeer nuttig om het openbaar vervoer in de komende maanden te ontlasten. Bijgevolg is het van essentieel belang dat ze op zijn minst tijdelijke financiële steun krijgen, zodat ze hun prijzen kunnen verlagen.

De steun is bestemd voor de bedrijven die fietsen, steps of gedeelde scooters verhuren, die allemaal interessante alternatieven zijn voor het openbaar vervoer en de wagen. Aangezien hun prijzen nog te vaak onbetaalbaar zijn voor een deel van de bevolking, is het een relevante doelstelling om ze in het kader van het mobiliteitsbeleid betaalbaarder te maken.

Onlangs heeft een van de operatoren van elektrische deelfietsen een verdrievoudiging van het gebruik van zijn tweewielers vastgesteld. Dat toont aan dat de Brusselaars geïnteresseerd zijn in deze nieuwe vervoersmodi. Gelet op de toenemende belangstelling van de bevolking, de noodzaak van een *modal shift* om de zachte mobiliteit te versterken en de bijzondere rol die deze particuliere actoren kunnen spelen tijdens de exit uit de lockdown, is het dan ook noodzakelijk dat ze financiële steun van de overheden krijgen.

11. De taxisector ondersteunen

De sector van de taxi's en het bezoldigd personenvervoer speelt niet alleen een belangrijke rol van openbaar nut, maar is vandaag de dag tijdens de geleidelijke afbouw van de ophokplicht ook van essentieel belang voor bepaalde soorten verplaatsingen, met name voor beroepsdoeleinden. Bovendien bieden ze een efficiënt alternatief voor het openbaar vervoer en het gebruik van de eigen wagen.

Afin de favoriser l'ensemble des modes de déplacements, il est demandé au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de favoriser l'usage des motos et scooters sur le territoire régional, en particulier ceux qui sont électriques. Ces modes de déplacements participant au décongestionnement de nos voiries, sont moins polluants qu'une voiture, permettent de stationner aisément et occupent moins de place sur l'espace public.

Il est dès lors demandé de permettre aux motos, motocyclettes et scooters de circuler sur la bande des bus sur les boulevards urbains vers et dans notre Région. La mise en place d'une bande du milieu antidérapante dans les tunnels pourra être testée, tout comme le développement d'une offre de stationnement dédiée plus développée.

10. Booster la micro-mobilité par un soutien aux acteurs privés pour les rendre accessibles à tous

En tant que nouveaux acteurs incontournables de mobilité à Bruxelles et étant très utiles pour soulager les transports en commun dans les prochains mois, il est primordial de soutenir financièrement les opérateurs de micro-mobilité, *a minima* de façon temporaire, de façon à ce qu'ils puissent baisser leurs prix.

Ce soutien concerne les entreprises de location de vélos, de trottinettes ou de scooters partagés qui sont toutes des alternatives intéressantes aux transports en commun et à la voiture. Leur prix étant actuellement encore trop souvent rédhibitoire pour une partie de la population, les rendre plus abordables est un objectif pertinent dans le cadre de la politique de mobilité.

Un des opérateurs de vélos à assistance électrique partagés vient de connaître un triplement de l'utilisation de ses deux-roues, cela montre l'intérêt des Bruxellois pour ces nouvelles possibilités de se déplacer. Au vu de l'intérêt croissant pour la population de la nécessité de pratiquer un *shift* entre les modes de déplacement afin de renforcer la mobilité douce, et de l'intérêt tout particulier que ces acteurs privés représentent pendant la période de déconfinement, il est dès lors indispensable que les pouvoirs publics les accompagnent financièrement.

11. Soutenir le secteur des taxis

Les secteurs des taxis et du transport rémunéré de personnes ont non seulement un rôle d'utilité publique important, mais sont aujourd'hui également essentiels en cette période de déconfinement progressif pour certains déplacements, notamment professionnels. Ils offrent, en outre, une alternative efficace aux transports en commun et à l'usage de voitures personnelles.

Er moet steun worden verleend aan de werknemers in deze sector, die grote economische verliezen hebben geleden en moeten investeren in beschermingsmateriaal voor henzelf en hun klanten. Er moet een publiek-private samenwerking worden onderzocht met het oog op een compensatie voor het tijdelijk verlaagde tarief voor de klanten. Er moeten ook andere tijdelijke maatregelen worden genomen om de Brusselaars ertoe aan te moedigen gebruik te maken van hun diensten, zoals :

- een campagne om het gebruik van taxi's te bevorderen ;
- het bouwen van nieuwe stations en nieuwe standplaatsen op de drukste lijnen van het openbaar vervoer en dicht bij de ingang van de winkelcentra ;
- de uitbreiding van de gemeentelijke of gewestelijke taxicheques tot alle Brusselaars ;
- de toestemming om gebruik te maken van alle voor de bussen gereserveerde rijstroken.

12. De tijdelijke maatregelen monitoren

Tot slot vraagt het voorstel om alle tijdelijke maatregelen die in het kader van de afbouw van de lockdown worden genomen, te monitoren, teneinde er de relevantie en doeltreffendheid van te evalueren op basis van nauwkeurige en voldoende beschikbare cijfers van voor en na de coronacrisis. Op basis van de monitoring zal overleg met de inwoners, de gemeenten, de sociaaleconomische organisaties en het Parlement worden georganiseerd om te beoordelen of het relevant is ze te bestendigen, aan te passen of af te schaffen.

Un soutien doit être accordé aux travailleurs de ce secteur qui ont subi d'importantes pertes économiques et doivent investir dans du matériel de protection, tant pour eux que pour leurs clients. Un partenariat public-privé doit être examiné, visant une compensation dans le tarif, revu temporairement à la baisse, appliqué aux clients. D'autres mesures temporaires doivent également être mises en place pour encourager les Bruxellois à recourir à leurs services, telles que :

- une campagne de promotion de l'utilisation des taxis ;
- la création de nouvelles stations et de nouveaux emplacements sur les lignes de transports publics les plus congestionnées et à l'entrée des centres commerciaux ;
- l'extension des chèques communaux ou régionaux taxis à tous les Bruxellois ;
- l'autorisation d'utiliser toutes les bandes réservées aux bus.

12. Monitorer les mesures temporaires

La présente proposition demande enfin un monitoring de toutes les mesures temporaires prises dans le cadre du déconfinement pour en évaluer la pertinence et l'efficacité, se basant sur des chiffres précis et suffisamment étoffés avant et après la crise du coronavirus. Sur la base de ce monitoring, une concertation avec les habitants, les communes, les organisations socio-économiques et le Parlement sera initiée afin de juger de la pertinence de les rendre pérennes, de les adapter ou de les abandonner.

Anne Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van een tijdelijke en doorgesproken exitstrategie op het vlak van mobiliteit (Fluid Brussels)

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

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 ;

Gelet op de overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de verwezenlijking van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel ;

Gelet op het ministerieel besluit van 30 april 2020 houdende wijziging van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken ;

Gelet op het volmachtbesluit nr. 2020/002 van 9 april 2020 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende dringende maatregelen inzake mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid om de verspreiding van het coronavirus in te perken ;

Gelet op het besluit van 16 april 2020 met betrekking tot de verlenging van de duur van de uitzonderlijke maatregelen zoals voorzien in artikel 1 van het volmachtbesluit nr. 2020/002 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering houdende dringende maatregelen inzake mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid om de verspreiding van het coronavirus in te perken ;

Gelet op de aanbeveling van de Europese Commissie van 8 april 2020 over een gemeenschappelijke toolbox voor het gebruik van technologie en gegevens om de Covid-19-crisis te bestrijden en te boven te komen, met name wat mobiele applicaties en het gebruik van geanonimiseerde mobiliteitsgegevens betreft ;

Gelet op de ordonnantie van 27 april 1995 betreffende de taxidiensten en de diensten voor het verhuren van voertuigen met chauffeur ;

Gelet op de ordonnantie van 21 januari 2009 houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap ;

Gezien de ordonnantie van 3 mei 2018 betreffende de bouwplaatsen op de openbare weg ;

Gezien de gevolgen van de coronacrisis voor de Belgische en Brusselse economie en de noodzaak om de mobiliteit ten dienste te stellen van het herstel zodra de exitmaatregelen starten ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à mettre en place une stratégie de déconfinement temporaire et concertée en matière de mobilité (Fluid Brussels)

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité ;

Vu la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 mars 2020 portant des mesures d'urgence pour limiter la propagation du coronavirus COVID-19 ;

Vu l'arrêté n° 2020/002 de pouvoirs spéciaux du 9 avril 2020 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant des mesures d'urgence en matière de mobilité, travaux publics et sécurité routière pour limiter la prolifération du coronavirus ;

Vu l'arrêté du 16 avril 2020 prorogeant la durée des mesures exceptionnelles comme prévue à l'article 1^{er} de l'arrêté n° 2020/002 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux portant des mesures d'urgence en matière de mobilité, travaux publics et sécurité routière pour limiter la prolifération du coronavirus ;

Vu la recommandation de la Commission européenne du 8 avril 2020 concernant une boîte à outils commune au niveau de l'Union en vue de l'utilisation des technologies et des données pour lutter contre la crise de la COVID-19 et sortir de cette crise, notamment en ce qui concerne les applications mobiles et l'utilisation de données de mobilité anonymisées ;

Vu l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur ;

Vu l'ordonnance du 21 janvier 2009 portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu l'ordonnance du 3 mai 2018 relative aux chantiers en voirie publique ;

Considérant les conséquences de la crise du coronavirus sur l'économie belge et bruxelloise et la nécessité de mettre la mobilité au service de la relance une fois le déconfinement commencé ;

Gezien de resultaten van het onderzoek over mobiliteit en telewerk dat het Instituut voor de Verkeersveiligheid VIAS tijdens de lockdownperiode heeft uitgevoerd ;

Rekening houdend met de doelstellingen van het gewestelijk mobiliteitsplan « Good Move » dat op 5 maart 2020 door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering werd goedgekeurd ;

Rekening houdend met de noodzaak om alle technologische en innovatieve oplossingen in te zetten voor een mobiliteitsbeleid dat is aangepast aan de zeer specifieke uitdagingen die zich zullen voordoen op het gebied van mobiliteit tijdens de periode van de lockdown ;

Gezien de absolute noodzaak om, in tegenstelling tot wat er sinds het begin van de crisis is gedaan, een mobiliteitsstrategie uit te stippelen en uit te voeren in overleg met alle actoren, zowel de overheid als de particuliere sector, met inbegrip van vertegenwoordigers van de economische sector, om op coherente wijze te werken aan het herstel van onze economie ;

Gezien het belang dat moet worden gehecht aan de verkeersveiligheid in het kader van de uitwerking van dit aangepaste mobiliteitsbeleid, met name in het kader van de aanpassingen die al dan niet tijdelijk zijn ;

Verzoekt de regering om, in overleg met de mobiliteitsoperatoren en de sociaal-economische actoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in het kader van de exitstrategie :

- telewerk aan te moedigen in de overheidsdiensten, met het oog op een vlottere mobiliteit, voor alle beroepen waarbij dit mogelijk is, en de bedrijven, winkels en scholen te sensibiliseren voor het gebruik van alternatieve vervoerswijzen voor de auto en het openbaar vervoer om congestie op het MIVB-netwerk en op de wegen te vermijden, en het werk anders te organiseren binnen elke overheidsdienst door videoconferentie-instrumenten, met name voor de organisatie van externe vergaderingen, opleiding of aanwerving, te bevorderen, nieuwe werkmethoden binnen de overheidsdiensten te ontwikkelen om videoconferentie-instrumenten te gebruiken voor hun contacten met de burgers ;
- te zorgen voor een vlotte doorstroming op onze wegen, ongeacht de vervoerswijze (lopen, openbaar vervoer, micro-mobiliteit, fiets, motorfiets, auto, bus, bestelwagen en vrachtwagen) door gebruik te maken van nieuwe technologieën door middel van een dynamisch realtimebeheer van de mobiliteit via camera's, verkeerslichten en borden die nuttige informatie doorsturen naar de gebruikers en door een beter evenwicht te creëren tussen de capaciteit van de verkeersaders en de capaciteit van de kruispunten ;

Considérant les résultats de l'enquête réalisée par l'Institut de Sécurité routière VIAS durant le confinement au sujet des pratiques de mobilité et de télétravail ;

Considérant les objectifs énoncés au sein du Plan régional de mobilité « Good Move » approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 5 mars 2020 ;

Considérant la nécessité de mettre toutes les solutions technologiques et innovantes à notre disposition pour dessiner une politique de mobilité adaptée aux enjeux très spécifiques qui se présenteront en termes de mobilité durant le confinement ;

Considérant la nécessité absolue d'établir et d'opérer, au contraire de ce qui a été fait depuis le début de la crise, une stratégie de mobilité concertée avec tous les acteurs, qu'ils soient publics ou privés, notamment les représentants du secteur économique, en vue de travailler de manière cohérente à la reprise de notre économie ;

Considérant l'importance qu'il est nécessaire d'accorder à la sécurité routière dans le cadre de l'établissement de cette politique de mobilité adaptée, en particulier dans le cadre des aménagements qui sont réalisés, qu'ils soient temporaires ou non ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en concertation avec les opérateurs de mobilité et les acteurs socio-économiques de la Région de Bruxelles-Capitale, sur la durée du déconfinement :

- d'encourager le télétravail dans les administrations au service de la mobilité pour tous les métiers qui le permettent et de sensibiliser entreprises, commerces et établissements scolaires à l'usage des modes alternatifs à la voiture et aux transports publics, pour éviter l'engorgement sur le réseau de la STIB et sur les routes, d'organiser différemment les processus de travail au sein de chaque administration par la promotion des outils de visioconférence, notamment pour l'organisation des réunions extérieures, les formations ou le recrutement et de développer de nouveaux modes de fonctionnement au sein des administrations afin d'intégrer les outils de visioconférence dans leurs relations avec les citoyens ;
- d'assurer la fluidité sur nos voiries, quel que soit le mode de transport (marche, transports publics, micro-mobilité, vélo, motocyclette, voiture, car, camionnette et camion), en s'appuyant sur les nouvelles technologies par une gestion dynamique en temps réel de la mobilité via des caméras, feux de signalisation et panneaux diffusant des informations utiles aux usagers et en instaurant un meilleur équilibre entre capacité des artères et capacité des carrefours ;

- het wandelen in de stad te bevorderen door de aanleg van ontmoetingszones in handelsstraten, in overleg met alle betrokken actoren, en van doorlopende en veilige voetgangerszones, de renovatie van gevaarlijke voetgangerspaden, door middel van verkeerslichten met numerieke telling, informatie over reistijden tussen twee emblematische polen van onze Gewest, de ondersteuning van scholen bij het opstellen van hun schoolvervoersplannen ;
- het gebruik van de fiets in Brussel te bevorderen door de gegevens van de telecomoperatoren te gebruiken om de veiligste en meest geschikte routes voor fietsers en toekomstige fietsers aan te bieden, meer fietsstraten aan te leggen, overvolle fietspaden te verbreden, fietspaden die niet of slecht gescheiden zijn van het autoverkeer en fietspaden langs trottoirs beter te markeren door leds op de grond aan te brengen, de aanleg van fietssnelwegen te versnellen in samenwerking met het Vlaams Gewest, ouders van kinderen aan te moedigen om met de fiets te komen als ze minder dan 5 km van de school van hun kinderen wonen, fietsenstallingen te plaatsen in de buurt van intermodale knooppunten, sportcentra, universiteiten, scholen, en kissandbikestroken aan te leggen om de kinderen op school af te zetten, fietsenstallingen beter te beveiligen tegen diefstal, fietspaden in twee rijrichtingen die veel ongevallen veroorzaken zoveel mogelijk te beperken ;
- de MIVB te begeleiden tijdens het hele exitproces :
 - o beter communiceren met het MIVB-personeel en de MIVB-gebruikers en hen beter beschermen door hen gemakkelijk toegang te geven tot beschermingsmiddelen, in het bijzonder maskers en hydroalcoholische gel, en de regels en verplaatsingen in het vervoer aanpassen zodat sociale afstand kan worden genomen ;
 - o de teams van stewards bij de ingang van de stations, in de stations, bij de ingangen van de voertuigen en in de voertuigen van de MIVB versterken om de concentratie van de gebruikers tijdens de spitsuren te beperken en hen bewust te maken van de maatregelen om de sociale afstand te bewaren ;
 - o audioberichten uitzenden in stations en voertuigen om nuttige informatie over te brengen aan de gebruikers (gezondheidsmaatregelen, verzadiging, treinverbinding, De Lijn, Tec) ;
 - o mogelijkheid van gedifferentieerde tarieven bestuderen ;
- het aanbod van overstapparkerplaatsen te vergroten in samenwerking met de andere twee Gewesten en binnen het Brusselse Gewest. Met name in het noorden van Brussel in parking C en via overeenkomsten met supermarkten. Zorgen voor een grotere zichtbaarheid van de P+R vanaf de Ring ;
- de faciliteren la marche à pied dans la ville par la mise en place de zones de rencontre dans les rues commerciales en concertation avec tous les acteurs concernés, de chemins piétons continus et sécurisés, la rénovation des chemins piétons dangereux, en plaçant des feux à décompte numérique, en donnant des informations concernant les temps de parcours entre deux pôles emblématiques de notre région, en soutenant les écoles dans l'établissement de leurs plans de déplacement scolaire ;
- de favoriser l'usage du vélo à Bruxelles en utilisant les données des opérateurs télécoms pour mettre en place les trajets les plus sécurisés et les plus adaptés aux besoins des cyclistes et futurs cyclistes, de développer les rues cyclables, d'élargir les pistes cyclables embouteillées, de mieux baliser les pistes cyclables qui ne sont pas ou mal séparées du trafic automobile ainsi que celles qui côtoient des trottoirs par l'ajout de leds dans le sol, d'accélérer la mise en place d'autoroutes à vélos en collaboration avec la Région flamande, d'encourager les parents des enfants à venir en vélo s'ils habitent à moins de 5 km de l'école de leurs enfants, de développer le stationnement vélo aux abords des nœuds intermodaux, des centres sportifs, des universités et des écoles et de mettre en place des « kiss and bike » pour déposer ses enfants à l'école, de mieux sécuriser le stationnement vélo pour lutter contre le vol et d'éviter les pistes cyclables à double sens particulièrement accidentogènes ;
- d'accompagner la STIB tout au long du processus de déconfinement :
 - o mieux communiquer avec le personnel et les usagers de la STIB et mieux les protéger par une mise à disposition accessible de matériel de protection, notamment des masques et du gel hydroalcoolique, adapter les règles et les mouvements dans les transports permettant la distanciation sociale ;
 - o renforcer les équipes de stewards à l'entrée des stations, en station, à l'entrée des véhicules et dans les véhicules de la STIB pour éviter la concentration d'usagers aux heures de pointe et les sensibiliser aux mesures de distanciation sociale ;
 - o diffuser des messages vocaux en station et dans les véhicules pour communiquer des informations utiles aux usagers (mesures sanitaires, saturation, connexion train, De Lijn, TEC) ;
 - o étudier l'opportunité de mettre en place un pricing différencié ;
- d'augmenter l'offre de parkings de dissuasion en collaboration avec les deux autres Régions et au sein de la Région bruxelloise, en particulier au Nord de Bruxelles au parking C et en négociant des conventions avec les grandes surfaces, et d'assurer plus de visibilité aux P+R depuis le Ring ;

- vuilniswagenschema's aan te passen om de spits te vermijden ;
- de leveringen te organiseren voor 7 uur 's morgens en na 22 uur 's avonds op de hoofdwegen van Brussel met zoveel mogelijk beperking van de geluidshinder ;
- gratis parkeren in gereglementeerde zones in de buurt van commerciële centra uit te breiden tot 30 minuten ;
- de werfcoördinatie aan te passen aan de exitstrategie :
 - updating van de programmering van grootschalige projecten door middel van doorgedreven coördinatie om de impact op het wegverkeer tot een minimum te beperken ;
 - om de door de Brusselaars verwachte werkzaamheden te bespoedigen, de verplichting voor niet-institutionele nutsbedrijven om bouwplaatsen die geen invloed hebben op de mobiliteit in het Osiris-platform op te nemen, en de vermindering of zelfs de schrapping van de kosten voor het bezetten van de openbare weg alsook van de boete in geval van niet-naleving van de duur van een bouwplaats ;
 - harmonisatie van de regels voor de bezetting van de openbare weg ;
 - uitvoering van een noodplan, in samenwerking met de gemeenten, om zo snel mogelijk de zones van onze wegen (trottoirs, fietspaden en straten) waar de meeste ongevallen gebeuren te renoveren ;
 - denkoefening met de Stad Brussel, Ukkel en Elsene over de omvorming van het Terkamerenbos tot een Brussels Central Park, en onderzoek van de ontsluiting van de gemeente Ukkel in het licht van alle mobiliteitsparameters, met inbegrip van de zwakke bediening door het openbaar vervoer ;
 - de organisatie van de Leopold II-tunnelwerken die de impact op het wegverkeer moet verminderen ;
- het gebruik van motorfietsen en scooters, in het bijzonder elektrische, aan te moedigen door het openstellen van de busbaan op de snelwegen naar het Gewest en Brussel, het aanleggen van een slipvrije middenbaan in de tunnels en het aanbieden van meer geschikte parkeerplaatsen ;
- financiële steun te geven aan de exploitanten van deelfietsen en micromobiel deelfervoer, zodat zij hun prijzen kunnen verlagen en een voor iedereen toegankelijk mobiliteitsaanbod kunnen bieden ;
- d'ajuster les horaires des camions poubelles de façon à éviter les heures de pointe ;
- de permettre d'organiser les livraisons avant 7h du matin et après 22h sur les grands axes bruxellois et dans le respect de règles de bruit optimales ;
- d'allonger la gratuité du stationnement à 30 minutes dans les zones réglementées à proximité des noyaux commerciaux ;
- d'adapter la coordination de chantiers au déconfinement :
 - actualiser la programmation des chantiers de grande ampleur par une hypercoordination qui permette d'impacter le moins possible la circulation routière ;
 - pour accélérer les travaux attendus par les Bruxellois, lever l'obligation pour les impétrants non institutionnels d'inscrire dans la plateforme Osiris les chantiers sans impact sur la mobilité, et réduire, voire supprimer les coûts d'occupation de voiries ainsi que l'amende en cas de non-respect d'une durée de chantier ;
 - harmoniser les règles en matière d'occupation de voirie ;
 - réaliser un plan d'urgence, en partenariat avec les communes, visant à rénover au plus vite les zones les plus accidentogènes de nos voiries (trottoirs, pistes cyclables et rues) ;
 - entamer une réflexion avec les communes de la Ville de Bruxelles, d'Uccle et d'Ixelles concernant le Bois de la Cambre pour en faire un « Central Park bruxellois » tout en analysant un désenclavement de la commune d'Uccle à l'aune de tous les paramètres de mobilité, en ce compris la faiblesse de sa desserte en transports en commun ;
 - organiser les travaux du tunnel Léopold II pour réduire leur impact sur le trafic routier ;
- de favoriser l'usage des motocyclettes et scooters, en particulier les électriques, en leur permettant de rouler sur la bande des bus sur les autoroutes entrant dans la Région et dans Bruxelles, et par la mise en place d'une bande du milieu antidérapante dans les tunnels et la mise à disposition d'un stationnement plus adapté ;
- de soutenir financièrement les opérateurs de vélos et de micro-mobilité partagés pour qu'ils puissent baisser leur prix et constituer une offre de mobilité accessible à tous ;

- de taxisector te ondersteunen :
 - de mogelijkheid onderzoeken van een publiek-privaat partnerschap met een compensatie in het voor taxiklanten geldende tarief ;
 - een campagne starten om het gebruik van taxi's te bevorderen in overleg met de sector ;
 - zorgen voor de aanleg van nieuwe stations en parkeerplaatsen op de meest drukke openbaarvervoerslijnen en bij de ingang van de winkelcentra ;
 - de controle op onwettig parkeren op voorbehouden taxistandplaatsen uitbreiden ;
 - initiatieven bevorderen die ouderen en personen met beperkte mobiliteit meer autonomie geven ;
 - de gemeentelijke of gewestelijke taxicheques voor alle Brusselaars uitbreiden ;
 - na overleg met alle belanghebbenden de mogelijkheid bestuderen om een gratis telefoonnummer voor de sector in te voeren ;
 - taxichauffeurs toestaan om alle busbanen te gebruiken.
 - op basis van precieze cijfers van voor en na de coronacrisis alle tijdelijke maatregelen die in het kader van de exitstrategie zijn genomen, te controleren op hun doeltreffendheid en op basis van die controle een dialoog met de inwoners, de gemeenten, de sociaal-economische organisaties en het Parlement op gang te brengen over de wenselijkheid om die maatregelen permanent te maken, aan te passen of af te schaffen.
- de soutenir le secteur des taxis :
 - d'étudier la possibilité de mettre en place un partenariat public-privé visant une compensation dans le tarif appliqué aux clients du secteur des taxis ;
 - de lancer une campagne de promotion de l'utilisation des taxis en concertation avec le secteur ;
 - d'assurer la création de nouvelles stations et de nouveaux emplacements de stationnement sur les lignes de transports publics les plus congestionnées et à l'entrée des centres commerciaux ;
 - de renforcer le contrôle du stationnement illégal sur les emplacements taxis réservés ;
 - de promouvoir les initiatives permettant aux personnes âgées et PMR d'être plus autonomes ;
 - de prévoir l'extension des chèques communaux ou régionaux taxis à tous les Bruxellois ;
 - d'étudier, après concertation avec tous les acteurs, la possibilité de créer un numéro vert à destination du secteur ;
 - d'autoriser les chauffeurs de taxis à utiliser toutes les bandes réservées aux bus ;
 - de monitorer, sur la base de chiffres précis avant et après la crise du coronavirus, l'ensemble des mesures temporaires prises dans le cadre du déconfinement afin d'en évaluer l'efficacité et d'initier, sur la base du monitoring établi, une concertation avec les habitants, les communes, les organisations socio-économiques et le Parlement pour juger de l'opportunité de les rendre pérennes, de les adapter ou de les abandonner.

Anne Charlotte d'URSEL (F)
David WEYTSMAN (F)