



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWELUSTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**ADVIES BETREFFENDE DE NOODMAATREGELEN
OP HET VLAK VAN MOBILITEIT
IN HET KADER VAN DE COVID-19-GEZONDHEIDSCRISIS**

6 mei 2020

Op het initiatief van de leden van de GMC en na de minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid, mevrouw Elke Van den Brandt, te hebben gehoord, keurt de meerderheid van de commissieleden onderstaand advies goed.

De vertegenwoordigers van Beci, UCM, Febetra en Touring onthouden zich en keuren het advies niet goed om de hierna toegelichte redenen.

DE COMMISSIE STELT DE VOLGENDE ZAKEN VAST:

Een nieuwe toename op korte termijn van het aantal verplaatsingen en de afstand ervan is onvermijdelijk. Deze toename is economisch en sociaal noodzakelijk, maar zal op milieu- en gezondheidsvlak een grote uitdaging vormen.

Op gezondheidsvlak is een toevloed van reizigers in het openbaar vervoer duidelijk ongewenst zolang er geen vaccin of geneesmiddel gevonden is voor het COVID-19-virus.

Op milieuvlak zou een overstap van de gebruikers van het openbaar vervoer naar het autogebruik nefast zijn en op lange termijn een gedragswijziging kunnen teweegbrengen, wat indruist tegen de doelstellingen van het gewestelijke mobiliteitsplan Good Move.

Een toename van het autogebruik zou de luchtverontreiniging verergeren en dus voor ademhalingsproblemen kunnen zorgen, wat mogelijk een deel van de bevolking kwetsbaarder zou maken voor het COVID-19-virus.

Bijgevolg zijn in de komende weken en maanden het openbaar vervoer noch de wagen het aangegeven middel om grote groepen burgers te vervoeren.

Tijdens de lockdownperiode was er veel minder verkeer, waardoor de reistijden van het bovengrondse openbaar vervoer, en in het bijzonder die van de bussen, aanzienlijk verbeterden.

Telewerk zorgde voor een opmerkelijke afname van de verkeersdrukke en maakte het tegelijk mogelijk dat de activiteiten tot op zekere hoogte voortgezet konden worden.

Wat gezondheidspreventie betreft, wordt lichaamsbeweging - en dus fietsen en stappen - aanbevolen.

Om het principe van de "social distancing" te kunnen naleven, is er meer openbare ruimte nodig, in het bijzonder voor voetgangers. Door de "social distancingregels" is er ook meer openbare ruimte nodig voor de zogenaamde essentiële activiteiten. Deze nood aan ruimte zal alleen maar toenemen in de komende weken, vooral in handelskernen en rond scholen en crèches.

De opgelegde beperkingen op het gebied van (sport)activiteiten en verplaatsingen doen de behoefte aan nabijgelegen openbare ruimte voor recreatieve doeleinden toenemen, vooral in de dichtstbevolkte wijken met een gebrek aan openbare ruimte.

De situatie heeft geleid tot een verminderde aanwezigheid van deelvoertuigen in de openbare ruimte, wat resulteerde in een groter gebruikscomfort van de trottoirs in het algemeen en in het bijzonder voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's).

De PBM's hadden of hebben evenwel nog steeds te lijden onder maatregelen zoals de afschaffing van de begeleiding voor het in- en uitstappen van treinen of de verplichting om achteraan in te stappen. De deuren achteraan het voertuig worden immers niet aangeduid met podotactiele tegels en worden ook vaker gebruikt, wat mogelijk tot conflicten met rolstoelgebruikers kan leiden.

HOEWEL DE COMMISSIE NIET OM ADVIES GEVRAAGD WERD, BRENGT ZE UIT EIGEN BEWEGING HET VOLGENDE ADVIES UIT:

Voorzieningen: veiligheid, PBM's, afstand, openbare ruimten en openbaar vervoer, raadpleging

De Commissie steunt het principe van de door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aangenomen noodmaatregelen om stappen en fietsen zoveel mogelijk te stimuleren en de verplaatsingsomstandigheden voor voetgangers en fietsers te verbeteren.

De Commissie ziet de dringendheid van de acties in. Ze dringt er evenwel op aan dat de maatregelen ervoor moeten zorgen dat iedereen, en in het bijzonder personen met beperkte mobiliteit, zich autonoom en in alle veiligheid kan verplaatsen; bijvoorbeeld: markeringen voor blinden en slechtzienden aanbrengen aan fietspaden en bij het inrichten van de woonerven rekening houden met PBM's.

Ze vestigt ook de aandacht op de naleving van het "social distancingprincipe", in het bijzonder op de bestaande voorzieningen (gecombineerde fiets- en voetpaden, smalle fietspaden) en op het belang van een positief antwoord om te vermijden dat te veel mensen in de openbare ruimte zouden samenkomen.

Meer algemeen vraagt de Commissie dat de plannen bestudeerd zouden worden in de vergadering van de afdeling Actieve Modi, ook nadat de voorzieningen aangelegd werden.

De Commissie wijst er ook op dat het belangrijk is te zorgen voor samenhang tussen de ingevoerde maatregelen en de evolutie van de mobiliteitsbehoeften in het kader van de exitstrategie, opdat deze maatregelen de actieve verplaatsingswijzen zouden blijven stimuleren.

De Commissie benadrukt dat elke maatregel die tegelijk het bovengrondse openbaar vervoer beschermt, de efficiëntie en de werkingskosten van het net duurzaam zal verbeteren en zal bijdragen aan de modale verschuiving nadat de economische activiteiten volledig hervat werden. Bepaalde trajecten van langere afstand, met name die vanaf de stadsrand, moeten namelijk aantrekkelijker blijven of gemaakt worden door de reistijd met het openbaar vervoer te verbeteren. De voorzieningen voor de alternatieve en duurzame verplaatsingswijzen zouden elkaar niet (of zo min mogelijk) mogen dwarsbomen.

Telewerk

De Commissie vraagt om te onderzoeken of het mogelijk is vaker te telewerken en gebruik te maken van teleconferenties (ook op de werkplek) voor economische activiteiten die dat toelaten teneinde het aantal nodige verplaatsingen te beperken. De Commissie herinnert er daarbij aan dat telewerk georganiseerd moet worden met naleving van een reeks afspraken die voortgekomen zijn uit het sociale overleg (vrijwillige karakter, tussenkomst van de werkgever in de kosten, door de werkgever ter beschikking gestelde geschikte uitrusting, enz. overeenkomstig de CAO 85¹). De Commissie stelt voor dat de gewestelijke overheidsdiensten het voorbeeld zouden geven wat dat betreft.

Toegankelijkheid voor iedereen

35% van de Brusselse bevolking wordt beschouwd als PBM en zij moeten voorrang krijgen wat het gebruik van het openbaar vervoer betreft. Elke boodschap die bedoeld is om stappen of fietsen te stimuleren zal dan ook rekening moeten houden met deze realiteit om de maatregelen m.b.t. de actieve modi nog meer te rechtvaardigen.

De Commissie vraagt dat het openbaar vervoer toegankelijk zou blijven voor iedereen. Dat houdt in dat ook de begeleiding en het aangepaste vervoer beschikbaar moeten blijven.

De procedures voor de begeleiding van personen met beperkte mobiliteit waren wekenlang aangepast of zelfs volledig afgeschaft en ook de gewoonten van de gebruikers met beperkte mobiliteit kwamen in het gedrang. Ze hebben dan ook nood aan meer begeleiding. De chauffeurs en het personeel dat met de klanten in contact komt, moeten gesensibiliseerd worden voor deze specifieke behoeften. Voorbeelden van ondervonden problemen: personen met een visuele beperking die via de centrale deur van een bus moeten instappen in plaats van langs de voorste deur; hoe weet je waar men mag gaan zitten, hoe een persoon met een visuele beperking begeleiden met inachtnaam van de social distancingregels; doven kunnen niet langer liplezen door het mondmasker, ...

¹Naast de communicatievoorzieningen zijn de ergonomieaspecten belangrijk. Er bestaat hieromtrent een nationale CAO (<http://www.cnt-nar.be/CAO-COORD/cao-085.pdf>).

Mocht er een nieuwe lockdown komen, vraagt de Commissie om de diensten voor de begeleiding van PBM's bij hun verplaatsingen niet opnieuw op te schorten.

Veiligheid van de werknemers

De veiligheid van de werknemers die betrokken zijn bij de uitvoering van de maatregelen, in het bijzonder de bestuurders van de openbare vervoersmaatschappijen (MIVB, NMBS, De Lijn, TEC), moet een centrale en permanente bekommernis zijn.

Gedeelde mobiliteit

De Commissie maakt zich zorgen over de toekomst van de diensten inzake gedeelde mobiliteit, die deel uitmaken van het mobiliteitsaanbod en van de alternatieve mobiliteitsoplossingen die door het Good Moveplan aangeprezen worden. Ze stelt voor de door het Gewest erkende ondernemingen steun aan te bieden. De Commissie stelt voor om elders ruimte te voorzien voor de deelvoertuigen zodat de trottoirs voortaan exclusief voorbehouden zijn voor voetgangers en PBM's zich er in alle veiligheid kunnen op verplaatsen.

Op hoofdstedelijke schaal

Er moet ook worden nagedacht over maatregelen die aangepast zijn aan de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel, wat overleg met beide andere gewesten vereist. De maatregelen lijken vooral van toepassing op de Brusselaars. Voor pendelaars die met de auto naar het werk rijden, stelt de Commissie voor om eveneens de multimodaliteit te promoten, zoals de combinatie van de wagen met de fiets of met andere vervoermiddelen, zoals steps. De Commissie pleit ook voor het toegankelijk maken en de bewegwijzering van de Brusselse fietspaden vanaf het fiets-GEN.

Communicatie en sensibilisering

De Commissie wijst op het belang van een goede communicatie van de genomen maatregelen naar alle gebruikers (dus ook de pendelaars en de openbaarvervoergebruikers) om ervoor te zorgen dat ze deze maatregelen goed begrijpen en steunen.

Wat de woonerven betreft en de mogelijke gevaren die er aangetroffen kunnen worden, zoals vrachtwagenverkeer, raadt de Commissie aan om zowel de gebruikers van deze zones als alle bestuurders van voertuigen die er rijden te sensibiliseren. Men moet in het bijzonder de aanwezigheid van PBM's onder de aandacht brengen, die specifieke behoeften ervaren in deze zones.

Monitoring en evaluatie

De commissie benadrukt het belang van deze maatregelen als experiment in levensreële omstandigheden.

Deze noodmaatregelen moeten gemonitord en geëvalueerd worden, zodat kan worden nagegaan of het zinvol is ze te handhaven, aan te passen of stop te zetten. Deze evaluatie dient te gebeuren op basis van de doelstellingen van het Good Moveplan.

REDENEN VAN DE ONTHOUDING VAN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN BECI, UCM, FEBE-TRA EN TOURING

De minister van Mobiliteit heeft de Gewestelijke Mobiliteitscommissie niet geraadpleegd in het kader van de 'Mobiliteitsstrategie tijdens de COVID-19-crisis'. Het gaat echter om strategische interventies op het vlak van mobiliteit en openbare werken op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De Gewestelijke Mobiliteitscommissie heeft een advies uitgebracht nadat de regering deze beslissingen al genomen had (tijdens de ministerraad van 30 april 2020). Dit dreigt het advies zinloos te maken.

Ondanks dat er vóór de zitting meermaals om gevraagd werd, hebben de leden van de GMC geen enkel plan, documentatie of informatie ontvangen waarop ze zich konden baseren om een advies te formuleren. De enige informatie waarover ze beschikten, was die welke in de pers verschenen was.

De leden werden ook verzocht om het ontwerp van advies vóór de zitting aan te vullen en te evalueren, zonder dat ze over enige documentatie beschikten. Zo kan men niet op professionele wijze een advies formuleren.

De DBDMH vraagt zich af of de hulpdiensten nog behoorlijk kunnen werken naar aanleiding van de woonzoneprojecten in de gemeenten en bij de toekomstige verkeersstromen.

Aanbevelingen van de afdeling PMB naast het advies van de Commissie van 06/05/2020 betreffende de noodmaatregelen op het veld van mobiliteit in het kader van de Covid-19 gezondheidscrisis

De afzonderingsmaatregelen hebben een enorme impact gehad op de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit. Het is van essentieel belang dat er bij de uitwerking en implementering van de mobiliteitsmaatregelen in het kader van de afbouw van de afzonderingsmaatregelen, alsook in het kader van een eventuele verstrenging van de gezondheidsmaatregelen, zorgvuldig rekening gehouden wordt met de specifieke moeilijkheden die dit publiek ondervindt. Hiertoe heeft de afdeling PBM van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie besloten een lijst met aanbevelingen op te stellen ter aanvulling van het advies dat op 6 mei in de plenaire zitting van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie werd uitgebracht.

Verplaatsingen te voet

1) Tijdens de lockdown werden de voetpaden veel minder overspoeld door deelsteps, -fietsen en -scooters. Voor de mobiliteit van slechtziende voetgangers en personen in een rolstoel vormde dit een aanzienlijke verbetering. Met de geleidelijke terugkeer naar het normale leven en het zomerseizoen dat eraan komt, zullen deze deelvoertuigen de komende weken ongetwijfeld weer in grote aantallen verschijnen. De afdeling PBM is in principe niet tegen deze micromobiliteitsdeelvoertuigen, maar vraagt om de hinder die ze op de voetpaden veroorzaken tot een minimum te beperken, en dit:

- door klachten hieromtrent sneller op te volgen;
- door via de regelgeving de plaatsen waar het parkeren wordt toegelaten te beperken;
- door het aantal *drop-offzones* zo snel mogelijk te verhogen.

2) Een ander onrechtstreeks gevolg van de lockdown is het feit dat kraampjes, stoepborden en andere reclameborden van de voetpaden in de hoofdstad zijn verdwenen. Voor de mobiliteit van slechtziende voetgangers en personen in een rolstoel vormde dit een aanzienlijke verbetering. De afdeling PBM begrijpt dat het voor de winkels, restaurants en cafés sociaal en economisch gezien nodig is om snel weer open te kunnen gaan. Ze neemt ook nota van de afstandsplannen voor de terrassen van cafés en restaurants. Desalniettemin vraagt ze dat er maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat deze geleidelijke terugkeer naar een enigszins normaal sociaal en economisch leven geen onnodige belemmering vormt voor de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit, en dit:

- door het plaatsen van verplaatsbaar reclamemateriaal op de voetpaden te verbieden of op zijn minst te beperken;
- door strenger toe te zien op het plaatsen van kraampjes op de voetpaden;
- door een materiële afbakening te verplichten voor de terrassen van cafés, zodat deze met een blindenstok waargenomen kunnen worden;
- door te eisen dat er bij de terrassen van cafés voldoende bewegingsruimte gelaten wordt;
- door de voorkeur te geven aan het plaatsen van caféterrassen en eventuele uitbreidingen ervan op parkings in plaats van op voetpaden.

3) De massale ontwikkeling van nieuwe fietspaden is een van de speerpuntacties van de Regering om de mobiliteitsuitdagingen die met de uitstap uit de lockdown gepaard gaan het hoofd te bieden. De afdeling PBM benadrukt dat deze ontwikkeling ondersteund moet worden met de volgende maatregelen:

- De voorkeur geven aan aparte fietspaden in plaats van gedeelde voetgangers-/fietserszones, omdat deze zones vaak gevaarlijk blijken te zijn voor de meest zwakke weggebruikers;
- Er bij de aanleg van nieuwe fietspaden op toezien dat de voetpaden waar mogelijk steeds enkel voor voetgangers worden voorbehouden;
- Ervoor zorgen dat de fietspaden met een blindenstok waargenomen kunnen worden en dat ze worden uitgerust met beveiligde oversteekplaatsen voor slechtziende personen;
- De fietsenstallingen volgens de universele toegankelijkheidsnormen plaatsen (d.w.z. waarneembaar met een blindenstok, niet op natuurlijke geleidingslijnen, enz.).

4) Het respecteren van de fysieke afstand in de winkels leidt tot wachtrijen op de voetpaden. In combinatie met de eerder vermelde obstakels maken deze wachtrijen de verplaatsingen van personen met beperkte mobiliteit erg oncomfortabel. De afdeling PBM vraagt om de voetgangerspaden in de winkelstraten te verbreden, eventueel door parkeerplaatsen te schrappen.

5) Om de fysieke afstand te respecteren en te vermijden dat klanten elkaar kruisen, hebben heel wat winkels de indeling van hun ingangen en binnenruimtes herzien. Deze reorganisaties gaan soms ten koste van de toegankelijkheid. De afdeling PBM vraagt dat winkels bij deze herinrichtingen rekening houden met de toegankelijkheid, ze de voorkeur geven aan toegankelijke ingangen en dat ze waar mogelijk zelfs de door de fysieke afstand vrijgekomen ruimte gebruiken om hun toegankelijkheid te verbeteren.

6) Door de sluiting van de cafés en restaurants hebben de voetgangers veel minder toegang tot sanitaire voorzieningen. In afwachting van de heropening van deze plaatsen vraagt de afdeling PBM meer toegankelijke openbare sanitaire voorzieningen te openen.

7) Naar verwachting zullen er de komende weken heel wat ontmoetingszones gecreëerd worden. Voor slechtziende voetgangers en personen die slecht te been zijn, is wandelen op de weg niet zonder gevaar (gebrek aan oriëntatiepunten, voorbijrijdende auto's en fietsers, oversteken van stoepranden, enz.). De afdeling PBM vraagt de Regering de bevolking bewust te maken van de specifieke regels die van toepassing zijn op de ontmoetingszones en van het belang om, wanneer het druk is, de voetpaden in deze zones voor personen met beperkte mobiliteit voor te behouden.

8) Voor slechtziende personen is het niet eenvoudig de fysieke afstand te respecteren. De afdeling PBM vraagt de Regering de bevolking bewust te maken van de moeilijkheden die deze personen over het algemeen ondervinden bij hun verplaatsingen, en van de specifieke problemen die de regels van de fysieke afstand in het bijzonder voor dit publiek met zich meebrengen.

Ter afronding van dit deel over de verplaatsingen te voet, herinnert de afdeling PBM eraan dat Brussel Mobiliteit over een recente studie beschikt over het ongemak van voetgangers in de Brusselse winkelstraten. Dit onderzoek bevat een specifiek hoofdstuk over de verplaatsingen te voet van personen met beperkte mobiliteit, waarvan de bevindingen en aanbevelingen overeenkomen met een aantal van de hierboven genoemde punten en die verduidelijken.

Verplaatsingen met het openbaar vervoer

1) Voor heel wat personen met beperkte mobiliteit is het openbaar vervoer vaak de enige beschikbare vervoerswijze. Indien het aantal passagiers dat aan boord van voertuigen wordt toegelaten opnieuw wordt beperkt, vraagt de afdeling PBM voorrang te geven aan personen met beperkte mobiliteit. Daarnaast benadrukt de afdeling PBM dat als de afzonderingsmaatregelen opnieuw zouden worden ingevoerd, ervoor gezorgd moet worden dat de bijstandsdienst en het aangepaste vervoer beschikbaar blijven.

2) Voor slechtziende personen is het niet eenvoudig de fysieke afstand te respecteren en dan zeker in een besloten omgeving zoals het openbaar vervoer. De afdeling PBM vraagt om de chauffeurs en het personeel van de vervoersoperatoren hiervan bewust te maken en op te leiden om geschikte instructies te gebruiken om slechtziende personen op afstand te begeleiden. Voorts vraagt de afdeling PBM om ook de taxichauffeurs via een omzendbrief of een didactische video te informeren over de manier waarop ze slechtziende personen moeten verwelkomen met inachtneming van de fysieke afstand.

3) Het verbod om vooraan in de bus in te stappen brengt slechtziende personen in de war. Enerzijds omdat de podotactiele tegels aan de haltes de persoon naar de voorste deur leiden, anderzijds omdat het instappen via de achterste deur het contact met de chauffeur bemoeilijkt. Bovendien kunnen slechtziende personen het aantal personen dat zich op het voertuig bevindt niet inschatten. De afdeling PBM vraagt om slechtziende personen, als uitzonderlijke redelijke aanpassing, via de voorste deur van het voertuig te laten instappen.

4) Een persoon in een rolstoel dient in een voertuig van het openbaar vervoer de voorziene rolstoelplaats te gebruiken. Deze persoon kan niet elders gaan zitten als er andere passagiers in zijn of haar buurt zitten. De afdeling PBM vraagt om de stoelen naast de PBM-plaats vrij te houden als deze plaats gebruikt wordt.

Verplaatsingen met de auto

De aanleg van nieuwe fietspaden en de verbredingen van de voetpaden zullen er ongetwijfeld voor zorgen dat er een aantal parkeerplaatsen verdwijnt. De afdeling PBM vraagt om de parkeerplaatsen voor personen met een handicap die daardoor mogelijk verdwijnen te verplaatsen naar nabijgelegen plaatsen.