



GEWONE ZITTING 2016-2017

27 APRIL 2017

**BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**
VOORSTEL VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van 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**

(ingediend door de heren
Vincent DE WOLF (F) en
Olivier de CLIPPELE (F))

Toelichting

Het Brussels Gewest kampt met veel mobiliteitsproblemen. Dat is onder meer het gevolg van een weinig efficiënt besluitvormingsproces enerzijds en een echt tekort aan een geïntegreerde en voortgezette visie anderzijds. De mobiliteitsdoelstellingen zijn weliswaar geïntegreerd in de gewestelijke mobiliteitsplannen, maar worden niet bereikt wegens onder meer een tekort aan regelmatige evaluatie van de vooropgezette doelstellingen en de toepassing van corrigerende maatregelen ingevolge de evaluaties.

Om die problematiek zo goed mogelijk op te lossen, strekt dit voorstel van ordonnantie ertoe artikel 10 van 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 te wijzigen. De aangebrachte wijzigingen strekken ertoe de evaluatie van de gewestelijke mobiliteitsplannen uit te

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

27 AVRIL 2017

**PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**
PROPOSITION D'ORDONNANCE

**modifiant 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**

(déposée par
MM. Vincent DE WOLF (F) et
Olivier de CLIPPELE (F))

Développements

La Région bruxelloise souffre de nombreux problèmes de mobilité. Cette situation découle notamment d'un processus décisionnel peu efficient d'une part, et d'un manque de vision intégrée et continue d'autre part. En effet, les objectifs en matière de mobilité, bien qu'intégrés dans des plans régionaux de mobilité, n'ont pas été atteints faute, notamment, d'une évaluation régulière des objectifs fixés et de la mise en œuvre des options correctrices dans le cadre des évaluations.

Afin de remédier au mieux à cette problématique, la présente proposition d'ordonnance vise à modifier l'article 10 de 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. Les modifications apportées visent à renforcer l'évaluation des plans régionaux de mobilité

breiden, teneinde een betere evaluatie van het overheidsbeleid en een grotere transparantie van de uitgevoerde beleidsmaatregelen te garanderen.

Gewestelijke mobiliteitsdoelstellingen

Het Iris II-plan, dat werd aangenomen in 2010, is thans het strategisch plan voor mobiliteit in het Brussels Gewest. Het plan stelde onder meer een diagnose van zijn voorloper, het Iris I-plan (1998): « Bijna tien jaar later blijft de trendmatige mobiliteit in het Gewest erg onrustwekkend. Ook al doordat bepaalde belangrijke maatregelen van het Iris I-plan niet werden ingevoerd, terwijl de behoeften op het vlak van de mobiliteit intussen sterk zijn toegenomen. »⁽¹⁾.

De onderstaande evaluatie van de drie cijferdoelstellingen vestigt de aandacht op de zwakke punten van het strategisch Iris II-plan. Dat laatste werd immers opgemaakt op basis van achterhaalde vaststellingen zonder planning noch reële budgettering van alle projecten en zonder tussentijdse evaluaties.

Bij de cijfergegevens vermelden we in de eerste plaats de doelstelling inzake verkeersdruk.

Het Iris II-plan bepaalt dat « het Gewest maatregelen zal treffen om de verkeersdruk⁽²⁾ te verlagen met 6 tot 10 % tegen 2015 en met 20 % tegen 2018 »⁽³⁾ ten opzichte van de situatie in 2001. De onderstaande tabel toont aan dat de verkeersdruk is toegenomen. In dat verband lijkt het moeilijk om de doelstellingen tegen 2015, tussen 3.517 voertuigen (6 %) en 3.367 voertuigkilometers (10 %) te bereiken. Bovendien was er geen significante verbetering in 2013 en 2014⁽⁴⁾. Bijgevolg lijkt het moeilijk om de doelstelling van 2.994 voertuigkilometers (20 %) te bereiken tegen 2018, gelet op de berekende logaritmische curve.

(1) Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2011), Iris II. Mobiliteitsplan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, Brussel, Brussel Mobiliteit-BUV, p.12.

(2) In de veronderstelling dat de verkeersdruk verwijst naar het aantal « voertuigkilometers » zoals aanbevolen in het GewOP.

(3) Op. Cit. Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2011), p. 40.

(4) FOD mobiliteit en vervoer (2014), *Kilometers afgelegd door Belgische voertuigen*, Brussel, 59 p.

afin de garantir notamment une meilleure évaluation des politiques publiques et une plus grande transparence des politiques qui sont menées.

Les objectifs régionaux en matière de mobilité

Le plan Iris II adopté en 2010 constitue actuellement le plan stratégique pour la mobilité en Région bruxelloise. Ce dernier dressait notamment un constat symptomatique à l'égard de son prédécesseur, le Plan Iris I (1998) : « Presque dix ans plus tard, la mobilité régionale tendancielle reste très préoccupante. D'autant que certaines mesures importantes du Plan Iris I n'ont pas été mises en œuvre, tandis que les besoins en mobilité ont fortement augmenté. »⁽¹⁾ Le plan fixe un certain nombre d'objectifs à l'horizon 2018 qui sont pour la plupart non chiffrés.

L'évaluation des trois objectifs chiffrés ci-après met en exergue les faiblesses du plan stratégique Iris II. En effet, ce dernier a été réalisé sur des constats passés, sans planification ni budgétisation réelle de l'ensemble des projets et ce, sans évaluations intermédiaires.

Pour les éléments chiffrés, citons en premier lieu l'objectif en matière de charge de trafic.

Le Plan Iris II prévoit que « la Région prendra des mesures pour réduire la charge de trafic⁽²⁾ de 6 % à 10 % à l'horizon 2015 et de 20 % à l'horizon 2018 »⁽³⁾ et ce par rapport à la situation de 2001. La figure ci-après démontre qu'il y a une augmentation de l'intensité du trafic. À cet égard, les objectifs prévus à l'horizon 2015, soit entre 3.517 véhicules (-6 %) et 3.367 véhicules-kilomètres (-10 %) semblent difficilement atteignables. En outre, il n'y a pas d'amélioration significative en 2013 et 2014.⁽⁴⁾ Dès lors, l'objectif de 2.994 véhicules-kilomètres (-20 %) semble difficilement atteignable à l'horizon 2018 eu égard à la courbe logarithmique calculée.

(1) Région de Bruxelles-Capitale (2011), Iris II. Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, Bruxelles Mobilité-AED, p.12.

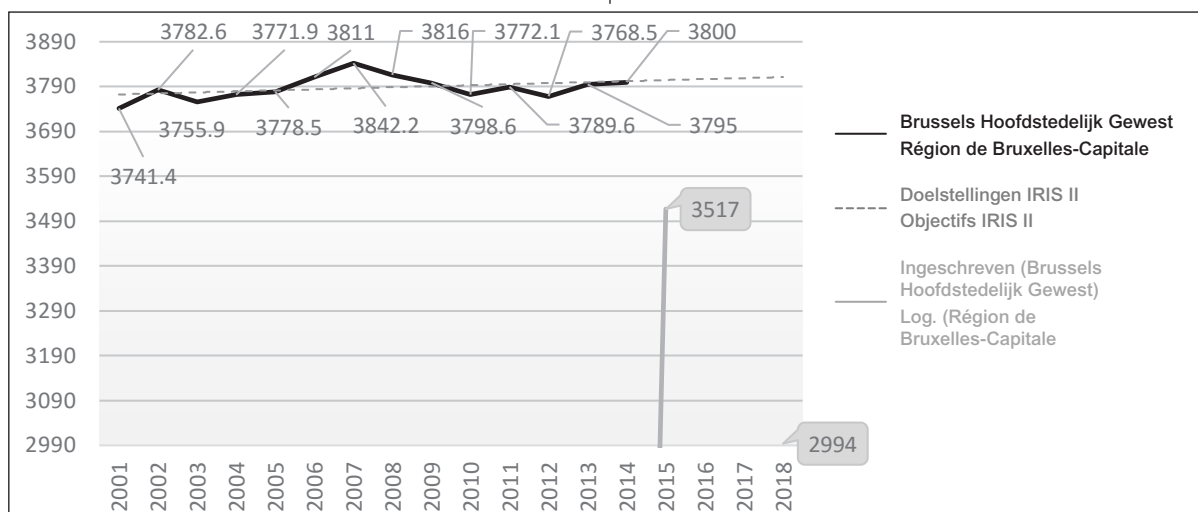
(2) En supposant que la charge de trafic fait référence au nombre de « véhicules-kilomètres » tel que préconisé dans le PRD.

(3) Op. cit. Région de Bruxelles-Capitale (2011), p.40

(4) SPF mobilité et transports (2014), *Kilomètres parcourus par les véhicules belges*, Bruxelles, 59 p.

Grafiek 1. Evolutie van het aantal voertuigkilometers in het Brussels Gewest voor de periode 2001 – 2014 en doelstellingen van het Iris II-plan voor 2015 en 2018 :

Figure 1. Évolution du nombre de véhicules-kilomètres en Région bruxelloise pour la période 2001 à 2014 et objectifs du Plan Iris II pour 2015 et 2018 :



Bron: Federaal Planbureau, <http://www.plan.be/databases> (pagina geraadpleegd op 28.03.2017)
Source : Bureau fédéral du plan, <http://www.plan.be/databases> (page consultée le 28.03.2017)

Een tweede doelstelling van het Iris II-plan heeft betrekking op de reissnelheid van het bovengronds openbaar vervoer. In dat verband wijst het Iris II-plan erop dat « Het Gewest ook prioriteit wil geven aan de verdere ontwikkeling van het bovengrondse openbaar vervoer. Het bovengrondse openbaar vervoer moet de gewenste commerciële snelheid behalen, om een trajectduur te kunnen verzekeren die kan concurreren met deze van de personenwagen. »⁽⁵⁾.

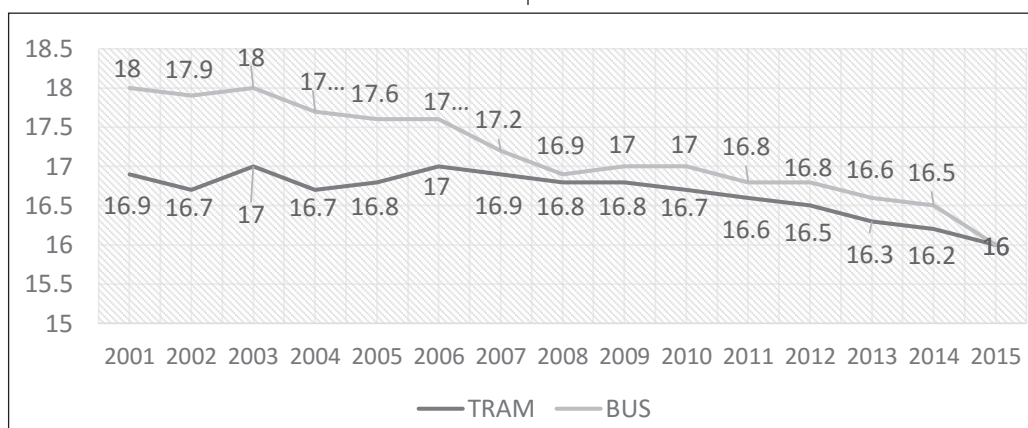
Un deuxième objectif fixé par le Plan Iris II est relatif à la vitesse commerciale des transports publics de surface. À cet égard, le Plan Iris II indique que « La Région entend également faire des transports publics de surface une priorité. La Région se donne l'objectif de garantir la circulation des transports publics de surface à la vitesse commerciale souhaitée, c'est-à-dire garantissant un temps de parcours concurrentiel à la voiture individuelle ». ⁽⁵⁾

Jammer genoeg moet worden vastgesteld dat de reissnelheid van bussen en trams sinds het begin van de jaren 2000 daalt, zoals blijkt uit de onderstaande grafiek :

Malheureusement, force est de constater que la vitesse commerciale des bus et des trams décline depuis le début des années 2000 comme en témoigne la figure ci-dessous :

Grafiek 2. Evolutie van de gemiddelde reissnelheid van bussen en trams van de MIVB (2001-2015) in km/u :

Figure 2. Évolution de la vitesse commerciale moyenne des bus et des trams de la STIB (2001-2015) en km/h :



Bron: BISA (pagina geraadpleegd op 29.03.2017) / Source : IBSA (page consultée le 29.03.2017)

(5) Op. Cit. Brussels Hoofdstedelijk Gewest (2011), p.60.

(5) *Ibidem*, p.115.

Een derde cijferdoelstelling van het plan heeft betrekking op de aanleg van transitparkings. In het Iris II-plan staat dat « De 8.460 parkeerplaatsen die in het kader van het Iris I-plan zijn gepland, alleen volstaan voor een parkeerbeleid met parkeermeters in het hele Gewest. Ze kunnen echter niet inspelen op een grotere vraag die door andere voluntaristische maatregelen op gang kan komen. »⁽⁶⁾. In dat opzicht, voorziet het plan in 16.200 nieuwe parkeerplaatsen en in een ideaal scenario van 28.000 parkeerplaatsen. In 2017 zijn er slechts 1.686 plaatsen beschikbaar op alle transitparkeerterreinen in het Brussels Gewest. Dat cijfer komt dus overeen met minder dan 20 % van de doelstelling in het Iris I-plan en met amper 6 % van het door het Iris II-plan gedefinieerde ideale scenario.

Noodzaak van een regelmatige evaluatie van het gewestelijk mobiliteitsplan

De drie bovenstaande voorbeelden tonen aan dat het dringend noodzakelijk is om de doelstellingen van de gewestelijke mobiliteitsplannen regelmatig te evalueren. Enkel een regelmatige evaluatie van de openbare beleidsmaatregelen zou het immers mogelijk maken om een reeks corrigerende maatregelen te treffen teneinde de vastgestelde tekortkomingen weg te werken. Bovendien is evaluatie een instrument dat duidelijkheid verschaft en het mogelijk maakt om het democratische gehalte van het overheidsoptreden te versterken en zodoende de transparantie ten opzichte van de burgers te verhogen.

« Het overheidsoptreden streeft niet enkel naar democratische legitimatie, maar tracht ook zijn legitimiteit te verhogen met de kwaliteit van de prestaties die aan de maatschappelijke actoren worden geleverd. Vandaar de noodzaak om de gevolgen en de kosten van het overheids-optreden te evalueren. »⁽⁷⁾. Bovendien komt de evaluatie van het overheidsbeleid over als een factor die bijdraagt tot de legitimiteit van het Gewest en zijn optreden, door de positieve gevolgen die daaruit voortvloeien aan te tonen.

Op dit ogenblik voorziet artikel 10 van 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 enkel in een evaluatie van het gewestelijk mobiliteitsplan, 30 maanden na de goedkeuring. Dat blijft onvoldoende, gelet op de periode waarop het gewestelijk mobiliteitsplan betrekking heeft, te weten 10 jaar.

Om die verandering door te voeren, is het noodzakelijk om het huidige wetgevende kader te wijzigen. Daartoe

(6) *Ibidem*, p. 115.

(7) Frédéric Varone et Christophe Magdalijs, « L'évaluation des politiques publiques en Belgique : théorie, pratiques et défis », *Pyramides* [online], 1/2000, online geplaatst op 3 oktober 2011, geraadpleegd op 29 maart 2017.

Un troisième objectif chiffré dudit plan concerne la création de parkings de transit. Le plan Iris II indique que « Les 8.460 places prévues dans le cadre du plan Iris I suffisent seulement à faire face à une politique de stationnement par horodateurs sur toute la Région, pas à répondre à la demande suscitée par les autres mesures volontaristes. »⁽⁶⁾ À cet égard, le Plan prévoit la création de 16.200 places et un scénario idéal de 28.000 places. En 2017, seules 1.686 places composent l'ensemble des parkings de transit en Région bruxelloise. Un chiffre qui correspond donc à moins de 20 % de l'objectif Iris I, et à peine à 6 % du scénario idéal défini par le plan Iris II.

Nécessité d'une évaluation régulière du plan régional de mobilité

Les trois exemples ci-dessus démontrent l'impérieuse nécessité d'évaluer de manière régulière les objectifs fixés dans les plans régionaux de mobilité. En effet, seule une évaluation régulière des politiques publiques menées permettra de mettre en œuvre une série d'actions correctrices afin de pallier les carences constatées. De plus, l'évaluation est un outil d'intelligibilité et peut permettre de renforcer l'action publique dans un sens démocratique, et de ce fait de gagner en transparence auprès des citoyens.

En effet, « au-delà de la légitimation démocratique, l'action publique cherche à renforcer sa légitimité par la qualité des prestations fournies aux acteurs sociaux. De là découle la nécessité d'évaluer les effets et les coûts de l'action publique. »⁽⁷⁾. En outre, l'évaluation des politiques publiques apparaît comme un facteur contribuant à la légitimité de la Région et à son intervention, en démontrant les effets positifs qui en résultent.

Or actuellement, l'article 10 de 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 prévoit seulement une évaluation du plan régional de mobilité 30 mois après son adoption. Cela reste insuffisant eu égard à la période couverte par le plan régional de mobilité, à savoir 10 ans.

Pour opérer ce changement, il est nécessaire de modifier le cadre légal actuel. À cet égard, la présente proposition

(6) *Ibidem*, p. 115.

(7) Frédéric Varone et Christophe Magdalijs, « L'évaluation des politiques publiques en Belgique : théorie, pratiques et défis », *Pyramides* [en ligne], 1/2000, mis en ligne le 3 octobre 2011, consulté le 29 mars 2017.

voorziet het huidige voorstel van wijzigingsordonnantie in een regelmatige evaluatie, om de dertig maanden, van het Gewestelijk Mobiliteitsplan enerzijds en in een presentatie van het evaluatierapport aan het Parlement door de referentieambtenaar anderzijds. Bij die gelegenheid, zal die ambtenaar de toestand niet alleen evalueren, maar eveneens uiteenzetten in hoeverre elke aanbeveling betreffende de corrigerende maatregelen is uitgevoerd.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

Artikel 2

De eerste bepaling strekt ertoe de regelmatige follow-up van het Gewestelijk Mobiliteitsplan te versterken.

De tweede bepaling strekt ertoe verslag uit te brengen over de mate waarin de geformuleerde aanbevelingen, ingeval ze bestaan, zijn gevolgd.

De derde bepaling strekt ertoe verslag van die follow-up uit te brengen bij het Parlement.

Artikel 3

Dit artikel behoeft geen bijzondere commentaar.

d'ordonnance modificative met en place une évaluation régulière, tous les trente mois, du plan régional de mobilité d'une part, et une présentation du rapport d'évaluation au Parlement par le fonctionnaire de référence d'autre part. À cette occasion, ledit fonctionnaire dressera non seulement une évaluation de la situation, mais exposera également le degré de réalisation de chaque recommandation concernant les actions correctrices.

Commentaire des articles

Article 1^{er}

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Article 2

La première disposition vise à renforcer le suivi régulier du plan régional de mobilité.

La deuxième disposition vise à rendre compte du degré de réalisation des recommandations émises, dans le cas où ces dernières existent.

La troisième disposition vise à rendre compte de ce suivi devant le Parlement.

Article 3

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

Vincent DE WOLF (F)
Olivier de CLIPPELE (F)

VOORSTEL VAN ORDONNANTIE**tot wijziging van 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***Artikel 1*

Dit artikel regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In artikel 10, § 1, van 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, worden, in het begin van de zin, de woorden « Om de » ingevoegd voor de woorden « dertig maanden ».

In § 1, tweede lid, van hetzelfde artikel worden, na de woorden « zwakke punten te verhelpen », de woorden «, alsook de mate waarin elke aanbeveling met betrekking tot eventuele bijstellingen werd gevolgd » toegevoegd.

In § 2 van hetzelfde artikel, wordt de zin « De referentieambtenaar stelt het verslag voor aan het Parlement. » toegevoegd.

Artikel 3

De ordonnantie treedt in werking de dag waarop ze wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

PROPOSITION D'ORDONNANCE**modifiant 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***Article 1^{er}*

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

À l'article 10, § 1^{er}, de 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, les mots « tous les » sont insérés entre les mots « fonctionnaire de référence » et les mots « trente mois ».

Au § 1^{er}, alinéa 2, du même article, la phrase est complétée par ce qui suit : «, ainsi que le degré de réalisation de chaque recommandation concernant les actions correctrices s'il y échet. ».

Le § 2 du même article est complété par la phrase suivante : « Pour le Parlement, le rapport fait l'objet d'une présentation par le fonctionnaire de référence. »

Article 3

La présente ordonnance entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Vincent DE WOLF (F)
Olivier de CLIPPELE (F)