



GEWONE ZITTING 2021-2022

21 JANUARI 2022

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot opschorting van de toepassing
van de beperkingen van het recht
op toegang voor dieselveertuigen
met euronorm 4 tot de lage-emissiezone**

(ingediend door de heer Youssef HANDICHI (F), mevrouw Françoise DE SMEDT (F), de heren Francis DAGRIN (F), Petya OBOLENSKY (F), mevrouw Leila LAHSSAINI (F), de heer Luc VANCAUWENBERGE (F), mevrouw Elisa GROPPI (F), de heer Jean-Pierre KERCKHOFS (F), mevrouw Stéphanie KOPLOWICZ (F) en de heer Jan BUSSELEN (N))

Toelichting

Alle inwoners van Brussel en de rand, en de Belgische bevolking in het algemeen, worden getroffen door de rampzalige organisatie van onze mobiliteit. Bij gebrek aan voldoende alternatieven is de auto de dominante vervoerswijze. Brussel is een van de dichtstbevolkte steden van Europa en het voornaamste werkgelegenheidsgebied van het land. Dit leidt tot tal van sociale en milieuproblemen: lawaai, vervuiling, files, onveiligheid op de weg, tijdverlies en stress als gevolg van de files, inname van de openbare ruimte. In België is luchtvervuiling verantwoordelijk voor bijna 10.000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar. Wat het klimaat betreft, is vervoer de tweede belangrijkste bron van broeikasgasemissies in het hele land. En dit blijft maar toenemen.

In plaats van echte alternatieven te ontwikkelen, werkt de Brusselse regering oplossingen uit die sociaal onrechtvaardig zijn en tegenstrijdige gevolgen hebben voor het milieu. Dat is het geval met de lage-emissiezone (LEZ) zoals die is ontworpen. Het is een emblematisch voorbeeld van een elitair en ecologisch tegenstrijdig mobiliteitsbeleid.

SESSION ORDINAIRE 2021-2022

21 JANVIER 2022

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à la suspension de l'application
des restrictions au droit d'accès
des véhicules diesel de norme Euro 4
dans la zone de basses émissions**

(déposée par M. Youssef HANDICHI (F), Mme Françoise DE SMEDT (F), MM. Francis DAGRIN (F), Petya OBOLENSKY (F), Mme Leila LAHSSAINI (F), M. Luc VANCAUWENBERGE (F), Mme Elisa GROPPI (F), M. Jean-Pierre KERCKHOFS (F), Mme Stéphanie KOPLOWICZ (F) et M. Jan BUSSELEN (N))

Développements

Tous les habitants de Bruxelles et de sa périphérie, et la population belge en général, sont touchés par l'organisation désastreuse de notre mobilité. En l'absence d'alternatives suffisantes, la voiture est le mode de transport dominant. Bruxelles est l'une des villes les plus densément peuplées d'Europe et le bassin d'emploi le plus important du pays. Cela entraîne de nombreux problèmes sociaux et environnementaux: bruit, pollution, embouteillages, insécurité routière, perte de temps et stress dus aux embouteillages, occupation des espaces publics. En Belgique, la pollution de l'air est responsable de près de 10.000 décès prématurés chaque année. Au niveau climatique, le transport est la seconde source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale. Et elle ne cesse d'augmenter.

Plutôt que de développer de réelles alternatives, le gouvernement bruxellois développe des solutions injustes socialement qui ont des effets contradictoires pour l'environnement. C'est le cas avec la zone de basses émissions (LEZ) telle qu'elle est conçue, c'est un exemple emblématique d'une politique de mobilité élitiste et contradictoire d'un point de vue écologique.

Allereerst op sociaal vlak. In een tijd waarin het terugdringen van het autogebruik nochtans van cruciaal belang is geworden en de nadelen die dit met zich meebrengt enorm zijn, blijft de helft van de gezinnen een auto bezitten (d.w.z. 260.000 gezinnen, waaronder 110.000 gezinnen die onder het mediane loon leven). Dit is te wijten aan het gebrek aan alternatieven. Dit gebrek aan alternatieven voor de auto is van dien aard dat duizenden gezinnen een nieuw voertuig zullen moeten kopen. Velen zullen moeten kiezen tussen armer worden en meer schulden maken, of geïsoleerd raken, de diensten verliezen waartoe zij toegang hadden of zelfs hun baan verliezen. Dit is des te ernstiger omdat de LEZ van de regering vooral gericht is op oudere voertuigen, die eigendom zijn van minder welgestelde gezinnen.

De getuigenissen die wij ontvangen, vermelden de volgende mogelijkheden :

- Denise, die lijdt aan een ziekte die haar evenwicht aantast en haar dwingt een looprek te gebruiken voor elke verplaatsing te voet, deed in november afstand van haar Euro-4-voertuig. Sindsdien probeert Denise zich te voet en met het openbaar vervoer te redden. Gezien de moeilijkheden die zij ondervond om haar boodschappen te doen in de dichtstbijzijnde supermarkt (op een kilometer afstand), of om naar het ziekenhuis, de dokter en de kinesist te gaan, moest Denise een nieuw voertuig kopen om terug een minimum aan mobiliteit en onafhankelijkheid te hebben. Deze kosten zijn veel te hoog voor haar budget en Denise is genoodzaakt andere essentiële uitgaven uit te stellen ;
- Carl moest ook een auto kopen om naar zijn werk in een industriezone in Waals-Brabant te gaan. Hij heeft het enkele maanden met de trein geprobeerd, maar er is geen rechtstreekse lijn, het kostte hem tussen de drie en vier uur, afhankelijk van de aansluitingen. Hij heeft uiteindelijk opnieuw een auto genomen om zijn woon-werkverkeer terug te brengen tot 1,5 uur per dag, wat beter te combineren is met het gezinsleven ;
- Younes woont in Wallonië. Hij kreeg een boete van 350 euro voor een bezoek aan het ziekenhuis Saint-Luc in Woluwe. Zijn behandelend arts had hem aangeraden snel met zijn driejarig zoontje naar een specialist in dit ziekenhuis te gaan. Er zijn ook veel mensen die regelmatig naar Brussel moeten komen voor een medische behandeling. Door het ontbreken van rechtstreekse verbindingen met het openbaar vervoer tussen de rand en de ziekenhuizen zijn zij gedwongen de auto te nemen ;
- Michaëla heeft drie kinderen. Zij moet hen rond 5.30 uur wakker maken als zij het openbaar vervoer neemt om de oudste kinderen naar school en de jongste naar de crèche te brengen, als zij op tijd op haar werk wil toekomen. Daarom gaat zij een nieuwe auto kopen, zodat haar kinderen een realistischer ritme kunnen hebben.

Au niveau social tout d'abord. À l'heure où réduire l'utilisation de la voiture est pourtant devenu crucial, et où les inconvénients qu'elle implique sont énormes, la moitié des ménages continuent d'en posséder (c'est-à-dire 260.000 ménages, dont 110.000 vivant sous le salaire médian). C'est dû au manque d'alternatives. Ce manque d'alternatives à la voiture est tel que des milliers de ménages vont devoir acheter un nouveau véhicule. Beaucoup vont devoir choisir entre s'appauvrir et s'endetter, et s'isoler, perdre les services auxquels ils avaient accès, voire leur travail. C'est d'autant plus grave que la LEZ du gouvernement s'attaque en priorité aux véhicules anciens, détenus par les ménages moins aisés.

Les témoignages que nous recevons font notamment état des difficultés suivantes :

- Denise, atteinte d'une maladie attaquant son équilibre et l'obligeant à utiliser un déambulateur pour tout déplacement à pied, s'est séparée de son véhicule Euro 4 en novembre. Depuis, Denise a tenté de se débrouiller à pied et en transports en commun. Compte tenu des difficultés rencontrées pour faire ses courses alimentaires dans la grande surface la plus proche de chez elle (à un kilomètre), ou pour se rendre à l'hôpital, chez le médecin et le kiné, Denise a dû se résoudre à acheter un nouveau véhicule pour retrouver un minimum de mobilité et d'indépendance. Ces frais sont bien trop élevés par rapport à son budget et Denise est contrainte de reporter d'autres dépenses essentielles ;
- Carl a également dû racheter un véhicule pour se rendre à son travail dans un zoning du Brabant wallon. Il a tenté plusieurs mois le train, mais il n'y a aucune ligne directe, ça lui prenait entre trois et quatre heures suivant les aléas des correspondances. Il a finalement repris un véhicule pour ramener son trajet à 1h30 par jour, ce qui est plus conciliable avec la vie de famille ;
- Younes habite en Wallonie. Il a reçu une amende de 350 euros pour s'être rendu aux cliniques Saint-Luc à Woluwe. Son médecin traitant lui avait conseillé d'aller rapidement avec son fils de trois ans voir un spécialiste de cet hôpital. Il y a également beaucoup de gens qui doivent se rendre régulièrement à Bruxelles pour des traitements médicaux. Le manque de liaisons directes en transports en commun entre la périphérie et les hôpitaux les contraignent à prendre une voiture ;
- Michaëla a trois enfants. Elle doit les réveiller vers 5h30 si elle prend les transports en commun pour conduire les plus grands à leur école et le plus jeune à la crèche, tout en arrivant à l'heure à son travail. Elle va donc racheter un nouveau véhicule pour permettre à ses enfants d'avoir un rythme plus réaliste.

Ten tweede op milieuvlak. De LEZ heeft tot doel de slechte luchtkwaliteit aan te pakken. Maar de beperkingscriteria zijn alleen gebaseerd op de Euronorm, die geen rekening houdt met de werkelijke uitstoot van de voertuigen, waaronder de uitstoot van fijn stof door rijden, remmen en wegslijtage. Het Europees Milieuagentschap heeft berekend dat slechts 10 % van de Euro 6-dieselmotoren daadwerkelijk aan de emissienorm voldoet¹. De definitie van de Euronorm is meer het resultaat van een gemarchandeer van de auto-industrie zelf. Het effect op de luchtvervuiling is dus niet objectief.

Bovendien heeft de LEZ zoals deze is ontworpen veel weg van een verplichte veroudering : zij heeft het effect mensen ertoe aan te zetten om veel eerder dan gepland van voertuig te veranderen. Dit heeft nog andere ernstige gevolgen voor het milieu. De totale autoproduktie moet stijgen om te voldoen aan de groeiende vraag naar nieuwe voertuigen als gevolg van de opeenvolgende verboden van de LEZ. Het totale aantal voertuigen dat in het Brussels Gewest rondrijdt, is in 2021 verder toegenomen. Men kan stellen dat de LEZ een reële ecologische voetafdruk heeft in verband met deze productieverhoging.

Nog een contraproductief effect. Bijvoorbeeld, in ruil voor het verminderen van het fijn stof dat door een dieselmotor wordt uitgestoten (de brandstof die de LEZ bij voorrang wil verbieden), zal men overschakelen op een benzinemotor, die meer broeikasgassen produceert ...

Deze contraproductieve gevolgen worden nog versterkt door het uitblijven van maatregelen om te voorkomen dat de auto-industrie steeds zwaardere en krachtigere auto's produceert die de gezinnen worden aangespoord te kopen. Een ding is zeker : de auto-en petroleumindustrie profiteren ten volle van de LEZ zoals deze is ontworpen.

En vandaag is het dringend want vanaf 1 januari 2022 zullen dieselveertuigen met euronorm vier niet langer toegelaten zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Vanaf 1 april zullen boetes van 350 euro worden opgelegd. De maatregel heeft betrekking op ongeveer 90.000 voertuigen die in het Brussels Gewest rondrijden, waarvan er 35.000 in Brussel zijn ingeschreven, d.w.z. tussen 10 en 12 % van het in Brussel rondrijdende wagenpark volgens Leefmilieu Brussel².

Al die gezinnen die, om in Brussel te kunnen blijven rijden, het geld zullen moeten vinden om een nieuw voertuig te kopen. De beloofde steun, zoals de Brussel'Air-premie, is op het moment dat wij deze resolutie indienen nog steeds niet beschikbaar, in tegenstelling tot de beloftes die waren gemaakt !

- 1 <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/comparison-of-nox-emission-standards/view>.
- 2 <https://www.rtbf.be/article/les-euro-4-diesel-interdits-a-bruxelles-au-1er-janvier-2022-quels-vehicules-sont-concernes-queles-amendes-et-a-partir-de-quand-10894892>.

Au niveau environnemental ensuite. La LEZ a pour objectif de s'attaquer à la mauvaise qualité de l'air. Mais ses critères de restriction ne se basent que sur la norme Euro qui ne tient pas compte des émissions réelles des véhicules, notamment les émissions de particules liées au roulement, au freinage et à l'usure des routes. L'Agence européenne de l'environnement a notamment calculé que seuls 10 % des moteurs diesel Euro 6 respectent effectivement leur norme d'émission¹. La définition de la norme Euro est davantage le produit d'un marchandage de l'industrie automobile elle-même. L'effet sur la pollution de l'air n'est donc pas objectif.

De plus, la LEZ telle qu'elle est conçue s'apparente à une obsolescence obligatoire : elle a pour conséquence de pousser les gens à changer de véhicule beaucoup plus tôt que prévu. Cela a d'autres conséquences graves pour l'environnement. La production totale d'automobiles doit augmenter pour répondre à la demande croissante d'achat de nouveaux véhicules provoquée par les interdictions successives de la LEZ. Le nombre total de véhicules qui circulent dans la Région bruxelloise a continué à augmenter en 2021. On peut dire que la LEZ a une réelle empreinte écologique liée à cet accroissement de la production.

Autre effet contre-productif. Par exemple, au prix de la diminution des particules émises plus fortement par un moteur diesel (le carburant que la LEZ cherche à interdire en priorité), on se tournera vers un moteur essence qui lui produit plus de gaz à effets de serre ...

Ces conséquences contre-productives sont encore renforcées par l'absence de mesures empêchant l'industrie automobile de produire des voitures toujours plus lourdes et puissantes que les ménages sont incités à acheter. Une chose est sûre : l'industrie automobile et l'industrie pétrolière profitent pleinement de la LEZ telle qu'elle est conçue.

Et aujourd'hui, il y a urgence, car depuis le 1^{er} janvier 2022, les véhicules diesel avec la norme Euro 4 ne sont plus autorisés en Région de Bruxelles-Capitale. Les amendes de 350 euros tomberont à partir du 1^{er} avril. La mesure concerne environ 90.000 véhicules circulant en Région bruxelloise, dont 35.000 immatriculés à Bruxelles, soit entre 10 à 12 % du parc automobile en circulation à Bruxelles selon Bruxelles Environnement².

Tous ces ménages qui, pour pouvoir continuer à circuler à Bruxelles, devront trouver l'argent pour acheter un nouveau véhicule. Quant aux aides promises, comme la prime Brussel'Air, elles ne sont toujours pas disponibles à l'heure où nous introduisons cette résolution, contrairement aux engagements qui avaient été pris !

- 1 <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/comparison-of-nox-emission-standards/view>.
- 2 <https://www.rtbf.be/article/les-euro-4-diesel-interdits-a-bruxelles-au-1er-janvier-2022-quels-vehicules-sont-concernes-queles-amendes-et-a-partir-de-quand-10894892>.

Het belangrijkste doel van deze resolutie is de regering te vragen om de toepassing van de nieuwste Euro4-beperkingen van de LEZ op te schorten, totdat serieuze alternatieven worden ingevoerd. Dit is een zaak van sociale urgentie. Maar het is ook een kans om echte alternatieven voor de privéauto te ontwikkelen.

L'objet principal de la présente résolution est de demander au Gouvernement de suspendre l'application des dernières restrictions Euro 4 de la LEZ, tant que des alternatives sérieuses ne sont pas mises en place. C'est une question d'urgence sociale. Mais c'est aussi l'occasion pour développer de vraies alternatives à la voiture individuelle.

Youssef HANDICHI (F)
Françoise DE SMEDT (F)
Francis DAGRIN (F)
Petya OBOLENSKY (F)
Leila LAHSSAINI (F)
Luc VANCAUWENBERGE (F)
Elisa GROPPi (F)
Jean-Pierre KERCKHOFS (F)
Stéphanie KOPLOWICZ (F)
Jan BUSSELEN (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot opschorting van de toepassing van de beperkingen van het recht op toegang voor dieselloftuigen met euronorm 4 tot de lage-emissiezone

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Overwegende dat mobiliteit een essentiële behoefte is voor het leven in de maatschappij : voor gezondheidszorg, werk, bezoek van familie en vrienden, onderwijs, boodschappen, ontspanning ; dat bij gebrek aan voldoende alternatieven de auto in België de dominante vervoerswijze blijft ;

Overwegende dat Brussel, als een van de dichtstbevolkte steden van Europa en het belangrijkste werkgelegenheidsgebied van het land, met talrijke sociale en milieuproblemen te kampen heeft ; dat het van cruciaal belang is doeltreffende alternatieven voor de auto te ontwikkelen om een einde te maken aan de « alles met de auto »-mentaliteit ;

Overwegende dat bij gebrek aan echte alternatieven, de LEZ een asociale maatregel is ; dat duizenden gezinnen een nieuw voertuig zullen moeten kopen, met het risico zich in de schulden te steken, te verarmen, geïsoleerd te raken of de diensten te verliezen waartoe zij toegang hadden of zelfs hun baan ;

Overwegende dat, bij gebrek aan echte alternatieven, de LEZ een maatregel is die tegenstrijdige effecten heeft op het milieu ; dat zelfs de impact ervan op de uitstoot van fijn stof niet optimaal is ;

Overwegende dat het onmogelijk is een echte modal shift te bereiken zonder mobiliteitsalternatieven voor de gezinnen ; dat veel van deze alternatieven eenvoudig en goedkoop in te voeren zijn : invoering van het Integrato-systeem, toegang buiten de LEZ tot alle ontradingsparkings en gratis gebruik ervan, gratis toekenning van het Brupass-systeem aan abonnees van de openbaarvervoermaatschappijen in het hele land, schoolophaalstelsel enz. ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone.

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de toepassing van de beperkingen van het recht op toegang voor dieselloftuigen met euronorm 4 tot de lage-emissiezone op te schorten, zolang³ :
 - o de ontradingsparkings niet uit de LEZ worden gehaald en ze niet gratis worden gemaakt ;
 - o het GEN-netwerk nog niet is voltooid en in gebruik genomen ;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

relative à la suspension de l'application des restrictions au droit d'accès des véhicules diesel de norme Euro 4 dans la zone de basses émissions

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant que la mobilité est un besoin essentiel à la vie en société : pour se soigner, travailler, voir sa famille et ses amis, se former, faire les courses, se divertir ; qu'en l'absence d'alternatives suffisantes, la voiture reste le mode de transport dominant en Belgique ;

Considérant que Bruxelles, en tant qu'une des villes les plus densément peuplées d'Europe et que bassin d'emploi le plus important du pays, rencontre de nombreux problèmes sociaux et environnementaux ; qu'il est crucial de développer des alternatives efficaces à la voiture pour en finir avec le tout-à-la-voiture ;

Considérant qu'en l'absence de réelles alternatives, la LEZ est une mesure antisociale ; que des milliers de ménages vont devoir acheter un nouveau véhicule, au risque de s'endetter, de s'appauvrir, de s'isoler ou de perdre les services auxquels ils avaient accès, voire leur travail ;

Considérant qu'en l'absence de réelles alternatives, la LEZ est une mesure qui entraîne des effets contradictoires pour l'environnement ; que même son impact sur les émissions de particules n'est pas optimal ;

Considérant qu'il est impossible d'arriver à un shift modal réel sans alternatives de mobilité pour les ménages ; que parmi ces alternatives, beaucoup sont simples et peu coûteuses à mettre en place : mise en place du système Integrato, accès hors LEZ à tous les parkings de dissuasion et gratuité de leur utilisation, système Brupass accordé gratuitement aux abonnés des sociétés de transport public de tout le pays, système de ramassage scolaire, etc. ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de suspendre l'application des restrictions au droit d'accès des véhicules diesel de norme Euro 4 dans la zone de basses émissions³, tant :
 - o que les parkings de dissuasion ne sont pas mis hors LEZ et qu'ils ne sont pas rendus gratuits ;
 - o que le réseau RER n'est pas terminé et mis en service ;

- het potentieel van het spoorwegnet binnen Brussel (S-treinen) niet ten volle wordt benut ;
 - het Integrato-systeem⁴ niet wordt toegepast ;
 - zolang er geen Brupass-systeem (MTB) is, dat automatisch wordt toegekend aan abonnees van één van de openbaarvervoermaatschappijen (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS), zonder extra kosten en geldig binnen een straal van 20 km ;
 - er geen schoolophaalsysteem⁵ volgens het STOP-principe⁶ is ontwikkeld ;
 - de Brussel'Air-premies niet beschikbaar zijn voor alle in aanmerking komende gezinnen ;
- de LEZ-criteria sociaal rechtvaardiger en milieuefficiënter te maken, door normen te nemen die de werkelijk uitgestoten vervuiling weerspiegelen, rekening houdend met bijvoorbeeld het gewicht en de cilinderinhoud van de voertuigen.

- que le potentiel du réseau ferroviaire à l'intérieur de Bruxelles (trains S) n'est pas pleinement exploité ;
 - que le système Integrato⁴ n'est pas appliqué ;
 - qu'il n'y a pas de système Brupass (MTB) accordé automatiquement aux abonnés d'une des sociétés de transport public (STIB, De Lijn, TEC, SNCB), sans frais supplémentaires et valable dans un rayon de 20 km ;
 - qu'un système de ramassage scolaire⁵ selon le principe STOP⁶ n'est pas développé ;
 - que les primes Bruxell'Air ne sont pas disponibles pour tous les ménages remplissant les conditions ;
- de rendre plus justes socialement et plus efficaces écologiquement les critères de la LEZ, en prenant des normes reflétant la pollution réellement émise, qui tiennent compte notamment du poids et de la cylindrée des véhicules.

Youssef HANDICHI (F)
 Françoise DE SMEDT (F)
 Francis DAGRIN (F)
 Petya OBOLENSKY (F)
 Leila LAHSSAINI (F)
 Luc VANCAUWENBERGE (F)
 Elisa GROPPI (F)
 Jean-Pierre KERCKHOFS (F)
 Stéphanie KOPLOWICZ (F)
 Jan BUSSELEN (N)

- 3 Deze beperkingen zijn opgenomen in artikel 5, 2°, d. 1) van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone.
- 4 Integrato is de naam van een dienstregelingsproject dat de aansluitingen en combinaties van openbaarvervoeroperatoren veel efficiënter wil maken.
- 5 Vandaag wordt in Brussel 40 % van de woon-schoolverplaatsingen met de auto afgelegd, tegenover minder dan 15 % in Gent of Antwerpen, door een gebrek aan alternatieven en stadsplanning.
- 6 Het STOP-principe is gericht op het ontwikkelen van de infrastructuur en de organisatie van de mobiliteit volgens de prioriteit « stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer ».

- 3 Ces restrictions sont prévues à l'article 5, 2°, d. 1) de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions.
- 4 Integrato est le nom d'un projet d'horaire cadencé qui vise à rendre beaucoup plus efficaces les correspondances et les combinaisons des opérateurs de transport public.
- 5 Aujourd'hui à Bruxelles, 40 % des trajets logement-école se font en voiture, contre moins de 15 % à Gand ou à Anvers, par manque d'alternatives et de planification urbaine.
- 6 Le principe STOP vise à développer les infrastructures et l'organisation de la mobilité suivant la priorité « stappen, trappen, openbaar vervoer, privévervoer », c'est-à-dire, à pied, à vélo, en transports en commun, puis en transport privé.