

“Het plan heeft een planning nodig”

1. Een tijdslijn en prioriteiten stellen. De doelen kwantificeren.

a. Het plan ontbreekt een tijdslijn en prioriteiten. De doelen en de impact van het plan zijn onvoldoende gekwantificeerd.

b. Het ontbreken van een duidelijke tijdslijn is in tegenstelling met verschillende Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit, welke duidelijke doelstellingen en deadlines vooropstellen, en welke het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nu al niet naleeft. Het luchtplan biedt dus geen enkele garantie op het naleven van de Europese richtlijnen voor luchtkwaliteit, in het bijzonder voor wat betreft NO₂. Door het ontbreken van een luchtplan dat de naleving van de Europese luchtkwaliteitsnormen garandeert, stellen de overheden zich bloot aan gerechtelijke procedures door burgers om via de rechtbank hun recht op propere lucht af te dwingen (zoals ondermeer de Janecek case in Duitsland, recent Client Earth case in UK)

2. Prioriteit geven aan maatregelen waarvan de impact kwantificeerbaar is, en die de grootste impact hebben, zoals een zonale heffing.

a. Zoals het MER van het plan stelt, is het een zeer moeilijk om de impact van het plan te berekenen. Voor het grootste deel van de maatregelen gaat het om sensibiliserende maatregelen waarvan per definitie de impact onbekend is, en maatregelen die niet onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen. Slechts een kleine minderheid van de vooropgestelde acties in het plan zijn reglementaire instrumenten, en van die kleine minderheid zijn er slechts enkele autoremmende maatregelen, die op hun beurt uiteindelijk in vrijblijvende en vage termen worden omschreven. De MER van het plan stelt dat in ieder geval de volledige uitvoering van het Iris 2 plan nodig is om de doelstellingen, in het bijzonder voor luchtkwaliteit, te halen.

b. In de begeleidende studie van het Iris 2 plan werd, in tegenstelling tot het luchtplan, de kwantitatieve impact berekend van de maatregelen die nodig zijn om de gestelde doelen te halen. Daaruit blijkt dat, zoals ook wordt aangehaald in de MER van het luchtplan, een zonale heffing van 3 euro op zich al de luchtkwaliteitsdoelstellingen van het plan kan halen. Nochtans verwijst het plan naar deze maatregel enkel in een vage en weinig concrete actie (actie 48, “Een actieplan bepalen voor de toepassing van een tarifiering van het gebruik voor privévoertuigen”) Een plan om een plan te maken, als het ware. Bovendien stelt het plan onder actie 48 “De invoering van een kilometertarifiering in de hele GEN-zone, of zelfs op het hele grondgebied van België, in samenwerking met de andere Gewesten, lijkt de meest relevante oplossing” De MER van het plan verwijst in verband hiermee naar de aanbevelingen van de OESO, welke stelt dat er best eerst geopteerd wordt voor zonale heffingen in de steden, en pas in een tweede fase voor een systeem van slim rekeningrijden in de rest van het land.

“Hierbij dient opgemerkt dat de OESO in zijn rapport “Etudes économiques de l’OCDE - Belgique, 2013” België ook aanbeveelt om een tolgedsysteem met verschillende tarieven in functie van de periode en de zone in te voeren teneinde de verkeersopstoppingen te verkleinen en de luchtkwaliteit in de stadscentra te verbeteren. De OESO pleit er daarbij voor om te beginnen met de uitrol van een verkeersopstoppingstol in de grote steden, alvorens een nationale regeling te introduceren”

3. De aanbevelingen en het referentiescenario uit de studie voor de lage-emissiezone implementeren

a. Het plan stelt een voor om “lokale lage emissiezones” in te voeren, en verwijst hierbij naar de studie die in opdracht van het gewest werd uitgevoerd¹. Het plan stelt dat “volgens deze studie de invoering van deze maatregel zeer duur zou zijn, vergeleken met een beperkte impact op de luchtkwaliteit. Indien dit type van maatregel wordt uitgevoerd, moet dus een meer lokale en transversale benadering worden gekozen.” Deze stelling gaat uit van een beperkte lezing van de studie. Immers, de studie vergelijkt de bijkomende impact van de invoering van een lage emissiezone (volgens verschillende scenario’s) tegenover een basisscenario. Dit basisscenario zijn de IRIS2 scenario’s : “2015 realistisch 3A” en “2020 voluntaristisch 2A” welke o.m. volgende (tot op heden niet gerealiseerde/besliste) maatregelen omvatten

- “Het voeren van een beleid voor straatparkeren in het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest waarbij een parkeertarief van 13€/dag wordt ingesteld”
- Een heffing voor het gebruik van de wagen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 3€ + 0,3€ per kilometer, of voor de pendelaars 4,8€ bij het binnenrijden en verlaten van het BHG.
- Een belasting op privé-parkeerplaatsen van kantoren in het hele Brussels Hoofdstedelijk Gewest (150€/maand).

Dit onderstreept het belang om in het plan prioriteit te geven aan maatregelen met de grootste (en kwantificeerbare) impact, én die uitsluitend onder de bevoegdheid van het gewest vallen: het plan moet een duidelijke en concrete planning bevatten om de maatregelen die deel uitmaken van het referentiescenario prioritair zonder verder uitstel in te voeren.

Bovendien is voor het handhaven van een lage-emissiezone een controle-dispositief nodig, zoals bijvoorbeeld ANPR (Automatic Number Plate Recognition) camera’s. Ook de handhaving van een zonale heffing maakt gebruik van ANPR camera’s. De investering voor het handhaven van een lage emissiezone en een zonale heffing is dezelfde, wat de kosten ervan kan drukken.

We wijzen er eveneens op dat het voornemen van het luchtplan om kleine lokale lage-emissiezones in samenwerking met de gemeentes afwijkt van de aanbevelingen van de studie. De studie stelt immers:

“Wanneer LEZ worden ingevoerd in het BHG, wordt best geopteerd voor één grote zone die het hele gewest omvat. Er treden dan geen problematische her-routeringseffecten op omdat dit gebied slechts een beperkte

¹ STUDIE BETREFFENDE DE RELEVANTIE VAN HET INVOEREN VAN LAGE- EMISSIEZONES IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST EN VAN HUN MILIEU-, SOCIO-ECONOMISCHE EN MOBILITEITSIMPACT CONCEPT Eindrapport in opdracht van: Brussels Instituut voor Milieubeheer Gulledele 100 1200 BRUSSEL 13 december 2011 TRANSPORT

hoeveelheid doorgaand verkeer bevat en omdat de grote ring R0 rond Brussel kan fungeren als geschikte omleidingsroute voor dit doorgaand verkeer. Ook om voldoende effect te bereiken kan men best voor een grote zone (hele BHG) opteren. In een kleinere zone zouden teveel hot-spots niet aangepakt worden.“

De invoering van lokale lage-emissiezones laten afhangen van de samenwerking met de gemeentes riskeert in de praktijk een recept voor uitstel te worden, zo niet afstel. Uit de evaluatie van september 2012 van het pollutiepiekplan blijkt immers dat de samenwerking met de gemeentes op verschillende punten één van de grootste obstakels is voor de handhaving van het pollutiepiekplan.

Het plan moet vooral een diesel-ontradingsbeleid voeren, meer dan een beleid te voeren op basis van euro-normen. Immers, diesel is de grootste verantwoordelijke voor de uitstoot van NOx en Black Carbon. (*“In vergelijking met een benzinemotor van gelijkwaardige cilinderinhoud stoot een dieselmotor 3 à 20 keer meer NOx en 50 à 100 keer meer fijn stof uit, zelfs al is het voertuig in kwestie uitgerust met een roetfilter”* stelt de MER van het plan.) Daarboven blijkt dat de real-life emissies van dieselveertuigen veel hoger uitvallen dan de theoretische waarden van de Euro-normen.

4. Een echt plan maken voor de herziening van de actieplannen (ook) bij vervuilingsspieken

Onder maatregel 52 *“De actieplannen op korte termijn herzien bij vervuilingsspieken”* vinden we geen enkel concreet engagement. Het plan geraakt niet verder dan *“het besluit moet dus aangepast worden om efficiënte en operationele maatregelen te kunnen doorvoeren “* zonder echter operationele maatregelen voor te stellen om de efficiëntie van het plan te verhogen.

We doen hieronder enkele voorstellen voor een echt plan voor de herziening van de actieplannen.

a) Verlaging van de drempels is noodzakelijk

Wij vragen met aandrang de drempels voor inwerkingtreding van de verschillende fases te verlagen. Concreet lijkt het ons logisch om fase 1 in werking te stellen vanaf 40 microgram PM10 en ongeveer 150 microgram NO2. Die 150 zouden we dan wel als uurgemiddelde concentratie vastleggen, in plaats van als daggemiddelde. Vermits de maatregelen die in fase 1 van kracht zijn, vooral een sensibiliserend effect hebben, is het zinvol ze te nemen vóór de kritieke drempel van 50 microgram PM10 respectievelijk 200 microgram NO2 overschreden zijn.

Fase 2 zou best ingaan vanaf 50 microgram PM10 of 200 microgram NO2. Vermits dat de grenswaarden zijn die we niet mogen overschrijden, is krachtiger actie op dat moment absoluut noodzakelijk en fase 1 dus onvoldoende.

Fase 3 houdt nog verdergaande actie in en die kunnen we bijvoorbeeld in werking stellen vanaf concentraties van 100 microgram PM10 en 250 microgram NO2.

Wij signaleren dat wij het een probleem vinden dat het huidige Brussels actieplan niet afgestemd is op Europese wetgeving.

Immers, Europa legt ons een drempel op van 50 microgram PM10 per kubieke meter, als daggemiddelde. Die mogen we maximaal 35 keer per jaar overschrijden. Voor NO2 ligt de uurgemiddelde grenswaarde op 200 microgram, een grens die we maximaal 18 keer mogen overschrijden. Het is een wettelijke verplichting voor de overheid om actie te ondernemen om de concentraties in ons gewest onder deze grenswaarden te houden. Onze conclusie is dat de huidige drempels van het urgentieplan absurd zijn, vooral die van fijn stof.

Als Europa ons deze grenswaarden oplegt, slaat het nergens op dat wij pas bij 71 microgram fijn stof beginnen de mensen te informeren, en pas bij 100 microgram, het dubbele van de Europese norm, effectieve actie beginnen te ondernemen. Hiermee geeft de regering eigenlijk toe dat de Europese verplichting voor haar geen betekenis heeft. Opvallend is ook dat voor stikstofoxiden de drempel van fase 1 ligt op 151 microgram ... maar wel als daggemiddelde concentratie. Ook hier is dus geen link met de Europese normen vermits die een maximale úurgemiddelde concentratie voorschrijft, te weten eentje van 200 microgram.

b. Maatregelen moeten mikken op de echte emissiebronnen

Fase 1:

De maatregelen van fase 1 hebben, volgens ons, echter wel nut op vlak sensibilisering. Het is van groot belang voor de bewustwording dat de bevolking een aantal keren per winter geconfronteerd wordt met het bestaan van smog. Het is onze ervaring dat Nederlanders en Engelsen bijvoorbeeld met een zekere afgunst naar ons urgentieplan kijken, vermits in deze buurlanden zelden of nooit een smogalarm in werking treedt. Wij adviseren dus deze maatregelen intact te houden. We vragen ons zelfs af of deze maatregel niet veralgemeend kan worden naar episodes waarbij een grotere bijdragen komt van grensoverschrijdende vervuiling, net omdat het belangrijk is de informatie en sensibilisering die uitgaat van fase 1 consequent door te trekken.

Fase 2:

Het alternerend rijden is volgens ons een weinig effectieve maatregel. Wij hebben het in eerdere communicatie vergeleken met 'speerwerpen met een blinddoek voor'. Je moet maar hopen dat je raakt wat je wou raken en niets anders. Inderdaad, het alternerend rijden zou evengoed sterk vervuilende wagens treffen als wagens die zeer weinig emissies uitstoten. Of anders gezegd: deze

maatregel zou wagens met relatief lage emissies van de weg halen terwijl sterk vervuilende wagens

mogen blijven rijden. Absurd natuurlijk. In zo'n geval zouden criticasters terecht opmerken dat de efficiëntie niet in verhouding staat tot de negatieve effecten van de maatregel. Een bijkomend nadeel van het alternerend rijden is het serieuze achterpoortje dat er in blijft open staan: mensen kunnen het immers omzeilen door zich een extra wagen aan te schaffen. Op voorwaarde dat die een nummerplaat heeft die alterneert met de eerste dan wel maar daar kun je voor zorgen. Op die manier zou een frequente toepassing van fase 2 misschien maar één effect hebben: de groei van het Brusselse wagenpark. Concentraties zouden daardoor helemaal niet dalen. We menen trouwens dat er minstens 2 smogepisodes, mogelijk meer, geweest zijn waarbij de drempels van fase 2 overschreden zijn maar waarbij men beslist heeft om de maatregel toch niet te nemen en we vermoeden dat het gebrek aan efficiëntie van deze maatregel daar ten dele mee te maken heeft.

Daarom stelt Bral voor om het geweer van schouder te veranderen en volledig te focussen op voertuigen met hoge emissies. We kunnen ons bijvoorbeeld spiegelen aan de Umweltzonen in Duitsland (Low Emission Zones) waar voertuigen opgedeeld worden in een groene, een oranje en een rode categorie. De groene mag overal rijden, de oranje op sommige plaatsen. Naar analogie daarmee kunnen we in Brussel een systeem invoeren waarbij de meest vervuilende voertuigen categorie rood worden. Volgens ons dienen alle dieselveertuigen in deze groep ingedeeld te worden en mogelijk ook de benzinewagens met directe injectie zonder filter. De minder vervuilende voertuigen, met name de benzinewagens zonder directe injectie of met filter, zouden oranje als kleur krijgen en enkel die voertuigen die helemaal niet bijdragen aan de pieken, de elektrische, de waterstofwagens en de LPG, zouden een groene stempel krijgen. Fase 2 zou dan een rijverbod inhouden op wagens van de rode categorie.

Daarnaast is het natuurlijk ook belangrijk om een urgentiepolitiek voor vrachtwagens uit te werken. Ook vrachtvoertuigen kunnen ingedeeld worden in de rode, oranje en groene categorie. Idem voor motoren. We willen de regering ook vragen om nauwgezet toe te kijken op het aantal uitzonderingen op dit algemeen rijverbod. Het feit dat de gemeenten nu verantwoordelijk zijn voor de toekenning van deze uitzonderingen, stemt ons niet gerust. We vrezen dat zij het rijverbod totaal zullen uithollen door massaal uitzonderingen toe te kennen. Er is weliswaar een omzendbrief die regels oplegt maar naar wij horen blijft de bereidheid van gemeenten om uitzonderingen toe te kennen even groot. Daarom suggereren wij om dit privilege te centraliseren in handen van de minister..

De maatregel om het openbaar vervoer gratis te maken, is dan weer lovenswaardig maar we moeten ons de vraag stellen of het zou leiden tot een verlaging van de concentraties. Voor veel mensen die de auto nemen, is niet de kostprijs van het openbaar vervoer de rem maar factoren als frequentie, reistijd, comfort plus natuurlijk het element bedrijfswagen. Het openbaar vervoer gratis maken, is geen oplossing voor al deze concurrentienadelen, terwijl het wel een zeer grote budgetpost zou betekenen voor de overheid. Frequentie opvoeren is dan weer wel zinvol in onze ogen. Best gebeurt dat in overleg met de andere vervoersmaatschappijen De LIJN, TEC, NMBS. Idealiter doen zij ook allemaal hun duit in het zakje. Tenslotte adviseren we om ook off-road-emissies onder de loep te nemen en er

BRAL VZW

STADSBEWEGING VOOR BRUSSEL
MOUVEMENT URBAIN POUR BRUXELLES
AN URBAN MOVEMENT FOR BRUSSELS

Zaterdagplein 13 Place du Samedi
Brussel 1000 Bruxelles
+32 2 217 56 33

www.bral.brussels
info@bral.brussels
IBAN BE62 0012 1549 3761

maatregelen voor uit te werken. We kunnen hier ook denken aan een verbod op bepaalde activiteiten vanaf fase 2.

Fase 3:

We gaan niet heel diep in op de maatregel uit fase 3. Laat ons enkel zeggen dat, in ons voorstel, nog steeds de voertuigen met groen etiket mogen blijven rijden.

c. Integratie met structurele maatregelen is nodig

Wij kunnen ons voorstellen dat de regering pleinvrees zal hebben bij ons voorstel om alle diesels van de baan te halen bij 50 microgram fijn stof. Maar we mogen niet stil blijven zitten bij de hoge concentraties van vandaag. Lagere concentraties zijn ons doel. We willen van de gelegenheid gebruik maken om nog eens te pleiten voor sterke structurele maatregelen die de concentraties doen dalen, zodat deze drempel in de toekomst veel minder vaak overschreden wordt.

De integratie met de structurele maatregelen kan verlopen door een geïntegreerde aanpak van de handhaving, in het bijzonder via het gebruik van ANPR camera's die de auto's registeren die zich binnen een bepaalde zone verplaatsen, en die gelinkt zijn aan een database met de milieukeurmerken van de voertuigen.

Op deze manier kunnen structurele maatregelen (zoals een zonale heffing en lage-emissiezone) en urgentie-maatregelen (waarbij striktere milieucriteria voor de voertuigen van kracht worden), één geïntegreerde aanpak vormen.

Bovendien vallen of staan de urgentie-maatregelen bij de handhaving ervan, en blijkt uit de evaluatie van het huidige urgentie-plan dat de handhaving een struikelblok vormt voor het verhogen van de efficiëntie van de plannen.

De maatregel in verband met verwarming willen we hier ook vermelden. Deze maatregel lijkt ons ideaal op structurele basis. We zien niet in waarom overheidsgebouwen buiten smogperiodes tot 23 of 24 graden Celsius verwarmd zouden moeten worden.

Tenslotte willen we nog eens signaleren dat wintersmog een structureel gegeven is. Het komt elke winter terug en is in die zin perfect voorspelbaar. We pleiten er dan ook voor dat de regering de communicatie erover structureel aanpakt en klaar houdt voor de eerste piekperiode. De hogere frequentie van fase 1 zou er ook toe leiden dat de communicatie een semi-structureel karakter krijgt en dat is volgens ons nodig om aan bewustmaking te doen. Ook de snelheidsverlaging is veel zinvoller als het nagenoeg heel de winter geldt. Zo vermijd je verwarring en kweek je de gewoonte aan.

5. Concrete acties ondernemen om meer Brusselaars toegang tot een fiets te geven.

Het MER van het plan haalt aan dat “ 60,1% van de Brusselse huishoudens geen fiets heeft, tegenover 25,2% van de huishoudens in de rand, en ook het bezit van fietsen in de Brusselse huishoudens is het voorbije decennium niet opvallend gestegen. De voornaamste reden is het gebrek aan ruimte in de woning om een fiets te stallen. Deze vaststelling rechtvaardigt volledig de invoering van systemen voor gedeelde fietsen zoals Villo! **waarvan het succes (2,5 % van**

de Brusselaars van 18 jaar en ouder had eind 2011 een abonnement) voorlopig nog beperkt blijft in verhouding tot dit probleem.”

Fietsdiefstal is een bijkomende belangrijke reden waarom mensen geen fiets (meer) ter beschikking hebben. Een fiets moet veilig gestald kunnen worden.

Het plan stelt in verband met het ruimteprobleem een aanpassing van de stedenbouwkundige verordeningen voor, om meer plaats te voorzien voor fietsenstallingen bij nieuwbouw of grote renovatie. Dit biedt echter geen oplossing voor het grootste deel van de Brusselse gezinnen, aangezien het grootste deel van de bevolking woont in een gebouw waar op korte en middellange termijn geen extra ruimte kan gemaakt worden voor fietsen. Daarom vragen we om:

a. Een groter aantal beveiligde fietsboxen in de openbare ruimte aanbieden, gratis (of aan een tarief dat lager is dan een parkeerkaart voor auto's).

Gezinnen moeten op de meest toegankelijke manier, zowel voor wat betreft wandelafstand van de woning als wat betreft kostprijs, hun fiets in veiligheid kunnen stallen.

We pleiten daarvoor om meer plaats te maken voor fietsen in de openbare ruimte, en om op eenvoudige aanvraag van gezinnen, een beveiligde fietsbox te plaatsen op max 50 meter van de woning. We pleiten voor een gratis aanbod, of aan een tarief dat lager is dan een parkeerkaart voor auto's. Dit laatste is belangrijk, gezien we weg willen evolueren van de paradoxale situatie dat er in Brussel meer gezinnen zijn die geen enkele fiets hebben, dan er gezinnen zijn die geen enkele auto' hebben (60% t.o.v. 35%). Fietsbezit moet zoveel mogelijk aangemoedigd worden (en autobezit ontmoedigd), zeker in de meest dichtbevolkte wijken, want op de plaats van één auto kunnen minstens 6 fietsen gestald worden.

b. Villo! automatisch integreren in een MIVB abonnement

Zoals het MER aanhaalt, is het succès van Villo nog beperkt in verhouding tot het probleem. Om Villo! veel toegankelijker te maken, stellen we voor om een Villo! abonnement automatisch te integreren

in een MIVB abonnement. We herinneren er aan dat ook Villo! gebruik maakt van Mobib als drager, en dat bijna één Brusselaar op twee over een openbaarvervoersabonnement beschikt. Op die manier kan het aantal Villo!-abonnees dus dramatisch toenemen.

c. Financiële stimulansen voor de aankoop van functionele en duurzame kwaliteitsfietsen en/of een onderhoudscontract (in plaats van enkel voor elektrische fietsen)

Het plan voorziet in financiële stimulansen voor bedrijven en particulieren voor de aankoop van elektrische fietsen.

Een financiële stimulans voor Brusselaars voor de aankoop van een fiets is een goede maatregel, gezien het lage aantal gezinnen dat in Brussel over een fiets beschikt. Bovendien is België het enige land in Europa waar er meer auto's dan fietsen worden verkocht. Dit wijst op een scheef trekking van de fiscale voordelen ten gunste van de auto, in vergelijking met de fiets. Meer steun voor de aankoop en onderhoud van een fiets is dus op zijn plaats.

Een focus op elektrische fietsen als enig criterium voor deze steun is echter niet aangewezen. De kwaliteit, het onderhoud en de functionaliteit van een fiets zijn belangrijkere criteria voor het duurzaam gebruik van een fiets, dan de elektrische trapondersteuning.

Een financiële stimulans voor een elektrische fiets van slechte kwaliteit die werd aangekocht zonder onderhoudsservice ter plaatse, is een zeer dure en inefficiënte maatregel, aangezien de fiets niet duurzaam zal gebruikt worden.

Het is veel meer aangewezen om de verkoop en het onderhoud van functionele kwaliteitsfietsen bij de lokale en gespecialiseerde fietshandelaars te ondersteunen, onafhankelijk of deze elektrisch is of **niet**.

6. Het onbenut openbaar vervoersaanbod bij “De Lijn en TEC” in Brussel optimaliseren door de aanwerving van een coördinator

Het potentieel van een betere interne bediening van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest door de NMBS raakt stilaan bekend.

Minder aandacht krijgt het onbenutte openbaar vervoersaanbod van De Lijn en TEC in Brussel. Nochtans kan door een optimalisering en afstemming dit aanbod veel beter benut worden. Sprekend voor het gebrek aan afstemming en onderbenutting voor dit aanbod, is het feit dat De Lijn en TEC binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen vast aanspreekpunt hebben voor operationele en administratieve vragen, laat staan dat er een

coördinatie is voor het afstemmen en optimaliseren van het aanbod. We pleiten er dus voor dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze rol op zich neemt en dit faciliteert.

7. Een concreet engagement voor een versnelde “vertramming” van de belangrijkste buslijnen

Om de luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te verbeteren en de Europese normen te halen, moet ook het wagenpark van het openbaar vervoer zijn bijdrage leveren. Het Wetboek stelt in verband daarmee dat de MIVB vanaf 2015 geen dieselbussen meer mag aankopen.

Een versnelde vertramming van de belangrijkste buslijnen is hoogdringend, niet alleen om de capaciteit van het openbaar vervoer te vergroten, maar eveneens om de milieu-impact van het openbaar vervoer te verkleinen.

Gezien de huidige context waarin de vertramming van lijn 71 politiek telkens opnieuw in vraag gesteld wordt, is het belangrijk om door een vernieuwd engagement te vermijden dat dit op de Griekse kalender terecht komt.

8. Specialisering van de wegen moet samengaan met het verwijderen van parkeerplaatsen op belangrijke assen

Het plan moet voorzien in de evaluatie van parkeerplaatsen op hun impact op de luchtkwaliteit en hun maatschappelijke kosten/baten. Langs belangrijke assen moet er prioriteit gegeven worden aan een efficiënte transit van reizigers. Dat betekent in de eerste plaats openbaar vervoer, verder fietsen, en dan privaat gemotoriseerd vervoer. Ook de bevoorrading van de stad en laden/lossen heeft prioriteit op de opslag van auto's (aka parkeren) langs drukke assen.

9. Autodelen

Het plan voorziet om voor gedeelde wagens de "one way" te bestuderen. Het plan verduidelijkt echter niet of het gaat om een systeem waarbij de gebruiker een voorbehouden parkeerplaats op de eindbestemming moet reserveren, of niet. In ieder geval moet de meerwaarde van het systeem voor de luchtkwaliteit en de mobiliteit bewezen worden. Een "one way" zonder verplichte reservatie op de eindbestemming waar de auto wordt achtergelaten, riskeert enkel meer autoverkeer te genereren. Immers, in dichtbevolkte wijken zal een systeem zonder voorbehouden en verplicht gereserveerde parkeerplaats, zeer waarschijnlijk extra zoekverkeer met zich meebrengen.