

### **Mondelinge vraag van de h. Hayette: Gemeentelijk mobiliteitsplan.**

**De h. Hayette** zegt dat schepen Wyngaard de verschillende stappen heeft gepresenteerd die moeten leiden tot de uitwerking van het gemeentelijk mobiliteitsplan, een van de uitdagingen van de verkiezingscampagne.

De federale en gewestelijke maatregelen om de pandemie te bestrijden hebben echter vrijheden beperkt, incl. de vrijheid om te reizen. Het Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030 "Good Move", de kilometerheffing en het ontwerp van de verordening inzake het parkeerbeleid hebben de debatten in de gemeente aangewakkerd. Het verbod op het gebruik van smartphones door Uber-chauffeurs en het gratis openbaar vervoer vanaf september 2021 zullen de gewoonten van de Brusselse gebruikers veranderen. Terwijl het Gewest tijdens de vorige legislatuur blijkt heeft gegeven van zwakte, met name wat het beheer van de tunnels betreft, lijkt de huidige Brusselse regering de mobiliteitsuitdagingen aan te pakken.

Via verschillende moties heeft de gemeenteraad zich uitgesproken tegen de kilometerheffing en voor de uitbreiding van het openbaar vervoeraanbod en de metro in Ukkel. Schepen Wyngaard kondigt aan dat hij zowel burgers als gemeenteraadsleden wil betrekken in de werkzaamheden. Waarom wordt de update van het GMP nu voorgesteld, terwijl er een avondklok geldt en telewerk verplicht is? Kan dit niet leiden tot een visie die niet volledig overeenkomt met de realiteit?

De raadpleging in een eerste fase van de diagnose is hoofdzakelijk een communicatieoperatie. De tweede fase heeft tot doel de strategische oriëntaties van Good Move te specificeren. Maar als dit niet in volledige onafhankelijkheid gebeurt, wordt het gereduceerd tot een procedure voor de bekrachtiging van de besluiten van de gewestelijke minister van Mobiliteit, zonder enige nuance. Mobiliteit is voor de PS een kernpunt. Er moet dus worden nagedacht over de verantwoordelijkheid van de verschillende machtsniveaus in het kader van het toekomstige mobiliteitsplan van de gemeente.

**Schepen Wyngaard** zegt dat dit plan een project is van het hele college en niet een persoonlijk project van de schepen van Mobiliteit. Aangezien het Gewestelijk Plan Good Move zopas in derde lezing definitief door de regering is goedgekeurd, kan de gemeente het niet verwerpen. Het moet echter worden aangepast aan de plaatselijke realiteit en aan de specificaties van Ukkel. Het is een lang proces dat ongeveer een jaar in beslag zal nemen, met aan het einde een openbaar onderzoek. Het zou onverstandig zijn dit proces uit te stellen zoals de h. Hayette voorstelt.

De informatie met betrekking tot de eerste fase (diagnose van de situatie) zal op grote schaal worden verspreid in Wolvendael, op de facebookpagina en de website van de gemeente en via een huis-aan-huisbericht. Er zal een online vragenlijst ter beschikking gesteld worden om gegevens te verzamelen.

In de zomer en het najaar worden doelstellingen vastgesteld en zal het actieplan worden ontwikkeld. Een eerste inspraak is gepland voor 3 juni (virtueel wegens de gezondheidssituatie). Het college heeft er bij het ontwerp bureau en het bureau dat verantwoordelijk is voor burgerinspraak op aangedrongen zo snel mogelijk terug fysieke ontmoetingen te organiseren. Het college zal ervoor zorgen dat de lokale raadsleden bij het denkproces worden betrokken.

**De h. Hayette** betwist de legitimiteit van de raadpleging niet, wel het tijdstip omdat 50 tot 60% van de bevolking telewerkt en dit een invloed heeft om de normale mobiliteitssituatie.

**Schepen Wyngaard** antwoordt dat - volgens de beschikbare mobiliteitsstatistieken - het huidige autoverkeer ongeveer even groot is als vóór de covidcrisis omdat telewerken wordt gecompenseerd door het gebruik van auto's door sommige gebruikers van het openbaar vervoer.