

## BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2006-2007

8 JUNI 2007

### VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende de multimodaliteit aan te moedigen en het gebruik van het openbaar vervoer te vergemakkelijken door de HYPERMOBIL-kaart in te voeren**

(ingediend door de heer Christos DOULKERIDIS (F) en mevrouw Céline DELFORGE (F))

### Toelichting

#### 1. Het Belgische voertuigenpark en de gevolgen ervan

Met meer dan zes miljoen voertuigen in het verkeer op de Belgische wegen en bijna 500.000 nieuwe inschrijvingen per jaar, zullen de mobiliteitsproblemen die wij nu kennen in de komende jaren toenemen. Bovendien neemt het aantal bedrijfswagens in het verkeer in België voortdurend toe, terwijl er nu al 500.000 rondrijden; zowat 50 % van de nieuwe wagens die in het verkeer worden gebracht, zijn bedrijfswagens.

Het niet rationele gebruik van de wagen zorgt voor heel wat hinder inzake gezondheid en leefmilieu (luchtvervuiling, lawaai, enz.). Als men weet dat elke wagen elk jaar tussen 3 en 4 ton CO<sub>2</sub> uitstoot en de vervoersector 27 % van het energieverbruik in België voor zijn rekening neemt (en in dezelfde mate bijdraagt tot het broeikas-effect), kan men gemakkelijk inschatten wat de gevolgen zijn voor het milieu.

Bovendien is de toenemende verkeersellende op de wegen een hinderpaal voor de reissnelheid en dus voor de frequentie en de stiptheid van het bovengronds openbaar vervoer, naast het feit dat de exploitatiekosten stijgen.

## PARLEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2006-2007

8 JUIN 2007

### PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à encourager la multimodalité et à faciliter l'usage des transports publics par la création de la carte HYPERMOBIL**

(déposée par M. Christos DOULKERIDIS (F) et Mme Céline DELFORGE (F))

### Développements

#### 1. Etat du parc automobile belge et ses conséquences

Avec plus de six millions de véhicule en circulation sur les routes belges et près de 500.000 nouvelles immatriculations annuelles, les problèmes de mobilité que nous connaissons aujourd'hui se feront croissants dans les années à venir. De plus, le nombre de voitures de société en circulation en Belgique est en constante progression alors qu'elles représentent déjà 500.000 unités et 50 % de l'ensemble des voitures neuves mises en circulation.

L'usage non rationnel de la voiture engendre une série de nuisances tant sur notre santé que sur notre environnement (pollution atmosphérique, bruit, etc.). En effet, quand on sait que chaque voiture rejette entre trois et quatre tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année et que le secteur du transport représente 27 % de la consommation énergétique en Belgique (autant de contribution aux gaz à effet de serre), il est facile d'en imaginer les conséquences au niveau environnemental.

Par ailleurs, l'engorgement croissant des voiries par les automobiles représente une entrave à la vitesse commerciale et donc à la fréquence et à la régularité des transports en commun de surface tout en en augmentant le coût d'exploitation.

Op economisch vlak, valt uit recente cijfers van de federale overheid inzake vervoer en mobiliteit op te maken dat de Belgen 9 miljoen uren verloren hebben in opstoppingen, wat de samenleving 114 miljoen euro zou hebben gekost.

Het buitensporig gebruik van de wagen is ook schadelijk voor het samenleven en de kwaliteit van het leven in de stad en werkt de stadsvlucht in de hand waardoor het aantal pendelaars dan weer stijgt.

Als we de mobiliteit duurzaam wensen te beïnvloeden en de dichtslibbing van onze steden en snelwegen willen vermijden, moeten wij met alle actoren een reeks maatregelen nemen die niet beperkt blijven tot technische veranderingen maar die ons aanporren om van gedrag te veranderen.

Bij verschillende gelegenheden, hebben de openbaarvervoermaatschappijen en economische, sociale en milieuactoren nagedacht over de problematiek van de mobiliteit in en rond Brussel die voor één inwoner op vier en voor één werknemer op vier in ons land van belang is. Op basis van een analyse van de stromen en het gedrag op het vlak van de mobiliteit in Brussel en de rand, komen de verschillende actoren tot de vaststelling dat het noodzakelijk is om maatregelen te nemen inzake infrastructuur en intermodaliteit. Daartoe dringen zij aan op meer samenwerking tussen de vervoeroperatoren om tot een betere samenhang, convergentie en coördinatie van de middelen te komen.

## **2. Een enkele kaart om op alle openbaarvervoernetten te reizen en een alternatief voor de bedrijfswagen**

Gelet op de bovenvermelde redenen, moet er dringend meer reclame worden gemaakt voor het gebruik van vervoersmodi die milieuvriendelijker zijn en moeten er maatregelen komen die het gebruik ervan vergemakkelijken.

Ofschoon het elektronische betaalverkeer ingeburgerd is en nu België heel wat technische expertise heeft inzake betaling met kaarten, is het verbazingwekkend dat wij nog altijd niet over één enkel instrument beschikken om met de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen te reizen.

De invoering van één enkele kaart, die men HYPERMOBIL zou kunnen noemen, zou bijdragen tot het halen van die doelstellingen door het gebruik mogelijk te maken van de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen van het land, alsook van de taxi's, de carsharingmaatschappijen en de fiets.

Die kaart zou werken volgens dezelfde principes als van een chipkaart en zou de houder ervan in staat stellen met een enkel instrument te reizen op alle netten van het openbaar vervoer (NMBS, MIVB, De Lijn maar ook Thalys).

Sur le plan économique, de récents chiffres fédéraux du Transport et de la Mobilité nous apprennent que les Belges auraient perdu neuf millions d'heures dans les embouteillages, ce qui aurait coûté cent quatorze millions d'euros à la société.

La suroccupation de l'espace public par la voiture nuit également à la convivialité et à la qualité de la vie en ville et contribue de ce fait à l'exode urbain avec pour conséquence une augmentation de navetteurs.

Si nous désirons influencer durablement sur la mobilité et éviter l'asphyxie de nos villes et de nos autoroutes, nous devons entreprendre avec l'ensemble des acteurs une série de mesures qui ne se limitent pas uniquement à des modifications techniques, mais qui incitent à des changements de comportement.

A différentes occasions, les sociétés des transports publics et des acteurs économiques, sociaux et environnementaux se sont penchés sur la problématique de la mobilité dans et autour de Bruxelles, qui touche un habitant sur quatre et un travailleur sur quatre dans notre pays. Sur la base d'une analyse des flux et des comportements en matière de mobilité à Bruxelles et dans sa périphérie, les différents acteurs arrivent au constat qu'il est indispensable de prendre des mesures en matière d'infrastructure et de multimodalité. Pour ce faire, ils préconisent une collaboration plus poussée entre les opérateurs du transport pour une meilleure cohérence, convergence et coordination des moyens.

## **2. Une carte unique pour voyager sur l'ensemble des réseaux de transport publics et une alternative à la voiture de société**

Pour les différents motifs évoqués ci-avant, il est urgent de travailler à la promotion de modes de déplacement plus respectueux de l'environnement et à la création d'outils favorisant leur utilisation.

A l'heure du paiement électronique et alors que la Belgique bénéficie d'une expertise technique importante dans le domaine du paiement par carte, il est étonnant que nous ne disposions pas encore d'un outil unique pour circuler sur les différentes sociétés de transport.

La création d'une carte unique, qui pourrait s'appeler HYPERMOBIL, participerait à ces objectifs en permettant d'utiliser les différents réseaux de transports en commun du pays mais également les taxis, les sociétés de car sharing et le vélo.

Cette carte fonctionnerait selon les mêmes principes qu'une carte à puce et permettrait à son détenteur de voyager avec un seul outil sur l'ensemble des réseaux des transports en commun (SNCB, STIB, TEC, De Lijn mais éga-

De reiziger zou ook gebruik kunnen maken van taxivervoer en carsharing of een fiets huren of kopen.

De kaart zou in twee vormen voorgesteld worden :

- een Ecopass voor de particulieren die er krediet kunnen opzetten naargelang hun behoeften en die gunsttarieven zouden krijgen;
- een Ecopass voor de bedrijven, die ze kunnen gebruiken als alternatief voor de bedrijfswagen. In dat geval, zou het krediet op de kaart betaald worden door het bedrijf, ten belope van dezelfde bedragen die uitgegeven worden voor de financiering van een bedrijfswagen (leasing, verzekering, brandstof, belastingen, parkeerplaats...). Zolang er fiscale voordelen toegekend worden voor bedrijfswagens, moet de kaart ten minste dezelfde fiscale voordelen opleveren. Net zoals voor de bedrijfswagen, zou er voor de HYPERMOBIL-ecopass voor de maatschappij geen enkele wettelijke beperking inzake uurregeling of traject gelden. Het gebruik ervan wordt dus, zoals voor de bedrijfswagen, vrij bepaald door de gebruiker. Integendeel, om de multimodaliteit te bevorderen, zou de wetgever de gebruiksvoorwaarden ervan zo ruim mogelijk moeten maken door van HYPERMOBIL ook een Ecopass voor de gezinnen te maken.

Op termijn, zouden die kaart en de vermindering van de bedrijfswagens de verkeersknoop op de wegen en de autosnelwegen ontwarren en op die manier tijdswinst opleveren, niet alleen voor de mensen die meer nood hebben aan een wagen, maar ook voor de reizigers met het openbaar vervoer die niet meer in de file zitten.

### **3. Overleg tussen de verschillende gezagsniveaus, de economische en sociale actoren en de vervoersmaatschappijen**

Overleg tussen de federale regering, het Brussels Gewest, het Waals Gewest, het Vlaams Gewest, de vervoersmaatschappijen, de vertegenwoordigers van de werkgevers, de werknemersvakbonden, de carsharingmaatschappijen en de taxibedrijven is noodzakelijk voor het succes van het project. De verbetering van het aanbod en de coördinatie van het openbaar vervoer, alsook de uitbreiding van het aantal carsharingstations in Brussel en België zijn elementen die ook de multimodaliteit eveneens zullen bewerkstelligen.

Iedere vervoersmaatschappij zou haar tarieven zelf kunnen blijven vaststellen, maar toch gunsttarieven moeten aanbieden aan de gebruikers van de kaart.

lement Thalys) mais également de faire usage du taxi et de car sharing, et de louer ou d'acheter un vélo.

Cette carte serait proposée sous deux formes :

- un Ecopass pour les particuliers qui l'approvisionneraient selon leurs besoins et qui bénéficieraient de tarifs préférentiels;
- un Ecopass de société que les entreprises utiliseraient comme alternative à la voiture de société. Dans ce cas; la carte serait alimentée par l'entreprise à concurrence des mêmes montants servant au financement d'une voiture de société (leasing, assurances, carburant, taxes, parking...). tant que des avantages fiscaux s'appliqueraient aux voitures de société, la carte devra bénéficier au minimum des mêmes avantages fiscaux. Comme la voiture de société, l'Ecopass de société HYPERMOBIL ne serait sanctionné dans son utilisation par aucune limite légale d'horaire ou de trajets. Son utilisation serait donc laissée, comme pour la voiture de société, au libre arbitre de son utilisateur. Bien au contraire, afin de favoriser la multimodalité, le législateur faciliterait au maximum les modalités de son utilisation en permettant que HYPERMOBIL soit, pas exemple, un Ecopass familial.

A terme, cette carte et la diminution des voitures de société diminueraient la congestion des routes et autoroutes, libérant du temps tant pour les personnes ayant davantage besoin d'utiliser une voiture que pour celles qui bénéficieraient de transports en commun libérés des engorgements.

### **3. Une concertation entre les différents niveaux de pouvoir, les acteurs économiques et sociaux et les sociétés de transport**

Une concertation entre le Gouvernement fédéral, la Région bruxelloise, la Région wallonne, la Région flamande, les différentes sociétés de transport, les représentants des employeurs, les syndicats des travailleurs, les sociétés de car sharing et les sociétés de taxi est nécessaire à l'aboutissement du projet. L'amélioration de l'offre et de la coordination des transports en commun ainsi que l'augmentation du nombre de stations de car sharing à Bruxelles et en Belgique incitera également à opter pour la multimodalité.

Chaque société de transport continuerait à maîtriser sa politique tarifaire tout en prévoyant des tarifs préférentiels pour les utilisateurs de cette carte.

Christos DOULKERIDIS (F)  
Céline DELFORGE (F)

## VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**ertoe strekkende de multimodaliteit aan te moedigen en het gebruik van het openbaar vervoer te vergemakkelijken door de HYPERMOBIL-kaart in te voeren**

Overwegende dat het mobiliteitsbeleid een belangrijke uitdaging is op economisch, sociaal en ecologisch vlak;

Overwegende dat de sociale actoren en de werkgevers milieuvriendelijkere mobiliteit willen bevorderen;

Overwegende dat België het Kyoto-protocol heeft geratificeerd en zich ertoe verbonden heeft om zijn CO<sub>2</sub>-emissies te verminderen;

Overwegende dat de vraag naar mobiliteit constant toeneemt en verschillende Belgische en Europese studies hebben aangetoond dat het aantal verplaatsingen in en buiten de steden in de komende jaren zal toenemen;

Overwegende dat verkeersopstoppingen, verkeersongevallen en vervuiling door autoverkeer een hoog prijskaartje hebben voor de economie en de samenleving;

Overwegende dat er steeds meer voertuigen, inzonderheid bedrijfswagens, in het verkeer worden gebracht;

Overwegende dat de Brusselse Regering ernaar streeft de mobiliteit en het openbaarvervoersaanbod in het Brussels Gewest te verbeteren, overeenkomstig het regeerakkoord van juli 2004 volgens hetwelk « Bijzondere aandacht zal worden geschonken aan het openbaar vervoer in synergie met de andere vervoersmodi »;

Gelet op art. 42.1 van de beheersovereenkomst 2007-2011 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer van Brussel (1);

(1) Intussen werd de beheersovereenkomst met de MIVB getekend, vandaar deze aanvulling.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à encourager la multimodalité et à faciliter l'usage des transports publics par la création de la carte HYPERMOBIL**

Considérant que la politique de la mobilité constitue un enjeu important sur le plan économique, social et environnemental;

Considérant qu'il existe une volonté de la part des acteurs sociaux et des employeurs de promouvoir une mobilité plus respectueuse de l'environnement;

Considérant que la Belgique a ratifié le protocole de Kyoto et s'est engagée à diminuer ses émissions de CO<sub>2</sub>;

Considérant que la demande de mobilité augmente constamment, et que différentes études belges et européennes prévoient une augmentation des déplacements dans et hors des villes dans les prochaines années;

Considérant que les embouteillages, les accidents de la route et la pollution automobile représentent un coût économique et collectif important;

Considérant que le nombre de voitures en circulation, et particulièrement le nombre de voitures de société, est en progression constante;

Considérant la volonté du Gouvernement bruxellois d'améliorer la mobilité et l'offre des transports publics sur le territoire bruxellois inscrite dans la déclaration gouvernementale de juillet 2004 qui prévoit qu'« une attention particulière sera portée aux transports en commun en synergie avec les autres modes de transport »;

Vu l'article 42.1 du contrat de gestion 2007-2011 entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (1);

(1) Entre-temps, le contrat de gestion avec la STIB a été signé, d'où cet ajout.

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om :

- op de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit voor te stellen om een HYPERMOBIL kaart in te voeren. Met die kaart, zou de reiziger kunnen gebruikmaken van alle openbaarvervoersnetten (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS, Thalys, HST) en taxi- en carsharingbedrijven, alsook een fiets huren of kopen. Particulieren en bedrijven zouden een voorkeurtarief krijgen van de verschillende vervoersmaatschappijen. De belastingaftrek zou minstens vergelijkbaar zijn met die voor bedrijfswagens;
- de nodige initiatieven te nemen naar de MIVB toe ter bevordering van de invoering van één enkele betaalkaart (HYPERMOBIL) tegen een commercieel tarief zoals hierboven beschreven (2);
- het openbaarvervoersaanbod in Brussel te verbeteren door het aantal voertuigen, de regelmaat, de frequentie en het comfort te verhogen;
- de uitbreiding van het aantal carsharingstations te bevorderen;
- de reizigers in te lichten over de voor- en nadelen van elke vervoersmodus en verantwoordelijke houdingen en gedragswijzigingen te bevorderen met het oog op een betere mobiliteit;
- een positieve houding aan te nemen jegens de eco-dynamische ondernemingen door bijvoorbeeld het bedrijfslabel « hypermobil » in te voeren;
- de preventieadviseurs van de bedrijven een opleiding te verstrekken op het vlak van mobiliteitsproblemen.

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale demande au Gouvernement :

- de proposer la création d'une carte « HYPERMOBIL » au sein de la Conférence interministérielle de la Mobilité. Cette carte permettrait à son bénéficiaire de voyager sur l'ensemble des réseaux des transports publics (STIB, TEC, De Lijn, SNCB, Thalys, TGV) et de recourir aux sociétés de taxi et de carsharing, de louer ou d'acheter un vélo. Les particuliers et les entreprises bénéficieraient de tarifs préférentiels auprès des différentes sociétés de transport. Une déduction fiscale au minimum comparable à celle qui existe actuellement pour les voitures de société serait également prévue;
- de prendre les initiatives nécessaires pour que la STIB favorise la mise en place d'un dispositif permettant l'usage d'une carte de paiement unique (HYPERMOBIL) à un tarif commercial tel que décrit ci-dessus (2);
- d'améliorer l'offre de transports en commun à Bruxelles en augmentant leur nombre, leur régularité, leur fréquence et leur confort;
- de favoriser l'augmentation du nombre de stations de carsharing;
- d'informer les usagers sur les avantages et les nuisances de chaque mode de transport et de favoriser le développement d'attitudes de responsabilisation et de changements de comportement pour une meilleure mobilité;
- de développer une attitude positive envers les entreprises écodynamiques en lançant par exemple le label entreprises « hypermobil »;
- de former les conseillers en prévention des entreprises aux enjeux de la mobilité.

Christos DOULKERIDIS (F)

Céline DELFORGE (F)

Rachid MADRANE (F)

Denis GRIMBERGHS (F)

Carla DEJONGHE (N)

Marie-Paule QUIX (N)

Walter VANDENBOSSCHE (N)

Adelheid BYTTEBIER (N)

(2) Gelet op de beheersovereenkomst 2007-2011 moet dit dus niet meer opgenomen worden, vandaar de aanpassing in « initiatieven te nemen ... ». Daarnaast spreken we niet van een voorkeurtarief maar een commercieel tarief : een voorkeurtarief geldt voor specifieke doelgroepen waarvoor het BHGewel extra betaalt aan de MIVB. Dit is hier niet het geval.

(2) Vu le contrat de gestion 2007-2011, cela ne doit plus être mentionné, d'où l'adaptation « prendre les initiatives ... ». En outre, nous ne parlons pas d'un tarif préférentiel mais d'un tarif commercial : un tarif préférentiel s'applique à des groupes cibles spécifiques pour lesquels la RBC paie un supplément à la STIB. Ce n'est pas le cas ici.





