

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2011-2012

5 JULI 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de toekenning van bijkomende
financiële middelen van de federale Staat voor
het mobiliteitsbeleid in het Brussels
Hoofdstedelijk Gewest**

(ingediend door de heer Rudi VERVOORT (F),
mevrouw Brigitte DE PAUW (N), de heer Vincent
DE WOLF (F), mevrouw Els AMPE (N), mevrouw
Elke ROEX (N), mevrouw Céline FREMAULT (F),
de heer Yaron PESZTAT (F) en mevrouw
Annemie MAES (N))

Toelichting

De Octopusnota van de Brusselse Regering, die in 2009 bevestigd werd door het regeerakkoord 2009-2014, bevat een analyse, vaststellingen en gezamenlijke eisen van de acht partijen die het institutioneel akkoord hebben ondertekend.

Onder meer de volgende elementen werden erin bevestigd: « Het statuut van Brussel als meervoudige hoofdstad, zijn centrale positie in de economische activiteit van het land en haar grootte, die de stad de grootste metropool van het land maakt, brengen een aantal taken met zich mee die het Gewest op zich neemt voor de hele nationale gemeenschap en in het bijzonder de bevolking van de twee-Brabantse provincies.

De aanwezigheid van de nationale en internationale instellingen in Brussel heeft ongetwijfeld veel positieve gevolgen op het alledaagse leven in Brussel, maar brengt geen extra financiële opbrengsten met zich mee voor de gewestelijke instelling.

De voornaamste taken die Brussel op zich moet nemen, betreffen vooral haar mobiliteitsuitgaven, de niet-inning van bepaalde fiscale inkomsten en de taken die het gevolg zijn van haar statuut van metropool.

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

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

5 JUILLET 2012

PROPOSITION DE RESOLUTION

**relative à l'affectation de moyens financiers
supplémentaires de l'Etat fédéral en faveur de
la politique de mobilité dans la Région de
Bruxelles-Capitale**

(déposée par M. Rudi VERVOORT (F), Mme Brigitte
DE PAUW (N), M. Vincent DE WOLF (F), Mmes Els
AMPE (N), Elke ROEX (N), Céline FREMAULT (F),
M. Yaron PESZTAT (F) et Mme Annemie MAES (N))

Développements

La note Octopus du Gouvernement bruxellois, confirmée en 2009 par l'accord de Gouvernement 2009-2014, porte une analyse des constats ainsi que des revendications partagées par les huit partis signataires de l'accord institutionnel.

Il y était notamment affirmé les éléments suivants: « Le statut de capitale multiple de Bruxelles, sa place centrale dans l'activité économique du pays et sa taille qui en fait la plus grande métropole urbaine du pays, induisent une série de charges que la Région assume au profit de l'ensemble de la collectivité nationale et en particulier de la population des deux Brabants.

La présence des institutions nationales et internationales à Bruxelles a certainement de nombreuses conséquences positives sur la vie de tous les jours à Bruxelles, mais celles-ci ne se traduisent pas par des recettes financières supplémentaires au profit de l'institution régionale.

Les principales charges qui pèsent sur elle ont principalement trait à ses dépenses en matière de mobilité, au défaut de perception de certaines recettes fiscales et aux charges découlant de son statut de métropole.

De uitgaven met betrekking tot de mobiliteitsvereisten zijn bijzonder belangrijk in het Brussels Gewest. Een aanzienlijk deel van de gewestelijke begroting wordt besteed aan de wegeninfrastructuur of aan de gewestelijke vervoersmaatschappij, waarvan tussen een vierde en een vijfde van alle gebruikers niet-Brusselaars zijn.

Volgens verschillende studies bedraagt de kost van dit gebruik door niet-Brusselaars meer dan 200 miljoen euro. Daarbij komt nog eens de verwachte stiging van het gebruik van het openbaar vervoer als gevolg van de invoering van het GEN tegen 2015.

Daarbij komen ook nog de indirecte kosten als gevolg van de toestroom van pendelaars naar Brussel (geluidsoverlast, vervuiling, ongevallen, veiligheid, netheid, afval enz.) [...]

Ten slotte neemt Brussel, net als elke andere stedelijke metropool van deze grootte, omvangrijkere taken op zich in tal van domeinen, onder meer inzake veiligheid en sociale diensten, of wat het beheer van de migratiestromen betreft.

Tot slot is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een rijk Gewest, en dus een sterke toegevoegde waarde voor de nationale economie. Zijn rijkdom komt de bevolking echter onvoldoende ten goede. Bovendien is er in Brussel een structureel onevenwicht tussen de inkomsten en de uitgaven met betrekking tot zijn verschillende functies. ».

Op grond van deze vaststelling voorziet het institutioneel akkoord van 11 oktober 2011 in een correcte herfinanciering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waardoor deze extra taken inzake tweetaligheid, mobiliteit, inzonderheid het openbaar vervoer, dringende uitdagingen in verband met de demografische groei die behoren tot de bevoegdheden van de Franse Gemeenschapscommissie en de Vlaamse Gemeenschapscommissie, en veiligheid verbonden aan zijn statuut van hoofdstad van België en Europese hoofdstad moeten kunnen worden vervuld.

Ook al blijven er nog belangrijke behoeften bestaan, toch verheugt het Brussels Parlement zich derhalve dat het voorstel van bijzondere wet houdende een correcte financiering van de Brusselse instellingen (5-1568/1) en het wetsvoorstel tot wijziging van de wet van 10 augustus 2001 tot oprichting van een Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel en tot wijziging van de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen (5-1569/1) in de Senaat werden goedgekeurd op 21 juni 2012.

Les dépenses liées aux exigences en matière de mobilité sont particulièrement importantes en Région bruxelloise. Une part significative du budget régional est consacrée aux infrastructures routières ou à la société de transport régionale dont les usagers non bruxellois représentent un cinquième et un quart de l'ensemble des utilisateurs.

Plusieurs études ont évalué le coût de cette utilisation par les non-Bruxellois à plus de 200 millions d'euros, auxquels il faut ajouter les prévisions d'augmentation de la fréquentation des transports en commun suite à la mise en place du RER à l'horizon 2015.

A cela s'ajoutent également les coûts indirects générés par l'affluence de navetteurs à Bruxelles (bruit, pollution, accidents, sécurité, propreté, déchets, etc.). [...]

Enfin, comme toute métropole urbaine de cette taille, Bruxelles assume des charges plus élevées dans de nombreux domaines, notamment en matière de sécurité et de services sociaux ou dans la gestion des flux migratoires.

En conclusion, la Région de Bruxelles-Capitale est une Région riche, créant une forte valeur ajoutée pour l'économie nationale mais dont la richesse ne profite qu'imparfaitement à ses habitants et qui souffre d'un déséquilibre structurel entre les recettes et les dépenses liées à ses différentes fonctions. ».

Fort de ce constat, l'accord institutionnel datant du 11 octobre 2011 prévoit un juste refinancement de la Région de Bruxelles-Capitale qui devra permettre de faire face à ces charges additionnelles en matière de bilinguisme, de mobilité, en ce compris les transports en commun, de défis urgents liés à la croissance démographique relevant des compétences des commissions communautaires française et flamande et de sécurité liées à son statut de capitale de la Belgique et de capitale européenne.

Par conséquent, même si les besoins restent encore très importants, le Parlement bruxellois se réjouit de l'adoption, le 21 juin 2012, par le Sénat de la proposition de loi spéciale portant un juste financement des institutions bruxelloises (5-1568/1) ainsi que de la proposition de loi modifiant la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifiant la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires (5-1569/1).

Deze herfinanciering van de Brusselse instellingen bestaat enerzijds uit een dotatie « mobiliteit », inzonderheid het openbaar vervoer, voor een bedrag van 45 miljoen euro dat in 2012 wordt toegekend, 75 miljoen euro in 2013, 105 miljoen euro in 2014 en 135 miljoen euro in 2015. Het institutioneel akkoord bepaalt dat deze bedragen rechtstreeks op de middelenbegroting van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden gestort als bijzondere tegemoetkoming voor het mobiliteitsbeleid, inzonderheid het openbaar vervoer. Na 2015 zal deze dotatie evolueren in functie van de inflatie en 50% van de groei van het bruto binnenlands product volgen.

Mobiliteit is een van de grootste uitdagingen voor het Brussels Gewest. Gelet op de vele uitdagingen die het Gewest het hoofd moet bieden en de verplichtingen waaraan het moet voldoen, moeten de specifieke middelen die in het institutioneel akkoord werden onderhandeld, ons dringend worden toegekend.

Ce refinancement des institutions bruxelloises se compose, entre autres, d'une dotation « mobilité », en ce compris les transports en commun, d'un montant de 45 millions d'euros octroyé en 2012, de 75 millions d'euros en 2013, de 105 millions d'euros en 2014 et de 135 millions d'euros en 2015. Il est prévu dans l'accord institutionnel que ces montants soient versés directement au budget des voies et moyens de la Région de Bruxelles-Capitale comme allocation spéciale pour la politique de la mobilité, en ce compris les transports en commun. Au-delà de 2015, cette dotation évoluera en fonction de l'inflation et de 50% de la croissance du produit intérieur brut.

La mobilité est l'un des enjeux primordiaux pour la Région bruxelloise. Au vu des nombreux défis et obligations auxquels celle-ci doit faire face, il est urgent que les moyens spécifiques négociés dans l'accord institutionnel nous soient alloués rapidement.

Rudi VERVOORT (F)
Brigitte DE PAUW (N)
Vincent DE WOLF (F)
Els AMPE (N)
Elke ROEX (N)
Céline FREMAULT (F)
Yaron PESZTAT (F)
Annemie MAES (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de toekenning van bijkomende financiële middelen van de federale Staat voor het mobiliteitsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Wenst middels deze resolutie en overeenkomstig het institutioneel akkoord van 11 oktober 2011, te bevestigen dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de bedoeling heeft om deze middelen toe te kennen aan het mobiliteitsbeleid, inzonderheid het openbaar vervoer, ten behoeve van al zijn bewoners en van heel het land ;

Gelet op het institutioneel akkoord van 11 oktober 2011 ;

Gelet op het hoofdstuk van dit akkoord over de « correcte financiering van de Brusselse instellingen »;

Gelet op het « eerste luik » van deze financiering, waarbij een « mobiliteitsdotatie » van 45 miljoen euro wordt toegekend in 2012, 75 miljoen euro in 2013, 105 miljoen euro in 2014 en 135 miljoen euro in 2015; na 2015 zal deze dotatie evolueren in functie van de inflatie en 50% van de groei van het bruto binnenlands product volgen ;

Overwegende de dringendheid van de herfinanciering van het mobiliteitsbeleid in het Brussels Gewest, in het bijzonder voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer ; overwegende dat de geest van het institutioneel akkoord van 11 oktober 2011 vereist dat bij de opmaak van toekomstige begrotingen waarbij een besparing moet gerealiseerd worden, deze bijkomende federale dotatie niet wordt aangewend als motief om op het totaal van de begrotingsposten mobiliteit proportioneel meer te besparen dan op de andere begrotingssectoren ;

Vraagt aan de Brusselse Regering om specifiek gebruik te maken van de « mobiliteits »-dotatie van de federale Staat om bij te dragen aan het oplossen van de mobiliteitsproblemen, inzonderheid door het middel van het openbaar vervoer.

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à l'affectation de moyens financiers supplémentaires de l'Etat fédéral en faveur de la politique de mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Par la présente résolution, et conformément à l'accord institutionnel du 11 octobre 2011, souhaite réaffirmer l'intention de la Région de Bruxelles-Capitale d'affecter ces moyens à la politique de mobilité, en ce compris les transports en commun, au plus grand profit de ses habitants comme de l'ensemble du pays ;

Vu l'accord institutionnel du 11 octobre 2011 ;

Vu le chapitre de cet accord abordant le « juste financement des institutions bruxelloises » ;

Vu le « premier volet » de ce financement, octroyant une dotation « mobilité » de 45 millions d'euros en 2012, de 75 millions d'euros en 2013, de 105 millions d'euros en 2014 et de 135 millions d'euros en 2015 ; au-delà de 2015, cette dotation évoluera en fonction de l'inflation et de 50% de la croissance du produit intérieur brut ;

Considérant l'urgence du refinancement de la politique de mobilité en Région bruxelloise, en particulier pour le développement des transports en commun ; considérant que l'esprit de l'accord institutionnel du 11 octobre 2011 requiert de ne pas utiliser, lors de l'élaboration de budgets futurs supposant des économies, la dotation « mobilité » fédérale supplémentaire comme motif pour réaliser des économies sur le total des postes budgétaires « mobilité » proportionnellement plus importantes que sur les autres secteurs du budget ;

Demande au Gouvernement bruxellois d'utiliser la dotation « mobilité » de l'Etat fédéral spécifiquement pour contribuer à résoudre les problèmes de mobilité, en particulier grâce aux transports en commun.

Rudi VERVOORT (F)
 Brigitte DE PAUW (N)
 Vincent DE WOLF (F)
 Els AMPE (N)
 Elke ROEX (N)
 Céline FREMAULT (F)
 Yaron PESZTAT (F)
 Annemie MAES (N)