

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2011-2012

8 JUNI 2012

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot veralgemening en vergemakkelijking van
het opstellen van vervoerplannen bij
evenementen**

(ingediend door de heer Vincent DE WOLF (F) en
mevrouw Viviane TEITELBAUM (F))

Toelichting

Culturele, sport-, commerciële evenementen en activiteiten die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden georganiseerd, brengen talrijke verplaatsingen mee, in het bijzonder met de eigen auto. Die verplaatsingen moeten doeltreffend worden georganiseerd omdat ze anders een heel negatieve invloed kunnen hebben op de leefkwaliteit in ons Gewest.

Algemeen, zorgen die verplaatsingen immers zowel voor een verkeersverzadiging in het Gewest als voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en van het leefmilieu in het algemeen.

Het doel is derhalve hun impact op de mobiliteit, op de wijk waar de activiteiten plaatshebben en op het leefmilieu te beperken, door het gebruik aan te moedigen van andere vervoermiddelen dan de auto.

Met het oog daarop, heeft het Gewest gezorgd voor een regelgeving¹ die de organisatoren van activiteiten en de exploitanten van sites op het grondgebied van het Gewest verplicht om in het kader van hun activiteiten een vervoerplan op te stellen. De verplichtingen variëren volgens de omvang van de activiteit. Voor evenementen met meer dan drieduizend bezoekers, moet eerst een analyse worden opgesteld. Vervolgens moet met het bestuur en/of het Instituut een actieplan worden opgesteld om de weerslag van de activiteit op de mobiliteit op de plek van het gebeuren en in de buurt ervan te verminderen, aan te moedigen tot het gebruik van andere vervoermiddelen dan de auto en informatie te verspreiden over de mobiliteit.

¹ Ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen.

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

SESSION ORDINAIRE 2011-2012

8 JUIN 2012

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à généraliser et faciliter la réalisation de
plans de déplacements pour les évènements**

(déposée par M. Vincent DE WOLF (F) et
Mme Viviane TEITELBAUM (F))

Développements

Les évènements et activités culturelles, sportives, commerciales organisés en Région de Bruxelles-Capitale génèrent de nombreux déplacements, en particulier en voiture individuelle, qui doivent être gérés efficacement faute de quoi leur impact sur la qualité de vie dans notre Région peut s'avérer fort néfaste.

En effet, de manière générale, ces déplacements contribuent à la fois à l'enserrement de la Région dans un cordon de congestion et à la détérioration de la qualité de l'air et de l'environnement en général.

L'objectif est dès lors de limiter leur impact sur la mobilité, sur le quartier où se déroulent les activités et sur l'environnement, par la promotion de moyens de transport alternatifs à la voiture.

A cet effet, la Région s'est dotée d'une législation¹ qui oblige les organisateurs d'activités et exploitants de sites sur le territoire de la Région à élaborer un plan de déplacements d'activités. Les obligations varient selon la taille de l'activité. Pour les sites de plus de trois mille personnes, un diagnostic doit d'abord être rédigé. Ensuite, il s'agit de définir avec l'administration et/ou l'Institut un plan d'actions pour réduire les incidences de l'activité en matière de mobilité sur le site et ses abords, afin d'inciter à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture et de communiquer sur la mobilité.

¹ Ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements.

Niettemin, zijn die bepalingen, die toch van fundamenteel belang zijn omdat ze het mogelijk maken om de organisatoren van evenementen verantwoordelijkheidszin bij te brengen inzake mobiliteit en ze bij een en ander te betrekken, nog altijd niet van toepassing bij gebrek aan uitvoeringsbesluit.

Het succes van een mobiliteitsplan hangt niet alleen af van de maatregelen om het gebruik van de auto te ontmoedigen (beheer van de verkeersstroom, elders parkeren...) maar vooral van de voorgestelde alternatieven die een reële meerwaarde moeten bieden ten opzichte van de auto (nabijheid, veiligheid, comfort...).

De logische partner inzake alternatief vervoer bij activiteiten die in Brussel worden georganiseerd, te weten de MIVB, moet die evenementen nuttig ondersteunen en, met gezond verstand en in overleg van de verschillende actoren, onderhandelen over en overeenkomsten sluiten die aangepast zijn aan de specifieke aard van manifestaties voor het grote publiek, ongeacht die door een particulier of een openbare actor worden georganiseerd.

Dat principe wordt bevestigd in de beheerovereenkomst 2007-2011 tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de MIVB. Daarin wordt bepaald dat de MIVB als partner zal fungeren voor grote evenementen in Brussel: zij zal zich ten opzichte van de organisatoren en de potentiële klanten proactief opstellen om een reflex op te wekken en het openbaar vervoer te gebruiken om zich naar een evenement te begeven. De MIVB zal de organisatoren inzonderheid helpen om, zo nodig, een vervoerplan in het kader van hun evenement op te stellen.

Ofschoon het aanmoedigen van het gebruik van het openbaar vervoer een essentieel aspect is en een taak van de MIVB en de Regering, zijn de opstellers van dit voorstel niettemin van oordeel dat men de organisatoren van evenementen niet mag verplichten om vervoerovereenkomsten te sluiten.

Die overweging wordt trouwens expliciet ondersteund door de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen. In de toelichting ervan staat immers dat, alhoewel de MIVB als een logische partner wordt beschouwd, een activiteitenvervoerplan ook vorm kan krijgen via een samenwerking met andere publieke of private vervoermaatschappijen².

Cependant, ces dispositions, pourtant cruciales en ce qu'elles permettent de responsabiliser et d'impliquer les organisateurs d'événements en matière de mobilité, ne sont toujours pas d'application faute d'arrêt d'exécution.

Le succès d'un plan de mobilité dépend non seulement des mesures visant à décourager l'usage de la voiture (gestion du trafic, stationnement à distance...) mais surtout des alternatives proposées qui doivent présenter une réelle plus-value par rapport à la voiture (proximité, sécurité, confort, agrément, ...).

Partenaire logique en matière de déplacements alternatifs pour les activités menées à Bruxelles, la STIB doit soutenir utilement de tels événements et négocier, en bonne intelligence et en concertation avec les différents acteurs, des conventions adaptées aux particularités des manifestations grand public, qu'elles soient d'initiative privée ou publique.

Ce principe est confirmé par le contrat de gestion 2007-2011 conclu entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB, qui prévoit que la STIB s'inscrira dans une dynamique de partenariat avec les grands événements bruxellois : elle aura vis-à-vis des organisateurs et des clients potentiels une attitude proactive en vue de créer le réflexe d'utilisation des transports publics pour se rendre aux événements. Elle les aidera notamment à concevoir, lorsque c'est nécessaire, un plan de déplacements pour leur événement.

Cependant, si promouvoir le transport public est essentiel et tient des missions de la STIB et du Gouvernement, il apparaît aux yeux des auteurs de la présente proposition qu'il ne faut pas pour autant imposer la conclusion d'un contrat de mobilité aux organisateurs d'événements.

Cette considération est d'ailleurs explicitement soutenue par l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, qui, suivant l'exposé des motifs, précisait que si la STIB est considérée comme un partenaire logique, « un plan de déplacements pour les activités peut évidemment voir le jour également par le biais d'une collaboration avec d'autres sociétés de transport publiques ou privées »².

² Stukken van de parlementaire, zitting 2008-2009, A-572/1, ontwerp van ordonnantie, blz. 18.

² Documents du Parlement, session ordinaire 2008-2009, A-572/1, projet d'ordonnance, p.18.

Voorts moeten de keuzes voor aan te moedigen vervoerwijzen gebeuren in het licht van de specifieke aard van het evenement (avondconcert, sportevenement, openbaar of privaat evenement, duur, openbare ruimte,...) en van de specifieke eigenschappen van de plaats van gebeuren wat bereikbaarheid betreft (hoe groot is de vraag naar vervoer voor het evenement, welk vervoeraanbod is er (bediening door het openbare vervoer, bereikbaarheid per fiets, te voet...)).

Bijgevolg moeten de te treffen maatregelen rekening houden met de specifieke aard van elk evenement, met de analyse van de bereikbaarheid van de plek, met de gestelde doelen en met de financieringsmogelijkheden.

Ofschoon het niet opportuun is om de organisatoren van grote evenementen te verplichten om een vervoercontract te sluiten waarbij de prijs voor het openbaar vervoer verrekend zit in het inkombiljet, lijkt het niettemin verkieslijk om aan te sporen tot veralgemening van het sluiten van overeenkomsten waarover wordt onderhandeld, waarover overleg wordt gepleegd, die aangepast zijn aan elk evenement - privaat of openbaar - en die, onder andere, de mogelijkheid zouden bieden om combitickets aan te schaffen en ertoe zouden aansporen om het openbare vervoer te gebruiken om zich naar het evenement te begeven.

Voorts bestaan talrijke oplossingen om duurzame mobiliteit te stimuleren en de bereikbaarheid van grote evenementen in het Brussels Gewest te verbeteren. Ze kunnen evenwel alleen maar vruchten afwerpen als zij deel uitmaken van een algemene denkoefening; een denkoefening waar de organisatoren zich niet altijd in kunnen vinden omdat ze onvoldoende kennis van zaken hebben en niet altijd beschikken over de menselijke en materiële middelen die nodig zijn voor het opstellen van een vervoerplan en de uitvoering van de maatregelen.

Kortom, teneinde de organisatoren van evenementen te informeren, te sensibiliseren en aan te sporen om de meest adequate maatregelen inzake vervoer te treffen, lijkt het opportuun om te zorgen voor een structuur voor begeleiding en overleg bestaande uit instanties die bevoegd zijn inzake mobiliteit (MIVB, BUV, BIM,...) en waaraan organisatoren van evenementen met meer dan 3000 bezoekers zouden kunnen deelnemen.

Die structuur zou het mogelijk maken om de beste oplossingen te vinden om het evenement beter bereikbaar te maken en zou het makkelijker maken om het sluiten, na onderhandelingen, van op elk evenement afgestemde overeenkomsten te veralgemenen.

Par ailleurs, les choix quant aux modes de déplacements à privilégier doivent se faire en tenant compte de la spécificité de l'évènement (concert nocturne, activité sportive, public, privé, durée, espace public, ...) et des spécificités du site quant à son accessibilité (quelle est la demande de déplacements pour cet évènement, quelle est l'offre de transport (desserte des transports publics, accès vélo, accès pédestre, etc.).

Par conséquent, les mesures à prendre doivent être sélectionnées en fonction de la spécificité de chaque évènement, du diagnostic relatif à l'accessibilité du site, des objectifs fixés et des possibilités de financement.

S'il n'est dès lors pas opportuun de contraindre les organisateurs de grands évènements à conclure un contrat de mobilité prévoyant l'intégration du prix du transport en commun dans le titre d'accès, il semble préférable de développer les mécanismes incitatifs visant à favoriser la généralisation de conventions négociées, concertées et adaptées à chacun des évènements, privés et publics, qui permettraient, entre autres, le développement de titres de transport « combinés » et inciteraient plus positivement à recourir aux transports publics.

Par ailleurs, de nombreuses solutions existent afin d'encourager la mobilité durable et d'améliorer l'accès aux grands évènements en Région bruxelloise, mais elles ne peuvent porter leurs fruits que si elles s'inscrivent dans une réflexion globale; réflexion dont les organisateurs ne prennent pas toujours la mesure, faute de connaissances et de ressources humaines et matérielles nécessaires à l'établissement d'un plan de déplacements et à l'exécution d'actions.

En somme, afin d'informer, sensibiliser et inciter les organisateurs d'activités à prendre des mesures les plus adéquates en matière de plans de déplacements, il paraît opportuun de constituer une structure d'accompagnement et de concertation composée d'organismes compétents en matière de mobilité (STIB, AED, IBGE, ...) à laquelle seraient tenus de participer les organisateurs d'activités réunissant plus de 3000 personnes.

Cette structure permettrait de dégager les solutions les plus efficaces pour améliorer l'accessibilité de l'évènement et faciliterait la généralisation de conventions négociées et adaptées à chacun des évènements.

Vincent DE WOLF (F)
Viviane TEITELBAUM (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot veralgemening en vergemakkelijking van het opstellen van vervoerplannen bij evenementen

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, prioriteit 8 en 9 ;

Gelet op het Gewestelijk Mobiliteitsplan Iris 2 ;

Gelet op de ordonnantie van 25 maart 1999 betreffende de beoordeling en de verbetering van de luchtkwaliteit ;

Gelet op de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen, titel IV, artikelen 36 tot 53 ;

Gelet op de bepalingen van de gewestelijke plannen inzake filebestrijding en verbetering van de luchtkwaliteit en van de kwaliteit van het leefmilieu ;

Overwegende de negatieve impact van de verplaatsingen in het kader van culturele, sportieve en commerciële activiteiten op de mobiliteit en het leefmilieu ;

Overwegende dat de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen de organisatoren van activiteiten en de exploitanten van sites op het grondgebied van het Gewest ertoe verplicht om een vervoerplan op te stellen in het kader van hun activiteiten met het oog op het terugdringen van de negatieve impact ervan ;

Overwegende evenwel dat de uitvoeringsbesluiten van de artikelen 36 tot 53 van de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen nog altijd op zich laten wachten;

Overwegende dat het welslagen van een mobiliteitsplan afhangt van de mogelijke capaciteit van de alternatieve oplossingen die een echte meerwaarde moeten bieden in vergelijking met de auto ;

Overwegende dat die alternatieven en het opstellen van een vervoerplan inzonderheid moeten gaan via de MIVB, de bevoorrechte partner inzake vervoer bij activiteiten in Brussel, en dat die laatste bijgevolg dergelijke evenementen moet ondersteunen en, met gezond verstand en in overleg met de verschillende actoren, moet onderhandelen over overeenkomsten die afgestemd zijn op de specifieke aard van de evenementen voor het grote publiek, ongeacht het gaat over private of openbare evenementen ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à généraliser et faciliter la réalisation de plans de déplacements pour les événements

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les priorités 8 et 9 du Plan régional de Développement ;

Vu le Plan régional de Mobilité Iris 2 ;

Vu l'ordonnance du 25 mars 1999 relative à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de l'air ambiant ;

Vu l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements, titre IV, articles 36 à 53 ;

Attendu les dispositions des plans régionaux en matière de décongestion et d'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement ;

Attendu l'impact négatif des déplacements liés aux activités culturelles, sportives et commerciales sur la mobilité et l'environnement ;

Considérant que l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements oblige les organisateurs d'activités et exploitants de sites sur le territoire de la Région à élaborer un plan de déplacements d'activités en vue de diminuer leurs impacts négatifs ;

Considérant toutefois que les arrêtés d'exécution des articles 36 à 53 de l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements n'ont toujours pas été pris ;

Considérant que le succès d'un plan de mobilité dépend de la capacité à proposer des alternatives qui doivent présenter une réelle plus-value par rapport à la voiture ;

Considérant que ces alternatives et l'élaboration d'un plan de mobilité passent notamment par la STIB, partenaire privilégié en matière de déplacements pour les activités menées à Bruxelles, qui par conséquent doit soutenir utilement de tels événements et négocier, en bonne intelligence et en concertation avec les différents acteurs, des conventions et adaptées aux particularités des manifestations grand public, qu'elles soient d'initiative privée ou publique ;

Overwegende niettemin dat de maatregelen alleen vruchten kunnen afwerpen als ze deel uitmaken van een algemene denkoefening en als ze worden genomen rekening houdend met de specifieke aard van het evenement, met de analyse van de bereikbaarheid van de plek van gebeuren, met de vooropgestelde doelen en met de financieringsmogelijkheden ;

Overwegende dat de organisatoren van evenementen niet altijd kennis van zaken hebben en niet altijd beschikken over de menselijke en materiële middelen die nodig zijn voor het opstellen van een vervoerplan en voor het uitvoeren van adequate maatregelen ;

Overwegende bijgevolg dat er nood is aan een structuur om de organisatoren van evenementen te informeren, te sensibiliseren en ertoe aan te sporen om adequate maatregelen te treffen ;

Overwegende dat een dergelijke structuur, bestaande uit organen die bevoegd zijn inzake mobiliteit (MIVB, BUW, BIM) en die verplicht moet worden geraadpleegd door de organisatoren in geval van activiteiten voor meer dan 3.000 bezoekers, de mogelijkheid zou bieden om de meest doeltreffende oplossingen te vinden om de bereikbaarheid van het evenement te verbeteren en om het sluiten, op grond van onderhandelingen, van overeenkomsten die afgestemd zijn op elk evenement afzonderlijk te veralgemenen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- de uitvoeringsbesluiten te nemen die nodig zijn voor de toepassing van de artikelen 36 tot 53 van de ordonnantie van 14 mei 2009 betreffende de vervoerplannen en die verplichten tot het opstellen van een vervoerplan bij activiteiten ;
- een structuur op te zetten voor begeleiding en overleg in het kader van het opstellen van vervoerplannen voor evenementen en verplicht bestaande uit de MIVB en andere actoren die bevoegd zijn inzake vervoer en evenementen ;
- de organisatoren van evenementen met meer dan 3.000 bezoekers verplichten om die overlegstructuur te raadplegen bij het opstellen van hun vervoerplannen in het kader van hun evenement ;
- de nodige contacten te leggen met de NMBS en andere maatschappijen voor openbaar vervoer (TEC en De Lijn) en ze aldus aan te sporen om deel te nemen aan die overlegstructuur.

Considérant néanmoins que les mesures ne peuvent porter leurs fruits que si elles s'inscrivent dans une réflexion globale et doivent être sélectionnées en fonction de la spécificité de chaque événement, du diagnostic relatif à l'accessibilité du site, des objectifs fixés et des possibilités de financement ;

Considérant que les organisateurs d'événements n'ont pas toujours les connaissances et les ressources humaines et matérielles nécessaires à l'établissement d'un plan de déplacements et à l'exécution d'actions adéquates ;

Considérant dès lors qu'il y a lieu de constituer une structure permettant d'informer, de sensibiliser et d'inciter les organisateurs d'activités à prendre des mesures adéquates ;

Considérant qu'une telle structure composée d'organismes compétents en matière de mobilité (STIB, AED, IBGE) et obligatoirement consultée par les organisateurs d'activités réunissant plus de 3.000 personnes permettrait de dégager les solutions les plus efficaces pour améliorer l'accessibilité de l'événement et généraliser la conclusion de conventions négociées et adaptées à chacun des événements ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de prendre les arrêtés d'exécution nécessaires à l'application des articles 36 à 53 de l'ordonnance du 14 mai 2009 relative aux plans de déplacements qui impose l'élaboration d'un plan de mobilité pour les activités ;
- de créer une structure d'accompagnement et de concertation pour la réalisation des plans de déplacements d'activités composée obligatoirement de la STIB et d'autres acteurs compétents en matière de mobilité et d'événements ;
- de contraindre les organisateurs d'activités réunissant plus de 3.000 personnes à consulter cette structure de concertation lors de la réalisation de leurs plans de déplacements d'activités ;
- de prendre les contacts nécessaires avec la SNCB et les autres opérateurs de transports publics (TEC et De Lijn) afin de les inciter à prendre part à cette structure de concertation.

Vincent DE WOLF (F)
Viviane TEITELBAUM (F)