

PARLEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2015-2016

15 JUILLET 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à des mesures à court terme favorisant l'augmentation du report modal de la voiture vers les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par M. Youssef HANDICHI (F),
Mme Mathilde EL BAKRI (F),
M. Michaël VERBAUWHEDE (F) et
Mme Claire GERAETS (F))

Développements

Le but de la présente résolution est de mettre en place des outils permettant d'améliorer le report modal de la voiture vers les transports en commun. Les solutions proposées dans la présente résolution ont l'avantage de ne pas devoir mobiliser des investissements trop importants, tant en termes d'infrastructures qu'en termes financier. Les pistes dont il est question sont donc applicables à court terme avant d'aller plus loin dans le développement des transports publics.

L'urgence de la situation de la mobilité bruxelloise justifie en effet d'agir rapidement, en valorisant les outils et infrastructures existants.

Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe. Rien que pour les déplacements domicile-travail, près de 400.000 véhicules y circulent chaque jour. Environ la moitié de ces véhicules sont le fait de bruxellois, illustrant le manque d'alternatives, y compris à l'intérieur des limites régionales.

Les conséquences au niveau de la pollution de l'air sont dramatiques et mènent à une mort prématuée de plus de 600 personnes chaque année à Bruxelles¹. Les taux de particules fines, dues à 70 % au transport (combustion du diesel), dépassent les normes préconisées par l'OMS. Ainsi, en 2013, la concentration annuelle moyenne en PM10 était de 24,1 microg/m³² alors que l'OMS préconise de ne pas dépasser les 20 microg/m³³. La Région de Bruxelles-Capitale est la Région avec les concentrations les plus élevées du pays.

BRUSSEL HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

GEWONE ZITTING 2015-2016

15 JULI 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende maatregelen op korte termijn ter bevordering van de *modal shift* van de auto naar het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door de heer Youssef HANDICHI (F), mevrouw Mathilde EL BAKRI (F), de heer Michaël VERBAUWHEDE (F) en mevrouw Claire GERAETS (F))

Toelichting

Deze resolutie beoogt te zorgen voor tools om de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer te bevorderen. De in deze resolutie voorgestelde oplossingen bieden het voordeel dat ze niet al te veel investeringen vergen in infrastructuur of op financieel vlak. De oplossingen zijn dus bruikbaar op korte termijn, alvorens het openbaar vervoer verder uit te bouwen.

De zeer problematische Brusselse mobiliteit noopt immers tot snelle actie, met gebruik van de bestaande tools en infrastructuren.

Brussel is een van de meest dichtgeslibde Europese steden. Enkel voor woon-werkverplaatsingen rijden er dagelijks bijna 400.000 voertuigen. Ongeveer de helft van die verplaatsingen met voertuigen wordt gedaan door Brusselaars, wat wijst op een gebrek aan alternatieven, ook binnen de gewestsgrenzen.

De gevolgen op het vlak van de luchtvervuiling zijn dramatisch en leiden jaarlijks tot de voortijdige sterfte van meer dan 600 mensen in Brussel¹. De hoeveelheid fijnstof, dat voor 70 % afkomstig is van het verkeer, overschrijdt de door de WGO vooropgestelde normen. In 2013², bedroeg de gemiddelde jaarlijkse PM10-concentratie 24,1 microg/m³, terwijl de WGO maximaal 20 microg/m³ aanbeveelt³. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, is de concentratie hoger dan in de rest van het land.

1 <http://www.schoneluchtbxl.be/>.

2 <http://www.irceline.be/nl/luchtkwaliteit/metingen/fijnstof/historiek/trends>.

3 <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/en>.

Pourtant, les conséquences pour la santé doivent pousser les pouvoirs publics à tout mettre en œuvre pour faire baisser la concentration de particules fines.

À titre d'exemple, si la concentration dans l'air diminue de 10 microg/m³, ce n'est pas moins de 7 mois d'espérance de vie qui sont gagné par la population. Toute diminution de l'utilisation de la voiture aura donc un impact positif sur la santé publique.

Le transport routier en Région bruxelloise est également à l'origine de 19 % des émissions de gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique⁴. Pour rappel, les conséquences d'un tel réchauffement seraient catastrophiques et un consensus s'est établi pour ne pas dépasser les 2 degrés d'augmentation de la température moyenne sur terre, ce qui provoquera déjà probablement des changements dans les conditions de vie et au niveau de la planète.

En termes de mobilité, le temps de déplacement n'a fait que s'allonger ces dernières années. Depuis 2012, la durée moyenne du trajet domicile-travail a augmenté de 25 % pour 9 personnes sur 10 qui travaillent à Bruxelles. C'est un des constats de l'enquête mobilité réalisée en 2015 par Agoria, la fédération de l'industrie technologique⁵.

Enfin, du point de vue économique, le coût des embouteillages, de l'entretien des infrastructures, des accidents ou des frais de santé liés à la pollution et au stress sont considérables. On estime qu'un déplacement routier coûte jusqu'à 4 fois plus cher que son équivalent en transport public. Ce coût est supporté par toute la société belge et bruxelloise. Un chercheur au « Transport & Mobility » de Louvain explique en 2015 que les embouteillages coûtent tous les jours 600.928 euros à la société belge⁶.

Or, d'un côté, même si le nombre de voyageurs de la STIB continue d'augmenter, selon les chiffres récents du SPF Économie, le parc motorisé continue lui aussi à croître dans les communes bruxelloises. Les chiffres sont de 3.857 véhicules supplémentaires entre 2014 et 2015, tous véhicules motorisés confondus. Force est de constater qu'un manque d'alternatives crédibles freine le report modal de la voiture vers d'autres modalités de transport⁷.

D'un autre côté, certaines modalités de transports en commun interrégionales sont actuellement sous-utilisées en région bruxelloise alors qu'elles permettraient un meilleur déplacement en transport en commun.

De gevolgen voor de gezondheid moeten de overheden echter aansporen om alles in het werk te stellen en de concentratie fijnstof aldus te doen dalen.

Indien de concentratie in de lucht met 10 microgram/m³ daalt, stijgt de levensverwachting van de bevolking met niet minder dan zeven maanden. Elke daling van het gebruik van de auto heeft dus een positieve weerslag op de volksgezondheid.

Het wegvervoer in het Brussels Gewest zorgt eveneens voor 19 % van de uitstoot van broeikasgassen, die verantwoordelijk zijn voor de klimaatopwarming. Ter herinnering : de gevolgen van een dergelijke opwarming⁴ zouden rampzalig zijn en er is een consensus bereikt om de gemiddelde temperatuurstijging op aarde tot maximum 2 graden te beperken, wat wellicht al veranderingen zal teweegbrengen in de levensomstandigheden op de planeet.

Inzake mobiliteit neemt de duur van verplaatsingen voortdurend toe de laatste jaren. In vergelijking met 2012, duren de woon-werkverplaatsingen voor negen op de tien werknemers in Brussel thans gemiddeld 25 % langer. Dat blijkt uit de mobiliteitsenquête die in 2015 werd uitgevoerd door Agoria, de federatie van de technologische industrie⁵.

Op economisch vlak tot slot, hebben de opstoppingen, het onderhoud van de infrastructuur, de ongevallen of de gezondheidskosten die voortvloeien uit vervuiling en stress een hoge kostprijs. Naar schatting kost een verplaatsing via de weg tot viermaal meer dan het equivalent ervan met het openbaar vervoer. Die kostprijs wordt gedragen door de gehele Belgische en Brussels samenleving. Een onderzoeker van « Transport & Mobility » uit Leuven licht in 2015 toe dat enkel de opstoppingen rond de Ring van Brussel de Belgische samenleving elke dag 600.928 euro kosten⁶.

Hoewel volgens recente cijfers van de FOD Economie het aantal reizigers van de MIVB blijft toenemen, wordt het motorvoertuigenpark in de Brusselse gemeenten ook voortdurend groter. Tussen 2014 en 2015 kwamen er 3.857 extra motorvoertuigen van alle types bij. Men moet vaststellen dat een gebrek aan geloofwaardige alternatieven de modal shift van de auto naar andere vervoermiddelen afremt⁷.

Tevens worden sommige interregionale openbaarvervoermiddelen thans onderbenut in het Brussels Gewest, terwijl zij een betere verplaatsing met het openbaar vervoer mogelijk zouden moeten maken.

4 <http://www.environnement.brussels/thematiques/air-climat/climat/les-emissions-de-ges-bruxelles>.

5 <http://www.agoria.be/fr/Agoria-Temps-de-parcours-allonge-de-25-pour-9-travailleurs-sur-10-a-Bruxelles>.

6 http://www.standaard.be/cnt/dmf20150420_01639631.

7 <http://www.lacapitale.be/1584494/article/2016-05-29/bruxelles-toujours-plus-de-voitures-dans-nos-communes>

4 <http://www.leefmilieu.brussels/themas/lucht-klimaat/klimaat/de-broei-kasgasemissies-brussel>

5 <http://www.agoria.be/WWW.wsc/rep/prg/AppContent?SessionLID=1&vUserID=999999&ENewsID=100673>.

6 http://www.standaard.be/cnt/dmf20150410_01639631.

7 <http://www.lacapitale.be/1584494/article/2016-05-29/bruxelles-toujours-plus-de-voitures-dans-nos-communes>

Ainsi, un quart des Bruxellois verrait par exemple leurs trajets en transport en commun raccourcis, à offre de transport égale, en utilisant les réseaux de la SNCB, de la TEC et de De Lijn en plus de la STIB⁸.

Un tiers de l'offre « bus » en Région de Bruxelles-Capitale est le fait des sociétés De Lijn ou TEC ; le reste, deux tiers, est l'offre de la STIB. Pourtant, seul 1 % des déplacements en Région de Bruxelles Capitale utilisent ces bus TEC ou De Lijn, contre 9 % pour les bus de la STIB. Si les bus TEC et De Lijn étaient utilisés avec la même intensité que les bus STIB, l'utilisation de ces bus par les bruxellois pourrait être triplée⁹.

Dans le même temps, l'offre SNCB à Bruxelles est également sous utilisée : moins d'1 % des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale utilisent le train, alors qu'il peut représenter une alternative plus rapide sur certaines liaisons internes et offre autant de places, au sein de Bruxelles, que le réseau de métro (qui est lui mobilisé par 12 % des déplacements)¹⁰.

L'étude Rail for Brussels¹¹ estime qu'une meilleure coordination de l'offre existante pourrait à elle seule participer à un report modal d'environ 5 % pour les déplacements internes à la Région de Bruxelles-Capitale ou entrants et sortants, soit une diminution potentielle d'environ 10 % du trafic automobile (qui représente environ 50 % des déplacements totaux).

Plusieurs rapports confirment que le manque de coordination entre les différents opérateurs de transports publics freine la résolution des problèmes de mobilité (Rapport du Smarter Cities Challenge¹², Rail for Brussels).

Deux facteurs principaux expliquent la sous-utilisation des réseaux interrégionaux. Premièrement, la coexistence de multiples systèmes tarifaires et de multiples combinaisons possibles entre eux, qui engendre une certaine complexité et une faible lisibilité pour l'usager ainsi que le surcoût par rapport aux tarifs en vigueur sur le réseau STIB. Deuxièmement, la méconnaissance des lignes TEC ou De Lijn circulant dans la région bruxelloise.

L'avis du 19 octobre 2015 de la commission régionale de la mobilité sur l'étude pour une meilleure valorisation de l'offre interrégionale STIB-De Lijn-TEC à Bruxelles¹³ recommande de lancer une dynamique de collaboration entre les opérateurs et entre les administrations. Et ce, sur la base de projets concrets et réalisables à court terme. Une

Zo zou het openbaarvervoertraject voor een kwart van de Brusselaars met hetzelfde vervoeraanbod bijvoorbeeld korter worden als de netten van de NMBS, de TEC en De Lijn naast die van de MIVB zouden worden gebruikt⁸.

De Lijn of de TEC zorgen voor een derde van het busaanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest; de MIVB voor twee derde. Nochtans wordt slechts voor 1 % van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gebruikgemaakt van de bussen van De Lijn of TEC, tegenover 9 % MIVB-bussen. Indien de bussen van De Lijn of de TEC even intens werden gebruikt als de MIVB-bussen, zou het gebruik ervan door de Brusselaars verdriedubbeld kunnen worden⁹.

Tegelijkertijd wordt het aanbod van de NMBS in Brussel ook onderbenut. Bij minder dan 1 % van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de trein gebruikt, terwijl die een sneller alternatief kan bieden voor sommige interne verbindingen en binnen Brussel evenveel plaats biedt als het metronet (waarvan wordt gebruikgemaakt voor 12 % van de verplaatsingen)¹⁰.

Volgens de studie Rail for Brussels¹¹, kan een betere coördinatie van het bestaand aanbod op zich al bijdragen tot een modal shift van ongeveer 5 % voor de interne verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor de verplaatsingen van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, i.e. een potentiële daling van het autoverkeer (ongeveer 50 % van het totaal aantal verplaatsingen) met ongeveer 10 %.

Verscheidene verslagen bevestigen dat het gebrek aan coördinatie tussen de verschillende openbaarvervoeroperatoren de oplossing van de mobiliteitsproblemen belemmert (Verslag van de Smarter Cities Challenge¹², Rail for Brussels).

Twee hoofdfactoren verklaren de onderbenutting van de interregionale netten. Ten eerste, het naast elkaar bestaan van talrijke tariefsystemen en mogelijke onderlinge combinaties, wat de zaken enigszins complex en moeilijk begrijpbaar maakt voor de gebruiker, alsook de hogere kostprijs tegenover de tarieven die gelden op het MIVB-net. Ten tweede, de gebrekkige kennis over de lijnen van De Lijn of de TEC in het Brussels Gewest.

Het advies van 19 oktober 2015 van de gewestelijke mobiliteitscommissie over de studie betreffende een opwaardering van het intergewestelijke aanbod van De Lijn, de TEC en de MIVB in Brussel¹³, beveelt aan om een samenwerking tot stand te brengen tussen de operatoren en tussen de besturen op basis van concrete en op korte termijn

8 Estimations IGEAT, sur base de données de Bruxelles-Mobiliteit.

9 Cahiers 1 et 2 de l'Observatoire de la mobilité.

10 Cahiers 1 et 2 de l'Observatoire de la mobilité.

11 http://mobilit.belgium.be/fr/nouvelles/nieuwsberichten/2016/rail4brussels_etude_en_vue_de_lamelioration_de_la_traversee_et_de_la/?language=nl

12 http://www.bruxellesmobiliteirisnet.be/static/attachments/articles/na/950/50224%20SCC%20Brussels%20Report%20v2_FR_.PDF.

13 <http://www.bruxellesmobiliteirisnet.be/partners/professionnels/commission-de-mobilite>.

8 Ramingen van het IGEAT, op grond van gegevens van Mobiel Brussel.

9 Cahier 1 en 2 van het Observatorium voor de Mobiliteit.

10 Cahier 1 en 2 van het Observatorium voor de Mobiliteit.

11 http://mobilit.belgium.be/nl/nieuws/nieuwsberichten/2016/rail4brussels_studie_naar_de_verbetering_van_de_doorstocht_en_de/?language=nl

12 http://www.bruxellesmobiliteirisnet.be/static/attachments/articles/na/950/50224%20SCC%20Brussels%20Report%20v2_NL_.PDF.

13 <http://www.mobielbrusselirisnet.be/partners/professionelen/mobiliteitscommissie>.

dynamique qui doit être soutenue par une volonté politique solide. Est également énoncé dans cet avis qu'à terme, il est nécessaire d'atteindre l'intégration de l'offre du réseau et aussi des tarifs, du ticketing, de l'information, du mobilier urbain, des applications informatiques...

Au niveau des tarifs, des études¹⁴ et des expériences concrètes dans d'autres villes européennes montrent également l'impact positif du report modal de la voiture vers les transports en commun si ceux-ci tendent vers la gratuité. Des villes comme Tallinn (plus de 400.000 habitants) ont ainsi pu diminuer le nombre de voitures en circulation d'environ 10 % de décembre 2012 à janvier 2013 en instaurant la gratuité¹⁵.

Enfin, concernant la catégorie particulière des 65+, suivant les chiffres officiels, communiqués par le Ministre bruxellois de la Mobilité, 45 % des bénéficiaires de l'abonnement annuel 65+ n'ont pas renouvelé leur abonnement lorsque celui-ci est devenu payant en avril 2013, avec comme conséquences que ces personnes ont moins de possibilité de se déplacer. 150.000 personnes sont concernées pour l'ensemble de la Région.

Des mesures concrètes, qui ne demanderaient pas de grands investissements, peuvent être mises en place à court terme afin qu'un report modal s'opère, en améliorant, d'une part, l'accès aux opérateurs interrégionaux et, d'autre part, l'accessibilité via une diminution des tarifs.

Les mesures concrètes que cette résolution demande sont :

1. dans un premier temps, de revenir aux tarifs de 2009, ce qui implique notamment la gratuité de l'abonnement de la STIB pour les 65+ ;
2. d'évaluer la faisabilité de la gratuité des transports en commun ;
3. parallèlement à cela, de permettre à tous les usagers d'utiliser tous les types de transports (STIB, TEC, De Lijn et SNCB) à Bruxelles, avec tous les titres de transport (abonnements ou tickets), sans surtaxation ;
4. d'introduire les temps d'attentes des autres opérateurs de transports publics (TEC, De Lijn, ligne S et SNCB) en temps réel sur tous les afficheurs dans la zone JUMP (qui regroupe l'ensemble du réseau STIB), les arrêts des réseaux TEC, De Lijn et SNCB situés en Région de Bruxelles-Capitale ainsi que quelques arrêts situés en dehors des limites régionales¹⁶ ;

14 Astrid De Witte et Cathy Macharis, « Faire la navette vers Bruxelles : Quelle attractivité pour les transports en commun « gratuits » ? », Brussels Studies, n° 37, 19 avril 2010, p. 13.

15 <http://carfree.fr/index.php/2013/02/18/la-gratuite-du-transport-public-a-tallinn-fait-baisser-le-trafic-automobile-de-10/>.

16 Voir http://www.stib-mivb.be/acheter-kopen.html?l=fr&news_rid=/STIB-MIVB/INTERNET/ACTUS/STATIC/WEB_Article_1_118968882.xml.

realiseerbare projecten. Die dynamiek moet kunnen rekenen op een sterke politieke draagkracht. In dit advies wordt ook gezegd dat op termijn de integratie vereist is van het aanbod en het net maar ook van de tarieven, de ticketverkoop, de informatie, het stadsmeubilair, de informatica-toepassingen...

Wat de tarieven betreft, tonen onderzoeken¹⁴ en concrete ervaringen in andere Europese steden eveneens de positieve weerslag van de *modal shift* van de auto naar het openbaar vervoer aan als dat gratis wordt. Zo hebben steden zoals Tallinn (meer dan 400.000 inwoners) het aantal voertuigen in het verkeer kunnen doen dalen met ongeveer 10 % van december 2012 tot januari 2013 door het openbaar vervoer gratis te maken¹⁵.

In de bijzondere categorie van de 65-plussers, hebben, volgens de door de Brusselse minister van Mobiliteit meegedeelde officiële cijfers, 45 % van de houders van het jaarabonnement 65+ hun abonnement niet vernieuwd toen ze vanaf april 2013 ervoor moesten betalen, met als gevolg dat die personen zich minder kunnen verplaatsen (het gaat over 150.000 personen in het hele Gewest).

Concrete maatregelen, die geen grote investeringen vergen, kunnen op korte termijn worden ingevoerd, zodat een modal shift plaatsvindt door een verbetering van de toegang tot de interregionale operatoren enerzijds en van de toegankelijkheid door een tariefverlaging anderzijds.

Deze resolutie roept op tot volgende concrete maatregelen:

1. in eerste instantie, terugkeren naar de tarieven van 2009, met inzonderheid een gratis MIVB-abonnement voor 65-plussers ;
2. de haalbaarheid van gratis openbaar vervoer evalueren ;
3. parallel daarmee, alle gebruikers de mogelijkheid bieden gebruik te maken van alle soorten vervoer (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS) in Brussel, met alle vervoerbewijzen (abonnementen of tickets), zonder meerprijs ;
4. de wachttijden bij de andere openbaarvervoer-operatoren (TEC, De Lijn, S-lijn van de NMBS) in real time aangeven op alle beeldschermen in de JUMP-zone (met het hele MIVB-net, de haltes van het net van De Lijn, TEC en de NMBS in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, alsook enkele haltes buiten de gewestsgrenzen)¹⁶ ;

14 Astrid De Witte en Cathy Macharis, « Pendelen naar Brussel : hoe aantrekkelijk is « gratis » openbaar vervoer ? », Brussels Studies, nr. 37, 19 april 2010, blz. 13.

15 <http://carfree.fr/index.php/2013/02/18/la-gratuite-du-transport-public-a-tallinn-fait-baisser-le-trafic-automobile-de-10/>.

16 Zie http://www.stib-mivb.be/acheter-kopen.html?l=nl&news_rid=/STIB-MIVB/INTERNET/ACTUS/STATIC/WEB_Article_1_118968882.xml.

5. d'harmoniser le nom des arrêts entre les différents transporteurs, ainsi que les temps de parcours entre ces arrêts et leur localisation, pour faciliter l'intermodalité intra-urbaine ;
 6. de réaliser, par la Région et les opérateurs de transports en commun, une promotion efficace de l'usage multi-opérateurs des transports en commun auprès des Bruxellois et des navetteurs. Une signalétique unique et commune aux opérateurs de transport public à Bruxelles (poteaux et horaires) serait un précieux atout.
-
5. de naam van de haltes te harmoniseren tussen de verschillende operatoren, alsook de reistijd tussen die haltes en de ligging ervan, om de intermodaliteit binnen de stad te vergemakkelijken ;
 6. het gebruik van het aanbod van de vele openbaarvervoeroperatoren doeltreffend te promoten bij de Brusselaars en de pendelaars, door het Gewest en de openbaarvervoeroperatoren. Eén enkele gemeenschappelijke signaletiek voor de openbaarvervoeroperatoren in Brussel (palen en urregelingen) zou een kostbare troef zijn.

Youssef HANDICHI (F)
Mathilde EL BAKRI (F)
Michaël VERBAUWHEDE (F)
Claire GERAETS (F)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

relative à des mesures à court terme favorisant l'augmentation du report modal de la voiture vers les transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu l'ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale, modifiée par l'ordonnance du 19 juillet 2006 et l'ordonnance du 19 avril 2007 ;

Vu le contrat de gestion conclu le 13 mars 2013 entre le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 décembre 2015 portant modification des prix du transport des voyageurs sur le réseau des transports urbains et régionaux de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu les objectifs de réduction de 20 % de la pression automobile d'ici 2018, approuvés dans le Plan Iris 2 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale en 2010 ;

Considérant l'urgence de diminuer l'utilisation de la voiture en Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant que Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe, avec 400.000 véhicules qui y circulent chaque jour ;

Considérant que l'utilisation de la voiture et les embouteillages qui y sont liés génèrent une pollution qui tue prématurément 632 personnes en Région bruxelloise chaque année ;

Considérant que le transport routier en Région bruxelloise est à l'origine de 19 % des émissions de gaz à effet de serre ;

Considérant que la durée moyenne du trajet domicile-travail a augmenté de 25 % depuis 2012 pour 9 personnes sur 10 qui travaillent à Bruxelles ;

Considérant que les embouteillages coûtent tous les jours 600.928 euros à la société belge ;

Considérant que le parc motorisé est en augmentation dans les communes bruxelloises ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende maatregelen op korte termijn ter bevordering van de modal shift van de auto naar het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gewijzigd bij de ordonnantie van 19 juli 2006 en bij de ordonnantie van 19 april 2007 ;

Gelet op de beheersovereenkomst van 13 maart 2013 tussen de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer van Brussel ;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 3 december 2015 houdende wijziging van de prijzen voor het vervoer van reizigers op het net van het stads- en streekvervoer van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ;

Gelet op de doelstelling om de autodruk tegen 2018 met 20 % te verlagen, zoals goedgekeurd in het Iris 2-plan van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in 2010 ;

Overwegende dat het gebruik van de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dringend moet worden teruggeschroefd ;

Overwegende dat Brussel een van de meest dichtgeslibde steden van Europa is, met dagelijks 400.000 voertuigen op de weg;

Overwegende dat het autogebruik en de opstoppingen die daaruit voortvloeien een vervuiling genereren die elk jaar leidt tot de voortijdige dood van 632 personen in het Brussels Gewest ;

Overwegende dat het wegvervoer in het Brussels Gewest de oorzaak is van 19 % van de uitstoot van broeikasgassen ;

Overwegende dat de gemiddelde duur van het woon-werktraject voor 9 op 10 Brusselse werknemers met 25 % is toegenomen sedert 2012 ;

Overwegende dat de opstoppingen de Belgische samenleving elke dag 600.928 euro kosten ;

Overwegende dat het wagenpark in de Brusselse gemeenten toeneemt ;

Considérant qu'un quart des Bruxellois verrait leurs trajets en transport en commun raccourcis en utilisant les réseaux de la SNCB, du TEC et de De Lijn en plus de la STIB ;

Considérant que seul 1 % des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale utilisent des bus TEC ou De Lijn ;

Considérant que moins d'1 % des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale utilisent le train ;

Considérant qu'une meilleure coordination de l'offre existante entre les différents opérateurs pourrait à elle seule participer à un report modal d'environ 5 % pour les déplacements internes à la Région ;

Considérant que les principaux freins à l'utilisation de ces modalités sont la majoration des tarifs pour y accéder et la méconnaissance des lignes existantes ;

Considérant que la baisse des tarifs des transports en commun a un impact positif sur le report modal ;

Considérant que 45 % des bénéficiaires de l'abonnement annuel 65+ n'ont pas renouvelé leur abonnement lorsque celui-ci est devenu payant en avril 2013 ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en concertation avec les sociétés de transport STIB, TEC, De Lijn et SNCB :

- de revenir à la gratuité de l'abonnement de la STIB pour les 65+ ;
- de revenir aux tarifs des transports en vigueur avant 2009 en attendant d'évaluer la faisabilité d'une gratuité des transports publics ;
- d'introduire des formules pour tous les titres de transport (abonnements ou tickets) de type MTB pour l'ensemble des usagers, sans majoration des tarifs, fixés au prix des titres de transport valables sur le réseau STIB ;
- d'introduire les temps d'attente des autres opérateurs de transports publics (TEC, De Lijn, ligne S de la SNCB) en temps réel sur les afficheurs de temps d'attente de la STIB ;
- d'harmoniser le nom des arrêts entre les différents transporteurs, ainsi que les temps de parcours entre ces arrêts et leur localisation, pour faciliter l'intermodalité intra-urbaine ;

Overwegende dat een kwart van de Brusselaars hun openbaarvervoertraject zouden verkorten als zij gebruik maakten van de netten van de NMBS, TEC en De Lijn, naast die van de MIVB ;

Overwegende dat slechts 1 % van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met bussen van de TEC of De Lijn worden gedaan ;

Overwegende dat minder dan 1 % van de verplaatsingen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met de trein geschiedt ;

Overwegende dat een betere coördinatie van het bestaande aanbod tussen de verschillende operatoren op zich zou bijdragen tot een modal shift van ongeveer 5 % voor de verplaatsingen binnen het Gewest ;

Overwegende dat de verhoging van de tarieven en de onwetendheid over de bestaande lijnen de voornaamste remmen zijn voor het gebruik van die voorzieningen ;

Overwegende dat de daling van de tarieven van het openbaar vervoer een positieve weerslag heeft op de *modal shift* ;

Overwegende dat 45 % van de houders van het jaarabonnement 65+ hun abonnement niet verlengd heeft toen het in april 2013 betalend werd ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijk Regering om, in overleg met de MIVB, De Lijn, de TEC en de NMBS :

- het gratis MIVB-abonnement voor 65+ terug in te voeren ;
- terug te keren naar de vervoertarieven die van kracht waren vóór 2009, in afwachting van een evaluatie van de haalbaarheid van gratis openbaar vervoer ;
- formules met één enkel vervoerbewijs (abonnement of ticket) van het type MTB in te voeren voor alle gebruikers, zonder meerprijs ten aanzien van de vervoerbewijzen die enkel geldig zijn op het MIVB-net ;
- de wachttijd bij de andere openbaarvervoeroperatoren (De Lijn, de TEC, de S-lijn van de NMBS) in real time aan te geven op de schermen met de wachttijd van de MIVB ;
- de naam van de haltes te harmoniseren tussen de verschillende vervoerders, alsook de reistijd tussen die haltes en de ligging ervan, om de intermodaliteit binnen de stad te vergemakkelijken ;

- de faire la promotion efficace de l'usage multi-opérateurs des transports en commun auprès des Bruxellois et navetteurs, par la mise en place d'une signalétique unique et commune aux opérateurs de transport public à Bruxelles (poteaux et horaires).

- het gebruik van meerdere openbaarvervoeroperatoren doeltreffend te promoten bij de Brusselaars en bij de pendelaars, door het invoeren van één enkele gemeenschappelijke signaletiek voor de openbaarvervoeroperatoren in Brussel (palen en uurregelingen).

Youssef HANDICHI (F)
Mathilde EL BAKRI (F)
Michaël VERBAUWHEDE (F)
Claire GERAETS (F)