



GEWONE ZITTING 2016-2017

9 MEI 2017

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**
VOORSTEL VAN RESOLUTIE

teneinde de MTB-zone (metro-tram-bus) uit te breiden tot de stations van de rand zodat de Brusselaars en de inwoners van de rand de voorkeur kunnen geven aan het openbaar vervoer

(ingediend door de heren Emmanuel DE BOCK (F), Ridouane CHAHID (F), Pierre KOMPANY (F), mevrouw Carla DEJONGHE (N), de heren Paul DELVA (N), Jef VAN DAMME (N), Willem DRAPS (F), mevrouw Céline DELFORGE (F) en de heer Bruno DE LILLE (N))

Toelichting

Voor de opstellers van dit voorstel van resolutie, is het van fundamenteel belang om, naast de uitbouw van het openbaarvervoeraanbod, de formules te verbeteren die beogen het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen voor de Brusselse reizigers, maar ook voor de reizigers die het grondgebied van het Brussels Gewest binnenkomen en verlaten, door de territoriale en tarifaire hinderpalen weg te werken.

Dit voorstel van resolutie beoogt dus het toepassingsgebied van de MTB-formules (en de JUMP-formules), die voorgesteld worden door de mobiliteitsoperatoren (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS), uit te breiden tot de stations in de onmiddellijke rand van Brussel.

Context

Brussel is een stadsgewest van 161 km². De demografische groei en de spreiding van de stad leiden tot een toename van activiteiten die verplaatsingen genereren, zowel in het Brussels Gewest als in de nabije rand ervan. Die verplaatsingen kunnen verband houden met

SESSION ORDINAIRE 2016-2017

9 MAI 2017

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

visant à étendre la zone MTB (métro-tram-bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics

(déposée par MM. Emmanuel DE BOCK (F), Ridouane CHAHID (F), Pierre KOMPANY (F), Mme Carla DEJONGHE (N), MM. Paul DELVA (N), Jef VAN DAMME (N), Willem DRAPS (F), Mme Céline DELFORGE (F) et M. Bruno DE LILLE (N))

Développements

Pour les auteurs de la présente proposition de résolution, à côté du développement de l'offre de transports en commun, il est fondamental d'améliorer les formules qui, en abolissant les barrières territoriales et tarifaires, visent à favoriser l'utilisation des transports en commun par les usagers bruxellois, mais aussi par les usagers qui entrent sur le territoire régional bruxellois et le quittent.

Ainsi, la présente proposition de résolution vise à élargir aux gares situées dans l'immédiate périphérie de Bruxelles le champ d'application des formules MTB (et JUMP), proposées par les opérateurs de la mobilité (STIB, TEC, De Lijn et SNCB).

Contexte

Bruxelles est une Ville-Région de 161 km². La croissance démographique et l'étalement urbain ont pour corollaire l'expansion d'activités génératrices de déplacements tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie proche. Ces déplacements peuvent être liés aux

beroepsactiviteiten, commerciële activiteiten, scholing en opleiding of cultuur en evenementen.

Die toename binnen het Brussels Gewest is gepaard gegaan met een toename erbuiten, door opname in de metropolitane zone. Bijgevolg zijn de verplaatsingen van de inwoners van Brussel naar de nabije rand, net als die van de inwoners van de nabije rand naar Brussel, zeer talrijk en steeds frequenter.

De toename van het verkeer op ons wegnnet leidt echter onvermijdelijk tot alsmaar meer onrustwekkende en problematische verkeersopstoppingen voor ons Gewest, met velerlei gevolgen voor de levenskwaliteit van de Brusselse burgers : sociale, economische, ecologische enz.

In een recent onderzoek met de titel « Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 », beschouwt het Federaal Planbureau dat verschijnsel dan ook als een krachtige stimulans om onze mobiliteitsmaatregelen kordaat te herzien.

Volgens het Federaal Planbureau, zal het totaal aantal voertuigkilometers op de Belgische wegen toenemen met 22 % tussen 2012 (voor het onderzoek gekozen referentiejaar) en 2030. Die toename van het verkeer leidt concreet tot een daling van de gemiddelde snelheid op de weg, vooral tijdens de spitsuren (- 24 %), maar ook tijdens de zogenaamde daluren (- 10 %).

Op ecologisch vlak, leidt de toename van de verkeerscongestie tot een toename van de vervuilende uitstoot en fijne stofdeeltjes, wat gevolgen heeft voor de gezondheid van de Brusselaars. Die ontwikkeling is bovendien totaal onverenigbaar met een ambitieuze strategie voor het bestrijden van de klimaatontregeling en de naleving van de internationale verbintenissen die het Gewest heeft aangegaan.

De toename van de verkeerscongestie heeft een invloed op het dagdagelijkse leven van zeer veel Brusselse burgers, voornamelijk in de stedelijke en voorstedelijke gebieden. Een gps-fabrikant heeft de verkeerscongestie voor Brussel geraamd op 38% extra tijd om een traject af te leggen in vergelijking met de theoretische tijd.

De funeste gevolgen van de toename van de verkeerscongestie voor het Brussels Gewest en voor het gehele land moeten niet meer aangetoond worden en maken het voortaan noodzakelijk om de Brusselse burgers, maar ook de burgers die het gewestelijk grondgebied binnenrijden en/of verlaten, aan te moedigen om het openbaar vervoer te nemen en « intermodaal » te zijn.

Die intermodaliteit moet bevorderd en versterkt worden door de erop afgestemde mobiliteitsformules uit te breiden. Dat geldt voor de MTB-formule (en de JUMP-formule), die

activités professionnelles, aux activités commerciales, à la scolarité et à l'apprentissage, ou encore à la culture et à l'événementiel.

Cette croissance au sein de la Région bruxelloise s'est accompagnée d'une croissance externe, par absorption dans la zone métropolitaine. Ainsi, les déplacements des habitants de Bruxelles vers la périphérie proche, tout comme ceux des habitants de la périphérie proche vers la Région bruxelloise, sont devenus légion et prennent de plus en plus d'importance.

Or, l'augmentation du trafic sur notre réseau routier entraîne inévitablement un phénomène de congestion automobile de plus en plus inquiétant et problématique pour notre Région, avec des incidences multiples (sociales, économiques, environnementales, etc.) sur la qualité de vie des citoyens bruxellois.

Ainsi, dans une récente étude intitulée « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », le Bureau fédéral du Plan considère ce phénomène comme un encouragement puissant à revoir significativement nos politiques de mobilité.

Selon le Bureau fédéral du Plan, le réseau belge connaîtra une augmentation de 22 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 2012 (année de référence choisie pour l'étude) et 2030. Cette hausse du trafic se traduira concrètement par une baisse de la vitesse moyenne sur les routes, surtout aux heures de pointe (- 24 %), mais également durant les heures dites creuses (- 10 %).

Sur le versant environnemental, l'augmentation de la congestion automobile induit un niveau élevé d'émissions polluantes et de particules fines, avec les conséquences que cela représente pour la santé des Bruxellois. Une telle évolution est, en outre, totalement incompatible avec une stratégie ambitieuse en matière de lutte contre le dérèglement climatique et avec le respect des engagements internationaux que la Région a pris.

C'est le quotidien de très nombreux citoyens bruxellois qui est impacté par l'augmentation de la congestion automobile, laquelle touche essentiellement les zones urbaines et suburbaines. Ainsi, un concepteur de GPS a évalué la congestion automobile pour Bruxelles à 38 % de temps supplémentaire pour parcourir un trajet par rapport au temps théorique.

Les conséquences délétères de l'augmentation de la congestion automobile pour la Région bruxelloise et pour l'ensemble du pays ne sont plus à démontrer et renvoient à la nécessaire perspective d'inciter les citoyens bruxellois, mais aussi les citoyens qui entrent sur le territoire régional ou le quittent, à faire usage des transports en commun et à adopter des comportements « intermodaux ».

Cette intermodalité doit être favorisée en renforçant et en élargissant les formules de mobilité qui la rencontrent. Il en va ainsi pour la formule MTB (et JUMP), proposée

worden voorgesteld door de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS. Pleiten voor de uitbreiding van de MTB-formule (en de JUMP-formule) zou trouwens aansluiten bij de verschillende ambities die tot uiting komen in de Brusselse planningstools (GPDO, GPLKE, Irisplan 2, enz.).

Integratie tussen de mobiliteitsoperatoren en het bestaan van de MTB-formule

De zone Brussel telt de 33 volgende stations : Sint-Agatha-Berchem, Bockstaal, Bosvoorde, Boondael, Bordet, Brussel-Centraal, Brussel-Kapellekerk, Brussel-Congres, Brussel-Luxemburg, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-West, Brussel Schuman, Delta, Etterbeek, Evere, Vorst-Oost, Vorst-Zuid, Mouterij, Haren, Haren-Zuid, Jette, Meiser, Mérode, Moensberg, Schaarbeek, Sint-Joost, Simonis, Thurn & Taxi's, Ukkel-Kalevoet, Ukkel-Stalle, Diesdelle, Watermaal.

Momenteel zijn de reizigers soms overdonderd door de vele tariefsystemen die de verschillende mobiliteitsoperatoren voorstellen, en de vele mogelijke onderlinge combinaties. Dat maakt een en ander minder duidelijk en complexer voor de reizigers, die de beste prijs-kwaliteitsverhouding moeten berekenen voor hun maandelijkse of jaarlijkse mobiliteitsbehoeften. En als het traject elke dag anders is, kan de complexiteit en de prijs het gebruik van gecombineerd openbaar vervoer naar of op het Brussels gewestelijk grondgebied ontmoedigen.

Elk vervoersnet in Brussel heeft immers zijn eigen tarieven. Die zijn louter afhankelijk van het gebruik van het vervoernet van de operator die het tarief toepast, zonder geografische beperking. De tarieven tussen de MIVB, de TEC en De Lijn zijn relatief homogeen, met maandabonnementen tussen 40 en 50 euro.

Die netten hanteren drie afzonderlijke tarieven : de MIVB en De Lijn passen één enkel tarief toe voor hun gehele net, terwijl de TEC een zonetarief toepast (afhankelijk van het aantal doorkruiste zones in het net). De NMBS past theoretisch gezien een tarief volgens afstand toe, dus afhankelijk van de afgelegde kilometers.

Om de reizigers in staat te stellen verscheidene netten te gebruiken, werden gecombineerde tarieven bedacht en ingevoerd. Tal van verschillende combinaties zijn mogelijk : sommige ervan zijn beperkt tot de geografische MTB-zone, die ongeveer het Brussels Hoofdstedelijk grondgebied omvat, met enkele tentakels naar Vlaams-Brabant. Binnen die zone, kan zonder onderscheid gebruik worden gemaakt van de MTB-vervoerbewijzen (abonnementen) en de JUMP-vervoerbewijzen (losse vervoerbewijzen), op alle vervoernetten (MIVB, De Lijn, de TEC, de NMBS in tweede klasse). Ter informatie, een MTB-maandabonnement kost 55,50 euro; een jaarabonnement kost 583,00 euro.

par la STIB, les TEC, De Lijn et la SNCB. Plaider en faveur de l'élargissement des formules MTB (et JUMP) ne serait par ailleurs pas étranger aux différentes ambitions initiées par les outils de planification bruxellois (PRDD, PRACE, Plan Iris 2, etc.).

L'intégration entre opérateurs de la mobilité et l'existence de la formule MTB

La zone de Bruxelles regroupe les 33 gares suivantes : Berchem-Ste-Agathe, Bockstael, Boitsfort, Boondael, Bordet, Bruxelles-Central, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Schuman, Delta, Etterbeek, Evere, Forest-Est, Forest-Midi, Gerموir, Haren, Haren-Sud, Jette, Meiser, Mérode, Moensberg, Schaarbeek, Saint-Job, Simonis, Tour et Taxis, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Vivier d'Oie, Watermael.

Aujourd'hui, les usagers sont parfois perdus devant la coexistence de multiples systèmes tarifaires proposés par les différents opérateurs de la mobilité et les multiples combinaisons possibles entre eux. Cela diminue la lisibilité et augmente une certaine complexité pour les usagers qui doivent anticiper et calculer le meilleur rapport qualité-prix quant à leur besoin mensuel ou annuel de mobilité. Dès lors que le trajet ne serait pas tous les jours le même, la complexité et la cherté peuvent décourager le recours aux transports en commun combinés pour circuler vers ou dans le territoire régional bruxellois.

En effet, chaque réseau de transport desservant Bruxelles applique son propre système de tarification. Ces systèmes sont purement liés à l'utilisation du réseau de transport de l'opérateur appliquant le tarif, sans restriction d'ordre géographique. On observe une relative homogénéité des tarifs entre la STIB, les TEC et De Lijn avec des abonnements mensuels entre 40 et 50 euros.

Ces réseaux ont recours à trois systèmes de tarification distincts : la STIB et De Lijn appliquent une tarification unique sur l'ensemble de leur réseau tandis que les TEC appliquent une tarification zonale (le tarif dépend du nombre de zones parcourues sur le réseau). La SNCB applique théoriquement une tarification à la distance ; en ce sens, le tarif dépend de la distance kilométrique parcourue.

Afin de permettre aux usagers l'utilisation de plusieurs réseaux, des tarifications combinées ont été réfléchies et mises en place. Il existe un très grand nombre de combinaisons différentes : certaines combinaisons sont restreintes à la zone géographique MTB qui couvre à peu près le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que quelques extensions dans le Brabant flamand. À l'intérieur de cette zone, les tarifs MTB (abonnement) et JUMP (titres occasionnels) sont utilisables indifféremment sur tous les réseaux de transports (STIB, De Lijn, TEC, SNCB en 2^e classe). À titre indicatif, l'abonnement MTB mensuel coûte 55,50 euros et l'abonnement annuel coûte 583,00 euros.

Thans kunnen noch de inwoners van de tweede gordel van Brussel noch de inwoners van de gemeenten in de rand gebruik maken van die mobiliteitsformules, die om vele redenen (economisch, sociaal, ecologisch) bijzonder voordelig zijn. Soms is het voor hen praktischer doch duurder om de trein te nemen in een station buiten het Gewest.

De burgers van de gemeenten van de tweede Brusselse gordel en van de rand kunnen thans immers voor grotere situaties komen te staan op het vlak van mobiliteit. Het gevolgde prijsbeleid maakt het openbaar vervoer minder aantrekkelijk en vormt een echte rem voor de mogelijke uitrol van een ambitieus en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Bovendien ziet het ernaar uit dat de huidige operatoren aanzienlijke ontvangsten derven, die zouden voortvloeien uit nieuwe reizigers die hun voertuig zouden inruilen voor tram, metro of bus.

De volgende voorbeelden illustreren die bijzondere situatie :

Jaarlijks schoolabonnement

Jette – Watermaal (10 km)	70 euro(s)	Jette – Watermaal (10 km)
Ukkel – Bockstael (10 km)	70 euro(s)	Uccle – Bockstael (10 km)
Schaerbeek – Ukkel (13 km)	70 euro(s)	Schaerbeek – Uccle (13 km)
Jette – Ukkel (11 km)	70 euro(s)	Jette – Uccle (11 km)
Ukkel – Linkebeek (2 km)	119 euro(s)	Uccle – Linkebeek (2 km)
Vorst – Linkebeek (5 km)	119 euro(s)	Forest – Linkebeek (5 km)
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	119 euro(s)	Schaerbeek – Linkebeek (15 km)
Berchem – Groot-Bijgaarden (1,5 km)	124 euro(s)	Berchem – Grand Bigard (1,5 km)
Jette – Groot-Bijgaarden (5 km)	124 euro(s)	Jette – Grand Bigard (5 km)
Vilvoorde-Schaerbeek (5 km)	129 euro(s)	Vilvoorde – Schaerbeek (6 km)
Rode – Ukkel (5 km)	140 euro(s)	Rhode – Uccle (5 km)

De vaststelling die daaruit voortvloeit is een meerkost van 49 euro tot 70 euro, i.e. 70 à 100 % !

We wijzen erop dat een MIVB-schoolabonnement voor een jaar 50 euro kost.

Een schoolabonnement voor een traject over de gewestgrens heen is tussen 49 euro en 70 euro duurder voor de stations net over de gewestgrens, zoals Linkebeek, Groot-Bijgaarden of Sint-Genesius-Rode, maar nog duurder voor de stations die meer dan 5 km buiten Brussel liggen. Naast dat abonnement, is er nog het MIVB-abonnement, dat gelukkig onlangs door de Brusselse Regering werd verlaagd tot 50 euro per kind.

Het is echter ontstellend dat een traject van 15 km binnen Brussel minder kost dan een traject van 2 km als de 2 stations aan weerskanten van de gewestgrens liggen. Dat is zowel economisch als ecologisch onzin. Het biedt de inwoners van de tweede Brusselse gordel niet de mogelijkheid de trein te nemen in het station dat het dichtst

Aujourd'hui, ces formules « mobilité » particulièrement avantageuses pour de nombreuses raisons (économiques, sociales, environnementales) ne profitent ni aux habitants de la seconde couronne de Bruxelles ni aux habitants des communes de la périphérie, pour lesquels il est parfois plus pratique, mais plus cher, d'aller prendre le train dans une gare qui se trouve dans l'autre Région.

En effet, les situations auxquelles sont confrontés les citoyens des communes de la seconde couronne bruxelloise et ceux de la périphérie peuvent être ubuesques en termes de mobilité. La politique tarifaire suivie réduit l'attractivité des transports en commun et constitue un véritable frein à une politique de mobilité durable ambitieuse qui pourrait se développer.

Par ailleurs, les opérateurs actuels semblent s'accommoder de la privation des recettes importantes qui découleraient des nouveaux usagers qui abandonneraient leur véhicule au profit du train, du tram, du métro et du bus.

Les exemples suivants illustrent ces situations particulières :

Abonnement scolaire annuel

Le constat qui en résulte est un surcoût de 49 euros à 70 euros, soit un surcoût de 70 à 100 % !

On rappellera que l'abonnement annuel scolaire STIB coûte 50 euros.

Un abonnement scolaire pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 49 euros et 70 euros plus cher pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale, comme Linkebeek, Grand-Bigard ou Rhode-Saint-Genève, mais bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. À cet abonnement, il faut ajouter alors l'abonnement STIB, qui a heureusement été réduit récemment par le Gouvernement bruxellois à 50 euros par enfant.

Mais il est consternant de voir qu'un trajet intrabruellois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les 2 gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche

bij hun woonplaats ligt als dat net over de grens van het gewestelijk grondgebied ligt. Het remt de inwoners van de Brusselse rand eveneens af om de trein te nemen, aangezien zij meer betalen voor hun traject naar Brussel wanneer hun vertrekstation niet in Brussel ligt. Bijgevolg zijn zij geneigd om met de auto naar een station binnen het Gewest te komen of zelfs helemaal niet te kiezen voor de trein als vervoermiddel en gebruik te maken van de auto tot aan hun werkplaats of hun school.

Jaarabonnement volwassene

Jette – Watermaal (10 km)	349 euro(s)	Jette – Watermael (10 km)
Ukkel – Bockstael (10 km)	349 euro(s)	Uccle – Bockstael (10 km)
Jette – Ukkel (11 km)	394 euro(s)	Jette – Uccle (11 km)
Schaerbeek – Ukkel (13 km)	394 euro(s)	Schaerbeek – Uccle (13 km)
Ukkel – Linkebeek (2 km)	594 euro(s)	Uccle – Linkebeek (2 km)
Vorst – Linkebeek (5 km)	594 euro(s)	Forest – Linkebeek (5 km)
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 euro(s)	Schaerbeek – Linkebeek (15 km)
Berchem – Groot-Bijgaarden (1,5 km)	620 euro(s)	Berchem – Grand Bigard (1,5 km)
Jette – Groot-Bijgaarden (5 km)	620 euro(s)	Jette – Grand Bigard (5 km)
Vilvoorde-Schaerbeek (5 km)	646 euro(s)	Vilvorde – Schaerbeek (6 km)
Rode – Ukkel (5 km)	698 euro(s)	Rhode – Uccle (5 km)

De vaststelling die daaruit voortvloeit is een meerkost van 245 euro tot 349 euro, i.e. 70 à 100% !

Een jaarabonnement voor een volwassene voor een traject dat de gewestgrens overschrijdt kost tussen 245 euro en 349 euro meer, in het bijzonder voor de stations net over de gewestgrens, zoals Linkebeek, Groot-Bijgaarden of Sint-Genesius-Rode, maar nog meer voor de stations die meer dan 5 km buiten Brussel liggen. Naast dat abonnement, is er nog het MIVB-abonnement, dat 499 euro kost.

Uiteindelijk komt dat neer op een gecumuleerde kostprijs MIVB – NMBS van 848 euro tot 1.197 euro, i.e. een zeer ontradende meerkost van 5 euro per dag voor een werknemer (220 dagen/jaar), terwijl de globale formule die wordt voorgesteld voor het MTB-abonnement 55 euro per maand of 583 euro per jaar kost, wat in feite neerkomt op ongeveer 2,6 euro per werkdag.

Wat wij hebben vastgesteld voor de schoolabonnementen geldt hier eveneens voor de jaarabonnementen voor volwassenen : een traject van 15 km binnen Brussel kost minder dan een traject van 2 km als de 2 stations aan weerskanten van de gewestgrens liggen. Dat is zowel economisch als ecologisch onzin. Het biedt de inwoners van de tweede Brusselse gordel niet de mogelijkheid de trein te nemen in het station dat het dichtst bij hun woonplaats ligt als dat net over de grens van het gewestelijk grondgebied ligt. Het remt de inwoners van de Brusselse rand eveneens af om te trein te nemen, aangezien zij meer betalen voor hun traject naar Brussel wanneer hun vertrekstation niet in Brussel ligt. Bijgevolg zijn zij geneigd om met de auto naar een station binnen het Gewest te komen of zelfs helemaal niet te kiezen voor de trein als vervoermiddel en gebruik te maken van de auto tot aan hun werkplaats.

de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou même de ne pas choisir du tout le train comme moyen de transport et d'user de la voiture jusqu'à leur lieu de travail ou leur école.

Abonnement annuel adulte

Le constat qui en résulte est un surcoût de 245 euros à 349 euros, soit un surcoût de 70 à 100 % !

Un abonnement annuel adulte pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 245 euros et 349 euros plus cher, en particulier pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale comme Linkebeek, Grand-Bigard ou Rhode-Saint-Genèse, mais bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. À cet abonnement, il faut ajouter alors l'abonnement STIB qui est de 499 euros.

Cela représente finalement un coût cumulé STIB – SNCB de 848 euros à 1.197 euros, soit un surcoût très dissuasif de 5 euros par jour pour un travailleur (220 jours/an), alors que la formule globale proposée par l'abonnement MTB de 55 euros par mois ou 583 euros par an revient in fine à environ 2,6 euros par jour de travail.

Ce que nous avons constaté pour les abonnements scolaires se répète ici aussi pour les abonnements annuels adultes : un trajet intrabruellois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les 2 gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou même de ne pas choisir du tout le train

Overigens zij opgemerkt dat de trein het snelst gaat. Zo bijvoorbeeld neemt de afstand tussen het station van Vorst en het station van Linkebeek niet langer dan 10 minuten in beslag, terwijl het traject met de MIVB een veertigtal minuten duurt en overstappen vergt.

Gecombineerde NMBS-MIVB-abonnementen

comme moyen de transport et d’user de la voiture jusqu’à leur lieu de travail.

On notera par ailleurs que le trajet en train est le plus rapide. Par exemple, la distance de la gare de Forest à la gare de Linkebeek ne prend pas plus de 10 minutes, alors que le trajet avec la STIB prend une quarantaine de minutes et impose des ruptures de charges.

Les abonnements combinés SNCB – STIB

	NMBS-SNCB	MIVB-STIB	Totaal-Total
Ruisbroek – Brussel Centraal-Bruxelles Central (8,8 km)	646 euro(s)	499 euro(s)	1.145 euro(s)
Schaarbeek -Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 euro(s)	499 euro(s)	1.093 euro(s)

Ook hier zijn kortere trajecten duurder dan andere langere trajecten, wat bewijst hoe absurd de huidige regeling wel is.

De NMBS-abonnementen in combinatie met de MIVB bieden geen even aantrekkelijk alternatief als een algemeen stadsabonnement MTB, voor de prijs van 55,50 euro per maand of 583 euro per jaar. Het feit geen station te hebben dat deel uitmaakt van het MTB-net leidt in dat geval dus tot een meerkost van ongeveer 479 euro!

De NMBS stelt in de zone van 15 km rond Brussel wel de Key Card voor, tegen de kostprijs van 2,20 euro per traject, i.e. 4,40 euro per dag. Voor een werknemer, komt dat neer op 968 euro per jaar (220 werkdagen).

De NMBS moet dus dringend haar tariefbeleid herzien en in het MTB-net de 16 nieuwe stations opnemen die op de grens of vlak over de gewestgrens liggen, om de aantrekkelijkheid van het treinvervoer te verhogen en het beter af te stemmen op de netten van de MIVB – De Lijn – TEC.

Dat voorstel is niet alleen juridisch mogelijk, maar kan op heel korte termijn verwezenlijkt worden, aangezien het geen financiële investering vergt. Het is des te sneller uitvoerbaar daar thans al verscheidene MTB bus- en tramhalte buiten Brussel gelegen zijn. De bushalte van De Lijn – MIVB op de brug boven het perron van het station van Linkebeek is een MTB-halte. Waarom zou het perron van het station, een verdieping lager, niet dezelfde status kunnen hebben? Er zijn nog andere bus- en tramlijnen waarvan sommige haltes of de eindpunten buiten Brussel liggen en die opgenomen zijn in de MTB-zone : lijn 19 (Groot-Bijgaarden), lijn 47 en 58 (Vilvoorde), 64 (Machelen), 39 (Ban-Eik), 44 (Tervuren), 76 (Oppem), 77 (Renbaan), 79 (Kraainem), 32 en 82 (Kasteel Drogenbos), 50 (Lot). Hetzelfde geldt voor sommige haltes van De Lijn en de TEC.

Waarom zou wat mogelijk is tussen de 3 openbaarvervoeroperatoren (MIVB – TEC – De Lijn) niet mogelijk zijn met de NMBS ?

Ici encore, des trajets plus courts sont plus chers que d’autres trajets plus longs, ce qui montre l’absurdité du système actuel.

Les abonnements SNCB combinés avec la STIB n’offrent aucune alternative aussi attirante qu’un abonnement général urbain MTB, dont le prix s’élève à 55,50 euros par mois ou 583 euros par an. Le fait de ne pas avoir une gare appartenant au réseau MTB représente donc, dans ce cas, un surcoût d’environ 479 euros !

Certes, la SNCB propose, dans la zone de 15 km autour de Bruxelles, la Key Card qui représente un coût de 2,20 euros par traject, soit 4,40 euros par jour, ce qui revient pour un travailleur à 968 euros par an (220 jours de travail).

Il est donc urgent que la SNCB revoie sa politique tarifaire et intègre dans le réseau MTB les 16 nouvelles gares situées sur la frontière ou juste au-delà de la frontière régionale afin d’accroître l’attractivité du transport ferroviaire et sa complémentarité avec les réseaux STIB – De Lijn – TEC.

Cette proposition est non seulement juridiquement possible, mais pourrait être réalisée dans des délais extrêmement courts puisqu’elle ne nécessite aucun investissement financier. Elle est faisable d’autant plus rapidement qu’aujourd’hui il existe déjà plusieurs arrêts de bus et de tram MTB qui se situent en dehors de Bruxelles. À titre d’exemple, l’arrêt de bus De Lijn – STIB qui se trouve sur le pont du quai de la gare de Linkebeek est un arrêt MTB. Pourquoi le quai de gare situé un niveau plus bas ne pourrait-il pas avoir le même statut ? On peut encore citer les lignes de bus et de tram suivantes dont certains des arrêts ou terminus sont situés en dehors de Bruxelles et qui sont bien incluses dans la zone MTB : les lignes 19 (Grand-Bigard), 47 et 58 (Vilvoorde), 64 (Machelen), 39 (Ban-Eik), 44 (Tervuren), 76 (Oppem), 77 (Hippodrome), 79 (Crainhem), 32 et 82 (Drogenbos Château), 50 (Lot). Il en est de même avec certains arrêts De Lijn et TEC.

Pourquoi ce qui est possible entre les 3 opérateurs publics de transports en commun (STIB – TEC – De Lijn) ne serait-il pas possible avec la SNCB ?

Tot slot moet ervoor gepleit worden dat het MTB-jaarabonnement niet meer kost dan 499 euro, teneinde de mensen die thans met de auto komen aan te moedigen meer gebruik te maken van de trein in combinatie met het gewestelijk openbaar vervoer (bus, tram, metro) als stedelijk verplaatsingsmiddel, en dat tegen een aantrekkelijke forfaitaire kostprijs. De ontvangsten kunnen makkelijk verdeeld worden via een voorafgaand akkoord tussen de operatoren, indien nodig op grond van de reële reizigersstatistieken van de verschillende operatoren.

Gelet op het huidige gebruik van de betrokken stations, zal dit voorstel op korte termijn een verdubbeling van het gebruik van de 16 stations in een straal van 5 km rond Brussel aanmoedigen, wat neerkomt op een potentiële toename met 21.000 reizigers, maar ook op 10 à 14 miljoen euro extra inkomsten voor de NMBS, de MIVB en De Lijn. Die ontvangsten kunnen worden aangewend om het treinaanbod tijdens de dag, maar ook in het weekend, uit te breiden, wat de aantrekkelijkheid van de openbaarvervoermiddelen zal verhogen.

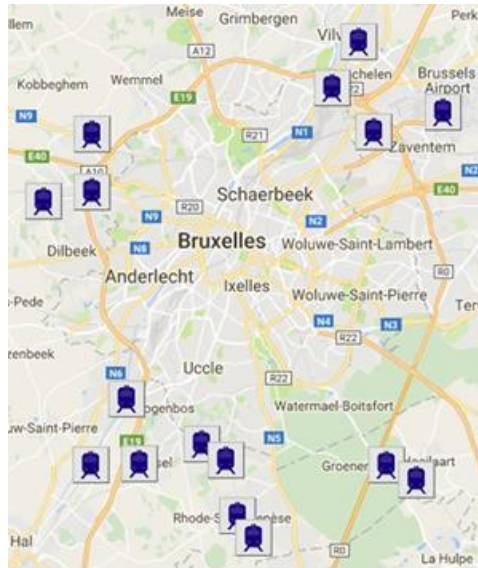
Die 21.000 extra reizigers betekent ongeveer 10.000 voertuigen minder op onze wegen. Het zou onbegrijpelijk zijn dat de NMBS die nieuwe markten de rug toekeert, alsook die nieuwe klanten die enkel wachten op een slagvaardig beleid inzake mobiliteit en openbaar vervoer met een combinatie van alle overheidsoperatoren.

Il faut enfin plaider pour que le prix de l'abonnement annuel MTB ne dépasse pas 499 euros, afin d'encourager les usagers qui viennent actuellement en voiture à utiliser davantage le train combiné aux transports publics régionaux (bus, tram, métro) comme un mode de déplacement urbain, et ce, pour un coût forfaitaire annuel attractif. La répartition des recettes peut se faire facilement via un accord préalable entre opérateurs se basant le cas échéant sur les statistiques d'utilisation réelle des différents opérateurs.

Vu la fréquentation actuelle des gares concernées, la présente proposition encouragera à court terme le doublement de la fréquentation des 16 gares situées dans un rayon de 5 km autour de Bruxelles, ce qui représente une augmentation potentielle de 21.000 voyageurs, mais aussi près de 10 à 14 millions euros de recettes supplémentaires pour la SNCB, la STIB et De Lijn. Ces recettes pourraient être affectées à l'augmentation de l'offre de trains en journée mais aussi le week-end, ce qui renforcera l'attractivité des moyens de transports publics.

Ces 21.000 voyageurs supplémentaires représentent environ 10.000 véhicules en moins sur nos routes. Il serait incompréhensible que la SNCB tourne le dos à ces nouveaux marchés et à ces nouveaux clients qui n'attendent qu'une politique volontariste en matière de mobilité et de transports publics combinant tous les opérateurs publics.

Cijfers 2015 Chiffres 2015	Stations Gares	Gebruik Fréquentation	Potentieel Potentiel	
1	Ruisbroek	535	1.070	x2
2	Lot	380	760	x2
3	Buda	57	114	x2
4	Vilvoorde	5.482	10.964	x2
5	Zellik	466	932	x2
6	Groot-Bijgaarden- Grand-Bigard	453	906	x2
7	Beersel	271	542	x2
8	Linkebeek	779	1.558	x2
9	Holleken	140	280	x2
10	Sint-Genesius-Rode- Rhode-Saint-Genèse	1.318	2.636	x2
11	De Hoek	207	414	x2
12	Groenendaal	479	958	x2
13	Diegem	1.190	2.380	x2
14	Brussel-Luchthaven Bruxelles-Airport	7.983	15.966	x2
15	Hoeilaart	265	530	x2
16	Dilbeek	761	1.522	x2
	Totaal-Total	20.766	41.532	20.766



Emmanuel DE BOCK (F)
Ridouane CHAHID (F)
Pierre KOMPANY (F)
Carla DEJONGHE (N)
Paul DELVA (N)
Jef VAN DAMME (N)
Willem DRAPS (F)
Céline DELFORGE (F)
Bruno DE LILLE (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**teneinde de MTB-zone (metro-tram-bus) uit te breiden tot de stations van de rand zodat de Brusselaars en de inwoners van de rand de voorkeur kunnen geven aan het openbaar vervoer**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de gewestelijke beleidsverklaring en de intentie van de Brusselse Regering om de stadsgemeenschap ten volle te ontplooiën, vooral op het vlak van mobiliteit ;

Gelet op de zesde Staats hervorming en op de bijzondere wet van 19 juli 2012, waarin het van essentieel belang werd geacht om de metropolitaanse gemeenschap van Brussel tot stand te brengen, met name voor materies van transregionaal belang, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken in en rond Brussel ;

Gelet op het door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voorgesteld Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling ;

Gelet op het Lucht-Klimaat-Energieplan dat de gewestelijke ambities vastlegt, met name op het vlak van de verlaging van de uitstoot van CO₂ en fijne stofdeeltjes, teneinde te zorgen voor een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars ;

Gelet op het onderzoek « Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030 », dat werd verwezenlijkt door het Federaal Planbureau ;

Gelet op het toenemend risico op verkeerscongestie binnen en buiten het Brussels Gewest ;

Overwegende dat vele pendelaars dagelijks de Brusselse, Vlaamse en Waalse gewestgrenzen overschrijden ;

Overwegende dat het, gelet op de verkeerscongestie die leidt tot een sterke aantasting van de levenskwaliteit van de Brusselaars, belangrijk is de intermodaliteit van het openbaar vervoer te bevorderen ;

Overwegende dat de mobiliteit tussen het Brussels Gewest en de directe rand ervan beter aangepakt moet worden ;

Overwegende dat de NMBS en de aansluiting ervan op de gewestelijke vervoermaatschappijen dringend aantrekkelijker moeten worden gemaakt ;

Overwegende dat de MTB- en Jumpformules via één enkel abonnement de mogelijkheid bieden om de verschillende formules van de mobiliteitoperatoren (MIVB, TEC, De Lijn en NMBS) te integreren ;

PROPOSITION DE RÉSOLUTION**visant à étendre la zone MTB (métro-tram-bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la déclaration de politique régionale et la volonté du Gouvernement bruxellois de donner à la communauté urbaine toute sa dimension, surtout en termes de mobilité ;

Vu la sixième réforme de l'Etat et la loi spéciale du 19 juillet 2012 qui a considéré qu'il était essentiel de créer la communauté métropolitaine de Bruxelles, en particulier pour les matières d'importance transrégionale telles que la mobilité, la sécurité routière et les travaux routiers dans et autour de Bruxelles ;

Vu le Plan régional de développement durable proposé par le gouvernement régional bruxellois ;

Vu le Plan Air-Climat-Énergie déterminant les ambitions régionales, notamment en termes de réduction des émissions de CO₂ et de particules fines en vue d'assurer une qualité de vie accrue aux Bruxellois ;

Vu l'étude « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 » réalisée par le Bureau fédéral du Plan ;

Vu la menace croissante de congestion automobile au sein et en dehors de la Région bruxelloise ;

Considérant que de nombreux navetteurs franchissent quotidiennement les frontières régionales bruxelloises, flamandes et wallonnes ;

Considérant que face à la congestion automobile qui entraîne de nombreux désagréments au détriment de la qualité de vie des Bruxellois, il est important de favoriser l'intermodalité des transports en commun ;

Considérant que la mobilité entre la Région bruxelloise et sa périphérie immédiate doit être mieux appréhendée ;

Considérant qu'il est urgent de renforcer l'attractivité de la SNCB et sa connexion avec les sociétés de transport régionales ;

Considérant que les formules MTB et JUMP permettent, au travers d'un seul abonnement, une intégration des différentes formules proposées par les opérateurs de mobilité (STIB, TEC, De Lijn et SNCB) ;

Overwegende dat vele haltes van de MIVB, de TEC en van De Lijn buiten het Brussels Gewest opgenomen zijn in de MTB-zone, en dat het essentieel is de NMBS-stations rond Brussel in voornoemde MTB-zone te kunnen opnemen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de MIVB :

- de gevolgen voor de mobiliteit te bestuderen van de uitbreiding van de MTB-zone tot de stations die zich in de onmiddellijke omgeving van het Brussels Gewest bevinden ;
- spoedig van start te gaan met besprekingen met de andere operatoren om de MTB-zone (en JUMP-zone) uit te breiden tot de NMBS-stations in de onmiddellijke rand rond het Brussels Gewest ;
- die bekommernis te steunen en ze ter kennis te brengen van haar Waalse en Vlaamse collega's, van de NMBS, met name via zijn gewestelijke vertegenwoordigers, en van de federale regering ;

Verzoekt de federale regering en de NMBS :

- de uitbreiding van de MTB-zone tot de NMBS-stations in de onmiddellijke rand rond het Brussels Gewest te steunen, teneinde de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen via een aantrekkelijk eengemaakt aanbod.

Considérant qu'il existe de nombreux arrêts STIB, TEC et De Lijn en dehors de la Région bruxelloise qui sont repris dans la zone MTB, et qu'il est essentiel de pouvoir reprendre dans ladite zone MTB les gares SNCB situées autour de Bruxelles ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et à la STIB :

- d'étudier les impacts pour la mobilité de l'élargissement de la zone MTB aux gares situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise ;
- d'entamer rapidement des pourparlers avec les autres opérateurs, De Lijn, TEC et la SNCB, afin d'élargir la zone MTB (et JUMP) aux gares SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise ;
- de soutenir et de relayer cette préoccupation auprès de ses homologues wallons et flamands, auprès de la SNCB, via notamment ses représentants régionaux, et auprès du Gouvernement fédéral ;

Demande au Gouvernement fédéral et à la SNCB :

- de soutenir l'élargissement de la zone MTB aux gares de la SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise afin d'accroître l'attractivité des transports en commun via une offre unique attractive.

Emmanuel DE BOCK (F)
 Ridouane CHAHID (F)
 Pierre KOMPANY (F)
 Carla DEJONGHE (N)
 Paul DELVA (N)
 Jef VAN DAMME (N)
 Willem DRAPS (F)
 Céline DELFORGE (F)
 Bruno DE LILLE (N)