



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

23 AVRIL 2018

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

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'activation de la communauté
métropolitaine de Bruxelles pour le
développement d'une approche
multimodale et interrégionale globale
de la problématique de la mobilité
à Bruxelles et dans son hinterland**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de l'Infrastructure

par M. Jamal IKAZBAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, MM. Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Marc Loewenstein, Mmes Joëlle Maison, Céline Delforge, Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Bruno De Lille.

Membres suppléants : MM. Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Autres membres : M. André du Bus de Warnaffe, Mmes Hannelore Goeman, Caroline Persoons, Cielkje Van Achter, M. David Weytsman.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-627/1 – 2017/2018 : Proposition de résolution.

GEWONE ZITTING 2017-2018

23 APRIL 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**met betrekking tot de activering
van de Hoofdstedelijke Gemeenschap van
Brussel voor de ontwikkeling van een
globale multimodale en intergewestelijke
aanpak van het mobiliteitsvraagstuk in
Brussel en zijn hinterland**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Infrastructuur

door de heer Jamal IKAZBAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: de heren Mohamed Azzouzi, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Hasan Koyuncu, Sevket Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, mevr. Céline Delforge, mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Bruno De Lille.

Plaatsvervangers: de heren Ridouane Chahid, Julien Uyttendaele, Michaël Vossaert, Arnaud Pinxteren.

Andere leden: de heer André du Bus de Warnaffe, mevr. Hannelore Goeman, mevr. Caroline Persoons, mevr. Cielkje Van Achter, de heer David Weytsman.

Voir :

Document du Parlement :

A-627/1 – 2017/2018: Voorstel van resolutie.

I. Exposé introductif des coauteurs de la proposition de résolution

Mme Carla Dejonghe est ravie de commenter cette proposition de résolution aujourd'hui. Elle voudrait commencer par un exemple tiré de son environnement immédiat. Elle ne vit pas très loin de la station de métro Crainhem, une station multimodale de la STIB située juste à la frontière de la Région de Bruxelles-Capitale. Quand on descend du métro et qu'on emprunte l'escalator ou l'ascenseur pour sortir, on voit des bus de De Lijn à l'extérieur. Or, dans la station même, il est impossible d'acheter des billets pour les bus de De Lijn, qui ne tiennent d'ailleurs pas compte des arrivées et des départs du métro. Ils n'en sont pas informés : leur horaire n'est pas aligné sur celui du métro. Certainement pas le soir. Il passe pas mal de bus à Crainhem, aussi bien de la STIB que de De Lijn, mais on ne trouve nulle part un panneau numérique qui rassemble toutes les informations et qui indique les prochains départs des bus de la STIB et de De Lijn. Les horaires sont clairement scindés par société de transport. Les usagers des transports en commun se trouvent pourtant bien dans une seule et même station. Pour aller, disons, de Kortenberg à Maelbeek en passant par Crainhem, il leur faut deux formules d'abonnement différentes. Essayez d'imaginer ce système vu de l'extérieur, et faites ensuite la comparaison avec une ville comme Amsterdam par exemple, où, dans le tram qui vous conduit à la gare, les panneaux d'affichage indiquent déjà les heures de départ des trains, qui dépendent pourtant d'une autre société de transports...

L'utilisateur lambda des transports publics se soucie-t-il vraiment de savoir quelle société de transports le conduit de A en B ? Elle pense honnêtement que non. Ce qui est important, quand on choisit les transports publics, c'est la rapidité, la convivialité, le prix et l'accessibilité. Dans l'hinterland de Bruxelles, nous devrions coordonner nettement mieux encore ces transports. Ils devraient se fondre les uns dans les autres. De nombreuses améliorations sont encore possibles à de nombreux égards, comme le développement des réseaux cyclables. C'est aussi l'objectif ultime de la présente résolution.

Une loi a créé la communauté métropolitaine de Bruxelles en 2012. L'objectif de cet instrument était de mettre en place des coopérations dans des domaines qui concernent aussi bien la Région de Bruxelles-Capitale que sa zone métropolitaine élargie. Cette approche et cette coopération métropolitaines en matière de mobilité sont absolument nécessaires. En effet, les flux de mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières régionales.

Et pour résoudre les problèmes de mobilité, il faut surtout de la coopération. Ce n'est pas la résistance qui manque, comme la discussion sur le RER et, récemment, sur le Brabantnet ne cesse de le mettre douloureusement en évidence. Malgré des besoins criants, on progresse trop peu à cet égard et on reste embourbés dans l'ornière communautaire.

La communauté métropolitaine est toujours une coquille vide pour l'instant. Cet outil utile pour résoudre les problèmes est perçu comme un instrument communautaire. C'est regrettable, car il faut réellement renforcer la concertation

I. Inleidende uiteenzetting van de mede-indieners van het voorstel van resolutie

Mevr. Carla Dejonghe is erg blij dit voorstel van resolutie vandaag toe te lichten. Ze wil even beginnen met een voorbeeld uit haar nabije omgeving. Ze woont niet zo ver van het metrostation in Kraainem. Kraainem is een multimodaal MIVB-station dat net op de grens van het Brussels Gewest ligt. Wie daar uit de metro stapt, de roltrappen oploopt of de lift naar boven neemt, ziet buiten bussen van de Lijn. Het is in het station zelf niet mogelijk om tickets te kopen voor de Lijnbussen. De Lijnbussen houden ook geen rekening met aankomende of vertrekkende metro's. Ze krijgen daar geen signaaltje over: hun dienstregeling is er niet op aangepast. Zeker niet 's avonds. Er passeren in Kraainem behoorlijk wat bussen, zowel van de MIVB als van de Lijn, maar nergens staat er één, alle informatie bevattend digitaal bord, waarop aangegeven wordt wanneer een volgende MIVB- en De Lijnbus vertrekt. De dienstregelingen zijn netjes opgesplitst per vervoersmaatschappij. Nochtans bevinden gebruikers van het openbaar vervoer zich wel in één en hetzelfde station. Om van pakweg Kortenberg naar Maalbeek te gaan via Kraainem, hebben ze wel twee verschillende abonnementsformules nodig. Tracht eens met de ogen van een buitenstaander naar dit systeem te kijken. Vergelijk dan pakweg met een stad als Amsterdam waar je op de tram naar het station al op de aankondigingsborden de vertrektijden van de trein zit, nochtans een andere vervoersmaatschappij...

Is er eigenlijk een gebruiker van het openbaar vervoer die zich er iets van aantrekt welke vervoersmaatschappij hem nu juist van punt A naar punt B brengt? In alle eerlijkheid, denkt ze het niet. Wat wel belangrijk is in de keuze vóór het openbaar vervoer is snelheid, gebruiksvriendelijkheid, prijs en bereikbaarheid. Binnen de ruimere regio van Brussel zouden we die zaken nog een pak beter op elkaar af moeten stemmen. Ze zouden in elkaar over moeten vloeien. Ook op een pak andere vlakken, zoals bij de uitbouw van fietsnetwerken, is er nog een pak verbetering mogelijk. Dat is ook het ultieme doel van deze resolutie.

In 2012 werd bij wet de Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel opgericht. De bedoeling van dat instrument was om samenwerkingen op poten te zetten rond zaken die zowel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als zijn ruimere grootstedelijke omgeving aanbelangen. Die metropolitane gedachte en samenwerking op mobiliteitsvlak zijn broodnodig. Mobiliteitsstromen stoppen nu eenmaal niet aan de gewestgrenzen.

En om mobiliteitsproblemen op te lossen, is er vooral samenwerking nodig. Tegenwerking is er al genoeg. De discussie rond het GEN en die recent rond het Brabantnet maken dat telkens weer pijnlijk duidelijk. Ondanks de overduidelijke nood, wordt er op dat vlak te weinig vooruitgang geboekt en blijven we vaststeken in een communautair moeras.

De Hoofdstedelijke Gemeenschap is momenteel nog steeds een lege doos. Een nuttig instrument om problemen op te lossen wordt daarbij als een communautair vehikel gezien. Dat is jammer, want er moet echt wel meer overleg

entre la ville et la périphérie en matière de mobilité. L'oratrice pense qu'on en a également de plus en plus conscience en Flandre. Soit on se sort ensemble de l'ornière, soit on s'y enfonce ensemble. C'est vital pour les habitants de Bruxelles et de la périphérie, ainsi que pour l'emploi.

Alors qu'en 2012, le Brabant flamand ne connaissait pratiquement aucun problème d'embouteillage, c'est devenu un sujet de plus en plus fréquent dans les médias ces dernières années. Anvers et Bruxelles sont en tête de liste des principales capitales des embouteillages en Europe, mais c'est en réalité toute leur région qui souffre des embouteillages. La cause ? Des problèmes de mobilité dans la ville même, mais aussi l'insuffisance des efforts et des investissements réalisés autour de la ville. À 10 kilomètres des frontières de la Région bruxelloise, on se retrouve dans une région où les transports en commun exercent très peu d'attrait sur les habitants. Comparez la fréquence d'un métro toutes les 3 à 4 minutes avec celle d'un bus bondé qui ne passe qu'une fois toutes les 15 à 20 minutes.

Avec la présente résolution, les coauteurs veulent restaurer la logique d'une bonne gestion de la mobilité. Dans l'hinterland de Bruxelles et sa périphérie, plusieurs sociétés de transports en commun sont actives : la STIB, la SNCB, les TEC et De Lijn. Beaucoup de ces sociétés planchent en tout état de cause déjà sur des manières de préparer la mobilité du futur. Elles possèdent une grande compétence technique pour régler en profondeur les problèmes de Bruxelles et de la périphérie. Nous devons exploiter au maximum cette compétence.

Avec la présente résolution, les coauteurs appellent à développer progressivement la communauté métropolitaine sur le plan de la mobilité. Pas en fixant d'avance et d'en haut des plans exhaustifs, en surchargeant la barque, en se perdant en chamailleries communautaires avant de tout laisser s'enliser, mais bien en faisant concevoir et mettre en œuvre des projets très concrets par les sociétés de transports elles-mêmes.

Le texte expose amplement la mission : des transports publics conçus pour cette zone, des horaires uniformément coordonnés, l'intégration de nouvelles connexions de transports en commun, avec des tarifs unifiés, une communication unifiée, etc. Et commençons par un seul projet à la fois. Ces collaborations concrètes donneront alors naissance à un vrai projet de mobilité métropolitaine pour le XXI^e siècle. Il faut en outre replacer clairement l'utilisateur au centre du jeu. Nous devons limiter le nombre de correspondances ainsi que le temps nécessaire pour se rendre d'un point A à un point B au sein de la zone métropolitaine, et nous devons veiller à assurer un soutien maximal en faveur de ce mode de déplacement multimodal.

Le groupe Open VLD est évidemment conscient que le problème de la mobilité est très complexe, mais des solutions aux problèmes et défis concrets sont bel et bien possibles si on s'y attaque un à un. Tel est le plaidoyer de cette résolution.

M. Marc Loewenstein rappelle que Bruxelles n'est pas une île : sans régler sa mobilité au niveau interrégional, au

komen tussen de stad en de rand op vlak van mobiliteit. De spreker denkt dat men dat ook steeds beter beseft in Vlaanderen. Ofwel trekken we ons samen omhoog uit het moeras, ofwel verzuipen we er samen in. Voor inwoners van Brussel en de rand en voor de werkgelegenheid is dit levensnoodzakelijk.

Waar men het in 2012 nog nauwelijks had over fileproblemen in Vlaams-Brabant, is dat de afgelopen jaren toch steeds vaker een topic in de media geworden. Antwerpen en Brussel staan met stip bovenaan het lijstje van grootste filehoofdsteden in Europa, maar het zijn eigenlijk fileregio's. Dat heeft te maken met mobiliteitsproblemen in de stad zelf, maar het heeft ook te maken met te weinig inspanningen en investeringen rondom de stad. Wie zich 10 kilometer buiten de Brusselse gewestgrenzen begeeft, komt terecht in een regio waar het openbaar vervoer slechts bijzonder weinig aantrekkingskracht uitoefent op de inwoners. Vergelijk de frequentie van één metro om de 3 à 4 minuten, met die van een afgeladen bus die slechts 1 keer om de 15 à 20 minuten passeert.

Met deze resolutie willen de mede-indieners de logica van goed mobiliteitsbeheer herstellen. In de ruimere regio van Brussel en de rand zijn er verschillende openbaarvervoersmaatschappijen actief: de MIVB, NMBS, De Lijn en de TEC. Veel van die maatschappijen zijn sowieso al bezig met manieren om de mobiliteit van de toekomst voor te bereiden. Ze hebben heel wat technische competentie in huis om de problemen van Brussel en de rand grondig aan te pakken. We moeten die competentie maximaal gebruiken.

Met deze resolutie roepen de mede-indieners op om de Metropolitane Gemeenschap stap voor stap uit te bouwen op mobiliteitsvlak. Niet door van vooraf en bovenaf allesomvattende plannen vast te leggen, de boot zwaar te overladen, communautair te bakkeleien en dan alles te laten zinken, maar wel door heel concrete projecten uit te laten denken en werken door de vervoersmaatschappijen zelf.

De tekst geeft de opdracht ruim weer: werk een openbaar vervoer uit voor deze zone, uniforme op elkaar afgestemde rijtijden, integratie van nieuwe openbaar vervoersverbindingen, met ééngemaakte tarieven, ééngemaakte communicatie enzovoorts. En begin met één project per keer. Uit die concrete samenwerkingen kan dan een echt metropolitaan mobiliteitsproject voor de 21ste eeuw voortkomen. De focus moet daarbij duidelijk terug op de gebruiker komen te liggen. We moeten het aantal overstappen en de tijd beperken die nodig is om in de metropolitane zone van punt A naar punt B te raken en zorgen dat die multimodale manier van zich verplaatsen maximaal ondersteund wordt.

De Open VLD-fractie beseft uiteraard dat mobiliteit erg complex in elkaar zit, maar je kan wel best oplossingen vinden voor vraagstukken en concrete uitdagingen door ze één per één aan te pakken. Deze resolutie pleit daarvoor.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat Brussel geen eiland is: zonder de mobiliteit ervan op interregionaal

niveau de son hinterland socio-économique, nous n'arriverons à aucun résultat suffisamment concret, tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs.

Alors qu'on aurait souhaité espérer mieux d'elle, la communauté métropolitaine de Bruxelles voulue par la 6ème réforme de l'Etat est une coquille vide, un échec. Elle est un échec parce que, comme l'a rappelé Mme Carla Dejonghe, elle a été vue sous l'angle communautaire plutôt que sous un angle utilitaire.

Cette structure n'est pas un élargissement de Bruxelles. Cette structure devait être le lieu de rencontre et de concertation entre les différents acteurs concernés pour améliorer la mobilité à et autour de Bruxelles.

Malheureusement, certains au nord du pays – sans viser bien sûr les partis des députés signataires de cette résolution – voient les choses autrement, ont d'autres motivations et c'est très regrettable.

Cette mobilité interrégionale a été également rappelée lors du panel citoyen « Make your Brussels Mobility ». Ce panel a particulièrement insisté sur l'importance de l'interopérabilité, sur l'intégration tarifaire, sur la nécessité que les sociétés de transports publics se mettent davantage à la place de l'utilisateur – qui utilise différents modes de transport –, plutôt que de se focaliser essentiellement, même si c'est bien sûr important, sur la gestion de leur propre réseau.

Ce qui est malheureux dans ce pays, c'est que l'intérêt général se limite pour certains à l'intérêt régional, à la défense de son pré carré, sans se mettre à la place du citoyen, de l'utilisateur. Or, pour le député, c'est de cette base qu'il faut partir : c'est à partir des besoins des citoyens qu'il faut partir pour trouver des solutions.

Cette proposition de résolution plaide pour toute une série d'actions que le groupe DéFI défend depuis de longues années comme la concertation, l'intégration tarifaire, le développement des parkings de dissuasion ou encore le RER. C'est pourquoi DéFI y souscrit entièrement.

L'orateur remercie sa collègue Carla Dejonghe pour cette initiative, collègue qui est issue d'un parti siégeant également au gouvernement flamand et au gouvernement fédéral. C'est avec conviction qu'il l'a donc cosigné et espère qu'elle sera effectivement relayée par ses collègues au sein de leurs exécutifs respectifs et pourra déboucher sur des accords entre les différents acteurs pour améliorer la mobilité et le quotidien de tous les citoyens.

M. Sevket Temiz rejoint les propos de ses deux collègues. Comme il a été rappelé, la Région bruxelloise et son hinterland constituent un poumon économique indispensable à l'ensemble du pays. La congestion automobile et les difficultés de déplacement pénalisent donc grandement notre économie mais aussi la qualité de vie des Bruxellois, des

niveau te regelen, op het niveau van zijn sociaaleconomisch hinterland, zullen wij geen enkel voldoende concreet resultaat bereiken, zowel voor de Brusselaars als voor de pendelaars.

Hoewel men ter zake beter had gehoopt, is de door de zesde staatshervorming gewenste Metropolitane Gemeenschap van Brussel een lege schelp, een mislukking. Zoals mevrouw Carla Dejonghe al heeft gezegd, komt dat omdat zij werd gezien vanuit de communautaire, eerder dan vanuit een utilitaire hoek.

Voor genoemde structuur is geen uitbreiding van Brussel, maar zou de plek moeten zijn voor ontmoeting en overleg tussen de verschillende betrokken actoren, om de mobiliteit in en rond Brussel te verbeteren.

Spijtig genoeg zien sommigen in het noorden van het land - uiteraard niet de partijen van de volksvertegenwoordigers die deze resolutie hebben ondertekend - de zaken anders. Zij hebben andere redenen en dat is zeer jammer.

Ook tijdens het burgerpanel "Make your Brussels Mobility" werd gewezen op die interregionale mobiliteit. Dat panel benadrukte het belang van interoperabiliteit, tariefintegratie, en de nood voor de openbaarvervoermaatschappijen om zich meer in de plaats van de gebruikers te stellen - die gebruik maken van verschillende vervoerswijzen - eerder dan voornamelijk te focussen op het beheer van hun eigen netwerk, hoewel dat uiteraard belangrijk is.

Spijtig genoeg beperkt het algemeen belang in dit land zich voor sommigen tot het gewestelijk belang, tot het verdedigen van zijn lapje grond, zonder zich in de plaats te stellen van de burger, de gebruiker. Voor de volksvertegenwoordiger is dat echter de basis en moet men uitgaan van de noden van de burgers om oplossingen te vinden.

Dit voorstel van resolutie pleit voor een hele reeks acties die de DéFI fractie al vele jaren verdedigt, zoals overleg, tariefintegratie, de uitbouw van ontradingsparkings en van het GEN. Daarom steunt DéFI het ten volle.

De spreker bedankt zijn collega Carla Dejonghe voor dit initiatief; zij komt uit een partij die eveneens in de Vlaamse regering en in de federale regering zit. Hij heeft het dus mede ondertekend met overtuiging en hoopt dat zijn collega's het werkelijk zullen kunnen overbrengen naar hun respectieve executieven en dat het zal kunnen leiden tot akkoorden tussen de verschillende actoren om de mobiliteit en het dagelijks leven van alle burgers te verbeteren.

De heer Sevket Temiz is het eens met zijn twee collega's. Zoals reeds gezegd, vormen het Brussels Gewest en het hinterland ervan een economische long die broodnodig is voor het gehele land. De verkeerscongestie en de verplaatsingsproblemen vormen dus een groot nadeel voor onze economie, maar ook voor de levenskwaliteit van de

usagers de la ville tout comme des navetteurs qui perdent parfois un temps considérable pour se rendre sur leur lieu de travail et rentrer à domicile en fin de journée.

La logique de la mise en œuvre d'une concertation métropolitaine structurelle appelée par la 6^{ème} réforme de l'Etat entend notamment voir des réponses pragmatiques et efficaces mises en œuvre en matière de mobilité afin d'optimiser les déplacements transrégionaux. Le cas du futur chantier de rénovation du tunnel Léopold II est certes un événement ponctuel, mais qui souligne plus que jamais la nécessité d'une concertation transrégionale optimale. Il s'agit là d'une urgence à laquelle il convient de répondre en favorisant la convergence des intérêts entre les différents opérateurs de transport publics ou dans la gestion des infrastructures favorisant les moyens de transports alternatifs comme le vélo.

Cette logique s'avère malheureusement parfois difficile à promouvoir sur un plan politique, notamment lorsque cela sous-tend une multitude d'adaptations techniques ou stratégiques au niveau des opérateurs de transport public. Pour surmonter ces freins techniques et matériels, il convient de faire preuve de volontarisme et de soutien politique.

C'est pourquoi le groupe PS appelle à ce que les différentes sociétés de transport public disposent de mandats clairs afin que soient énergiquement menés projets de convergence opérationnelle et d'interopérabilité et ce tant en ce qui concerne les titres de transport qu'en matière d'intégration tarifaire. De la même manière, le PS appelle à l'émergence d'une culture commune et de stratégies intégrées des opérateurs de transport public, afin de garantir une convergence des objectifs en matière de service et de performance.

Il convient de s'assurer que le mandat prospectif donné aux sociétés de transport public soit clair, afin que les questions techniques et financières soient surmontées avec volontarisme. Afin de garantir un signal clair, le groupe PS souhaite dès lors qu'en conséquence de cette résolution figure notamment des objectifs clairs en la matière dans le futur contrat de gestion de la STIB.

M. Paul Delva énumère les neuf propositions concrètes qui sont développées dans chacun des tirets du dispositif : il s'agit d'intégration tarifaire, de l'intégration de la billettique, du réseau cyclable, etc. Plus particulièrement, l'avant-dernier tiret du dispositif porte sur l'aménagement de parkings de dissuasion et de parkings de transit. Le député estime qu'il faut fournir un effort plus important à ce sujet, non seulement à Bruxelles, mais aussi dans les deux autres régions. En effet, il faudra aussi construire des parkings de dissuasion en amont de Bruxelles, en Flandre et en Wallonie, ce qui sera beaucoup plus efficace. Il faudra, après les élections de 2019, trouver des accords entre les trois Régions à cet égard.

Brusselaars, zowel de inwoners van de stad als de pendelaars, die soms veel tijd verliezen om zich naar hun werkplek te begeven en terug naar huis te keren op het einde van de dag.

De logica van de invoering van structureel metropolitaans overleg, als gevolg van de zesde staatshervorming, beoogt met name te komen tot pragmatische en efficiënte antwoorden op het vlak van mobiliteit teneinde de verplaatsingen tussen de Gewesten te optimaliseren. Het geval van de toekomstige renovatiewerken aan de Leopold II tunnel is uiteraard eenmalig, maar het benadrukt meer dan ooit de nood aan optimaal transregionaal overleg. Dat is een dringende noodzaak waaraan tegemoetgekomen moet worden door de convergentie van de belangen tussen de verschillende openbaarvervoeroperatoren te bevorderen, alsook via het beheer van de voorzieningen ten voordele van alternatieve vervoermiddelen zoals de fiets.

Spijtig genoeg blijkt het soms moeilijk die logica te bevorderen op politiek vlak, met name wanneer dat vele technische of strategische aanpassingen bij de openbaarvervoeroperatoren vergt. Om die technische en materiële belemmeringen te overstijgen, is voluntarisme en politieke steun vereist.

Daarom vraagt de PS fractie dat de verschillende openbaarvervoermaatschappijen duidelijke mandaten zouden krijgen, zodat projecten inzake operationele convergentie en interoperabiliteit energiek worden aangepakt, zowel inzake vervoerbewijzen als inzake tariefintegratie. Tevens roept de PS op om te komen tot een gemeenschappelijke cultuur en geïntegreerde strategieën van de openbaarvervoeroperatoren, om convergerende doelstellingen inzake dienstverlening en prestatie veilig te stellen.

Het is raadzaam ervoor te zorgen dat het verkennend mandaat dat werd verstrekt aan de openbaarvervoermaatschappijen duidelijk is, zodat de technische en financiële kwesties op daadkrachtige wijze worden aangepakt. Om een duidelijk signaal te waarborgen, wenst de PS fractie bijgevolg dat, ten gevolge van deze resolutie, inzonderheid duidelijke doelstellingen ter zake in het toekomstige beheerscontract van de MIVB worden opgenomen.

De heer Paul Delva somt de negen concrete voorstellen op die worden uitgewerkt in elk streepje van het verzoekend gedeelte: tariefintegratie, integratie van de vervoerbewijzen, het fietsnetwerk, enz. Het voorlaatste streepje van het verzoekend gedeelte betreft meer in het bijzonder de aanleg van ontradingsparkings en overstapparkings. Volgens de volksvertegenwoordiger moet daarvoor een grotere inspanning wordt geleverd, niet alleen in Brussel, maar ook in de twee andere Gewesten. Het is immers ook nodig ontradingsparkings te bouwen vóór Brussel, in Vlaanderen en in Wallonië, wat veel doeltreffender zal zijn. Na de verkiezingen van 2019 moeten akkoorden ter zake worden bereikt tussen de drie Gewesten.

II. Discussion générale

M. André du Bus de Warnaffe estime que la dimension métropolitaine des enjeux de mobilité à Bruxelles n'est plus à démontrer. En conséquence, des solutions doivent être apportées à l'échelle métropolitaine. C'est d'ailleurs ce que beaucoup d'autres grandes villes en France ou ailleurs ont mis en place depuis de nombreuses années.

Le groupe cdH a toujours soutenu cette vision. La semaine passée, cette même commission a adopté à l'unanimité une autre résolution visant à étendre la zone MTB (métro-train-tram-bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics (voir documents n^{os} A-519/1 et 2).

Il ne s'agit pas ici de rajouter une couche supplémentaire à la lasagne bruxelloise, car cette résolution le montre bien, la communauté métropolitaine n'a pas vocation à devenir un niveau de pouvoir en tant que tel, mais simplement à apporter des solutions à l'échelle adéquate. Il s'agit donc bien de créer un espace de solutions aux problèmes des citoyens, et non pas un espace de revendication à caractère communautaire. Ce refus de certains partis d'appliquer ce volet crucial pour Bruxelles de la sixième réforme, à savoir la mise en place d'une telle communauté, montre toute l'hypocrisie de certains qui, d'une part dénoncent la mauvaise gestion de notre Région, mais qui dans le même temps refusent de lui donner les moyens pour résoudre les problèmes dont souffrent notre Région et ses habitants. Les Bruxellois ne doivent pas être les otages d'une communautarisation de notre Région qui empêche d'apporter les solutions adéquates aux problématiques bruxelloises de mobilité.

Mme Cieltje Van Achter estime que les interventions des groupes DéFI et cdH prouvent qu'il existe encore de grands obstacles à Bruxelles pour travailler en réelle concertation avec la Flandre. Il y a eu ces dernières années beaucoup de concertations entre les ministres Smet et Weyts en matière de mobilité et de travaux publics, ainsi qu'entre les ministres-présidents Bourgeois et Vervoort. La Flandre a un grand projet de mobilité pour Bruxelles et sa périphérie, où chacun y trouve des intérêts : par exemple, le projet du Ring autour de Bruxelles, le Brabantnet avec des infrastructures de trams, des infrastructures cyclistes, etc.

L'oratrice assure que l'administration bruxelloise est toujours invitée à toutes les réunions organisées par l'administration flamande. Mais le problème est que Bruxelles Mobilité ne reçoit aucun mandat du pouvoir politique bruxellois. Alors que la Flandre consacre un budget de 3,4 milliards à la mobilité autour de Bruxelles, le gouvernement bruxellois se contente d'envoyer des fonctionnaires qui n'ont aucun mandat. Tel est le plus grand point d'achoppement des négociations actuelles.

Autre exemple : pour ce qui concerne le chantier du tunnel Leopold II, les ministres Weyts et Smet disposent d'un accord de protocole, qui a été obtenu beaucoup plus rapidement qu'un accord avec les bourgmestres bruxellois. Il n'y a aucun

II. Algemene bespreking

De heer André du Bus de Warnaffe vindt dat de metropolitaanse dimensie van de uitdagingen inzake mobiliteit in Brussel niet meer moet worden aangetoond. Bijgevolg moeten oplossingen worden gevonden op metropolitaans niveau. Dat is trouwens wat veel andere grote steden in Frankrijk of elders al vele jaren hebben gedaan.

De cdH fractie heeft die visie altijd gesteund. Vorige week heeft deze commissie eenparig een andere resolutie goedgekeurd teneinde de MTB zone (metro trein tram bus) uit te breiden tot de stations van de rand, zodat de inwoners van de rand de voorkeur kunnen geven aan het openbaar vervoer (zie stukken nrs. A-519/1 en 2).

Het is hier niet de bedoeling een laagje toe te voegen aan de Brusselse lasagne, want deze resolutie toont duidelijk aan dat de metropolitaanse gemeenschap zich niet geroepen voelt om een machtsniveau als dusdanig te worden, maar enkel om oplossingen te bereiken op een passende schaal. Het is dus wel degelijk de bedoeling om een ruimte te creëren die oplossingen moet vinden voor de problemen van de burgers, en niet om een ruimte voor eisen van communautaire aard. De weigering van sommige partijen om dit voor Brussel cruciaal luik van de zesde staatshervorming uit te voeren, te weten de invoering van een dergelijke gemeenschap, toont de hypocrisie van sommigen, die enerzijds klagen over het slecht beheer van ons Gewest, maar tegelijkertijd weigeren het de middelen te verschaffen om de problemen waaronder ons Gewest en zijn inwoners lijden op te lossen. De Brusselaars mogen niet worden gegijzeld door een communautarisering van ons Gewest, die belet passende oplossingen te verschaffen voor de Brusselse mobiliteitsproblemen.

Mevrouw Cieltje Van Achter vindt dat de interventies van de DéFI en cdH fractie aantonen dat er in Brussel nog grote hinderpalen bestaan om werkelijk in overleg met Vlaanderen te werken. De laatste jaren is er veel overleg geweest tussen minister Smet en minister Weyts inzake mobiliteit en openbare werken, alsook tussen minister president Bourgeois en minister president Vervoort. Vlaanderen heeft een groot mobiliteitsproject voor Brussel en zijn rand, dat in ieders belang is: bijvoorbeeld het project inzake de Ring rond Brussel, het Brabantnet met tramvoorzieningen, fietsvoorzieningen, enz.

De spreekster verzekert dat het Brussels bestuur altijd uitgenodigd wordt op alle door het Vlaams bestuur georganiseerde vergaderingen. Het probleem is echter dat Brussel Mobiliteit geen enkel mandaat ontvangt van de Brusselse beleidsvoerders. Terwijl Vlaanderen een budget van 3,4 miljard besteedt aan de mobiliteit rond Brussel, beperkt deze regering zich ertoe ambtenaren te sturen die geen enkel mandaat hebben. Dat is het grootste struikelblok voor de huidige onderhandelingen.

Een ander voorbeeld betreft de werken aan de Leopold II tunnel. Minister Weyts en minister Smet beschikken over een protocolakkoord, dat veel sneller bereikt werd dan een akkoord met de Brusselse burgemeesters. Er is geen enkel

dossier où la Flandre se trouve dans une position de refus, c'est plutôt du côté de à Bruxelles que l'on freine des quatre fers, en particulier dans les communes.

En ce qui concerne la communauté métropolitaine, le ministre-président Vervoort a bien proposé toute une structure, avec une administration, etc. Mais la Flandre n'en veut pas. La Flandre veut de la concertation entre entités adultes, et pas un « bidule institutionnel » de plus.

M. Bruno De Lille se réjouit, au nom du groupe Groen, de la discussion de cette proposition de résolution. Il faut que Bruxelles et sa périphérie soient unis dans un et seul même réseau de mobilité. Le VOKA a fait réaliser beaucoup d'études, qui mettent en avant le fait que le commerce entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre existe, et a besoin d'un réseau important de mobilité pour se développer. Dans les faits, la communauté métropolitaine existe déjà. Mais chaque Région continue à faire ses plans de son côté sans tenir compte des Régions voisines.

Le député a entendu dire que le gouvernement flamand voulait tenir compte de Bruxelles, mais que Bruxelles ne veut pas participer. En guise contre-exemple, il se rappelle d'une conférence de presse organisée par le ministre Weyts à propos de l'élargissement du Ring, où le ministre-président Vervoort tombait des nues car il pensait qu'une négociation devait encore avoir lieu. Il n'y a donc pas de collaboration, pas de participation. Chacun défend son point de vue. On est ici dans l'ambiguïté.

Cette proposition de résolution exprime le point de vue du Parlement, qui exige une concertation entre les deux gouvernements. Cela n'a pas de sens de donner un mandat à l'administration : il faut d'abord un accord politique. C'est pourquoi le présent texte demande au Gouvernement bruxellois de conclure un accord de coopération avec le Gouvernement flamand, et détaille une série de points ayant trait à la mobilité, et susceptibles de faire l'objet d'un accord.

Les groupes Ecolo et Groen déposent deux petits amendements à ce texte : le premier, aux considérants, vise à supprimer la notion d'« optimisation » du Ring, en rendant la formulation plus neutre ; le deuxième, à l'avant-dernier tiret du dispositif, concerne les parkings de dissuasion. Pour Ecolo et Groen, il est important de construire ces parkings en amont de la Région de Bruxelles-Capitale, sur le territoire de la Flandre et de la Wallonie, et de ne plus en construire davantage à l'intérieur même de la Région bruxelloise, exception faite des projets existants, c'est-à-dire les 10.000 places de parking de transit que veut construire le gouvernement bruxellois à l'entrée de la Région. Si ces deux amendements sont adoptés, Groen et Ecolo soutiendront cette proposition de résolution avec enthousiasme.

Mme Carla Dejonghe répète que la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la Région. Concrètement, les sociétés de transports en commun se sont déjà concertées à de multiples reprises entre elles, et il en a résulté certaines avancées. Le

dossier waarin Vlaanderen een weigerend standpunt inneemt; het is eerder aan de Brusselse kant dat stevig wordt afgeremd, vooral in de gemeenten.

Wat de metropolitaanse gemeenschap betreft, heeft minister president Vervoort wel degelijk een hele structuur met een bestuur enz. voorgesteld, maar Vlaanderen wil daar niet van weten. Vlaanderen wil overleg tussen volwassen deelgebieden, en niet nog een "institutioneel dingetje".

De heer Bruno De Lille verheugt zich in naam van de Groen fractie over de bespreking van dit voorstel van resolutie. Brussel en zijn rand moeten verenigd worden in eenzelfde mobiliteitsnet. De VOKA heeft veel onderzoek laten uitvoeren, dat naar voren brengt dat er handel is tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaanderen en er nood is aan een belangrijk mobiliteitsnet om zich te ontwikkelen. In werkelijkheid bestaat de metropolitaanse gemeenschap al, maar elk Gewest blijft plannen maken van zijn kant, zonder rekening te houden met de naburige Gewesten.

De volksvertegenwoordiger heeft horen zeggen dat de Vlaamse regering rekening wilde houden met Brussel, maar dat Brussel niet wil meewerken. Als tegenvoorbeeld herinnert hij aan een persconferentie die georganiseerd werd door minister Weyts over de verbreding van de Ring, waarbij minister president Vervoort uit de lucht viel, omdat hij dacht dat de onderhandelingen nog moesten plaatsvinden. Er is dus geen samenwerking, geen deelname. Iedereen verdedigt zijn standpunt en hier heerst ambiguïteit.

Dit voorstel van resolutie vertolkt het standpunt van het parlement, dat overleg tussen de twee regeringen eist. Het heeft geen zin een mandaat te verlenen aan het bestuur: eerst moet er een politiek akkoord zijn. Daarom verzoekt deze tekst de Brusselse regering een samenwerkingsovereenkomst te sluiten met de Vlaamse regering en vermeldt hij een reeks punten die betrekking hebben op mobiliteit en waarover een overeenkomst kan worden gesloten.

De Ecolo en Groen fractie dienen twee kleine amendementen op de tekst in: het eerste amendement op de consideransen strekt ertoe het begrip "optimaliseren" van de Ring schrappen en de formulering neutraler te maken; het tweede amendement slaat op het verzoek na het voorlaatste streepje van het verzoekend gedeelte en gaat over de ontradingsparkings. Ecolo en Groen vinden het belangrijk dat die parkings worden aangelegd buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest op het grondgebied van Vlaanderen en Wallonië en niet langer binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelf, met uitzondering van de bestaande projecten, te weten de 10.000 plaatsen op de overstapparkings die de Brusselse regering aan de rand van het Gewest wil aanleggen. Als die twee amendementen worden aanvaard, zullen Ecolo en Groen het voorstel van resolutie met enthousiasme steunen.

Mevrouw Carla Dejonghe herhaalt dat mobiliteit niet stopt aan de grenzen van het Gewest. In concreto hebben de openbaarvervoermaatschappijen al herhaaldelijk met elkaar overleg gepleegd. Dat heeft bepaalde resultaten opgeleverd.

but de cette résolution, c'est de donner un mandat clair à la STIB et à Bruxelles Mobilité pour pouvoir négocier avec la Flandre et les partenaires locaux dans une série de domaines ayant trait à la mobilité. La députée n'a aucune objection sur l'amendement n° 1 : tout le monde sait bien de quoi on parle.

M. Marc Loewenstein marque lui aussi son accord sur l'amendement n° 1, mais s'interroge quelque peu sur l'amendement n° 2 : selon lui, il faut distinguer les parkings de transit (P+R), qui se situent en Région de Bruxelles-Capitale, et dont les projets actuels prévoient 10.000 places d'ici 2020, et les parkings de dissuasion qui, par définition, dissuadent les automobilistes de venir jusqu'à Bruxelles. Ces parkings de dissuasion devraient donc bien se situer en amont de Bruxelles : d'où la nécessité de se concerter avec la Flandre et la Wallonie. Il s'agit d'une précision importante à apporter.

Mme Cielte Van Achter demande pourquoi on veut distinguer les parkings de dissuasion des parkings de transit : seuls les premiers devraient faire l'objet d'une négociation, et pas les autres ? Quand on parle de mobilité, il faut pouvoir parler de tout.

M. André du Bus de Warnaffe ne comprend pas les réticences de Mme Van Achter : à part les considérations d'ordre général sur les relations entre Bruxelles et la Flandre, le député ne comprend pas pourquoi il faudrait remettre en question les éléments de cette résolution, qui a trait essentiellement à des éléments visant à renforcer la mobilité douce, le transfert modal, et, d'une manière générale, à une gestion plus performante et plus proche du citoyen. La N-VA est censée défendre l'intérêt du citoyen à travers un pragmatisme dans les solutions politiques. Or, tout ce qui est proposé dans cette résolution répond à ce souci de pragmatisme : l'intégration tarifaire, l'harmonisation des réseaux cyclables, l'accélération des processus de numérisation, l'ouverture des données en vue du développement d'une série d'applications, etc.. Le député ne voit pas en quoi cette résolution serait de nature à mettre en péril la politique de la N-VA.

Mme Cielte Van Achter explique qu'il faut s'entendre sur la manière de négocier. Selon elle, les négociations sont importantes, mais il faut pour cela donner un mandat à l'administration pour pouvoir travailler concrètement. Le ministre-président Vervoort a encore dernièrement redit, sur la question du Ring, qu'il ne donnait aucun mandat à Bruxelles Mobilité pour participer aux réunions. C'est pourtant la seule manière, selon elle, d'apporter des solutions concrètes dans les dossiers. L'oratrice a entendu, dans les propos de DéFI et du cdH, que la Flandre ne voulait pas de concertation, mais c'est faux. La seule chose dont la Flandre ne veut pas, c'est d'une nouvelle usine à gaz institutionnelle. Il faut des solutions, et pas des administrations. Le groupe N-VA estime que la Région bruxelloise n'est pas encore adulte pour pouvoir négocier sur le même pied que la Flandre.

De resolutie strekt ertoe een duidelijk mandaat te verlenen aan de MIVB en Brussel Mobiliteit om met Vlaanderen en de lokale partners te onderhandelen over een reeks aangelegenheden in verband met mobiliteit. De volksvertegenwoordigster heeft geen enkel bezwaar tegen amendement nr. 1: iedereen weet goed waarover het gaat.

De heer Marc Loewenstein stemt eveneens in met amendement nr. 1, maar heeft enige twijfels over amendement nr. 2: volgens hem dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen de overstapparkings (P + R), die zich in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevinden en volgens de huidige plannen 10.000 plaatsen zouden tellen tegen 2020, en de ontradingsparkings, die per definitie de automobilisten moeten ontmoedigen om Brussel binnen te rijden. De ontradingsparkings zouden zich dus buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moeten bevinden: vandaar het noodzakelijke overleg met Vlaanderen en Wallonië. Dat is een belangrijke precisering.

Mevrouw Cielte Van Achter vraagt waarom men een onderscheid wil maken tussen ontradingsparkings en overstapparkings: zou men enkel over de ontradingsparkings moeten onderhandelen en niet over de andere? Wanneer men van mobiliteit spreekt, moet alles aan bod kunnen komen.

De heer André du Bus de Warnaffe begrijpt de terughoudendheid van mevrouw Van Achter niet: afgezien van de algemene beschouwingen over de betrekkingen tussen Brussel en Vlaanderen, begrijpt de volksvertegenwoordiger niet waarom de elementen van de resolutie ter discussie zouden moeten worden gesteld, want ze heeft voornamelijk betrekking op alles wat de zachte mobiliteit, de modal shift en, in het algemeen, een performanter beleid dat dichter bij de burger staat, bevordert. De N-VA wordt geacht de belangen van de burgers te verdedigen met een pragmatische aanpak van de beleidsoplossingen. Alles wat in de resolutie wordt voorgesteld, getuigt van dat pragmatisme: de tariefintegratie, de harmonisering van de fietsnetwerken, de versnelling van de digitaliseringsprocessen, het openstellen van data voor de ontwikkeling van een reeks apps enz. De volksvertegenwoordiger begrijpt niet hoe de resolutie het beleid van de N-VA in gevaar zou kunnen brengen.

Mevrouw Cielte Van Achter wijst erop dat men moet afspreken hoe de onderhandelingen gevoerd worden. Volgens haar zijn de onderhandelingen belangrijk, maar daartoe moet een mandaat worden verleend aan het bestuur om een en ander te concretiseren. Minister-president Vervoort heeft onlangs nog in verband met de Ring herhaald dat hij geen enkel mandaat verleent aan Brussel Mobiliteit om deel te nemen aan de vergaderingen. Volgens haar is dat echter de enige manier om concrete oplossingen in de dossiers te vinden. De spreekster heeft in het betoog van DéFI en de cdH gehoord dat Vlaanderen geen overleg wenst, maar dat is niet waar. Het enige wat Vlaanderen niet wil, is een nieuw institutioneel kluwen. Er zijn oplossingen nodig en geen besturen. De N-VA-fractie vindt dat het Brussels Gewest nog niet volwassen genoeg is om op gelijke voet met Vlaanderen te kunnen onderhandelen.

M. André du Bus de Warnaffe se dit inquiet d'entendre ce genre de réponse.

M. Bruno De Lille remercie la majorité de soutenir les amendements n^{os} 1 et 2 proposés. Le député trouve étrange d'entendre sa collègue plaider pour une meilleure concertation, et refuser en même temps de soutenir la présente résolution.

Mme Van Achter signale que, de toutes façons, elle n'a pas le droit de vote en commission. Son groupe prendra attitude en séance plénière.

III. Discussion des considérants et des tirets du dispositif et votes

Considérants

Les considérants ne suscitent aucun commentaire.

Votes

L'amendement n^o 1 est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

Les considérants, tels qu'amendés, sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

Dispositif

Mme Anne-Charlotte d'Ursel s'interroge encore sur l'amendement n^o 2 : sur quoi porte le mot « exclusivement » ? Quels sont les parkings qui doivent « exclusivement » se trouver en amont du territoire bruxellois ? La justification semble ne viser que les parkings de transit et de transfert modal. Qu'en est-il alors des parkings de dissuasion ?

M. Bruno De Lille répond que le mot « exclusivement » porte sur les trois types de parking : parkings de transit, parkings de dissuasion et parkings de transfert modal. Les écologistes veulent clairement qu'il n'y ait plus de construction de nouveaux parkings sur le territoire de la Région bruxelloise.

M. Marc Loewenstein souligne qu'il doit exister une différence entre les parkings de dissuasion d'une part, qui se situent par définition à l'extérieur de la Région, et d'autre part les parkings de transit, situés par définition à l'intérieur de la Région, conformément au projet « P+R ». Pourquoi devrait-on les mettre dans le même sac ?

Pour Mme Céline Delforge, la question est de savoir si on veut que les gens viennent encore avec leur voiture le plus près possible de la Région bruxelloise. Les écologistes ne le souhaitent pas.

M. Marc Loewenstein estime que l'amendement ne devrait porter que sur les parkings de dissuasion, puisque la

Een dergelijk antwoord baart de heer André du Bus de Warnaffe zorgen.

De heer Bruno De Lille dankt de meerderheid, omdat ze de ingediende amendementen nrs. 1 en 2 steunt. De volksvertegenwoordiger vindt het vreemd dat zijn collega voor beter overleg pleit, maar tegelijk weigert de resolutie te steunen.

Mevrouw Van Achter wijst erop dat ze, hoe dan ook, geen stemrecht in de commissie heeft. Haar fractie zal haar standpunt tijdens de plenaire vergadering vertolken.

III. Bespreking van de consideransen en de streepjes van het verzoekend gedeelte en stemmingen

Consideransen

De consideransen lokken geen enkele commentaar uit.

Stemmingen

Amendement nr. 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

De consideransen, aldus geamendeerd, worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

Verzoekend gedeelte

Mevrouw Anne Charlotte d'Ursel heeft nog vragen over amendement nr. 2: waarop heeft het woord "uitsluitend" betrekking? Welke parkings moeten zich "uitsluitend" buiten het grondgebied van het Brussels Gewest bevinden? De verantwoording lijkt enkel over de overstapparkings en de modale shift te gaan. Hoe staat het met de ontradingsparkings?

De heer Bruno De Lille antwoordt dat het woord "uitsluitend" betrekking heeft op de drie soorten parkings: overstapparkings, ontradingsparkings en modal-shiftparkings. De groenen willen duidelijk dat er geen nieuwe parkings meer worden aangelegd op het grondgebied van het Brussels Gewest.

De heer Marc Loewenstein benadrukt dat er een verschil moet zijn tussen de ontradingsparkings enerzijds, die per definitie buiten het Gewest liggen, en de overstapparkings anderzijds, die per definitie binnen het Gewest liggen, overeenkomstig het "P + R"-project. Waarom zou men ze over dezelfde kam scheren?

Volgens mevrouw Céline Delforge is de hamvraag of men wenst dat men nog met de wagen zo dicht mogelijk bij zijn bestemming in het Brussels Gewest komt. De groenen willen dat duidelijk niet.

De heer Marc Loewenstein vindt dat het amendement enkel betrekking mag hebben op de ontradingsparkings,

résolution porte sur des négociations à mener sur l'hinterland. Ecolo et Groen pourraient-ils accepter de modifier cet amendement ?

M. Paul Delva demande s'il faut comprendre de cet amendement que l'on ne veut plus qu'il y ait des parkings de transit à Bruxelles ?

M. Bruno De Lille répond affirmativement : après les 10.000 parkings prévus par le Gouvernement bruxellois, il ne faudrait plus en construire d'autres.

M. Marc Loewenstein estime que la décision de construire ou non de nouveaux parkings de transit doit revenir in fine au Gouvernement bruxellois. Ici, la résolution concerne plutôt l'interopérabilité.

M. Bruno De Lille souhaite éviter à l'avenir de nouvelles discussions sur les parkings à l'intérieur de Bruxelles. Les 10.000 places sont acquises, il n'en faudrait pas davantage.

M. Marc Loewenstein suggère de retirer du dispositif de la résolution la référence aux parkings de transit.

M. Paul Delva se dit un grand défenseur des parkings de dissuasion à l'extérieur de Bruxelles. Il estime donc que cette résolution est bien équilibrée. Si, dans quelques années, on voulait augmenter les 10.000 places des parkings de transit à l'intérieur de Bruxelles, pourquoi fermerait-on aujourd'hui cette possibilité ?

M. Jamal Ikazban propose de ne pas rejeter l'amendement, mais de le modifier quelque peu.

Mme Cieltje Van Achter estime, à propos de ces parkings, qu'il faut aussi se concerter avec le niveau fédéral, étant donné que les terrains sur lesquels on veut construire ces parkings de dissuasion appartiennent à Infrabel.

Mme Céline Delforge, ayant entendu tous les arguments échangés dans cette discussion, décide de retirer son amendement n° 2, mais regrette que ce soit toujours à l'opposition de plier.

Vote

L'amendement n° 2 est retiré par ses auteurs.

Le dispositif est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble de la proposition de résolution

La proposition de résolution dans son ensemble, telle qu'amendée, est adoptée à l'unanimité des 13 membres présents.

aangezien de resolutie gaat over onderhandelingen over het hinterland. Zouden Ecolo en Groen bereid zijn het amendement te wijzigen?

De heer Paul Delva vraagt of men uit dat amendement moet begrijpen dat men niet langer overstapparkings in Brussel wenst.

De heer Bruno De Lille antwoordt bevestigend: bij de door de Brusselse regering geplande 10.000 parkeerplaatsen zouden er geen meer mogen bijkomen.

De heer Marc Loewenstein vindt dat de beslissing om al dan niet nieuwe overstapparkings aan te leggen in fine aan de Brusselse regering moet toekomen. De resolutie gaat veeleer over de interoperabiliteit.

De heer Bruno De Lille wenst in de toekomst nieuwe discussies over de parkings binnen Brussel te vermijden. De 10.000 parkeerplaatsen zijn verworven. Er zijn er niet meer nodig.

De heer Marc Loewenstein stelt voor om de verwijzing naar de overstapparkings uit het verzoekend gedeelte van de resolutie te verwijderen.

De heer Paul Delva is een groot voorstander van ontradingsparkings buiten Brussel. Hij vindt de resolutie dan ook evenwichtig. Indien men over enkele maanden de 10.000 plaatsen op de overstapparkings binnen Brussel zou willen verhogen, waarom zou men dan die mogelijkheid nu al verwerpen?

De heer Jamal Ikazban stelt voor het amendement niet te verwerpen, maar lichtjes te wijzigen.

Wat de ontradingsparkings betreft, vindt mevrouw Cieltje Van Achter dat men ook overleg moet plegen met het federale niveau, aangezien de terreinen waarop men die ontradingsparkings wil aanleggen, eigendom van Infrabel zijn.

Mevrouw Céline Delforge heeft alle argumenten in deze bespreking gehoord en beslist haar amendement nr. 2 in te trekken. Ze betreurt evenwel dat de oppositie altijd moet inbinden.

Stemming

Amendement nr. 2 wordt ingetrokken door de indieners.

Het verzoekend gedeelte wordt aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie, zoals geamendeerd, wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le Rapporteur,

Jamal IKAZBAN

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De Rapporteur,

Jamal IKAZBAN

De voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL

V. Texte adopté par la commission

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Compte tenu des ambitions du plan IRIS 2 et de l'accord de gouvernement régional 2014-2019 qui visent à réguler la mobilité dans la Région de Bruxelles-Capitale ;

Compte tenu de l'accord de coopération du 17 juin 1991 entre la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale concernant le transport régulier, de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ;

Compte tenu de la communauté métropolitaine de Bruxelles créée par la loi spéciale du 19 juillet 2012 ;

Compte tenu de la résolution relative à l'aménagement d'un réseau express régional pour cyclistes adoptée par le Parlement bruxellois ;

Compte tenu des projets du Gouvernement flamand relatifs au Ring de Bruxelles ;

Compte tenu des projets de la vision de la mobilité 2020 (Mobilitévisie 2020) de la société De Lijn Brabant flamand ;

Compte tenu des projets du Gouvernement wallon visant à ouvrir aux voitures partagées les bandes réservées aux bus sur l'autoroute en direction de Bruxelles ;

Compte tenu de la vision de la Région bruxelloise quant au développement du réseau express régional ;

Compte tenu des initiatives existantes qui ont déjà été prises sur le plan de la coopération interrégionale en matière de mobilité et de transports en commun ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de conclure, comme prévu dans la loi spéciale du 19 juillet 2012, les accords de coopération nécessaires avec les deux autres Régions et d'accorder à la STIB et à Bruxelles Mobilité des mandats concrets afin qu'ils se chargent notamment de développer, en concertation avec leurs partenaires fédéraux et régionaux, les éléments suivants :

- une intégration tarifaire complète des transports en commun dans la zone de desserte de la communauté métropolitaine, en tenant compte d'une politique tarifaire équilibrée qui n'entraîne pour les Bruxellois aucun surcout pour leur mobilité intrabruuxelloise ;
- l'installation des mêmes valideurs dans les véhicules des différentes sociétés de transports ;
- l'harmonisation des réseaux cyclables wallon et flamand avec le réseau bruxellois ;

V. Tekst aangenomen door de commissie

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Rekening houdend met de ambities van het IRIS 2-plan en het gewestelijk regeerakkoord 2014-2019 om de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in de juiste banen te leiden;

Rekening houdend met het samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 tussen het Vlaams Gewest, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, in verband met het geregeld vervoer van en naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

Rekening houdend met de bij bijzondere wet van 19 juli 2012 opgerichte Hoofdstedelijke Gemeenschap van Brussel;

Rekening houdend met de resolutie aangenomen door het Brussels Parlement tot realisatie van een gewestelijk expresnet voor fietsers;

Rekening houdend met de plannen van de Vlaamse Regering voor de Ring rond Brussel;

Rekening houdend met de plannen van de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn Vlaams-Brabant;

Rekening houdend met de plannen van de Waalse Regering om gereserveerde busstroken op de autosnelweg naar Brussel uit te breiden naar carpooling;

Rekening houdend met de visie van het Brussels Gewest op de uitbouw van het Gewestelijk Expresnet;

Rekening houdend met de reeds bestaande initiatieven die genomen werden inzake intraregionale samenwerking op het vlak van mobiliteit en openbaar vervoer;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om, zoals bedoeld in de bijzondere wet van 19 juli 2012, de nodige samenwerkingsakkoorden te sluiten met de andere twee Gewesten en concrete mandaten te verlenen aan de MIVB en Brussel Mobiliteit om samen met haar federale en regionale partners in te staan voor de uitwerking van onder andere:

- een volledige tariefintegratie op het openbaar vervoer in het werkingsgebied van de Hoofdstedelijke Gemeenschap, rekening houdend met een evenwichtig prijsbeleid, waarbij de Brusselaars geen meerkost betalen voor intrabrukselse mobiliteit;
- de uitrusting van de vervoerstuigen van de verschillende vervoersmaatschappijen met dezelfde ontwaardings-machines;
- de afstemming van het Vlaamse en het Waalse fietsnetwerk op het Brusselse fietsnetwerk;

- l'accélération des processus de numérisation au sein des différentes sociétés de transports en commun ;
 - l'échange et la diffusion de la progression en temps réel des véhicules des différents opérateurs de mobilité sur les supports d'information placés aux nœuds de correspondances et dans les véhicules des lignes interrégionales des différentes sociétés de transports en commun ;
 - l'ouverture des données en vue du développement d'applications et de canaux d'information communs pour permettre aux opérateurs publics et privés d'assurer une offre de mobilité intégrée dans la zone métropolitaine ;
 - la conclusion d'accords interrégionaux sur l'aménagement et la connexion des infrastructures fixes (tram, métro) ;
 - l'aménagement, le développement et l'harmonisation des parkings de dissuasion, des parkings de transit et des parkings de transfert modal ;
 - des accords sur le développement ultérieur du RER.
- de versnelling van de digitaliseringsprocessen bij de verschillende openbare vervoersmaatschappijen;
 - de uitwisseling en verspreiding van real-timetrajecten van de verschillende mobiliteitsoperatoren op de informatiedragers aan knooppunthaltes en in voertuigen op de intergewestelijke trajecten van de verschillende openbaarvervoermaatschappijen;
 - het openstellen van data voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke informatiekkanalen en apps voor een geïntegreerde vervoersmobiliteit door openbare en private operatoren voor de hoofdstedelijke zone;
 - het maken van intergewestelijke afspraken over de aanleg en de verbinding van vaste infrastructuur (tram, metro);
 - de aanleg, de uitbouw en het op elkaar afstemmen van de ontradingsparkings, de overstapparkings en de modal shift-parkings;
 - afspraken rond de verdere uitbouw van het GEN.

VI. Amendements

N° 1 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

5^e considérant

Remplacer le cinquième considérant par :

« *Compte tenu des projets du Gouvernement flamand relatifs au Ring de Bruxelles* ».

JUSTIFICATION

Le terme « *optimiser* » est sujet à caution.

N° 2 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

8^e tiret du dispositif

Ajouter les mots « *– exclusivement en amont du territoire de la Région bruxelloise, à l'exception des projets existants –* » entre « *l'aménagement, le développement* » et « *et l'harmonisation des parkings de dissuasion, des parkings de transit et des parkings de transfert modal* ».

JUSTIFICATION

les futurs projets de développement de parkings de transit et de transfert modal doivent se faire en dehors du territoire de la Région bruxelloise.

VI. Amendementen

Nr. 1 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

5^{de} considerans

De vijfde considerans als volgt te vervangen:

“*Rekening houdend met de plannen van de Vlaamse regering voor de Ring rond Brussel;*”.

VERANTWOORDING

Het woord “*Optimaliseren*” is twijfelachtig.

Nr. 2 (de Mme Céline DELFORGE et M. Bruno DE LILLE)

8^{de} streepje van het verzoekend gedeelte

Tussen de woorden “*de aanleg, de uitbouw*” en de woorden “*en het op elkaar afstemmen van de ontradingsparkings, de overstapparkings en modalshiftparkings*” de woorden “*uitsluitend buiten het grondgebied van het Brussels Gewest, uitgezonderd de bestaande projecten*” in te voegen.

VERANTWOORDING

De toekomstige projecten van overstapparkings en modalshiftparkings moeten buiten het grondgebied van het Brussels Gewest ontwikkeld worden.