



SESSION ORDINAIRE 2017-2018

9 MAI 2018

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à valider le processus du panel citoyen
« Make your Brussels Mobility »
et à transmettre la résolution citoyenne au
Gouvernement de la Région de Bruxelles-
Capitale**

RAPPORT

fait au nom de la commission spéciale
chargée du suivi du panel citoyen

par MM. Marc LOEWENSTEIN (F)
et Bruno DE LILLE (N)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs: MM. Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, Mme Véronique Jamouille, MM. Charles Picqué, Sevet Temiz, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Pierre Kompany, Mme Céline Delforge, MM. Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Autres membres: Mme Carla Dejonghe, MM. Paul Delva, Hanza Fassi-Fihri, Youssef Handichi, Mmes Annemie Maes, Magali Plovie, Cielte Van Achter.

GEWONE ZITTING 2017-2018

9 MEI 2018

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot validering van het proces van het
burgerpanel “Make your Brussels Mobility”
en ter bezorging van de burgerresolutie aan
de Brusselse Hoofdstedelijke Regering**

VERSLAG

uitgebracht namens de bijzondere commissie
belast met de follow-up van het burgerpanel

door de heren Marc LOEWENSTEIN (F)
en Bruno DE LILLE (N)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden: de heren Ridouane Chahid, Jamal Ikazban, mevr. Véronique Jamouille, de heren Charles Picqué, Sevet Temiz, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Emmanuel De Bock, Marc Loewenstein, Pierre Kompany, mevr. Céline Delforge, de heren Jef Van Damme, Bruno De Lille.

Andere leden: mevr. Carla Dejonghe, de heren Paul Delva, Hanza Fassi-Fihri, Youssef Handichi, mevr. Annemie Maes, mevr. Magali Plovie, mevr. Cielte Van Achter.

I. Audition des participants au Panel citoyen

(réunion du 8 décembre 2017)

I.1. Introduction

Le Président accueille les participants du panel présents à cette réunion en les remerciant d'avoir participé à cet exercice démocratique important que constitue le panel citoyen *Make your Brussels Mobility*.

Le travail des panélistes n'est pas passé inaperçu, il a au contraire suscité l'intérêt de nombreux parlementaires. Et, conformément à l'engagement du Bureau du Parlement et de son Président, il doit maintenant faire l'objet d'un suivi. A lui seul, l'exercice n'est effectivement pas suffisant. Solliciter l'expression de l'opinion des citoyens sans lui donner suite enlèverait tout crédit à la démarche.

Par ailleurs, si l'exercice tente d'apporter des réponses à la préoccupation quotidienne des Bruxellois que constitue la mobilité, l'expérience participe également, modestement, à la recherche de solutions au problème de la crédibilité et de la légitimité du système représentatif dont on dit qu'il incarne la démocratie mais qui est susceptible d'améliorations, au travers de formules telles que le tirage au sort, la consultation populaire,...

Le Président se dit en outre convaincu que dès lors qu'on s'octroie le temps de l'information, de l'échange, de l'argumentation, des pistes se dégagent qui permettent l'expression des aspirations citoyennes, dont il convient de tenir compte.

Le professeur Raffaele Simone déclarait récemment que le référendum « n'[était] jamais qu'une manière silencieuse et inarticulée d'exprimer sa pensée » et qu'il fallait que « les gens puissent se parler de manière argumentée chaque fois que c'est nécessaire ». Le Président ajoute qu'il n'y a pas de participation et d'implication des citoyens s'il n'y a pas une connaissance du contenu des enjeux. Les politiques, par le panel citoyen, ne font donc pas qu'écouter, mais donnent également des informations pour que les citoyens puissent s'exprimer en toute connaissance des enjeux et notamment de certains éléments plus techniques relatifs à l'exercice des compétences. Le professeur Pierre Rosanvallon plaide quant à lui pour une démocratie de projets et ce particulièrement à un moment où on ressent plutôt la démocratie de rejet.

Du point de vue pratique, les membres de la commission spéciale, réunis pour la première fois ce jour, entendent tout d'abord les panélistes sur chacun des cinq thèmes développés par la résolution citoyenne. Les parlementaires pourront ensuite débattre, exprimer leur point de vue et poser toutes leurs questions aux panélistes qui y répondront. La commission décidera enfin de ce qu'elle entend faire de la résolution citoyenne. L'idée est pour l'instant de transmettre au Gouvernement, tant la résolution citoyenne que le compte

I. Hoorzitting met de deelnemers aan het Burgerpanel

(vergadering van 8 december 2017)

I.1. Inleiding

De voorzitter onthaalt de deelnemers van het panel die op deze vergadering aanwezig zijn en bedankt hen voor hun deelname aan deze belangrijke democratische oefening die het burgerpanel *Make your Brussels Mobility* vormt.

Het werk van de panelleden is niet onopgemerkt voorbijgegaan. Integendeel, het heeft de belangstelling van vele parlementsleden gewekt. En overeenkomstig het engagement van het Bureau van het Parlement en zijn Voorzitter, moet er nu een follow-up komen. De oefening op zichzelf is inderdaad niet voldoende. De burgers om hun mening vragen zonder daar gevolg aan te geven, zou alle vertrouwen in deze aanpak wegnemen.

De oefening is bovendien niet enkel een poging om oplossingen te vinden voor de dagelijkse bezorgdheid over de mobiliteit voor de Brusselaars. Het experiment levert ook een – bescheiden – bijdrage aan de zoektocht naar oplossingen voor het probleem van de geloofwaardigheid en de legitimiteit van het representatieve systeem, dat naar verluidt de democratie belichaamt, maar dat nog voor verbetering vatbaar is, door middel van formules zoals loting, volksraadpleging ...

De voorzitter zegt bovendien dat hij ervan overtuigd is dat vanaf het moment waarop men de tijd maakt om te informeren, uit te wisselen, te argumenteren, wegen worden vrijgemaakt die burgers de mogelijkheid geven om hun verlangens kenbaar te maken, waarmee rekening moet worden gehouden.

Professor Raffaele Simone verklaarde onlangs dat een referendum nooit slechts een stille en onduidelijke manier is om gedachten uit te spreken, en dat mensen telkens wanneer dat nodig is op een beargumenteerde manier met elkaar zouden moeten kunnen spreken. De voorzitter voegt eraan toe dat er geen deelname en betrokkenheid van de burgers is als de inhoud van de uitdagingen niet gekend is. De politici luisteren dus niet enkel naar het burgerpanel, maar geven ook informatie, zodat de burgers zich kunnen uitspreken met volledige kennis van de uitdagingen en met name van bepaalde meer technische elementen in verband met de uitoefening van de bevoegdheden. Professor Pierre Rosanvallon van zijn kant pleit voor een democratie van projecten, vooral op een moment waarop eerder de democratie van verwerping zich laat voelen.

Vanuit praktisch standpunt zullen de leden van de bijzondere commissie, die vandaag voor de eerste maal zijn bijeengekomen, eerst en vooral luisteren naar de panelleden over elk van de vijf thema's die in de burgerresolutie worden uitgewerkt. Vervolgens kunnen de parlementsleden debatteren, hun standpunt kenbaar maken en al hun vragen stellen aan de panelleden, die daarop zullen antwoorden. Tot slot zal de commissie beslissen wat zij van plan is te doen met de burgerresolutie. De bedoeling is op dit ogenblik om

rendu des débats que la commission spéciale aura eus à ce propos, de manière à ce que le futur plan régional de mobilité tienne compte de l'ensemble des discussions.

M. Marc Loewenstein signale que les députés ont déjà eu l'occasion d'entendre les panélistes expliquer leur résolution citoyenne lors de la séance du dimanche 19 novembre et souhaite, sans que l'on débattenne en détail de chacune des recommandations, privilégier l'échange.

I.2. Présentation de la résolution citoyenne (Cf. annexe 1)

M. Karel Deknopper, panéliste, présente la première partie intitulée « Communication ».

M. Patrick Verstraete, panéliste, présente la deuxième partie intitulée « Partage de l'espace ».

Mme Béatrice Delmotte, panéliste, présente la troisième partie intitulée « Carte mobilité ».

MM. Patrick Peycker et Robert Electeur, panélistes, présentent la quatrième partie intitulée « Politiques de mobilité ».

M. Michel Vandeputte, panéliste, présente la cinquième partie intitulée « Désengorgement de la ville ».

Ce dernier remercie également le Parlement d'avoir donné l'occasion à des citoyens de s'exprimer sur ce sujet ô combien délicat qu'est la mobilité à Bruxelles.

I.3. Discussion générale

M. Marc Loewenstein remercie les panélistes pour leur implication, ainsi que l'ASBL Particitiz et les services, qui ont rendu possible cette expérience enrichissante.

Le député estime qu'il faut analyser la résolution citoyenne sous le spectre de ce qui est planifié, en cours d'élaboration ou déjà réalisé ainsi qu'au regard des finances et des compétences de la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, Bruxelles n'est pas une île, il est nécessaire d'avoir une concertation entre les différents niveaux de pouvoir, et particulièrement avec le Fédéral et les Régions avoisinantes, afin de mener une politique de mobilité cohérente. S'il estime que cette concertation est nécessaire et souhaitée, il faut aussi avoir le courage de constater que ce n'est pas partagé par tous et qu'on arrive à un échec. Dans ce cas, soit on attend un miracle, soit on avance, au besoin seul, pour améliorer la qualité de vie des Bruxellois.

S'il apparaît que la question de la généralisation du 30 kilomètres par heure a été quelque peu difficile à trancher, le

zowel de burgerresolutie als het verslag van de debatten die de bijzondere commissie daarover gevoerd zal hebben, te bezorgen aan de regering, zodat in het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan rekening wordt gehouden met alle besprekingen.

De heer Marc Loewenstein merkt op dat de volksvertegenwoordigers reeds de mogelijkheid hebben gehad om de uitleg van de panelleden over hun burgerresolutie te horen tijdens de zitting van zondag 19 november en wenst voorrang te geven aan de uitwisseling, zonder daarbij in detail te debatteren over iedere aanbeveling.

I.2. Voorstelling van de burgerresolutie (Cf. bijlage 1)

De heer Karel Deknopper, panellid, stelt het eerste deel voor, met als titel "Communicatie".

De heer Patrick Verstraete, panellid, stelt het tweede deel voor, met als titel "Het delen van de ruimte".

Mevrouw Béatrice Delmotte, panellid, stelt het derde deel voor, met als titel "Mobiliteitskaart".

De heren Patrick Peycker en Robert Electeur, panelleden, stellen het vierde deel voor, met als titel "Mobiliteitsmaatregelen".

De heer Michel Vandeputte, panellid, stelt het vijfde deel voor, met als titel "Het ontlasten van de stad".

Laatstgenoemde bedankt ook het parlement dat het burgers de mogelijkheid heeft gegeven om zich uit te spreken over het zo heikele onderwerp van de mobiliteit in Brussel.

I.3. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein bedankt de panelleden voor hun betrokkenheid, evenals de vzw Particitiz en de diensten, die deze verrijkende ervaring mogelijk hebben gemaakt.

De volksvertegenwoordiger is van mening dat de burgerresolutie geanalyseerd moet worden binnen het spectrum van wat gepland, in uitwerking of reeds uitgevoerd is, alsook in het licht van de financiën en de bevoegdheden van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Brussel is immers geen eiland. Er is overleg nodig tussen de verschillende machtsniveaus en in het bijzonder met het federale niveau en de aangrenzende Gewesten, om een samenhangend mobiliteitsbeleid te voeren. Ofschoon hij dat overleg noodzakelijk en wenselijk vindt, moet men ook durven vaststellen dat niet iedereen die visie deelt en dat een en ander mislukt. In dat geval, wacht men op een mirakel of gaat men zo nodig alleen voort om de levenskwaliteit van de Brusselaars te verbeteren.

Het is enigszins moeilijk gebleken de knoop door te hakken in de kwestie van de veralgemening van

député note toutefois que les clivages marqués au niveau politique ne se répercutent pas nécessairement au niveau des citoyens. L'instauration d'un péage semble ainsi aller de soi pour les panélistes. Or, l'instauration d'un péage divise très fortement les partis. Cela semble démontrer que les politiques devraient davantage oser prendre des mesures importantes, même impopulaires, les citoyens étant suffisamment intelligents pour les comprendre.

L'intervenant observe également que des demandes figurant dans la résolution citoyenne sont formulées depuis longtemps par certaines formations politiques et que, parmi celles-ci, certaines sont en cours de mise en œuvre. Le groupe DéFI soutient ainsi l'amélioration de la communication et de la signalisation, la centralisation de l'information et des services, l'utilisation des nouvelles technologies, l'intégration tarifaire et la carte mobilité, les cheminements piétons et vélos sécurisés, la sécurité sur la route et dans les transports publics, la clarification du régime des limitations de vitesse, la mise en place d'un organe unique de la gestion de la mobilité, la charge de congestion (plutôt sous la forme d'un péage de zone), des parkings de transit liés à des transports publics performants, le télétravail,...

Pour ce qui est de la logique de rénovation des voiries qui donnerait la priorité aux modes de déplacements actifs avant de se préoccuper de la circulation automobile et, en dernier lieu, du stationnement, le député rappelle que la perte de places de stationnement nécessite des compensations hors voirie. La voiture est une réalité dont il convient de tenir compte. Or la politique de compensation aujourd'hui mise en œuvre constitue un échec.

En conclusion, et à la question des suites à donner à la résolution citoyenne, le député estime que les panélistes doivent en tout cas avoir un retour, positif ou négatif mais argumenté, de sorte que leur réflexion ne soit pas vaine mais puisse servir la mobilité bruxelloise.

M. Robert Electeur, panéliste, précise qu'en début de processus, les citoyens n'avaient pas spécialement connaissance des projets en cours portés par la Région. La résolution se contente dès lors parfois de réactualiser, avec les mots des citoyens ordinaires, ce que la population souhaite pour cette ville.

M. Patrick Verstraete, panéliste, rappelle que l'exercice consiste à se projeter en 2030 – 2035. Il s'agit donc d'un objectif à moyen terme. Le Gouvernement ne doit donc pas nécessairement y apporter de réponse immédiate.

M. Bruno De Lille remercie également les panélistes pour leur implication.

Le groupe Groen est évidemment satisfait des résultats de l'expérience. La résolution énonce certes des grands principes qui peuvent par exemple inspirer la démarche *Good Move* et le futur plan régional de mobilité, mais elle les traduit également en mesures très concrètes. Certaines sont bien sûr

30 kilometer per uur. De volksvertegenwoordiger merkt echter op dat de uitgesproken tegenstellingen op politiek niveau niet noodzakelijk hun weerslag hebben op burgersniveau. Zo lijkt de invoering van een tol vanzelfsprekend voor de panelleden. De partijen zijn echter sterk verdeeld daarover. Dat lijkt erop te wijzen dat politici belangrijke, zelfs onpopulaire, maatregelen zouden moeten durven nemen, want de burgers geven blijk van voldoende intelligentie om die te begrijpen.

De spreker merkt eveneens op dat een aantal verzoeken uit de burgerresolutie sinds lang door bepaalde politieke fracties worden geformuleerd en dat sommige daarvan reeds in uitvoering zijn. Zo steunt de DéFI-fractie de verbetering van de communicatie en de bewegwijzering, de centralisatie van informatie en diensten, het gebruik van nieuwe technologieën, de tariefintegratie en de mobiliteitskaart, de beveiligde voet- en fietspaden, de veiligheid op de weg en in het openbaar vervoer, een duidelijker systeem voor de snelheidsbeperkingen, de oprichting van één enkele instantie voor het mobiliteitsbeheer, de belasting van de congestie (eerder in de vorm van een tol per zone), transitparkings verbonden met performant openbaar vervoer, telewerk ...

Wat de logica van de wegvernieuwingen betreft, die voorrang zou geven aan actieve vervoerswijzen alvorens zich te bekommeren om het autoverkeer en, in de laatste plaats, het parkeren, herinnert de volksvertegenwoordiger eraan dat het verlies van parkeerplaatsen compensaties buiten de openbare weg vereist. De auto is een realiteit waarmee rekening moet worden gehouden. Het compensatiebeleid dat momenteel wordt gevoerd is echter een mislukking.

Wat het gevolg betreft dat aan de burgerresolutie moet worden gegeven, is de volksvertegenwoordiger ten slotte van mening dat de panelleden in ieder geval een terugkoppeling moeten krijgen, positief of negatief, maar beargumenteerd, zodat hun denkoefening niet vergeefs is, maar de Brusselse mobiliteit ten goede kan komen.

De heer Robert Electeur, panellid, preciseert dat de burgers aan het begin van het proces niet bijzonder veel kennis hadden van de lopende projecten die het Gewest ondersteunde. De resolutie maakt dus, met de woorden van gewone burgers, alleen maar weer actueel wat de bevolking wenst voor deze stad.

De heer Patrick Verstraete, panellid, herinnert eraan dat de oefening erin bestaat vooruit te kijken naar 2030 – 2035. Het gaat dus om een doelstelling op middellange termijn. De regering moet er dus niet noodzakelijk onmiddellijk een antwoord op geven.

De heer Bruno De Lille bedankt eveneens de panelleden voor hun betrokkenheid.

De Groen-fractie is uiteraard tevreden over de resultaten van het experiment. De resolutie formuleert niet alleen grote principes die bijvoorbeeld de *Good Move*-aanpak en het toekomstige gewestelijke mobiliteitsplan kunnen inspireren, maar vertaalt ze ook in zeer concrete maatregelen. Sommige

en cours d'élaboration mais la plupart nécessitent toutefois que l'on y travaille encore avant qu'elles ne soient totalement effectives.

Le député estime dès lors qu'il serait intéressant de transmettre la résolution au Gouvernement, à ses membres en charge de la mobilité, de la sécurité routière et de l'aménagement du territoire, afin de mettre rapidement en œuvre les mesures préconisées, sans pour autant attendre les prochaines élections.

Certaines recommandations avancées sont certes politiquement sensibles, mais elles doivent néanmoins servir de base à la discussion. Malgré leurs opinions politiques inévitablement divergentes, les panélistes ont réussi à trouver un accord. La balle est désormais dans le camp des politiques.

Mme Céline Delforge estime que le résultat obtenu par cette résolution citoyenne est à la hauteur de l'implication des citoyens dans ce panel. Si de nombreux points abordés par les panélistes sont couramment discutés au Parlement, ils font plus rarement l'objet d'un consensus.

L'expérience démontre en tous cas que les politiques doivent faire preuve d'un plus grand courage. Certaines décisions ne sont ainsi pas prises parce que les mandataires ont peur de froisser les citoyens ou de perdre des électeurs. Or, les gens sont conscients des changements à opérer et en sont même demandeurs. Les politiques devraient se montrer plus audacieux. Les citoyens osent par exemple dire que lorsque l'espace public est trop restreint que pour offrir un site propre à chaque mode de déplacement, il faut s'attaquer au stationnement.

Certaines mesures préconisées doivent sans doute faire l'objet d'un examen plus approfondi et imposent que l'on tranche préalablement d'autres questions annexes. Il en est ainsi notamment de la carte multimodale et de la problématique de la protection des données à caractère privé. D'autres mesures semblent par contre pouvoir s'appliquer sans difficulté aucune. Ainsi en est-il de l'abonnement MTB comme abonnement de base, qui était autrefois la norme.

La députée espère en conclusion que le travail des citoyens sera utilisé à bon escient.

M. Jef Van Damme se réjouit de cette première expérience, dont il espère qu'elle sera réitérée. Le groupe sp.a plaide en tout cas pour la généralisation et l'élargissement de ce genre de processus participatif direct.

Le député espère par ailleurs que la résolution citoyenne qui en émane ne soit pas simplement classée mais soit au contraire défendue et appliquée, pas seulement parce que les propositions y figurant sont particulièrement compatibles avec le programme de son groupe, mais surtout parce qu'il ne faudrait pas que le panel citoyen se résume à une discussion de café du commerce.

daarvan zijn natuurlijk in uitwerking, maar voor het merendeel is er toch nog werk aan de winkel voordat zij volledig doeltreffend zijn.

De volksvertegenwoordiger is dus van mening dat het interessant zou zijn om de resolutie aan de regering over te maken, aan haar leden belast met mobiliteit, verkeersveiligheid en ruimtelijke ordening, om de voorgestelde maatregelen uit te voeren, zonder daarom de volgende verkiezingen af te wachten.

Sommige aanbevelingen zijn weliswaar politiek gevoelig, maar zij moeten toch als basis voor de bespreking dienen. Ondanks hun onvermijdelijk uiteenlopende politieke meningen, zijn de panelleden erin geslaagd een overeenkomst te bereiken. Nu ligt de bal in het kamp van de politici.

Mevrouw Céline Delforge is van mening dat het resultaat dat met deze burgerresolutie werd bereikt op het niveau is van de betrokkenheid van de burgers in dit panel. Hoewel vele punten die de panelleden hebben aangekaart regelmatig worden besproken in het Parlement, wordt er zelden een consensus over bereikt.

Het experiment toont in ieder geval aan dat de politici meer moed moeten tonen. Zo worden bepaalde beslissingen niet genomen omdat de mandatarissen schrik hebben de burgers te krenken of kiezers te verliezen. De mensen zijn zich echter bewust van de veranderingen die moeten worden doorgevoerd en vragen daar zelfs om. De politici zouden zich moediger moeten betonen. De burgers durven bijvoorbeeld zeggen dat wanneer de openbare ruimte te beperkt is om een eigen plaats te geven aan iedere vervoerswijze, de parkeerplaatsen moeten worden aangepakt.

Sommige van de voorgestelde maatregelen moeten ongetwijfeld grondiger worden onderzocht en vereisen een voorafgaandelijke beslissing over andere, bijkomende kwesties. Dat is met name het geval voor de multimodale kaart en de problematiek van de bescherming van de persoonsgegevens. Andere maatregelen lijken daarentegen zonder enig probleem te kunnen worden toegepast. Zo bijvoorbeeld voor het MTB-abonnement als basisabonnement, wat vroeger standaard was.

De volksvertegenwoordigster hoopt ten slotte dat het werk van de burgers weldoordacht zal worden gebruikt.

De heer Jef Van Damme is verheugd over dit eerste experiment en hoopt dat het herhaald zal worden. De sp.a-fractie pleit in ieder geval voor de veralgemening en de uitbreiding van dit soort directe participatieve processen.

De volksvertegenwoordiger hoopt bovendien dat de burgerresolutie die daaruit voortkomt niet eenvoudigweg zal worden opgeborgen, maar integendeel zal worden verdedigd en toegepast, niet alleen omdat de voorstellen die erin voorkomen bijzonder compatibel zijn met het programma van zijn fractie, maar vooral omdat het burgerpanel niet mag neerkomen op cafépraat.

Quant au contenu, communication, multimodalité, sécurité et application effective des sanctions sont autant de points auxquels le député souscrit totalement. L'intervenant relève particulièrement dans la résolution, l'option fondamentale retenue au niveau du partage de l'espace public et la hiérarchie qu'elle établit entre piétons (1), cyclistes (2), transports public (3), véhicules privés (4) et enfin stationnement (5). C'est le principe STOP (*stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagens*) qui trouve ici à s'appliquer.

Le député explique encore que les politiques discutent souvent entre eux ou avec d'autres personnes occupant des fonctions dirigeantes tant dans le privé que dans le public qui, pour la plupart, disposent d'une voiture. Or, sur l'ensemble de Bruxelles, un ménage sur deux ne dispose pas d'automobile et n'a donc même pas le choix de rouler ou non en voiture. Pourtant, ces personnes n'apparaissent pas dans le débat. Le député remercie donc les panélistes de porter leur voix.

M. Jamal Ikazban se réjouit des nombreuses pistes avancées par la résolution, qui sont d'ailleurs régulièrement évoquées en commission de l'Infrastructure.

L'orateur rappelle que les députés ne sont pas présents ce jour pour tenter de dégager un consensus, mais pour recevoir un texte porté par les citoyens. Un point semble toutefois se dégager sur lequel tout le monde devrait s'entendre : les citoyens veulent une Région pour les gens. La question de la mobilité est devenue centrale ; même dans les quartiers populaires, elle est devenue une priorité.

Les solutions avancées feront débat et leur mise en œuvre nécessitera évidemment du courage. Il faudra également faire preuve d'écoute et de concertation ainsi que de pédagogie, de sorte que les aménagements soient acceptés.

Le député pense enfin que pour donner au panel toute son efficacité et éviter les effets d'annonce, il faut à présent s'accorder sur un texte qui invite le Gouvernement à examiner l'ensemble des propositions et à y répondre dans un délai raisonnable devant le Parlement.

Mme Cieltje Van Achter constate que le panel citoyen a abouti une résolution extrêmement structurée témoignant du temps et de l'énergie que les citoyens y ont consacrés.

La députée signale que de nombreux points figurant dans cette résolution sont également soutenus par sa formation politique : la sécurité routière doit constituer une priorité absolue dans laquelle des moyens supplémentaires doivent être investis ; la pression automobile doit être réduite ; chaque niveau de pouvoir doit prendre ses responsabilités.

A l'instar des panélistes, la députée déplore également la surabondance des acteurs bruxellois et plaide pour une

Wat de inhoud betreft, zijn communicatie, multimodaliteit, veiligheid en daadwerkelijke toepassing van de sancties allemaal punten die de volksvertegenwoordiger volledig onderschrijft. De spreker wijst in de resolutie in het bijzonder op de fundamentele keuze op het vlak van het delen van de openbare ruimte en de hiërarchie die wordt vastgelegd tussen voetgangers (1), fietsers (2), openbaar vervoer (3), privévoertuigen (4) en als laatste parkeerterrein (5). Dat is het STOP-principe (*stappen, trappen, openbaar vervoer, personenwagens*) dat hier wordt toegepast.

De volksvertegenwoordiger legt verder uit dat politici vaak onder elkaar praten of met andere personen die leidinggevende functies uitoefenen, zowel in de privé- als in de overheidssector, en die voor het grootste deel over een auto beschikken. In heel Brussel heeft één op de twee huishoudens geen auto en dus zelfs niet de keuze om al dan niet met de auto te rijden. Die personen komen echter niet naar voren in het debat. De volksvertegenwoordiger bedankt de panelleden dus om hun stem over te brengen.

De heer Jamal Ikazban is verheugd over de talrijke pistes die in de resolutie naar voren komen, die trouwens regelmatig aan bod komen in de commissie voor de infrastructuur.

De spreker herinnert eraan dat de volksvertegenwoordigers vandaag niet aanwezig zijn om te proberen een consensus te bereiken, maar om een door de burgers gedragen tekst te ontvangen. Toch komt er één punt naar voren waarover iedereen het eens zou moeten zijn: de burgers willen een Gewest voor de mensen. De mobiliteitskwestie heeft een centrale plaats ingenomen; zelfs in de volkswijken is zij een prioriteit geworden.

De voorgestelde oplossingen zullen worden besproken en de uitvoering ervan zal natuurlijk moed vergen. Er zal ook luisterbereidheid en overleg moeten zijn, alsook een pedagogische aanpak, opdat de aanpassingen worden aanvaard.

De volksvertegenwoordiger is ten slotte van mening dat, om het panel alle doeltreffendheid te geven en propaganda te vermijden, er nu een overeenkomst moet worden bereikt over een tekst die de regering verzoekt alle voorstellen te onderzoeken en er binnen een redelijke termijn een antwoord op te geven voor het parlement.

Mevrouw Cieltje Van Achter stelt vast dat het burgerpanel tot een extreem gestructureerde resolutie is gekomen, die getuigt van de tijd en energie die de burgers eraan hebben gewijd.

De volksvertegenwoordigster merkt op dat vele punten uit deze resolutie ook worden gesteund door haar politieke fractie: de verkeersveiligheid moet een absolute prioriteit vormen waarin bijkomende middelen moeten worden geïnvesteerd, de autodruk moet worden verminderd en ieder machtsniveau moet zijn verantwoordelijkheden nemen.

In navolging van de panelleden betreurt de volksvertegenwoordigster ook de overmaat aan Brusselse

meilleure concertation mais n'est en revanche nullement convaincue des bienfaits qu'une nouvelle instance de coordination engendrerait. Le paysage institutionnel bruxellois est une lasagne dont les couches sont déjà trop nombreuses. Plutôt que d'ajouter une couche, le groupe N-VA préférerait en supprimer une, en l'occurrence celle des communes.

Au point de vue de la communication, le privé joue déjà un rôle important et la SNCB a également fourni beaucoup d'efforts. Chaque autorité devrait en tout cas rendre ses données disponibles.

La députée exprime enfin les problèmes qu'elle a avec le fait que l'espace public doit être rendu aux seuls Bruxellois. En tant que Bruxelloise, la députée rappelle que la ville est capitale de la Belgique et de l'Europe, qu'elle est une cité internationale et touristique. On peut évidemment diminuer la pression automobile et améliorer la qualité de vie, mais cela ne doit pas être fait exclusivement en faveur des Bruxellois. Le péage urbain de type cordon est de ce point de vue source de discrimination entre les Bruxellois et les non-Bruxellois ; l'intervenante lui préfère un taxe kilométrique intelligente qui porterait sur l'usage et non la possession de la voiture.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel se réjouit, en tant que présidente de la commission de l'Infrastructure, de cette première résolution citoyenne, superbe conclusion d'un processus citoyen inédit en Région de Bruxelles-Capitale. La députée, au nom du groupe MR, ne peut que saluer l'évènement et tient à remercier chacun des membres du panel d'avoir participé à cette aventure innovante et porteuse d'espoir, celui de s'attaquer enfin à sa juste mesure à la problématique de la mobilité à Bruxelles.

Il est vrai qu'il faut changer les politiques menées actuellement et les modes traditionnels de déplacements mais il faut surtout changer les mentalités. Tout cela sans idéologie, sans angélisme et dans le respect de tous. Chacun utilise différents moyens de transport suivant l'heure, le jour, la distance à parcourir, et les utilisateurs réguliers de l'un ou l'autre moyen de transport ne sont pas à opposer. Il faut au contraire en faire des alliés qui choisissent chacun le mode le plus adapté à leurs déplacements.

La députée n'entend pas revenir aujourd'hui sur la méthodologie et le *modus operandi* utilisés en amont du panel et qui posent question. La députée préfère s'attarder sur la résolution elle-même, qu'elle estime intéressante et interpellante.

L'intervenante observe que certaines suggestions émises par les citoyens rencontrent des propositions déjà déposées sur la table du Parlement, entre autres par le groupe MR, et y voit une source d'encouragement. Ainsi notamment à propos de la communication et l'information, d'une proposition visant le placement de panneaux d'affichage interconnectés qui annonceraient à la fois l'arrivée d'un train de la SNCB, d'un bus de *De Lijn* ou d'un tram de la STIB.

actoren en pleit ze voor een beter overleg, maar ze is daarentegen helemaal niet overtuigd van de weldaden die een nieuwe coördinatie-instantie zou brengen. Het Brusselse institutionele landschap is al een lasagne met teveel lagen. In de plaats van er nog een laag aan toe te voegen, zou de N-VA-fractie er liever één afschaffen, in dit geval die van de gemeenten.

Vanuit communicatiestandpunt speelt de privésector al een belangrijke rol en ook de NMBS heeft veel inspanningen geleverd. Iedere autoriteit zou in ieder geval haar gegevens ter beschikking moeten stellen.

De volksvertegenwoordigster zegt tot slot dat zij problemen heeft met het feit dat de openbare ruimte weer alleen aan de Brusselaars zou moeten worden gegeven. Als Brusselse herinnert de volksvertegenwoordigster eraan dat de stad de hoofdstad van België en van Europa is en een internationale en toeristische stad. Uiteraard kan de autodruk worden verminderd en de levenskwaliteit verbeterd, maar dat mag niet uitsluitend in het voordeel van de Brusselaars gebeuren. De stadstol van het type cordontol is vanuit dat gezichtspunt een bron van discriminatie tussen Brusselaars en niet-Brusselaars. De spreekster verkiest een intelligente kilometerheffing die gebaseerd is op het gebruik en niet op het bezit van een auto.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is, als voorzitter van de commissie voor de infrastructuur, verheugd over deze eerste burgerresolutie, die het schitterende gevolg is van een voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest volkomen nieuw burgerproces. De volksvertegenwoordigster kan, in naam van de MR-fractie, deze gebeurtenis slechts toejuichen en staat erop ieder panellid te bedanken om aan dit innovatieve en hoopgevende avontuur te hebben deelgenomen, namelijk om eindelijk de mobiliteitsproblematiek in Brussel naar haar juiste waarde aan te pakken.

Er moet weliswaar verandering komen in het huidige beleid en de traditionele vervoermiddelen, maar vooral in de mentaliteit. Dat alles zonder ideologie, met zin voor realiteit en met respect voor iedereen. Iedereen gebruikt andere vervoermiddelen naargelang het uur, de dag en de afstand en de regelmatige gebruikers van het ene of het andere vervoermiddel mogen niet tegenover elkaar worden geplaatst. Integendeel, zij moeten bondgenoten worden die allemaal het vervoermiddel kiezen dat het beste bij hun verplaatsingen past.

De volksvertegenwoordigster is niet van plan om vandaag terug te komen op de methodologie en de *modus operandi* voorafgaand aan het panel, die vragen doen rijzen. De volksvertegenwoordigster staat liever stil bij de resolutie zelf, die ze interessant en opmerkelijk vindt.

De spreekster merkt op dat bepaalde suggesties van de burgers aandacht hebben voor voorstellen die reeds bij het Parlement werden ingediend, onder andere door de MR-fractie, en ziet dat als een bron van aanmoediging. Wat communicatie en informatie betreft, is dat met name het geval voor een voorstel voor het plaatsen van aan elkaar gekoppelde elektronische borden die tegelijkertijd de aankomst van een trein van de NMBS, een bus van De Lijn

A propos de la carte mobilité, sur laquelle le Gouvernement semble faire du sur-place depuis longtemps, l'oratrice rappelle que des bus *De Lijn* effectuent certains trajets quasi à vide, simplement parce que les Bruxellois ignorent qu'ils peuvent en bénéficier sur certains tronçons ou refusent assez logiquement de payer deux abonnements différents. Intégration billettique et intégration tarifaire permettraient de rendre l'utilisation des transports en commun dans certains quartiers beaucoup plus attractive.

Face au défi que représente la mobilité à Bruxelles, les formations politiques se doivent de trouver un consensus comme les citoyens y sont parvenus. Les citoyens n'en peuvent plus d'entendre des querelles politiciennes sur des enjeux de cette importance pour leur santé, pour leur qualité de vie et pour la vie économique de la Région. Cette résolution est riche de propositions et balaie un grand nombre de problématiques essentielles pour pouvoir planifier la mobilité durant la prochaine décennie.

M. Paul Delva remercie les panélistes pour la qualité du travail fourni. La plupart des problématiques soulevées sont couramment discutées en commission de l'Infrastructure et les solutions envisagées rejoignent en grande partie celles qui préoccupent les parlementaires.

Le groupe CD&V est particulièrement favorable à la mise en place d'une plateforme d'information qui réunirait l'ensemble des opérateurs. Le Bruxellois se soucie effectivement peu de savoir qui fournit le service et utilise encore trop peu le train pour circuler à l'intérieur de la Région.

Le député insiste également, à l'instar des panélistes, sur la nécessité de développer un réseau cycliste qui ne soit pas systématiquement interrompu et de travailler prioritairement sur les points les plus dangereux (l'orateur pense en particulier, pour ce qui concerne les trajets qu'il effectue à vélo, aux ronds-points Montgomery et Schuman).

L'intervenant déclare aussi soutenir le principe STOP.

Pour ce qui est de la place de la voiture en ville, le député constate que les Bruxellois ont tendance à montrer du doigt les navetteurs alors que les navetteurs ont tendance à montrer du doigt les Bruxellois. Chacun a évidemment sa part de responsabilité mais on ne peut qu'observer que certains Bruxellois font usage de la voiture pour de très courtes distances, parfois inférieures à un kilomètre. Il faut donc évidemment travailler à des solutions en dehors de Bruxelles (parkings de transit, RER,...) mais il faut aussi travailler à changer les mentalités à l'intérieur de la ville.

M. Delva se dit encore partisan de limitations de vitesse plus strictes mais croit qu'il faut avant tout veiller au respect des règles et à l'effectivité des sanctions.

of een tram van de MIVB zouden aankondigen.

Inzake de mobiliteitskaart, waarmee de Regering allang ter plaatse blijft trappelen, herinnert de spreekster eraan dat de bussen van De Lijn bepaalde trajecten bijna leeg afleggen, gewoon omdat de Brusselaars niet weten dat ze er op bepaalde stukken gebruik van kunnen maken of, logischerwijs, weigeren om twee verschillende abonnementen te betalen. Ticket- en tariefintegratie zou het gebruik van het openbaar vervoer in bepaalde wijken veel aantrekkelijker kunnen maken.

Tegenover de uitdaging waarvoor de mobiliteit in Brussel hen stelt, moeten de politieke fracties er net als de burgers in slagen een consensus te bereiken. De burgers hebben hun buik vol van de onenigheden onder de politici over kwesties die zo belangrijk zijn voor hun gezondheid, hun levenskwaliteit en het economische leven van het Gewest. Deze resolutie is rijk aan voorstellen en ruimt een groot aantal problemen uit de weg die fundamenteel zijn om de mobiliteit te kunnen plannen tijdens het volgende decennium.

De heer Paul Delva bedankt de panelleden voor de kwaliteit van het geleverde werk. Het merendeel van de opgeworpen problemen wordt vaak in de commissie voor de infrastructuur besproken en de beoogde oplossingen sluiten voor een groot deel aan bij de oplossingen die de parlementsleden bezighouden.

De CD&V-fractie is in het bijzonder voorstander van de oprichting van een informatieplatform dat alle operatoren verenigt. De Brusselaars doen inderdaad weinig moeite om te weten wie de dienst levert, en gebruiken nog te weinig de trein om zich binnen het Gewest te verplaatsen.

De spreker benadrukt ook, in navolging van de panelleden, de noodzaak om een fietsnetwerk te ontwikkelen dat niet systematisch wordt onderbroken en in de eerste plaats te werken aan de gevaarlijkste punten (de spreker denkt vooral aan de rondpunten Montgomery en Schuman, voor de trajecten die hij zelf met de fiets aflegt).

De spreker spreekt ook zijn steun uit voor het STOP-principe.

Wat de plaats van de auto in de stad betreft, stelt de volksvertegenwoordiger vast dat de Brusselaars de neiging hebben om de pendelaars met de vinger te wijzen, terwijl de pendelaars de neiging hebben om de Brusselaars met de vinger te wijzen. Iedereen heeft natuurlijk zijn aandeel in de verantwoordelijkheid, maar er kan worden vastgesteld dat sommige Brusselaars hun auto gebruiken voor zeer korte afstanden, soms minder dan een kilometer. Vanzelfsprekend moet er dus gewerkt worden aan oplossingen buiten Brussel (transitparkings, GEN ...) maar ook aan een mentaliteitswijziging binnen de stad.

Voorts is de heer Delva voorstander van striktere snelheidsbeperkingen, maar hij denkt dat er in de eerste plaats moet worden toegezien op het naleven van de regels en de doeltreffendheid van de sancties.

Enfin, plutôt que pour un péage de type cordon, le groupe CD&V plaide pour une taxation kilométrique intelligente.

Mme Patricia Gevers, panéliste, explique en réponse au commentaire de Mme Van Achter, qu'il ne s'agit nullement de communautariser le débat et de préconiser des mesures qui ne seraient favorables qu'aux Bruxellois. Que du contraire... Développer les transports en commun contribue également à l'amélioration de la qualité de vie des touristes qui eux se déplacent quasi exclusivement en métro, en tram, en bus,...

M. Youssef Handichi remercie les panélistes d'avoir fait entrer le bon sens au Parlement. Le député attire toutefois leur attention sur le fait que rien ne se fera dans l'immédiat ; le meilleur moment pour planter un arbre, c'était il y a vingt ans.

L'intervenant ne s'oppose par ailleurs pas à ce que l'accès aux différentes offres de transport puisse être regroupé sur une même carte, mais craint que cela n'entraîne une augmentation tarifaire conséquente. Le groupe PTB avait déposé une proposition à ce sujet, qui a toutefois été rejetée.

M. Handichi insiste encore sur la nécessité de développer une vision de la mobilité qui soit globale. Or, la Belgique compte quatre ministres compétents pour la mobilité. La mobilité bruxelloise ne peut en outre s'envisager sans prendre en compte le RER, dont on parle depuis plus de vingt ans, et ce d'autant plus que le coût du logement impose à de nombreuses personnes de quitter la Région. Cette même réalité suppose que l'on développe des parkings de dissuasion qui, pour que l'offre en transport public soit réellement concurrentielle, devront être gratuits.

Enfin, le député se dit absolument opposé au péage urbain dans l'état actuel des choses. Si l'on veut désengorger Bruxelles, il faut préalablement développer des alternatives. On ne peut sanctionner financièrement les citoyens qui n'ont aucun choix.

M. Pierre Kompany remercie les panélistes pour le travail accompli. La démarche participative et ses résultats sont des éléments tout à fait neufs dans la démocratie bruxelloise. Or, de la nouveauté, de l'innovation, c'est exactement ce dont notre système démocratique qui souffre comme ailleurs de la défiance des citoyens envers le monde politique, a besoin.

Le député se dit d'autant plus heureux de voir cette démarche aboutir que la constitution de panels citoyens est une proposition émanant du groupe cdH au moment des débats sur la réforme du Règlement du Parlement. Groupe et parti cdH sont en effet très favorables à toute démarche qui vise à intégrer davantage le citoyen dans le processus de décision et à rendre ce dernier moins perméable aux jeux politiques.

Le député estime que le contenu de la résolution renvoie finalement à la vision qu'a le cdH de la mobilité. Le cdH a effectivement toujours défendu des marqueurs importants

Eerder dan voor een cordontol, pleit de CD&V-fractie ten slotte voor een intelligente kilometerheffing.

Mevrouw Patricia Gevers, panellid, legt in antwoord op de opmerking van mevrouw Van Achter uit dat het in geen geval de bedoeling is het debat te communautariseren en maatregelen voor te stellen die enkel gunstig zouden zijn voor de Brusselaars. Integendeel... De ontwikkeling van het openbaar vervoer draagt ook bij tot een betere levenskwaliteit voor de toeristen, die zich bijna uitsluitend verplaatsen met de metro, tram, bus ...

De heer Youssef Handichi bedankt de panelleden om het gezond verstand in het parlement binnen te brengen. Toch vestigt de volksvertegenwoordiger hun aandacht op het feit dat er niet onmiddellijk iets zal gebeuren. Het beste moment om een boom te planten was twintig jaar geleden.

De spreker is overigens niet gekant tegen het bijeenbrengen van het gebruik van de verschillende transportmogelijkheden op eenzelfde kaart, maar vreest dat dat een aanzienlijke tariefverhoging met zich zal brengen. De PTB-fractie had een voorstel daarover ingediend, maar dat werd verworpen.

De heer Handichi benadrukt verder de noodzaak om een totaalvisie op mobiliteit te ontwikkelen. België telt vier ministers die bevoegd zijn voor mobiliteit. De Brusselse mobiliteit kan bovendien niet in overweging worden genomen zonder rekening te houden met het GEN, waarover al twintig jaar wordt gepraat, te meer daar de woonkosten veel mensen verplichten het Gewest te verlaten. Diezelfde realiteit veronderstelt dat er ontradingsparkings worden gebouwd, die gratis moeten zijn om het aanbod aan openbaar vervoer echt concurrentieel te maken.

Ten slotte is de volksvertegenwoordiger volledig gekant tegen de stadstol in de huidige situatie. Indien men Brussel wil ontlasten, moet men eerst alternatieven ontwikkelen. Men kan geen burgers financieel sanctioneren wanneer zij geen keuze hebben.

De heer Pierre Kompany bedankt de panelleden voor het geleverde werk. De participatieve aanpak en de resultaten ervan zijn volledig nieuwe elementen in de Brusselse democratie. En vernieuwing, innovatie, is precies wat nodig is voor ons democratisch systeem, dat zoals elders lijdt onder het wantrouwen van de burgers tegenover de politieke wereld.

De volksvertegenwoordiger is des te blijer te zien dat deze aanpak slaagt omdat de oprichting van burgerpanels een voorstel is dat de cdH-fractie heeft gedaan op het moment van de debatten over de hervorming van het reglement van het parlement. De cdH-fractie en -partij staan zeer positief tegenover elke aanpak die de burger meer in het besluitvormingsproces wil betrekken en dat laatste minder vatbaar wil maken voor politieke spelletjes.

De volksvertegenwoordiger is van mening dat de inhoud van de resolutie uiteindelijk verwijst naar de visie die de cdH heeft op mobiliteit. De cdH heeft immers altijd belangrijke

dont plusieurs rejoignent ceux présents dans la résolution.

Le cdH a toujours mis en avant une vision multimodale de la mobilité. Chaque mode de transport doit avoir sa place en ville, du piéton à la voiture en passant par le vélo et les transports en commun. L'intermodalité, le renforcement de l'offre de transport en commun via une augmentation des fréquences et une étendue du réseau des bus, trams et métros, le covoiturage, l'auto-partage et la création de manière équilibrée d'espaces pour les modes actifs comme le vélo ou la marche sont les priorités du cdH en matière de mobilité. Elles rejoignent de nombreuses propositions formulées dans le cadre du panel.

Le cdH entend également mettre en avant une vision positive de la mobilité par la mise en place, par exemple, d'un péage positif. Certaines villes, dont Rotterdam, ont mis en place un système de rémunération pour les automobilistes qui entrent et sortent de la ville en dehors des heures de pointe. Cette mesure renvoie aussi au débat sur la flexibilité des horaires de travail et le travail à domicile. Il s'agit en effet de mesures indispensables vu la nécessité de lisser et de réduire l'usage de la voiture.

En outre, Bruxelles a cette particularité, connue de tous, d'accueillir quotidiennement plusieurs centaines de milliers de Wallons et de Flamands. Cette réalité se conjugue avec la complexité institutionnelle de la Belgique dont résulte un éclatement, entre les trois Régions et le Fédéral, des différents leviers en matière de mobilité. Or, Bruxelles a besoin d'une gestion qui soit davantage concertée et coordonnée vu sa dimension nationale et internationale. En d'autres termes, la Région bruxelloise ne pourra pas gérer toute seule les problèmes de mobilité dans la ville.

C'est dans ce contexte que le groupe cdH défend depuis un certain temps déjà l'idée de la mise en place d'une commission nationale de la mobilité à travers, par exemple, la communauté métropolitaine. L'objectif de cette commission serait de faire primer l'intérêt général sur l'intérêt de chacun et d'instaurer une concertation structurée et permanente visant à fixer des objectifs globaux et chiffrés en matière de mobilité et à planifier et exécuter des projets destinés à améliorer la mobilité dans et vers Bruxelles. On y aborderait des sujets dont on discute depuis longtemps mais qui n'ont jamais vu le jour tels que le RER ou le prolongement des lignes de métro ou de tram jusqu'en Flandre, notamment pour assurer la connexion avec des parkings de dissuasion qui eux non plus n'ont encore jamais vu le jour.

La mobilité est à Bruxelles un débat complexe. Or, l'expertise citoyenne, celle de ceux qui la pratiquent au quotidien, peut être particulièrement éclairante et enrichissante. En effet, les problèmes de mobilité à Bruxelles ne sont pas neufs et les débats politiques autour de cette thématique non plus. Force est toutefois de constater que les nombreuses propositions émanant du monde politique et les investissements publics importants consentis ces dernières années ne portent pas entièrement leurs fruits, même si plusieurs indicateurs évoluent de manière positive.

kenmerken verdedigd waarvan verscheidene aansluiten bij die in de resolutie.

De cdH heeft altijd een multimodale visie op mobiliteit naar voren gebracht. Ieder vervoermiddel moet zijn plaats krijgen in de stad, van de voetganger tot de auto, via de fiets en het openbaar vervoer. Intermodaliteit, de versterking van het aanbod aan openbaar vervoer via een verhoging van de frequenties en een uitbreiding van het bus-, tram- en metronetwerk, carpooling, autodelen en het op een evenwichtige manier creëren van ruimten voor de actieve vervoersmodi zoals fietsen en lopen, zijn prioriteiten voor de cdH op het vlak van mobiliteit. Zij sluiten aan bij talrijke voorstellen die in het kader van het panel werden geformuleerd.

De cdH wil ook een positieve visie op mobiliteit naar voren brengen, bijvoorbeeld door de invoering van een positieve tol. Sommige steden, zoals Amsterdam, hebben een systeem ingevoerd waarbij autobestuurders die buiten de spitsuren de stad binnen- en buitenrijden beloond worden. Die maatregel verwijst ook naar het debat over flexibele werkuren en thuiswerk. Het zijn onvermijdelijke maatregelen, gezien de noodzaak om af te vlakken en het gebruik van de auto te verminderen.

Bovendien heeft Brussel de bijzonderheid, die iedereen kent, om elke dag honderdduizenden Walen en Vlamingen te zien toestromen. Die realiteit is gekoppeld aan de institutionele complexiteit van België, met als resultaat het uiteenvallen, tussen de drie Gewesten en het federale niveau, van de verschillende hefboomen op het vlak van mobiliteit. Brussel heeft nood aan een beter georganiseerd en gecoördineerd beheer, gezien zijn nationale en internationale dimensie. Met andere woorden: het Brussels Gewest zal de mobiliteitsproblemen in de stad niet alleen kunnen beheren.

Het is in die context dat de cdH-fractie sedert enige tijd al het idee verdedigt van de oprichting van een nationale mobiliteitscommissie, bijvoorbeeld via de metropolitaanse gemeenschap. Het doel van die commissie zou zijn het algemeen belang boven het individuele belang te stellen en gestructureerd en permanent overleg in te voeren teneinde globale en becijferde doelstellingen op het vlak van mobiliteit te bepalen en projecten ter verbetering van de mobiliteit in en naar Brussel te plannen en uit te voeren. Daarin zouden onderwerpen besproken worden waarvan al lang sprake is, maar die nooit verwezenlijkt werden, zoals het GEN of de verlenging van de metro- of tramlijnen tot in Vlaanderen, met name om te zorgen voor aansluiting op ontradingsparkings, die ook nooit verwezenlijkt werden.

Mobiliteit is een complex debat in Brussel. De expertise van de burgers, die daar dagelijks mee te maken hebben, kan echter bijzonder verhelderend en verrijkend zijn. De mobiliteitsproblemen in Brussel zijn immers niet nieuw en de politieke debatten rond deze thematiek evenmin. Men moet echter vaststellen dat vele voorstellen vanuit de politieke wereld en de aanzienlijke overheidsinvesteringen die de laatste jaren gedaan werden, niet ten volle hun vruchten hebben afgeworpen, hoewel verscheidene indicatoren in positieve zin evolueren.

Le député espère en conséquence que le renforcement de la contribution citoyenne dans ce débat qui prend aujourd'hui une forme inédite à travers cette résolution pourra faire avancer la discussion vers des solutions davantage innovantes et créatives que celles proposées jusqu'ici. Les Bruxellois savent que Bruxelles en a besoin.

Mme Magali Plovie se rallie aux remerciements de ses collègues exprimés tant à l'égard des panélistes que des services.

La députée relève la richesse des réflexions et des propositions ainsi que l'intérêt pédagogique du processus qui a familiarisé les citoyens avec le débat politique. Les députés doivent également en tirer des enseignements dès lors que le processus les oblige à aborder ces questions sous un angle nouveau dont ils ne sont pas routiniers.

Une évaluation s'avèrera indispensable avant que le Parlement ne lance, comme le souhaite le groupe Ecolo, de nouvelles expériences du même genre. Mais, dans l'immédiat, la députée insiste sur l'importance de donner du crédit au processus et de conférer un réel statut à la résolution qui lui garantit un suivi.

M. Emmanuel De Bock s'étonne du fait que la résolution n'aborde pas la problématique de la zone MTB et de l'élargissement de la zone tarifaire.

Le député insiste par ailleurs sur la nécessité de transmettre la résolution au Gouvernement afin qu'il réponde aux demandes, les hiérarchise en fonction de ce qui est en cours et en évalue l'impact financier.

M. Michel Vandeputte, panéliste, signale que les participants au panel ont abordé la question de la zone MTB et que certains d'entre eux imaginaient d'ailleurs une deuxième zone tarifaire correspondant à l'ancienne province de Brabant.

Mme Patricia Gevers, panéliste, précise aussi qu'il avait été explicitement demandé aux participants de limiter leur réflexion au territoire bruxellois.

Mme Magali Morel, panéliste, rappelle que la résolution stipule que la gratuité des parkings de transit est assurée si l'automobiliste emprunte les transports en commun.

M. Emmanuel De Bock estime que l'un des enjeux de la mobilité est de briser les carcans. Le député explique qu'il ne peut ainsi prendre le train à la gare de Linkebeek pour rejoindre le centre de Bruxelles alors qu'il habite à proximité de cette gare. Limiter la mobilité à une problématique uniquement bruxelloise est selon lui illusoire.

Mme Vanessa Dutry, panéliste, rappelle que la résolution est à envisager dans sa globalité. Les différents points n'ont pas été abordés isolément. Ainsi, la résolution entend réduire l'usage de la voiture mais prévoit en contrepartie le développement d'alternatives.

De volksvertegenwoordiger hoopt dan ook dat de grotere bijdrage van de burgers in dit debat, dat thans een geheel nieuwe vorm aanneemt via deze resolutie, het debat kan doen vooruitgaan naar meer innoverende en creatieve oplossingen dan die welke tot nog toe voorgesteld werden. De Brusselaars weten dat Brussel daar nood aan heeft.

Mevrouw Magalie Plovie schaart zich achter de dankbetuigingen van haar collega's, zowel aan de panelleden als aan de diensten.

De volksvertegenwoordigster wijst op het kostbare denkwerk en de voorstellen, en op het pedagogisch belang van het proces, dat de burgers vertrouwd heeft gemaakt met het politieke debat. Tevens moeten de volksvertegenwoordigers daaruit lessen trekken, aangezien het proces hen verplicht deze vragen te bekijken vanuit een nieuwe, voor hen ongewone, invalshoek.

Een evaluatie zal absoluut noodzakelijk zijn alvorens het Parlement, zoals de Ecolo-fractie wenst, start met nieuwe soortgelijke experimenten. Voor de nabije toekomst benadrukt de volksvertegenwoordigster dat het belangrijk is het proces krediet te verlenen en de resolutie een echt statuut te geven, dat een follow-up waarborgt.

De heer Emmanuel De Bock verbaast zich over het feit dat de problematiek van de MTB-zone en de uitbreiding van de tariefzone niet aan bod komt in de resolutie.

Daarnaast benadrukt de volksvertegenwoordiger dat het nodig is de resolutie aan de Regering te bezorgen, zodat zij antwoordt op de vragen, een hiërarchie bepaalt op grond van wat aan de gang is en de financiële weerslag ervan evalueert.

De heer Michel Vandeputte, panellid, merkt op dat de deelnemers aan het panel de kwestie van de MTB-zone besproken hebben en dat sommigen trouwens een tweede tariefzone bedachten, die overeenkomt met de vroegere provincie Brabant.

Mevrouw Patricia Gevers, panellid, verduidelijkt ook dat aan de deelnemers uitdrukkelijk werd gevraagd hun denkwerk te beperken tot het Brussels grondgebied.

Mevrouw Magali Morel, panellid, wijst erop dat de resolutie stelt dat gezorgd wordt voor gratis transitparkings indien de autobestuurder het openbaar vervoer neemt.

Volgens de heer Emmanuel De Bock is het doorbreken van barrières een van de uitdagingen op het vlak van mobiliteit. De volksvertegenwoordiger legt uit dat hij de trein niet kan nemen in het station van Linkebeek, terwijl hij daar vlakbij woont, om naar het centrum van Brussel te reizen. Volgens hem is het een illusie mobiliteit te beperken tot een louter Brussels probleem.

Mevrouw Vanessa Dutry, panellid, wijst erop dat de resolutie in haar geheel moet beschouwd worden; de verschillende punten werden niet afzonderlijk besproken. Zo beoogt de resolutie het gebruik van de auto te beperken, maar zij voorziet in de uitwerking van alternatieven als

En ce qui concerne les parkings de dissuasion, l'intervenante précise qu'il s'agit de les placer à des nœuds de transports en commun et de prévoir leur gratuité pourvu que leurs utilisateurs empruntent ensuite ces transports en commun.

Enfin, pour ce qui est de la question du coordinateur de la mobilité, l'oratrice explique que l'idée était d'attribuer ce rôle au SPF Mobilité.

M. Patrick Verstraete, panéliste, rappelle que le temps imparti à l'exercice était restreint et que, tenant compte de cette contrainte, la discussion a été privilégiée sur les points susceptibles de faire consensus de manière à ce que la résolution apporte réellement sa pierre à l'édifice.

Les panélistes avaient évidemment l'avantage de ne pas être directement soumis à des contraintes budgétaires – même s'ils avaient conscience qu'elles existent – et de pouvoir s'astreindre de toute conception qui aurait été prémâchée par l'un ou l'autre parti politique, tout en pouvant néanmoins s'enrichir de l'avis d'experts et de l'échange d'expériences avec les autres.

Au niveau du contenu, l'orateur insiste encore sur le caractère global de la résolution. Diminuer la pression automobile ne peut par exemple se faire sans mesure compensatoire.

M. Benjamin Delori, panéliste, remercie les membres de la commission de l'unanimité avec laquelle ils accueillent la résolution.

A propos de la carte mobilité, l'intervenant précise que, nonobstant la distinction entre acteurs publics et acteurs privés, il s'agit d'abord de considérer, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres grandes villes, la mobilité comme un service (« *mobility as service* »), une offre intégrée.

M. Marc Loewenstein explique que la réflexion est en cours. Le député estime également que la question de la mobilité est extrêmement complexe, qu'il ne faut pas céder aux sirènes des simplismes mais pouvoir au contraire tenir un discours nuancé.

M. Axel Goethals, panéliste, félicite le Parlement pour l'initiative de constituer un panel.

L'intervenant regrette toutefois que le temps imparti fût limité au point que l'ensemble des idées n'ont pu être exprimées. Vu la motivation de l'ensemble des panélistes, le travail pourrait peut-être être poursuivi.

Conscient de la complexité institutionnelle, le panéliste exhorte toutefois le Parlement à faire usage de son pouvoir pour imposer des mesures plus radicales, de sorte que Bruxelles, en tant que capitale de l'Europe, soit une ville aussi inspirante que le sont Amsterdam et Copenhague.

M. Goethals déplore encore le manque de simplicité, de

tegenprestatie.

Inzake de ontradingsparkings preciseert de spreekster dat het de bedoeling is ze in de buurt van verkeersknooppunten te bouwen en ze gratis te maken op voorwaarde dat de gebruikers vervolgens het openbaar vervoer nemen.

Tot slot, inzake de kwestie van de mobiliteitscoördinator, zet de spreekster uiteen dat overwogen werd die rol toe te kennen aan de FOD Mobiliteit.

De heer Patrick Verstraete, panellid, herinnert eraan dat de tijd voor deze oefening beperkt was en dat om die reden de voorkeur werd gegeven aan het bespreken van punten waarover mogelijk een consensus kon worden bereikt, zodat de resolutie werkelijk haar steentje zou kunnen bijdragen.

Uiteraard hadden de panelleden het voordeel niet rechtstreeks onderworpen te zijn aan budgettaire beperkingen – hoewel zij zich bewust waren van het bestaan ervan – en zich te kunnen onttrekken aan elke door een of andere politieke partij voorgedraaide opvatting, terwijl zij zich toch konden verrijken door de mening van experts en de uitwisseling van ervaringen met de anderen.

Inzake de inhoud benadrukt de spreker nogmaals de algemene aard van de resolutie. De autodruk verlagen kan bijvoorbeeld niet zonder compenserende maatregel.

De heer Benjamin Delori, panellid, bedankt de commissieleden voor hun eenparig onthaal van de resolutie.

Inzake de mobiliteitskaart, preciseert de spreker dat het, ondanks het onderscheid tussen openbare en private actoren, in de eerste plaats erop aankomt om, net als in andere steden gebeurt, mobiliteit te beschouwen als een dienst ("*mobility as service*"), een geïntegreerd aanbod.

De heer Marc Loewenstein legt uit dat daarover nagedacht wordt. Tevens vindt de volksvertegenwoordiger dat mobiliteit een uiterst complexe kwestie is, dat men niet mag vervallen in simplismen, maar daarentegen met nuances moet spreken.

De heer Axel Goethals, panellid, looft het Parlement voor het initiatief om een panel samen te stellen.

De spreker betreurt echter dat de toegekende tijd zo beperkt was dat alle ideeën niet konden worden geuit. Gelet op de motivatie van alle panelleden, zou het werk misschien voortgezet kunnen worden.

Het panellid is zich bewust van de institutionele complexiteit, maar spoort het Parlement aan om gebruik te maken van zijn macht om meer radicale maatregelen op te leggen, zodat Brussel, als hoofdstad van Europa, even inspirerend wordt als Amsterdam of Copenhague.

De heer Goethals betreurt nog het gebrek aan eenvoud,

cohérence et, plus généralement, l'absence d'exécution de la législation en vigueur. Le 30 km/h dans le centre-ville est une réalité juridique mais n'est jamais contrôlée dans les faits. On constate un grand laxisme de la part de la police : le soir, à la rue du Lombard, à cinquante mètres du poste de police central, de nombreuses infractions se commettent en toute impunité.

Concernant la piétonisation, l'orateur s'étonne encore que la rue du Chêne, grandement fréquentée par les touristes du fait de la présence de Manneken-Pis, soit toujours ouverte à la circulation automobile. La rumeur veut que le fait que le Parlement y ait son garage en soit la raison.

En conclusion, le panéliste se réjouit de cet exercice de « politique de proximité ».

*
* *

Le Président rappelle que le Parlement n'a pas choisi le sujet le plus facile à traiter. Opter pour un débat plus simple dont la réponse était binaire n'aurait toutefois pas présenté un grand intérêt.

Traiter de la mobilité pose en particulier la question de l'échelle. Or, la communauté métropolitaine, prévue dans la réforme de 2011, n'a toujours pas vu le jour. C'est une des grandes défaillances de l'État.

La mobilité est ensuite une des compétences les plus dépensières. La solidarité financière entre le Fédéral et les Régions est donc véritablement au cœur du problème.

La mobilité est enfin liée à une certaine conception de l'urbanité, à une conception globale de ce qu'est la ville. Or, la dimension économique de la mobilité n'a pas été beaucoup abordée par le panel.

Aujourd'hui, la commission spéciale se retrouve devant plusieurs pistes :

1. l'application de l'article 29.2 du Règlement, qui permet à la commission de décider d'exprimer le point de vue du Parlement, de le mettre aux voix et de l'exposer en séance plénière, et l'envoi au Gouvernement, sous la forme d'une résolution, du texte tel qu'adopté par le panel ;
2. l'application de l'article 29.2 du Règlement et l'envoi au Gouvernement, sous la forme d'une résolution, d'un texte amendé par les parlementaires (le Président se dit peu favorable à cette dernière option car elle anticiperait le débat sur le futur plan régional de mobilité) ;
3. l'envoi au Gouvernement du texte tel qu'adopté par le panel, sans passer par la séance plénière, en précisant

samenhang en, meer in het algemeen, het gebrek aan uitvoering van de geldende wetgeving. In het stadscentrum is 30 km/uur een juridische realiteit, die echter in feite nooit gecontroleerd wordt. Een hoge mate van laksheid vanwege de politie wordt vastgesteld: 's avonds worden in de Lombardstraat tal van overtredingen geheel straffeloos begaan, op vijftig meter van het centraal politiekantoor.

Inzake de voetgangerszones is de spreker voorts verbaasd over het feit dat er in de Eikstraat, die druk bezocht wordt door toeristen wegens de aanwezigheid van Manneken-Pis, nog altijd auto's rijden. Volgens geruchten komt dat omdat de garage van het Parlement zich in die straat bevindt.

Tot slot verheugt het panellid zich over deze oefening in "buurtbeleid".

*
* *

De Voorzitter herinnert eraan dat het Parlement niet gekozen heeft voor het makkelijkste onderwerp. Kiezen voor een eenvoudiger debat, met slechts twee mogelijke antwoorden, zou echter niet erg interessant geweest zijn.

Mobiliteit behandelen doet met name de kwestie van de schaal rijzen. De metropolitaanse gemeenschap, waarin voorzien was in de hervorming van 2011, werd nog altijd niet verwezenlijkt. Dat is een van de grote tekortkomingen van de Staat.

Vervolgens is mobiliteit een van de bevoegdheden die het meest geld kosten. De financiële solidariteit tussen de federale Staat en de Gewesten is dus werkelijk de kern van het probleem.

Tot slot heeft mobiliteit te maken met een bepaalde kijk op stedelijkheid, met een totaalopvatting over wat de stad is. Het panel heeft echter weinig gesproken over de economische dimensie van de mobiliteit.

Thans heeft de bijzondere commissie verscheidene opties:

1. de toepassing van artikel 29.2 van het Reglement, die de commissie de mogelijkheid biedt het standpunt van het Parlement te uiten, het ter stemming voor te leggen en het toe te lichten in de plenaire vergadering, en de verzending van de door het panel aangenomen tekst in de vorm van een resolutie aan de Regering;
2. de toepassing van artikel 29.2 van het Reglement en de verzending aan de Regering, in de vorm van een resolutie, van een door de parlementsleden geamendeerde tekst (de Voorzitter zegt weinig voorstander te zijn van deze laatste optie, want zij zou vooruitlopen op het debat over het toekomstige gewestelijk mobiliteitsplan);
3. de verzending van de door het panel aangenomen tekst aan de Regering, via de plenaire vergadering, waarbij

néanmoins qu'il s'agit d'une contribution utile pour le Gouvernement ;

4. le rejet du texte (le Président exclut d'emblée cette dernière option).

M. Marc Loewenstein estime qu'adopter le texte tel quel sera difficile tant il ne pourra jamais faire l'objet d'un accord, et qu'adopter un texte amendé n'est pas une bonne solution non plus. Le député suggère d'envoyer le texte de la résolution citoyenne au Gouvernement en demandant au Gouvernement d'apporter des réponses concrètes aux propositions des panélistes, et d'exposer notamment les initiatives qui sont déjà en cours.

Le Président signale qu'il sera dans tous les cas de figure nécessaire au Gouvernement, s'il s'écarter des propositions formulées par les panélistes, de se justifier.

M. Bruno De Lille estime que d'un point de vue moral, les parlementaires devront nécessairement s'inspirer du texte lors des discussions sur le plan régional de mobilité. En attendant, s'ils amendaient le texte, ils risqueraient de s'écarter fortement de la volonté des panélistes telle qu'exprimée dans la résolution. Il convient donc d'envoyer le texte tel quel au Gouvernement, sachant que son adoption par le Parlement ne signifie pas qu'il est d'accord avec chacune des propositions mais bien avec le processus.

Le Président estime que le texte, dans la troisième hypothèse, pourrait également être approuvé en séance plénière, non pour signifier que le Parlement y adhère pleinement mais pour consacrer l'intérêt du travail fourni. En d'autres termes, la commission signifierait qu'elle juge le travail utile dans le cadre de la réflexion sur le plan de mobilité et demanderait l'assentiment de la séance plénière pour le transmettre au Gouvernement.

M. Jef Van Damme estime qu'il s'agit d'une très bonne proposition.

M. Ridouane Chahid soutient, au nom du groupe PS, cette dernière proposition. Il faut conserver le travail fourni par le panel et le compléter par le rapport des discussions d'aujourd'hui. Le député insiste également sur la nécessité d'un calendrier.

Mme Magali Plovie estime au nom du groupe Ecolo que le processus est important, qu'il faut lui donner un statut et plaide dès lors pour la première proposition. Sans nécessairement marquer son accord sur le contenu, le Parlement doit marquer son adhésion au processus.

Il s'agirait en d'autres termes de reprendre l'ensemble du texte sous la forme d'une résolution parlementaire en y précisant que le Parlement soutient non son contenu mais son processus d'élaboration et de demander en outre au Gouvernement d'en assurer un suivi. En Irlande, le Gouvernement est invité à répondre à ce genre d'expérience

echter verduidelijkt wordt dat het gaat over een nuttige bijdrage voor de Regering;

4. het verwerpen van de tekst (de Voorzitter sluit deze laatste optie meteen uit).

Volgens de heer Marc Loewenstein zou het moeilijk zijn de tekst als dusdanig aan te nemen, omdat een akkoord erover nooit mogelijk zal zijn, en is een geamendeerde tekst aannemen ook geen goede oplossing. De volksvertegenwoordiger stelt voor de tekst van de burgerresolutie naar de Regering te sturen en aan de Regering te vragen concrete antwoorden te geven op de voorstellen van de panelleden, en met name toe te lichten welke initiatieven al aan de gang zijn.

De Voorzitter merkt op dat de Regering zich in ieder geval zal moeten verantwoorden als zij afwijkt van de door de panelleden verwoorde voorstellen.

De heer Bruno De Lille vindt dat, moreel gesproken, de parlementsleden zich moeten laten leiden door de tekst tijdens de besprekingen over het gewestelijk mobiliteitsplan. In afwachting daarvan, zou bij amendementen op de tekst het gevaar bestaan sterk af te wijken van de in de resolutie geuite wens van de panelleden. De tekst moet dus als dusdanig naar de Regering gezonden worden, wetend dat de goedkeuring ervan door het Parlement niet betekent dat het akkoord gaat met elk voorstel, maar wel met het proces.

De Voorzitter vindt dat de tekst in het derde geval ook goedgekeurd zou kunnen worden in de plenaire vergadering, niet om aan te geven dat het Parlement er volledig achter staat, maar om het belang van het geleverde werk te benadrukken. Met andere woorden, de commissie zou aangeven dat zij het werk nuttig acht in het kader van het denkwerk over het mobiliteitsplan, en zou de goedkeuring van de plenaire vergadering vragen om het aan de Regering te bezorgen.

De heer Jef Van Damme vindt dat een zeer goed voorstel.

De heer Ridouane Chahid steunt dit laatste voorstel, in naam van de PS-fractie. Het werk dat het panel geleverd heeft, moet behouden blijven en aangevuld worden met het verslag van de besprekingen van vandaag. De volksvertegenwoordiger onderstreept tevens de nood aan een tijdschema.

Mevrouw Magali Plovie vindt in naam van de Ecolo-fractie dat het proces belangrijk is en dat het een statuut moet krijgen. Bijgevolg pleit ze voor het eerste voorstel. Zonder noodzakelijkerwijze akkoord te gaan met de inhoud ervan, moet het Parlement uiting geven aan zijn instemming met het proces.

Anders gezegd zou het erom gaan de gehele tekst over te nemen in de vorm van een parlementaire resolutie en daarbij te verduidelijken dat het Parlement niet de inhoud ervan steunt, maar wel het uitwerkingsproces, en bovendien aan de Regering te vragen te zorgen voor de follow-up ervan. In Ierland wordt aan de Regering gevraagd binnen vier

dans les quatre mois. Au niveau de l'Union européenne, les initiatives citoyennes doivent bénéficier d'une réponse dans les deux mois.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel soutient quant à elle, au nom du groupe MR, la troisième proposition. La députée rappelle que diverses propositions ont été déposées sur le thème de la mobilité et suggère de transmettre, en plus de la résolution et du rapport des discussions de ce jour, un calendrier des réunions consacrées aux propositions évoquées plus haut et auxquelles seraient invités les panélistes.

M. Paul Delva rappelle que la résolution doit être appréhendée dans sa globalité et estime qu'il ne faudrait pas que l'équilibre trouvé soit mis à mal par d'éventuels amendements. Le mieux que le Parlement puisse donc faire est de transmettre le texte au Gouvernement en précisant qu'il soutient plus le processus que le contenu.

M. Jef Van Damme précise que le Ministre répondra très volontiers aux demandes des citoyens. Le député insiste sur la nécessité pour le Parlement de signifier son soutien au processus même s'il ne se retrouve pas dans l'ensemble des propositions.

M. Pierre Kompany estime que le travail doit d'abord être transmis au Gouvernement et se rallie dès lors à la troisième voie.

M. Youssef Handichi fait observer qu'il existe un grand consensus autour du travail fourni par le panel mais moins sur la suite à y réserver. Or, si l'on apprécie le travail effectué par les citoyens, il est important que leurs représentants puissent en débattre en séance plénière et s'exprimer par un vote.

Le Président rappelle les quatre hypothèses en jeu :

1. on adhère au processus, on le valide sur la forme et sur le fond, et on adopte une résolution en séance plénière ;
2. on adhère au processus, on le valide, et on adopte en séance plénière une résolution amendée ;
3. on adhère au processus, on le valide, la commission juge le travail utile à l'élaboration du plan régional de mobilité et l'envoie au Gouvernement, sans passer par la séance plénière ;
4. on adhère au processus, on le valide, la commission juge le travail utile à l'élaboration du plan régional de mobilité et l'envoie au Gouvernement après assentiment de la séance plénière.

Dans ces quatre hypothèses, le Gouvernement est appelé à répondre au texte proposé par les citoyens.

Mme Vanessa Dutry, panéliste, demande si le vote du

maanden te antwoorden op een dergelijk experiment. Op het niveau van de Europese Unie moeten de burgerinitiatieven binnen twee maanden een antwoord krijgen.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel van haar kant steunt het derde voorstel, in naam van de MR-fractie. De volksvertegenwoordigster herinnert eraan dat verscheidene voorstellen werden ingediend over het thema mobiliteit en stelt voor, naast de resolutie en het verslag van de besprekingen van vandaag, een tijdschema op te stellen voor de vergaderingen inzake voornoemde voorstellen, waarop de panelleden uitgenodigd zouden worden.

De heer Paul Delva wijst erop dat de resolutie in haar geheel moet beschouwd worden en vindt dat het gevonden evenwicht niet in het gedrang mag worden gebracht door eventuele amendementen. Het Parlement kan dus het best de tekst aan de Regering bezorgen, met de verduidelijking dat het eerder het proces dan de inhoud ervan steunt.

De heer Jef Van Damme zegt dat de minister graag zal antwoorden op de verzoeken van de burgers. Hij benadrukt echter dat het Parlement zijn steun moet betuigen voor het proces, hoewel het zich niet kan vinden in alle voorstellen.

De heer Pierre Kompany vindt dat het werk eerst aan de Regering moet worden bezorgd, en schaaft zich dus achter de derde weg.

De heer Youssef Handichi merkt op dat er een hoge mate van consensus bestaat over het door het panel geleverde werk, maar minder over het gevolg dat eraan gegeven moet worden. Hoewel men het werk dat de burgers hebben geleverd apprecieert, is het belangrijk dat hun vertegenwoordigers het kunnen bespreken in de plenaire vergadering en zich kunnen uiten door een stemming.

De Voorzitter herinnert aan de vier hypotheses die op het spel staan:

1. men stemt in met het proces, valideert het qua vorm en inhoud en neemt een resolutie aan in de plenaire vergadering;
2. men stemt in met het proces, valideert het en neemt een geamendeerde resolutie aan in de plenaire vergadering;
3. men stemt in met het proces, valideert het, de commissie acht het werk nuttig voor de uitwerking van een gewestelijk mobiliteitsplan en stuurt het naar de Regering, zonder via de plenaire vergadering te gaan;
4. men stemt in met het proces, valideert het, de commissie acht het werk nuttig voor de uitwerking van een gewestelijk mobiliteitsplan en stuurt het naar de Regering, na instemming van de plenaire vergadering.

In die vier gevallen is de Regering genoodzaakt een antwoord te geven op de door de burgers voorgestelde tekst.

Mevrouw Vanessa Dutry, panellid, vraagt of de

texte en séance plénière comporte un risque de rejet.

Le Président lui répond affirmativement. Un autre risque est que le texte soit amendé et ainsi dénaturé.

Mme Magali Plovie propose de transmettre une résolution précisant l'adhésion du Parlement quant à la forme (et non quant au fond) et demandant au Gouvernement de répondre à chacun des points dans un délai déterminé.

Le Président explique que voter le texte en tant que résolution signifie que le Parlement souhaite que le Gouvernement le fonde dans son plan de mobilité.

Mme Céline Delforge souhaite simplement que la résolution intègre le texte tel qu'adopté par les panélistes et demande au Gouvernement d'y apporter une réponse dans un certain délai. Il ne s'agirait pas de dire pour autant que le Parlement y adhère.

Il s'agit, selon le Président, de la quatrième hypothèse énoncée plus haut.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel craint que le Gouvernement ne soit lié par une résolution adoptée par le Parlement et réitère sa proposition de calendrier.

M. Marc Loewenstein juge toute la difficulté d'essayer de donner un statut à cette initiative. L'important n'est pas de discuter du texte en séance plénière mais de l'adresser directement à son destinataire, à savoir le Gouvernement.

M. Robert Electeur, panéliste, rappelle le caractère global de la résolution, et craint que l'amender ne conduise à la dénaturer.

M. Benjamin Delori, panéliste, ajoute qu'il ne faudrait pas que les propositions des citoyens soient récupérées par certains partis politiques. Ainsi colorées, elles auraient moins d'impact.

Le Président estime en effet qu'il faut éviter d'abîmer le travail qui a été fait par les citoyens.

M. Ridouane Chahid plaide pour que le texte soit transmis tel quel au Gouvernement et que ce dernier y réponde.

M. Jef Van Damme estime que le Parlement doit également marquer son adhésion sur le processus.

Le Président propose en conséquence d'adopter une résolution qui :

- marque l'adhésion du Parlement au processus ;
- juge la réflexion menée par le panel utile ;

stemming van de tekst in de plenaire vergadering het risico inhoudt dat hij verworpen wordt.

De Voorzitter antwoordt bevestigend. Een ander risico is dat de tekst geamendeerd en dus vervormd wordt.

Mevrouw Magali Plovie stelt voor een resolutie over te zenden, daarbij te verduidelijken dat het Parlement instemt met de vorm (en niet met de inhoud) en aan de Regering te vragen binnen een gegeven termijn een antwoord te geven op elk punt.

De Voorzitter licht toe dat stemmen over de tekst als resolutie betekent dat het Parlement wenst dat de Regering het opneemt in haar mobiliteitsplan.

Mevrouw Céline Delforge wenst gewoon dat de resolutie de door de panelliden aangenomen tekst omvat en vraagt aan de Regering daarop een antwoord te geven binnen een bepaalde termijn. Het is daarom niet de bedoeling te zeggen dat het Parlement ermee instemt.

Volgens de Voorzitter betreft het de vierde hogervermelde hypothese.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel vreest dat de Regering niet gehouden is aan een door het Parlement aangenomen resolutie en herhaalt haar voorstel voor een tijdschema.

Volgens de heer Marc Loewenstein is het zeer moeilijk te pogen dit initiatief een status te geven. Het belangrijkste is niet de tekst te bespreken in de plenaire vergadering, maar die rechtstreeks te richten aan degene waarvoor ze bestemd is, te weten de Regering.

De heer Robert Electeur, panellid, wijst op de allesomvattende aard van de resolutie, en vreest dat amendementen erop ze vervormen.

De heer Benjamin Delori, panellid, voegt daaraan toe dat de voorstellen van de burgers niet mogen worden overgenomen door sommige politieke partijen. Zij zouden minder impact hebben als ze een politieke kleur kregen.

De Voorzitter vindt dat inderdaad moet worden voorkomen dat het door de burgers geleverde werk vertimmerd wordt.

De heer Ridouane Chahid pleit ervoor dat de tekst als dusdanig aan de Regering wordt overgezonden en dat deze laatste er een antwoord op geeft.

De heer Jef Van Damme vindt dat ook het Parlement zijn instemming moet geven over het proces.

De Voorzitter stelt voor een resolutie aan te nemen die:

- de goedkeuring van het Parlement met het proces uit;
- het denkwerk van het panel nuttig acht;

- demande au Gouvernement d'en tenir compte et d'y répondre dans un délai déterminé.

II. Discussion de la proposition de résolution (réunion du 9 mai 2018)

Le Président rappelle ce qui a été décidé lors de la dernière réunion de la commission spéciale lors de la réunion du 8 décembre 2017. La question qu'il convient maintenant de se poser est celle de l'organisation de la séance où le Gouvernement va pouvoir exposer ses réponses au panel. Mme Anne-Charlotte d'Ursel avait demandé que les réponses apportées par le Ministre Pascal Smet puissent être commentées en commission de l'Infrastructure, qu'elle préside.

Par ailleurs, il conviendra également de discuter de l'évaluation du processus de ce panel citoyen. Cette évaluation ne pourra être entamée que lorsque le processus sera tout à fait terminé, c'est-à-dire après la réponse du Gouvernement.

Mme Magali Plovie et Mme Céline Delforge souhaitent que le contenu de la résolution citoyenne soit discuté en commission de l'Infrastructure, mais que le processus soit bien évalué au sein de la commission spéciale chargée du suivi du panel citoyen.

M. Ridouane Chahid souhaiterait que ce soit la commission spéciale chargée du suivi du panel citoyen qui continue à traiter les réponses du Ministre Pascal Smet. En effet, en commission de l'Infrastructure, les panélistes risquent de se sentir exclus, alors qu'ils sont déjà venus s'exprimer devant cette commission-ci, en présence du président Charles Picqué, et dans un échange constructif avec les membres de la commission spéciale.

Le Président fait remarquer que cette commission spéciale est, du fait de sa composition, déjà une commission un mixte, rassemblant membres de la commission des Affaires générales et membres de la commission de l'Infrastructure.

M. Marc Loewenstein fait observer que la cohérence voudrait que l'on poursuive les travaux au sein de la commission spéciale, où, comme l'a rappelé M. Chahid, il y a un historique.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel estime que la résolution citoyenne ne prend tout son sens que dans le cadre de l'élaboration du futur plan régional de mobilité. Il y aurait donc plus d'intérêt à discuter du fond de la résolution citoyenne dans le cadre de la discussion du plan régional de mobilité, en commission de l'Infrastructure. Par contre, la députée ne connaît pas les délais que le Gouvernement compte mettre en œuvre pour venir présenter ce plan régional de mobilité en commission de l'Infrastructure.

Le Président répond que l'un n'exclut pas l'autre. Lorsque

- de Regering vraagt ermee rekening te houden en een antwoord erop te geven binnen een bepaalde termijn.

II. Bespreking van het voorstel van resolutie (vergadering van 9 mei 2018)

De voorzitter herinnert aan wat werd beslist toen de bijzondere commissie de laatste keer heeft vergaderd, te weten op 8 december 2017. Nu is het zaak de vergadering te organiseren waarin de regering haar antwoorden aan het panel kan uiteenzetten. Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel had gevraagd of de antwoorden van minister Pascal Smet toegelicht konden worden in de commissie voor de Infrastructuur, waarvan zij voorzitter is.

Voorts dient te worden gepraat over de evaluatie van het proces van het burgerpanel. Die evaluatie kan slechts starten wanneer het proces volledig afgerond is, d.w.z. na het antwoord van de regering.

Mevrouw Magali Plovie en mevrouw Céline Delforge wensen dat de inhoud van de burgerresolutie wordt besproken in de commissie voor de Infrastructuur, maar dat het proces wel wordt geëvalueerd in de bijzondere commissie belast met de follow-up van het burgerpanel.

De heer Ridouane Chahid wenst dat de bijzondere commissie belast met de follow-up van het burgerpanel de antwoorden van minister Pascal Smet blijft behandelen. In de commissie voor de Infrastructuur dreigen de panelleden zich immers uitgesloten te voelen, terwijl zij deze bijzondere commissie reeds hebben toegesproken, in aanwezigheid van voorzitter Charles Picqué, en in een constructieve uitwisseling met de leden van de bijzondere commissie.

De voorzitter merkt op dat deze bijzondere commissie, wegens haar samenstelling, reeds een gemengde commissie is, met leden uit de commissie voor de Algemene Zaken en leden uit de commissie voor de Infrastructuur.

De heer Marc Loewenstein merkt op dat men, omwille van de coherentie, de werkzaamheden zou moeten voortzetten in de bijzondere commissie, waar een voorgeschiedenis is, zoals de heer Chahid in herinnering brengt.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel is van mening dat de burgerresolutie slechts volledig betekenis heeft in het kader van de opstelling van het toekomstige gewestelijk mobiliteitsplan. Het zou dus beter zijn om de inhoud van de burgerresolutie in het kader van het toekomstige gewestelijk mobiliteitsplan te bespreken in de commissie voor de Infrastructuur. De volksvertegenwoordigster weet echter niet binnen welke termijnen de regering van plan is dat gewestelijk mobiliteitsplan te komen voorstellen in de commissie voor de Infrastructuur.

De voorzitter antwoordt dat het ene het andere niet

le plan régional de mobilité sera à l'ordre du jour de la commission de l'Infrastructure, rien n'empêchera d'y aborder le contenu de la résolution élaborée par le panel citoyen. Mais il ne faut surtout pas que les panélistes soient mis en attente. Les discussions qui interviendront sur le plan régional de mobilité dépasseront en outre le cadre des seules réflexions du panel citoyen.

M. Ridouane Chahid fait observer que c'est justement à cet effet que l'on a créé cette commission spéciale, afin de répondre au souhait des panélistes.

Mme Magali Plovie suggère que, dans le futur, cette commission spéciale chargée du suivi du panel citoyen puisse perdurer, et même aborder d'autres sujets, et s'adjoigne, sur le fond, la commission compétente lorsque l'on discute du contenu. On pourrait alors ériger des commissions réunies entre la commission spéciale panel citoyen et la commission compétente sur le fond.

Le Président juge évident que c'est cette commission spéciale qui devra évaluer le processus. Pour apporter une réponse à la suggestion de Mme Plovie, il faut décider si l'on va traiter du fond et entendre les réponses du Ministre Pascal Smet au sein de cette commission spéciale, sachant qu'elle est déjà une commission mixte dans sa composition, ou devant des commissions réunies.

M. Marc Loewenstein rappelle qu'une commission, quelle qu'elle soit, a toujours la faculté d'inviter les membres d'autres commissions à ses travaux.

Vote de procédure

Par 9 voix contre 2, la commission décide que c'est bien au sein de la commission spéciale chargée du suivi du panel citoyen que l'on entendra les réponses du Ministre Pascal Smet, en présence des panélistes.

Mme Annemie Maes souhaite que cette commission traite également d'autres panels citoyens sur d'autres sujets.

Le Président prend acte de la demande de Mme Maes, en rappelant que c'est au Bureau élargi de se prononcer sur l'opportunité de constituer ou non un prochain panel citoyen, et d'en déterminer le thème.

Mme Magali Plovie estime qu'il est agréable de voir les choses évoluer. Rien ne s'est passé pendant plusieurs mois. Il est important aujourd'hui que l'on puisse avancer. La députée se dit ravie du fait que le personnel du Parlement se soit impliqué. C'est pourquoi son groupe espère également qu'un autre panel sera prochainement constitué.

Le texte de la résolution parlementaire ne suscite plus aucun commentaire.

uitsluit. Wanneer het gewestelijk mobiliteitsplan op de agenda van de commissie voor de Infrastructuur zal staan, is er geen enkele reden om de inhoud van de resolutie van het burgerpanel daar niet aan bod te laten komen. Maar de panelleden mogen vooral niet in de wacht worden gezet. De besprekingen over het gewestelijk mobiliteitsplan zullen bovendien verder gaan dan enkel de opmerkingen van het burgerpanel.

De heer Ridouane Chahid merkt op dat juist daarom deze bijzondere commissie werd opgericht, om tegemoet te komen aan de wens van de panelleden.

Mevrouw Magali Plovie suggereert dat deze bijzondere commissie belast met de follow-up van het burgerpanel in de toekomst kan blijven voortbestaan en zelfs andere onderwerpen kan behandelen, en dat zij zich ten gronde laat bijstaan door de bevoegde commissie wanneer men de inhoud bespreekt. Dan zouden er verenigde commissies gemaakt kunnen worden tussen de bijzondere commissie van het burgerpanel en de ten gronde bevoegde commissie.

De voorzitter vindt het vanzelfsprekend dat de bijzondere commissie dit proces zal moeten evalueren. Om een antwoord te geven op de suggestie van mevrouw Plovie, dient te worden beslist of men de inhoud zal behandelen en de antwoorden van minister Pascal Smet zal horen in deze bijzondere commissie, wetende dat zij reeds een gemengde samenstelling heeft, dan wel in verenigde commissies.

De heer Marc Loewenstein herinnert eraan dat gelijk welke commissie altijd de mogelijkheid heeft om leden van andere commissies uit te nodigen bij haar werkzaamheden.

Stemming over de procedure

Met 9 stemmen tegen 2, beslist de commissie dat de antwoorden van minister Pascal Smet in de bijzondere commissie belast met de follow-up van het burgerpanel zullen worden gehoord, in aanwezigheid van de panelleden.

Mevrouw Annemie Maes wenst dat deze commissie ook andere burgerpanels onthaalt over andere onderwerpen.

De voorzitter neemt akte van het verzoek van mevrouw Maes en herinnert eraan dat het aan het Bureau in uitgebreide samenstelling staat om te beslissen of er eventueel een volgend burgerpanel wordt samengesteld en om het thema daarvan te bepalen.

Mevrouw Magali Plovie vindt het aangenaam om de dingen te zien evolueren. Er is meerdere maanden niets gebeurd. Nu is het belangrijk om vooruit te gaan. Het verheugt de volksvertegenwoordigster dat het personeel van het Parlement zich heeft ingezet. Daarom hoopt ook haar fractie dat binnenkort nog een panel zal worden samengesteld.

De tekst van de parlementaire resolutie lokt geen enkele commentaar meer uit.

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

La proposition de résolution dans son ensemble est adoptée à l'unanimité des 12 membres présents.

- *Confiance est faite aux rapporteurs pour la rédaction du rapport.*

Les Rapporteurs,

Marc LOEWENSTEIN
Bruno DE LILLE

Le Président,

Charles PICQUÉ

III. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 12 aanwezige leden.

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

De Rapporteurs

Marc LOEWENSTEIN
Bruno DE LILLE

De Voorzitter,

Charles PICQUÉ

IV. Texte adopté par la commission

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à valider le processus du Panel citoyen « Make your Brussels Mobility » et à transmettre la résolution citoyenne au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu que notre système représentatif, qui a ses caractéristiques et sa légitimité propres, est renforcé s'il est complété par des mécanismes pertinents de délibération citoyenne ;

Vu la décision du Bureau, en sa réunion du 14 juin 2017, de lancer un projet pilote de « panel citoyen » sur le thème de la mobilité sur la base d'une méthodologie et de modalités de constitution du panel préalablement approuvées;

Vu la décision du Bureau élargi, en sa réunion du 18 octobre 2017, de constituer une commission spéciale qui prendrait connaissance et discuterait des conclusions du panel ;

Vu le processus participatif qui a permis à une quarantaine de citoyens, sélectionnés sur la base d'un tirage au sort, mais reflétant néanmoins une certaine diversité de la société bruxelloise, de parvenir, en deux matinées et un week-end de travail, à l'adoption d'une résolution citoyenne faisant l'objet d'un très large consensus ;

Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, et en particulier les articles 3 à 8 concernant l'élaboration d'un Plan régional de Mobilité ;

Vu la nécessité de procéder à l'élaboration d'un troisième Plan régional de Mobilité,

Considérant la compatibilité de la démarche participative du panel citoyen avec celle organisée par Bruxelles Mobilité en préparation de ce nouveau Plan régional de Mobilité, intitulée « Good Move » ;

Vu la résolution citoyenne, ci-annexée, adoptée à l'unanimité par les panélistes le 19 novembre 2017,

Considérant les échanges fructueux intervenus avec les panélistes au cours de la réunion de la commission spéciale lors de sa réunion du 8 décembre 2017,

IV. Tekst aangenomen door de commissie

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot validering van het proces van het burgerpanel “Make your Brussels Mobility” en ter bezorging van de burgerresolutie aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Het Brussel Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op het feit dat ons representatief systeem, dat eigen kenmerken en een eigen wettelijkheid heeft, versterkt wordt als het aangevuld wordt door pertinente systemen van overleg met de burger;

Gelet op de beslissing van het Bureau van 14 juni 2017 om een proefproject te starten met een burgerpanel over de problematiek van de mobiliteit, op basis van een methodologie en van nadere regels inzake samenstelling die vooraf door het panel goedgekeurd werden;

Gelet op de beslissing van het Bureau in uitgebreide samenstelling van 18 oktober 2017 om een bijzondere commissie op te richten die kennis zou nemen van de conclusies van het panel en die zou bespreken;

Gelet op het inspraakproces dat een veertigtal burgers, die geselecteerd werden bij lottrekking maar die niettemin een zekere diversiteit van de Brusselse maatschappij weerspiegelden, de mogelijkheid heeft geboden om tijdens twee werkdagen en een weekend een burgerresolutie goed te keuren waarover een heel ruime consensus was gevonden;

Gelet op de ordonnantie van 26 juli 2013 tot invoering van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, inzonderheid de artikelen 3 tot 8 betreffende de opstelling van een Gewestelijk Mobiliteitsplan;

Gelet op de noodzaak om een derde Gewestelijk Mobiliteitsplan op te stellen;

Overwegende de compatibiliteit van de inspraakprocedure van het panel met die van Brussel Mobilité ter voorbereiding van dat nieuwe gewestelijk mobiliteitsplan, genaamd “Good Move”;

Gelet op de bijgevoegde burgerresolutie die bij eenparigheid van de panelleden werd aangenomen op 19 november 2017;

Overwegende de vruchtbare uitwisselingen tussen de panelleden tijdens de vergadering van de bijzondere commissie van 8 december 2017;

Considérant que le Parlement, sans vouloir se prononcer sur le fond, marque son adhésion à ce processus ayant abouti aux demandes formulées par le panel citoyen,

Vu que ces demandes présentent un intérêt utile à la réflexion du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale sur le plan « Good Move » ;

Considérant que toute nouvelle initiative de démocratie participative veillera à tenir compte de l'évaluation de la présente expérience (représentativité du panel, modalités et temps de la délibération, etc.,...);

Décide:

- de transmettre la résolution citoyenne au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale pour suite utile;
- de transmettre au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le rapport des discussions de la commission spéciale du 8 décembre 2017 et du 9 mai 2018 chargée du suivi du Panel citoyen, ainsi que le rapport des discussions de la séance plénière du ...;
- de demander au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de fournir dans un délai de trente jours des réponses sur le contenu de la résolution citoyenne;
- d'inviter les membres du panel à un échange avec les députés sur le contenu de ces réponses de même que sur l'évaluation de la présente expérience de panel citoyen.

Overwegende dat het Parlement, zonder zich te willen uitspreken over de grond, dat proces, dat geleid heeft tot de door het burgerpanel geformuleerde verzoeken, onderschrijft;

Gelet op het feit dat die verzoeken nuttig zijn voor de denkoefening van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering over het Good Move-plan;

Overwegende dat elk nieuw initiatief inzake inspraakdemocratie rekening zal moeten houden met de evaluatie van dit experiment (representativiteit van het panel, nadere regels en deliberatietijd, enzovoort);

Beslist om:

- de burgerresolutie te bezorgen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering voor nuttig gevolg;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het verslag te bezorgen van de besprekingen van de bijzondere commissie van 8 december 2017 en van 9 mei 2018 belast met de follow-up van het burgerpanel, alsook het verslag van de besprekingen van de plenaire vergadering van ...;
- de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te verzoeken om, binnen dertig dagen, haar antwoorden te bezorgen op de inhoud van de burgerresolutie;
- de leden van het panel uit te nodigen voor een gedachtewisseling met de volksvertegenwoordigers over de inhoud van die antwoorden, alsook over een evaluatie van het huidige experiment met het burgerpanel.

V. Annexes**Annexe 1**

Résolution adoptée par le panel citoyen le 19 novembre 2017 (voir page suivante).

Annexe 2

Rapport d'activité de l'ASBL Particitiz:

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180517143116rapport_dactivite_particitiz_-_make_your_brussels_-_mobility_.pdf_.pdf

Annexe 3

Rapport du comité scientifique :

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180517143710rapport-danalyse-jb-pilet.pdf_.pdf

V. Bijlagen**Bijlage 1**

Resolutie aangenomen door het burgerpanel op 19 november 2017 (zie volgende pagina).

Bijlage 2

Verslag van de VZW Particitiz (*enkel beschikbaar in het Frans*):

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180517143116rapport_dactivite_particitiz_-_make_your_brussels_-_mobility_.pdf_.pdf

Bijlage 3

Verslag van het wetenschappelijk comité (*enkel beschikbaar in het Frans*):

http://weblex.brussels/data/annexes/uploads/jp20180517143710rapport-danalyse-jb-pilet.pdf_.pdf

**RÉSOLUTION ADOPTÉE PAR LE PANEL CITOYEN
LE 19 NOVEMBRE 2017**

Vu l'ordonnance du 26 juillet 2013 instituant un cadre en matière de planification de la mobilité et modifiant diverses dispositions ayant un impact en matière de mobilité, et en particulier les articles 3 à 8 concernant l'élaboration d'un Plan régional de Mobilité ;

Vu la nécessité de procéder à l'élaboration d'un troisième Plan régional de Mobilité,

Considérant la démarche participative organisée par Bruxelles Mobilité en préparation de ce nouveau Plan Régional de Mobilité, intitulée « Good Move » ;

Considérant la volonté du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale de permettre à un panel de citoyens bruxellois d'être sensibilisés et de donner leur avis sur les enjeux de la mobilité à et autour de Bruxelles ;

Vu l'accord du Bureau du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale donné le 14 juin 2017 sur l'organisation d'un Panel citoyen sur les enjeux de la mobilité à et autour de Bruxelles ;

Considérant que le panel citoyen a été dans un premier temps invité à réfléchir aux deux questions suivantes : à l'horizon 2030, dans quel genre de quartier voulez-vous vivre, et comment voulez-vous vous déplacer ;

Considérant l'intérêt des citoyens bruxellois sur cette thématique et sur la démarche participative ; Qu'il en est ressorti 5 thématiques majeures à approfondir, à savoir :

1. La communication
2. Le partage de l'espace
3. La carte « Mobilité »
4. Les politiques de mobilité
5. Le désengorgement de la ville

Le panel citoyen, au terme de ses réunions des 21 et 28 octobre, 18 et 19 novembre 2017, adresse au

**RESOLUTIE AANGENOMEN DOOR HET
BURGERPANEL OP 19 NOVEMBER 2017**

Gelet op de ordonnantie van 26 juli 2013 tot vaststelling van een kader inzake mobiliteitsplanning en tot wijziging van sommige bepalingen die een impact hebben op het vlak van mobiliteit, in het bijzonder de artikelen 3 tot 8 betreffende het opstellen van een Gewestelijk Mobiliteitsplan;

Gelet op de noodzaak van het opstellen van een derde Gewestelijk Mobiliteitsplan;

Gelet op het participatieproces dat georganiseerd werd door Mobiel Brussel ter voorbereiding van dat nieuw Gewestelijk Mobiliteitsplan, dat de naam "Good Move" meekreeg;

Gelet op de wens van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement om een Brussels burgerpanel zich bewust te laten worden en advies te laten geven over de uitdagingen inzake mobiliteit in en rond Brussel;

Gelet op het akkoord van het Bureau van het Brussels Hoofdstedelijk Parlement van 14 juni 2017 over de organisatie van een Burgerpanel over de mobiliteitsuitdagingen in en rond Brussel;

Overwegende dat het burgerpanel in een eerste fase gevraagd werd na te denken over de twee volgende vragen: in welk soort wijk wenst u in 2030 te wonen en hoe wenst u zich te verplaatsen;

Gelet op de belangstelling van de Brusselse burgers voor die thematiek en het participatieproces; Zijn vijf hoofdthema's naar voren geschoven die grondig onderzocht moeten worden, te weten:

1. Communicatie
2. Het delen van de ruimte
3. De "Mobiliteitskaart"
4. De mobiliteitsmaatregelen
5. Het ontlasten van de stad

Na zijn vergaderingen van 21 en 28 oktober, 18 en 19 november 2017, richt het burgerpanel volgende

Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale les demandes et recommandations suivantes :

1. COMMUNICATION

Considérant que l'offre de transport dans la Région de Bruxelles-Capitale est déjà très large, mais méconnue et dispersée (SNCB, De Lijn, TEC ...), et que chaque opérateur de transport a son propre système de communication ;

Considérant que l'offre de transport, en termes de solutions et de prestataires, est en constante évolution (par exemple : Villo!, Cambio, voitures et vélos partagés, etc.) ;

Considérant que l'information doit être accessible à tous les citoyens et par tous les canaux ;

Le panel citoyen demande :

- au gouvernement de désigner un service intégré chargé de rassembler, harmoniser et tenir à jour l'information des différents opérateurs de transport actifs dans la Région de Bruxelles-Capitale ;
- d'organiser des campagnes de sensibilisation régulières sur l'offre de transport à Bruxelles et sur les nouvelles manières de se déplacer dans la Région (covoiturage, voitures partagées, Villo!, Segway, parkings de transit, etc.) ;
- la création d'une plateforme unique d'information sur l'offre de transports dans la Région (horaires, connections, itinéraires, prix...). Cette plateforme doit être accessible à tous par application, site Internet, panneaux d'affichages numériques dans les gares, les véhicules, et en version papier ;
- de rendre les gares S et les parkings de transit plus visibles dans l'espace public et d'augmenter l'affichage dans les gares, points de connexion et dans les transports eux-mêmes sur les connexions et différents moyens de transport.

2. PARTAGE DE L'ESPACE

Considérant la nécessité de rendre l'espace public aux Bruxellois ;

verzoeken en aanbevelingen tot het Brussels Hoofdstedelijk Parlement:

1. COMMUNICATIE

Overwegende dat het vervoeraanbod in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest al zeer ruim is, maar versnipperd en weinig gekend (NMBS, De Lijn, TEC ...) en dat elke vervoeroperator gebruikmaakt van zijn eigen communicatiesysteem;

Overwegende dat het vervoeraanbod, op het vlak van oplossingen en dienstverleners, constant evolueert (vb.: Villo!, Cambio, deelauto's en -fietsen, enz.);

Overwegende dat de informatie toegankelijk moet zijn voor alle burgers en via alle kanalen;

Verzoekt het burgerpanel:

- de regering een geïntegreerde dienst aan te wijzen die belast wordt met het verzamelen, harmoniseren en bijwerken van de informatie van de verschillende vervoeroperatoren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- regelmatige bewustmakingscampagnes te organiseren over het vervoeraanbod in Brussel en over de nieuwe verplaatsingswijzen in het Gewest (carpooling, autodelen, Villo!, Segway, transitparkings, enz.);
- één enkel informatieplatform tot stand te brengen voor het vervoeraanbod in het Gewest (uurregelingen, aansluitingen, trajecten, prijzen ...). Dit platform moet toegankelijk zijn voor iedereen via app, internetsite, digitale informatieborden in de stations, de voertuigen en op papier;
- de S-stations en de transitparkings beter zichtbaar te maken in de openbare ruimte en de informatie over de aansluitingen en de verschillende vervoerwijzen te verschaffen op borden in de stations, de overstappunten en in de vervoermiddelen zelf.

2. HET DELEN VAN DE RUIMTE

Overwegende dat het noodzakelijk is om de openbare ruimte terug te geven aan de Brusselaars;

Considérant la nécessité de se déplacer rapidement et en toute sécurité d'un point A à un point B ;
Considérant la congestion automobile, dans laquelle sont englués les transports en commun de surface ;
Considérant la nécessité de lutter contre la pollution sonore et atmosphérique ;

Le panel citoyen demande :

- a. de manière générale,
 - d'aménager les trottoirs de manière à permettre la circulation de l'ensemble de ses usagers, et notamment des personnes à mobilité réduite, par une gestion optimale du mobilier (bancs publics, panneaux de signalisation, parcmètres, boîtiers électriques,...) ;
 - de créer un réseau cohérent et continu de pistes cyclables sécurisées ;
- b. sur les principaux axes de mobilité,
 - pour autant que le gabarit de la voirie le permette, de développer des sites dédiés à chaque mode de déplacement, adéquatement dimensionnés et séparés physiquement, en tenant compte prioritairement de la circulation :
 - 1° des piétons, des cyclistes et des transports en commun ;
 - 2° des autres véhicules motorisés ;
 - de ne créer des zones de stationnement que pour autant qu'il ait été tenu compte du point précédent ;
- c. dans les quartiers apaisés,
 - de réduire la largeur de l'espace dédié à l'automobile pour ralentir la vitesse de circulation ;
 - de réduire l'espace dédié au stationnement automobile au profit de la qualité de l'espace public (« une place de parking pour deux arbres ») à l'image de ce qui se fait dans d'autres grandes villes comme Copenhague ;
- d. en matière de stationnement,
 - de réduire l'espace de stationnement dédié aux automobiles privées au profit d'espaces de stationnement dédiés à des modes de transport alternatifs (voitures partagées, vélos, etc.), tenant toutefois compte des nécessités de la vie quotidienne (places pour personnes

Overwegende dat het nodig is zich snel en geheel veilig te kunnen verplaatsen van punt A naar punt B ;
Gelet op de verkeerscongestie waarin het bovengronds openbaar vervoer vastzit ;
Overwegende dat het noodzakelijk is de geluids- en luchtvervuiling te bestrijden ;

Verzoekt het burgerpanel:

- a. in het algemeen,
 - de trottoirs aan te leggen op een manier die het verkeer van alle gebruikers mogelijk maakt, inzonderheid de personen met beperkte mobiliteit, door een optimaal beheer van het meubilair (openbare banken, verkeersborden, parkeermeters, elektriciteitskastjes, ...);
 - een coherent en ononderbroken netwerk van beveiligde fietspaden tot stand te brengen;
- b. op de voornaamste mobiliteitsassen,
 - voor zover de afmetingen van de openbare weg dat mogelijk maken, eigen banen aan te leggen voor elke vervoerwijze, met passende afmetingen en fysiek scheiding, en daarbij prioritair rekening te houden met het verkeer:
 - 1° van de voetgangers, de fietsers en het openbaar vervoer;
 - 2° van de andere motorvoertuigen;
 - enkel parkeerzones te creëren voor zover rekening werd gehouden met het vorige punt;
- c. in de rustige woonwijken,
 - de breedte van de rijbaan voor auto's te beperken en aldus de verkeerssnelheid te verlagen;
 - de ruimte voor het parkeren van auto's te beperken ten voordele van de kwaliteit van de openbare ruimte ("één parkeerplaats voor twee bomen"), net als in andere grote steden, zoals Kopenhagen;
- d. inzake parkeren,
 - de parkeerruimte voor privévoertuigen te beperken ten voordele van de parkeerruimte voor alternatieve vervoerwijzen (gedeelde auto's, fietsen, enz.), rekening houdend met de dagelijkse noden (plaatsen voor

à mobilité réduite, livraisons et services à domicile, etc.);

- d'imposer la mutualisation des espaces de stationnement des institutions publiques, des entreprises privées et de tout nouvel immeuble à habitations multiples, lors de toute demande d'octroi ou de renouvellement d'un permis d'environnement ;
- d'entamer la réflexion sur la mutualisation des places de stationnement dans les immeubles à habitations multiples existants.

3. CARTE « MOBILITÉ »

Considérant que la carte MOBIB constitue actuellement le meilleur support pour l'utilisation des différents moyens de transport ;

Considérant que l'ensemble des opérateurs de mobilité sont capables d'une communication optimale entre eux ;

Considérant que cette carte, aujourd'hui, n'est pas encore utilisée par l'ensemble des opérateurs de mobilité ;

Le panel citoyen demande :

- de poursuivre l'implémentation de la carte « Mobilité », de type MOBIB, donnant accès à tous les moyens de déplacement et les services suivants, notamment :
 - STIB ;
 - De Lijn ;
 - TEC ;
 - SNCB ;
 - Voitures partagées ;
 - Vélos partagés ;
 - Scooters partagés ;
 - Taxis ;
 - Utilisation de parkings de transit à l'entrée de Bruxelles ;
- d'avoir la possibilité d'alimenter cette carte à l'avance, notamment sur Internet, de manière personnelle, et indépendamment du service utilisé ultérieurement, quel que soit l'opérateur ;

personnes avec une mobilité limitée, livraisons et services à domicile, etc.);

- het gedeeld gebruik van de parkeerruimtes van de overheidsinstellingen, de privébedrijven en van elk nieuw gebouw met meerdere woningen verplicht stellen bij elke aanvraag tot toekenning of vernieuwing van een milieuvergunning;
- denkwerk te starten over het gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen in de bestaande gebouwen met meerdere woningen.

3. « MOBILITEITSKAART »

Overwegende dat de MOBIB-kaart thans de beste tool is voor het gebruik van verschillende vervoermiddelen;

Overwegende dat alle mobiliteitsoperatoren optimale onderlinge communicatie tot stand kunnen brengen;

Overwegende dat die kaart momenteel nog niet gebruikt wordt door alle mobiliteitsoperatoren;

Verzoekt het burgerpanel:

- de implementatie van de "Mobiliteitskaart" van het type MOBIB voort te zetten, en daarbij ervoor te zorgen dat kan worden gebruikgemaakt van alle volgende vervoermiddelen en diensten, o.a.:
 - MIVB;
 - De Lijn;
 - TEC;
 - NMBS;
 - deelauto's
 - deelfietsen;
 - deelscooters;
 - taxi's;
 - gebruik van transitparkings aan de rand van Brussel;
- de mogelijkheid te hebben die kaart vooraf op te laden, inzonderheid via het Internet, op persoonlijke wijze en los van de dienst waarvan later gebruikgemaakt wordt, ongeacht de operator;

- de faire en sorte que tout opérateur, public ou privé, offrant un service de mobilité en Région de Bruxelles-Capitale, soit obligé d’offrir ses services via la carte « Mobilité » ;
- de veiller à faciliter les démarches administratives d’utilisation de ces différents services via la carte « Mobilité » ;
- de faire en sorte que les différents abonnements à ces opérateurs puissent être repris sur cette carte ;
- de faire en sorte que le seul abonnement disponible sur cette carte pour l’utilisation de transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale soit l’abonnement MTB (STIB, TEC, De Lijn, SNCB) ;
- de prévoir que cet abonnement général MTB ne soit pas accompagné d’une hausse du prix de l’abonnement ;
- de veiller à ce que l’utilisation de cette carte donne accès à des tarifs préférentiels en fonction de son usage (fréquence, impact écologique, empreinte carbone, etc.) et de l’éventail du nombre de services utilisés ;
- de faire en sorte que cette carte donne accès, sur smartphone, sur ordinateur ou sur des bornes présentes aux arrêts de transport en commun, à toutes les informations disponibles au niveau de la planification d’un déplacement, avec une mise à jour en temps réel ;
- que des informations supplémentaires (travaux, durée du trajet à pieds, systèmes de vélos partagés ou de voitures partagées, etc...) soient également communiquées lors de l’utilisation de cette carte) ;
- que cette carte donne accès automatiquement à des tarifs préférentiels pour certaines catégories de personnes (étudiants, seniors, personnes à mobilité réduite, familles nombreuses, bénéficiaires d’allocations sociales).

4. POLITIQUES DE MOBILITÉ

Considérant la complexité institutionnelle belge ;

- ervoor te zorgen dat elke overheids- of privéoperator die een mobiliteitsdienst aanbiedt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, verplicht wordt zijn diensten aan te bieden via de “Mobiliteitskaart”;
- ervoor te zorgen dat de administratieve stappen voor het gebruik van die verschillende diensten via de “Mobiliteitskaart” vergemakkelijkt worden;
- ervoor te zorgen dat de verschillende abonnements voor die operatoren op de kaart kunnen worden opgenomen;
- ervoor te zorgen dat het MTB-abonnement (MIVB, TEC, De Lijn, NMBS) het enige abonnement is dat beschikbaar is op die kaart voor het gebruik van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- ervoor te zorgen dat dit algemeen MTB-abonnement de abonnementsprijs niet doet stijgen;
- ervoor te zorgen dat het gebruik van die kaart voorkeurtarieven laat genieten naargelang het gebruik ervan (frequentie, ecologische impact, koolstofvoetafdruk, enz.) en van het gamma gebruikte diensten;
- ervoor te zorgen dat die kaart via smartphone, computer of de palen aan de openbaarvervoerhaltes toegang biedt tot alle beschikbare informatie inzake de planning van een verplaatsing, met bijwerking in real-time;
- dat die extra informatie (werken, duur van het traject te voet, deelfietsen of deelauto’s, enz.) eveneens wordt meegedeeld bij het gebruik van de kaart;
- dat de kaart automatisch voorkeurtarieven biedt voor sommige categorieën gebruikers (studenten, senioren, personen met beperkte mobiliteit, grote gezinnen, personen die een sociale uitkering genieten).

4. MOBILITEITSMATREGELEN

Overwegende de Belgische institutionele complexiteit;

Considérant les nombreux niveaux de pouvoir coexistant sur le territoire régional bruxellois ;

Considérant les nombreux acteurs intervenant dans le domaine de la mobilité sur le territoire régional bruxellois ;

Considérant que la politique de mobilité actuelle ne répond pas aux attentes de la population et aux exigences environnementales en vigueur ;

Considérant que le citoyen ne doit pas être victime de cette situation et qu'il appartient au monde politique de prendre ses responsabilités ;

Le panel citoyen demande :

- de faire primer l'intérêt général sur les intérêts particuliers lors de l'établissement de politiques et lors de prises de décision ;
- d'initier et de renforcer la nécessaire concertation entre les différents acteurs de la mobilité afin de définir une politique de mobilité cohérente et efficace sur le territoire régional bruxellois ;
- de créer un organe chargé de la coordination des actions des différents acteurs de la mobilité et chargé de la supervision, du suivi et de l'évaluation de ces mesures.

Considérant la nécessité de simplifier, clarifier et uniformiser les limitations des vitesses de circulation sur le territoire régional bruxellois ;

Considérant la nécessité de distinguer les grands axes de mobilité des quartiers apaisés ;

Considérant la nécessité de diminuer les vitesses de circulation pour réduire la pollution et renforcer la sécurité ;

Considérant la nécessité de fluidifier le trafic ;
Le panel citoyen demande :

- de limiter la vitesse de circulation sur le territoire régional bruxellois à 30km/h, sauf

Overwegende de vele machtsniveaus die naast mekaar bestaan op het Brussels gewestelijk grondgebied;

Overwegende de vele mobiliteitsactoren op het Brussels Gewestelijk grondgebied;

Overwegende dat het huidige mobiliteitsbeleid niet tegemoet komt aan de verwachtingen van de bevolking en aan de geldende milieueisen,

Overwegende dat de burger niet te lijden mag hebben van die situatie en dat de politici hun verantwoordelijkheden moeten nemen;

Verzoekt het burgerpanel:

- het algemeen belang boven de persoonlijke belangen te stellen bij het bepalen van de maatregelen en het nemen van beslissingen;
- het nodige overleg tussen de verschillende mobiliteitsactoren op gang te brengen en te versterken om te komen tot een coherent en doeltreffend mobiliteitsbeleid op het Brussels gewestelijk grondgebied;
- een instantie op te richten die belast wordt met de coördinatie van de acties van de verschillende mobiliteitsactoren en met het toezicht, de follow-up en de evaluatie van de maatregelen.

Overwegende de nood aan vereenvoudiging, verduidelijking en eenvormigheid van de snelheidsbeperkingen op het Brussels hoofdstedelijk grondgebied;

Overwegende de nood aan een onderscheid tussen de grote mobiliteitsassen en de rustige woonwijken;

Overwegende de nood aan een beperking van de verkeersnelheden om de vervuiling te beperken en de veiligheid te verhogen;

Overwegende de nood aan vlotter verkeer;
Verzoekt het burgerpanel:

- de rijsnelheid op het Brussels gewestelijk grondgebied te beperken tot 30 km/uur,

sur les grands axes de mobilité où elle sera limitée à 50km/h.

Considérant que la sécurité est un droit fondamental et que le civisme est un devoir ;

Considérant la nécessité de changer la vision des transports en commun et de créer un cadre de sécurité chez les utilisateurs ;

Le panel citoyen demande :

- d'augmenter le budget sécurité dans les transports en commun pour garantir la sécurité physique et instaurer un sentiment de sécurité chez les usagers ;
- d'instaurer une formation citoyenne à l'école sur tous les aspects du vivre-ensemble ;
- à la police d'accorder plus d'importance à la sécurité routière et dans les transports en commun ;
- d'assurer une application effective de la loi et des sanctions.

5. DÉSENGORGEMENT DE LA VILLE

Considérant que, pour désengorger la ville, il est impératif d'encourager les automobilistes, tant ceux qui proviennent de l'extérieur du territoire régional bruxellois que les Bruxellois eux-mêmes, à privilégier l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture ;

Considérant que les professionnels (entrepreneurs, commerçants, médecins, etc.) perdent beaucoup de temps et donc d'argent dans les embouteillages à Bruxelles ;

Considérant que les gens qui ne résident pas en Région de Bruxelles-Capitale ne contribuent pas fiscalement proportionnellement à l'usage qu'ils en font aux infrastructures de la Région ;

Le panel citoyen demande :

- d'instaurer un péage-cordon autour de Bruxelles, pour les non-Bruxellois, selon un horaire et des modalités à déterminer, à un

behelve op de grote mobiliteitsassen, waar ze beperkt wordt tot 50 km/uur;

Overwegende dat veiligheid een fundamenteel recht is en dat burgerzin een plicht is;

Overwegende de nood aan een andere visie op het openbaar vervoer en aan een veilige omgeving voor de gebruikers;

Verzoekt het burgerpanel:

- het budget voor veiligheid in het openbaar vervoer te verhogen, teneinde de fysieke veiligheid te waarborgen en een gevoel van veiligheid te creëren bij de gebruikers;
- een opleiding tot burgerzin in te voeren op school over alle aspecten van het samenleven;
- de politie meer belang te doen hechten aan veiligheid in het verkeer en in het openbaar vervoer;
- ervoor te zorgen dat de wet en de sancties werkelijk worden toegepast.

5. DE STAD ONTLASTEN

Overwegende dat het, om de stad te ontlasten, absoluut noodzakelijk is de autobestuurders, zowel degenen die van buiten het Brussels hoofdstedelijk grondgebied komen als de Brusselaars zelf, aan te moedigen om de voorkeur te geven aan alternatieven voor het gebruik van auto's;

Overwegende dat de professionals (aannemers, handelaars, dokters enz.) veel tijd en dus ook geld verliezen door de opstoppingen in Brussel;

Overwegende dat mensen die niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wonen geen proportionele fiscale bijdrage leveren voor het gebruik dat zij maken van de infrastructuur van het Gewest;

Verzoekt het burgerpanel:

- een cordontol in te voeren rond Brussel, voor de niet Brusselaars, volgens nog te bepalen uren en nadere regels, tegen een prijs die

prix supérieur à celui de l'utilisation des transports en commun, dont les bénéficiaires permettraient de financer prioritairement les infrastructures de transports en commun ;

- de créer des parkings publics de transit, aux grandes entrées de Bruxelles, sur le territoire de la Région bruxelloise, comme alternative à ce péage : ces parkings doivent être surveillés et équipés (toilettes, commerces, etc.)
- de conditionner la gratuité de ces parkings de transit à l'utilisation (payante) des transports en communs ;
- de raccorder ces grands parkings de transit à une ligne performante de transports en commun (offrant capacité et régularité comme le train, le métro, ou le tram en site propre), permettant de rejoindre le(s) centre(s) en un temps et à un prix compétitif par rapport à la voiture ;
- d'une manière générale, de fixer des objectifs à l'opérateur de transports en commun, en lui imposant de rallier n'importe quel point en Région bruxelloise, de porte à porte, en un temps optimal à définir, qui soit concurrentiel avec la voiture ;
- d'augmenter, autant que possible, les fréquences sur les lignes de transport en commun, afin de les rendre plus attractives ;
- d'encourager le Fédéral et les deux autres Régions à construire et équiper des parkings de transit plus en amont, situés aux abords de grands nœuds de transport public ;
- d'encourager, à tous les niveaux de pouvoir (fédéral, régional, communautaire et communal...) le télétravail et l'échelonnement des horaires de travail, ce qui permettrait de désengorger les axes routiers.

hoger is dan die voor het gebruik van het openbaar vervoer. Dankzij de opbrengsten ervan zouden de openbaarvervoervoorzieningen gefinancierd kunnen worden;

- openbare transitparkings tot stand te brengen bij de grote toegangspunten tot Brussel, op het grondgebied van het Brussels Gewest, als alternatief voor die tol: die parkings moeten bewaakt en uitgerust worden (wc's, handelszaken, enz.);
- het (betaald) gebruik van het openbaar vervoer als voorwaarde stellen voor kosteloos gebruik van die parkings;
- die grote transitparkings aansluiting te laten bieden op een performante openbaarvervoerlijn (met capaciteit en regelmaat, zoals de trein, de metro of de tram in eigen bedding), waarmee het centrum/de kernen bereikt kunnen worden op een wijze die qua tijd en prijs kan concurreren met de auto;
- in het algemeen, doelstellingen te bepalen voor de openbaarvervoeroperator, door hem op te leggen gelijk welk punt in het Brussels Gewest van deur tot deur te bereiken binnen een te bepalen optimale tijd, die kan concurreren met de auto;
- de frequentie op de openbaarvervoerlijnen zoveel mogelijk te verhogen, teneinde ze aantrekkelijker te maken;
- de federale overheid en de twee andere Gewesten aan te moedigen transitparkings verderop te bouwen en uit te rusten, in de buurt van de grote knooppunten van het openbaar vervoer;
- op alle machtsniveaus (federale overheid, Gewesten, Gemeenschappen en gemeenten...) telewerk en vlottende werktijden in te voeren, wat de mogelijkheid zou bieden de verkeersassen te ontlasten.
