



GEWONE ZITTING 2019-2020

31 AUGUSTUS 2020

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van de Bonus Go Brussels

(ingediend door de heer Christophe DE BEUKELAER (F))

Toelichting

1. Vaststelling

Het Brussels Gewest en zijn omgeving beschikken al over een uitgebreid openbaarvervoersnetwerk. Het is echter duidelijk dat het netwerk nog niet voldoende beantwoordt aan de verwachtingen van de inwoners en werknemers van het Gewest. Er moeten nog grote investeringen worden gedaan (GEN, uitbreiding van de tram-, bus- en metrolijnen, uitbreiding van de dienstregelingen, aanleg van fietspaden...) om een geloofwaardig alternatief voor de wagen te bieden aan alle Brusselaars en degenen die er komen werken of tijd doorbrengen.

Intussen rijden er in onze hoofdstad meer dan 400.000 voertuigen tijdens de spits¹. Die voertuigenstroom is synoniem van een economische dynamiek die dient te worden behouden, maar leidt ook tot congestie en bijgevolg tot tijdverlies en negatieve gevolgen voor het leefmilieu, de gezondheid en de economie.

SESSION ORDINAIRE 2019-2020

31 AOÛT 2020

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

visant à l'instauration du Bonus Go Brussels

(déposée par M. Christophe DE BEUKELAER (F))

Développements

1. Constat

La Région bruxelloise et ses alentours jouissent déjà d'un réseau important de transports publics. Mais il est évident que ce réseau ne répond pas encore suffisamment aux attentes des habitants et travailleurs de la Région. D'importants investissements (RER, extension des lignes de tram, bus et métro, extension des horaires, aménagement de pistes cyclables...) doivent encore être effectués pour offrir une alternative crédible à la voiture pour tous les habitants de Bruxelles et ceux qui y viennent travailler ou y passer du temps.

Entretemps, on observe plus de 400.000 véhicules circulant en heures de pointe dans notre capitale¹. Ce flux de véhicules est synonyme d'un dynamisme économique qu'il est important de conserver. Mais il engendre également une congestion qui cause une perte de temps et a des répercussions négatives sur l'environnement, la santé et l'économie.

¹ Cijfers : Brussel Mobiliteit, 2012. Bron : Mobiliteitsdiagnose in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, oktober 2017.

¹ Chiffres : Bruxelles Mobilité, 2012. Source : Diagnostic de mobilité en Région bruxelloise, octobre 2017.

Milieu en gezondheid

Bij verkeersopstoppingen stijgt het brandstofverbruik met 88 % (op de snelwegen) tot 176 % (binnen de bebouwde kom)². De emissies van CO₂ en fijne deeltjes nemen eveneens evenredig toe met het brandstofverbruik, maar ook door het frequent remmen (goed voor 41 % van de luchtvervuiling door fijne deeltjes)³. Dat zorgt voor problemen in de strijd tegen klimaatverandering en slechte luchtkwaliteit.

Het wagengebruik leidt dus tot een reeks elementen die nefast zijn voor de gezondheid. Volgens de cijfers van Brussel Mobiliteit worden meer dan 630 vroegtijdige sterfgevallen per jaar veroorzaakt door de slechte luchtkwaliteit.

Bovendien ervaart volgens Securex 1 op 3 autopedelaars stress tijdens het woon-werktraject⁴. Die stress is meer te wijten aan de files en de onvoorspelbaarheid ervan dan aan de afstand tussen de woning en het werk of de duur van de verplaatsing.

Economie

BECI schat de economische schade van de verkeersopstoppingen voor Brussel op 375 miljoen euro, zijnde 0,75 % van het Brussels BBP⁵. Volgens het VBO kost een uur in de file 10 euro voor een wagen en 78 euro voor een vrachtwagen⁶.

De ondernemingen voelen ook de negatieve impact op hun activiteiten. Volgens een onderzoek van Agoria in 2015 overwegen 6 op 10 ondernemingen om het Brussels Gewest te verlaten wegens de verkeerscongestie, terwijl dat percentage in 2008 slechts 18 % bedroeg.

De COVID-19-crisis

Elke crisis is een uitdaging om ons samenlevingsmodel te doen evolueren. De gezondheidscrisis ten gevolge van COVID-19 is geen uitzondering op die regel. Op enkele weken tijd zijn tijdens de lockdown nieuwe trends ingeburgerd geraakt in de ondernemingen : telewerk, flexibele arbeidstijd enz.

- 2 Federale Dienst voor Territoriale Ontwikkeling, 2011.
- 3 Airparif, Inventaire régional des émissions en Ile-de-France en 2012, 2016.
- 4 SECUREX, 2016. <https://press.securex.be/onvoorspelbaarheid-van-woon-werk-traject-veroorzaakt-meer-stress-dan-afstand-en-reistijd>.
- 5 BECI, Witboek Mobiliteit, 2014.
- 6 VBO, 2019. <https://www.vbo-feb.be/actiedomeinen/energie-mobiliteit--milieu/mobiliteit/verdere-uitrol-mobiliteitsbudget-is-goede-zaak-voor-belgische-fileproblematiek/>.

Environnement et santé

En situation de congestion, la consommation de carburant augmente de 88 % (sur autoroute) à 176 % (en agglomération)². Les émissions de CO₂ et de particules fines ont également tendance à se renforcer proportionnellement à la consommation de carburant mais aussi en raison des freinages à répétition (le freinage représente 41 % de la pollution de l'air aux particules fines)³. Il s'agit là d'éléments problématiques dans le cadre de la lutte contre le changement climatique et la mauvaise qualité de l'air.

L'utilisation de la voiture entraîne donc la production d'une série d'éléments néfastes pour la santé. Selon les chiffres avancés par Bruxelles Mobilité, plus de 630 décès prématurés par an sont imputés à la mauvaise qualité de l'air.

En outre, selon Securex, 1 navetteur automobile sur 3 ressent du stress pendant son trajet de et vers le travail⁴. Plus que la distance entre le domicile et le lieu de travail ou la durée du trajet, les facteurs déterminants de ce stress sont les embouteillages et leur imprévisibilité.

Économie

BECI estime le coût économique des embouteillages pour Bruxelles à 375 millions d'euros, soit 0,75 % du PIB bruxellois⁵. Selon la FEB, une heure passée dans les embouteillages coûte 10 euros pour une voiture et 78 euros pour un camion⁶.

Les entreprises ressentent également les impacts négatifs sur leurs activités. Selon un sondage réalisé en 2015 par Agoria, 6 entreprises sur 10 envisagent de quitter la Région bruxelloise en raison de la congestion du trafic alors qu'elles n'étaient encore que 18 % en 2008.

La crise de la COVID-19

Chaque crise est une opportunité de faire évoluer notre modèle de société. La crise sanitaire de la COVID-19 ne déroge pas à la règle. Le confinement a ainsi permis, en quelques semaines, de voir s'ancrer des nouvelles tendances dans les entreprises : télétravail, horaires flexibles, etc.

- 2 Office fédéral du développement territorial, 2011.
- 3 Airparif, Inventaire régional des émissions en Ile-de-France en 2012, 2016.
- 4 SECUREX, 2016. <https://press.securex.be/l'imprevisibilite-du-trajet-domicile-travail-engendre-plus-de-stress-que-la-distance-et-la-duree-de-celui-ci>.
- 5 BECI, Le livre blanc de la mobilité, 2014.
- 6 FEB, 2019. <https://www.vbo-feb.be/en/business-issues/energy-mobility-environment/mobilite/la-poursuite-du-deploiement-du-budget-mobilite-est-une-bonne-chose-pour-la-problematique-des-embouteillages-en-belgique/>.

Wat lijkt op kleine veranderingen in de gewoonten van de pendelaars krijgt een andere dimensie als men weet dat 10 % minder auto's 40 % van de congestie zou wegnemen en 20 % minder auto's de verkeersopstoppingen helemaal zou wegnemen.

2. Bonus Go Brussels

Deze regeling strekt ertoe de veranderingen in de gewoonten aan te moedigen om de verkeerscongestie te bestrijden. De aanpak is gebaseerd op onderzoeken in de gedragseconomie⁷ en de psychologie⁸ die aantonen dat een positieve prikkel doeltreffender werkt om attitudes of gedragingen te veranderen dan een negatieve prikkel.

De Bonus Go Brussels beloont de automobilisten voor elk traject tijdens de spits waarvoor ze niet langer hun wagen gebruiken, maar voor het openbaar vervoer, de fiets, carpoolen of een andere zachte vervoersmodus kiezen. De regeling omzeilt een aantal van de inherente zwakke punten van de klassieke tolheffing, vooral het risico dat pendelaars die hun wagen niet aan de kant kunnen laten staan, benadeeld worden.

In concreto :

- de ANPR-camera's registreren gedurende enkele weken de voertuigen die tijdens de spitsuren mee de verkeersopstoppingen veroorzaken ;
- de betrokken pendelaars worden verzocht deel te nemen aan het programma en zich in te schrijven op een specifieke internetsite die ook zal dienen om een gemeenschapsgevoel rond het project tot stand te brengen ;
- de deelnemers ontvangen een premie per traject (bijv. 3 euro) telkens wanneer hun wagen niet door het systeem wordt gedetecteerd ;
- elke deelnemer kan de premie krijgen tijdens een bepaalde periode (bijvoorbeeld 12 of 24 maanden). Daarna is het nieuwe gedrag voldoende ingeburgerd en is de premie niet meer nodig.

7 Thaler Richard en Cass Sunstein, *Nudge : Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. 2009 / Kahneman D., « La psychologie peut éclairer l'économie », in *La Recherche*, n° 365, juin 2003 / Kahneman D. en A. Tversky, « Choices, Values and Frames », in *American Psychologist*, n° 39, pp. 341-350, 1984.

8 Petty, R.E. en J.T. Cacioppo, J.T., « The Elaboration Likelihood Model of Persuasion », in *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, pp. 123-205, 1986 / Eagly, A., & S. Chaiken, S., *The Psychology of Attitudes*, 1993.

Ce qui s'apparente à des petites modifications des habitudes des navetteurs prend une autre dimension lorsqu'on sait que 10 % de voiture en moins supprimerait 40 % de la congestion et que 20 % de voitures en moins permettrait de supprimer les embouteillages totalement.

2. Bonus Go Brussels

Ce dispositif vise à inciter les changements d'habitude afin de lutter contre la congestion automobile. La démarche s'appuie sur des travaux en économie comportementale⁷ et en psychologie⁸ qui démontrent qu'un incitant positif a plus d'efficacité sur le changement d'attitude ou de comportement qu'un incitant négatif.

Le Bonus Go Brussels récompense les automobilistes pour chaque trajet en heure de pointe pour lequel ils ne prennent plus leur voiture mais choisissent les transports en commun, le vélo, le covoiturage ou tout autre mode de transport doux. Ce système permet de contourner certaines faiblesses inhérentes aux péages classiques et plus particulièrement le risque de piéger et pénaliser certains navetteurs n'ayant pas le choix de prendre la voiture.

Concrètement :

- les caméras ANPR répertorient pendant plusieurs semaines les véhicules contribuant aux bouchons en heures de pointe ;
- les navetteurs concernés sont invités à rejoindre le programme et à s'inscrire sur un site web dédié à l'opération. Ce site web servira aussi à créer un esprit de communauté autour du projet ;
- les participants reçoivent une prime par trajet (par exemple 3 euros) à chaque fois que leur voiture n'est pas détectée par le système ;
- chaque participant peut bénéficier du bonus pendant une durée déterminée (par exemple 12 ou 24 mois). Après cela, le nouveau comportement est suffisamment ancré et le bonus n'est plus nécessaire.

7 Thaler Richard et Cass Sunstein, *Nudge : Improving Decisions About Health, Wealth, and Happiness*. 2009 / Kahneman D., « La psychologie peut éclairer l'économie », dans *La Recherche*, n° 365, juin 2003 / Kahneman D. et A. Tversky, « Choices, Values and Frames », dans *American Psychologist*, n° 39, pp. 341-350, 1984.

8 Petty, R.E. et J.T. Cacioppo, J.T., « The Elaboration Likelihood Model of Persuasion », dans *Advances in Experimental Social Psychology*, 19, pp.123-205, 1986 / Eagly, A., & S. Chaiken, S., *The Psychology of Attitudes*, 1993.

Het systeem wordt gebruikt in Rotterdam. Men verwacht dat het verkeer in de spits met 5 % zal afnemen. Met een premie van 3 euro per traject komt dat neer op een kostprijs van 28 miljoen euro voor 12 maanden. Voorts kost het systeem enkel geld als het werkt !

Het voorbeeld Rotterdam

De « positieve tolheffing » werd getest in Rotterdam en was een groot succes. 12.000 pendelaars hebben zich ingeschreven. De deelnemers kregen een premie van 3 euro per keer dat ze de file niet mee veroorzaakten of 3,5 euro aan tegoeden op een vervoerskaart. Het systeem werd meer dan 5 jaar lang getest en heeft het verkeer tijdens de spits met 10 % doen afnemen.

Bovendien heeft 80 % van de 12.000 deelnemers een nieuw mobiliteitsgedrag aangenomen. Door de spits te vermijden of een multimodale gebruiker te worden, hebben de pendelaars hun gewoonten veranderd, zelfs nadat ze daarvoor niet langer financieel beloond werden.

Ce système est utilisé à Rotterdam. Sur cette base, on s'attend à pouvoir éliminer 5 % du trafic en heures de pointe. Avec un bonus de 3 euros par trajet, cela représente un coût de 28 millions d'euros pour 12 mois. Par ailleurs, le système ne coûte de l'argent que s'il fonctionne !

Exemple de Rotterdam

Testé dans la ville de Rotterdam, ce « péage positif » a rencontré un franc succès. Le système a rassemblé 12.000 navetteurs. Les participants bénéficiaient soit d'une prime de 3 euros par évitement de file, soit de 3,5 euros de crédits sur une carte de transport. Testé depuis plus de 5 ans, le dispositif a réduit le trafic de 10 % pendant les heures de pointe.

Il ressort également que 80 % des 12.000 participants ont basculé vers un nouveau schéma comportemental. En évitant les heures de pointe ou en devenant un usager multimodal, les navetteurs ont modifié leurs habitudes et ce, même après la fin de l'octroi d'une récompense financière.

Christophe DE BEUKELAER (F)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE**tot invoering van de Bonus Go Brussels**

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de prognoses van GoodMove over de toename van het autoverkeer ;

Gelet op de gezondheids-, milieu- en economische kosten van de verkeersopstoppingen ;

Overwegende dat het Brussels Gewest aantrekkelijk moet blijven voor pendelaars en ondernemingen ;

Gelet op de nieuwe trends in de arbeidsorganisatie ;

Gelet op de implementatie van de maatregelen van het GoodMove-plan ;

Gelet op de geplande investeringen voor de uitbouw van het openbaar vervoer ;

Gelet op de positieve dynamiek van de fietspaden die tijdens de COVID-19-crisis werden aangelegd ;

Gelet op de noodzaak om alternatieve vervoersmiddelen voor de wagen te promoten ;

Gelet op de voordelen van de « Bonus Go Brussels » ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een ‘Bonus Go Brussels’-systeem in te voeren dat een premie toekent voor alternatieve verplaatsingen voor de wagen tijdens de spitsuren.

PROPOSITION DE RÉOLUTION**visant à l’instauration du Bonus Go Brussels**

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Considérant les projections de GoodMove sur l’augmentation de la circulation automobile ;

Considérant les coûts sanitaires, environnementaux et économiques des embouteillages ;

Considérant l’importance de maintenir l’attractivité de la Région bruxelloise pour les navetteurs et les entreprises ;

Considérant les nouvelles tendances d’organisation du travail ;

Considérant l’implémentation des mesures prévues dans le plan GoodMove ;

Considérant les investissements prévus pour le développement des transports en commun ;

Considérant la dynamique positive créée par les pistes cyclables COVID-19 ;

Considérant la nécessité de promouvoir les moyens de transports alternatifs à la voiture ;

Considérant les avantages du dispositif « Bonus Go Brussels » ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- la mise en place d’un dispositif dénommé ‘Bonus Go Brussels’ visant à accorder une prime pour les trajets alternatifs à la voiture effectués durant les heures de pointe.

Christophe DE BEUKELAER (F)