



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

2 FÉVRIER 2021

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à l'instauration du Bonus Go
Brussels**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. David WEYTSMAN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : M. Ibrahim Dönmez, Mme Leila Agic, M. Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, Mmes Cieltje Van Achter, Carla Dejonghe.

Membres suppléants : Mmes Aurélie Czekalski, Nicole Nketo Bomele.

Autres membres : MM. Jan Busselen, Emmanuel De Bock, Geoffroy Coomans de Brachène, Mme Hilde Sabbe, M. Gaëtan Van Goidsenhoven.

Voir :

Document du Parlement :

A-218/1 – 2019/2020 : Proposition de résolution

GEWONE ZITTING 2020-2021

2 FEBRUARI 2021

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot invoering van de Bonus Go Brussels

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer David WEYTSMAN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden de heer Ibrahim Dönmez, mevr. Leila Agic, de heer Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Jonathan de Patoul, Marc Loewenstein, Luc Vancauwenberge, Christophe De Beukelaer, Arnaud Verstraete, mevr. Cieltje Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: Mevr. Aurélie Czekalski, mevr. Nicole Nketo Bomele.

Andere leden: de heren Jan Busselen, Emmanuel De Bock, Geoffroy Coomans de Brachène, mevr. Hilde Sabbe, de heer Gaëtan Van Goidsenhoven.

Zie:

Stuk van het Parlement:

A-218/1 – 2019/2020: Voorstel van resolutie

I. Exposé introductif de M. Christophe De Beukelaer, auteur de la proposition de résolution.

M. Christophe De Beukelaer affirme que, pour désengorger Bruxelles, il ne faut pas se concentrer exclusivement sur le développement des infrastructures, mais qu'il faut aussi tenter de modifier le comportement des personnes, ce qui livre souvent des résultats rapides et à moindres coûts. Tel est le but de la proposition de résolution, qui est complémentaire aux initiatives existantes.

Le principe du bonus « Go Brussels » suppose une observation préalable, à l'aide des caméras de reconnaissances des plaques minéralogiques, dites ANPR, du trafic automobile dans notre ville, pour déterminer quels sont les véhicules qui participent à la congestion. Les automobilistes concernés sont ensuite contactés et sont encouragés à solliciter une prime pour recourir à un autre moyen de transport que la voiture. Le site web dédié au bonus doit engendrer une émulation, un esprit de communauté. Les participants seront invités à y exprimer par quels moyens ils effectueront ce « shift modal ». Chaque jour où la voiture du participant n'est pas détectée par les caméras, il perçoit une prime, qui pourrait par exemple être fixée à 3 euros, durant une période déterminée. Cette période irait de 12 à 24 mois, le temps de changer ses habitudes. Passé ce délai, le comportement est ancré et le bonus devient superflu.

Le mécanisme s'inspire d'exemples étrangers, celui de Rotterdam, ville dont l'agglomération compte 1,5 million d'habitants, mais aussi celui de Lahti en Finlande. Si l'on s'appuie sur une prime de trois euros par trajet, durant 12 mois, on peut évaluer le coût d'une telle mesure à 28 millions d'euros pour notre Région, si 10% des automobilistes contactés, soit 30.000 personnes, participent et si la moitié d'entre eux maintient l'abandon de la voiture. L'effet serait donc impressionnant sur les bouchons dans notre ville, pour un coût somme toute modeste, en comparaison avec le montant total du budget régional de la politique de la mobilité (1,5 milliard d'euro). En outre, le risque est très limité, car le système ne coûte que s'il fonctionne.

Ce bonus peut être un complément attrayant au projet de taxe kilométrique du gouvernement (« Smart Move »), car il s'agit d'un incitant temporaire, qui précéderait la taxe future, laquelle viendrait frapper les automobilistes invétérés.

II. Discussion générale

M. David Weytsman souligne que la proposition n'est pas sans rappeler la stratégie « Fluid.Brussels », dans une proposition de résolution dont il était l'auteur, (doc. N°A-188/1 – 19/20), puisqu'elle tend également à développer des mesures alternatives à la taxation kilométrique pour désengorger Bruxelles. Ce système de péage positif ou péage inversé a des mérites évidents.

I. Inleidende uiteenzetting van de heer Christophe De Beukelaer, indiener van het voorstel van resolutie

De heer Christophe De Beukelaer stelt dat om de congestie in Brussel te verlichten, men zich niet uitsluitend dient te richten op de ontwikkeling van infrastructuur maar ook dient te proberen het gedrag van mensen te veranderen wat vaak snelle en kosteneffectieve resultaten oplevert. Dit is het doel van het voorstel van resolutie dat een aanvulling vormt op bestaande initiatieven.

Het principe van de "Go Brussels"-bonus veronderstelt een voorafgaande observatie met behulp van camera's voor nummerplaatherkenning, ANPR genoemd, van het autoverkeer in onze stad, om te bepalen welke voertuigen in de files staan. De betrokken automobilisten worden vervolgens gecontacteerd en aangemoedigd om een bonus aan te vragen voor het gebruik van een ander vervoermiddel dan de auto. De aan de bonus gewijde website moet navolging en een gemeenschapsgeest genereren. De deelnemers zullen worden verzocht aan te geven hoe zij deze "modal shift" zullen verwezenlijken. Elke dag dat de auto van de deelnemer niet door de camera's wordt opgemerkt, ontvangt hij of zij een bonus die bijvoorbeeld kan worden vastgesteld op 3 euro voor een welbepaalde periode. Deze periode zou van 12 tot 24 maanden gaan, de tijd die nodig is om zijn of haar gewoonten te veranderen. Na deze periode is dit in het gedrag verankerd en wordt de bonus overbodig.

Het mechanisme is geïnspireerd op buitenlandse voorbeelden, zoals Rotterdam, een stad met 1,5 miljoen inwoners, en Lahti in Finland. Uitgaande van een bonus van drie euro per rit gedurende 12 maanden, kunnen de kosten van een dergelijke maatregel voor ons Gewest op 28 miljoen euro worden geraamd, indien 10% van de benaderde automobilisten, d.w.z. 30.000 personen, deelnemen en indien de helft van hen de auto laat staan. Het effect op de files in onze stad zou dus indrukwekkend zijn, voor een bescheiden bedrag, vergeleken met het totale bedrag van de gewestelijke begroting voor mobiliteitsbeleid (1,5 miljard euro). Bovendien is het risico zeer beperkt aangezien het systeem alleen kosten veroorzaakt wanneer het werkt.

Deze bonus kan een aantrekkelijke aanvulling zijn op de door de regering voorgestelde kilometerheffing ("Smart Move") aangezien het een tijdelijke stimulans is die vooraf zou gaan aan de toekomstige belasting die de verstokte automobilisten zou treffen.

II. Algemene bespreking

De heer David Weytsman benadrukt dat het voorstel de "Fluid.Brussels"-strategie in herinnering brengt zoals beschreven in een voorstel van resolutie waarvan hij de indiener was (stuk nr. A-188/1 - 19/20) aangezien het ook gericht is op de ontwikkeling van alternatieve maatregelen voor een op kilometers gebaseerde belasting om de congestie in Brussel te verminderen. Dit systeem van positieve of omgekeerde tolheffing heeft duidelijke verdiensten.

La ville de Rotterdam a en effet instauré un tel mécanisme en 2014 pour certains axes autoroutiers, en vertu duquel le participant pouvait percevoir par trajet 3 euros en liquide ou 3,5 euros sur une carte de mobilité. Lors d'une première phase, sur 12.000 participants, on a constaté environ 5.000 évitements par jour, ce qui a permis une réduction de quelque 40% de temps de parcours. La seconde phase, réalisée avec d'autres personnes, a livré des résultats similaires. La municipalité de Rotterdam évalue à 8% la réduction de la congestion dans l'agglomération, ce qui va au-delà des objectifs du gouvernement bruxellois pour son projet de taxe kilométrique. Les effets bénéfiques du système rotterdamois se sont d'ailleurs poursuivis les années suivantes.

L'orateur jette donc un œil favorable sur la proposition. Toutefois, il dépose un amendement n°1, qui modifie la demande au gouvernement, afin de commencer par étudier l'éventuelle instauration d'un tel bonus. Cette étude pourrait être menée rapidement, avant la mise en place du système, si les conclusions sont positives.

M. Marc Loewenstein estime qu'il est bon de s'inspirer de mesures étrangères qui ont fait leurs preuves. Un bonus comparable a été testé à Boulogne-Billancourt, en région parisienne. M. De Beukelaer a-t-il analysé d'autres cas que celui de Rotterdam, seul exemple donné dans les développements de la proposition ? Quelles furent les conclusions à Lahti ? M. Loewenstein avait interrogé le gouvernement en 2017 sur l'opportunité d'instaurer un tel système de gratification à Bruxelles ; il lui avait alors été répondu que notre ville n'est pas vraiment comparable à Rotterdam et que le bonus rotterdamois n'est pas seulement payé par la ville portuaire, mais aussi par le niveau national. Idéalement, il faudrait donc que l'Etat fédéral, voire les autres régions, participent aussi au financement d'un tel mécanisme.

D'autre part, le bonus promu par M. De Beukelaer conduirait à rémunérer surtout des navetteurs automobilistes, sans apport de recettes correspondant pour améliorer les autres modes de transport. Or, le coût des transports en commun est déjà supporté par le contribuable bruxellois. Il faut tenir compte aussi de la spécificité belge des voitures de société.

Le bonus dont il est question ici a été analysé en 2017 par le gouvernement, à l'occasion de l'élaboration du plan régional de mobilité « Good Move », sans que cet instrument ait été retenu. Il s'agirait en tout cas d'établir une concertation avec l'Etat fédéral et les autres régions, ce que la proposition ne prévoit pas.

Par ailleurs, comment s'assurer que le navetteur gratifié d'un bonus n'est pas en réalité entré en voiture dans le territoire régional via une route secondaire, non pourvue d'une caméra ? Enfin, ce bonus aurait quand même un coût, même s'il est présenté comme modeste par M. De Beukelaer, qui critique par ailleurs le projet de gratuité des services de la STIB : il faudrait bien dégager de nouvelles ressources budgétaires.

De stad Rotterdam voerde immers in 2014 een dergelijk mechanisme in voor bepaalde snelwegassen, waarbij de deelnemer voor elke reis 3 euro in contanten of 3,5 euro op een mobiliteitskaart kon krijgen. In een eerste fase waren er op een totaal van 12.000 deelnemers ongeveer 5.000 vermijdingen per dag wat resulteerde in een vermindering van de reistijd met ongeveer 40%. De tweede fase die met andere mensen werd uitgevoerd leverde soortgelijke resultaten op. De gemeente Rotterdam schat een vermindering van de congestie in de agglomeratie met 8% wat verder gaat dan de doelstellingen van de Brusselse regering voor haar project inzake kilometerheffing. De gunstige effecten van het Rotterdams systeem hielden ook in de daaropvolgende jaren aan.

De spreker staat aldus positief tegenover het voorstel. Hij dient echter amendement nr. 1 in dat het verzoek aan de regering wijzigt om eerst de eventuele invoering van een dergelijke bonus te overwegen. Deze studie zou snel kunnen worden uitgevoerd, nog vóór het systeem wordt ingevoerd, indien de conclusies positief zijn.

De heer Marc Loewenstein meent dat het goed is inspiratie te putten uit buitenlandse maatregelen die werken. Een vergelijkbare bonus werd getest in Boulogne-Billancourt bij Parijs. Heeft de heer De Beukelaer andere gevallen geanalyseerd dan dat van Rotterdam, het enige voorbeeld dat in de toelichting van het voorstel wordt aangehaald? Wat waren de conclusies in Lahti? De heer Loewenstein had in 2017 vragen gesteld aan de regering over de wenselijkheid van de invoering van een dergelijk bonussysteem in Brussel; men heeft hem geantwoord dat onze stad niet echt vergelijkbaar is met Rotterdam en dat de Rotterdamse bonus niet alleen door de havenstad wordt betaald maar ook door het nationaal niveau. Ideaal zou dus zijn dat ook de federale Staat, zelfs de andere Gewesten, deelnemen aan de financiering van een dergelijk mechanisme.

Anderzijds zou de door de heer De Beukelaer bepleite bonus ertoe leiden dat vooral de pendelende automobilisten zouden worden betaald zonder dat er overeenkomstige inkomsten zouden zijn om de andere vervoersmodi te verbeteren. De kosten van het openbaar vervoer worden echter al door de Brusselse belastingbetaler gedragen. Er moet ook rekening worden gehouden met de Belgische specificiteit van de bedrijfswagens.

De bonus waar het hier om gaat werd in 2017 door de regering geanalyseerd bij de opstelling van het gewestelijk mobiliteitsplan "Good Move" maar dit instrument werd niet behouden. In ieder geval zou er overleg moeten worden gepleegd met de federale Staat en de andere Gewesten waarin het voorstel niet voorziet.

Hoe kan bovendien worden gegarandeerd dat de pendelaar die een bonus heeft gekregen niet daadwerkelijk het gewestelijk grondgebied is binnengereden via een secundaire weg die niet met een camera is uitgerust? Ten slotte zou deze bonus toch nog kosten met zich meebrengen, ook al worden ze door de heer De Beukelaer als bescheiden voorgesteld, die ook kritiek heeft op het plan van de MIVB om haar diensten gratis aan te bieden - er zouden toch nieuwe begrotingsmiddelen moeten worden vrijgemaakt.

Mme Cielte Van Achter souligne que le bonus rotterdamois a surtout pour but d'étaler dans le temps les flux de voitures, pour réduire la congestion durant les heures de pointe. Un mécanisme semblable a été initié à Anvers il y a quelques années, à l'occasion de chantiers sur les boulevards centraux, les « leien », afin d'éviter de terribles embouteillages en heures de pointe. Le dispositif anversoïse se faisait néanmoins par l'intermédiaire des employeurs et portait sur des gratifications en nature, tels qu'un dîner dans un restaurant du centre ou un rabais dans les commerces. Ce modèle, très coopératif, mériterait aussi qu'on s'y arrête. Il faudrait en analyser les effets à long terme. En tout cas, c'est la ville d'Anvers seule qui en a supporté le financement, ce qui étonnera peut-être M. Loewenstein.

Il faudrait examiner si un tel bonus présente plus d'intérêt s'il est provisoire, durant de grands travaux, ou s'il devrait perdurer plus longtemps. En ce sens, l'amendement de M. Weytsman semble pertinent, car il laisse plus de latitude au gouvernement, pour adapter si nécessaire le modèle de Rotterdam à nos réalités. La commission pourrait également auditionner des représentants des villes où un tel bonus a été instauré. Selon Mme Van Achter, il faut en tout cas envisager d'autres rétributions qu'une prime.

Mme Ingrid Parmentier considère que la proposition revient à demander aux contribuables bruxellois de payer des automobilistes, bruxellois ou non, pour qu'ils acceptent de renoncer à leur voiture. Ce texte promeut donc un nouveau principe, celui du « pollué, payeur », ce qui n'est pas un progrès. C'est même particulièrement injuste quand on sait que ce sont les ménages bruxellois les moins riches qui possèdent le moins une voiture et qui souffrent le plus de la pollution. L'argent affecté à ce bonus serait perdu pour les utilisateurs des transports en commun.

M. De Beukelaer affirme qu'il est préférable d'attendre cinq ans avant de mettre en œuvre une taxation kilométrique, sans plus de considération pour les 600 morts annuels à cause de la pollution de l'air, pour le coût économique de la congestion, le stress et la dégradation de la qualité de vie que la voiture induit. On a donc du mal à comprendre la logique de cette proposition de résolution.

Mme Carla Dejonghe rappelle que les socialistes avaient tenté en vain de proposer un tel bonus en 2015 au Parlement flamand. Elle s'interroge sur les risques d'atteinte à la vie privée des automobilistes dans le système avancé par M. De Beukelaer. Les caméras ANPR sont certes déjà utilisées pour contrôler le respect des règles liées à la zone de basses émissions, mais contacter les automobilistes à l'appui de cet outil, c'est aller trop loin.

D'autre part, M. De Beukelaer pense pouvoir s'appuyer sur 400.000 automobilistes potentiels, mais, si l'on ne considère que les navetteurs, ce chiffre baisserait à 190.000 voitures. On peut aussi se demander quelles dépenses seraient sacrifiées pour payer ces bonus. La proposition pourrait comporter des effets indésirables, dans le cas par exemple

Mevrouw Cielte Van Achter wijst erop dat de bonus in Rotterdam vooral bedoeld is om de stroom auto's in de tijd te spreiden en zo de congestie tijdens de spitsuren te verminderen. Een soortgelijk mechanisme werd enkele jaren geleden in Antwerpen in het leven geroepen bij werven op de centrale lanen, de "leien", om verschrikkelijke verkeersopstoppingen tijdens de spitsuren te vermijden. De Antwerpse voorziening liep echter via de werkgevers en bestond uit premies in natura zoals een diner in een restaurant in het centrum of een korting in de winkels. Dit model is zeer coöperatief en verdient ook enige aandacht. De langetermijneffecten moeten worden geanalyseerd. In ieder geval heeft de stad Antwerpen alleen de kosten gedragen, wat de heer Loewenstein misschien zal verbazen.

Er dient overwogen te worden of een dergelijke bonus meer belang heeft indien hij tijdelijk gegeven wordt tijdens grote werkzaamheden, of indien hij langer moet gelden. In die zin lijkt het amendement van de heer Weytsman relevant omdat het de regering meer speelruimte geeft om het Rotterdamse model zo nodig aan onze realiteit aan te passen. De commissie zou ook vertegenwoordigers kunnen horen van de steden waar een dergelijke bonus is ingevoerd. Mevrouw Van Achter is van mening dat in ieder geval andere beloningen dan een bonus moeten worden overwogen.

Mevrouw Ingrid Parmentier is van mening dat het voorstel erop neerkomt dat aan de Brusselse belastingbetaler wordt gevraagd de al dan niet Brusselse automobilisten te betalen om ermee in te stemmen afstand te doen van hun auto. In deze tekst wordt dus een nieuw beginsel gepropageerd, met name dat van "de vervuilde betaalt", wat geen stap vooruit is. Het is zelfs bijzonder onrechtvaardig wanneer men weet dat het de minst welgestelde gezinnen in Brussel zijn die het minste auto's bezitten en het meest onder de vervuiling te lijden hebben. Het geld dat voor deze bonus is uitgetrokken zou verloren gaan voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

De heer De Beukelaer zegt dat het beter is vijf jaar te wachten met de invoering van een kilometerheffing, zonder meer rekening te houden met de 600 doden per jaar als gevolg van de luchtverontreiniging, de economische kosten van de congestie, de stress en de aantasting van de levenskwaliteit die de auto veroorzaakt. Het is dan ook moeilijk de logica van dit voorstel van resolutie te begrijpen.

Mevrouw Carla Dejonghe herinnert eraan dat de socialisten in 2015 tevergeefs hadden geprobeerd om een dergelijke bonus voor te stellen aan het Vlaams Parlement. Zij bevraagt zich over de risico's op de schending van het privéleven van de automobilisten in het door de heer De Beukelaer voorgestelde systeem. De ANPR-camera's worden al gebruikt om de naleving van de regels in verband met de lage-emissiezone te controleren maar contact opnemen met automobilisten met dit instrument is een brug te ver.

Anderzijds denkt de heer De Beukelaer te kunnen rekenen op 400.000 potentiële automobilisten maar indien alleen naar de pendelaars wordt gekeken zou dit cijfer dalen tot 190.000 voertuigen. Men kan zich ook afvragen welke uitgaven zouden worden opgeofferd om deze bonussen te betalen. Het voorstel zou ongewenste effecten kunnen hebben,

d'un navetteur qui aurait accru ses périodes de télétravail, mais qui s'enregistrerait quand même pour bénéficier du bonus, alors que son intention n'est plus de se déplacer vers le centre. Quid également d'un ménage qui enregistrerait plusieurs véhicules en sa possession, mais qui n'en utilise qu'un seul pour aller à Bruxelles?

M. Arnaud Verstraete estime que la proposition à la vertu de vouloir stimuler positivement les changements de comportement. Cependant, le postulat de M. De Beukelaer semble incomplet, en ce qu'il se fonde sur une motivation extrinsèque, la gratification financière, alors que la psychologie humaine est avant tout stimulée par des considérations intrinsèques, telles que par exemple l'autonomie et la fiabilité des prévisions de temps de parcours. C'est sur ces éléments qu'il faut agir.

De plus, cette proposition est injuste envers les anciens automobilistes qui ont déjà renoncé à la voiture pour un autre moyen de transport. On peut gager que l'annonce d'un tel bonus amènerait aussi certaines personnes, qui étaient sur le point de laisser leur voiture au garage, à reporter à plus tard ce passage vers un autre moyen de transport, pour toucher une prime pendant deux ans.

Il convient de rappeler aussi les remontrances de l'OCDE à la Belgique pour son système absurde de subsidiation tous azimuts de tous les moyens de transport, y compris la voiture de société et les cartes de carburant. Ajouter à cette profusion une prime supplémentaire aux automobilistes paraît donc contre-indiqué.

Bruxelles est un nœud d'infrastructures routières au cœur de la Belgique, dont notre Région doit supporter une bonne partie des coûts, entre autres pour les tunnels et les autoroutes urbaines. Toutes ces infrastructures vieillissantes, qui sont un héritage des années 1950 et 1960, engendrent de lourdes charges d'entretien pour la Région. Les Bruxellois doivent donc supporter ce fardeau, sans parler des nuisances dues à la congestion. S'il fallait y ajouter le coût supplémentaire du bonus proposé pour des navetteurs, le déséquilibre serait encore accentué. En ce sens, le projet « Smart Move » est bien plus équitable, puisqu'il fait payer celui qui fait usage de l'infrastructure, qu'il soit navetteur ou Bruxellois.

Comme Mme Van Achter l'a indiqué, il faut préciser aussi que le bonus en vigueur à Rotterdam est applicable en cas de grands chantiers. Ce système sort donc ses effets pour une courte période. Il faut garder cela à l'esprit pour savoir de quoi on parle.

L'intervenant rappelle également qu'un tel bonus a déjà été testé par les trois régions belges, dans le cadre d'un projet-pilote de taxation kilométrique pour véhicules légers, outre les camions. Selon ce projet, plus les usagers délaissaient leur voiture, plus les pouvoirs publics devaient payer de prime. Les résultats furent décevants : seuls 2,2% de réduction des voitures en heures de pointe et 5,5% en dehors de ces heures. Pour cette raison, M. Verstraete votera contre l'amendement n°1, car l'hypothèse d'un tel bonus a déjà été étudiée. Il est temps au contraire de passer à une mesure plus efficace, la

bijvoorbeeld in het geval van een pendelaar die zijn of haar telewerkdagen heeft verhoogd maar zich nog steeds inschrijft voor de bonus terwijl het niet langer zijn of haar bedoeling is naar het centrum te reizen. Hoe zit het met een huishouden dat meerdere voertuigen inschrijft maar slechts een voertuig gebruikt om naar Brussel te reizen?

De heer Arnaud Verstraete is van mening dat het voorstel de verdienste heeft gedragsveranderingen op positieve wijze te willen stimuleren. Het postulaat van de heer De Beukelaer lijkt echter onvolledig omdat het gebaseerd is op een extrinsieke motivering met name de financiële beloning terwijl de menselijke psychologie in de eerste plaats wordt gestimuleerd door intrinsieke overwegingen zoals bijvoorbeeld de autonomie en de betrouwbaarheid van de reistijdvoorspellingen. Op deze elementen moet actie worden ondernomen.

Bovendien is dit voorstel oneerlijk tegenover voormalige automobilisten die de auto reeds hebben ingeruild voor een andere vervoersmodus. De aankondiging van een dergelijke bonus zou er waarschijnlijk ook toe leiden dat sommige mensen die op het punt stonden hun auto in de garage te laten staan, de overstap naar een andere vervoersmodus zouden uitstellen om gedurende twee jaar een bonus te ontvangen.

Er dient ook herinnerd te worden aan de vermaningen van de OESO aan het adres van België wegens zijn absurde systeem van volledige subsidiëring van alle vervoermodi met inbegrip van bedrijfswagens en tankkaarten. Het lijkt dan ook contra-indicatief om aan deze overvloed een extra premie voor automobilisten toe te voegen.

Brussel is een knooppunt van wegeninfrastructuur in het hart van België waarvoor ons Gewest een groot deel van de kosten moet dragen onder meer voor tunnels en stedelijke autowegen. Al deze verouderde infrastructuur, een erfenis uit de jaren vijftig en zestig, brengt voor het Gewest hoge onderhoudskosten met zich mee. De Brusselaars moeten deze last dus dragen om nog maar te zwijgen van de overlast die de congestie veroorzaakt. Indien we de extra kosten van de voorgestelde bonus voor pendelaars zouden meerekenen zou de onevenwichtigheid nog verder worden geaccentueerd. In die zin is het "Smart Move"-project veel eerlijker aangezien het de persoon die gebruikmaakt van de infrastructuur, of dat nu een pendelaar of een inwoner van Brussel is, laat betalen.

Zoals mevrouw Van Achter heeft aangegeven moet er ook op worden gewezen dat de bonus in Rotterdam van toepassing is in geval van grote werven. Dit systeem is dus slechts gedurende een korte periode doeltreffend. Dit moeten we in gedachten houden om te weten waarover we spreken.

De spreker herinnert er ook aan dat een dergelijke bonus reeds door de drie Belgische Gewesten is uitgetest in het kader van een proefproject inzake kilometerheffing voor lichte voertuigen naast vrachtwagens. Volgens dit project moest de overheid een premie betalen naarmate meer gebruikers hun auto lieten staan. De resultaten waren teleurstellend: slechts 2,2% minder auto's tijdens de spitsuren en 5,5% buiten de spitsuren. Daarom zou de heer Verstraete tegen amendement nr. 1 stemmen aangezien de hypothese van een dergelijke bonus reeds onderzocht werd. Het is tijd om

taxation kilométrique.

M. Julien Uyttendaele avance que la proposition de résolution est séduisante de prime abord, mais elle ne tient pas compte du système institutionnel belge. Elle conduit les Bruxellois à payer des navetteurs, qui payent leur impôt des personnes physiques dans une autre région, cet impôt étant calculé selon le lieu de résidence et non selon le lieu de travail. Cette proposition est aussi injuste envers les navetteurs qui ne se déplacent pas ou plus en voiture.

La Belgique a en outre cette particularité de compter quelque 650.000 voitures faisant partie du salaire. Les voitures de société sont un fléau dans notre capitale. Bon nombre de ces automobilistes détiennent en outre une carte-carburant, ce qui les déresponsabilise totalement. Pour rappel, notre ville voit passer quelque 190.000 navettes automobiles par jour, dont 100.000 voitures de société.

Le dispositif fédéral « cash for cars », lancé sous le gouvernement de Charles Michel et qui se fondait sur la même logique que la proposition de résolution, s'est soldé par un échec. Les bénéficiaires d'une voiture de société estiment en moyenne leur avantage à 700 euros par mois. On imagine mal une évolution des comportements avec une compensation d'une soixantaine d'euros par mois. La proposition serait donc onéreuse pour les Bruxellois, au détriment d'autres investissements plus durables ou d'une tarification préférentielle, et aurait de maigres effets, vu le nombre de voitures de société. M. Uyttendaele s'y opposera donc.

M. Jan Busselen convient qu'il faut désengorger notre ville, au moyen de mesures structurelles. Mais, en l'espèce, M. De Beukelaer propose une carotte aux automobilistes tandis que les autres reçoivent le bâton, c'est-à-dire la taxe kilométrique. Ce n'est pas la vision de la mobilité de M. Busselen, qui est donc opposé à la proposition. De plus, ce bonus serait inefficace et lèverait les Bruxellois contre les autres, les navetteurs wallons et flamands. Il serait en tout cas plus indiqué d'utiliser les ressources de ce bonus à l'octroi de la gratuité du réseau de la STIB pour certains usagers.

*
**

M. Christophe De Beukelaer tient à rappeler pour commencer que le bonus proposé serait un dispositif temporaire, destiné à donner un léger coup de pouce à qui hésiterait encore à délaissier la voiture, et il serait complémentaire aux autres incitants existants. L'orateur n'avait pas connaissance du test réalisé à Boulogne-Billancourt ; il serait intéressant de l'étudier.

Le financement du bonus a soulevé plusieurs critiques. Pourtant, il serait tout à fait supportable. Malgré tout, on pourrait certes soumettre ce mécanisme à une concertation avec l'Etat fédéral et les autres régions. Il ne serait pas difficile de s'entendre sur des montants aussi modestes et sur

over te stappen op een effectievere maatregel, met name een kilometerheffing.

De heer Julien Uyttendaele stelt dat het voorstel van resolutie op het eerste gezicht aantrekkelijk is maar dat het geen rekening houdt met het Belgische institutionele systeem. Het leidt ertoe dat de Brusselaars moeten betalen aan pendelaars, die hun personenbelasting in een ander Gewest betalen waarbij die belasting wordt berekend op grond van de woonplaats en niet op grond van de arbeidsplaats. Dit voorstel is ook oneerlijk tegenover pendelaars die zich niet of niet meer met de auto verplaatsen.

België heeft ook de eigenaardigheid dat er ongeveer 650.000 voertuigen deel uitmaken van het loon. De bedrijfswagens zijn een plaag in onze hoofdstad. Veel van deze automobilisten hebben ook een tankkaart waardoor zij geen verantwoordelijkheid hoeven te nemen. Ter herinnering, onze stad ziet ruim 190.000 pendelende automobilisten per dag voorbijgaan waaronder 100.000 bedrijfswagens.

De federale "cash for cars"-regeling die gelanceerd werd onder de regering van Charles Michel en gebaseerd is op dezelfde logica als het voorstel van resolutie is op een mislukking uitgelopen. De begunstigen van een bedrijfswagen schatten hun voordeel in op gemiddeld 700 euro per maand. Met een vergoeding van ongeveer 60 euro per maand is een gedragsverandering moeilijk voorstelbaar. Het voorstel zou de Brusselaars dus duur komen te staan, ten koste van andere duurzamere investeringen of een voorkeurstarief en zou weinig effect sorteren gelet op het aantal bedrijfswagens. De heer Uyttendaele zal zich er dus tegen verzetten.

De heer Jan Busselen is het ermee eens dat onze stad moet worden ontlast van congestie door middel van structurele maatregelen. In dit geval biedt de heer De Beukelaer de automobilisten echter een wortel aan, terwijl de anderen de stok krijgen, namelijk de kilometerheffing. Dit is niet de visie van de heer Busselen op mobiliteit en hij is dan ook tegen het voorstel. Bovendien zou deze bonus ondoeltreffend zijn en de Brusselaars tegen de anderen, de Waalse en Vlaamse pendelaars, uitspelen. In ieder geval zou het passender zijn de middelen van deze bonus te gebruiken om bepaalde gebruikers gratis gebruik te laten maken van het MIVB-net.

*
**

De heer Christophe De Beukelaer wil er om te beginnen aan herinneren dat de voorgestelde bonus een tijdelijke maatregel is, bedoeld om degenen die nog aarzelen om de auto te laten staan een duwtje in de rug te geven, en een aanvulling zou zijn op de andere bestaande stimuleringsmaatregelen. De spreker was niet op de hoogte van de test die in Boulogne-Billancourt werd uitgevoerd; het zou interessant zijn deze te bestuderen.

De financiering van de bonus heeft aanleiding gegeven tot verschillende kritiek. Toch zou deze heel draaglijk zijn. Ondanks alles zou dit mechanisme zeker het voorwerp kunnen uitmaken van overleg met de federale Staat en de andere Gewesten. Het zou niet moeilijk zijn

un mécanisme incitatif. Cette concertation s'annoncerait en tout cas plus aisée que celle qui portera sur la taxe kilométrique. Pourquoi Bruxelles serait-elle réticente à accorder une prime à des navetteurs, alors qu'elle s'apprête à les taxer sans sourciller ? On peut y voir un petit incitant préalable. Ceci étant dit, ce bonus ne concernerait pas seulement les navetteurs, mais aussi les automobilistes bruxellois.

D'aucuns craignent que des automobilistes puissent passer entre les mailles du filet que forment les caméras ANPR. L'orateur ne partage pas cette inquiétude, puisque ces caméras sont bien réparties sur tout le territoire régional et devraient se multiplier encore en préparation de la taxe « Smart Move ». Cette taxe adviendra, cela semble évident, et le bonus est une façon adéquate d'amorcer son arrivée en douceur. L'apport conséquent de recettes supplémentaires que la taxe engendrera, soit 200 millions d'euros en plus des recettes actuelles, compensera largement ce dispositif transitoire.

Le coût d'une gratuité partielle du réseau de la STIB est comparable à celui du bonus proposé, entre 25 et 30 millions d'euros, mais ce dernier aurait des effets beaucoup plus tangibles sur la congestion des routes que le projet de gratuité.

M. De Beukelaer n'a aucune objection à l'égard de l'amendement de M. Weytsman. On peut approfondir l'étude d'un tel bonus, notamment à la lumière de l'expérience anversoise relatée par Mme Van Achter.

On peut comprendre les réticences de principe de Mme Parmentier. Pourquoi accorder une prime à des automobilistes, à charge de personnes qui ont déjà franchi le pas de renoncer à la voiture ? C'est un écueil auquel l'auteur a longuement réfléchi. Le pragmatisme l'a toutefois amené à accepter cette objection, pourvu que la mesure soit efficace – et elle ne coûtera que si elle est efficace – et qu'elle entraîne une dynamique, grâce à laquelle les habitués de la voiture se rendront compte des bienfaits et des avantages des autres moyens de transport. Nous bénéficions tous, à un moment donné de notre existence, d'une aide publique ; pourquoi refuser d'aider celui qui a besoin de ce coup de pouce pour adopter de meilleures habitudes de déplacement ?

La critique tirée du respect de la vie privée des automobilistes mériterait d'être étudiée, dans le cadre de la préparation de la mesure. Au lieu de contacter d'initiative ces personnes, la Région pourrait les inviter à s'enregistrer dans une base de données.

Certes, des effets d'aubaine et des tentatives de fraude sont inévitables quand des primes sont allouées. Il faudrait les envisager quand se dessineraient les modalités d'octroi du bonus, par exemple au moyen d'une attestation de l'employeur ou une déclaration sur l'honneur. Il ne faut pas s'arrêter à cela quand on veut se montrer innovant.

overeenstemming te bereiken over dergelijke bescheiden bedragen en over een stimuleringsmechanisme. Dit overleg zou in ieder geval gemakkelijker zijn dan dat over de kilometerheffing. Waarom zou Brussel aarzelen om een premie toe te kennen aan pendelaars terwijl het op het punt staat hen zonder blikken of blozen te belasten? Het kan gezien worden als een kleine voorafgaande stimulans. Dit gezegd zijnde, zou deze bonus niet alleen voor de pendelaars zijn, maar ook voor de Brusselse automobilisten.

Er bestaat bezorgdheid dat automobilisten door de mazen van het net van de ANPR-camera's kunnen vallen. De spreker deelt deze bezorgdheid niet, aangezien deze camera's goed verspreid zijn over het hele gewestelijke grondgebied en naar verwachting nog zullen toenemen ter voorbereiding van de "Smart Move"-belasting. Deze belasting zal er komen, dat lijkt duidelijk, en de bonus is een adequate manier om de komst ervan zachtjes in gang te zetten. De aanzienlijke extra inkomsten die de belasting zal opleveren, namelijk 200 miljoen euro bovenop de huidige inkomsten, zullen deze overgangsregeling meer dan compenseren.

De kosten van een gedeeltelijk gratis gebruik van het MIVB-net zijn vergelijkbaar met die van de voorgestelde bonus, tussen 25 en 30 miljoen euro, maar die laatste zou veel tastbaardere gevolgen hebben voor de congestie van het wegennet dan het project voor gratis gebruik.

De heer De Beukelaer heeft geen enkel bezwaar tegen het amendement van de heer Weytsman. Een dergelijke bonus zou nader kunnen worden bestudeerd, met name in het licht van de door mevrouw Van Achter aangehaalde Antwerpse ervaring.

De principiële terughoudendheid van mevrouw Parmentier is begrijpelijk. Waarom een bonus geven aan automobilisten, op kosten van mensen die de stap al hebben gezet om de auto te laten staan? Dit is een struikelblok waar de indiener lang over heeft nagedacht. Pragmatisme heeft hem echter ertoe gebracht dit bezwaar te aanvaarden, op voorwaarde dat de maatregel doeltreffend is - en hij zal alleen kosten als hij doeltreffend is - en dat hij een dynamiek op gang brengt, waarbij de regelmatige automobilisten de voordelen van andere vervoermiddelen zullen inzien. We ontvangen allemaal wel eens overheidssteun, dus waarom zouden we diegenen die dat duwtje in de rug nodig hebben niet helpen om betere verplaatsingsgewoonten aan te nemen?

De kritiek in verband met de privacy van de automobilisten zou in aanmerking moeten worden genomen bij de voorbereiding van de maatregel. In plaats van deze mensen op eigen initiatief te benaderen, zou het Gewest hen kunnen uitnodigen zich in een databank te registreren.

Buitenkanseffecten en pogingen tot fraude zijn weliswaar onvermijdelijk wanneer premies worden toegekend. Zij moeten in aanmerking worden genomen wanneer de nadere regels voor de toekenning van de bonus vorm krijgen, bijvoorbeeld door middel van een attest van de werkgever of een verklaring op erewoord. Wie vernieuwend wil zijn, mag zich daar niet door laten tegenhouden.

On peut qualifier ce bonus d'incitant extrinsèque, mais il n'a pas vocation à remplacer les sommes énormes dédiées aux incitants intrinsèques. De plus, ce bonus peut s'avérer nécessaire pour pouvoir découvrir les avantages intrinsèques des autres modes de transport. D'autre part, l'intervenant ne peut prétendre, comme le fait M. Verstraete, qu'une diminution de 2% de la congestion automobile est un résultat décevant ; c'est au contraire un grand succès, au regard des sommes déboursées. Il faut procéder pas à pas.

Enfin, M. De Beukelaer n'aurait aucune objection à revoir le dispositif fiscal des voitures de société et celui des cartes-carburant, qui sont une matière fédérale.

M. David Weytsman affirme qu'on ne peut rejeter la demande de réaliser une étude. Si la majorité le fait, c'est qu'elle entend privilégier une taxe, plutôt qu'une approche positive, comme ce bonus.

Mme Cieltje Van Achter soutient aussi cet amendement. Il ne faudrait pas s'appuyer seulement sur des caméras, mais mettre aussi en œuvre une application, pour conférer aux participants plus de marge d'initiative, pour insuffler une dynamique, et mieux visualiser les alternatives à la voiture. Le bonus proposé est bien plus juste qu'une taxe kilométrique, à cause de laquelle les navetteurs seraient doublement imposés.

Mme Ingrid Parmentier n'a pas été convaincue par les arguments de M. De Beukelaer.

M. Arnaud Verstraete reste d'avis que la proposition est injuste et inefficace par rapport à une taxe kilométrique. Il est heureux cependant que M. De Beukelaer considère cette taxe comme inéluctable et qu'il veuille préparer son instauration. L'orateur précise à Mme Van Achter qu'il n'y aurait de double imposition que si les autres régions refusent d'adhérer à ce changement du critère d'imposition. La balle est dans le camp des gouvernements wallon et flamand.

Mme Cieltje Van Achter n'est pas convaincue par l'affirmation gratuite de M. Verstraete. Pourquoi la Flandre réformerait-elle sa taxe de circulation, au risque de perdre d'importantes recettes, parce que la Région bruxelloise s'est mise en tête de taxer les navetteurs ? Pour ne pas engendrer de pertes de recettes par rapport au régime actuel, il faudrait que le kilomètre parcouru fasse l'objet d'une lourde taxe.

M. Marc Loewenstein avance que les propos de M. Weytsman en restent à des postures, qui desservent le dialogue. Quand le projet de taxe kilométrique fera l'objet d'une concertation entre régions, il faudra se libérer de ces raideurs de principe.

Par ailleurs, le modèle de Rotterdam initié en 2014 a perdu de sa pertinence aujourd'hui, à l'heure où le recours au télétravail s'est beaucoup intensifié. Enfin, les estimations de coût avancées par M. De Beukelaer négligent le coût

Deze bonus kan worden omschreven als een extrinsieke stimulans, maar is niet bedoeld ter vervanging van de enorme bedragen die aan intrinsieke stimulansen worden besteed. Bovendien kan deze bonus nodig zijn om de intrinsieke voordelen van andere vervoermiddelen te ontdekken. Anderzijds kan de spreker niet beweren, zoals de heer Verstraete doet, dat een vermindering van de verkeerscongestie met 2% een teleurstellend resultaat is; integendeel, het is een groot succes in verhouding tot de uitgegeven bedragen. We moeten stap voor stap te werk gaan.

Tenslotte zou de heer De Beukelaer geen bezwaar hebben tegen een herziening van de fiscale regelingen voor bedrijfswagens en tankkaarten, die een federale aangelegenheid zijn.

De heer David Weytsman zegt dat het verzoek om een studie niet kan worden afgewezen. Als de meerderheid dat doet, is dat omdat zij de voorkeur wil geven aan een belasting in plaats van aan een positieve aanpak, zoals deze bonus.

Mevrouw Cieltje Van Achter steunt ook dit amendement. We moeten niet alleen op camera's vertrouwen, maar ook een applicatie invoeren, om de deelnemers meer ruimte voor initiatief te geven, een impuls te geven, en de alternatieven voor de auto beter in beeld te brengen. De voorgestelde bonus is veel eerlijker dan een kilometerheffing, waardoor de pendelaars dubbel zouden worden belast.

Mevrouw Ingrid Parmentier is niet overtuigd door de argumenten van de heer De Beukelaer.

De heer Arnaud Verstraete blijft van mening dat het voorstel oneerlijk en ondoeltreffend is in vergelijking met een kilometerheffing. Hij is echter verheugd dat de heer De Beukelaer deze belasting als onvermijdelijk beschouwt en zich op de invoering ervan wil voorbereiden. De spreker zegt aan mevrouw Van Achter dat er alleen sprake zou zijn van dubbele belastingheffing indien de andere Gewesten zouden weigeren zich aan te sluiten bij deze wijziging van de belastingcriteria. De bal ligt in het kamp van de Waalse en Vlaamse regering.

Mevrouw Cieltje Van Achter is niet overtuigd door de gratuite bewering van de heer Verstraete. Waarom zou Vlaanderen zijn verkeersbelasting hervormen, met het risico belangrijke inkomsten mis te lopen, omdat het Brussels Gewest zich in het hoofd heeft gehaald om de pendelaars te belasten? Om geen inkomstenderving ten opzichte van de huidige regeling te veroorzaken, zou de afgelegde kilometer zwaar moeten worden belast.

De heer Marc Loewenstein is van mening dat de woorden van de heer Weytsman niet verder komen dan posities die niet bevorderlijk zijn voor de dialoog. Wanneer over het project van de kilometerheffing wordt overlegd tussen de gewesten, zullen wij ons van deze principiële starheid moeten bevrijden.

Bovendien heeft het in 2014 gestarte Rotterdamse model zijn relevantie vandaag verloren, nu het gebruik van telewerk sterk is toegenomen. Tenslotte wordt in de kostenramingen van de heer De Beukelaer geen rekening gehouden met de

administratif d'une telle mesure.

M. Christophe De Beukelaer admet que le recours au télétravail a évolué depuis 2020, mais le dispositif proposé prévoit d'abord un état des lieux, à l'aide de caméras. Seuls seraient pris en considération les automobilistes réguliers en heures de pointe. Quant aux coûts administratifs, ils ne seraient sûrement pas plus élevés que ceux de la taxe « Smart Move » et seraient inclus dans le périmètre de l'étude.

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

M. David Weytsman présente l'amendement n°1.

Vote

L'amendement n°1 est rejeté par 10 voix contre 4.

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

L'ensemble de la proposition de résolution est rejeté par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

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

Le Rapporteur

David WEYTSMAN

La Présidente

Anne-Charlotte d'URSEL

administratieve kosten van een dergelijke maatregel.

De heer Christophe De Beukelaer geeft toe dat het gebruik van telewerk sinds 2020 is geëvolueerd, maar het voorgestelde instrument voorziet eerst in een stand van zaken, met behulp van camera's. Alleen regelmatige automobilisten tijdens de spitsuren zouden in aanmerking worden genomen. De administratieve kosten zouden zeker niet hoger zijn dan die van de "Smart Move"-belasting en zouden in de studie worden opgenomen.

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

De heer David Weytsman stelt amendement nr. 1 voor.

Stemming

Amendement nr. 1 wordt verworpen met 10 stemmen tegen 4.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 10 stemmen tegen 1, bij 3 onthoudingen.

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

De Rapporteur

David WEYTSMAN

De Voorzitter

Anne-Charlotte d'Ursel

V. Amendement

N° 1 (de M. David WEYTSMAN)

*Dispositif***Remplacer le dispositif par les mots suivants :**

«*Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :*

· *d'étudier 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.».*

Justification

Sera donnée en séance.

V. Amendement

N° 1 (van de heer David WEYTSMAN)

*Verzoekend gedeelte***Het verzoekend gedeelte te vervangen door de volgende woorden :**

“*Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:*

· *de invoering van een 'Bonus Go Brussels'-systeem dat een premie toekent voor alternatieve verplaatsingen voor de wagen tijdens de spitsuren te onderzoeken.?”.*

Verantwoording

Zal tijdens de vergadering worden gegeven.