



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

16 DÉCEMBRE 2020

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**visant à créer une Agence interfédérale
des mobilités**

(déposée par M. David WEYTSMAN (F)
et Mme Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Développements

I. Contexte

Face aux nombreux changements qui impactent notre société, les enjeux en matière de mobilité sont multiples : croissance démographique, évolution des besoins, transformation digitale, enjeux économiques, innovations technologiques, défis environnementaux et climatiques, qualité de vie des habitants et des travailleurs qui se déplacent ou encore enjeu sanitaire comme l'a récemment démontré la crise du Covid-19.

Ces enjeux divers et variés témoignent d'une certaine complexité mais démontrent aussi la nécessité de développer une vision interfédérale de la mobilité, qui rassemble les différents niveaux de pouvoir dans le respect des compétences de chacun. Plusieurs travaux ont d'ailleurs été menés en ce sens par le SPF Mobilité et Transport sous la précédente législature grâce à l'impulsion de l'ancien ministre fédéral de la Mobilité François Bellot. Faute de consensus à l'époque, le projet n'avait pas pu aboutir. À la lumière des enjeux précités, il semble néanmoins toujours pertinent à l'heure actuelle. La présente proposition tire sa quintessence de cette vision interfédérale de la mobilité et des travaux réalisés dans le cadre de sa mise en œuvre.

GEWONE ZITTING 2020-2021

16 DECEMBER 2020

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot oprichting van een Interfederaal
Mobiliteitsagentschap**

(ingediend door de heer David WEYTSMAN (F)
en mevrouw Anne-Charlotte d'URSEL (F))

Toelichting

I. Context

Gelet op de vele veranderingen met een weerslag op die een invloed hebben op onze samenleving, zijn de uitdagingen inzake mobiliteit talrijk : demografische groei, veranderende behoeften, digitale transformatie, economische uitdagingen, technologische innovaties, milieu- en klimaatuitdagingen, de levenskwaliteit van de inwoners en de werknemers die zich verplaatsen, en ook de gezondheidskwestie, zoals recentelijk is gebleken uit de Covid-19-crisis.

Deze diverse en uiteenlopende uitdagingen vertonen een zekere complexiteit, maar tonen ook de noodzaak aan om een interfederale visie op mobiliteit te ontwikkelen, die de verschillende machtsniveaus samenbrengt met respect voor ieders bevoegdheden. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in de vorige zittingsperiode onder impuls van de voormalige federale minister van Mobiliteit, François Bellot, verschillende studies hierover uitgevoerd. Bij gebrek aan een consensus kon het project destijds niet worden afgerond. In het licht van bovengenoemde uitdagingen lijkt het vandaag de dag echter nog steeds relevant. Deze interfederale visie op mobiliteit en de in het kader van de tenuitvoerlegging ervan verrichte werkzaamheden vormen de kern van dit voorstel.

II. État des lieux et constats

En matière de mobilité, les trajets effectués par des personnes dans les villes (quantité de passagers-kilomètres par an) devraient tripler à l'horizon 2050 par rapport à 2010. Bruxelles est au premier plan des zones qui seront impactées puisque notre Région se classe déjà à la 15^{ème} place des villes les plus embouteillées au monde selon le Global Traffic Scorecard d'INRIX de 2018.

Outre l'impact du trafic routier sur la santé et la qualité de l'air (NO_x, émissions de particules fines,...) et sur le changement climatique, la congestion à Bruxelles entraîne une perte importante de qualité de vie pour l'ensemble des usagers et des Bruxellois. La demande et les besoins en mobilité croissent également fortement, favorisant ces dernières années l'émergence de nouveaux acteurs de mobilité, notamment de mobilité partagée. Ces nouveaux venus contribuent à l'instauration nécessaire du shift modal qui a pour objectif de diversifier les modes de transport et de diminuer l'autosolisme dans et vers notre Région. Ils sont l'expression d'un changement comportemental qui tend de plus en plus vers une consommation de mobilité « à la demande » en fonction de besoins ponctuels. Ce changement accompagne d'autres tendances globales telles que la croissance de l'économie de partage (louer ou prêter son bien à un tiers contre rémunération), la volonté d'aller vers des solutions de plus en plus durables (comme en témoignent les déplacements cyclistes en hausse) pour répondre à certaines préoccupations environnementales et sanitaires, ainsi que l'évolution générale de nos modes de vie et de nos déplacements.

Le télétravail a pris une place plus importante, favorisé par un nouveau cadre légal mais surtout en raison de la crise sanitaire provoquée par l'épidémie de Covid-19. Les habitudes de comportement et de déplacement sont de plus en plus variées.

Dans ce contexte global, l'augmentation de l'offre des transports publics doit rester une priorité au regard des enjeux pour permettre une mobilité plus fluide. La STIB compte, notamment, sur sa stratégie Maas (Mobility as a Service) afin d'accompagner le changement sociétal en cours.

Cependant, les singularités institutionnelles complexifient la mise en œuvre de certaines politiques. Une meilleure coordination des acteurs aux différents niveaux de pouvoir doit permettre de tendre vers une meilleure efficacité et de répondre adéquatement au morcellement des compétences. Ce principe et cette approche sont partagés par une grande majorité des acteurs politiques. Le principe d'une concertation et d'une coordination renforcée entre le gouvernement fédéral et les entités fédérées recueille une certaine forme d'adhésion. Ainsi, le nouvel accord de gouvernement fédéral prévoit notamment « la création de plateformes multimodales et le développement de cycloautoroutes et de solutions de mobilité intelligentes, le tout en collaboration avec les entités fédérées » et la volonté de « passer de la possession personnelle des moyens de transport à l'utilisation de moyens de transport partagés ; le

II. Stand van zaken en vaststellingen

Op het vlak van mobiliteit wordt verwacht dat de verplaatsingen van mensen in de steden (aantal passagierskilometers per jaar) tegen 2050 zullen verdrievoudigen ten opzichte van 2010. Brussel staat aan de top van de gebieden die zullen worden beïnvloed, aangezien ons Gewest volgens de INRIX Global Traffic Scorecard voor 2018 al op de 15de plaats staat van de steden met de meeste verkeerscongestie in de wereld.

Naast de impact van het wegverkeer op de gezondheid en de luchtkwaliteit (NO_x, uitstoot van fijne deeltjes, ...) en op de klimaatverandering, veroorzaakt de congestie in Brussel een aanzienlijk verlies aan levenskwaliteit voor alle gebruikers en de Brusselaars. Ook de vraag naar en de behoeften aan mobiliteit nemen sterk toe, waardoor de laatste jaren de opkomst van nieuwe mobiliteitsspelers, met name van gedeelde mobiliteit, wordt gestimuleerd. Deze nieuwkomers dragen bij aan de noodzakelijke totstandkoming van de modal shift, die tot doel heeft de vervoerswijzen te diversifiëren en autosolisme in en naar ons Gewest terug te dringen. Zij geven blijk van een gedragsverandering die meer en meer neigt naar consumptie van mobiliteit « op aanvraag » volgens specifieke behoeften. Deze verandering gaat hand in hand met andere wereldwijde trends zoals de groei van de deeleconomie (het huren of uitlenen van eigendom aan een derde partij tegen betaling), de wens om naar steeds duurzamere oplossingen te gaan (zoals blijkt uit de toename van het aantal fietstrajecten) om tegemoet te komen aan bepaalde milieu- en gezondheidsoverwegingen, evenals de algemene evolutie van onze levensstijl en onze verplaatsingen.

Telewerk heeft een belangrijkere rol gekregen, aangemoedigd door een nieuw wettelijk kader, maar vooral door de gezondheids crisis als gevolg van de Covid-19-epidemie. De gedrags- en reisgewoonten worden steeds gevarieerder.

In deze mondiale context moet het vergroten van het openbaarvervoeraanbod een prioriteit blijven, gezien de uitdagingen waarvoor we staan om een vlottere mobiliteit mogelijk te maken. De MIVB rekent in het bijzonder op haar MaaS-strategie (Mobiliteit as a Service) om de huidige maatschappelijke verandering te begeleiden.

De institutionele kenmerken bemoeilijken echter de uitvoering van sommige beleidsmaatregelen. Een betere coördinatie van de actoren op de verschillende machtsniveaus zou de versnippering van bevoegdheden tussen de verschillende machtsniveaus tot grotere doeltreffendheid en doelmatigheid moeten brengen. De grote meerderheid van de politieke actoren steunt dit principe en deze aanpak. Het principe van meer overleg en coördinatie tussen de federale overheid en de deelstaten geniet dus enige steun. Zo voorziet het nieuwe federale regeerakkoord in « De oprichting van multimodale platformen en de ontwikkeling van fietssnelwegen en slimme mobiliteitsoplossingen, dat alles in samenwerking met de deelstaten » en de bereidheid om « te komen tot een verschuiving van het persoonlijke bezit van vervoermiddelen naar het gebruik van gedeelde

Gouvernement, en collaboration avec les entités fédérées, élaborera un cadre pour déployer la « mobilité en tant que service ». L'objectif sera de parvenir à un système intégré qui intègre l'ensemble du parcours et puisse être payé avec un seul ticket, par trajet ou pour une période déterminée. ».

L'accord de majorité en Région bruxelloise prévoit quant à lui que la Région « sollicitera autant les acteurs publics (communes, régions, fédéral) que privés (ménages, entreprises, académiques, etc.) pour améliorer de manière conjointe les pratiques de mobilité et réduire l'utilisation intensive de la voiture individuelle. ».

Malgré ces intentions, les auteurs de la présente proposition estiment que les politiques menées en matière de mobilité ne répondent pas encore suffisamment à l'évolution des besoins des usagers et qu'une meilleure coordination des acteurs à l'échelle nationale permettrait de favoriser le développement de solutions plus innovantes et l'appropriation de celles-ci par les citoyens, et singulièrement les Bruxellois. La gouvernance est identifiée comme l'un des défis principaux, le manque de coordination pouvant engendrer des rythmes d'avancement différents, un processus décisionnel plus long, alors que les solutions se font attendre.

Le morcellement de certaines compétences entre niveaux de pouvoir a par exemple fortement ralenti l'intégration tarifaire des offres de mobilité à Bruxelles et en périphérie. Les ambitions initiales ont dû être revues à la baisse, passant d'un rayon de 30 km autour de Bruxelles à seulement 11 km. La problématique de l'optimisation du Ring et les différents blocages, la multimodalité autour et au sein des gares ferroviaires gérées par la SNCB (parkings pour les vélos, offre de mobilité partagée), le développement de parkings de déstape dans et autour de Bruxelles sont d'autres exemples qui illustrent les freins qui peuvent être rencontrés et démontrent la nécessité de développer une vision interfédérale de la mobilité pour le pays et particulièrement pour sa capitale, concrétisée par la création d'une Agence interfédérale des mobilités.

Tout n'est cependant pas à créer. Les premières pierres pour l'émergence de cette vision interfédérale ont déjà été posées. Le Comité exécutif des ministres de la mobilité a été relancé ainsi que le Comité de pilotage du RER. Ainsi ont émergé la première offre S vers et dans Bruxelles, la première intégration tarifaire et même une vision interfédérale de la mobilité, laquelle n'a cependant pas pu déboucher sur un consensus. Vu les bénéfices des projets menés, cette dynamique interfédérale doit cependant être poursuivie dans l'intérêt de chaque entité, mais surtout et en particulier dans l'intérêt de Bruxelles, premier bassin d'emplois qui se trouve cœur du réseau structurant de la mobilité belge.

vervoermiddelen, werkt de regering samen met de deelstaten een kader uit om « mobility as a service » uit te rollen. De doelstelling moet zijn te komen tot een geïntegreerd systeem, dat het volledige traject uitstippelt en kan worden betaald met een enkel ticket, per traject of voor een bepaalde periode. Het doel is te komen tot een geïntegreerd systeem dat de hele reis integreert en met een enkel ticket, per reis of voor een bepaalde periode kan worden betaald. ».

Het meerderheidsakkoord in het Brussels Gewest stelt het volgende : « Het Gewest zal zowel publieke (gemeenten, gewesten, federale) als private actoren (gezinnen, bedrijven, academici, ...) aanspreken om gezamenlijk de mobiliteitspraktijken te verbeteren en het intensieve gebruik van de privé-auto te verminderen. ».

Ondanks deze intenties zijn de indieners van dit voorstel van mening dat het gevoerde mobiliteitsbeleid nog onvoldoende beantwoordt aan de veranderende behoeften van de gebruikers en dat een betere coördinatie van de actoren op nationaal niveau zou bijdragen tot de ontwikkeling van meer innoverende oplossingen en de overname ervan door de burgers, en met name door de Brusselaars. Het bestuur wordt aangemerkt als een van de belangrijkste uitdagingen, aangezien gebrek aan coördinatie kan leiden tot vorderingen op een verschillend tempo en een langer besluitvormingsproces, terwijl de oplossingen uitblijven.

De versnippering van een aantal bevoegdheden tussen de verschillende machtsniveaus heeft bijvoorbeeld de tariefintegratie van het mobiliteitsaanbod in Brussel en de rand sterk vertraagd. De aanvankelijke ambities moesten naar beneden worden bijgesteld van een straal van 30 km rond Brussel naar slechts 11 km. Het probleem van de optimalisering van de Ring en de verschillende belemmeringen, de multimodaliteit rond en binnen de door de NMBS beheerde stations (fietsstallingen, aanbod van gedeelde mobiliteit), de ontwikkeling van ontlastingsparkings in en rond Brussel zijn andere voorbeelden van de mogelijke hinderpalen en tonen de noodzaak aan om een interfederale visie op mobiliteit te ontwikkelen voor het land en in het bijzonder voor zijn hoofdstad, die geconcretiseerd wordt door de oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap.

Niet alles moet echter nog worden gedaan. De eerste stenen voor het ontstaan van deze interfederale visie zijn al gelegd. Het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit werd opnieuw opgestart, evenals het Stuurcomité voor het GEN. Dit heeft geleid tot het ontstaan van het eerste S-aanbod naar en binnen Brussel, de eerste tariefintegratie en zelfs een interfederale visie op mobiliteit, waarover echter geen consensus kon worden bereikt. Gelet op de voordelen van de uitgevoerde projecten moet deze interfederale dynamiek echter worden nagestreefd in het belang van elke entiteit, maar vooral in het belang van Brussel, het belangrijkste werkgelegenheidsgebied en de kern van het netwerk dat de Belgische mobiliteit structureert.

III. La création d'une Agence interfédérale des mobilités

Face aux enjeux et aux constats exposés ci-dessus, la présente proposition de résolution vise à créer une Agence interfédérale des mobilités¹ qui serait chargée d'assister le développement d'une vision interfédérale de la mobilité cohérente entre l'État fédéral et les Entités fédérées. Cette Agence interfédérale des mobilités devra permettre la réalisation des objectifs suivants :

- le développement d'une vision commune à 30 ans pour la Belgique et Bruxelles, sa capitale ;
- l'élaboration d'une stratégie commune et intermodale, en partenariat avec tous les acteurs de la mobilité, et notamment les acteurs privés ;
- la réalisation d'études communes afin notamment d'éviter les doublons ;
- la rédaction de recommandations communes pour l'ensemble du territoire qui se basent sur les expériences des voyageurs ;
- l'émergence de projets technologiques innovants communs, notamment sur la base de l'expertise de BMC, filiale commune des entreprises publiques ;
- la mutualisation et la gestion de *big data*.

Pour matérialiser cette vision, le gouvernement bruxellois doit s'engager pleinement dans cet objectif qui profitera très largement à la Région de Bruxelles-Capitale. Une telle agence permettra à Bruxelles plus d'échanges en matière de stratégies, la réalisation et la mise à disposition d'études transversales et de développements technologiques interopérables, des comparaisons avec les politiques les plus innovantes d'autres pays ou régions.

Le but, au travers de cette Agence, serait donc de permettre une co-construction de la stratégie de mobilité à moyen et plus long termes avec l'ensemble des acteurs, en tenant compte des intérêts communs qui existent entre les entités et en facilitant la coordination des politiques de mobilité à l'échelle du pays.

L'Agence interfédérale des mobilités devra jouer un rôle de relais entre les différentes autorités publiques et œuvrer en faveur du développement de politiques cohérentes en matière de mobilité. L'écosystème de la mobilité étant en constante mutation, cette agence devra également être ouverte aux parties prenantes externes (opérateurs publics, entreprises privées, académiques, ONG, etc.).

1 Par « mobilités », nous entendons tous les moyens de transport permettant un déplacement adapté aux besoins des Bruxellois et à la nécessité d'un shift modal.

III. De oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap

In het licht van de hierboven uiteengezette uitdagingen en vaststellingen, heeft dit voorstel van resolutie tot doel een Interfederaal Mobiliteitsagentschap¹ op te richten, dat zou moeten helpen bij de ontwikkeling van een samenhangende interfederale visie op mobiliteit tussen de federale Staat en de deelstaten. Dit Interfederaal Mobiliteitsagentschap moet het mogelijk maken de volgende doelstellingen te verwezenlijken :

- de ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie over 30 jaar voor België en zijn hoofdstad Brussel ;
- de ontwikkeling van een gemeenschappelijke en intermodale strategie, in samenwerking met alle mobiliteitsactoren, en met name de particuliere actoren ;
- de uitvoering van gemeenschappelijke studies, met name om dubbel werk te voorkomen ;
- het opstellen van gemeenschappelijke aanbevelingen voor het hele grondgebied op basis van de ervaringen van de reizigers ;
- het ontstaan van gemeenschappelijke innovatieve technologische projecten, met name op basis van de expertise van BMC, het gemeenschappelijk filiaal van de overheidsbedrijven ;
- het delen en beheren van *big data*.

Om deze visie concreet gestalte te geven, moet de Brusselse regering zich volledig inzetten voor deze doelstelling, die van groot nut zal zijn voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Een dergelijk agentschap zal voor Brussel meer uitwisselingen over strategieën, de uitvoering en terbeschikkingstelling van transversale studies en interoperabele technologische ontwikkelingen, en vergelijking met het meest innovatieve beleid van andere landen of regio's mogelijk maken.

Het doel is dus om via dit Agentschap een co-constructie van de mobiliteitsstrategie op middellange en langere termijn met alle actoren mogelijk te maken, rekening houdend met de gemeenschappelijke belangen die tussen de gebieden bestaan en door de coördinatie van het mobiliteitsbeleid voor het hele land te vergemakkelijken.

Het Interfederaal Mobiliteitsagentschap moet fungeren als doorgeefluik tussen de verschillende overheden en werken aan de ontwikkeling van een samenhangend mobiliteitsbeleid. Aangezien het ecosysteem van de mobiliteit voortdurend verandert, moet dit Agentschap ook openstaan voor externe belanghebbenden (openbare operatoren, privébedrijven, academici, ngo's, enz.).

1 Met « mobiliteit » bedoelen we alle vervoermiddelen die een verplaatsing aangepast aan de noden van de Brusselaars en aan de nood van een modal shift mogelijk maken.

Concernant la collecte de données, plusieurs autorités publiques sont actuellement chargées de collecter des données statistiques en matière de mobilité. Toutefois, les auteurs de la présente proposition dressent deux constats : d'une part, le manque de coordination entre les observatoires existants (par exemple : les différents modes de calcul ou d'analyse qui entraînent des différences significatives de résultats et donc parfois des conclusions sensiblement différentes) et d'autre part, le fait qu'une partie importante des données de mobilité sont la propriété d'acteurs privés (par exemple : les opérateurs de télécommunications).

Là aussi, une meilleure coordination apporterait une plus-value pour viser les objectifs suivants :

- une collecte de données plus efficace. Cela nécessite de créer ou d'utiliser un référentiel commun pour la collecte des données statistiques. Il est également nécessaire de renforcer la collecte systématique de données par les acteurs publics ou privés afin d'optimiser les déplacements, tant pour le transport de personnes que de marchandises, tout en respectant le droit à la vie privée et l'application du RGPD ;
- une meilleure coordination de l'acquisition (auprès de tiers) et de l'échange de données de type *big data* ;
- une plus grande mise à disposition des études, des méthodologies et des statistiques de mobilité au moyen d'un rapportage régulier permettant le monitoring des politiques de mobilité.

David WEYTSMAN (F)
Anne-Charlotte d'URSEL (F)

Wat de gegevensverzameling betreft, zijn momenteel verschillende overheidsinstanties verantwoordelijk voor het verzamelen van statistische gegevens over mobiliteit. De indieners van dit voorstel doen echter twee vaststellingen : enerzijds het gebrek aan coördinatie tussen de bestaande observatoria (bv. verschillende berekenings- of analysemethoden die leiden tot significante verschillen in de resultaten en dus soms tot aanzienlijk verschillende conclusies) en anderzijds het feit dat een aanzienlijk deel van de mobiliteitsgegevens in handen is van private actoren (bv. telecomoperatoren).

Ook hier zou een betere coördinatie een meerwaarde bieden om de volgende doelstellingen na te streven :

- efficiëntere gegevensverzameling. Dit vereist de invoering of het gebruik van een gemeenschappelijk referentiekader voor het verzamelen van statistische gegevens. Het is ook nodig om de systematische gegevensverzameling door publieke of private actoren te versterken om de verplaatsingen te optimaliseren, zowel voor het personen- als voor het vrachtvervoer, met naleving voor het recht op privacy en de toepassing van de AVG ;
- betere coördinatie van de aanschaf (bij derden) en de uitwisseling van gegevens van het type *big data* ;
- grotere beschikbaarheid van studies, methodologieën en statistieken over mobiliteit door middel van regelmatige rapportering om de monitoring van het mobiliteitsbeleid mogelijk te maken.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à créer une Agence interfédérale des mobilités

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 qui permet aux Régions, aux Communautés et à l'Etat fédéral de conclure des accords de coopération qui portent notamment sur la création et la gestion conjointes de services et institutions communs, sur l'exercice conjoint de compétences propres, ou sur le développement d'initiatives en commun ;

Considérant le Plan régional de mobilité Good Move qui mentionne « la nécessité d'une coopération interfédérale pour traiter les problèmes à l'échelle métropolitaine » ;

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

Vu le Plan régional de développement durable adopté et promu par le gouvernement bruxellois ;

Considérant la vision interfédérale de la mobilité développée par l'ancien ministre fédéral de la mobilité en 2018 et rejetée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Considérant les évolutions permanentes en matière de mobilité en Belgique, et à Bruxelles en particulier ;

Considérant l'évolution de la demande en matière de mobilité en Belgique estimée entre 10 % et 11 % entre 2012 et 2030 par le Bureau fédéral du Plan avec une réduction de la part modale du transport public, essentiellement le bus, durant la même période à politique inchangée ;

Considérant la volonté légitime de créer un shift modal pour augmenter la part modale des modes de transport alternatifs à la voiture ;

Considérant l'impact de la mobilité motorisée sur la santé et sur la qualité de vie des Bruxellois et de tous les Belges ;

Considérant le coût de la congestion évalué par l'OCDE entre 1 et 2 % de PIB perdu dans les files par an (soit jusqu'à 8 milliards d'euros) ;

Considérant la perspective d'une baisse des embouteillages de 40 % grâce à une baisse de la mobilité motorisée de 10 % ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 die de Gewesten, de Gemeenschappen en de federale Staat toelaat samenwerkingsakkoorden te sluiten die onder meer betrekking hebben op de gezamenlijke oprichting en het gezamenlijk beheer van gemeenschappelijke diensten en instellingen, op het gezamenlijk uitoefenen van eigen bevoegdheden, of op de gemeenschappelijke ontwikkeling van initiatieven ;

Overwegende het Gewestelijk Mobiliteitsplan Good Move, dat « de behoefte aan interfederale samenwerking om problemen op grootstedelijk niveau aan te pakken. » vermeldt ;

Gelet op de zesde staatshervorming en de bijzondere wet van 19 juli 2012, waarin het van essentieel belang werd geacht om de hoofdstedelijke gemeenschap van Brussel op te richten, in het bijzonder voor aangelegenheden die meerdere Gewesten aanbelangen, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en de wegenwerken in en rond Brussel ;

Gelet op het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling dat door de Brusselse regering werd aangenomen en gepromoot ;

Overwegende de interfederale visie op mobiliteit, ontwikkeld door de voormalige federale minister van Mobiliteit in 2018 en verworpen door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ;

Overwegende de voortdurende ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in België en in Brussel in het bijzonder ;

Overwegende de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag in België, door het Federaal Planbureau geschat tussen 10 % en 11 % tussen 2012 en 2030, met een vermindering van het modale aandeel van het openbaar vervoer, voornamelijk bussen, in dezelfde periode bij ongewijzigd beleid ;

Overwegende de legitieme wens om een modal shift te creëren om het modale aandeel van alternatieve vervoerswijzen voor de auto te vergroten ;

Overwegende de impact van gemotoriseerde mobiliteit op de gezondheid en de levenskwaliteit van de Brusselaars en van alle Belgen ;

Overwegende de kosten van congestie die door de OESO worden geschat op 1 tot 2 % van het BBP dat per jaar in de file verloren gaat (d.w.z. tot 8 miljard euro) ;

Overwegende het vooruitzicht op een vermindering van de files met 40 % dankzij een vermindering van de gemotoriseerde mobiliteit met 10 % ;

Considérant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché de la mobilité à Bruxelles ;

Considérant la complexité institutionnelle propre à Bruxelles et l'incidence indéniable des autres niveaux de pouvoir sur la gestion de la mobilité en Région bruxelloise ;

Considérant la nécessité de développer de nouvelles stratégies de mobilité cohérentes entre l'Etat fédéral et les entités fédérées ;

Considérant le rôle du Comité exécutif des ministres de la mobilité où siègent les ministres de la mobilité de l'Etat fédéral et des entités fédérées ;

Considérant les politiques de mobilité comme outils indispensables pour accroître l'accessibilité à la capitale, son attractivité, ainsi que la fluidité des déplacements dans et de/vers Bruxelles au profit de tous les usagers, mais aussi et surtout au profit des Bruxellois davantage impactés sur le plan de la qualité de vie ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, en concertation avec les représentants des acteurs socio-économiques publics et privés de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de s'engager activement à soutenir le développement d'une vision interfédérale de la mobilité en réunissant au plus vite le Comité exécutif des ministres de la mobilité (CEMM) ou la Conférence interministérielle de la mobilité (CIMIT) ;
- de relancer la concertation pour la création d'une Agence interfédérale des mobilités, qui devra participer à l'élaboration d'une stratégie interfédérale de mobilité à l'échelle nationale tenant compte des enjeux transversaux en matière de mobilité pour davantage de cohérence dans les politiques menées et plus de résultats ;
- de participer à la création d'un référentiel interfédéral commun de collecte et d'analyse des données statistiques devant appuyer le développement de la stratégie interfédérale et régionale en matière de mobilité ;
- de faciliter le partage et la mise à disposition systématique des études, indicateurs et statistiques de mobilité grâce à un rapportage régulier, dans le respect du droit à la vie privée et des dispositions prévues par le RGPD, afin de permettre un meilleur monitoring des politiques de mobilité.

Overwegende de komst van nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt in Brussel ;

Overwegende de institutionele complexiteit die kenmerkend is voor Brussel en de onmiskenbare impact van de andere machtsniveaus op het mobiliteitsbeheer in het Brussels Gewest ;

Overwegende de noodzaak om nieuwe samenhangende mobiliteitsstrategieën te ontwikkelen tussen de federale Staat en de deelstaten ;

Overwegende de rol van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, waarin de ministers van Mobiliteit van de federale Staat en de deelstaten zetelen ;

Overwegende het mobiliteitsbeleid als een onmisbaar instrument om de toegankelijkheid van de hoofdstad, de aantrekkelijkheid en de vlotheid van de verplaatsingen in en van/naar Brussel te verhogen ten voordele van alle gebruikers, maar ook en vooral ten voordele van de Brusselaars, die meer invloed ondervinden op het gebied van levenskwaliteit ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, in overleg met de vertegenwoordigers van de openbare en private sociaal-economische actoren van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- de ontwikkeling van een interfederale visie op mobiliteit actief te ondersteunen door zo snel mogelijk het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) of de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit (ICMIT) bijeen te brengen ;
- het overleg voor de oprichting van een Interfederaal Mobiliteitsagentschap te hervatten, dat moet bijdragen aan de ontwikkeling van een interfederale mobiliteitsstrategie voor het hele land die rekening houdt met de transversale uitdagingen op het gebied van mobiliteit voor meer samenhang in het gevoerde beleid en de resultaten ;
- deel te nemen aan de oprichting van een gemeenschappelijk interfederaal referentiekader voor het verzamelen en analyseren van statistische gegevens ter ondersteuning van de ontwikkeling van de interfederale en gewestelijke mobiliteitsstrategie ;
- het delen en systematisch beschikbaar stellen van studies, indicatoren en statistieken over mobiliteit te vergemakkelijken dankzij regelmatige rapportering, met naleving van het recht op privacy en de bepalingen van de AVG, om een betere monitoring van het mobiliteitsbeleid mogelijk te maken.