



GEWONE ZITTING 2023-2024

20 FEBRUARI 2024

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de organisatie van
mobiliteitscoaching voor de woon-
werktrajecten: het multimobexperiment**

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door mevrouw Ingrid PARMENTIER (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden: Mevr. Leila Agic, de heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren Sadik Köksal, David Weytsman, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heren Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, mevr. Cielte Van Achter, mevr. Carla Dejonghe.

Plaatsvervangers: mevr. Joëlle Maison, mevr. Lotte Stoops.

Andere leden: de heren Emmanuel De Bock, Jonathan de Patoul, Thomas Naessens.

Zie:

Stuk van het parlement:

A-79/1 – 2019/2020: Voorstel van resolutie.

SESSION ORDINAIRE 2023-2024

20 FÉVRIER 2024

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

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative à l'organisation d'un coaching de
mobilité pour les trajets domicile-travail : la
multimob experience**

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la mobilité

par Mme Ingrid PARMENTIER (F)

Ont participé aux travaux de la commission:

Membres effectifs: Mme Leila Agic, MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. Sadik Köksal, David Weytsman, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, MM. Tristan Roberti, Francis Dagrin, Luc Vancauwenberge, Marc Loewenstein, Arnaud Verstraete, Mme Cielte Van Achter.

Membres suppléants : Mmes Joëlle Maison, Lotte Stoops.

Autres membres: MM. Fouad Ahidar, Gaëtan Van Goidsenhoven.

Voir:

Document du Parlement:

A-79/1 – 2019/2020: Proposition de résolution.

I. Inleidende uiteenzetting van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, eerste mede-indiener van het voorstel van resolutie

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel verduidelijkt meteen dat het voorstel oorspronkelijk was ingediend tijdens de vorige regeerperiode, in december 2018, en vervolgens op 5 november 2019 opnieuw werd ingediend. In die tijd was er nog geen georganiseerde begeleiding voor multimobiliteit. Sindsdien heeft Leefmilieu Brussel een "mobility coach" aangesteld, wat goed nieuws is, eerst in het kader van de lage-emissiezone (LEZ) en vervolgens breder in het kader van de Brussel'Air-premie in 2022. In 2023 maakten 624 mensen gebruik van de diensten van deze coach, meestal vanop afstand. De coach organiseert af en toe een eenmalige permanentie. De meerderheid van de aanvragen gaat over de Brussel'Air-premie, de rest gaat voornamelijk over de LEZ en LEZ-premie.

In 2022 werd een "mobility test" op touw gezet, als voorbereiding op een eventuele premie-aanvraag. Dit is uiteraard een interessant initiatief, maar het blijft een druppel op een hete plaat aangezien 75.000 Brusselaars zich in 2022 moesten ontdoen van hun auto als gevolg van de LEZ, en er slechts 17 tests werden uitgevoerd. De Brusselaars zijn op zoek naar informatie, vooral nu de LEZ een nieuwe fase ingaat.

Het voorstel van resolutie heeft bredere toepassing op het oog dan de LEZ en het dwingende aspect ervan. Iedereen stelt zich vragen bij mobiliteit en probeert die veiliger, vlotter, groener en comfortabeler te maken. We weten dat als 10% van de automobilisten zijn auto zou wegdoen, er 40% minder files tijdens de spits zouden zijn. Tijdens de spitsuren is de auto niet het snelste en meest comfortabele vervoermiddel. Daarom haalde mevrouw d'Ursel inspiratie uit "Bike Experience", dat via coaches mensen aanmoedigt om van en naar het werk te fietsen. Deze actie wordt georganiseerd door de vzw Pro Vélo onder de vlag van Brussel Mobiliteit en met de steun van andere verenigingen, en heeft een onmiskenbaar effect op de toename van het aantal fietsers: 7 op de 10 deelnemers zijn dagelijks blijven fietsen.

Het multimobexperiment waarnaar in het voorstel wordt verwezen, is ook bedoeld om automobilisten aan te moedigen een alternatieve vervoerswijze te kiezen voor hun dagelijkse verplaatsingen naar het werk, in samenwerking met een mentor. Die stelt het snelste, veiligste en meest comfortabele traject voor, met de fiets, het openbaar vervoer, deelmobiliteit of elektrisch vervoer. Zo wordt vermeden dat auto's worden gebruikt door een enkele persoon, en het moet een oplossing bieden voor functioneel analfabetisme en een gebrek aan kennis over mobiliteit, maar ook de overvloed aan informatie, zoals de Floya-app, en de recente toevloed van nieuwe vervoermiddelen. We moeten weten hoe we deze informatie en middelen effectief kunnen inzetten.

De verschillende informatiebronnen slagen er slechts gedeeltelijk in om de verplaatsingsstrategieën van de Brusselaars te veranderen. We moeten hen een stapje voor zijn. De

I. Exposé introductif de Mme Anne-Charlotte d'Ursel, première coautrice de la proposition de résolution

Mme Anne-Charlotte d'Ursel précise d'emblée que la proposition avait été déposée initialement sous la précédente législature, en décembre 2018, avant d'être déposée derechef le 5 novembre 2019. À cette époque, aucun accompagnement à la «multimobilité» n'était encore organisé. Depuis lors, Bruxelles Environnement a instauré le «mobility coach», ce dont il faut se réjouir, d'abord dans le cadre de la zone de basses émissions (LEZ) puis plus largement dans celui de la prime Bruxell'Air depuis 2022. En 2023, 624 personnes ont fait appel aux services de ce coach, le plus souvent à distance. Le coach organise quelques permanences ponctuelles. La majorité des demandes concerne la prime Bruxell'Air, les autres se rapportant surtout à la LEZ et à la prime LEZ.

Un «mobility test» a été créé en 2022, en tant que préalable à une éventuelle demande de prime. C'est certes une initiative intéressante, mais elle reste anecdotique, quand on sait que 75.000 Bruxellois ont dû se défaire de leur véhicule à cause de la LEZ en 2022 et que seuls 17 tests ont été réalisés. Les Bruxellois sont donc demandeurs d'information, surtout à l'approche d'un nouveau palier de la LEZ.

La proposition de résolution exposée entend avoir une portée plus large que la LEZ et son aspect coercitif. Chacun s'interroge sur sa mobilité et cherche à la rendre plus sûre, plus fluide, plus verte et plus confortable. On sait que si 10% des automobilistes renonçaient à la voiture, la congestion observée lors des heures de pointe serait réduite de 40%. La voiture n'est, en période de pointe, pas le meilleur moyen de transport, sous l'angle de la rapidité et du confort. Dans cette optique, Mme d'Ursel s'est inspirée de la «bike experience», une mise en selle qui soutient l'usage du vélo en proposant un coach pour le déplacement à vélo entre le domicile et le lieu de travail. Cette action est organisée par l'ASBL Pro Vélo sous l'égide de Bruxelles Mobilité et avec le soutien d'autres associations. Elle a un effet indéniable sur la hausse du nombre de cyclistes: 7 participants sur 10 ont poursuivi leurs trajets à vélo au quotidien.

La «multimob experience» dont il est question dans la proposition a également vocation à inciter les automobilistes à recourir à un autre mode de transport pour leurs déplacements quotidiens vers le lieu de travail, grâce à un mentor. Ce dernier proposera le trajet le plus rapide, le plus sûr et le plus confortable, au moyen du vélo, des transports en commun, de mobilité partagée ou d'un transport électrique. Cet outil de lutte contre l'autosolisme permettrait de pallier des difficultés telles que l'analphabétisme fonctionnel et le manque de connaissances en matière de mobilité, mais aussi le foisonnement d'informations, comme l'application Floya, et l'arrivée récente d'une multitude de nouveaux moyens de transport. Il faut savoir se servir efficacement de ces informations et de ces outils.

Ces multiples sources d'information ne parviennent qu'imparfaitement à modifier les stratégies de déplacement des Bruxellois. Il faut aller au-devant d'eux. Le gouvernement

gewestelijke overheid had al een mobiliteitspunt opgezet op het Muntplein, maar dit project liep spaak, ondanks het Good Move-plan om tegen 2025 vijf gelijkaardige punten op te zetten.

Met andere woorden, de "mobility coach" moet zijn activiteiten voortzetten, maar moet veel meer steunen op de expertise van verenigingen en mobiliteitsadviseurs die in elke gemeente actief zijn. In 2023 heeft het gewest subsidies voor een totaalbedrag van 2.650.000 euro toegekend aan verenigingen die openbaar vervoer en zachte mobiliteit promoten. Toch zullen op 1 januari 2025 aan zo'n 60.000 extra voertuigen de toegang tot de LEZ worden ontzegd. Het is dus hoog tijd om een ernstige inspanningen te doen om de Brusselaars te helpen over te schakelen op andere vervoerswijzen.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Cieltje Van Achter vraagt zich af of dit voorstel van resolutie nog nodig is, aangezien er sinds 2019 veel initiatieven zijn genomen. Recent nog werden de bepalingen in de bedrijfsvervoerplannen herzien. Niemand zal betwisten dat bedrijven en inwoners gesteund moeten worden om een modal shift te bewerkstelligen, maar het lijkt niet echt zinvol om een nieuwe coachfunctie te creëren, vooral niet met deze sombere budgettaire perspectieven. De privésector kan het voortouw nemen op dit gebied, zonder dat overheidsingrijpen altijd nodig is. Een werkgeversfederatie kan bijvoorbeeld haar leden aanmoedigen om hun mobiliteitsgewoonten te veranderen. Mevrouw Van Achter zal daarom tegen dit voorstel stemmen, ook al is het onderwerp belangrijk.

De heer Ibrahim Dönmez zegt dat dit voorstel zich terecht richt op het woonwerkverkeer, dat met milieuvriendelijker transport moet gebeuren. Door mensen aan te moedigen om te lopen, te fietsen en het openbaar vervoer te gebruiken, kunnen we verkeersopstoppingen en onze uitstoot van broeikasgassen verminderen.

Daarom pleit de heer Dönmez voor gratis openbaar vervoer, waar mevrouw d'Ursel niets van wil weten. Toch is dit de meest geschikte maatregel om het gebruik van het openbaar vervoer uit te breiden, ongeacht het inkomen van de reizigers. Door jongeren dit voordeel te bieden, wil het gewest hun de gewoonte aanleren om het openbaar vervoer te nemen, zodat ze minder geneigd zijn om een auto te kopen. Deze maatregel doet het aantal auto's in het verkeer dalen en bevordert de luchtkwaliteit. Dit verplicht de MIVB wel om haar aanbod te verbeteren.

Ook bedrijven moeten worden aangemoedigd om telewerk en flexibele werktijden in te voeren, om zo het woonwerkverkeer tijdens de spitsuren te verminderen. De modal shift zal ook moeten worden ondersteund met fiscale en financiële prikkels voor het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer en elektrische auto's.

Het is duidelijk dat de modal shift een alomvattende strategie vereist. Het voorstel dat we nu bespreken is echter te simplistisch en gaat voorbij aan de bestaande maatregelen om automobilisten ervan te overtuigen de auto te laten staan om

régional avait pourtant instauré un «point mobilité» à la place de La Monnaie, mais ce projet a tourné court, malgré les prévisions inscrites dans le plan «Good Move» de constituer cinq points semblables d'ici 2025.

En d'autres mots, le «mobility coach» doit poursuivre ses activités, mais en s'appuyant bien plus sur l'expertise des associations et des conseillers en mobilité actifs dans chaque commune. En 2023, la Région a alloué des subsides de 2.650.000 euros à des associations œuvrant à la promotion des transports en commun et de la mobilité douce. Or, quelque 60.000 véhicules supplémentaires se verront interdire l'accès à la LEZ le 1^{er} janvier 2025. Il est donc grand temps de déployer des sérieux efforts d'accompagnement des Bruxellois vers d'autres modes de transport.

II. Discussion générale

Mme Cieltje Van Achter s'interroge sur la pertinence que cette proposition de résolution peut encore avoir, car de nombreuses initiatives ont été prises depuis 2019. Récemment encore, les dispositions relatives aux plans de déplacement des entreprises ont été remaniées. Nul ne contestera qu'il faille accompagner les entreprises et les Bruxellois pour tendre vers un transfert modal, mais la création d'une nouvelle fonction de coach ne semble pas avoir un réel intérêt, de surcroît dans un contexte budgétaire morose. Le secteur privé peut dès lors être à la manœuvre sur ce point, sans qu'une intervention publique soit toujours nécessaire, comme quand une fédération patronale incite ses membres à changer leurs habitudes de mobilité. Partant, Mme Van Achter votera contre cette proposition, nonobstant l'importance du sujet.

M. Ibrahim Dönmez indique que cette proposition se concentre à juste titre sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail, qui doit s'effectuer davantage avec des transports plus respectueux de l'environnement. En encourageant le recours à la marche, au vélo ou aux transports en commun, on réduit la congestion et nos émissions de gaz à effet de serre.

A cette fin, M. Dönmez prône la gratuité des transports en commun, dont Mme d'Ursel ne veut cependant pas entendre parler. C'est pourtant la mesure la plus appropriée pour étendre l'usage des transports en commun, quels que soient les revenus des voyageurs. En accordant cet avantage aux jeunes, la Région entend leur inculquer l'habitude de se déplacer avec les transports en commun, afin qu'ils soient moins enclins à acquérir une voiture. Cette mesure réduit le nombre de voitures en circulation et contribue à améliorer la qualité de l'air. Elle exige cependant d'améliorer l'offre de transport de la STIB.

Il convient également d'encourager les entreprises à recourir au télétravail et à instaurer des horaires de travail flexibles, pour réduire les déplacements en heures de pointe. Le transfert modal devra aussi s'appuyer sur des incitants fiscaux et financiers pour l'usage du vélo, des transports en commun ou de voitures électriques.

On le voit, le transfert modal suppose une stratégie globale. La proposition discutée adopte au contraire une approche trop réductrice et néglige les mesures déjà entreprises pour convaincre les automobilistes de délaissier leur voiture

te gaan werken, zoals de campagne "Naar het werk zonder mijn auto" van Brussel Mobiliteit, die alternatieven voor de auto promoot. De heer Dönmez zal dit voorstel van resolutie niet steunen.

Mevrouw Lotte Stoops vindt het idee van mobiliteitscoaching zeker interessant, maar het voorstel, dat oorspronkelijk in december 2018 werd ingediend, heeft de tand des tijds niet doorstaan. Mevrouw Stoops kan het niet goedkeuren. Zoals eerdere sprekers al hebben gezegd, is het zinvoller om de maatregelen te analyseren die sindsdien zijn genomen.

De heer Francis Dagrín is blij dat de heer Dönmez pleit voor gratis openbaar vervoer. Het voorstel dat ter tafel ligt, gaat over een interessant onderwerp, maar verduidelijkt niet hoe werknemers en bedrijven zullen worden benaderd. Een gesprek met een mobiliteitscoach zou bijvoorbeeld verplicht kunnen worden opgenomen in de bedrijfsvervoerplannen.

Mevrouw Ingrid Parmentier vindt ook dat er rekening moet worden gehouden met de bestaande instrumenten, zoals bedrijfsvervoerplannen en de mobility coach. Op basis van een evaluatie kunnen ze verder worden ontwikkeld. Het multimobexperiment dat mevrouw d'Ursel voorstaat, is dubbelop.

Mevrouw Joëlle Maison is het daarmee eens. Het is beter om bestaande maatregelen te evalueren dan om nieuwe te creëren. Naast bedrijfsvervoerplannen moeten we ook meer investeren in schoolvervoerplannen, die zeker een educatieve waarde hebben. Tot slot, en in tegenstelling tot de heer Dönmez en de heer Dagrín, is de spreekster geen voorstander van gratis openbaar vervoer, maar geeft ze er de voorkeur aan om deze maatregel voor te behouden aan lage inkomens en jongeren. Wat het openbaar vervoer aantrekkelijker maakt, net als andere vormen van vervoer, is het feit dat het comfortabel, frequent en proper is.

De heer Fouad Ahidar is het ermee eens dat dit voorstel van resolutie achterhaald is.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel geeft toe dat het voorstel enkele jaren geleden is ingediend. Ondanks de naam "mobility coach" voldoen de maatregelen van de overheid niet helemaal aan de gestelde eisen. De door mevrouw d'Ursel gevraagde coaching zou geen negatieve gevolgen hebben voor de gewestelijke begroting en zou een aanvulling zijn op de mobiliteitsinitiatieven van bedrijven. Het idee is niet om een nieuw orgaan op te richten, maar om het takenpakket van de coach van Leefmilieu Brussel, van wie het werk de goede kant op gaat, uit te breiden. Er is ruimte voor verbetering.

De uitspraken van de heer Dönmez over gratis openbaar vervoer hebben slechts gedeeltelijk te maken met het voorstel. Het is een ander debat. Om autogebruikers aan te moedigen om voor het openbaar vervoer te kiezen, is het belangrijk om hen de voordelen van dit alternatief te laten zien in plaats van louter aan te prijzen dat het gratis zou zijn.

pour se rendre au travail, telle que l'action «Au travail sans ma voiture» de Bruxelles Mobilité, qui veille à faire connaître les alternatives à la voiture. M. Dönmez ne soutiendra pas cette proposition de résolution.

Mme Lotte Stoops estime que l'idée d'un coaching de mobilité est certes intéressante, mais la proposition, introduite initialement en décembre 2018, accuse désormais la marque du temps. Mme Stoops ne saurait y souscrire. Comme l'ont dit les orateurs précédents, il est plus judicieux d'analyser les mesures qui ont été mises en place depuis lors.

M. Francis Dagrín se réjouit d'entendre M. Dönmez plaider pour la gratuité des transports en commun. La proposition discutée aborde un sujet intéressant, mais reste en défaut de préciser comment les travailleurs et les entreprises seront approchés. On pourrait par exemple imaginer de rendre obligatoire dans les plans de déplacements des entreprises une entrevue avec un coach de mobilité.

Mme Ingrid Parmentier considère également qu'il faut tenir compte des instruments déjà instaurés, tels que les plans de déplacements d'entreprise et le «mobility coach». Il faut les développer à l'appui d'une évaluation. La «multimob experience» défendue par Mme d'Ursel serait redondante.

Mme Joëlle Maison partage cet avis. Mieux vaut évaluer les dispositifs existants plutôt que d'en créer de nouveaux. Outre les plans de déplacements d'entreprise, il faut d'ailleurs investir plus dans les plans de déplacements scolaires, qui ont assurément une valeur éducative. Enfin, au contraire de MM. Dönmez et Dagrín, l'oratrice ne plaide pas pour une gratuité des transports en commun mais préfère réserver cette mesure aux personnes les moins aisées et aux jeunes. Ce qui renforce l'attrait des transports en commun, mais aussi des autres modes de déplacement, c'est le fait qu'ils soient plus confortables, assez fréquents et propres.

M. Fouad Ahidar estime lui aussi que cette proposition de résolution n'est plus au goût du jour.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel concède que la proposition a été déposée il y a quelques années. Néanmoins, les mesures lancées par le gouvernement ne rencontrent pas tout à fait les demandes exprimées, en dépit de la dénomination «mobility coach». Le coaching demandé par Mme d'Ursel n'aurait pas d'effets néfastes sur le budget régional et serait complémentaire aux initiatives des entreprises en matière de mobilité. Il ne s'agirait pas de constituer un nouvel organe, mais d'étoffer les missions du coach de Bruxelles Environnement, dont l'action va dans le bon sens. Il y a moyen de faire mieux.

Quant aux déclarations de M. Dönmez relatives à la gratuité des transports en commun, elles n'ont qu'un lien éloigné avec la proposition. C'est un autre débat. Pour que les automobilistes optent pour les transports en commun, il s'agit de leur montrer l'intérêt de cette alternative plutôt que d'en vanter uniquement la gratuité.

Tot slot antwoordt het parlamentslid aan mevrouw Stoops en mevrouw Parmentier dat een evaluatie van het door de regering ingevoerde coachingsysteem ongetwijfeld zinvol zou zijn, maar dat dit waarschijnlijk nog niet is uitgevoerd. Dit argument doet niets af aan de relevantie van het voorstel.

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

De consideransen en streepjes van het verzoekend gedeelte lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

De twee consideransen en het streepje van het verzoekend gedeelte worden verworpen met 9 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

IV. Stemming over het geheel van het voorstel van resolutie

Het voorstel van resolutie wordt in zijn geheel verworpen met 9 stemmen tegen 3, bij 2 onthoudingen.

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

De rapporteur,

De voorzitter van de vergadering,

Ingrid PARMENTIER

Arnaud VERSTRAETE

Enfin, la députée rétorque à Mmes Stoops et Parmentier qu'une évaluation du dispositif de coaching mis en place par le gouvernement a sans doute du sens, mais qu'elle n'a vraisemblablement toujours pas été effectuée. Cet argument n'affecte pas la pertinence de la proposition.

III. Discussion des considérants et du dispositif

Les considérants et les tirets du dispositif n'appellent de commentaires.

Votes

Les deux considérants et le tiret du dispositif sont rejetés par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

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

La proposition de résolution, dans son ensemble, est rejetée par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

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

Le rapporteur,

Le président de séance,

Ingrid PARMENTIER

Arnaud VERSTRAETE