

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

14 maart 2018

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

over de uitbreiding van de MTB-zone (metro-tram-bus) tot de spoorwegstations in de rand rond Brussel, zodat de Brusselaars en de inwoners van die rand meer gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer

(ingediend door de heer Olivier Maingain
en de dames Véronique Caprasse
en Karine Lalieux)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

14 mars 2018

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à étendre la zone MTB (Métro-Tram-Bus) aux gares de la périphérie afin de permettre aux Bruxellois et aux habitants de la périphérie de privilégier les transports publics

(déposée déposée par M. Olivier Maingain
et Mmes Véronique Caprasse
et Karine Lalieux)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire
Vuye&Wouters	:	Vuye&Wouters

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)

PLEN: Séance plénière
 COM: Réunion de commission
 MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
 Natieplein 2
 1008 Brussel
 Tel.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél.: 02/ 549 81 60
 Fax: 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

DAMES EN HEREN,

TOELICHTING

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een gewest van 161 km² groot. De demografische groei en de voortschrijdende verstedelijking van dat gewest genereren almaar meer activiteiten. Daardoor neemt zowel binnen het gewest zelf als in de rand ervan de mobiliteit toe voor het werk en voor commerciële activiteiten, maar ook voor scholing, opleiding, cultuur en evenementen.

Meer inwoners, toenemende verstedelijking en meer mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest leidden er gaandeweg toe dat zich hetzelfde voordoet buiten dat gewest, in een ruimere grootstedelijke zone. Als gevolg daarvan is er veel en steeds dichter verkeer van de inwoners van Brussel naar de nabije rand, net als van de inwoners van die nabije rand naar Brussel.

Meer verkeer op de weg leidt echter onvermijdelijk tot almaar zorgwekkender en problematischer files in het gewest, met heel diverse (sociale, economische, ecologische) gevolgen voor de levenskwaliteit van de Brusselaars.

Het Federaal Planbureau roept in zijn recent onderzoek *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030* dat verschijnsel dan ook uit als een krachtige stimulans om ons mobiliteitsbeleid ingrijpend bij te sturen.

Volgens het Planbureau zal het totaal aantal afgelegde kilometer per voertuig op de Belgische wegen toenemen met 22 % tussen 2012 (het voor het onderzoek gekozen referentiejaar) en 2030. Méér verkeer leidt ook tot een lagere gemiddelde snelheid op de weg, vooral tijdens de spits (24 % trager), maar ook tijdens de zogenaamde daluren (10 % trager).

Op ecologisch vlak stoot méér druk verkeer méér vervuilende stoffen en fijne stofdeeltjes uit, met alle gevolgen van dien voor de gezondheid van de Brusselaars. Die nefaste ontwikkeling is bovendien totaal onverenigbaar met een ambitieuze strategie om de klimaatontregeling tegen te gaan en om de internationale verbintenissen die de Belgische Staat heeft aangegaan, na te leven.

MESDAMES, MESSIEURS,

DÉVELOPPEMENTS

Bruxelles est une région de 161 km². La croissance démographique et l'étalement urbain ont pour corollaire l'expansion d'activités génératrices de déplacements tant en Région bruxelloise que dans sa périphérie. Ces déplacements peuvent être liés aux activités professionnelles, aux activités commerciales, à la scolarité et à l'apprentissage, ou encore à la culture et à l'événementiel.

Cette croissance au sein de la Région bruxelloise s'est accompagnée d'une croissance externe, par absorption dans la zone métropolitaine. Ainsi, les déplacements des habitants de Bruxelles vers la périphérie proche, tout comme celui des habitants de la périphérie proche vers la Région bruxelloise, sont devenus légion et prennent de plus en plus d'importance.

Or, l'augmentation du trafic sur notre réseau routier entraîne inévitablement un phénomène de congestion automobile de plus en plus inquiétant et problématique pour notre région et dont les incidences (sociales, économiques, environnementales, etc.) sur la qualité de vie des citoyens bruxellois sont multiples.

Ainsi, dans sa récente étude, intitulée *"Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030"*, le Bureau fédéral du Plan considère ce phénomène comme un encouragement puissant à revoir significativement nos politiques de mobilité.

Selon le Bureau fédéral du Plan, le réseau belge connaîtra une augmentation de 22 % du nombre de véhicules-kilomètres parcourus entre 2012 (année de référence choisie pour l'étude) et 2030. Cette hausse du trafic se traduira concrètement par une baisse de la vitesse moyenne sur les routes, surtout aux heures de pointe (- 24 %), mais également durant les heures dites creuses (-10 %).

Sur le versant environnemental, l'augmentation de la congestion automobile induit un niveau élevé d'émissions polluantes et de particules fines, avec les conséquences que cela représente sur le plan de la santé des Bruxellois. Une telle évolution est, en outre, totalement incompatible avec une stratégie ambitieuse en matière de lutte contre le dérèglement climatique et avec le respect des engagements internationaux pris par l'État belge.

Méér druk verkeer raakt het dagelijkse leven van heel veel Brusselaars, vooral in stedelijk en voorstedelijk gebied. Een gps-fabrikant heeft de verkeersvertraging in Brussel geraamd op 38 %, dat wil zeggen dat een bepaald traject afleggen 38 % langer duurt dan theoretisch nodig.

Het is evident dat méér verkeersstremming nefaste gevolgen heeft voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en voor het hele land. Die situatie maakt het noodzakelijk de Brusselaars, maar ook al wie het gewestelijk grondgebied inrijdt en/of uitrijdt, aan te moedigen om het openbaar vervoer te gebruiken en “intermodaal” te zijn; die intermodaliteit dient te worden bevorderd door de erop afgestemde mobiliteitsformules te versterken en uit te breiden (bijvoorbeeld de MTB-formule en de JUMP-formule die worden voorgesteld door de MIVB, de TEC, De Lijn en de NMBS). Pleiten voor de uitbreiding van de MTB-formule en de JUMP-formule zou trouwens aansluiten bij de verschillende ambities die opgenomen zijn in de Brusselse planningsinstrumenten (GPDO, GPLKE, Irisplan 2, enzovoort).

Integratie tussen de mobiliteitsoperatoren – De MTB-formule

De zone Brussel telt 33 spoorwegstations: Sint-Agatha-Berchem, Bockstaal, Bosvoorde, Boondaal, Bordet, Brussel-Centraal, Brussel-Kapellekerk, Brussel-Congres, Brussel-Luxemburg, Brussel-Zuid, Brussel-Noord, Brussel-West, Brussel Schuman, Delta, Etterbeek, Evere, Vorst-Oost, Vorst-Zuid, Mouterij, Haren, Haren-Zuid, Jette, Meiser, Merode, Moensberg, Schaarbeek, Sint-Joost, Simonis, Thurn en Taxis, Ukkel-Kalevoet, Ukkel-Stalle, Diesdelle en Watermaal.

Momenteel raken reizigers soms niet wijs uit de vele tariefsystemen die de verschillende mobiliteitsoperatoren hanteren, en uit de vele mogelijke onderlinge combinaties. Dat maakt de zaak onduidelijker en complexer voor de reizigers, die alles vooraf moeten bekijken en de beste prijs-kwaliteitsverhouding moeten berekenen voor hun maandelijkse of jaarlijkse mobiliteitsbehoeften. In geval hun traject elke dag anders is, kunnen de complexiteit en de prijs ontmoedigend werken om gebruik te maken van gecombineerd openbaar vervoer naar of op het Brussels gewestelijk grondgebied, want voor elk vervoersnet in en naar Brussel gelden eigen tarieven; die zijn louter afhankelijk van het gebruik van het vervoersnet van de operator die het tarief toepast, zonder geografische beperking. De tarieven tussen de MIVB, de TEC en De Lijn zijn relatief homogeen, met maandabonnementen tussen 40 en 50 euro. Wat wel verschilt, is dat manier waarop de netten hun tarieven

C'est le quotidien de très nombreux citoyens bruxellois qui sont affectés par l'augmentation de la congestion automobile, laquelle touche essentiellement les zones urbaines et suburbaines. Ainsi, un concepteur de GPS a évalué la congestion automobile pour Bruxelles à 38 %, entendue comme le temps supplémentaire pour parcourir un trajet par rapport au temps théorique.

Les conséquences délétères de l'augmentation de la congestion automobile pour la Région bruxelloise, et pour l'ensemble du pays, ne sont plus à démontrer et renvoient à la nécessaire perspective d'inciter les citoyens bruxellois, mais aussi les citoyens qui rentrent et/ou qui quittent le territoire régional, à faire usage des transports en commun et à adopter des comportements “intermodaux”. Cette intermodalité doit être favorisée en renforçant et en élargissant les formules dites de mobilité qui la rencontrent. Il en va ainsi pour la formule MTB (et JUMP), proposée par la STIB, le TEC, de Lijn et la SNCB. Plaider en faveur de l'élargissement des formules MTB (et JUMP) s'alignerait, par ailleurs, sur les différentes ambitions initiées par les outils de planification bruxellois (PRDD, PRACE, Plan Iris 2, etc.).

L'intégration entre opérateurs de la mobilité et l'existence de la formule MTB

La zone de Bruxelles regroupe les 33 gares suivantes: Berchem-Ste-Agathe, Bockstael, Boitsfort, Boondael, Bordet, Bruxelles-Central, Bruxelles-Chapelle, Bruxelles-Congrès, Bruxelles-Luxembourg, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Schuman, Delta, Etterbeek, Evere, Forest-Est, Forest-Midi, Germeir, Haren, Haren-Sud, Jette, Meiser, Mérode, Moensberg, Schaerbeek, Saint-Job, Simonis, Tour et Taxis, Uccle-Calevoet, Uccle-Stalle, Vivier d'Oie et Watermael.

Aujourd'hui, les usagers sont parfois perdus devant la coexistence de multiples systèmes tarifaires proposés par les différents opérateurs de la mobilité et les multiples combinaisons possibles entre elles. Cela diminue la lisibilité et augmente une certaine complexité pour les usagers, qui doivent anticiper et calculer le meilleur rapport qualité-prix quant à leur besoin mensuel ou annuel de mobilité. Dès lors que le trajet ne serait pas tous les jours le même, la complexité et la cherté peuvent décourager le recours aux transports en commun combinés pour circuler vers ou dans le territoire régional bruxellois. En effet, chaque réseau de transport desservant Bruxelles applique son propre système de tarification. Ces systèmes sont purement liés à l'utilisation du réseau de transport de l'opérateur appliquant le tarif, sans restriction d'ordre géographique. On observe une relative homogénéité des tarifs entre la STIB, le TEC et De Lijn avec des abonnements mensuels entre 40 et

bepalen: de MIVB en De Lijn passen één enkel tarief toe voor hun hele net, terwijl de TEC een zonetarief toepast (afhankelijk van het aantal doorkruiste zones in het net). De NMBS past theoretisch gezien een tarief volgens afstand toe, dus afhankelijk van de afgelegde kilometers.

Om het voor de reizigers mogelijk te maken verscheidene vervoersnetten te gebruiken, werden gecombineerde tarieven bedacht en ingesteld. Tal van verschillende combinaties zijn mogelijk: sommige ervan zijn beperkt tot de geografische MTB-zone, die ongeveer het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omvat, met enkele uitbreidingen naar Vlaams-Brabant. Binnen die zone kan zonder onderscheid gebruik worden gemaakt van de MTB-vervoerbewijzen (abonnementen) en van de JUMP-vervoerbewijzen (losse vervoerbewijzen) op alle vervoersnetten (MIVB, De Lijn, TEC, NMBS in tweede klasse). Ter informatie: een MTB-maandabonnement kost 55,50 euro, een jaarabonnement 583 euro.

Thans kunnen noch de inwoners van de tweede gordel van Brussel noch de inwoners van de gemeenten in de rand gebruik maken van die mobiliteitsformules, die om diverse redenen (economisch, sociaal, ecologisch) bijzonder voordelig zijn.

Aangezien die mobiliteitsformules niet voor die inwoners gelden, kunnen ze daardoor qua mobiliteit voor heel bizarre situaties komen te staan. Het huidige prijzenbeleid maakt het openbaar vervoer voor hen immers minder aantrekkelijk en vormt een echte rem voor de mogelijke uitrol van een ambitieus en duurzaam mobiliteitsbeleid.

Bovendien schikken de huidige operatoren er zich kennelijk in dat ze aanzienlijke ontvangsten die zouden worden ingebracht door nieuwe reizigers die hun voertuig inruilen voor tram, metro of bus, mislopen.

De volgende voorbeelden illustreren die bijzondere situatie.

50 euros. Ces réseaux ont recours à trois systèmes de tarification distincts: la STIB et De Lijn appliquent une tarification unique sur l'ensemble de leur réseau, tandis que les TEC appliquent une tarification zonale (le tarif dépend du nombre de zones parcourues sur le réseau). La SNCB applique théoriquement une tarification à la distance; en ce sens, le tarif dépend de la distance kilométrique parcourue.

Afin de permettre aux usagers l'utilisation de plusieurs réseaux, des tarifications combinées ont été réfléchies et mises en place. Il existe un très grand nombre de combinaisons différentes: certaines combinaisons sont restreintes à la zone géographique MTB qui couvre à peu près le territoire de la Région bruxelloise ainsi que quelques extensions dans le Brabant flamand. À l'intérieur de cette zone, les tarifs MTB (abonnements) et Jump (titres occasionnels) sont utilisables indifféremment sur tous les réseaux de transports (STIB, De Lijn, TEC, SNCB en 2^e classe). À titre indicatif, l'abonnement MTB mensuel coûte 55,50 euros et l'abonnement annuel coûte 583,00 euros.

Aujourd'hui, ces formules de "mobilité" particulièrement avantageuses pour de nombreuses raisons (économique, sociale, environnementale) ne profitent ni aux habitants de la seconde couronne de Bruxelles ni aux habitants des communes de la périphérie.

En effet, les situations auxquelles sont confrontés les citoyens des communes de la seconde couronne bruxelloise et ceux de la périphérie peuvent être ubuesques en ce qui concerne la mobilité. En effet, la politique suivie réduit l'attractivité des transports en commun et constitue un véritable frein à une politique de mobilité durable ambitieuse qui pourrait se développer.

Par ailleurs, les opérateurs actuels semblent s'accommoder de la privation de recettes importantes que généreraient les nouveaux usagers qui abandonneraient leur véhicule au profit du train, du tram, du métro et du bus.

Les exemples suivants illustrent ces situations particulières:

Prijzen voor een schoolabonnement voor 1 jaar:

Ukkel – Linkebeek (2 km)	119 €
Vorst – Linkebeek (5 km)	119 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	119 €
Schaerbeek – Ukkel (13 km)	70 €
Jette – Ukkel (11 km)	70 €
Jette – Groot-Bijgaarden (5 km)	124 €
Berchem – Groot-Bijgaarden (1,5 km)	124 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	129 €
Rode – Ukkel (5 km)	140 €
Jette – Watermaal (10 km)	70 €
Ukkel – Bockstael (10 km)	70 €

Deze tabel toont de extra kosten aan: van 49 euro tot 70 euro, of 70 à 100 % méér ...

(Pro memorie: een MIVB-schoolabonnement voor één jaar kost 50 euro.)

Een schoolabonnement voor een traject waarbij de gewestgrens wordt overschreden, is dus 49 euro à 70 euro duurder voor de spoorwegstations net over de gewestgrens, zoals Linkebeek, Groot-Bijgaarden of Sint-Genesius-Rode, en nog duurder voor de spoorwegstations die meer dan 5 km buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen. Naast dat abonnement is er nog het MIVB-abonnement, waarvan de prijs onlangs door de Brusselse regering gelukkig werd verlaagd (50 euro per kind).

Het is echter ontstellend dat een traject van 15 km binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest minder kost dan een treintraject van 2 km in geval de beide spoorwegstations aan weerskanten van de gewestgrens liggen. Dat is economisch én ecologisch onzinnig. Het moedigt de inwoners van de tweede Brusselse gordel niet aan om de trein te nemen in het station het dichtst bij hun woonplaats, als dat station net over de gewestgrens is gelegen. Zo ook zet het de inwoners van de rand rond Brussel niet aan om de trein te nemen, aangezien zij meer betalen voor hun traject naar Brussel wanneer hun vertrekstation niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt. Het gevolg daarvan is dat zij veeleer met de auto naar een spoorwegstation binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen gaan, of zelfs helemaal afzien van de trein als vervoermiddel en per auto naar hun werkplek zullen rijden.

Abonnement scolaire annuel:

Uccle – Linkebeek (2 km)	119 €
Forest – Linkebeek (5 km)	119 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	119 €
Schaerbeek – Uccle (13 km)	70 €
Jette – Uccle (11 km)	70 €
Jette – Grand Bigard (5 km)	124 €
Berchem – Grand Bigard (1,5 km)	124 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	129 €
Rhode – Uccle (5 km)	140 €
Jette – Watermael (10 km)	70 €
Uccle – Bockstael (10 km)	70 €

Constat: il existe un surcoût de 49 à 70 euros, soit un surcoût de 70 à 100 %!

On rappellera que le coût de l'abonnement scolaire STIB est fixé à 50 euros.

Un abonnement scolaire pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 49 euros et 70 euros plus cher pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale comme Linkebeek, Grand-Bigard ou Rhode-Saint-Genèse, et bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. À cet abonnement il faut encore ajouter l'abonnement STIB, qui a heureusement été réduit récemment par le gouvernement bruxellois à 50 euros par enfant.

Mais il est consternant de voir qu'un trajet intrabrugeois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les deux gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou même de ne pas choisir du tout le train comme moyen de transport et d'user de la voiture jusqu'à leur lieu de travail.

Jaarabonnement voor volwassenen:

Ukkel – Linkebeek (2 km)	594 €
Vorst – Linkebeek (5 km)	594 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 €
Schaerbeek – Ukkel (13 km)	349 €
Jette – Ukkel (11 km)	349 €
Jette – Groot-Bijgaarden (5 km)	620 €
Berchem – Groot-Bijgaarden (1,5 km)	620 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	646 €
Rode – Ukkel (5 km)	698 €
Jette – Watermaal (10 km)	349 €
Ukkel – Bockstael (10 km)	349 €

Deze tabel toont de extra kosten aan: van 245 euro tot 349 euro, of 70 à 100 % méér ...

Een jaarabonnement voor een volwassene voor een traject dat de gewestgrens overschrijdt kost 245 euro à 349 euro extra, in het bijzonder voor de spoorwegstations net over de gewestgrens (zoals Linkebeek, Groot-Bijgaarden en Sint-Genesius-Rode), en nog meer voor de spoorwegstations die meer dan 5 km buiten Brussel liggen. Naast dat abonnement, is er nog het MIVB-abonnement, dat 499 euro kost.

Uiteindelijk komt dat neer op een gecumuleerde kostprijs MIVB + NMBS van 848 euro tot 1 197 euro. Die extra kosten van 5 euro per dag (220 dagen/jaar) zijn dus heel ontradend voor een werknemer, terwijl de alomvattende formule die wordt voorgesteld voor het MTB-abonnement 55 euro per maand of 583 euro per jaar kost, dus ongeveer 2,6 euro per werkdag.

Wat kan worden vastgesteld voor de schoolabonnementen, geldt eveneens voor deze jaarabonnementen voor volwassenen: een traject van 15 km binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest kost minder dan een treintraject van 2 km in geval de beide spoorwegstations aan weerskanten van de gewestgrens liggen. Dat is economisch én ecologisch onzinnig. Het moedigt de inwoners van de tweede Brusselse gordel niet aan om de trein te nemen in het station het dichtst bij hun woonplaats, als dat station net over de gewestgrens is gelegen. Zo ook zet het de inwoners van de rand rond Brussel niet aan om de trein te nemen, aangezien zij meer betalen voor hun traject naar Brussel wanneer hun vertrekstation niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt. Het gevolg daarvan is dat zij veeleer met de auto naar een spoorwegstation binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen gaan, of zelfs helemaal afzien van de trein als vervoermiddel en per auto naar hun werkplek zullen rijden.

Abonnement annuel adulte:

Uccle – Linkebeek (2 km)	594 €
Forest – Linkebeek (5 km)	594 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 €
Schaerbeek – Uccle (13 km)	349 €
Jette – Uccle (11 km)	349 €
Jette – Grand Bigard (5 km)	620 €
Berchem – Grand Bigard (1,5 km)	620 €
Vilvorde – Schaerbeek (6 km)	646 €
Rhode – Uccle (5 km)	698 €
Jette – Watermael (10 km)	349 €
Uccle – Bockstael (10 km)	349 €

Constat: il existe un surcoût de 245 à 349 euros, soit un surcoût de 70 à 100 %!

Un abonnement annuel adulte pour un trajet qui traverse la frontière régionale coûte entre 245 et 349 euros plus cher en particulier pour les gares situées juste au-delà de la frontière régionale comme Linkebeek, Grand-Bigard ou Rhode-Saint-Genèse, et bien plus encore pour les gares situées au-delà de 5 km de Bruxelles. À cet abonnement, il faut encore ajouter l'abonnement STIB, qui est de 499 euros.

Cela représente finalement un coût cumulé STIB – SNCB de 848 à 1 197 euros, soit un surcoût très dissuasif de 5 euros par jour pour un travailleur (220 jours/an), alors que la formule globale proposée par l'abonnement MTB de 55 euros par mois ou 583 euros par an revient *in fine* à environ 2,6 euros par jour de travail.

Ce que nous avons pu constater pour les abonnements scolaires se répète ici pour les abonnements annuels adultes: un trajet intrabruellois de 15 km coûte moins cher qu'un trajet de 2 km lorsque les deux gares sont séparées par la frontière régionale. C'est un non-sens économique et écologique. Cela ne permet pas aux habitants de la seconde couronne bruxelloise de prendre le train dans la gare la plus proche de leur domicile dès lors que celle-ci serait située juste au-delà des limites du territoire régional. De la même manière, c'est également un frein pour les habitants de la périphérie bruxelloise de prendre le train puisqu'ils paient plus cher leur trajet pour venir à Bruxelles lorsque leur gare de départ n'est pas bruxelloise. Ils sont dès lors tentés de venir en voiture jusqu'à une gare intérieure ou même de ne pas choisir du tout le train comme moyen de transport et d'user de la voiture jusqu'à leur lieu de travail.

Niet onbelangrijk is dat de reistijd met de trein het kortst is: zo duurt de reis tussen het spoorwegstation van Vorst en het spoorwegstation van Linkebeek amper 10 minuten, terwijl het traject met de MIVB een veertigtal minuten duurt, met overstappen.

Gecombineerde NMBS – MIVB-abonnementen:

	NMBS	MIVB	Totaal
R u i s b r o e k – Brussel-Centraal	646 €	499 €	1 145 €
S c h a a r b e e k – Linkebeek (15 km)	594 €	499 €	1 093 €

De NMBS-abonnementen in combinatie met de MIVB bieden geen even aantrekkelijk alternatief als een algemeen stadsabonnement MTB, dat 55,50 euro per maand (583 euro per jaar) kost. Als er geen spoorwegstation is dat deel uitmaakt van het MTB-net, kost zulks in dit geval dus ongeveer 479 euro extra.

De NMBS stelt in de zone van 15 km rond Brussel wel de *Key Card* voor, tegen 2,20 euro per traject, dus 4,40 euro per dag. Voor een werknemer komt dat neer op 968 euro per jaar (220 werkdagen).

De NMBS moet dus dringend haar tariefbeleid bijsturen en in het MTB-net de 16 nieuwe spoorwegstations opnemen die op of net over de gewestgrens liggen, om de aantrekkelijkheid van het treinvervoer te verhogen en om de complementariteit ervan met de netten van de MIVB, De Lijn en de TEC te verhogen.

Zulks is juridisch perfect mogelijk en kan bovendien op heel korte termijn worden verwezenlijkt, aangezien het geen enkele financiële investering vergt. Het is des te sneller uitvoerbaar daar thans al verscheidene MTB-haltes (bus en tram) buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen zijn; zo is de bushalte van De Lijn-MIVB boven het perron van het spoorwegstation van Linkebeek een MTB-halte – waarom zou het perron van het spoorwegstation dat zich een verdieping lager bevindt, niet dezelfde status kunnen hebben? Er zijn nog andere bus- en tramlijnen waarvan sommige haltes of de eindpunten buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest liggen en opgenomen zijn in de MTB-zone: het gaat om de lijnen 19 (Groot-Bijgaarden), 47 en 58 (Vilvoorde), 64 (Machelen), 39 (Ban-Eik), 44 (Tervuren), 76 (Oppem), 77 (Renbaan), 79 (Kraainem), 32 en 82 (Kasteel Drogenbos) en 50 (Lot); hetzelfde geldt voor sommige haltes van De Lijn en de TEC.

On notera, par ailleurs, que le trajet en train est le plus rapide. Par exemple, la distance de la gare de Forest à la gare de Linkebeek ne prend pas plus de 10 minutes, alors que le trajet avec la STIB prend une quarantaine de minutes et impose des ruptures de charges.

Les abonnements combinés SNCB – STIB:

	SNCB	STIB	Total
Ruisbroek – Bruxelles Central	646 €	499 €	1 145 €
Schaerbeek – Linkebeek (15 km)	594 €	499 €	1 093 €

Les abonnements SNCB combinés avec la STIB n'offrent aucune alternative aussi attirante qu'un Abonnement Général Urbain, MTB, dont le prix s'élève à 55,50 euros par mois ou 583 euros par an. Le fait de ne pas avoir une gare appartenant au réseau MTB représente donc, dans ce cas, un surcoût d'environ 479 euros!

Certes, la SNCB propose dans la zone de 15 km autour de Bruxelles la *Key Card*, qui représente un coût de 2,20 euros par trajet, soit 4,40 euros par jour, ce qui revient pour un travailleur à 968 euros par an (220 jours de travail).

Il est donc urgent que la SNCB revoie sa politique tarifaire et intègre dans le réseau MTB les seize nouvelles gares situées sur la frontière ou juste au-delà de la frontière régionale afin d'accroître l'attractivité du transport ferroviaire et sa complémentarité avec les réseaux STIB – De Lijn – TEC.

Cette proposition est non seulement juridiquement possible, mais pourrait être réalisée dans des délais extrêmement courts puisqu'elle ne nécessite aucun investissement financier. Elle est d'autant plus faisable rapidement qu'il existe déjà plusieurs arrêts de bus et de tram MTB qui se situent en dehors de Bruxelles. À titre d'exemple, l'arrêt de bus De Lijn-STIB qui se trouve sur le pont du quai de la gare de Linkebeek est un arrêt MTB. Pourquoi le quai de gare situé un niveau plus bas ne pourrait-il pas avoir le même statut? On peut encore citer les lignes de bus et de tram suivantes dont certains de leurs arrêts ou terminus sont situés en dehors de Bruxelles et qui sont bien inclus dans la zone MTB: les lignes 19 (Grand-Bigard), 47 et 58 (Vilvorde), 64 (Machelen), 39 (Ban-Eik), 44 (Tervuren), 76 (Oppem), 77 (Hippodrome), 79 (Crainhem), 32 et 82 (Drogenbos Château), 50 (Lot). Il en est de même avec certains arrêts De Lijn et Tec.

Waarom zou wat mogelijk is tussen de drie openbaarvervoeroperatoren (MIVB–TEC–De Lijn) niet mogelijk zijn met de NMBS?

Er moet eindelijk voor worden gepleit dat het MTB-jaarabonnement niet meer kost dan 499 euro, teneinde wie thans met de auto rijdt, aan te moedigen meer gebruik te maken van de trein in combinatie met het gewestelijk openbaar vervoer (bus, tram, metro) voor mobiliteit binnen de stad, en tegen een aantrekkelijke forfaitaire jaarlijkse kostprijs. De ontvangsten kunnen makkelijk verdeeld worden via een voorafgaand akkoord tussen de operatoren, indien nodig op grond van de reële reizigersstatistieken van de verschillende operatoren.

Uitgaande van het huidig gebruik van de betrokken spoorwegstations, kan dit voorstel op korte termijn bijdragen tot een verdubbeling van het gebruik van de 16 spoorwegstations in een straal van 5 km rond het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, wat neerkomt op een potentiële toename met 21 000 reizigers, maar ook op 10 à 14 miljoen euro extra ontvangsten voor de NMBS, de MIVB en De Lijn. Die ontvangsten kunnen worden aangewend om het treinaanbod overdag én in het weekend uit te breiden, wat de aantrekkelijkheid van de openbaar-vervoermodi zal verhogen.

Bovendien betekenen die 21 000 extra reizigers ongeveer 10 000 voertuigen minder op de weg. Het ware onbegrijpelijk dat de NMBS die nieuwe markten negeert en geen aandacht heeft voor die nieuwe klanten, die enkel wachten op een voluntaristisch beleid inzake mobiliteit en openbaar vervoer, waarbij alle overheidsoperatoren samenwerken.

Pourquoi ce qui est possible entre les trois opérateurs publics de transports commun (STIB – TEC – De Lijn) ne serait-il pas possible avec la SNCB?

Il faut enfin plaider pour que le prix de l'abonnement annuel MTB ne dépasse pas 499 euros afin d'encourager les usagers qui viennent actuellement en voiture à utiliser davantage le train combiné aux transports publics régionaux (bus, tram, métro) comme un mode de déplacement urbain, et ce pour un coût forfaitaire annuel attractif. La répartition des recettes peut se faire facilement via un accord préalable entre opérateurs se basant, le cas échéant, sur les statistiques d'utilisation réelle des différents opérateurs.

Vu la fréquentation actuelle des gares concernées, la présente proposition encouragera à court terme le doublement de la fréquentation des seize gares situées dans un rayon de 5 km autour de Bruxelles, ce qui représente une augmentation potentielle de 21 000 voyageurs, mais aussi près de 10 à 14 millions d'euros de recettes supplémentaires pour la SNCB, STIB, De Lijn, qui pourront être affectées à l'augmentation de l'offre de trains en journée mais aussi le week-end, ce qui renforcera l'attractivité des moyens de transports publics.

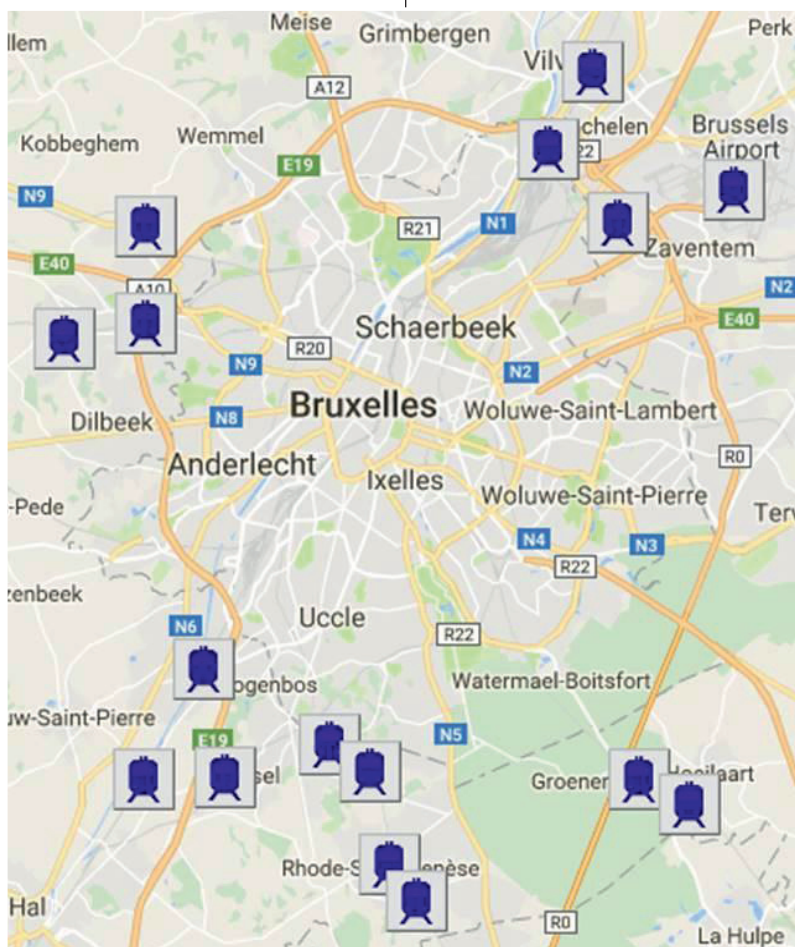
Ces 21 000 voyageurs supplémentaires représentent environ 10 000 véhicules en moins sur nos routes. Il serait incompréhensible que la SNCB tourne le dos à ces nouveaux marchés, à ces nouveaux clients qui n'attendent qu'une politique volontariste en matière de mobilité et de transports publics combinant tous les opérateurs publics.

Cijfers/Chiffres 2015	Spoorwegstations/ Gares	Gebruikers/ Fréquentation	Potentieel/ Potentiel	
1	Ruisbroek	535	1 070	x2
2	Lot	380	760	x2
3	Buda	57	114	x2
4	Vilvoorde	5 482	10 964	x2
5	Zellik	466	932	x2
6	Groot-Bijgaarden	453	906	x2
7	Beersel	271	542	x2
8	Linkebeek	779	1 558	x2
9	Holleken	140	280	x2
10	Sint-Genesius-Rode/ Rhode-Saint-Genèse	1 318	2 636	x2
11	De Hoek	207	414	x2
12	Groenendaal	479	958	x2
13	Diegem	1 190	2 380	x2
14	Brussels Airport	7 983	15 966	x2

Cijfers/Chiffres 2015	Spoorwegstations/ Gares	Gebruikers/ Fréquentation	Potentieel/ Potentiel	
15	Hoeilaart	265	530	x2
16	Dilbeek	761	1 522	x2
Totaal/Total		20 766	41 532	20 766

Plan met de zestien betrokken spoorwegstations:

Plan des seize gares concernées:



Olivier MAINGAIN (DéFI)
Véronique CAPRASSE (DéFI)
Karine LALIEUX (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de beleidsverklaring van de minister van Mobiliteit van 31 mei 2016, waarin hij de nadruk legt op een mobiliteitsbeleid dat het algemeen belang dient, alsook op een groter aanbod en een doeltreffender openbaar vervoer¹;

B. gelet op de zesde Staatshervorming en op de wet van 19 juli 2012, waarin het van wezenlijk belang werd geacht om de metropolitaanse gemeenschap van Brussel tot stand te brengen, meer bepaald voor aangelegenheden van transregionaal belang, zoals mobiliteit, verkeersveiligheid en wegenwerken in en rond Brussel;

C. gelet op het Lucht-Klimaat-Energieplan dat de gewestelijke ambities vastlegt, met name inzake de verlaging van de uitstoot van CO₂ en van fijne stofdeeltjes, teneinde te zorgen voor een betere levenskwaliteit voor de Brusselaars;

D. gelet op het onderzoek *Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030* van het Federaal Planbureau;

E. gelet op de toenemende risico dat het verkeer steeds vaker vast komt te zitten in en buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

F. overwegende dat vele forenzen dagelijks de Brusselse, Vlaamse en Waalse gewestgrenzen overschrijden;

G. overwegende dat het belangrijk is de intermodaliteit van het openbaar vervoer te bevorderen omdat we te maken hebben met verkeerscongestie, die de levenskwaliteit van de Brusselaars fors aantast;

H. overwegende dat de mobiliteit tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de rand ervan beter moet worden aangepakt;

I. overwegende dat de NMBS en de aansluitingen tussen de netten van de spoorwegen en van de gewestelijke vervoermaatschappijen dringend aantrekkelijker moeten worden gemaakt;

J. overwegende dat de MTB- en JUMP-formules via één enkel abonnement de mogelijkheid bieden om de verschillende formules van de mobiliteitsoperatoren (MIVB, De Lijn, TEC en NMBS) te integreren;

¹ <http://www.dekamer.be/doc/FLWB/pdf/54/0020/54K0020062.pdf>.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu l'exposé d'orientation politique du ministre de la Mobilité du 31 mai 2016, lequel insiste sur une politique de mobilité visant l'intérêt général ainsi que sur l'augmentation de l'offre et de l'efficacité des transports en commun¹;

B. vu la sixième réforme de l'État et la loi 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;

C. vu le Plan Air-Climat-Énergie déterminant les ambitions régionales notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂ et de particules fines en vue d'assurer une qualité de vie accrue aux Bruxellois;

D. vu l'étude *"Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030"* réalisée par le Bureau fédéral du Plan;

E. vu la menace croissante de congestion automobile au sein et en dehors de la Région bruxelloise;

F. considérant que de nombreux navetteurs franchissent quotidiennement les frontières régionales bruxelloises, flamandes et wallonnes;

G. considérant que face à la congestion automobile qui entraîne de nombreux désagréments au détriment de la qualité de vie des Bruxellois, il est important de favoriser l'intermodalité des transports en commun;

H. considérant que la mobilité entre la Région bruxelloise et sa périphérie doit être mieux appréhendée;

I. considérant qu'il est urgent de renforcer l'attractivité de la SNCB et sa connexion avec les sociétés de transport régionales;

J. considérant que les formules MTB et JUMP permettent, au travers d'un seul abonnement, une intégration des différentes formules proposées par les opérateurs de mobilité (STIB, TEC, De Lijn et SNCB);

¹ <http://www.dekamer.be/doc/FLWB/pdf/54/0020/54K0020062.pdf>.

K. overwegende dat vele haltes van de MIVB, De Lijn en de TEC buiten het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgenomen zijn in de MTB-zone, en dat het heel belangrijk is de NMBS-stations rond Brussel in die MTB-zone te kunnen opnemen;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

er bij de NMBS voor te pleiten de MTB-zone uit te breiden tot de NMBS-stations in de onmiddellijke nabijheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat wil zeggen binnen een afstand van 10 kilometer te rekenen van de Brusselse gewestgrens, teneinde de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te verhogen met een eengemaakt aanbod waarin de diverse vervoerswijzen samengaan.

6 februari 2018

K. considérant qu'il existe de nombreux arrêts de la STIB, du TEC ou De Lijn en dehors de la Région bruxelloise qui sont repris dans la zone MTB et considérant qu'il est essentiel de pouvoir reprendre dans ladite zone MTB les gares SNCB situées autour de Bruxelles;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

de soutenir auprès de la SNCB l'élargissement de la zone MTB aux gares flamandes de la SNCB situées dans l'immédiate proximité de la Région bruxelloise, c'est-à-dire dans un rayon de 10 km à partir de la frontière régionale bruxelloise, afin d'accroître l'attractivité des transports en commun par une offre tarifaire unique combinant les différents modes de transport.

6 février 2018

Olivier MAINGAIN (DéFI)
Véronique CAPRASSE (DéFI)
Karine LALIEUX (PS)